



3 | 8°
18 | 310
h. f. Verkehrs-
Bibliothek

zell 9, 528, PM 2

Die
Ostprenszische Eisenbahn

und

die Zeit ihrer Erbauung.

Mit besonderer Rücksicht auf das provinzielle Interesse

dargestellt

von

H. v. Wallenrodt
auf Papehnen.



Königsberg, 1844.

Bei **H. L. Voigt.**

2060.45.5

Verpflichtung

Sie sind ihrer Verantwortung

Die folgende



Dr. G. Ballmann



HOCHSCHULE FÜR VERKEHRSWESSEN
BIBLIOTHEK DRESDEN



V o r w o r t.

Indem der nachstehende Aufsatz zum Druck befördert werden soll, bringt eine, — allerdings sehr unverbürgte, — Correspondenz-Nachricht aus Berlin die Kunde von einer projectirten Anleihe bei Rothschild, Behufs des Baues der ostpreussischen Eisenbahn. Sollte sich dies Gerücht bestätigen und in Kürze verwirklichen, so wäre der Lauf begonnen, der zu dem von uns gesteckten Ziele führt. Allein:

Zwischen Lipp' und Bechers Rand
Dehnet sich ein weiter Strand!

sagt das Sprüchwort, und so will es uns dünken, daß das nachstehende Wort noch immer „ein Wort zu seiner Zeit“ sein dürfte! —

Es ist hin und wieder, auch in öffentlichen Blättern, die Meinung laut geworden, daß der Bau der Eisenbahn von Berlin nach Königsberg dormalen noch nicht an der Zeit, und die Provinz zunächst der vermehrten innern Chausseeverbindungen bedürftig sei, ehe denn sie jenes großen Kommunikationsmittels froh werden und davon einen entsprechenden Nutzen ziehen könne! Ja, einem ondit! zufolge, soll auch der Herr Finanzminister sich, bei seiner letzten Anwesenheit in der Provinz, in diesem Sinne ausgesprochen und den Beginn der Eisenbahn „als einem spätern Zeitraum vorbehalten“ bezeichnet haben.

Diese Ansicht von der Sache, insofern sie sich größere Geltung verschaffen und vielleicht, durch das Organ der demnächst zusammentretenden Provinzialstände, einen Einfluß auf die deßfallsigen höhern Beschlusnahmen ausüben sollte, bedarf billigerweise einer nähern Beleuchtung, welche jener apriorischen Auffassung gegenüber auch eine gegenseitige Argumentation versucht und somit das freie Urtheil vermittelt.

Von der innersten Ueberzeugung durchdrungen, „daß die möglichst baldige Ausführung dieser Bahn für Preußen

„von der entschiedensten Wichtigkeit; ein langer Aufschub
 „aber geeignet ist, dasselbe in seinen Interessen aufs empfind-
 „lichste zu beeinträchtigen und es jedenfalls inneren Nach-
 „theilen, möglicherweise aber auch äußeren Gefahren Preis
 „zu geben, —“ will es uns Pflicht erscheinen, dieser Ueber-
 zeugung so möglich auch weitere Anerkenntniß zu verschaf-
 fen, und zu diesem Zweck den nachstehenden Aufsatz zu ver-
 öffentlichen, für dessen fragmentarischen Natur wir unter Hin-
 deutung auf den gedachten Zweck und mit Rücksicht auf die
 möglichst baldige Veröffentlichung desselben um geneigte Nach-
 sicht bitten.

Es drängen sich bei näherem Eingehen auf den Gegen-
 stand die Fragen auf:

I. Welche Interessen soll die Bahn vermitteln; welchen Zwecken soll sie dienen? welchen Nutzen soll sie fördern?

II. Welche Rücksichten sprechen für ihre sofortige Angriffsnahme?

III. Trifft diese Letztere in störenden Conflict mit andern provinziellen Cultur-Anlagen, insbesondere Chausseebauten? Die motivirte Beantwortung dieser Fragen wird hoffentlich hinreichen den Gegenstand ins rechte Licht zu stellen.

ad I. Die Bahn soll commerciellen und politisch-strategischen Zwecken dienen; sie soll sociale und spirituale Interessen zwischen der Provinz und dem übrigen Vaterlande vermitteln; demnächst aber auch industrielle Unternehmungen fördern.

