

SLUB Dresden

2002

8

33896

Hett 1

KE

Heft 1 S 28 P 2 Z 0 5050

Wasserflecken

Die Geschichte
des Reichs
von den Anfängen bis zur
Reformation.

von
Johann
Christoph
Gottlieb
von
Seydlitz
Kurbach.

Leipzig
1791.

Die Eisenbahn

von

Berlin nach Dresden und Leipzig.

Nebst

einigen allgemeinen Bemerkungen über das
Verhältniß der Eisenbahnanlagen zum
Staate, zu den Kosten, Einrichtungen
und dergleichen.

Von

einem Unbetheiligten.

bei Karl Franz Köhler.

1838.

Handwritten text, possibly a title or reference number, located at the top of the page.



Handwritten text, possibly a title or reference number, located below the stamp.

Handwritten text, possibly a title or reference number, located in the middle of the page.

Handwritten text, possibly a title or reference number, located below the middle section.

Hochschule für Verkehrswesen
Lehrstuhl für Wirtschafts- und
Verkehrsgeschichte #562

Handwritten number: 477/99

Handwritten number: 1001 & 055.896

Vorwort.

Wenn die nachfolgenden Blätter einen Verfasser hätten, so würde derselbe sich gewiß nennen; allein sie haben nur einen Bearbeiter, ja kaum das, einen Zusammensteller gehabt, der für das Unwesentliche seiner Thätigkeit bei dem Ganzen nicht den Anspruch machen darf, ihnen den Namen zu geben. Das Büchlein war, als es entworfen wurde, nicht für die Oeffentlichkeit bestimmt, sondern sollte nur zu Privat Zwecken den Versuch machen, die Standpunkte festzustellen, aus denen das Unternehmen, mit dem es sich beschäftigt,

*

richtig zu betrachten sei. Ein eifriges, doch von jedem materiellen Antheil ungetrübtes Interesse für dasselbe veranlaßte den Herausgeber damals die Feder zu ergreifen. Die Gefahr, welche die Berlin-sächsische Eisenbahn, und in ihr eine der wichtigsten und großartigsten industriellen Combinationen für ganz Deutschland jetzt vielleicht nahe bedroht, erschien zu jener Zeit als ein fernes Wölkchen am Horizont, welches nicht ernstlich zu fürchten sei. Es ließ sich daher hoffen, daß es genügend sein werde, für einen kleinen Kreis Theiliger die einfachen Wahrheiten und Thatsachen, welche mit demselben zusammenhängen, oder daraus hervorgehn, zusammenzustellen, um jeder ernstlichen Bedrohung hinreichend vorzubeugen. Die Erfahrung hat es leider anders gelehrt. Die Kastlosigkeit der Gegner, die immer diejenigen Standpunkte zu verschleiern wußten, von wo aus sich ein richtiger Ueberblick des Unternehmens gewinnen ließ, dagegen alle Momente benutzten, in denen es im falschen Lichte gezeigt werden konnte, hat es wirklich so weit gebracht, daß man vielleicht nahe daran steht, mit Aufhebung sonst für un-

verleßlich geachteter Bewilligungen, sich selbst eine schlimme Wunde zu versehen. Darum ist es an der Zeit, ja Pflicht, die Ansichten vor die Augen des Publikums treten, zur Leitung der öffentlichen Meinung wirken zu lassen, welche anfänglich nur einem kleineren Kreise bestimmt waren. Jener frühere Zweck stellte dem Redakteur (so wird das Verhältniß des Herausgebers zu den nachfolgenden Blättern wohl am besten bezeichnet) eine Anzahl mündlicher und schriftlicher Gutachten und Meinungsäußerungen der einsichtigsten, impartheiischsten Männer zu Gebote; er verschaffte ihm auch den Zugang zu einigen Aktenstücken und Papieren der Gesellschaft für die Berlin = sächsische Eisenbahn, welche von der Art waren, daß die Mittheilung durchaus nichts Unerlaubtes noch irgend ein Vertrauen Verlezendes haben konnte. Die Belehrungen, welche er daraus schöpfte, erhöhten seinen Eifer, und setzten ihn vielleicht in den Stand, einiges Nützliche von dem Seinigen hinzuzuthun. So glaubt er denn, daß diese Zusammenstellungen wohl von einigem Einfluß sein dürften. Wie ihm damals reiner Antheil an der all-

gemeinen Sache (denn er ist nicht einmal Aktionair dieser, oder irgend einer Eisenbahnunternehmung, geschweige sonst näher betheiligt) die Feder in die Hand gab, so drängt ihn jetzt dasselbe Motiv, demjenigen einen größeren Kreis von Lesern und Urtheilen zu geben, was damals in ganz eng beschränkten Verhältnissen blieb. Ja es treibt ihn, außer der Ueberzeugung für eine Angelegenheit zu wirken, deren Wohlthätigkeit und Ersprießlichkeit für das gesammte Deutschland vielleicht jede Schätzung übersteigt, auch eine Art Dankespflicht dazu, die nämlich, seine Schuld für die damals von so vielen Seiten her gewonnene Belehrung, durch Mittheilung an die Gesammtheit abzutragen. Das ist die Ursache, welche diese Blätter in die Deffentlichkeit führt. Sie haben bei Anschuldigung und Bertheidigung nur einen Gesichtspunkt streng ins Auge gefaßt, die Wahrheit, und gründen sich auf die festeste Ueberzeugung. Wenn sie dazu beitragen das segensreiche Unternehmen gelingen zu machen, so trüge der Herausgeber in der Stille den schönsten Lohn davon, den er nicht mit dem reichsten

und öffentlichsten Ehrensold vertauschen möchte. Aber zufrieden will er auch dann sein, wenn sie nur den Zweck erreichen, den Gegnern des Unternehmens, denen sie jetzt ohne Scheu öffentlich entgegentreten, eben so eine öffentliche Widerlegung abzugewinnen. Dann möchte das Publikum urtheilen, das hier, da es für seine eigene Sache spricht, gewiß die entscheidende Behörde ist. Sollte es aber vollends unsern Gegnern möglich sein uns zu überzeugen, daß wir uns irren, daß ihre Vorschläge zu Eisenbahnanlagen, ihre Gründe wider die hier in Rede stehende, noch ersprießlicher für das Ganze seien, als die unsrigen: nun so wäre ja der Gewinn doppelt groß. Da wir nur das Rechte, Wahre, Förderliche, nicht unsre Meinung einseitig durchsetzen wollen, so gäbe es kein Resultat dieses Büchleins, welches uns mehr erfreuen könnte als dieses. Wir gestehn aber sehr wenig Hoffnung zu solcher Freude zu haben.

In diesem Sinn also sind die nachfolgenden Blätter vor länger als einem halben Jahre geschrieben; in diesem Sinne möge der Leser sie aufnehmen, und bei Manchem,

was nicht mehr ganz zeitgemäß erscheint, freundlich be-
denken, wie die Meinungen und Ansichten in Eisenbahn-
angelegenheiten mit noch reißenderer Schnelligkeit vor-
wärts dringen, als die Räume auf diesen neuen wun-
derbaren Straßen der Verbindung menschlichen Verkehrs
durchschnitten werden.

Berlin, im Februar 1838.

U e b e r
die Berliner = sächsische Eisenbahn
v o n
einem Aktionair.

1772

Die Berliner = sächsische Bibliothek

von

dem Königl. Bibliothekar

Erstes Kapitel.

In unserer Zeit, wo das Hauptinteresse aller Industrie sich auf die Anlegung von Eisenbahnen richtet, dürfte es nicht unangemessen sein, alle einzelnen Unternehmungen der Art, welche bis jetzt in Gang gebracht, oder angekündigt wurden, so genau als möglich, sowohl in ihrer Bedeutung und Wirksamkeit jede für sich, als in Beziehung mit anderen Bahnen und Straßenzügen zu betrachten. Es wird nicht ganz leicht sein, dabei jede partheiische Vorliebe für diesen neuen Zweig menschlicher Erfindsamkeit, so wie für die jedesmalige besondere Anwendung desselben zu verleugnen. Aber eben diese Schwierigkeit macht es in einem erhöhten Grade zur Pflicht, sich mit eben so viel Eifer als Gewissenhaftigkeit dem Geschäfte der Prüfung zu unterziehen. Denn leider wird diese nützlichste aller Richtungen, welche die menschliche Thätigkeit jemals genommen, gleich in ihrem Ursprunge von einem großen Unheile begleitet, indem entweder chimairische Voraussetzungen die daran sich knüpfenden Hoffnungen und Vortheile auf höchste übertreiben, oder, was noch schlimmer ist, ein schwindelnder Geist unhaltbarer Spekulationen sich der gerechten Vorliebe des Publikums bemächtigt, und dieselbe absichtlich reizt, und zu selbstsüchtigen Vortheilen völlig irre führt. Daran knüpft sich nicht nur der Nachtheil, daß der Einzelne sich um seine Hoffnungen und um das, was er daran gewagt

hat, betrogen sieht, sondern der noch viel größere, daß diese segensreichen Unternehmungen, die von unberechenbaren Folgen für den Zustand der Gesellschaft sein müssen, in den übelsten Ruf gerathen, ja völlig verkannt werden, und dadurch zwar nicht unterdrückt, denn das ist bei dem jetzigen Stande der Dinge schon eine Unmöglichkeit, wohl aber bedeutend gehemmt und verzögert werden können. Diese Erwägungen haben es uns zum Beruf gemacht, die nachfolgenden Blätter zu veröffentlichen, welche bestimmt sind, das Für und Wider in Betreff einer Eisenbahnanlage zu prüfen, welche mehr, als irgend eine andere große Widersacher gefunden hat, weil ähnliche Unternehmungen damit in Concurrnz treten möchten.

Es ist die Berlin=sächsische Eisenbahn, von welcher wir hier sprechen wollen. Von dem Augenblicke an, wo die Ideen zur Anlage von Eisenbahnen in Umschwung kamen, beschäftigten sich in Berlin die einsichtsvollsten Kapitalisten damit, die zweckmäßigsten Punkte auszuwählen, nach welchen hin von dieser Hauptstadt aus der Beginn mit der Eisenbahnanlage gemacht werden könnte. Der erste Gedanke mußte auf die so nahe gelegene Schwesterresidenz Potsdam fallen. Der Verkehr auf der Straße dahin ist außer allem Zweifel der lebhafteste, der von Berlin aus nach irgend einer Richtung stattfindet. (Dabei ist Charlottenburg ausgenommen, ein Ort, welcher gleich den nächsten zum Vergnügen besuchten Dörfern um Berlin, wegen seiner zu großen Nähe nicht zum Eisenbahn=Verkehre taugt; auch deshalb nicht, weil die Straße selbst größtentheils angebaut ist, und somit eine beständige Communication dieselbe durchschneiden muß.) Auch schien diese Strecke gerade groß genug, um einen Erfahrung gewährenden Versuch zu machen, ohne zu viel auf das Spiel

zu sehen. Jedenfalls konnte diese Straße aber nur zu einer Verbindung der geselligen Verhältnisse dieser beiden Städte führen, sie konnte dem nicht unwichtigen Elemente des Luftverkehrs dienen; in Beziehung auf größere Combinationen für Handel und Industrie aber bot dieselbe so gut wie gar keine Resultate dar, falls man sie nicht bloß als den Anfangspunkt einer weiter zu führenden Linie betrachtete. Das thaten aber diejenigen, welche es schon damals verstanden, mit weiterblickendem Auge den Werth der Eisenbahnen unter größeren Beziehungen aufzufassen *). Daher faßten eine Anzahl unserer angesehensten Kapitalisten zuerst den Gedanken, von Potsdam weiter nach Leipzig zu bauen, indem sie von dem für alle Eisenbahnanlagen mit äußerst wenigen Ausnahmen durchgehenden Grundsatz ausgingen, daß dieselben nur zur Erhöhung eines schon bestehenden großen Verkehrs anzuwenden seien, nicht aber einen neuen Verkehr, vollends auf Kosten eines schon vorhandenen schaffen könnten.

Man wird später sehen, weshalb wir diesen wichtigen Satz hier so hervorgehoben voranstellen.

Bald aber sah man ein, daß sich mit denselben Kosten, ja mit noch geringeren viel größere Vortheile erreichen ließen, wenn man sich auf eine zweckmäßige Weise einer von einem andern Punkte Deutschlands aus schon früher entworfenen und zum Theil schon in Ausführung gebrachten ähnlichen Unternehmung anschloße. Dies war die Eisenbahn von Leipzig

*) Damals gab es deren nur Wenige. Jetzt ist diese Erkenntniß freilich ungleich allgemeiner, da in Eisenbahnangelegenheiten das reißend schnelle Wachsen der Einsichten fast nach Tagen und Wochen zu berechnen ist.

nach Dresden. Ein Blick auf die Landcharte ergab, daß eine Bahnlinie so geführt, daß sie von Berlin an dem Punkte, wo die Leipzig = Dresdner Bahn die Elbe überschreitet, in dieselbe einschnitte, den doppelten Vortheil einer Verbindungslinie mit beiden sächsischen Hauptstädten gewähren würde. Der Gedanke war so überraschend glücklich, daß man auf der Stelle die vorläufige Terrain = Untersuchung, so wie die nöthigen Anknüpfungen mit der Leipzig = Dresdner Eisenbahn einleitete. Beides ergab die günstigsten Resultate; denn einmal fand sich das Terrain von Berlin nach Riesa, dem kleinen sächsischen Städtchen, welches den Zielpunkt der Bahn bilden würde, so außerordentlich günstig, daß vielleicht in ganz Deutschland keine Bahnstrecke mit verhältnißmäßig so geringen Kosten hergestellt werden kann; und zweitens war die Leipzig = Dresdner Gesellschaft, da augenscheinlich hier die wichtigsten Vortheile Hand in Hand gingen, zu jeder Verständigung bereit, und bot die annehmbarsten Bedingungen an.

So hatte man denn eine Bahn, welche drei große Städte, deren Bevölkerung zusammen gegen 400,000 Einwohner beträgt, miteinander verknüpfen sollte; eine Bahn, welche den Verkehr von zweien der bisher schon belebtesten Landstraßen auf eine konzentriren, und überdies einen für die Schifffahrt und den Handel so wichtigen Strom wie die Elbe in direkte Verbindung mit Berlin bringen sollte. Dazu war der, für die Güterfracht ganz besonders wichtige Umstand anzuschlagen, daß die Eisenbahn eine Richtung nehmen würde, wo keine Wasserstraße die Frachtverbindung bisher unterstützte, mithin nicht einmal die Wohlfeilheit des Güterverkehrs stattfinden konnte. Schwerlich ließen sich auf einer Linie grö-

ßere Vortheile vereinigen, und wenn je an einen Erfolg zu glauben war, so mußte es hier sein. Die Verhältnisse standen so günstig, daß man ohne Weiteres den Bau hätte beginnen können; allein da die Unternehmer Leute waren, welche in der That ihre Kapitalien in diese Sache verwickeln wollten, so ließen sie sich dennoch nicht durch diesen glücklichsten Anschein allein bestimmen, sondern veranlaßten die gründlichsten Lokaluntersuchungen über die wahre Stärke des Fracht- und Personenverkehrs. Eigens bestellte Agenten notirten in Potsdam und Treuenbriezen alles, was an Waaren und Reisenden durchpassirte, und setzten diese Notizen mehrere Monate lang fort. Daraus ergab sich, wie wir aus sicheren Quellen angeben können, ein Durchschnitt von jährlich 60,000 Reisenden, und etwa 1,000,000 Centner Waaren. Auf diese sichere Basis gründete die Gesellschaft nunmehr ihre weiteren Berechnungen, die wir im nachstehenden Kapitel entwickeln wollen.

Zweites Kapitel.

Die Länge der Bahn von Berlin nach Riesa beträgt 19 Meilen. Was davon an Kosten auf die Berliner Aktiengesellschaft fällt, die nämlich das Stück von der Grenze bis Riesa nicht zu bauen hat, indem die Leipziger Gesellschaft dasselbe übernimmt, ist nach genauer Prüfung auf 2,500,000 Thaler geschätzt. Für diese Summe wurden Aktien creirt,

welche auch sofort beim Publikum das größte Vertrauen fanden, und, noch bevor die Gesellschaft die vorläufige Concession hatte, an der Börse mit bedeutendem Aufgelde gesucht wurden, ein Beweis, daß das Unternehmen, so umfangreich es war, allgemein als ein nützlichcs anerkannt wurde *). Die vortheilhafte Anlage der Kapitalien dabei wird sich aus folgenden Rechnungssätzen herausstellen. Der Mittelpreis eines Centners Fracht zwischen Berlin und Leipzig beträgt $22\frac{1}{2}$ Sgr., bis Dresden 1 Thlr.; ein aus den jetzigen Schnellpost- und Fahrpostsätzen, nebst Hinzurechnung ganz geringfügiger Zehrungskosten angenommener Mittelpreis der Personen-Beförderung zwischen Berlin und Dresden beläuft sich auf 8 Thlr. 19 Sgr., zwischen Berlin und Leipzig 6 Thlr. 29 Sgr.; dies würde einen Mitteldurchschnitt von 7 Thlr. 24 Sgr. für die Person ergeben. Die Kosten der Reise und Fracht auf der Eisenbahn sollen einstweilen auf die Hälfte herabgesetzt werden, so daß der höchste Durchschnittspreis 3 Thlr. 22 Sgr. wäre. Rechnet man dabei nun für den ersten Platz 4, für den zweiten 3 Thlr., zusammen 7 Thlr., so würde im Durchschnitt jeder Platz 3 Thlr. 15 Sgr. kosten.

*) Der Börsencours der Aktien ist 112 gewesen. Sollte der unglückliche Umstand eintreten (da, wie man im Verlaufe dieser Blätter sehen wird, wenigstens von einer Parthei gewünscht und somit für möglich gehalten wird), daß man der Gesellschaft die unterm 6. März 1837 ertheilte Concession wieder entzöge, so würde bei der ihr alsdann zu leistenden Entschädigung unfehlbar dieser Cours zur Ablösung der Aktien festgestellt werden müssen, da der Fall ganz analog mit allen Entschädigungsklagen über nicht gelieferte Papiere wäre, wo der höchste Cours als der zu hoffende Gewinn bei der Entschädigung angenommen wird, was durch hundert Erkenntnisse feststeht.

Nun hat aber die Erfahrung gelehrt, daß, wo man irgend Eisenbahnen angelegt hat, der Personenverkehr sich sogleich auf das außerordentlichste steigerte, daß er sich nicht nur verdoppelte, sondern verdrei- und vierfachte, und an manchen Orten sogar, wie in Belgien, auf das 20- und 30fache stieg. Es ist mithin wohl eine sehr mäßige Annahme, wenn man setzt, daß der bisher ermittelte Verkehr sich um zwei Drittheile vermehren würde. Wenn eine Reise um die Hälfte billiger, und um das Vierfache schneller wird, so läßt sich mit Evidenz ein in eben dem Maaße vergrößertes Reisepublikum dafür annehmen. Deshalb hat man zum Maaßstabe des Ertrags der Bahn 100,000 Reisende veranschlagt, von welchen die Hälfte nach Leipzig, die Hälfte nach Dresden ihren Weg nehmen würde. Daraus stellen sich folgende Rechnungssätze her:

I.

Von 50,000 Reisenden zwischen Berlin und Dresden sollen zahlen	. . . 20,000 = 4 Thlr. . . .	80,000 Thlr.
	. . . 30,000 = 3 Thlr. *) . . .	90,000 Thlr.
		170,000 Thlr.

davon erhält die sächsische Gesellschaft im Verhältniß von 5 zu 24 Meilen 35,417 und, für den Tract von der Grenze bis Riesa 2 zu 24 = 14,133, wovon $\frac{1}{3}$ = 4,711 = 40,128 Thlr. bleiben 129,872 Thlr.

*) Bei späteren Anschlägen hat man drei Gattungen Plätze zu 4, 3 und 2 Thlr. angenommen. Das Endresultat ist jedoch das nämliche geblieben.

II.

