

Zu diesem Zwecke gründete er im Frühjahr 1835 eine eigene Zeitschrift, nämlich das „Eisenbahn-Journal“. Für die Beförderung der Interessen des Verkehrs und der Industrie konnte wohl kaum ein geeigneteres Unternehmen ins Leben gerufen werden. Die großen Eisenbahnunternehmungen in Deutschland gelangen hier in erster Linie zur Besprechung. In höchst populären Aufsätzen werden sie mit Rücksicht auf ihren Verkehr, auf die Terrainbeschaffenheit, ihre Anlage- und Transportkosten, ihre Ertragsfähigkeit geprüft und mit den in England, Amerika, Frankreich bereits vorhandenen Linien verglichen. Neue Gesichtspunkte von allgemeiner Tragweite treten dabei selbstverständlich nicht mehr hervor. Die bereits erwähnten großen und allgemeinen Ideen geben stets die Richtschnur ab für die Beleuchtung der Bedürfnisse der einzelnen Linie und für Warnungen, wo es sich um verfehlte Projekte handelte. Dann aber sind es vornehmlich die provinziellen Handels- und Industrieverhältnisse, welche für die Zweckmäßigkeit und die Richtung der Bauten den Ausschlag geben. Da gilt es neben der Verfechtung des Systems die besondern Verhältnisse der einzelnen Unternehmungen zu prüfen, und in dieser Beziehung wird allerdings viel neues Material zu Tage gefördert. So finden die Linien Hamburg-Berlin, Hamburg-Lübeck, Berlin-Stettin, Augsburg-Lindau, Augsburg-München, die hannöversche, rheinische, badiſche, württembergische Bahn und andere eine meistens sehr ausführliche Erörterung. Daneben laufen Berichte über die bereits eröffneten und im Bau befindlichen Unternehmungen, über die Fehler und die Erfahrungen, die gemacht wurden, über die Größe und die Vermehrung des Verkehrs, über den Ertrag und die Rentabilität der eröffneten Linien. Neben dem Finanziellen und Volkswirthschaftlichen tritt das Tech-