Sehen wir welche von diesen Bestrebungen in den Vordergrund treten.

Raum dürfte es in Abrede zu stellen sein, daß die Bahn in commercieller Hinsicht — (dies Wort im engeren Sinne genommen) — für die zu verbindenden Länder vorerst nur von beschränktem Interesse sein wird. Preußens Handel basirt sich dormalen fast nur auf Rohproducte, welche weniger dem Binnen- als dem überseeischen Verkehr angehören und Frachtsätze wie sie der Eisenbahnbetrieb bedingt nicht tragen können.*)

Als Ausnahme hiervon dürfte nur Wolle, eine gewisse Zahl feinerer Consumtibilien, unter Umständen, geschlachtetes Fleisch, und wenige unbedeutende Industriegegenstände von gar keinem Belang, gelten. Von dort nach hier aber kommen nur Manufaktur und kurze Waaren, Luxus-Artikel, Porzellan, Glas und dgl.

Alle diese Gegenstände, — mit alleiniger Ausnahme eines Theils der Consumtibilien — bedürfen keiner so großen Eil und ihr Umfang steht mit den Transportmitteln einer Eisenbahn um so weniger im Verhältniß, als von einem Transitoverkehr mit unsern östlichen Nachbarn nicht die Rede und daher bis auf wenige dem Schmuggelhandel heim fallende Gegenstände, alles nur zum eigenen Bedarf ist. Der Personenverkehr, dagegen schon an sich bedeutender, wird ohne Zweifel sich wesentlich heben und die Bahn bis zu einem gewissen Grade und näher dem Centralpunkte frequent machen; wiewohl schwerlich zunächst in einem Maße, als

*) Das Minimum der Frachtsätze von Königsberg nach Berlin dürfte 1 Thlr. 10 Sgr. pro Centner betragen, und dieser Satz gestattet weder Getreide, noch Holz, noch Schlachtvieh oder größeren Rohstoffen die Beförderung per Eisenbahn.

daß die Bahn ihrer ganzen Ausdehnung nach dadurch rentable würde.

Schwerer als diese beide Factoren fällt der politisch-strategische Zweck ins Gewicht. Oder ist der Januſtempel für ewige Zeiten nach dem Osten wie nach dem Westen geschlossen? Kann kein unerwartetes (?) Ereigniß in der politischen Welt, schneller als wir es glauben unsere vorgeschobene Provinz einer Vertheidigung und Behufs derselben einer schnell verstärkten militairischen Besetzung bedürftig machen? Die Vollendung der Festungen Königsberg und Lyck dürfte vor Verlauf eines Jahreszehends nicht zu bewirken sein; und verfolgen die deutschen Cabinette ihre in neuester Zeit manifestirten, freudig begrüßten Bestrebungen, zur Erreichung einer politischen Emancipation; bleibt unser Nachbarstaat seinen bisher gehuldigten humanen (?) Prinzipien treu; endlich käme die Holstein-Schleswigsche Successions- oder manche andere schwebende europäische Frage, früher als vermuthet zur Entscheidung, wäre es — fragen wir — zu verantworten, wenn das preußische Gebiet, wenn unsere Provinz dem ersten Anfall vandalischer Verwüstung Preis gegeben würde? während das Mittel zur Hand liegt, dem, auf einem sehr ausgedehnten Gebiet stehenden Feinde mindestens an der Grenze mit aller imponirenden Stärke entgegenzutreten, wenn nicht gar, begünstigt von dem Medium der Schnelligkeit, auf seinem eigenen Grund und Boden die Spitze zubieten. Es ist vielfach ausgesprochen und mehrseitig anerkannt, daß eine tüchtige Armee dem Lande einen bessern Schutz gewährt als ein paar Festungen; (deren eigenthümlichen Werth wir nichts desto weniger unbestritten

lassen wollen;) und bedenkt man, daß die Vollendung der Eisenbahn ebenfalls einen nicht unbedeutenden Zeitraum, (wir wollen 5 Jahre annehmen) erfordert, ein solcher Abschnitt aber manch unerwartetes Gewitter am politischen Horizont heraufbeschwören kann, so ist der Wunsch: „den „Beginn des Werkes nicht länger hinausgeschoben zu sehen, „gewiß ein verzeihlicher.“ —