Von 50,000 Reisenden zwischen Berlin und Leipzig sollen zahlen 20,000 à 4 Thlr. und 30,000 à 3 Thlr. wie oben 170,000 Thlr.
davon an die sächsische Gesellschaft im Verhältniß von 8 zu 24 56,667 Thlr.
und für den Tract von Riesa zur Grenze wie oben 4,711 Thlr. = 61,378 Thlr.
bleiben 108,622 Thlr.

Was die Waaren anlangt, so hat man keine Vermehrung derselben angenommen, obgleich eine solche allerdings mit großer Wahrscheinlichkeit zu vermuthen steht, denn überall wo das Erlangen leichter wird, mehrt sich auch der Bedarf. Doch da die meisten Eisenbahnen, über welche man bisher Erfahrungen gemacht hat, hauptsächlich dem Personenverkehr dienen, es mithin an sicheren Erfahrungssätzen über den Waarenverkehr fehlte, so hat man, um durchaus nichts Hypothetisches in das Unternehmen zu bringen, nur auf den bis jetzt vorhandenen Verkehr gefußt, und ihn nach folgenden Rechnungssätzen, wobei die Fracht gleichfalls auf die Hälfte der bisherigen gesetzt ist, veranschlagt.

III.

Von 1 Million Centner Waaren gehen zwischen Berlin und Dresden 250,000 Centner, durchschnittlich à $12\frac{1}{2}$ Sgr.,
104,166 Thlr.
davon erhält die sächsische Gesellschaft im Verhältniß von 5 zu 24 21,701 Thlr.
und für die Strecke von der preuß. Grenze bis Riesa $\frac{1}{36}$ 2,894 Thlr. = 24,595 Thlr.
bleiben 79,571 Thlr.

IV.

Zwischen Berlin und Leipzig 750,000 Centner
à $12\frac{1}{2}$ Sgr. 312,500 Thlr.
davon an die sächsische Gesellschaft im Ver-
hältniß von 8 zu 24 104,167 Thlr.
für d. Riesaer Tract $\frac{1}{36}$ 8,681 Thlr. = 112,848 Thlr.
bleiben 199,652 Thlr.

Diese Einzelberechnungen ergeben nunmehr folgende:

Recapitulation.

Ad I.	erübrigt die Gesellschaft	129,872	Thlr.
= II.	= = =	108,622	=
= III.	= = =	79,571	=
= IV.	= = =	199,652	=
		<u>517,717</u>	Thlr.

Dies wäre der Brutto-Ertrag der Bahn für die Gesellschaft. — Nach allen Erfahrungssätzen hat sich aber ergeben, daß 62 Procent der stärkste Betrag der Verwaltungskosten sind. Nimmt man also auch hier diesen höchsten Satz an, so würde die obige Summe von 517,717 Thlr. einen Abzug von 320,984 Thlr. erleiden, mithin 196,733 Thlr. Netto-Ertrag lassen. Dies käme einer Verzinsung des auf die Bahn verwandten Kapitals von $7\frac{4}{5}$ Procent gleich, mithin das Doppelte dessen, was in jetziger Zeit der Kapitalist von seinen in öffentlichen Fonds angelegten Geldern ziehen kann.

Man sieht schon hieraus, daß die Aktionaire der Bahn in ihrem Vertrauen auf die Unternehmung keinesweges ge-

täuscht worden sind, und daß sich bei derselben ein ansehnlicher Gewinn ergeben muß, auch wenn man sich durchaus nicht auf jene Schwindel-Berechnungen eingelassen hat, die für manche andere Bahn, deren Nützlichkeit an sich wir durchaus nicht bestreiten wollen, deren Ertrag aber in gar keinem Verhältniß zu dem der Berlin-sächsischen stehen kann, zum Grunde gelegt worden sind. Auf diese täuschenden Berechnungen werden wir in einem spätern Kapitel gegen den Schluß dieses Aufsatzes zurückkommen. — Die Berlin-sächsische Eisenbahn wird sich aber durch manche andre Umstände noch besser verzinsen, indem sich an die Hauptveranschlagungen noch manche Nebenvortheile anreihen, die wir bisher noch gar nicht in Rechnung gebracht haben. Dieselben sind aber keinesweges unwichtig.

So wie der Plan zu dieser Eisenbahn bekannt wurde, beschloß der Eisenbahn-Verein in Chemnitz, der sich mit dem direkten Bau einer Bahn nach Leipzig beschäftigte, den Tract derselben zu ändern, und sie ebenfalls nach dem Knotenpunkt Riesa zu führen. Dadurch wird der ganze erzgebirgische Verkehr nach dem nördlichen Deutschland direkt auf Berlin geleitet. Die Vortheile dieses Umstandes für die Handelswelt werden wir weiter unten erörtern. Hier kommt nur das in Betracht, daß ohne einen weitem Zuwachs an Kosten, eine bedeutende Vermehrung des Fracht- und Personenverkehrs dadurch entstehen muß, welcher den Unternehmern als eine nicht in Anschlag gebrachte Dividende zu Gute kommt.

Ferner ist oben bei der ganzen Ertragsberechnung der Zwischenverkehr auf den einzelnen Stationen nicht in Anschlag gebracht worden. Die Bahn berührt aber eine

Anzahl gewerbsamer, und zum Theil fabrikthätiger Städte, als: Trebbin, Luckenwalde (mit bedeutenden Tuchfabriken), Jüterbogk, Herzberg und Liebenwerda, welche zusammen eine Population von 20,000 Einwohnern bilden, die dadurch in die leichteste Verbindung mit drei Hauptstädten gesetzt sind, woraus sich ohne Zweifel eine Lebendigkeit des Verkehrs mit denselben erzeugen wird, wodurch der Bahn eine ansehnliche Vermehrung an Reisenden und Fracht zugeführt werden muß. — Darüber konnte natürlich keine, auch nur muthmaßliche Berechnung angesetzt werden, weil bis jetzt die genannten Orte nicht einmal alle in Chaussée-Verbindung stehn, sondern die Kommunikation zwischen denselben durch tiefe Sandwege sehr mühsam ist.

Deshalb hat die Gesellschaft diesen Verkehr auch gar nicht in ihre Berechnung gezogen, sondern führt ihn selbst nur als eine Zugabe an, die nothwendig den Ertrag vermehren muß, ohne daß sich angeben ließe, um wie viel. —

So weit die direkten Vortheile, welche den Unternehmern aus ihrer Spekulation erwachsen müssen.

Drittes Kapitel.

Doch aus einem höheren Standpunkt angesehen, ist der unmittelbare Gewinn, welchen die Unternehmer einer Eisenbahn daraus ziehen, immer nur als der geringere zu betrachten. Wer die Eisenbahnen aus einem allgemeinen,

staatswirthschaftlichen Interesse auffaßt, sieht ganz andere Resultate, die ungleich höher anzuschlagen sind. Mehr oder weniger treten diese allerdings bei jeder Eisenbahn ein, modificiren sich jedoch durch die speciellen Verhältnisse.

Der Staat, d. h. die Gesellschaft, das Publikum, zieht zweierlei Vortheile aus jeder Eisenbahn, direkte und indirekte; dieselben sind gewiß, selbst wenn die Eisenbahn für die Unternehmer gar keine Vortheile abwürfe, also von ihrem Standpunkte aus als ein verfehltes Unternehmen erschienen. Diese dem Ganzen erwachsenden Vortheile sind aber so wichtig, so umfassend, daß eine Eisenbahnanlage, wir möchten sagen absichtlich völlig verkehrt gemacht sein, etwa durch ganz unbelebte, unbetriebsame Gegenden, wo ein Bedürfniß zu reisen überall nicht vorhanden, geführt sein müßte, wenn nicht dennoch die darauf verwandten Kapitalien, selbst wenn die Unternehmer sie einbüßten, dem Ganzen gute Zinsen tragen sollten. Die Eisenbahnen sind in dieser Hinsicht völlig als Chaussees zu betrachten, wo man ja fast niemals etwas von dem direkten Ertrag, sondern immer nur denjenigen Gewinn hofft, der einem ganzen Distrikt durch das, den Handel und Verkehr jeglicher Art so belebende Hülfsmittel einer guten Straße zu Theil wird. Deshalb wäre sogar zu erwarten, und künftig, wenn man erst, durch Erfahrung überzeugt, allgemeiner richtig von dem Werth der Eisenbahnen denkt, wird es auch gewiß geschehn, daß in solchen Fällen der Staat (wie es auch bei einigen Linien in Frankreich geschieht, die einen geringeren Unmittelbar-Ertrag versprochen) hinzutrete, und seine aus den Kräften der Bewohner geschöpften Mittel auf diese Art in ihrem Interesse verwendete. Wir erwarten das Re-

sultat, wie gesagt, von der durch die Zeit bestimmter entwickelten öffentlichen Meinung, die übrigens, beiläufig sei es bemerkt, seit einem, ja seit einem halben Jahre Riesenschritte in dieser Beziehung gemacht hat. Von Vielen, welche vor dieser Zeit noch entschiedene Gegner der Eisenbahnen waren, wird jetzt schon ihre Unerläßlichkeit anerkannt. Selbst im Alten eingerossete, nur in dem bequemen Geleise der Gewohnheit und des Herkommens sich fortbewegende Köpfe, fangen an zuzugeben, daß es Ernst mit dieser Sache wird. Nur der Schritt von der Einsicht des Rechts und Nothwendigen zur energischen That wird der langsam in Bewegung zu setzenden Masse des Staatskörpers, wie uns dünkt, noch zu schwer, scheint ihm zu gewagt, zu colossal. Wenigstens ist er noch sehr im Ungewissen, wie er das Ding einleiten soll, und vielleicht bleibt eben deshalb Vieles uneingeleitet. — Einige Staatsmänner sind auch wohl noch immer beharrliche Gegner dieser Neuerung, und suchen ihr entgegenzuwirken: allein uns ist nicht bange. Die Dinge sind mächtiger in der Welt als die Menschen, und zumal die Dampfwagen auf der Eisenbahn sind durch menschliche Kräfte nicht abzuhalten. — —

Doch zurück von dieser Abschweifung.

Wir theilten die Vortheile des Publikums in direkte und indirekte, die bei jeder Eisenbahn, nur nach den Umständen modificirt, eintreten. Wir wollen sie in Beziehung zu dem vorigen Fall betrachten.

Die direkten Vortheile sind der Gewinn an Geld und Zeit, was für den Kaufmann im Grunde Eins ist, nur daß der Cours der letztern zu verschieden steht, um ihn in Zahlen auch nur approximativ ausdrücken zu können. Der

direkte Geldgewinn läßt sich aber desto sicherer berechnen. Er besteht genau in dem Unterschiede zwischen den Fracht- und Personenbeförderungskosten, die nach den bisherigen Sätzen gezahlt wurden, und denen, die auf der Eisenbahn stattfinden. Da diese aber nach obigen Berechnungen um die Hälfte und darunter herabgesetzt sind, so gewinnt das Publikum als Netto-Ersparniß dieselbe oder noch eine größere Summe, als die Brutto-Einnahme der Eisenbahn beträgt. Wir haben oben gesehn, daß diese auf 517,717 Thlr. veranschlagt war. Da dies das Resultat von den auf weniger als die Hälfte reducirten Transportsätzen für Waaren und Personen war, so muß natürlich die andere Hälfte vom Publikum erspart werden. Diese, die größere, läßt sich rund auf 600,000 Thlr. stellen, welches ein Kapital von 12 Millionen vertritt. Was thun also die Erbauer einer Eisenbahn von Berlin nach Riesa? Sie wagen ihre eigenen Kapitalien von $2\frac{1}{2}$ Millionen daran, um, es gehe ihnen übel oder wohl, das Publikum gewiß ein Kapital von 12 Millionen gewinnen zu lassen.

Allein diese zwölf Millionen an Geld sind doch noch ein geringer Gewinn gegen den an Zeit. Er ist, selbst in Stunden, nicht bestimmt auszudrücken; doch ein ungefährer Ueberblick läßt sich geben. — Wenn wir annehmen, daß bisher von den 30,000 Reisenden, die nach Dresden und Leipzig hin und her gingen (dies giebt 60,000 überhaupt), jeder zu der Reise hin einen Tag, zur Abmachung seiner Geschäfte ebenfalls einen, zur Rückreise einen dritten gebraucht, so ergiebt dies als minimum 90,000 Tage. Bei der Eisenbahn ist es möglich, daß man an einem Tage die Reise hin und her machen kann, und dennoch

für seine Geschäfte 4—6 Stunden übrig behält. Denn nach Leipzig, dem weitesten Ziel auf der Eisenbahn, würde man 6 Stunden fahren. Ginge man früh um 5 Uhr von Berlin ab, so wäre man zur besten Geschäftszeit, um 11 Uhr, dort, könnte um 3 oder 4 Uhr fertig, und Abends um 9 oder 10 Uhr zu Haus sein, ohne eine Nacht vom Hause abwesend gewesen zu sein, während man mit der Schnellpost, der bisher geschwindesten Verbindung, zwei Nächte im Wagen, die dritte im Gasthof zubringen mußte. Was diese Ersparniß unter Umständen dem Geschäftsmann werth sein kann, wie diese Möglichkeit, persönlich Geschäfte so schnell abzumachen, auf alle seine Operationen einwirken muß, das liegt, wie gesagt, außer aller Berechnung; aber es ist zu begreifen, daß dieser Gewinn jenen Kapitalgewinn, der für den Kopf, bei 100,000 als Reisenden oder Waarensendern Betheiligten nur 120 Thlr. (also höchstens 6 Thlr. Zinsen jährlich) beträgt, unendlich übersteigen muß. — Was anderweitig durch beschleunigte Correspondenz, Waarensendungen u. dgl. noch außerdem im Geschäfts- und geselligen Verkehr gewonnen werden muß, ist wahrhaft unermesslich zu nennen. Insbesondere aber zwischen zwei so geschäftsthätigen Orten, wie Berlin und Leipzig.

Die indirekten Vortheile des Publikums sind noch bedeutender, indem sie in den Folgen bestehen, welche ein Zeitgewinn, mithin eine Zusammenziehung der Räume, für Handel, Gewerbe, Geschäftsbetrieb, Geselligkeitsverhältnisse nach sich zieht. Diese Folgen sind nicht zu berechnen, aber mit einiger Phantasie leicht anschaulich zu machen. Dadurch nämlich, daß künftig die Wege zwischen Leipzig, Dresden und Berlin in respektive

3 $\frac{1}{2}$, 5 und 6 Stunden zurückgelegt werden, treten diese Städte in ein Verhältniß zu einander, als lägen sie nur 4, 5 und 6 Meilen auseinander. Man denke sich drei so volkreiche, in dem, was sie dem Geschäft, wie dem Vergnügen darbieten, so verschiedene Städte so nahe aneinander gerückt, und frage sich, welche eine Masse neuer Beziehungen sich zwischen ihnen anknüpfen muß. Deutschland bietet ein solches Phänomen bis jetzt noch nicht dar. In Holland findet man dergleichen, wenn man etwa die Lage von Amsterdam, Utrecht und Haarlem zu einander betrachtet. Wer diesen Distrikt besucht, und gesehen hat, welcher Grad des Verkehrs, der Cultur, der geselligen Gemeinschaft durch diese Nähe bevölkerter, reicher Städte in Holland erzeugt worden ist, der wird voller Freude sein bei dem Gedanken, daß das Zaubermittel einer Eisenbahn bei uns in wenigen Jahren etwas Aehnliches zu erschaffen vermag. Und ein noch reicheres Leben, behaupten wir! Denn, einmal ist die Gleichförmigkeit der holländischen Städte an Sitten, Bauart, Gegend, Industrie wegen ihrer wirklichen Nähe zu einander, viel größer, und es erzeugt sich somit weniger gegenseitiges Bedürfniß; zweitens ist der holländische Charakter weniger regsam. Aber am wichtigsten ist der Umstand, daß die Nähe, welche die Eisenbahn zwischen den Orten erzeugt, ja eine künstliche ist, daß demnach zwischen denselben ein ungleich größeres Feld für die Cultur-entwicklung bleibt. Man muß also auch das Leben, die Gewerbsthätigkeit aller dazwischen liegenden Städte und Ortschaften hinzurechnen, sich denken, daß die ganze Landschaft, ohne etwas von ihrer auf den Flächenraum gegründeten Ertragsfähigkeit an Produkten, Ernährungs-

kraft für ihre Bewohner, Raum für die Ausbreitung derselben zu verlieren, in diese enge Nachbarlichkeit gedrängt ist, die tausend neue Lebenskräfte weckt! — So gestaltet sich das Resultat, welches wir durch die Eisenbahn erreichen! —

Auch auf den Werth des Grundeigenthums hat die Eisenbahn, wie jede bedeutende Straße, nur in ungleich größerem Maaßstabe, Einfluß. Es ist natürlich, daß, wenn die Produkte eines größeren Flächenraums auf die Märkte der Hauptstädte gebracht werden, dieselben am Absatzorte wohlfeiler werden, am Erzeugungsorte wegen des leichteren Absatzes im Werth steigen müssen. Die Eisenbahn ist, sowohl wegen der Schnelligkeit, mit der sie befördert, als wegen der Leichtigkeit, mit der sie große Lasten fortschafft, in dieser Hinsicht von ganz ungemeinem Einfluß. Holz, Getreide, Obst, lebendiges Vieh, Wild, Milch, alle diese unmittelbaren Erzeugnisse des Bodens, die demselben seinen Werth geben, je nachdem sie im Preise gelten, werden vorzugsweise in größeren Städten konsumirt, und sind dort theuer oder schlecht, weil die Möglichkeit der Heranschaffung bisher sehr beschränkt war. Die Landleute kommen mit ihren Erzeugnissen nur drei bis vier Meilen weit zu Märkte; auf der Eisenbahn können dieselben Gegenstände mit geringeren Kosten, ohne daß der Landmann seine Pferde Tage lang dazu aus der Wirthschaft zu entfernen braucht, — von sechzehn, zwanzig Meilen und weiter her auf die Märkte geschafft werden. Dieser Umstand macht, daß der Grundbesitz, so weit er von dem befruchtenden Strom einer Eisenbahn berührt wird, — der Einfluß erstreckt sich bequem auf 2—3 Meilen von der Bahnlinie — im Werth bedeutend, viel-

leicht auf das Doppelte steigen muß. Dieser so klare Vortheil, daß er gar nicht geläugnet werden kann, möchte fast allein die Kosten der Anlage einer Eisenbahn aufwiegen!

Betrachten wir jetzt die hier allgemein angegebenen indirekten Vortheile der Eisenbahn, in Beziehung auf diejenige zwischen Berlin, Dresden und Leipzig.

Leipzig ist eine Handelsstadt; im Binnenlande Deutschlands eine des ersten Ranges. Seine Messen ziehn jährlich zweimal eine Menge von Waaren und von Fremden in seine Mauern; der Verkehr ist in diesen, drei Wochen anhaltenden Zeiträumen auf das höchste gesteigert. Welche Vortheile muß es für den Handelsstand Berlins gewähren, wenn er zu dieser Zeit in so naher Verbindung mit Leipzig bleiben kann! Wie müssen die Geschäfte überhaupt sich mehren, die Spekulationen sich combiniren, wenn sich zwei große Orte dauernd so eng verschmelzen! Der bisherige Durchschnittsverkehr steigert sich alsdann vielleicht zu der Höhe des jetzigen Messverkehrs, und dieser nimmt, da es nicht fehlen kann, daß man von Leipzig aus noch anderweitig mit Eisenbahnen ausgreift, einen Schwung, für den uns vorläufig jeder Maaßstab fehlt. — Wir wollen hier nicht auf Einzelnes eingehn, weil wir darauf zurückkommen, wenn wir die Bahn in Rede gegen die Einwürfe vertheidigen, die man ihr gemacht hat. Ein ganz allgemeiner Hinblick auf den Handel und die Industrie beider Orte genügt aber wohl, um zu zeigen, daß die Folgen der Zeitersparniß, wie wir die indirekten Vortheile der Eisenbahn bezeichnen, hier von höchstem Gewicht sein müssen.

