

ziehen viele Reisende die kürzere Poststraße vor, weil sie auf derselben Zeit und Geld ersparen. Es kostet nämlich die Fahrt von Dresden nach Berlin auf der Eisenbahn in der zweiten Wagenklasse 5 Thlr. 28 Sgr. Ein Platz im Eilwagen von Dresden bis Jüterbogk kostet 3 Thlr. 18 Sgr., von da bis Berlin auf der Eisenbahn 1 Thlr. 5 Sgr. Die Ersparniß an Geld beträgt mithin 1 Thlr. 5 Sgr., ohne daß die Zehrungskosten sich vermehren. Der Geschäftsmann erspart auf diesem kürzeren Wege aber auch an Zeit, denn man fährt Abends 6 Uhr von Dresden ab und kommt den andern Mittag um 1 Uhr in Berlin an. Für die kleine Unbequemlichkeit, eine Nacht im Postwagen zu schlafen, gewinnt man also einen halben Tag für seinen Reisezweck. — Dieses Beispiel einer fehlerhaften Richtung der Bahn ist allerdings das auffälligste in ganz Deutschland. Doch sey man deßhalb nicht allzu vorschnell im Tadel. Es gab damals mancherlei Gründe für die Wahl der längeren Linie. Der Gesichtskreis für das Eisenbahnwesen war noch sehr beschränkt; man hatte nur die nächsten Zwecke im Auge, der Lokalismus behielt die Oberhand. Ueberdies gab es auch triftige Gründe der Handelspolitik, indem man glaubte, den Handelsverkehr mittelst Eisenbahnen nach Gutdünken leiten zu können. Wer mit den Verhältnissen vertraut ist, wird diese kurzen Andeutungen verstehen; eine nähere Bezeichnung ist hier nicht erforderlich. Es möge aber dieser Fehlgriff, dessen Verbesserung die preußische Regierung längst beschlossen hat, andern Staaten zur Warnung dienen. Auch hoffen wir mit Zuversicht, daß die beschlossene Bahn correction mit Ausführung der Prag=Dresdner Eisenbahn in Uebereinstimmung gebracht werde, wodurch die Möglichkeit gegeben ist, in einem Tage von Berlin nach Prag, in 2 $\frac{1}{2}$ Tagen von Stettin bis Wien zu fahren, wobei immer noch einige Ruhestunden ausfallen.

Die hier bezeichneten Nachtheile einer fehlerhaften Bahnrichtung sind bereits vielfach besprochen worden, mithin kein Geheimniß. Um so mehr muß man sich wundern, daß die kurhessische Regierung so hartnäckig darauf besteht, daß die Eisenbahn, welche Berlin, Leipzig, Dresden, so wie die weiter ostwärts liegenden Hauptstädte und Provinzen mit Frankfurt a. M. verbinden soll, von Eisenach über Kassel (statt über