Liegen demnächst Ereignisse, wie sie im Vorstehenden angedeutet sind, nicht außer dem Gebiet der Möglichkeit, und ruft das Verhängniß sie selbst, oder auch nur ihre wahrscheinliche Annäherung ins Leben, würde dann die Zeit günstig sein, ein Unternehmen der Art zu beginnen oder auch nur fortzuführen? Wo blieben dann die pecuniären Mittel, die materiellen Kräfte und der moralische Impuls, diese drei gleich wichtigen Faktoren, um ein derartiges Werk in Angriff zu nehmen? —

Endlich bleibt noch der social-spiritualen Interessen, und nebenbei einiger wahrscheinlich nicht ausbleibenden, damit in Verbindung stehenden und von ihnen hervorgerufenen industriellen Vortheile zu erwähnen, welche der Provinz durch die Eisenbahn erwachsen dürften.

Unser Preußen, eine alte Heimath und Geburtsstätte ausgezeichneten Männer in allen Richtungen; eine Pflanzschule vaterländischer und weltbürgerlicher Vorkämpfer im Reiche des Concreten wie des Abstrakten, ist einem großen Theil der übrigen deutschen Welt dennoch lange als das Land der Hyperboreer erschienen, und als solches ignorirt worden. Wahrlich, was wir hier errungen haben im Gebiet des Geistigen wie des Materiellen, nur wenige rüstige

Mitkämpfer sind uns von Außen zugezogen, viele haben wir ausgesandt. Erst in der neuesten Zeit ist Preußen — größtentheils durch die von ihm ausgegangenen politischen Anregungen — in Erinnerung gekommen, und zu erhöhter ehrender Beachtung gelangt. Aber wenn hiermit die Bewohner in Etwas zur verdienten Geltung gekommen sind, das Land ist deßhalb noch wenig im Ruf gestiegen; noch herrscht gegen dasselbe dasjenige ungerechte Vorurtheil, welches Hände und Capitalien zu gemein bringenden Unternehmungen im ökonomischen, mehr noch im industriellen Gebiet von ihm fern hält. Wie wenig aber dies Vorurtheil begründet ist, welchen reichen Fond im Gegentheil das Land in vieler Hinsicht besitzt und was demgemäß durch Zutritt von Geld und Intelligenz bewirkt werden könnte, und zur Hebung des Wohlstandes bewirkt werden müßte, das bedarf für den aufmerksamen Beobachter keiner Andeutung. Wohl aber verdient der klar vor Augen liegende Umstand Beachtung, daß es mit dem Export unserer Rohprodukte, insbesondere unseres Getreides und Holzes, nach andern Ländern, namentlich England, von Jahr zu Jahr mißlicher aussieht, und die Hoffnung auf einen nur einigermaßen sichern und gewinnbringenden Absatz dorthin fast gänzlich schwindet. Englands eigenes Erzeugniß von Agriculturprodukten, welches schon jetzt häufig seinen Bedarf deckt, wird durch die immense Anwendung des Guano in wenigen Jahren um ein Unglaubliches sich steigern; das wenige aber was es in Fehljahren etwa noch bedarf, von Canada und andern seiner durch Differenzial-Zölle bevorzugten Colonien, überflüssig gedeckt werden. Von Canada wird es auch mit