Werfen wir einen Blick auf Dresden.

Welche Vortheile gewährt nicht die nahe Verbindung mit dieser durch die Schönheit ihrer Gegend, durch den Reichthum ihrer Kunstschätze so berühmten Stadt, daß sie seit länger als einem Jahrhundert, seit August der Starke ihr den Glanz verlieh, in dem sie noch jetzt strahlt, unverändert ein Hauptsammelplatz aller Vergnügungsreisenden geblieben ist. — Man schlage dieses Element nicht gering an! Der Hang zum Vergnügen ist im Menschen eigentlich noch viel mächtiger, als der zum Gewinn, denn der letztere soll insgemein nur zur Befriedigung des ersten dienen, und würde schwerlich lebhaft sein, wenn die Verhältnisse unsrer Erde so gestaltet wären, daß man ihre mannigfaltigen äußeren Genüsse ohne Geld erlangen könnte. — Dresden befriedigt diesen Hang in einem seltenen Grade, und indem es feinere, höhere, und veredelnde Genüsse vorzugsweise darbietet, auf eine Weise, daß man sich zum Verdienst anrechnen kann, den Zugang zu denselben zu erleichtern. Und namentlich für Berlin, dem die Natur so wenig bietet, bildet es die wünschenswertheste Ergänzung, kommt den sehnlichsten Wünschen aller Bewohner auf das willkommenste entgegen. Wenn es möglich sein wird, die schönen Ufer der Elbe in fünf Stunden zu erreichen, wie werden wir dieselben an heiteren Sommertagen von unzählbaren Schaaren der Bewohner Berlins überfluthet sehn! Wie werden in gleichem Maaße die herrlichen Sammlungen, die Kunstschätze der Elbstadt von uns besucht werden! Noch näher liegt das Interesse für die Bewohner Leipzigs, die Schönheiten ihrer zweiten Vaterstadt, wenn man so sagen darf, auch zu den übrigen zu machen. Auf ähnliche Weise werden Berlins großstädtischer entwickelte Verhältnisse der Geselligkeit, seine ebenfalls reichen Kunst-

schätze, die Gemäldeausstellungen, die großen Opern, Bälle, die wichtigen Herbst- und Frühjahrs-Mandvres u. s. w. eine Menge von Leipzigern und Dresdnern dahin locken, und der Winter wird die Zeit sein, wo diese Residenz die nachbarlichen Gegenbesuche für die, welche sie im Sommer abstattete, erhält. Die Wechselbeziehungen müssen dadurch im höchsten Grade lebhaft werden. — Nächstdem liegt unmittelbar hinter Dresden die reizende sächsische Schweiz, künftig in einer Tagereise bequem von Berlin aus erreichbar; ebenso die böhmischen Bäder Tepliz und Karlsbad. Weiterhin Böhmens Hauptstadt, das alte, prachtvolle, mit mehr als 100,000 Menschen bevölkerte Prag, die ganze Kaiserstraße nach Wien. Sind das Alles nicht unerschöpfliche Kanäle, um den Strom des geselligen und Handelsverkehrs unmittelbar nach Dresden, Leipzig und Berlin zu leiten? Wahrlich, der Einfluß der Eisenbahn auf einer solchen Grundlage des reichsten und blühendsten Verkehrs, muß erstaunenswürdige Resultate ergeben! Und den so unermesslich günstigen Standpunkt, den Berlin in diesem Trifolium der genannten Städte einnehmen würde, gewinnt es durch einen Kapitalaufwand von dritthalb Millionen! Und nicht einmal die Stadt wagt diese Summe auf eigene Gefahr und Rechnung, sondern freiwillig erbieten sich eine Anzahl Kapitalisten dazu, und nur die Vortheile sollen der Stadt und somit dem Staat unentgeltlich in den Schooß fallen. Ist es denkbar, daß man ein solches Anerbieten abweisen, ja daß man demselben alle möglichen Hindernisse in den Weg zu legen versuchen kann? Wer es vermag, auf irgend eine Weise mit einer so mäßigen Summe der Stadt größere Vortheile zu verschaffen, der trete auf, und enthülle uns das Geheimniß des „Wie!“

Hic nobis erit magnus Apollo!

Doch weiter in der Sache!

Was die oben allgemein berührte Erhöhung des Grundwerths durch den weiteren Absatz der Produkte anlangt, so ist dieser gerade für die Eisenbahn in Rede sehr bedeutend; denn ihre drei Endpunkte verbinden drei Hauptstädte, in welchen die Consumtion außerordentlich groß ist. Die Länge der drei Eisenbahnenarme beträgt etwa dreißig Meilen mindestens. Nimmt man an, daß die Wirkung sich bis $2\frac{1}{2}$ Meile von jeder Seite der Bahn erstreckt, welche Annahme wohl äußerst gering ist, so gäbe dies eine Breite von 5 Meilen, mithin 150 Quadrat-Meilen, welche ihre Produkte unmittelbar auf einen dieser drei Hauptmärkte absetzen könnten. Davon muß man allerdings diejenigen Strecken in Abzug bringen, welche schon zuvor einer dieser drei Städte so nahe lagen, daß sie ihren Absatz dahin bequem bewerkstelligten. Wenn wir aber auch dreißig Quadratmeilen dafür in Abzug bringen, so werden immer noch 120 übrig bleiben, bei denen diese wichtige Verbesserung eintritt. Dies trifft gerade Landstrecken, welche bisher nur einen äußerst geringen Markt (wenigstens ist dies im Preußischen der Fall) für ihre Produkte hatten, und wo dieselben mithin fast gar nichts galten, weshalb denn auch das Grundeigenthum von sehr geringem Werth war. Hier muß jetzt ein ganz neues Leben, eine neue Regung aller Kräfte hervortreten. — Es erzeugt sich dadurch, wie schon oben erwähnt, der doppelte Vortheil für das Ganze, daß, während die Erzeugnisse da im Preise steigen, wo sie eine zu geringe Geltung hatten, sie in den drei Hauptstädten, wo

sie durch die Konkurrenz der Consumenten zu sehr vertheuert wurden, bedeutend fallen müssen.

Dies Alles gehört zu den indirekten, aber nichts desto weniger unausbleiblichen Vortheilen der Eisenbahnanlage in Rede, für die Gegend, durch welche sie führen wird.

Viertes Kapitel.

Bis jetzt haben wir die Verhältnisse aber nur so betrachtet, wie sie sich gestalten würden, wenn die Eisenbahn von Berlin nach der Elbe isolirt bliebe, sich keine andere daran anschlösse. Wie viel großartiger aber müssen die Wirkungen werden, wenn auch andere Bahnen mit ihr in Verbindung treten, was vielleicht beinahe gleichzeitig mit ihrer Vollendung der Fall sein dürfte, da auf mehreren Punkten schon jetzt Entwürfe ins Werk gerichtet werden, die sich als verbindende Kettenglieder daran hängen würden. Die Gesellschaft in Chemnitz beschäftigt sich bereits mit einer Eisenbahn nach Hof *), um sich so den in Baiern

*) Es sind uns seitdem die Pläne und vorläufigen Arbeiten, die von dem äußerst thätigen Comité in Chemnitz ausgegangen sind, genauer bekannt geworden, und zugleich haben wir Gelegenheit gehabt, die commercielle Wichtigkeit der schnellen Verbindung des Erzgebirges mit Berlin, durch örtliche Anschauung näher ins Auge zu fassen. Das Moment, welches Chemnitz für die ferneren Combinationen, die sich an die Berlin-sächsische Eisenbahn knüpfen, einnimmt, hat sich dadurch für

gemachten Entwürfen anzuschließen, welche sich südlich bis zum Bodensee, nördlich bis an den eben bezeichneten Grenzort dieses Königreichs erstrecken sollen. Auf solche Weise träte dann über Chemnitz die Berlin=Riesa=Eisenbahn in die nächste Verbindung mit Süddeutschland. Gewiß ist es wenigstens, daß, wenn auch der Entwurf von Chemnitz nach Hof nicht ausgeführt würde, Leipzig sich nach Süden hin diese Bahn eröffnen wird, so daß Berlin jedenfalls, auf eine oder die andre Weise, ohne weiteren Kraftaufwand mit dem süddeutschen Eisenbahnsystem in Verbindung träte.

Auf der andern Seite wissen wir, daß der Bau einer Bahn von Stettin nach Berlin auf's eifrigste, und auf sehr solider Grundlage betrieben wird, indem der einsichtige Kaufmannsstand in Stettin dabei nicht allein die direkten Vortheile, sondern die größern indirekten, welche für die Seehandelsstadt noch einen ganz andern Maaßstab gewinnen, fest im Auge hält. Ist diese Bahn vollendet, sind die süddeutschen Entwürfe ins Leben getreten, so hat sich eine Verkehrslinie erzeugt, welche die Ostsee mit dem Bodensee in direkte Verbindung setzt. Dies Resultat erscheint nur deshalb chimairisch, weil die Wirkungen davon zu unberechenbar sein würden, so daß man nicht an die Erfüllung solcher Hoffnungen zu glauben wagt, indem der ganze Zuschnitt

unsre Ueberzeugung ganz unendlich an Wichtigkeit gesteigert. Ueber die Art und Weise, die Verbindung mit Hof herzustellen, ob über Leipzig, Altenburg, Plauen, oder ob von Chemnitz aus, war man, wegen der Schwierigkeit der Lokal-Verhältnisse noch nicht ganz einig. Aber die thätigsten Untersuchungen und Vorarbeiten waren im Gange, und jedenfalls würde dadurch der Riesa=Bahn auf eine oder die andre Weise eine tief in das Herz Deutschlands eingreifende Verzweigung zu Theil werden.

unsrer Geselligkeit, unsres Handels, unsrer Industrie dadurch einen Umschwung erhalten würde, der bis hieher nur wie ein schöner Traum erscheinen konnte. Dennoch, wir gestehn es aufrichtig, sehen wir nicht ein, was die Verwirklichung dieses Gedankens hindern könnte.

Wir wollen aber hoffen, daß diese Gegnerschaft, wie es ihr gebührt, die ohnmächtigste von allen sein werde. In diesem Fall kann ein Jahrzehend freilich Umgestaltungen hervorgebracht haben, die nahe an das Wunderbare grenzen dürften! Berlin würde der Hauptstapelplatz für den ganzen Ostseehandel, und der des nordöstlichen Europa mit dem südlichen und südwestlichen Deutschland werden. Dadurch müßte es sich zur Handelsstadt ersten Ranges erheben, eine Stellung, die es einzunehmen vollkommen befähigt und berechtigt ist. Denn wo wollte man einen geeigneteren Ort zu dieser Centralisirung des Verkehrs finden? Wo ließe sich ein ausgedehntes Waarendepot, ein großer Markt naturgemäßer anlegen als hier, wo schon so viele Vorbereitungen dazu im Laufe der Jahre entstanden sind, indem es der Hauptbörsenplatz der ganzen Monarchie, das Herz des Geldumlaufs ist? Hier findet sich eine zahlreiche, begüterte, einsichtige Kaufmannschaft, die große Speculationen mit Klarheit zu überblicken im Stande ist, schon beisammen; hier können große Gesellschaften für bedeutende Unternehmungen sich im Augenblick organisiren; hier ist der Ort, wo, da er zugleich der Mittelpunkt alles politischen Lebens für Norddeutschland bildet, jeder Moment günstiger Conjunkturen schnell erfaßt und ausgebeutet werden kann. So wird Berlin binnen Kurzem in seiner Eigenschaft als Handelsstadt der Rival Hamburgs werden können. —

Diese Hoffnungen sind nicht Hirngespinnste, sie sind nicht so eitel, wie sie groß sind! Man gebe uns die Basis, auf die sie gestellt sind, und die Erfüllung wird näher liegen, als man denkt. Dazu aber, wir glauben es mit Recht behaupten zu dürfen, würde die einsichtige Wahl der Bahnlinie, welche das Anknüpfungsglied zwischen der Stettin-Berliner und Leipzig-Dresdner Bahn bildet, die von Berlin nach Riesa, hauptsächlich mit beigetragen haben, und bei jeder andern Richtung, die man wählte, müßte ein wesentlicher Theil dieser außerordentlichen Vortheile verloren gehn.

Die Bahn von Berlin nach Stettin für sich ist gewiß eine nützliche, ihre Kosten lohnende; eben so die von Leipzig nach Dresden. Beide aber erhalten durch das Mittelglied der Berlin-Elbbahn eine Werth-Erhöhung, die ins Unberechenbare geht. So viel ergibt eine verständige Combination wohl überlegter und berechneter Unternehmungen*). Um so schlimmer, wenn man sie aus unlauteren Motiven, oder unverständiger Voreiligkeit des Urtheils zu hindern sucht. Und dennoch geschieht es!

*) Und wohl zu beachten, diese drei Bahnen sind nicht bloß auf dem Papier entworfen, existiren nicht bloß in Aktien oder Aktienquittungen, sondern für alle drei sind reiche Kapitalisten bereits zusammengetreten, und alle drei wären schon im vollsten Bau, wenn dieser nur von den Unternehmern abhinge. Dies der Unterschied zwischen diesen Entwürfen und den ins Unermeßliche gehenden von Berlin nach Breslau, Mähren, Wien und andererseits nach Köln und Antwerpen, auf die wir weiterhin kommen werden.

Fünftes Kapitel.

Die bloße positive Darlegung der Vortheile der Bahn sollte wohl hinreichend sein, das Unternehmen mehr als zu rechtfertigen. Allein wir wollen uns auch auf alle die Einwürfe, die man dagegen anzuregen gesucht hat, einlassen, und die völlige Unstatthaftigkeit derselben darthun. — Der erste Einwurf lautet:

„Diese Bahn sei den vaterländischen Interessen entgegen, weil — sie ins Ausland führe *).“

Dieser Einwurf war derjenige, auf den wir am wenigsten gefaßt sein konnten, weil er unsern Begriffen nach, zu den unmöglichen gehört. Und doch war er wirklich der erste, den man geltend machte. Wie man dieß einer so erleuchteten Verwaltung, wie der des preußischen Handels- und Finanzsystems gegenüber thun, und glauben konnte, dadurch im Sinne derselben zu argumentiren, ist uns unbegreiflich. Man mußte jedes Gedächtniß für die Wege verloren haben, welche die Verwaltung des preußischen Staates seit dem zwanzigjährigen Frieden, der nunmehr Deutschland beglückt, eingeschlagen hatte. Durch eine Betriebsamkeit des Chausséebaues, wie er noch in keinem Staate stattgefunden hat, setzte sich Preußen nach allen Punkten mit dem Auslande in Verbindung, wo die Verbindungspunkte wichtig waren. Seit einer Reihe von Jahren z. B.

*) Vergleiche damit (siehe 10tes Kapitel) den bestimmten Ausdruck in der, der Berlin-sächsischen Eisenbahn-Gesellschaft ertheilten Concession vom 6. März 1837, wo gerade umgekehrt und vollkommen richtig gesagt wird, die Bahn erhalte nur durch die Fortsetzung im Auslande Werth.

arbeitete es durch die dringendsten Unterhandlungen daran, eine Chaussee von Berlin nach Hamburg zu führen, und brachte sogar bedeutende Opfer an Dänemark dafür, welches sich, aus Ansichten und Grundsätzen, die jenen, welche den obigen Einwurf veranlaßten, entsprechen möchten, diesem so höchst nützlichen Unternehmen für den Handel widersetzte. Und doch führt diese Straße ins Ausland, führt einer unabhängigen Handelsstadt zu, viel reicher und bedeutender als unsere Hauptstadt, hinter der sich nicht einmal, wie westlich hinter Leipzig, neue preussische Gebietstheile befinden, sondern unmittelbar das Meer liegt. Nach der Ansicht derer, die den obigen Einwurf für die Berlin=sächsische Eisenbahn machen, mußte dieser Chausseebau der n a c h t h e i l i g s t e sein, den man für Preußen hätte ersinnen können. Und doch brachte man jene großen Opfer dafür, weil er vielleicht der w i c h t i g s t e ist, so wie auch eine Eisenbahn auf dieser Linie vielleicht die w i c h t i g s t e wäre, die sich bauen ließe, wenn man erst die fast unbesiegbar scheinenden Schwierigkeiten hinweggeräumt hätte, die eben in der Nothwendigkeit liegen, fremdes Terrain zu passiren, und eine beschränkte Betrachtung der großartigen Verkehrsverhältnisse, die sich durch die Eisenbahn gestalten müssen, zu beseitigen. Die Kapitalien zur Eisenbahn zwischen Hamburg und Berlin würden binnen wenigen Tagen durch sichere Leute gezeichnet sein. — Was hatten aber diejenigen vergessen, die die Bahn nicht ins Ausland geführt wissen wollten? Nur die Kleinigkeit, daß dieselbe auch aus dem Auslande zu uns führt, daß es keine Straße in der Welt giebt, worauf der Verkehr nur h i n =, nicht auch h e r = w ä r t s stattfindet; kurz daß man nicht (wie jener Offizier von seinen Leuten verlangte) öfter auf= als absitzen kann.

Sie hatten ferner vergessen, daß sie einem Staate gegenüber sprachen, der durch seine größeren Ansichten über wahrhafte Belebung des Verkehrs und daraus auf den Staat rückwirkende Vortheile, aus Deutschland wenigstens den Begriff Ausland zu verbannen suchte, indem er den Zollverband stiftete, welcher einer commerziellen Eroberung aller sich daran anschließenden Staaten gleichkommt. Der Zollverband hebt die Schlagbäume, die der freien Straßenbenutzung wehrten, auf. Sollte ein Staat, der dieses Hinderniß mit so großen temporären Opfern (temporär, denn sie werden sich auf anderem Wege zehnfach ersetzen) besiegte, ein anderes Mittel, den Verkehr noch unendlich mehr zu beschleunigen und zu vervielfältigen, für schädlich halten? — Von dem Augenblicke an, wo die Zollhäuser zwischen Leipzig und Berlin geschlossen wurden, war nicht mehr von Inland und Ausland die Rede. Dieser Begriff stellt sich falsch bei allen denjenigen dar, welche in einer Regierung und in dem Regierten, im Staate und dessen Bewohnern, noch zweierlei Dinge erblicken, während sie doch im Innersten durchaus Eins und dasselbe sind. — Wir glauben genug gesagt zu haben, um den Einwurf, daß die Berlin=sächsische Eisenbahn in gedachter Beziehung nachtheilig sei, in seiner völligen Haltlosigkeit darzustellen.

Sechstes Kapitel.

Ein zweiter Einwurf lautet:

„Die Eisenbahn von Berlin nach Riesa bringt dem sächsischen Handel und der sächsischen Industrie ungleich größere Vortheile als der preussischen.“

In dem „größeren,“ das als Beiwort zu Vortheilen gesetzt ist, liegt das Geständniß, daß die Eisenbahn auch unserm Handel, auch unserer Industrie wenigstens einige Vortheile bringe. — Wollten wir also auch zugeben, was wir jedoch durchaus nicht können, daß jene Behauptung richtig sei, so würde sie dennoch der Bahn nicht entgegen sein sondern ihren Werth nur geringer anschlagen lassen. Wir kommen übrigens immer auf die alte Weise der Widerlegung, zurück, daß Eisenbahnen nur verbesserte Chaussees sind; haben also die Eisenbahnen den obigen Nachtheil, so müßten ihn doch auch die Chaussees haben, und man müßte die Anlegung derselben nach Leipzig und Dresden, worauf der Staat doch (nach ungleich vernünftigeren Ansichten als die der Einwurfssteller) so große Kapitalien gewandt hat, ebenfalls, als der inländischen Industrie höchst nachtheilig, streng tadeln. Oder glauben sie vielleicht, daß der Nachtheil bei den Chaussees nach Leipzig und Dresden vermieden war, weil man zwei Straßen hatte, statt einer, und weil der Weg nach Dresden auf der Chaussee 29 Meilen beträgt, während er auf der Eisenbahn nur vierundzwanzig lang sein wird?

Betrachten wir aber die Handelsverhältnisse. Diejenigen, welche behaupten, daß Preußen bei einem Handelsverkehre mit Sachsen verlieren müsse, falls dieses dabei gewinne,

stützen sich auf ein ganz falsches Prinzip. Denn der Handel ist kein Spiel, wo der Eine das gewinnt, was der Andere verliert, sondern bei allen begründeten Handelsgeschäften ist der Gewinn ein gegenseitiger, weil er in der Abhülfe eines gegenseitigen Bedürfnisses besteht. Beide handelnden Theile ziehen ihn also aus einem dritten Elemente, welches als ein völlig todttes Kapital daliegt, bis die vernünftige Benutzung eintritt. Wäre dies nicht der Fall, so müßte von zwei mit einander Handel treibenden Städten, oder Staaten nothwendig immer der eine Theil in dem Maße verarmen, wie der andere sich bereicherte. Die Erfahrung lehrt aber das Gegentheil, indem der beiderseitige Wohlstand wächst, je größer der Verkehr, je bedeutender die Handelsbeziehungen sind.

Wir haben oben nur angenommen, nicht zugegeben, daß das Verhältniß des preussischen Handels zum sächsischen von der Art sei, daß der letztere dabei im Vortheil stehe. Sachsen schickt uns hauptsächlich zum Verbrauch solche Manufakturwaaren, zum größeren Theile feinere Artikel, welche mehr Gegenstände des Puzes und des Luxus, als des Bedürfnisses sind, in deren Erzeugung viele Fabriken bei uns übrigens schon jetzt stark damit rivalisiren. Es ist leicht möglich, daß wir bald auch in diesen Fabrikationen einen Vorsprung gewinnen, wenigstens würde die Eisenbahn niemals ein Hinderniß eines solchen Resultates sein.

Wir dagegen, nämlich Berlin, die Lausitz, Schlessien, Ostpreußen, senden zur Leipziger Messe eine große Menge Produkte und Fabrikate, welche das Bedürfniß befriedigen, als: Leder, Wolle, Baumwolle, Tuche u. dergl. Dieser Export ist, wie sich schon aus der Natur der Gegenstände er-

giebt, in einem hohen Grade überwiegend. Was will aber dieser ganze Verkehr gegen den Werth unseres Absatzes nach dem südlichen und südwestlichen Deutschland an raffinirten Zuckern, Spiritus, Metallen, russischen Produkten und vielen anderen Hauptartikeln bedeuten? Unser Handel dorthin ist durchaus aktiv, und hat sich seit Abschluß des Zollverbandes, dieser für allen Verkehr so höchst segensreichen Institution, bereits außerordentlich erweitert, woraus man abnehmen kann, daß leichtere Communicationsmittel ihm noch einen größeren Schwung geben werden. Es muß daher unser Augenmerk sein, diesem, uns unsern geographischen und sonstigen Verhältnissen nach natürlich zustehenden Handel die Abflußwege mit allen Erleichterungen, welche die Fortschritte der Zeit bieten, nicht bloß offen zu erhalten, sondern so viel möglich zu vermehren, und dies ist ein Hauptzweck der Bahn in Rede.

Ein Haupt-Industrie-Zweig, der unter allen Städten Deutschlands in Berlin am stärksten betrieben wird, steht auf dem Punkte eliminirt zu werden, und verdient daher ganz besondere Beachtung: es ist die Zucker-Raffinerie. Anzahl und Umfang der Etablissements dafür, haben bis vor einem Jahre hier erstaunlich zugenommen, indem Berlin durch seine dazu günstige Lage, Polen, Schlesien und Sachsen in dieser Beziehung dominirte. Polen ist demselben durch die Veränderungen in den neuesten Besteuerungslisten gänzlich abgeschnitten, Schlesien versorgt sich allmählig durch die daselbst und in Stettin theils neu errichteten, theils erweiterten Etablissements; dieser Industrie-Zweig findet mithin sein Heil nur noch in dem, allerdings sehr beträchtlichen Absatze nach Sachsen und dem gleichfalls nicht unbedeutenden nach

dem nordöstlichen Theile von Baiern. Wie würde aber Berlin die Konkurrenz mit Magdeburg aushalten können, wenn die dortigen schon ziemlich zahlreichen Raffinerien, welche den Vortheil kürzerer und bequemerer Wasserverbindung mit Hamburg zur Beziehung des rohen Zuckers für sich haben, sich künftig ihrer Fabrikate auf dem schnellen und wohlfeilen Wege einer Eisenbahn von Magdeburg nach Sachsen und darüber hinaus entledigen? Es ist leider nur zu gewiß, daß sich der Verfall dieses einen Berliner Haupt-Industrie-Zweiges in nächster Zukunft zu Tage stellen wird, und daß ihn nichts abwenden kann, als eine direkte Eisenbahn von hier nach Sachsen, denn nur dann wird Berlin (auch mit Stettin durch eine Eisenbahn verbunden) durch wohlfeilere und schnellere Beziehung des Rohzuckers im Stande sein, in dieser Industrie auch künftig noch mit Magdeburg zu rivalisiren.

Wenn wir nicht überhaupt auf allen Handel mit Sachsen verzichten wollen, so müssen wir uns natürlich die Vortheile gefallen lassen, welche sächsische Industrie im Einzelnen über uns zu gewinnen vermöchte, dagegen muß Sachsen eben so wohl das ertragen, worin wir ihm überlegen sind, und es wird auf die energische Regsamkeit der Kräfte und Intelligenzen ankommen, zu entscheiden, wohin sich das Uebergewicht neigen wird. Wird Preußen dabei vorweg erklären wollen, daß es zurückstehe, daß es deshalb aufgeben müsse, mit Eisenbahnen, wie bis jetzt mit Chaussees, ins Ausland auszugreifen, und daß es versuchen wolle, dem bisherigen Handelswege mit Sachsen Gewalt anzuthun, welche unfehlbar an der Uebermacht der Umstände und Conjunkturen sich zerschlagen müßte? Nein! Preußen hat in dem freisinnigen, segensreichen Institute des Zollverbandes laut ausgesprochen, daß der freie Verkehr der

wahre Lebensathem der Industrie ist, und daß nur kränkliche Gewächse in dieser freieren, frischen Lebensluft verkümmern. Wahrer Vorthheil der Industrie und der Nationen im Ganzen gehen aber immer Hand in Hand mit einander.

Siebentes Kapitel.

Der dritte Einwurf, welchen man der Bahn nach Riesa macht, besteht darin, die Befürchtung zu erregen:

„Daß schon so begünstigte Leipzig werde dadurch ein noch größeres Uebergewicht erhalten.“

Man sieht, daß dieser Einwurf mit dem vorigen sehr nahe verwandt ist, und eigentlich nur speziell dasjenige wiederholt, was der vorige allgemein ausgesprochen hat. Wir wollen das Faktum gar nicht in Abrede stellen, denn es würde gegen den Werth der Eisenbahn selbst streiten, wenn ein solches Resultat nicht durch dieselbe bewirkt würde. Allein wir behaupten, daß das reichere Ausblühen der Messen Leipzigs nicht nur kein Nachtheil, sondern vielmehr auch ein großer Vorthheil für den Handel der Nachbarstaaten im Ganzen, und namentlich für Preußen sei. Wenn Leipzig sich in eine Stadt wie London dadurch verwandeln könnte, so würde dieser mächtige Aufschwung des Verkehrs seiner günstigen Rückwirkung auf das umliegende Territorium, auf alle damit in Handelsverbindung stehende Punkte in entsprechenden Verhältnissen nicht ermangeln. Bei der Befürchtung, daß Leipzigs Wohlstand unser Nachtheil

sein werde, liegt augenscheinlich nur dasselbe falsche Prinzip über das Wesen des Handels zum Grunde, welches wir oben schon bekämpft haben. Es ist daher einmal nicht nothwendig, daß Leipzigs Messen auf Kosten derer zu Magdeburg, Frankfurt a. d. O. und anderen Städten wachsen, sondern bei gleichmäßig fortschreitenden Mitteln der Betriebsamkeit können auch diese sich verhältnißmäßig erweitern: und zweitens wird das reichere Leipzig diesen Segen nicht erwerben, ohne ihn mit allen Punkten seiner Handelsverbindungen zu theilen.

Man erinnere sich doch, daß die Leipziger Messe ja nicht bloß von einheimischen (sächsischen), sondern zum bei weitem größeren Theil von fremden Kaufleuten bezogen wird, unter welchen die preußischen eine sehr bedeutende Rolle spielen. Aus Westphalen und den Rheinprovinzen führen unsere Fabrikanten ihre Erzeugnisse in großer Menge auf diesen Messplatz; die Bewohner unserer zunächst umliegenden Provinzen, der vormals sächsischen, Magdeburgs, der Lausitz, der Mark u. s. w. beziehen zum großen Theil die Leipziger Messe, theils als Käufer, theils als Verkäufer. Alle diese sind bei der Blüthe dieser Messe eben so betheilig, als Leipzig selbst. Besonders aber ist es Berlin, welches in der nächsten Verbindung damit steht. Tausende der Einwohner dieser Residenz, welche ihre Thätigkeit einer kleineren und mittleren Industrie widmen, werden von einer Eisenbahn nach Leipzig gerade in Bezug auf die dortige Messe außerordentliche Vortheile ziehen. Ja selbst denjenigen kleinen Fabrikanten, welchen es bisher sowohl an Geld als an Zeit mangelte, die Messen zu ihrem Absatze zu benutzen, wird dies bei dem schnellen und wohlfeilen Transport, welchen eine Eisenbahn gewährt, künftig möglich wer-

den. Andere, welche die Messe beziehen mußten, waren bis dahin der Unbequemlichkeit unterworfen, den ganzen Vorrath ihrer Waaren, oder wenigstens ungleich mehr, als sie abzusetzen hoffen konnten, mit dahin zu führen, um für jede Art des Bedarfs assortirt zu sein. Denn der langsame, unsichere Transport machte Nachsendungen für die kurze Zeit der Messe unzulässig. Bei einer Eisenbahn aber, wo die Nachsendung von Berlin bis Leipzig in einem Tage geschehen kann, genießt der Messbezieher den großen Vortheil, sich nur mit einem kleinen Sortiment versehen zu dürfen; denn er kann täglich, ja man möchte sagen, stündlich Artikel nachkommen lassen, und die großen Kosten vergeblicher Hin- und Hertransporte, und die damit verbundene noch größere Mühe und Zeitverwendung ersparen, endlich den Nachtheil vermeiden, den die Waaren selbst durch den Transport erfahren, indem ihre Qualität (oder bei gewissen Fabrikaten wenigstens das Ansehn) leidet. So wird dann gerade der Mittelstand der Kaufleute und Fabrikanten, der es allerdings bisher wohl gern gesehen hätte, wenn nähere Messplätze, wie Frankfurt a. d. O., die Centralpunkte des Verkehrs geworden wären, und der deshalb dem Uebergewichte der Leipziger Messe abhold war: so wird, sagen wird, gerade dieser Stand durch die Eisenbahn nach Leipzig ganz spezielle Vortheile erlangen, die seinen Geschäftsbetrieb bedeutend verbessern müssen. Wir sind überzeugt, daß wir diese zahlreiche, ehrenwerthe Klasse unserer Mitbürger nur auf diesen Vortheil aufmerksam zu machen brauchen, um ihre Meinung, die ein großes Gewicht in die Waagschale legt, ganz für das Unternehmen zu gewinnen. Wenigstens würden alle diese Mitglieder des Handelsstandes gewiß keinen Punkt in ähnlicher Entfernung von Berlin namhaft machen können,

wohin ihnen die Anlage einer Eisenbahn so wichtig wäre, als eben nach Leipzig.

Es scheint übrigens, als wenn die Einwurfssteller keinen richtigen Begriff von dem haben, was man eine günstige Messe nennt. Ein Messe ist günstig, wenn von den herbeigeführten Produkten und Waaren zu guten Preisen viel verkauft wird. Doch Käufer und Verkäufer strömen aus den entferntesten Gegenden zusammen, und der Ort, wo die Geschäfte abgethan werden, hat meist nur die vorübergehenden, lokalen Vortheile davon, die gegen die allgemeinen in keinen Betracht kommen. So werden ja auch oft große Märkte in kleinen Flecken abgehalten, die in gar keinem Verhältniß zu der Lebhaftigkeit des momentanen Verkehrs stehn. In vielen katholischen Ländern hält man noch heut Messen bei kleinen Kirchen oder Kapellen ab, wo häufig gar nicht einmal ein Dorf oder Flecken ist, sondern höchstens ein einzelnes Wirthshaus. Weil sich aber hier an dem bestimmten Heiligtage das Volk zu frommen Zwecken versammelt, und daher bei einer so großen Zahl von Menschen ein Absatz für Waaren zu erwarten ist, so finden sich die Verkäufer dazu ein, und schlagen ihr bewegliches Waarenlager vor den Kirchthüren auf. Diese noch heut, am Rhein z. B., sehr häufige Art von Messen sind das Bild ihrer Entstehung. — Es ist bekannt, daß asiatische Völkerschaften in der freien Steppe zu ihren großen Märkten zusammen kommen, wo oft sehr bedeutende Geschäfte gemacht werden; so wie diese aber beendet sind, ziehen Käufer und Verkäufer von dannen, und die Steppe bleibt so öde und unfruchtbar, wie zuvor. — Dies Alles führen wir an, um zu zeigen, daß die lokalen Vortheile einer günstigen Messe nur die geringfügigern sind. Gönnen

wir diese einem Orte, den seine Lage und sonstigen Verhältnisse für Alle zum bequemsten machen. Gönnen wir sie ihm, und um so mehr, weil wir sie ihm doch nicht entreißen könnten. Denn wo die geographischen und kommerziellen Verhältnisse eines Ortes denselben seit Jahrhunderten zum geeigneten für den Meßverkehr gemacht haben, da haben sich unzählige Einrichtungen, die einer Messe unentbehrlich sind, aufs vollkommenste herausgebildet; und diese sind nicht plötzlich, oder durch herbeigezwungene Conjunkturen auf eine andere Stelle zu verpflanzen. Doch auf diesen Theil unserer Diskussion werden wir im nächsten Kapitel noch ausführlicher zurückkommen.

Achtes Kapitel.

Ein vierter Einwurf nämlich, den die Gegner der Bahn derselben machen, nimmt einen indirekten Weg und erscheint in der Gestalt eines, als vorzüglich gepriesenen Plans, der den patriotischen Interessen mehr entsprechen solle. Sie schlagen nämlich vor, die Eisenbahn, statt von Berlin direkt zugleich auf Leipzig und Dresden, von Potsdam, wohin schon eine Bahn gebaut wird, weiter nach Halle zu führen. Wir wollen hier zuvörderst Alles, was man für diese Bahnrichtung sagt, zusammenstellen, und es alsdann einzeln näher betrachten.

1) Die Bahn bleibt länger im Lande, und sichert also demselben länger die Vortheile des Briefporto's, Bahngeldes u. s. w.

2) Sie würde Halle zu einem Knotenpunkte der norddeutschen Eisenbahnen machen, und somit den Verkehr Leipzigs dorthin ziehn.

3) Man könnte von Halle aus eine Eisenbahn nach Minden anlegen, und sich so in Verbindung mit der Rhein= Weser= Bahn setzen.

Der erste Grund, daß man des Bahngeldes und Briefporto's wegen die Bahn länger im Lande behalten möchte, wäre einmal ein sehr kleinlicher, da es bei einer so großen industriellen Unternehmung gar nicht auf diese unbedeutende Differenz ankommen kann, zweitens ist er, wie wir durch anschauliche Berechnung darthun wollen, für das Bahngeld wenigstens, gewiß falsch. — Bei unseren ersten Veranschlagungen rechneten wir auf eben so viele Reisenden nach Dresden, als nach Leipzig. Da bei einer Bahn über Halle die Tour über Dresden wegfiel, so würde also auch die Hälfte der Reisenden ausfallen. Wir wollen indessen, da Halle mit seiner Bevölkerung der Bahn direkter zugeführt würde, nur auf ein Drittheil Verlust an Reisenden rechnen. So kämen also immer drei Reisende auf die Riesa= Bahn, wenn zwei auf die Halle= Bahn kommen. Die Bahn nach Riesa beträgt im Lande 17 Meilen, mithin bezahlen drei Reisende das Bahngeld für 51 Meilen. Die Bahn nach Halle würde im Lande etwa 23 Meilen (höchstens) lang sein, mithin zahlten die zwei Reisenden, die auf jene drei kämen, nur 46 Meilen, so daß der ersten Bahn noch 5 Meilen zu Gute kämen. —

Dasselbe Verhältniß würde auch wahrscheinlich von dem Briefporto gelten; denn durch die direkte Eisenbahn nach so bevölkerten Orten, wie Dresden und Leipzig, muß sich auch,

dies wagen wir dreist zu behaupten, der briefliche Verkehr in einem gleichen Verhältnisse steigern, wie die Verkehrsverhältnisse überhaupt zunehmen. Man würde also auch immer auf drei Briefe, die auf der Riesa = Bahn befördert werden, nur zwei auf der Halleschen Bahn haben, mithin würde sogar die Postkasse gewinnen, wenn ein so unbedeutender Nebengewinn, bei so ins Große gehenden Unternehmungen, wobei der Staat und seine Einwohner durch direkte und indirekte Vortheile Hunderttausende jährlich gewinnen, überhaupt in Anschlag gebracht werden darf.

Doch das Facit dieser Rechnung wird zum Unglück für die Gegner der Berlin = Riesa = Bahn noch durch einen andern Umstand gewaltig multipliziert. Denn, was man sich wohl gehütet hat bemerken zu wollen, die Bahnlinie von Berlin nach Riesa ist so außerordentlich günstig, daß sich in dieser Länge vielleicht kein zweites Beispiel der Art in Deutschland auffinden läßt. Dagegen sind die Schwierigkeiten auf der Linie von Potsdam nach Halle so groß, daß die Kosten des Baues der Bahn auf das Doppelte steigen *). Mithin müßten, um dieselben Resultate für die Aktionaire zu erreichen, wie bei der Riesa = Bahn, alle Preise für Fracht = und Personenverkehr verdoppelt werden! — Man sieht, es stellen sich

*) Um nur Eins anzuführen, so würde bei der Bahn nach Halle der ungemein kostbare Bau der nothwendigen Elb- und Muldenbrücke (wobei man wegen der breiten Thäler, in denen sich zu gewissen Jahreszeiten wasserreiche Nebenarme der Hauptströmung finden, sehr bedeutende Strecken solide zu unterbauen hätte) der Berliner Gesellschaft zufallen, während auf der Bahn nach Riesa sich die Elbbrücke, durch die Leipziger Gesellschaft erbaut, bereits vorfindet.

wunderbare Resultate heraus! Die eine Gesellschaft baut für $2\frac{1}{2}$ Millionen eine Bahn, die zwei bisher vom stärksten Verkehr belebte Straßen in sich vereinigt; die andere baut, nach ihrem eigenen Anschlage für 4 Millionen, gewiß aber in der Wirklichkeit für das Doppelte der obigen Summe, eine Bahn, die nur die Hälfte der Benutzungsresultate geben kann. Dies Mißverhältniß wird doch ein wenig zu stark! —

Doch betrachten wir den zweiten Paragraphen, der zu Gunsten der Halleschen Bahn angeführt wird: Halle würde dadurch ein Knotenpunkt aller norddeutschen Eisenbahnen, und mithin der Verkehr und Handel Leipzigs nach dieser preussischen Stadt gezogen werden.