Holz versehen, und wird lezlich noch die schwankende Scala in einen festen Zoll verwandelt, und dadurch den Ostseeländern die letzte Möglichkeit genommen, einmal eine vorübergehende Conjunction zu nützen; so ist es um jede Art von Getreidehandel gethan, und Preußen geht seiner gänzlichen Verarmung entgegen. Nur eine höhere Bevölkerung, erzeugt durch den Aufschwung der Gewerbe und Gründung von Fabriken, bietet die Aussicht auf nachhaltige Verwerthung ländlicher Erzeugnisse; und bei den manigfach günstigen Auspicien, welche sich dem deutschen Handel und der Zollvereinsländischen Industrie von überseeischen Ländern her eröffnen, ist kein Tag zu verlieren, um auch Ostpreußen in die Reihe der gewerblichen Länder einzuführen. Ohnedem ist es von andern Gegenden längst überflügelt und nur die ihm zur Seite stehenden natürlichen Vortheile, insbesondere seine mäßigen Arbeitslöhne und seine directen Wasserverbindungen können ihn allenfalls zur Concurrerz befähigen.*)

*) Indem wir dieses schreiben kömmt uns ein Zeitungsartikel vor Augen, welcher Kunde von Englands gereizter Stimmung über die Zollvereinsländischen Schutzmaßregeln und seine in Aussicht stehenden Retorsions-Schritte gegen die preussischen Einfuhren und seine Schiffahrt giebt; bei welcher Gelegenheit denn der Ostseehandel am wesentlichsten bedroht sein würde.

John Bull's Zorn ist aber sehr komisch, wenn man bedenkt, wie großmüthig und selbstverläugnerisch er bisher bezüglich der Zulassung preussischer Produkte verfuhr, und wie er jetzt noch mit einer Rache droht, deren Resultat auch dann über uns hereinbrechen würde, wenn wir auch englische Twiste und englisches Eisen, Baumwollengewebe und Seinen-Maschinengarn statt mit einem Einfuhr-Zoll mit einer Einfuhr-Prämie belegten.

England wird uns zu Liebe nicht ein Quarter Getreide einführen lassen, und wie oben gezeigt, ist die Aussicht dazu sowie so fast auf Null gelangt.

Dazu aber bedarf es fremder Intelligenzen und fremder Capitalien, und damit diese sich hier herziehen muß die Provinz besser gekannt sein oder mit Leichtigkeit kennen gelernt werden können. Freilich befördert die Courierpost eine geringe Anzahl Reisender in möglichst kurzer Zeit hierher; aber als bloßer Ausflug für Touristen, die wohl auch die pitoresken Gestade des baltischen Meeres in ihrem Reiseplan ziehen möchten, für prüfende Unternehmungslustige, welche sich Terrain suchen, ist die Reise dennoch zu theuer, zu beschwerlich, zu zeitraubend. Aber mit weniger als der Hälfte der Kosten, im Laufe eines Sommertages und mit größter Bequemlichkeit das alte Ordensland, mit seinen Denkmählern einer großartigen Vergangenheit, und das für viele noch halb fabelhafte Litthauen zu erreichen, dieser Versuchung würden Mehrere unterliegen; diese Mehrere — satisfait gestellt und dem Land und seinen Bewohnern gewonnen — würden Viele nach sich ziehen; und Preußen der südlicheren Staatenhälfte des Reiches Hauptstadt auf 17—18 Stunden nahe gerückt, würde nicht mehr einem detachirten Fort gleichen, welches von der Festung aufgegeben wird, sobald es seine eigene Vertheidigung aufgibt. Auch unsere ehrwürdige Albertina würde wiederum eine größere Frequenz erfahren, und unsere in den letzten Jahren so freundlich erblühenden Ostseebäder nicht bloß auf die provinziellen Besucher angewiesen sein. Summa: die Eisenbahn würde Ost-

Bei dieser Gelegenheit will jener Zeitungsartikel dem Zollverein den Ersatz für den von ihm verschmerzten Ostseehandel obtrudiren; wir stimmen dem bei und machen es dem Vereine zur Pflicht, uns dafür einen Theil einer Capitalien und seiner Industriellen hierher zu senden.

preußen auch in anderer Beziehung zu einem integrierenden Theil des gemeinsamen Vaterlandes machen, was es bisher nur in staatlicher Hinsicht war.

So weit die Motive zu ihrer — allerdings verbürgten, aber wie es scheint ins Ungewisse vertagten — Ausführung. Aus ihnen möchte ersichtlich sein, daß von den oben ad I. genannten Gründen zur Anlage eines östlichen Schienenweges vorzugsweise die unter 2—3—4 genannten Impulse diejenigen sind, welche einem baldigen Angriffe das Wort reden, da bei ihnen mehr als bei dem unter I. Erwähnung gethaenen Interesse es heißt:

„Zeit verloren alles verloren!“

Dies vorausgeschickt bleibt nun zu zeigen, daß der sofortige Bau der Bahn mit anderweitigen dringenden Kulturanlagen in der Provinz, insbesondere Chausseebauten nicht in störenden Conflict geräth.

Wer, der unsere Provinz kennt, wollte es läugnen, daß eine vermehrte Chaussee Verbindung im Innern eine wahre Lebensfrage, nicht für das Emporblühen sondern für die Existenz mehrerer der entlegeneren Theile derselben ist; und daß die Eisenbahn dies Bedürfnis weder ersetzen noch entbehrlich machen kann. Im Gegentheil sie bedarf derselben gebieterisch, sowohl zu ihrem eigenen Bestehen als um in irgend einer der oben bezeichneten Richtungen etwas Größeres zu leisten. Aber weit entfernt daß die Chausseen die Eisenbahn nothwendig machen sollten, werden jene von dieser ins Leben gerufen. Die Richtigkeit dieser Ansicht liegt auf der Hand und bedarf schwerlich eines Beweises. Oder wird der Trieb, sich mit dem großen Stroh des Verkehrs

in directe Verbindung zu setzen, und auf diesem eine vortheilhafte Verwerthung mannigfacher Producte des Landbaues zu bewirken; wird der krasse Abstich einer flugschnellen Beförderung gegen die schneckenähnliche Bewegung auf elenden, häufig völlig in practicablen Vicinal-Wegen, nicht der kräftigste Anstoß sein, die Letzteren in Kunststraßen zu verwandeln? und zu diesem Zweck die dabei Betheiligten zu den größtmöglichsten Anstrengungen vermögen?!

Aber — so wird man uns antworten — mit dem guten Willen und selbst sehr bedeutenden Opfern der Adjacenten werden Chausséen nicht erbaut, das lehrt die tägliche Erfahrung. Der nervus rerum ist Geld und dies fehlt leider am meisten in den der Chausséen bedürftigsten Gegenden!

Dieser Einwurf ist leider nur zu gegründet! und deshalb kann auch nur von oben herab, Seitens des Gouvernements dieser Noth Abhülfe geschehen. Der Staat in seinen Finanzen — trotz der erlassenen 2,000,000 Thlr. an der Salzsteuer — *) glänzend situirt und jährlich von steigenden Einnahmen befähigt, darf nicht länger jenen Gegenden eine Wohlthat vorenthalten, welche er allen übrigen Provinzen — auch den jüngst Erworbenen — mit großer Munificenz gewährt hat; er darf nicht länger ein edles Glied seines Körpers dem allmählichen Absterben, einen wackern Theil seiner Unterthanen der wachsenden Verarmung Preis geben, er hat die heilige Verpflichtung jene Gegenden

*) Wären doch mit dem auf Preußen treffenden Antheil von pp. 200,000 Thlr. jährlich Chausséen gebaut worden, um wie viel wohlthuernder würde diese Königl. Gnade auf den allgemeinen Wohlstand eingewirkt haben.

dem allgemeinen Verkehr zu öffnen; und jede auf diesen Zweck verwendeten hundert Thaler werden den Grund und Boden daselbst um eben so viel Tausend erhöhen und dem Nationalvermögen hinzuaddiren!