Einmal sollte wohl in Deutschland mehr allgemeiner vaterländischer Geist herrschen, als daß man es für ein sonderliches Glück hielte, die blühende Stadt eines befreundeten Nachbarstaates zu Grunde zu richten, um eine eigene zu bereichern; man sollte sich nicht mehr so provinziell, sondern mehr als Deutscher im Ganzen fühlen, und denken: so würde man einsehen, daß das Ganze gar nichts dadurch gewinnt, wenn nicht eine sächsische, sondern eine preussische Stadt den bedeutenderen Handelsverkehr an sich zieht. Allein die Deutschen sind es von Alters her noch zu sehr gewohnt, sich selbst gegenseitig anzuseinden, als daß wir unseren Gegnern, die überhaupt nicht die vorgerücktesten Ansichten entwickelt haben, hierin einen freieren Standpunkt zumuthen sollten. Ihre Hoffnung ist jedoch leichter ausgesprochen, als erfüllt. Der Handel einer Stadt, in der er Jahrhunderte hindurch geblüht hat, und durch natürliche Conjuncturen er-

zeugt worden ist, verpflanzt sich nicht so leicht. Möglich wäre dies im vorliegenden Falle nur dann, wenn man ein Straßensystem so organisirte, daß Leipzig ganz außerhalb desselben zu liegen käme, und dagegen Halle gerade in den Centralpunkt. Dazu aber liegen beide Städte zu nah, und überdies sind alle natürlichen Verhältnisse ungünstig für Halle. Nach Süden hin wäre Leipzig nun einmal gar nicht zu umgehn. Da es selbst, doch ohne Zweifel thätig bleiben würde, sich seine Handelsvorthelle zu erhalten, so ist kein Zweifel, daß, wenn man eine Eisenbahn von Berlin nach Halle baute, die oben schon erwähnte Anschlußbahn von Leipzig nach Hof um so sicherer zu Stande käme. Von Halle südwärts müßte man also nach Leipzig. Außerdem geht die Haupt-Verkehrsstraße, die belebteste in ganz Deutschland, von Leipzig nach Westen direkt auf Frankfurt a. M. Diese beiden Städte stehen in so fester, an tausend Fäden hangender Verbindung mit einander, daß, wenn eine Eisenbahn-Communication durch diesen Theil Deutschlands möglich ist, sie ihre Richtung unbedingt von Leipzig nach Frankfurt nimmt. Würde Halle damit concurriren zu können glauben? Die Eisenbahnlinien werden jetzt freilich nur noch sehr im Kleinen betrachtet; allein binnen wenigen Jahren, wenn die Anfänge auf kleineren Strecken gemacht sind, wird man im Großen kombiniren. Wenn dann von einer Bahnlinie zwischen Berlin und dem Mittelrheine (d. h. Frankfurt und Mainz) die Rede ist, würden dann nicht die Ansichten beider Theile gelten müssen? Und glaubt man, daß sich Frankfurt die Linie über Leipzig nehmen lassen würde, um sich mit Halle in Verbindung zu setzen? Es wäre auf solcher Basis gar keine Einigung möglich! — Ueberdies hat man ja den Versuch schon mit Chausseen

gemacht, und wir müssen immer darauf zurückkommen, daß diese durchaus wie Eisenbahnen, nur unvollkommenere, betrachtet werden müssen. Schon vor 20 Jahren machte sich die, durch die Zeit und die Erfahrung jetzt bei den preussischen Staatsbehörden längst widerlegte Ansicht geltend, daß man den Leipziger Handel nach Halle ziehen könnte. Deswegen baute man die Chausseestraße von Berlin zuerst nach Halle, und führte sie nachher über Merseburg und Raumburg auf die große Frankfurter = Straße zurück. In Bitterfeld, drei Stationen vor Leipzig, endete die Chaussee von Berlin, und es begann eine fast unüberwindlich schlechte Sandstraße. Dennoch, und obgleich damals alle Thore Leipzigs durch die preussischen Zolllinien gewissermaßen blokirt waren, mißrieth der Plan, den Handel nach Halle zu ziehen, gänzlich. Der Verkehr richtete trotz aller Hindernisse seinen vollen Strom auf Leipzig, weil sein natürliches Bett ihn dahin leitete, weil sich dort das große Becken, seine Fluthen aufzunehmen, vorfand. Leipzigs Messen blühten nach wie vor, und hoben sich mit jedem Jahre. Man sah endlich ein, daß man sich geirrt hatte, und baute nun auch die Straße nach Leipzig fertig, damit der dennoch dahin gerichtete vaterländische Verkehr nicht mehr mit den Schwierigkeiten der schlechten Landstraße zu kämpfen habe. Dies ergab nur segensreiche Folgen auch für den preussischen Handelsstand.

Vor wenigen Jahren vollführte Preußens Handels = Politik, wir müssen wiederum daran erinnern, ihren glänzendsten Akt zur Belebung ihres Verkehrs, indem es den Zollverband ins Leben rief. Und dieselbe einsichtige, durch Erfahrung und berichtigte Theorieen über die wahren Verhältnisse des Han =

delßbetriebes so vollständig belehrte Verwaltung wähnt man durch ein solches Scheinbild künftiger Vortheile, durch solche Luftschlösser irre zu leiten?

Ja selbst unter günstigeren Verhältnissen, bei einer etwas größeren Entfernung von Leipzig, wo eine Verlegung des Centralpunktes der Verkehrsstraßen denselben weiter von seiner alten Stelle rückte, z. B. nach Magdeburg *), würde der Kampf doch so lange dauern, so hartnäckig sein, daß es des Sieges kaum verlohnte. Denn wie wir schon sagten, der mit tausend zähen Wurzeln in seinem alten Boden festgeklammerte Baum eines durch Jahrhunderte blühenden Handels ist seiner Geburtsstätte nicht so leicht zu entreißen, wie man glauben möchte.

Selbst die Eisenbahnen, diese mächtigen Belebungs- mittel des Verkehrs, sind doch nicht absolute Erzeugerinnen und Schöpferinnen desselben, wo die sonstigen Erfordernisse dazu fehlen. Leipzig ist eine alte, fest begründete Handelsstadt, die mit tausend Vortheilen auf ihrer günstigen Stellung wurzelt, welche sich nur durch eine Jahrhunderte

*) Eine theilweise Verpflanzung des Leipziger Verkehrs nach Magdeburg wäre unter gewissen Umständen denkbar. Wenn z. B. das Terrain westlich von Leipzig völlig unbrauchbar zur Eisenbahn-Anlage wäre, dagegen von Berlin direkt auf Magdeburg, von dort nach Hamburg, Köln u. s. w. Eisenbahnlinien entstünden, so dürfte allerdings Magdeburg auch einen Theil des Leipziger Handels an sich ziehn; denn selbst von Frankfurt aus würde man die Güter lieber zu Wasser rheinabwärts nach Köln, und auf der Eisenbahn nach Magdeburg, Berlin, Stettin u. s. w. senden, als mittelst Landfracht auf Chaussees direkt auf Leipzig. Allein dies ist erstlich nur ein „Wenn“, und zweitens würde dann der Handelsplatz Magdeburg wiederum so in andern Verhältnissen liegen, als Leipzig, daß beide nebeneinander bestehn könnten.

währende Umgestaltung aller Verhältnisse verpflanzen läßt. Insbesondere aber hat eine Meßstadt wie Leipzig, wie wir schon oben erwähnten, eine solche Menge von Einrichtungen nöthig, die sich nur allmählig erzeugen können, daß sie einer uneinnehmbaren Festung gleicht, vor deren Mauern eine geringere Macht leichter siebenmal zu Grunde geht, als dieselbe erobert. Das Ringen mit der compacten Masse des Reichthums und altüberkommener Handelsvorthelle eines so bedeutenden Platzes währt Jahrhunderte hindurch; keine einzelne Generation kann es vollbringen. So langer Zeit bedurfte es z. B., um bei völlig geänderten Handelswegen Venedig und Augsburg von ihren alten Sizen des Reichthums und der Macht zu verdrängen. Auch in der Handelswelt gilt das Gesetz der Körperwelt: die größere Masse übt die Kraft der Attraktion auf die kleineren aus. Jede größere Handelsstadt wird daher den Verkehr der kleineren in ihrer Nähe anziehen, doch sie wird auch durch Rückwirkung eine belebende Kraft darauf ausüben, wie Frankfurt a. M. auf Offenbach, Hamburg auf Haaburg u. s. w. Aehnlich wirkt Leipzig auf seine Umgebung, deren Plätzen eine secundaire Stellung angewiesen bleibt. Wollte man letztere künstlich zu höherem Range erheben, so würde man ungeheuren Kostenaufwand vergeblich machen, und dabei alte Vorthelle verlieren. Und gerade Halle gewinnt bei natürlicher Gestaltung der Eisenbahn-Verhältnisse eine sehr günstige Stellung, als Station zwischen Magdeburg und Leipzig, und wie wir weiterhin sogleich zeigen werden, noch in mehrfältigerer Hinsicht. Ihm wird der Segen der Eisenbahnen reichlich zu Theil werden, und wenn sich diese, wie wir es wünschen und hoffen, so ausdehnen, daß sich Linien von

Hamburg über Magdeburg nach Leipzig und von da nach München, Frankfurt a. M. u. s. w. ziehen, dann möchte es, wenn sich Halle noch nicht genug im Herzen des Verkehrs glaubt, an der Zeit sein und sich vielleicht lohnen, es durch eine Seitenbahn in direkte Verbindung mit Berlin, und auf der andern Seite mit der Straße von Leipzig nach Frankfurt a. M. zu bringen.

Wenn man aber jetzt die Eisenbahn nach Halle führte, so würde die nächste Folge die sein, daß die Ströme des Verkehrs künftig über Halle nach Leipzig gingen, und sich doch dort in dem alten tiefen Becken sammelten. Man hätte also statt der Vortheile eines direkten Handels, nur die Nachtheile und Unbequemlichkeiten eines indirekten auf Umwegen errungen. Und um diesem, was zuletzt doch unvermeidlich wäre, zu entgehn, müßte man früher oder später doch das Bitterfelder Schauspiel wiederholen, und eine direkte Straße nach Leipzig bauen. Der Vortheil wäre also der, daß man viele Jahre später, mit doppelten und dreifachen Kosten, das erreichte, was sich jetzt so günstig darbietet, und daß man dessenungeachtet das ganze freie Geschenk des Verkehrs mit Dresden, welches die Berlin=Niesabahn mit sich führt, aufgeopfert hätte!

Alein unsre Gegner haben noch einen dritten und Haupt=Alirten in dem dritten Paragraphen ihrer Vortheile der Halleschen Bahn. Sie bauen eine Bahn von Halle nach Minden, und schließen sich so der Rhein=Weser=Bahn an *). Dies ist so zuverlässig,

*) Als diese Blätter entstanden, waren die nachfolgend berührten Projekte und Spekulationen im vollsten Gange; jetzt sind sie freilich

daß man schon Aktien darauf zeichnen läßt! — Da nun zugleich eine Bahn nach Frankfurt a. d. O. und Breslau gebaut wird, und dann der Anschluß an die Kaiser = Ferdinands = Nordbahn sich wie von selbst versteht, so fahren wir binnen ganz kurzer Zeit von Wien über Olmütz, Breslau, Berlin, Halle, Minden nach Köln, Antwerpen. Vorläufig aber nur auf der Landkarte! Es nimmt uns nur Wunder, daß diese kühnen Eisenbahn = Schöpfer — oder vielmehr Eisenbahn = Aktien = Schöpfer, oder auch das nicht einmal, sondern nur Eisenbahn = Aktien = Quittungs = Schöpfer, — nicht eine Bahn um den ganzen Erdkreis projektiren und sich — dies ist die Hauptsache, — $\frac{1}{2}$ Procent darauf zahlen lassen, wodurch der Aktienzeichner zu nichts verpflichtet, mithin aber auch dem Publikum gar keine Garantie für den wirklichen Bau der Bahn gegeben wird! Wahrlich, wir sind es gewiß nicht, welche großen Dingen, die in der Zukunft reifen, im Voraus die Möglichkeit der Existenz absprechen! Allein zwischen unsern oben erwähnten Entwürfen und den hier berührten findet der eine wesentliche Unterschied statt, daß jene einerseits durch Staatsbewilligung, durch verbürgte Sicherheit und Kapitalien zum Bau, durch völlige Beendigung aller nothwendigen Vorarbeiten, ja zum Theil durch schon begonnene Ausführung des Baues, bereits ins Leben treten, und gewiß, wenn man dem Unternehmen nicht gewaltsame Hindernisse entgegenstellt, binnen Kurzem vollendet werden: diese aber nicht mehr

schon so in ihr Nichts zerfallen, daß, wenn sie nicht ein historisches Moment gebildet hätten, man sie ganz außer Acht lassen könnte. Wir kommen aber sogar späterhin (Kap. 10) aus andern Gründen noch ausführlicher darauf zurück.

Fundament haben, als wenn der erste beste Privatmann heut das Projekt bekannt machte, er wolle eine Eisenbahn von Berlin nach Wien bauen, oder wohin es sonst sei, und darauf Aktienquittungen ausgabe, auf die er sich Zahlungen machen ließe, und die wiederum (der unsolideste Papierhandel, der je getrieben ward) mit Agio verkauft würden u. s. w. —

So steht es mit der Bahn von Halle nach Minden. Sie ist nur auf der Landkarte gemacht, ohne daß auch nur die oberflächlichste Lokaluntersuchung der Linie statt gehabt hätte. Ob sie daher 10 Millionen, wie man angegeben hat, oder 20 oder 5 kosten wird, darüber hat man gleich große Gewißheit.

Nachdem wir gesehn haben, wie es mit der großen Unternehmung der Bahn von Halle nach Minden steht, wollen wir sehn, wie es damit stehn könnte. Es scheint uns gar kein unglücklicherer Plan erdacht werden zu können, um eine Eisenbahnanlage ins Werk zu richten. Wir sagten vorher, sie sei bloß auf der Landkarte gemacht; dieß scheint uns zu viele Gründlichkeit vorauszusetzen, denn wir müssen glauben, sie sei sogar ohne Landkarte entworfen. Sonst würde man gesehn haben, daß die Formation des Terrains gerade dieser Linie unendliche Hindernisse in den Weg stellt, abgesehn davon, daß man dabei durchaus nicht den einzig wahren, oben so herausgehobenen Grundsatz im Auge gehabt hat: „Eine Eisenbahn müsse den schon vorhandenen Verkehr erhöhen, nicht aber neuen auf Kosten des alten schaffen wollen.“ Es giebt nur zwei große Haupt-Verkehrslinien von Berlin aus nach dem westlichen Deutschland. Die eine geht über Leipzig nach Frank-

furt, die andre über Magdeburg nach dem Niederrhein, Köln, Düsseldorf u. s. w. — Diese beiden Hauptlinien allein besitzen jetzt einen solchen Verkehr, daß Eisenbahnen in großer Ausdehnung darauf denkbar sind. Will man also eine vernünftig erwogene, auf die bestehenden Verhältnisse combinirte Bahn anlegen, so muß dieselbe nicht einen Querstrich von der einen Linie des Verkehrs in die andere ziehen, und damit den natürlichen Strom derselben ungeschickt brechen (abgesehen davon, daß sie durch ein ganz gebirgiges Terrain laufen würde), sondern sie muß dem Bette der schon vorhandenen Strömung folgen. Wohl wäre uns eine Eisenbahnlinie von Berlin auf Magdeburg *), und von Magdeburg auf einer wohlgeprüften, genau ermittelten Linie nach der Rhein = Weser = Bahn sehr einleuchtend; sei es nun, daß sie über Braunschweig (nördlich vom Harz und Solling und dem hessischen und westphälischen Gebirgslande überhaupt, wird das Terrain gewiß immer am günstigsten sein), oder

*) Die Berlin = sächsische Eisenbahn = Gesellschaft hat sich, um einen Theil der Verbindungslinie mit dem Rhein (welche von den Gegnern der Berlin = Riesa = Bahn so hoch angeschlagen, und über Halle hergestellt werden sollte) auszuführen, erboten, eine Bahn von Berlin nach Magdeburg zu bauen, deren Fortsetzung, ganz unserm obigen Plane gemäß, über Braunschweig, Hannover u. s. w. nach dem Niederrhein gehn, und sich so der Rhein = Weser = Bahn anschließen sollte. Diese Verbindung mit dem Rhein, welche zunächst auf die durch Handel und Fabriken reichsten Provinzen gehn würde, wäre offenbar auch von allen die vortheilhafteste. Eine Bahn dieser Art würde auch der Berlin = sächsischen nicht nur keinen Eintrag thun, sondern beide einander in die Hände arbeiten, während das unglückliche juste milieu nach Halle nur die Vortheile beider lähmen könnte, ohne einen andern ähnlich großartigen Zweck an die Stelle des mit jenem erreichten zu setzen.



Hannover, oder sonst bedeutende Orte jenes Strichs fortgesetzt würde. Denn das sind die natürlichen Handelswege für Deutschland. Wenn diese großen Linien nach Frankfurt und Köln einmal liegen sollten, alsdann würde auch Halle einen sehr bedeutsamen Standpunkt im Eisenbahnsystem von selbst erhalten. Die natürliche Kommunikation dieser beiden Eisenbahnlinien würde nämlich, eine Strecke auf der man auch schon mit Entwürfen thätig beschäftigt ist, von Magdeburg nach Leipzig über Halle führen. Eine Verbindung Magdeburgs mit Hamburg ist auch schon vielfältig erwogen worden, und scheint sehr zweckgemäß. Würde dann nicht unsre preußische, von uns gewiß eben so gern als irgend eine begünstigt gesehene Stadt Halle, wie von selbst, ohne irgend einer zeitgemäßen Benutzung und Entwicklung der Handelswege Gewalt anzuthun, noch einen nachbarlichen Wohlstand eifersüchtig angefeindet zu haben, sehr nahe an das Centrum des großartigsten Verkehrs gerückt sein? Müßte nicht in geselliger wie in kommerzieller Beziehung die Lage dieser Stadt sich außerordentlich günstig stellen, da man von ihr aus in einer Stunde Leipzig, in zwei bis drittehalb Magdeburg, in sechs bis sieben Stunden Berlin, in einem Tage Köln und Frankfurt, und vielleicht auch Hamburg erreichen könnte?

Alsdann erzeugt sich das gewünschte Resultat wahrscheinlich von selbst; Halle wird ein bedeutender Mittelpunkt des Verkehrs werden; es wird das Zünglein der Waage zwischen Leipzig und Magdeburg halten, ohne aus einer der beiden Schaaalen etwas herausgenommen zu haben. — Man gönne jedem Baum, der Früchte tragen soll, seinen angemessenen Platz, gehörigen Raum zu Luft und Sonne, so

wird sich ein reichtragender Fruchtgarten bilden. Wo aber der einzelne Stamm auf Kosten der übrigen blühen soll, da mag er in einzelnen Fällen reicher tragen (über seine natürliche Kraft steigert sich der Ertrag dennoch nicht), aber man wird an den andern drei- und zehnfältig verlieren, was man an einem gewinnt! —

Die Zeit der natürlichen Entwicklung dieser Früchte warte man ab, oder fördere sie durch zweckgemäße Mittel. Alsdann wird es auch vielleicht Zeit sein, wie wir schon oben erwähnten, Halle durch eine demselben eigends gewidmete Eisenbahnanlage eben so nahe mit dem Handelsstrom von Berlin nach Frankfurt a. M. zu verbinden, wie es jetzt durch die Chausseeanlagen von Bitterfeld und Naumburg aus an einem Nebenarm dieses großen Hauptstromzuges gelegen ist.

Neuntes Kapitel.

Wir haben nun die uns beschäftigende Frage von allen Seiten beleuchtet. Alles Positive, was für die Bahn nach Riesa spricht, haben wir zuerst angeführt, und dann die Einwürfe der Gegner derselben, so weit uns dieselben irgend bekannt geworden, Schritt vor Schritt verfolgt, zergliedert, und Kraft und Werth derselben geprüft. Gestatte man uns die bisherigen Resultate hier noch einmal übersichtlich zusammenzustellen.

Für die Bahn in Rede spricht:

1) Daß sie mit den verhältnißmäßig äußerst geringen Kosten von 2,500,000 Thalern durch eine Bau=strecke von nur 17 Meilen drei Hauptstädte mit einer Population von 400,000 Einwohnern verbindet.

2) Daß sie einerseits den zweckmäßigsten Weg für Handel und Verkehr nimmt, der sich unmittelbar nach der wichtigsten Handelsstadt in Mitteldeutschland wendet, und doch andererseits

3) ohne Zuwachs an Kosten zugleich die willkommenste Straße für die geselligen Verhältnisse des Lebens, für den Genuß bildet, indem sie nach einem der schönsten und reichsten Mittelpunkte derselben, nach Dresden, führt, einem Ort, welcher dem gefühltesten Bedürfnisse Berlins, dem, eine schöne Gegend bequem, schnell und wohlfeil zu erreichen, abhilft; und zugleich den Ein= und

Außgangspunkt des ganzen Verkehrs nach den böhmischen Bädern, Prag, Wien u. s. w. bildet.

4) Daß sie den Grundwerth für einen Distrikt von 120 Quadratmeilen, dessen Erzeugnisse bis jetzt eines gehörigen Marktes entbehrten, bedeutend erhöht, und zugleich einer Anzahl gewerbtreibender, fabriktätiger Städte, Trebbin, Luckenwalde, Jüterbogk, Herzberg, Liebenwerda, neue Verkehrsstraßen eröffnet.

5) Daß sie dem Meßverkehr zwischen Berlin und Leipzig ganz besondere Vortheile gewährt, die vorzüglich dem Mittel-Kaufmann und Fabrikanten zu Gute kommen.

6) Daß die Lage der Bahn sich auf das zweckmäßigste in die gleichzeitig projektirten Entwürfe von Stettin nach Berlin, von Leipzig nach Dresden, von Riesa nach Chemnitz, von dort nach Hof u. s. w. einfügt, und so das Verbindungsglied anderweitig isolirter Unternehmungen wird, wodurch eine die andere unberechenbar hebt, und insbesondere Berlin zum Hauptplatz des ganzen Ostseehandels, und dadurch zum Rivalen Hamburgs sich erheben muß.

Gegen die Bahn nach Halle spricht:

1) Dieselbe würde fast die doppelten Kosten des Baues verursachen, theils wegen der größeren Terrainschwierigkeiten, theils wegen des unerläßlichen theuern Baues der Elb- und Muldebrücken.

2) Der gehoffte Zuwachs an Porto und Bahngeld, das im Lande erhoben würde, ist theils ein zu gering-

fügiger Vortheil gegen die großen Handelsvortheile gehalten, welche man von der Riesa-Bahn hoffen darf, theils hat er sich als einen Irrthum in der Berechnung erwiesen. (Vergl. Kap. 7.)

3) Die Behauptung, daß durch die Riesa-Bahn die inländische Industrie zu Gunsten der sächsischen gefährdet, dagegen durch die Hallesche beschützt werde, hat sich als völlig falsch erwiesen.

4) Die Befürchtung, Leipzigs Messen und dessen Handelsflor überhaupt noch mehr zu heben, ist nichtig.

5) Eben so nichtig die Hoffnung, den Handel Leipzigs mittelst der direkt auf Halle geführten Bahn dorthin zu ziehen.

6) Halle kann auf diesem Wege doch niemals der Knotenpunkt eines großen Eisenbahnsystems werden, sondern derselbe würde immer wieder nach Leipzig fallen, man würde also durch eine Eisenbahn direkt auf Halle nichts erlangen, als daß man sich einen Umweg nach Leipzig gemacht hätte.

7) Der Plan, von Halle nach Minden eine Anschlußbahn an die Rhein-Weser-Bahn zu bauen, ist vorläufig eine bloße Chimäre, ist nicht auf die geringste Lokaluntersuchung gestützt, vielleicht gar nicht ausführbar, zuverlässig aber höchst unvortheilhaft gegen andere Linien, die sich naturgemäß darbieten.

Zehntes Kapitel.

Alle diese Dinge liegen so zu Tage, es ergibt sich so sonnenklar, daß das Resultat der ganzen Unternehmung eminent nachtheilig sein muß, indem man auf der einen Seite den ganzen Verkehr mit dem blühenden schönen Dresden, Böhmen, Oesterreich und dem Erzgebirge, welcher der Riesabahn gewissermaßen als Geschenk zufällt, aufgibt, sich ferner einen ganz unnütz weiteren Weg nach Leipzig mit verdoppelten Kosten baut, und doch auf der andern Seite gar nichts Reales gewinnt: diese nachtheiligen Resultate liegen, wie gesagt, so sonnenklar da, daß man nothwendig auf den Gedanken kommen muß, hinter diesen Einwürfen verberge sich etwas Anderes, als einfach eine andere Ansicht der Dinge. — Und so ist es auch.

Dies wird sich am besten historisch entwickeln lassen, und das Publikum, dem diese Blätter gewidmet sind, alsdann klarer in der ganzen Angelegenheit sehn.

Der Plan zu einer Eisenbahn von Berlin nach Potsdam war der erste, welcher in Berlin veröffentlicht wurde. So verworren auch die Anfänge dieses Unternehmens waren, so hielt sich der Gedanke doch am Ende aufrecht, und man durfte an der Ausführung nicht zweifeln.

Indessen mußte es denen, die die Idee der Eisenbahn tiefer auffaßten, und ihren Einfluß auf die Handels- und Verkehrsverhältnisse aus einem Standpunkte betrachteten, der eine weitere Uebersicht gewährte, sogleich einleuchten, daß die Potsdamer Bahn hauptsächlich nur eine Bahn zur Lustfahrt, zur Benutzung für gefellige Verhältnisse sein könne. Der Gedanke zu größeren Unternehmungen schlug

aber alsbald Wurzel in der öffentlichen Meinung, und da erschien es natürlich, daß man, indem die größte Verkehrs-
linie von Berlin aus über Potsdam führt, die Bahn dahin
als eine Anfangsbahn betrachtete, von der aus man die
Linie weiter, nach wichtigeren Punkten fortsetzen mußte.
Der erste Gedanke führte unmittelbar nach Leipzig; eine
nähere Ueberlegung aber zeigte, daß, wie schon die Straße
nach Dresden über Potsdam ging, man ja auch diese Stadt
in die Verbindung ziehen könne, und der gleichzeitig entstan-
dene, rüstig ins Werk geförderte Plan der Eisenbahn von
Leipzig nach Dresden wurde ein höchst günstiges Moment
dafür. So trat die Berlin=Riesa=Gesellschaft zusammen,
auf den Gedanken gegründet, von Potsdam weiter eine
Bahn nach der Elbe auf die Dresden=Leipziger zu
führen, die bei Riesa einmünden sollte. — Nichts konnte
den Unternehmern der Potsdamer Bahn willkommener sein,
und sie waren diejenigen, welche am günstigsten von dem
Plane zur Fortsetzung der Bahn auf Riesa dachten und spra-
chen. — Jetzt aber entstand die Frage, auf welche Weise
die Berlin=Potsdamer Bahn durch die Berlin=Riesa=Gesell-
schaft benutzt werden könne. Und nun ergaben sich ganz
unvorhergesehene Schwierigkeiten. Da Berlin immer der
Hauptort blieb, von wo und wohin Reisende und Waaren
zu befördern waren, so konnte der Anfangspunkt der Bahn
auch nicht Potsdam sein, sondern mußte Berlin
bleiben. Die Gesellschaft konnte es jedoch dem Reise- wie
dem Handels-Publikum unmöglich zumuthen, in Berlin erst
für die isolirte Beförderung von Personen oder Gütern nach
Potsdam selbst zu sorgen, und dort erst sich auf den
großen Zug der Bahn zu begeben: sondern sie mußte die Be-

nuzung unmittelbar von Berlin aus, ohne weiteren Aufenthalt
 gestatten können. Diese durch eigene Lokomotiven und Wagen
 der Riesa = Gesellschaft bewerkstelligen zu lassen, fand
 die Potsdamer ihren Interessen zu sehr zuwider. Doch gab
 sie selbst zu, daß der andere Fall, Potsdamer Lokomotiven und
 Wagen für die Reisenden und Güter auf der Berlin = Riesa =
 Bahn anzuwenden, der Gesellschaft für diese letztere
 Bahn eben so wenig zugemuthet werden könne. Die dritte
 Auskunft endlich, Wagen der Berlin = Riesa = Gesellschaft
 und Lokomotiven der Potsdamer zu benutzen, wurde
 durch mehrfältige andere Verhältnisse so gut wie unmöglich
 gemacht. Denn die Art, in welcher die Bahn nach Riesa
 benutzt werden mußte, zumeist für große Gütertransporte,
 trat den Absichten, die die Berlin = Potsdamer Gesellschaft für
 ihre Bahn hatte, ganz entgegen, indem eine Güterbeför-
 derung nicht wohl möglich war auf einem Bahnzuge, der
 stündlich hin und her von Reisenden benutzt werden
 sollte. Einß von beiden hätte nothwendig dem andern Raum
 und Zeit lassen müssen, und so wären ewig störende Auftritte
 unvermeidlich gewesen. Außerdem war der Bahnhof der
 Potsdamer Gesellschaft so eng angelegt (und eine Erweiterung
 durch die Natur des Lokals unmöglich), daß die Wagen und
 Lokomotiven von zwei Gesellschaften nicht Raum daselbst hatten,
 wenigstens nicht gehörig gesondert werden konnten. Unend-
 liche Verwirrungen, Irrthümer der Reisenden, Verwechslung
 der beförderten Güter und Pakete, daraus entstehende Streitig-
 keiten, Aufenthalt und tausend andere Widerwärtigkeiten, die
 aus einer unpraktischen, unvortheilhaften Grundeinrichtung ent-
 springen, würden auch hier unvermeidlich entgegengetreten sei.
 Ein Unternehmen von so großen Dimensionen, wie das der

Berlin = Riesa = Bahn, konnte nicht in eine Rußschale eingepreßt werden, sich nicht von einem ganz verschiedenartigen Zwecken dienenden abhängig machen. Es würde ein nie wieder gut zu machender Fehler, und Vorwurf für die Unternehmer gewesen sein, ihre Selbstständigkeit aufzugeben, auf der vielleicht allein das Gelingen der Sache beruht. Es war also eine Vereinigung beider Gesellschaften zur Benutzung der Potsdamer Bahn, nur unter der einzigen Bedingung zu bewerkstelligen, daß man einen eigenen Schienenweg für die Riesa = Bahn angelegt hätte. Dieser würde aber, die Entschädigung der Potsdamer Gesellschaft ungerchnet, mindestens 350,000 Thaler gekostet haben, und hätte mithin, da der Weg über Potsdam ein Umweg von fast drei Meilen gewesen wäre, diese Stadt auch bei den Hauptzwecken der Bahn nur eine Nebenrolle spielt, eine nicht vor den Aktionairs zu rechtfertigende Ausgabe veranlaßt. Deshalb änderte die Berlin = Riesa = Gesellschaft ihren ursprünglichen Plan dahin ab: „daß sie, mit Uebergehung Potsdams, von Berlin aus direkt auf Trebbin, Luckenwalde u. s. w. zu bauen beschloß, und die königliche Genehmigung für diese Abänderung nachsuchte, und erhielt *).“

Von dem Augenblicke an, wo die Bahn nach Riesa nicht mehr das Interesse der Berlin = Potsdamer Gesellschaft

*) Dieselbe lautet wörtlich folgendermaßen:

In Folge Ihres Gesuches vom 17. Januar d. J. haben des Königs Majestät auf meinen Antrag nunmehr auch die Allerhöchste Genehmigung zum Bau einer unmittelbar von Berlin ausgehenden Eisenbahn nach der Sächsischen Grenze beim Dorfe Nieska zu ertheilen geruht, jedoch unter der Bedingung: daß die Leipzig = Dresdener Eisenbahn, an welche jene Bahn sich anschließen soll, zuvor von

förderte, wurden einige Theilnehmer dieser letztern die entschiedensten Gegner des Unternehmens. Gleichsam als wäre dasselbe feindselig gegen die Berlin=Potsdamer Bahn aufgetreten, oder hätte ihr einen ihr zukommenden Vortheil widerrechtlich entrisen, suchten sie demselben auf alle Weise hindernd entgegen zu treten. Und doch war nichts weiter geschehn, als daß ein Zuwachs von Vortheilen, den die Potsdamer Eisenbahn durch die nach Riesa hoffte, sich nicht realisirte. Diese Vortheile aber überschätzte diese bei Weitem, indem sie nicht bedachte, daß die Berlin=sächsische Gesellschaft für die Fortschaffung ihrer Personen und Güter nur ein Geringes mehr als die Selbstförderungskosten bewilligen

Leipzig bis zur Elbe ausgeführt oder deren Vollendung wenigstens als vollständig gesichert nachgewiesen werde, indem es für erforderlich erachtet ist, die Fortsetzung im Auslande, durch welche die inländische Bahn erst Werth erhält, vor der Ausführung der letztern außer allen Zweifel gestellt zu sehen. Dieselbe Bedingung muß daher auch wegen der Bahnstrecke, welche im Königreich Sachsen von der Elbe — Riesa — bis zur Preussischen Grenze — Dorf Nieska — noch erbaut werden soll, hinzugefügt werden.

Indem ich Sie hiervon in Kenntniß setze, bemerke ich, daß ich nach Einsicht der hierbei zurückerfolgenden 63 — nicht 68 — Reverse, mittelst deren die Actienzeichnung zum Betrage von 1,881,000 Rthlr. erfolgt ist, keinen Anstand nehme, das Comité für die Berlin=Sächsische Eisenbahn=Unternehmung zu den Verhandlungen mit der Postverwaltung für legitimirt zu erachten, ich füge daher eine Bescheinigung bei, durch welche dasselbe sich bei des Herrn Geheimen Staats=Ministers von Magler Excellenz, unter Vorlegung der nöthigen Notizen, als legitimirt ausweisen möge. Im Uebrigen etc.

Berlin, den 6. März 1837.

gez. Rother.

An
das Comité der Berlin=Sächsischen
Eisenbahn=Gesellschaft.

konnte. Einleuchtend ist es eine Unmöglichkeit, 3 Meilen Umweg zu machen, und dabei noch den Tarif so zu stellen, daß beide betheiligte Gesellschaften einen verhältnißmäßigen Gewinn davon ziehen könnten. Es ist offenbar, daß über diesen Punkt bei diametral sich entgegen tretenden Interessen eine Vereinigung über die Theilung des Gewinnes niemals hätte zu Stande kommen können. Und zuletzt wäre immer das Publikum das Opfer gewesen, welches das sehr bedeutende Mehr der Kosten hätte tragen müssen. Wie bei jeder soliden Unternehmung gehen also auch hier öffentlicher und Privatvorteil Hand in Hand.

Ohne hier irgend jemand beschuldigen zu wollen, läßt sich doch nicht anders vermuthen, als daß es eine, bei einer geringen Zahl von Anhängern oder Betheiligten der Potsdamer Eisenbahn entstandene Eifersucht auf jenes so verständig und glücklich combinirte, so solide angelegte Unternehmen nach Riesa war, was die Entstehung einer Menge von durchaus falschen Gerüchten über diese Bahn veranlaßte, und jeden Augenblick eine Veraxation darüber ins Publikum warf. Alle jene oben besprochenen Einwürfe, die der Verständige kaum der Widerlegung werth achtete, wurden einzeln, durch öffentliche Blätter, bald von hier, bald von dort aus, ins Publikum gebracht. Man blieb dabei nicht stehn. Man brachte Personen, die bei der Bildung der Riesa-Bahn auf irgend eine Weise betheiligt waren, z. B. solche, die Grundstücke auf dem Beginn der Linie hatten, auf den Gedanken, daß die zweifache Linie, die sich zu Anfang bilden mußte, wenn die Bahn nach Potsdam eine abgesonderte blieb, ihren Interessen nachtheilig sei. Man suchte die Gedanken von Schädlichkeit der Bahn für den Staat im Ganzen,

von den Vortheilen, die Sachsen haben werde u. s. w. theils in einem Publikum zu verbreiten, welches zu beschränkter Einsicht war, um die Unrichtigkeit der Einwürfe zu beurtheilen, wenn es nicht auch die Gegenparthei hörte, theils wußte man sogar in den Staatsbehörden einzelne Personen dagegen einzunehmen, indem man ihnen nur die halbe Sache und Lage der Dinge zeigte. Dies mochte, so unmöglich es bei dem erleuchteten Sinn unserer Verwaltung, und den Ideen, worauf sie im Ganzen fußt, wäre, eine allgemeine Feindschaft gegen das Unternehmen zu erwecken, doch bei Einzelnen erreicht werden, die nicht ohne Einfluß blieben.

Man ging so weit, selbst die Anschuldigung hochgestellter Staatsmänner zu wagen, die sich dieses Unternehmens, als eines mit Besonnenheit erwogenen, auf wirklich existirendem Geldfonds basirten, und in den Vorbereitungen zweckmäßigst eingeleiteten, angenommen hatten, sich aber solchen Unternehmungen entgegen zeigten, bei denen die wirkliche Ausführung sehr im weiten Felde blieb, aber die Aktienzeichnung, die Aufnahme von Procenten, der Handel mit den noch nicht einmal existirenden Aktien, als Hauptsache behandelt wurden. — Wir wollen hier nicht näher auf die bedauerlichen Folgen eingehn, welche durch eine solchergestalt entstandene falsche Meinung über die Lage der Eisenbahn-Angelegenheit im preußischen Staate, in den Verwaltungs-Verhältnissen entstanden sind. Nur so viel dürfen wir versichern, daß diejenigen, welche man für Gegner dieser ganz neuen Richtung der Industrie ausgegeben hat, nur den Schwindeleien und täuschenden Spekulationen, die man damit leider so vielfältig verbindet, entgegen waren.

Genug, die Bahn nach Riesa war und blieb angefeindet. Da es inzwischen sehr schwer war, sie direkt und offen anzugreifen, weil sie sich, wie jede gute Sache, durch sich selbst am besten vertheidigte, und die Unternehmer, im Vertrauen auf dieselbe, es unter ihrer Würde hielten, Anfeindungen zu erwidern, die nicht aus Ueberzeugung von dem Unwerth des Projekts herstammten, so gerieth man auf einen andern Weg, nämlich den, das Riesaer Projekt durch andere, glänzender dargestellte, dem Anschein nach ungleich patriotischere Unternehmungen zu verdunkeln. Wären wirklich dergleichen gemacht worden (eine Bahn zwischen Berlin und Hamburg, falls man die unendlichen Schwierigkeiten, welche betheiligte Staaten dagegen erheben würden, beseitigen könnte, halten wir, wie schon gesagt, dafür), so sollte es uns, die wir im Interesse des Ganzen, Deutschlands im Allgemeinen, denken, nur erfreut haben. Allein es waren Vorschläge, die einen viel glänzenderen Schein, als wahren inneren Werth hatten. Zuerst brachte man eine Eisenbahn von Berlin nach Frankfurt an der Oder ins Publikum. Unbedingt ein nützlich Unternehen, wie wir denn jede Eisenbahnanlage von vorn herein für dem Ganzen nützlich erklärt haben, selbst wenn sie den Unternehmern nachtheilig werden sollte: doch die dem Publikum in einer darüber herausgegebenen Brochure vorgelegten Berechnungen sind in vielen Punkten gänzlich falsch. Wir glauben allerdings, daß diese Unternehmungen sich auch für die Aktionaire vortheilhaft stellen kann, wenn der Verkehr zwischen beiden Orten erst durch die Eisenbahn neuen Schwung empfängt. Wenn aber in der gedachten Brochure vorgerechnet wird, daß schon jetzt

zwischen Frankfurt und Berlin ein Verkehr von Personen und Frachtgütern zu Wasser und zu Lande bestehe, der den, durch die oben angegebenen Beobachtungen thatsächlich ermittelten Erfahrungen zwischen Berlin und Potsdam nach Dresden, Leipzig und Magdeburg zusammengenommen, weit übertreffen würde, so überzeugt ein einziger Spaziergang auf der betreffenden Chaussee den Unbefangenen sehr leicht von der völligen Irrthümlichkeit jener Rechnungssätze*).