Und die väterliche Guld und Gnade unseres verehrten und wohlwollenden Königs, demnächst auch die Zusage des Herrn Finanz=Ministers, basirt auf diese Königlichen Gesinnungen, sind sichere Bürgen für die baldige Erfüllung so dringender Bedürfnisse, welche hinsichtlich ihres Gewichts sicher nicht hinter Kirchen und andern großartigen Staatsbauten zurückstehen. Es steht also außer Zweifel daß demnächst kräftig Hand angelegt werden wird, und früher womöglich noch als die Eisenbahn vollendet dasteht, wird Eitlhauen und Masuren, Ratangen und das Oberland von Chausseen durchzogen sein!

Wie steht es nun mit den Mitteln zum Eisenbahnbau? Sollen diese derselben Quelle entfließen und also den befruchtenden Stroh theilen, auf welche die erstgedachte Unternehmung angewiesen ist? Keinesweges! Der darüber bestehende kategorische Beschluß:

„daß die betreffenden Eisenbahnen keinesfalls aus Staatsfonds gebaut werden sollen“

steht einer solchen Erwartung eben so wie die Unmöglichkeit entgegen, eine Summa von pp. 16—18 Millionen Thaler dem Staatschatz zu entnehmen. *) Es wird mithin ein Ac-

*) Bei dieser Annahme ist vorausgesetzt, daß die Bahn in die Berliner=Frankfurter mündet und circa eine Länge von 67 Meilen erhält; Mit Rücksicht auf die Weichsel und Wartha=Uebergänge ist pro Meile 250000 Thlr. in Anschlag gebracht, wiewohl unter den vorwaltenden Terrain= und andern günstigen Verhältnissen sicher um ein Bedeutendes billiger gebaut werden wird.

Actien-Unternehmen sein und bleiben, mag dies nun auch vom Staat — (was uns jedenfalls am wünschenswerthesten erscheint) — von der Provinz oder von Privaten ins Leben gerufen werden.

Und gerade diese Art der Ausführung würde auch durch sich selbst heil- und nutzenbringend sein. Eine Summe von 16—18 Millionen in Papieren au porteur wird das Nationalvermögen, immer noch um ein Bedeutendes erhöhen, auch wenn wir zugeben müssen, daß leider ein Theil der darin veranlagten und von denselben repräsentirten Capitalien ins Ausland gehen. Daß dadurch geschaffene neue Circulationsmittel wird aber einen um so höhern Werth haben, als es durch die von dem Staate übernommene Zinsgarantie einerseits der eventuellen Entwerthung enthoben, andernseits aber durch die gänzlich mangelnde Aussicht auf Dividenden, den verderblichen Umtrieben der Stockjobberei und den nachtheiligen Fluctuationen der Börsenumtriebe entzogen sein würde.

Ein großer Theil der dafür zu leistenden successiven Baareinzahlungen fließt sofort in zahllosen kleinen Bächen in das Publikum zurück; und für Manchen möchten eben diese partiellen Einzahlungen, besonders wenn die Actien in kleinern Apoints (bis 50 Thlr.) ausgefertigt würden eine Sparkasse, später eine Rentenanstalt — (zwar nicht so viel versprechend als die Berliner aber jedenfalls mehr haltend) — werden.

Der Nachtheil aber, den das Actienwesen der übrigen Eisenbahnen nach sich zieht, daß es nemlich große Capitalien dem Landbau und der Industrie entfremdet, — dürfte

hier wenig oder gar nicht eintreten; denn da, wie im Vorstehenden gezeigt, die betreffenden Actien keinen Gegenstand der Börsenspeculation abgeben würden, so werden große Summen von einzelnen Kapitalisten schwerlich darin angelegt und um ihrentwillen andere Kapitalien nicht gekündigt werden.

Was übrigens den Geldpunkt anlangt, so müßten wir uns sehr irren, wenn wir seine Berathung event. seine Erledigung nicht zu einem Gegenstand der diesjährigen Landtagsverhandlungen gemacht sähen; und in diesem Fall, wie überhaupt, wollen wir von den Landes-Vertretern der eifrigen Wahrnehmung dieses Gegenstandes uns mit Zuversicht versichert halten und Ihnen denselben angelegentlichst empfehlen haben.