Trotz dieser übertrieben angenommenen Basis aber, halten wir, wie gesagt, dennoch die Bahn nach Frankfurt a. d. O. für eine ersprießliche Unternehmung. Auch ist wenigstens eine Untersuchung der Linie vorangegangen, und man hat sich die Höhe der Kosten ungefähr überschlagen können. Als aber das Publikum, überhaupt jetzt allen Eisenbahnanlagen schon so günstig, wie vor wenigen Jahren (wir möchten fast Monaten sagen) noch mißtrauisch dagegen, sich lebhaft für diese Bahn interessirte, da rückte man mit einem zweiten, größern Entwurf, nach Breslau, heraus. Auch diese Bahn halten wir für gut (ob für die Unternehmer, vermögen wir bei der großen Länge durchaus nicht anzugeben); nicht aber die Art und Weise, wie man das Publikum dafür zu gewinnen suchte. Was geschah? Man schlug zuvörderst obenhin die Kosten auf sieben Millionen an. Erwarten wir, wie diese

*) Wir haben die Brochure nicht vor uns; doch erinnern wir uns, ohne ganz genau in den Zahlen-Angaben zu sein, daß die Fracht weit über eine Million Centner, und die Zahl der Reisenden gar so hoch veranschlagt war, daß täglich über 300 zwischen Frankfurt und Berlin auf der Landstraße angenommen wurden. Eine Verkehrshöhe, die nur während der Meßzeit in Frankfurt an der Oder erreicht wird.

Rechnung für einen so weiten, durchaus nicht genügend untersuchten Tract sich modificiren wird!

Allein dieß möchte noch hingehn, da wahrscheinlich alle Eisenbahnanlagen, wie fast alle großen Bauten (bei welchen letzteren man doch unendliche Erfahrungen nutzen kann), den Anschlag der Kosten überschreiten werden. Allein welche Garantie giebt die Bahn den Aktionairen, daß man wirklich an die Ausführung gehn werde? — Gar keine. Man könnte, wie schon oben berührt, auf diese Art eine Bahn von Moskau nach Lissabon projektiren. Denn es sind keine namhaften Kapitalisten zusammengetreten, und haben sich zur wirklichen Einzahlung eines Theils des Aktienwerthes verpflichtet, wie das bei der Berlin = Riesa = Bahn z. B. bis zu 40 Procent der ursprünglich gezeichneten Aktien durch lauter als sicher bekannte Häuser geschehn war, von denen es notorisch ist, daß sie ihre Verpflichtungen erfüllen können*). Doch man ging noch weiter. Man ließ zwar, wie wir oben berührten, ein halbes Procent zahlen, welches aber, dieß wurde ausdrücklich bescheinigt, zu nichts verpflichtete. Wenn daher die sämtlichen 7 Millionen für die Bahn gezeichnet worden wären, so waren darauf nicht mehr als 35,000 Thaler gezahlt, und jeder Zeichner, der die Lust verliert, oder was bei Vielen der Fall seyn möchte, nicht weiter zahlen kann, darf zurücktreten. Wie sieht es bei solchen Geldmitteln nun mit dem wirklichen Bau aus? — Das halbe Pro-

*) Man erinnere sich auch hier, daß diese Blätter vor sechs Monaten geschrieben wurden. Jetzt sind allerdings einige Schritte geschehn, und Unterzeichnungen erfolgt, die mehr Garantien darbieten.

cent lockt freilich die Menge; denn sie kauft für 5 Thaler 1000, was schon außerordentlich flingt, und der größte Theil hofft, daß die Aktien wie bei allen Bahnen um einige Procent steigen werden, und will dann verkaufen. Wir möchten behaupten, daß $\frac{9}{10}$ der Zeichner an gar nichts Anderes denken. Unsolide Unternehmungen dürfen auch überhaupt nicht mehr Ansprüche an das Publikum machen. Ein solides Unternehmen aber kann dies thun. Die Eisenbahngesellschaft für Riesa forderte von den Aktionairen zehn Procent Einzahlung, erhielt sie ohne Widerrede, und ihre Aktien stiegen darauf. —

Noch schwindelnder wurde die Spekulation bei der oben erwähnten Eisenbahn von Halle nach Minden. — Wir müssen hier ein Wort über die Entstehung derselben sagen. Jene oben angeführten Bahnprojekte nach Frankfurt und Breslau entstanden nur in der Bestrebung, durch ähnliche Unternehmungen sich ähnliche Vortheile zu verschaffen, wie die Berlin-Riesa-Gesellschaft hoffen darf. Bei der Bahn von Halle nach Minden aber ging es nicht so einfach zu. Für diese mußte zuvörderst eine Bahn nach Halle vorausgesetzt werden, die freilich noch gar nicht existirt. Die Gegner der Berlin-Riesa-Bahn hatten es nämlich, nachdem es ihnen nicht gelungen war, der Bahn an sich Hindernisse zu schaffen, durch eine Menge von angeregten Vorskpiegelungen, wirklich auf einen Augenblick dahin gebracht, daß aus den vielen verdunkelnden Darstellungen, denen die Berlin-Riesa-Gesellschaft im ruhigen Bewußtsein ihrer guten Sache, nichts entgegen stellte, selbst bei den Behörden eine Besorgniß über

die Zweckmäßigkeit des Projekts, wenigstens über den Umfang, den es in der That im Publikum finde, entstand. Diese momentane Stimmung wurde benutzt, um den Vorschlag, eine Eisenbahn statt nach Leipzig nach dem preussischen Halle zu bauen, durch alle die oben widerlegten Scheingründe ein das glänzendste Licht zu stellen, und einige Männer von Gewicht, die vielleicht die Sache nicht sogleich gründlich und unbefangen genug auch von der andern Seite erwogen, dafür zu gewinnen. Jetzt wagte man es mit der Meinung hervorzutreten, daß die von S. M. dem Könige zum direkten Bau von Berlin nach Riesa ausdrücklich ertheilte Genehmigung (s. oben) zurücknehmbar sey, weil höhere Staats Interessen dies gebieterisch forderten!! Weil sich einige Stimmen, von einem mißverstehenden Patriotismus und einer falschen Ansicht über die wahren Verhältnisse des Handels geleitet, für die Möglichkeit einer solchen Zurücknahme erklärten, — nahmen die Gegner der Bahn ohne Weiteres an, daß ihre Ansicht gesiegt habe, und die Bahn nach Riesa definitiv nicht zu Stande komme, dagegen aber nach Halle geführt werden würde. Noch bevor irgend eine Entscheidung, ja nur ein Gutachten darüber ausgesprochen war, verbreiteten die Gegner der Riesabahn brieflich und durch Zeitungsartikel, durch ganz Deutschland jene falsche Nachricht über die beschlossene Bahn nach Halle. Um die verbreiteten Unwahrheiten noch mehr zu accreditiren, streute man aus, daß die Dresden-Leipziger Bahn gar nicht zu Stande komme, weil sich daselbst jene allgemein bekannten, die Kosten erhöhenden Schwierigkeiten gezeigt hätten, und daß die preussische Regierung fest beabsichtige, von

Halle aus mit großen Eisenbahn = Unternehmungen, m ð g= lichst im Lande geführt, weiter auszugreifen. So bot sich das Projekt zum Anschluß an die Rhein = Weser = Bahn, durch eine von Halle nach Minden, als die nächste beste Gelegenheit zu einer Aktienspekulation, die aber freilich noch weniger Boden hatte als alle oben berührten.

Sollte aber derselbe Staat, der erst kürzlich so weise, vernünftige Gesetze gegen die hohlen Schwindelspekulationen an der Börse erlassen hat, nicht solchen Papierhandel durchaus untersagen, der unsolider ist, als der mit irgend einer Gattung spanischer Fonds? Sollte es, während der Staat doch die Interessen des leicht irre zu führenden Publikums, welches die Verhältnisse nicht zu übersehn vermag, so oft schützend wahrnimmt, nicht sehr zweckmäßig sein, es auch gegen diese neue Art von Spekulationen zu sichern, die noch überdies den Nachtheil hat, eine der, bis zur Unberechenbarkeit, segens = und folgenreichsten Umwälzungen in der Industrie, eben die Einführung der Eisenbahnen, in ein falsches Licht zu stellen? Sollte es erlaubt sein, irgend einen Handel mit Eisenbahn = Aktien, oder Quittungen dafür, zu treiben, bis eine Gesellschaft zur Unternehmung zusammengetreten ist, die wirklich einen Theil der Kapitalien zum effektiven Bau aufzubringen vermag, und eine Garantie dafür giebt, daß derselbe nachfolgen werde? — Könnten, anderer Nachtheile gar nicht zu gedenken, nicht dadurch die besten Unternehmungen ganz unterbleiben, wenigstens um viele Jahre zurückgehalten werden?

Dies sind, dünkt uns, Umstände, die alle Staaten sehr zu erwägen hätten *).

Am besten schlosse man sich in dieser Beziehung dem französischen Verfahren an, welches eine Cautio auferlegt, die, müßte sie auch für Deutschlands nicht so reiche Kapitalisten gemäßiget werden, doch immer die Garantie gäbe, daß ein wirkliches Unternehmen, nicht eine bloße Aktienspekulation beabsichtigt wird.

Dies ist die Geschichte und Beschaffenheit derjenigen Unternehmungen, welche man der Bahn von Berlin nach Riesa entgegengestellt hat. So wenig diese letztere selbst es nöthig hätte, sich vor dem einsichtigeren und unterrichteteren Publikum gewissermaßen zu legitimiren, so nahmen doch die Umtriebe dagegen so überhand, und eine solche Gestalt an, daß es im Interesse des größeren Publikums selbst wichtig, ja gewissermaßen Pflicht wurde, das Schweigen zu berechnen. Dies haben wir hier durch kein anderes Motiv, als das der Wahrheit bestimmt, gethan. Die Sache selbst wäre zwar nun, so weit unsre Kräfte und Einsichten reichen, abgethan: da uns aber die zuletzt berührten Verhältnisse einmal auf den Standpunkt geführt haben, welchen der Staat den wichtigen Unternehmungen der Eisenbahnen gegenüber einnimmt, so wollen wir von den äußerst vielfältigen und verwickelten Verhältnissen, die dabei zur Sprache kommen können, doch schließlich noch einige ganz nahe liegende berühren, die

*) So schrieben wir im Junius 1837. Diese Art Spekulationen nahm aber damals so reißend schnell überhand, daß in der That die preussischen Ministerien der Polizei und der Finanzen sich gedrungen fühlten, das Publikum vor derselben amtlich durch die Berliner Zeitungen zu warnen (vgl. Berliner Zeitungen vom 11. Juni 1837).

auch für die Unternehmung in Rede eben jetzt vielfältig diskutiert worden sind.

Elftes Kapitel.

Unseres Erachtens sollten die Staaten, denn wir wollen es hier durchaus nicht mit dem System irgend eines einzelnen zu thun haben, der Errichtung von Eisenbahnen, wenn sie diese nicht selbst übernehmen wollen, jeden möglichen Vorschub leisten. Verfahren sie anders, so thun sie sich gewiß selbst Schaden, wenngleich nicht immer einen offenen, örtlich nachweisbaren.

Ein kürzlich erschienenenes Buch über Eisenbahnen, von Hansemann, meint es mit der Sache offenbar redlich, scheint uns aber doch das Verhältniß des Staates zur Eisenbahn aus irrthümlichen Standpunkten anzusehn. Der Irrthum entspringt aus der schon mehr gerügten, unreinen Grundidee von Staat. Wer und was ist denn der Staat? Wenn man uns nicht mit Ludwig des Bierzehnten zur Spitze der Ironie jeder vernünftigen Staatsansicht gewordenen Phrase: „l'état, c'est moi“ antworten will, so bleibt keine andre Antwort übrig, als gerade die umgekehrte: l'état, c'est nous. Oder giebt es wirklich zwei Dinge in einem Staat, Regierendes und Regiertes? Kann man beide theilen? Wo hört das Eine auf, wo fängt das Andere an? Sei es Monarchie oder Republik; sie unterscheiden sich in den

Formen, aber, so wie beide vernünftig gedacht sind, nicht im Wesen. Regierung und Regierte sind genau so Dasselbe und Verschiedenes wie Licht und Schatten, und wer will läugnen, daß beide Eins, und in der stetesten Wechselbeziehung zu einander sind? Monarchie und Republik müssen daher beide, falls sie das Heilsame, Vernünftige für das Ganze, nämlich für sich selbst wollen, in Beziehung auf unsern Fall nach den nämlichen Grundsätzen verfahren. Ist demnach der Vordersatz wahr, daß jede Eisenbahn dem Staat, d. h. dem Ganzen, dem Allgemeinwohl Vortheil bringt, so kann eben dieser Staat, dieses Ganze auch nicht umhin, der Unternehmung so förderlich zu sein als möglich, und es kommt immer nur darauf an, abzuwägen, ob der Nutzen, den man erreicht, die Aufopferung, die von irgend einer Seite gebracht wird, auf- oder überwiegt. Wir verlangen durchaus nicht, daß der Staat dabei das Interesse der Unternehmer im Auge haben soll; nein, diese mögen für sich selbst sorgen; er soll nur sehn, ob das Unternehmen dem Ganzen Vortheil bringt oder nicht. Die Fälle, wo das Letztere nicht einträte, werden sich schwerlich irgend ereignen, denn die Unternehmer sind immer die letzten, welche Nutzen aus ihrem Unternehmen ziehn. Der Staat kann also nicht nur, sondern müßte:

1) Jede Eisenbahn concessioniren, da keine denkbar ist, die ihm Schaden thäte zum Vortheil der Erbauer. (Umgekehrt dürften sich eher falsche Berechnungen ereignen.)

2) Er dürste aber keine concessioniren, für welche nicht eine Garantie der Ausführung, und zwar binnen einer

gewissen Zeit, und unter gewissen dem Allgemeinwohl entsprechenden Bedingungen, gegeben wird.

Im zweiten Fall ist der Staat der Vormund des Publikums, oder in höherem Sinn, nimmt die Rechte seines Körpers im Ganzen, gegen die eines Gliedes wahr. Diese Vormundschaft hat sich bei den Eisenbahnen, wie bei allen öffentlichen Unternehmungen, um Sicherheit, Verhältnißmäßigkeit der Preise, und pünktliches Einhalten der dem Publikum gemachten Versprechungen zu kümmern.

Die Sicherheit ist unbedingt, so weit sie möglich ist, zu fordern. Der Staat hat also das Recht, oder vielmehr die Verpflichtung (beides ist im höchsten Sinn ja Eins), den Bau und alles dazu Gehörige prüfen zu lassen.

Er hat zweitens bis zu einem gewissen Grade das Recht, die Preise für Fahrt und Fracht festzusetzen. Wir sagen bis zu einem gewissen Grade. Er kann freilich nicht vorweg bestimmen, wie groß die Hoffnung auf Gewinn sein dürfe, wenn ein Kapitalist große Summen an ein dem Ganzen immer förderliches Unternehmen wagen will. Jedoch er kann diesen Gewinn stets unter die Controlle der Konkurrenz stellen, und ihn, wenn er erst gesichert ist, in gewissen Schranken erhalten, denn alsdann ist es nicht mehr muthmaßlicher, sondern wirklicher Gewinn, und der Staat stellt eigentlich nicht die Einnahmen des Unternehmers, sondern nur die Abgaben des Publikums fest, die dasselbe für die zum Bedürfnis gewordene Veranstaltung zu zah-

len hat. Für den Anfang einer Bahn, dünkt uns, hat daher der Staat kein Recht, die Preise anders festzustellen, als das der freien Konkurrenz. Wenn zwei Gesellschaften sich für einen Bahnzug bilden, muß nach allen vernünftigen Prinzipien, offenbar diejenige den Vorzug erhalten, welche dem Ganzen, bei sonst gleichen Leistungen und Garantien, die günstigsten Bedingungen stellt. Wer am richtigsten Schwierigkeiten und Vortheile überschlagen hat, der habe den Vorrang seiner Intelligenz. Findet sich nur eine Gesellschaft, so darf man sich für den Anfang damit beruhigen, daß eine verhältnißmäßige, also auch nicht unbillige Feststellung der Preise immer die meisten Vortheile eines Unternehmens abwirft. Eine *laesio enormis* ist daher fast undenkbar.

Ergiebt nachher die Erfahrung, daß man die Bedingungen günstiger stellen könne, so bleibe der beaufsichtigenden Behörde stets das Recht, nach einem Verlauf von Jahren, den Tarif der Preise zu prüfen, und, bis ein gewisses Verhältniß der Dividende wieder hergestellt wird, herabzusetzen.

Dieses Verhältniß wird leicht zu finden sein, indem sich dafür ganz allgemeine Grundsätze aufstellen lassen, die aus der Nutzungsfähigkeit der Kapitalien in Gewerben überhaupt, und aus dem bestehenden Zinsfuße entspringen. Schon deshalb ist eine Feststellung auf ewige Zeiten ein Unding, weil sehr wohl der Fall eintreten kann, daß eine Nutzung der Kapitalien in einem Geschäft zu 8 Procent, verhältnißmäßig höher wäre als eine zu 10 Procent, wenn nämlich die Conjuncturen den Zinsfuß anders stellen. In den Jahren von

1815 bis 1822 konnte jeder Kapitalist im Preussischen sein Geld zu 6 Procent in Staatsschuldscheinen anlegen, jetzt noch nicht zu 4 Procent. Damals stand also eine Nutzung von 10 Procent in einem Geschäft um ein volles Drittheil (also $33 \frac{1}{3}$ Procent) geringer als jetzt. Also die Preismodificirung muß der Behörde, um die Rechte des Ganzen gegen die Vortheile des Einzelnen abzuwägen, zugestanden werden.

Das dritte Element, die pünktliche Einhaltung der Bedingungen, versteht sich eigentlich von selbst. Jede Gesellschaft übernimmt einen Contract; bricht sie ihn in irgend einem Theil, so ist sie jeder rechtlichen Reaction unterworfen. Jeder Dampfwagen muß also so schnell, so oft, so weit fahren, und an denjenigen Punkten verweilen (dies ist bei Eisenbahnen sehr wichtig), wie die Gesellschaft versprochen hat. Es braucht davon weiter gar nicht die Rede zu sein, das Verhältniß ist hier, wie jedes contractliche zu behandeln.

Diese Punkte möchten bei gutem Willen sämmtlich ohne alle Schwierigkeiten festzuhalten sein. Verwickelter sind folgende Fragen :

1) Wie soll eine Eisenbahnunternehmung, in Beziehung zu der von jeder Industrie zu erhebenden Beisteuer zu den Staatslasten gestellt werden?

2) Haben einzelne Institute des Staats, z. B. die Post, Ansprüche auf Entschädigung, und welcher Art sind diese?

3) Sollen Eisenbahn-Concessionen auf bestimmte oder unbestimmte Zeit ertheilt werden, und sollen hiernächst die Bahnen dem Staat als allgemeines Eigenthum zufallen?

Für den ersten Fall, die Besteuerung dieser Industrie betreffend, ist die Auflösung der Frage sehr schwierig. Sind diese Unternehmungen schon für das Ganze so höchst ersprießlich, wie es allem Ansehn nach scheint, bleiben der Allgemeinheit alle direkten und indirekten Vortheile gewiß, selbst wenn die Unternehmer die ihrigen verlieren, oder gar die Kapitalien einbüßen, so hat der Staat schon so viele Vortheile durch eine Eisenbahn, daß es fast unbillig erscheint, sie noch außerdem besonderen Abgaben zu unterwerfen. Ist aber der Ertrag so günstig, daß die Unternehmer sich bereichern, so dürfte es wohl immer am zweckmäßigsten sein, durch die Herabsetzung der Preise, den Vortheil des Publikums oder Staates unmittelbar, ohne weitere Erhebungskosten zu sichern. Denn am letzten Ende müßte doch dieses die Abgabe aufbringen, die es an sich selbst zahlt. Denn wenn, um die Abgabe ohne Verringerung der zulässigen Dividende zu zahlen, der Preis eines Plazes um 5 oder 10 Procent erhöht werden müßte, so ist es besser, dies zu unterlassen, und so dem Ganzen den Vortheil direkt zuzuwenden. Eisenbahnen stehen hier nicht in der Kategorie anderer Industriezweige, sondern sind wie Kanal- und Chausséearbeiten, Straßenbeleuchtung u. s. w. vielmehr Unternehmungen im Sinn der Oeffentlichkeit, wo die Besteuerung schon in den Bedingungen der Contractübernahme liegt.