Noch bleibt uns übrig ein Wort über die erforderlichen Arbeitskräfte zu sagen und womöglich auch von dieser Seite die Sorge zu beseitigen.

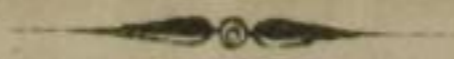
Es ist wahr, unsere keinesweges übervölkerte Provinz ist zur Zeit in mehrere Unternehmungen verwickelt, welche bedeutende Arbeitskräfte in Anspruch nehmen und absorbiren. Der Festungsbau in Königsberg und Pöken, die Canalbauten und Entwässerungsanlagen in Masuren und dem Oberlande, die bereits in Angriff genommenen und vorbereiteten Chausséebauten, endlich die durch die diesjährigen Wasserfluthen nöthig gewordenen Damm- und Uferbauten bedürfen zahlreicher Hände, welche, würden sie dem Landbau entzogen, diesen höchst nachtheilig beeinträchtigen müßten. Allein all' diese Arbeiten — (mit Ausnahme der wohl nicht allzu bedeutenden Flußbauten) — treffen mehr den östlichen

und südlichen Theil der Provinz, wogegen der westliche Theil von Ost- und ganz Westpreußen, sowie die ins Bereich der Bahn treffenden Theile von Posen und der Neumark, daran wenig und gar nicht betheiliget werden.

Sollte nun wirklich bei näherer Prüfung sich herausstellen, daß ein Arbeitermangel etwa in der unmittelbaren Nähe von Königsberg und bis zu einer solchen Entfernung von wo die Arbeiter dem Festungsbau zuziehen, eintreten könnte, so würde es angemessen sein, hier dem Beginn der Bahn noch zu verschieben und ihn nur weiterhin in Angriff zu nehmen. Ohnedem erscheint es zweckmäßig den Bau da zu beginnen, wo er demnächst in bereits vorhandene Bahnen einmündet — (z. B. die Frankfurter) damit wenn dann successive einzelne Strecken dem Betrieb übergeben werden, dieser so viel als möglich eine zusammenhängende Linie bildet. Da ferner der Wechselübergang und nächst diesem die Passage durch das Warthathal die schwierigsten Aufgaben sein dürften, deren Lösung die größte Zeit und die meisten Kosten in Anspruch nehmen, so würden diese auch wohl die Hauptangriffspunkte darbieten.

Endlich ist nicht außer Acht zu lassen, daß das mildere Klima der südlicheren und westlicheren Provinzen zeitweilig auch wohl im Winter Arbeiten gestattet und überhaupt einen größeren Theil des Jahres dieselben zulässig macht; wogegen hier die eigentliche Arbeitsperiode viel kürzer und im Winter vollkommen geschlossen ist. Alles dies wird die Vollendung des Werks ohnedem weit hinausschieben auch ohne daß dessen Beginn noch so lange verzögert wird.

Wir schließen diese Darstellung, indem wir sie der unpartheiischen Prüfung übergeben, mit dem dringenden Wunsche, daß, sofern die darin entwickelten Ansichten sich einigermaßen geltend machen sollten, es mehreren unterrichteten Männern, denen das Wohl der Provinz am Herzen liegt, gefallen möge, der guten Sache mündlich und schriftlich das Wort zu reden und dieselbe mit allen ihnen zu Gebot stehenden Mitteln zu fördern.



Wir schicken diese Aufstellung, insondern sie der
 kaiserlichen Majestät übergeben, mit dem bündigen
 Verlangen, dass, sofern sie darin unterschieden
 Verordnungen enthalten, es mehreren unter
 andern, denen das Wohl der Provinz am
 meisten gelegen, der guten Sache mündlich
 Bericht zu thun und dieselbe mit allen
 Umständen zu berichten.

4

3. 8° 2310 / KE

9226

SLUB DRESDEN



3 2113303