Die zweite Frage: „Haben einzelne Staatsinstitute Ansprüche auf Entschädigung, und welcher Art sind diese?“ läßt sich aus vielen Standpunkten betrachten.

Es ist gewiß eine kleinliche und falsche Staatsökonomie, wenn jeder einzelne Zweig für sich blühen will. Leider

besteht in manchen Staaten nur eine Art von Wett eifer, wie viel eine jede einzelne Behörde aus ihren Kassen abliefern kann; und die Frage, ob der Thaler, den ein Verwaltungsweiger einträgt, nicht einem andern, bedeutendern, zehn Thaler Nachtheil bringt, wird lange nicht genug erörtert. Eisenbahnen kommen besonders in Conflict mit den bestehenden Post-Einrichtungen. Diese sind in Deutschland ein großer Uebelstand, theils als sogenannte Regalien (die in jeder Beziehung, wie in Frankreich z. B. das Tabacksmopol, nur als alte Schäden des Staats Haushaltes im Großen betrachtet werden können), theils in der Form von Contracten, wie z. B. die Thurn- und Taxische Postverwaltung. Wenn eine Eisenbahn dem Staat im Ganzen wichtigen Nutzen bringt, so sollte die Post keine Ansprüche auf Entschädigung machen *). Denn es fragt sich nur, ist die Post eine Spekulation einer einzelnen Behörde auf den Beutel des Publikums, oder ist sie ein Institut, das von dem Bedürfnis des Ganzen ausgeht, und zur möglichst genügenden Befriedigung desselben dient? Gewiß wird jeder einsichtige Staatsmann das Letztere einräumen. Ist dies aber der Fall,

*) Vortrefflich hat sich in dieser Beziehung das so oft mit Unrecht angefeindete Rußland benommen, und sich diesem neuen unberechenbaren Aufschwung der Industrie schutzreich erwiesen. Die Eisenbahn von St. Petersburg nach Zarskoje-Selo u. s. w. ist auf ewige Zeiten Eigenthum der Gesellschaft, zahlt in den ersten 10 Jahren gar keine Abgaben, leistet keine Postentschädigungen, erhielt alles Territorium, dessen sie bedarf, bis 100 Faden (600 Fuß) zu jeder Seite der Linie unentgeltlich, indem die Krone die Betheiligten entschädigt, darf ihren Tarif uneingeschränkt selbst bestimmen, und endlich kann niemand während der ersten 10 Jahre in derselben Richtung eine Eisenbahn anlegen. Das sind die wahren Standpunkte, aus denen der Staat Eisenbahnanlagen zu betrachten hat.

so hat man sich nur zu freuen, wenn eine Erfindung gemacht ist, und ins Werk gesetzt wird, die diesem Bedürfniß des Ganzen auf eine ungleich vortheilhaftere Weise abhilft. Man kann schon diejenigen Beschränkungen nicht ganz billigen (und die öffentliche Meinung tadelt sie öfters mit Recht sehr hart), welche das der allgemeinen Besteuerung unterliegende Gewerbe der Fuhrleute noch besonders durch die Post erfährt. Das Publikum leidet immer darunter, mithin der Staat, wenn man dessen Wesen wahrhaft erkennt. Wie aber vollends sollten so kleine Vorthelle, wie ein einzelner Postcourß sie gewährt, gegen die unermesslichen der Eisenbahn in die Waagschaale gelegt, und mit dem Degen des Brennuß gewichtiger, so gewichtig gemacht werden dürfen, daß sie fast die unübersteigbarsten Hindernisse bilden? — Ist die Eisenbahn so einträglich für die Unternehmer, nun wohl, so trete die Post als Konkurrentin bei dem Unternehmen auf, unterwerfe sich aber denselben Bedingungen wie jede andre Gesellschaft.

Uebrigens ist es nur die Form, in der diese neue Erfindung sich zeigt, wodurch die Post ihre Ansprüche möglich machen kann. Gesezt den Fall, es würde eine bewegende Kraft erfunden, die im kleinsten Raum zusammendrängbar, jedem gewöhnlichen Fuhrwerk auf jedem beliebigen Wege, die Schnelligkeit des Dampfwagens geben könnte, so daß jeder künftig, wie er auf seinem eigenen Pferde reitet, so rasch und lange er mag, mit seinem eigenen Dampfwagen auf das wohlfeilste führe. Würde alsdann nicht der Einspruch einer Postbehörde als wahrhaft verkehrt erscheinen? Und wäre das Rechtsverhältniß dabei etwa ein anderes? — Wenn andererseits urplötzlich Wagen, Pferde, Futter, kurz alle

Bedürfnisse einer Postanstalt, so billig würden, daß sie für den vierten Theil des Preises dasselbe zu leisten im Stande wäre, was sie bis dahin geleistet hat, würde es dann nicht als ein wahrer Druck, eine Tyrannei gegen Gewerbe, Handel und Verkehr erscheinen, wenn die Post die alten Preise der Beförderung beibehielte? Nun wohl, die Eisenbahnen haben diese Umwandlung bewirkt. Es tritt also vernünftigerweise nun der Fall ein, daß auf Eisenbahnlinien die Beförderung der Poststücke, Briefe u. s. w. zu den verhältnißmäßig herabgesetzten Preisen geschehn muß, die bei Fracht- und Personen-Verkehr eintreten. Das ist der Nutzen, den das Gemeinwesen davon zu ernten hat. Es soll künftig eine Postanstalt für den halben oder Viertelpreis besitzen, die dabei das Vier- und Sechsfache an Schnelligkeit leistet. So erscheint uns das Verhältniß der Dinge aus allgemeinen Standpunkten der Staatswirthschaft betrachtet.

Inzwischen wissen wir wohl, daß ein solches Verhältniß de jure dem, welches de facto existirt, sehr schwer in Deutschland zu substituiren sein wird. Zum Glück werden die Eisenbahnen sich selbst so tragen, daß auch diese Auflage, wenn sie nicht ganz unbillig festgestellt wird, sie nicht erdrücken kann, und das Publikum wird sie am Ende gern zahlen, um eines langen Streites überhoben zu sein, und zu endlichem Genuß der Vortheile der Eisenbahn zu kommen. So möge denn die Post eine Entschädigung nehmen; allein es sei eine billige, nicht durch ihre eigene Forderung festgestellt, nicht nach willkürlichen Hoffnungen kalkulirt, nicht wie ein Kanon für ewige Zeiten gefordert. Sondern unter mäßigen, von unpartheiischer dritter Behörde

festgestellten Bedingungen, löse man die Post allmählig aus ihrem alten Verhältniß aus; so wird „die Billigkeit an die Stelle des Rechts treten, und den Zwist, statt ihn zu entscheiden, gütlich ausgleichen!“

Uebrigens dürfen die Post-Institute um ihre Einkünfte nicht bange sein. Dieselben werden sich so gut wie die der Fuhrleute, bei vernünftigen Concessionen, die den Verhältnissen gemacht werden, durch die Eisenbahnen vorläufig gewiß nur vermehren. Denn jede Haupt-Eisenbahnlinie (und andre sind in den ersten 30 Jahren schwerlich denkbar) wird so viel Seitenlinien des Verkehrs schaffen, wo die kleinen Abflüsse desselben sich nach dem großen Strom hinneigen, und mit diesem wachsen, daß sich dadurch vielleicht das Post- und Fuhrwesen auf den Nebenstraßen, die der Eisenbahn zuführen, verdreifacht. Man nehme z. B. eine Linie von Berlin nach Frankfurt am Main an. Es sind 60 Meilen, eine gute Eisenbahntagereise. Alles, was bis 4 Meilen und weiter, rechts und links der Straße liegt, kann sich zu derselben rechnen, und die auf diesem Territorium gelegenen Orte werden alsdann alle nur eine Tagereise von Berlin, Leipzig und Frankfurt entfernt sein. Welche Seitencommunication muß sich daraus erzeugen! Es werden sich gewiß mindestens von 4 zu 4 Meilen befahrene chaussirte Nebenstraßen bilden, die auf die Eisenbahn zuführen. Das würde auf 60 Meilen 15 Transversalwege ergeben, von jeder Seite der Linie 4 Meilen, mithin 8 mal 15 oder 120 Meilen (also eine doppelt so lange Linie als die Eisenbahn), auf welchen Seitenstrecken sich ein Verkehr erzeugen muß, der dem auf der jetzigen, chaussirten Hauptstraße mindestens gleichkommen, wahrscheinlich aber ihn weit

übertreffen wird. Wenn sich die Posten dessen bemächtigen, so werden sie für die eine, verlorne Hauptlinie diese sämtlichen Nebenlinien gewonnen haben, die in Summa doppelt so lang, bei einem gleich lebhaften Verkehr wie jetzt auf der Hauptstraße, schon das Zwiefache des Bisherigen eintragen müssen. Da der Einfluß aber noch tiefer ins Land greift, und die Regsamkeit überhaupt weit größer werden wird, so ist mit Gewißheit zu erwarten, daß die Posten sowohl, als der Lohnfuhrverkehr durch die Eisenbahnen gewinnen werden. Abgesehen hiervon müssen aber die Posteinkünfte von selbst durch die Eisenbahnen steigen, wegen der Vervielfältigung und Beschleunigung der Communicationen. Wir haben gesehen, welchen Einfluß die Chaussees darauf ausgeübt haben. Gleiche Ursachen aber müssen immer gleiche Wirkungen hervorbringen. Verbessern sich die Mittel zu Befriedigung eines Bedürfnisses, und kann man sich diese Mittel überdem wohlfeiler verschaffen, so wird nothwendig um so öfter davon Gebrauch gemacht. Wenn zur Zeit z. B. Briefe um Ein Mal täglich von Berlin nach Dresden und Leipzig abgesandt werden können, und 3 Tage vergehen, ehe man Antwort bekommt, ferner für die gewechselten Briefe 8 Sgr. Porto erlegt werden muß; künftig aber täglich 2 bis 3 Mal Briefe befördert werden, am Abend Antwort auf das am Morgen Geschriebene eingeht, und dafür etwa nur 4 Sgr. erlegt werden*): so müssen sich unfehlbar die Correspondenzen

*) Daß es eine Postverwaltung gäbe, und wenn es deren gäbe, daß eine Staatsverwaltung dulden würde die Erpressung so weit zu treiben, die bisherigen drückenden Postgebühren ferner noch zu erheben, nachdem man die Eisenbahnen zwingt, nicht etwa bloß unentgeltlich zu

vervielfachen, und der Gewinn der Post sehr zunehmen. In noch weit höherem Maaße wird dieß in Hinsicht der Päckereien der Fall sein, welche der Post zwangsweise zur Beförderung übergeben werden müssen; — namentlich bei Geldsendungen.

Endlich zu dem dritten Punkt:

„Sollen Eisenbahnconcessionen auf bestimmte oder unbestimmte Zeit ertheilt werden, und hiernächst die Bahnen dem Staat als allgemeines Eigenthum zufallen?“

Bei diesem Satz werden wir dem oben erwähnten Hansmannschen Buche insbesondere entgegen treten müssen, indem dasselbe, bei der unrichtigen Definition des wahren Wesens des Staates, die es zum Grunde legt, auch auf unrichtige Resultate kommen mußte. Der Verfasser stellt es als Grundsatz auf, daß alle Eisenbahnen durch Amortisation zuletzt dem Staat zufallen sollen. Wenn wir dabei nun zunächst fragen, wer dieser Staat sei, ob ein bestimmtes Ministerium, oder die Zahl der Beamten, oder allein der Regent, oder im Gegensatz dazu die sämtlichen Bewohner des Landes, so würde uns der Verfasser schwerlich eine genügende Antwort geben können. Wir vermögen seiner Ansicht über die Amortisation nicht beizustimmen. Der Staat, oder das, was der Verfasser darunter versteht, thut zur Einrichtung der Eisenbahnen gar nichts. Er wagt

befördern, sondern diesem unbezahlten Dienste auch noch einen schweren Tribut hinzuzufügen, ist doch wohl unmöglicher Weise anzunehmen.

kein Kapital, er wendet keine Mühe oder Intelligenz an, sondern er sieht ruhig zu, wie eine Anzahl von Kapitalisten das Ihrige an eine industrielle Unternehmung setzen, und es auf ihre Gefahr nehmen, ob sie glücken werde oder nicht. Wenn nun die Millionen, die man darauf gewendet hat, nicht verloren gegangen sind, wenn die Wagniß, die Intelligenz, der Fleiß ihnen Früchte getragen haben, dann will der Staat „Halt“ rufen, und sagen: „Ihr Einzelnen gebt her, was Ihr durch Eure Wagniß gewonnen habt!“ Liegt darin auch nur der geringste Anschein von Billigkeit? Wäre das Recht hier wohl etwas Anderes als eine Gewalt? —

Es giebt noch keine den Eisenbahnen analoge Unternehmung. Wenn jemand eine Fabrik anlegt, wobei nur er, wenigstens die Gesammtheit nur secundair und ungewiß gewinnt, wird es da dem Staate jemals einfallen zu behaupten, diese Fabrik dürfe nicht auf den Erben des Besitzers übergehen, müsse dem Staate zufallen? Man wird sagen, dies sei auch kein Institut, was öffentlich benutzt werde. Aber eine Eisenbahn z. B. stehe in dem Verhältniß einer Brücke, deren in Berlin mehrere ebenfalls von Privatleuten gebaut sind, die nach einer Reihe von Jahren öffentliches Besizthum werden. Allerdings; aber unter welchen Bedingungen? Die Brücke, auf der man bisher eine Abgabe für die Benutzung zahlte, fällt dann wirklich dem Staate, das heißt der Allgemeinheit anheim, sie wird ohne Abgabe dafür, benutzt, und auf öffentliche Kosten erhalten. Will das der Staat auch bei den Eisenbahnen eintreten lassen (freilich eine Unmöglichkeit!), so mag er nur auf gewisse Zeit die Concession ertheilen. Will er aber nur an die Stelle der Einzelnen treten, und selbst verwalten, und die Allgemein-

heit die alten Abgaben an sich selbst (denn sie ist der Staat) zahlen lassen, so begeht er unseres Erachtens ein Unrecht und eine Unbilligkeit. Der Staat, als das Organ des Gemeinwohls, mag daher die Eisenbahn unablässig beaufsichtigen, immer wieder die Tarife durchsehen, sie immer wieder zum Besten der Allgemeinheit herabsetzen: allein niemals darf er einem löblich errungenen, redlichen Gewinn von vorn herein eine Grenze setzen wollen. Zu welchen schreienden Ungerechtigkeiten könnte das führen!

Ein Kapitalist ist bei einer Eisenbahn betheilig; sie schlägt nicht ein, er verliert sein Kapital. Aber er ist auch zugleich Theilnehmer an einer andern; diese schlägt ein, der Staat aber will sie erben, und der Gewinn, den der Unternehmer hier ziehen könnte, durch den er sich für den Verlust dort entschädigen würde, wird ihm entzogen. Und doch hat der Staat ihm nicht die geringste Entschädigung für jenes mißlungene Projekt gegeben, wovon er (der Staat) doch auch seinen Nutzen gezogen, denn die Eisenbahn ist vorhanden, und bleibt, wenn auch in andern Händen, fortwährend im Gange. — Vollends aber wird die Amortisation ein schreiendes Unrecht, wenn sie rasch geschehen soll. Viele Unternehmungen werden erst durch die Länge der Zeit zur Blüthe kommen; in den ersten Jahren muß der Aktionair vielleicht einbüßen, wenigstens mit geringem Zins ohne Dividende vorlieb nehmen. Doch die Amortisation geschieht durch Verloosung der Aktien; wenn das Loos im ersten, zweiten, dritten Jahre trifft, der hat sein Kapital gewagt, hat vielleicht an den Zinsen verloren, und muß nun zurücktreten, wo für die andern der Gewinn erst beginnt. Der Staat ist der Erbe seiner Vorthelle! Der

Staat, der nichts wagen, für nichts entschädigen wollte, der im Gegentheil Entschädigung für den einzelnen Zweig seiner Verwaltung, welcher durch die Eisenbahn zu leiden in Gefahr war, im Voraus forderte, der sich seine Einwilligung, sein Expropriationsgesetz nur unter unsäglichen Mühen abgewinnen ließ, der die Unternehmung durch seine Unentschlossenheit, sein Zögern, Jahre lang hinhielt, während schon Früchte davon zu ziehen waren! — Und warum das Alles? Weil man in dem Staat etwas Anderes sieht als das Ganze! Weil es nach dunkeln, übererbten Vorstellungen, im Staate ein bevorzugtes, leitendes, überall das Beste in Beschlag nehmendes Element geben soll!

Doch nein! Wir sind überzeugt, in den meisten deutschen Staaten denkt man nicht mehr so. Man sieht ein, daß eine großartige Industrie ein Vorthail, ein Gut, ein Geschenk für Alle ist, daß sich um so öfter, um so reicher wiederholt, je freisinniger die Grundsätze sind, in denen sich industrielle Kräfte entwickeln.

Soll aber eine Eisenbahn in alle Ewigkeit fort einer Gesellschaft gehören, die aussterben, sich durch unfähige Mitglieder erneuern, deren Eigenthum sich in tausend Parzellen zersplittern kann? Ist es überhaupt zulässig Stipulationen für unbestimmte Zeit zu machen? — Nein, gewiß nicht. Doch es giebt ein Auskunftsmittel. Der Staat behalte sich wie in Frankreich, nach Verlauf einer Reihe von Jahren den Rückkauf vor, jedoch nur unter der Bedingung, daß nie eine einzelne Behörde mit der Eisenbahn wuchern dürfe, sondern die Preise eben so durch Unbetheiligte beaufsichtigt, und zum Besten

des Ganzen herabgesetzt werden müssen, wie es geschieht, so lange die Bahn Privateigenthum ist. — Dies scheint uns das Zweckmäßigste. Doch ergeben sich vielleicht noch bessere Auskunftsmittel, was wir vorweg wenigstens nicht bestreiten wollen.

Denn die Eisenbahnen sind ein zu neuer Gegenstand. Sie sind nicht ganz ein Privatgut, nicht ganz ein Allgemeines. Von ihren Folgen und Wirkungen haben die meisten Staatsmänner nur noch halbe, noch dunkle Vorstellungen. Daher noch irrende Theorien über das Verhältniß, in dem sie zum Ganzen stehen können, und über das, in welches die Unternehmer zu ihren Mitbürgern und zu den Behörden, die das Interesse derselben wahrzunehmen haben, treten müssen.

Fern von uns sei es daher, irgend wem übeln Willen beizumessen. Aber Täuschung, Irrthum, walten noch häufig ob. Möchten diese Blätter Einiges dazu beigetragen haben, diese Dunkelheiten aufzuhellen, und möchte man ihnen wenigstens dasselbe Zutrauen schenken, welches sie zu denen haben, an die sie gerichtet sind, als des aufrichtigsten Willens für das Wahre, Rechte, Billige, Ersprießliche.

Auf den Eisenbahnen, sagt ein Schriftsteller, rollen die gewaltigen Schicksalsräder unserer Zeit. Wir haben das feste Vertrauen, daß sie uns nur ein segenreiches Geschick heranzuführen!

... die ...
... die ...
... die ...
... die ...

... die ...
... die ...
... die ...
... die ...
... die ...
... die ...
... die ...
... die ...
... die ...
... die ...
... die ...

... die ...
... die ...
... die ...
... die ...
... die ...
... die ...
... die ...
... die ...
... die ...
... die ...
... die ...

... die ...
... die ...
... die ...
... die ...
... die ...

Druck von Wilh. Vogel, Sohn.

25

SLUB DRESDEN



3 0593228