

**www.e-rara.ch**

**Der Welthandel und die Eisenbahnen in ihrer Wechselwirkung oder  
Betrachtungen über ein preussisch-hannöversches Eisenbahnsystem**

**S., G. von**

**Halle, 1836**

**ETH-Bibliothek Zürich**

Shelf Mark: Rar 16456

Persistent Link: <https://doi.org/10.3931/e-rara-80140>

---

**www.e-rara.ch**

Die Plattform e-rara.ch macht die in Schweizer Bibliotheken vorhandenen Drucke online verfügbar. Das Spektrum reicht von Büchern über Karten bis zu illustrierten Materialien – von den Anfängen des Buchdrucks bis ins 20. Jahrhundert.

e-rara.ch provides online access to rare books available in Swiss libraries. The holdings extend from books and maps to illustrated material – from the beginnings of printing to the 20th century.

e-rara.ch met en ligne des reproductions numériques d'imprimés conservés dans les bibliothèques de Suisse. L'éventail va des livres aux documents iconographiques en passant par les cartes – des débuts de l'imprimerie jusqu'au 20e siècle.

e-rara.ch mette a disposizione in rete le edizioni antiche conservate nelle biblioteche svizzere. La collezione comprende libri, carte geografiche e materiale illustrato che risalgono agli inizi della tipografia fino ad arrivare al XX secolo.

---

**Nutzungsbedingungen** Dieses Digitalisat kann kostenfrei heruntergeladen werden. Die Lizenzierungsart und die Nutzungsbedingungen sind individuell zu jedem Dokument in den Titelinformationen angegeben. Für weitere Informationen siehe auch [Link]

**Terms of Use** This digital copy can be downloaded free of charge. The type of licensing and the terms of use are indicated in the title information for each document individually. For further information please refer to the terms of use on [Link]

**Conditions d'utilisation** Ce document numérique peut être téléchargé gratuitement. Son statut juridique et ses conditions d'utilisation sont précisés dans sa notice détaillée. Pour de plus amples informations, voir [Link]

**Condizioni di utilizzo** Questo documento può essere scaricato gratuitamente. Il tipo di licenza e le condizioni di utilizzo sono indicate nella notizia bibliografica del singolo documento. Per ulteriori informazioni vedi anche [Link]

8 89 9.

3

*E. v. Linden.*

Der Welthandel

und

die Eisenbahnen

in ihrer Wechselwirkung

oder

Betrachtungen

über

ein preussisch-hannöversches Eisenbahnsystem.

Von

G. v. S.



Salle, 1838.

Bei C. A. Kummel.

Handwritten scribble at the top left corner.

Der Weltbaldel

und

die Wissenschaften

in ihrer Beschaffenheit

von

Betrachtungen

über

ein wissenschaftliches Erkenntnis

von

G. v. S.



Salz, 1838.

Bei G. v. S. in der

**U**m den Einfluß der Eisenbahnen auf den Welthandel und den Nutzen eines Eisenbahnsystems für Preußen und Hannover zu zeigen, ist es nothwendig, auf die Geschichte des jetzigen Welthandels einen Blick zu werfen, um zu sehen, wie letzteres sich nach und nach entwickelt und gebildet, welchen Standpunkt es jetzt erreicht hat, und welche Veränderungen demselben bevorstehen.

Die Geschichte lehrt, daß bei allen Völkern, die nur einigermassen in der Civilisation Fortschritte gemacht haben, das Bedürfniß wechselseitigen Verkehrs vorhanden ist. Je höher die Verfeinerung der Sitten steigt, desto mehr steigt das Verlangen nach Genüssen, welche die Heimath nicht gewährt.

Da im Alterthume die Erzeugnisse anderer Länder nur durch Tausch zu erlangen waren, so war dies ein Sporn zum Fleiß für eigne Productionen; je lebhafter der Tauschhandel, desto höher stieg die Kultur des eignen Landes, denn mit dem Ueberflusse nur konnte man das Mangelnde sich verschaffen.

Die Völker des Alterthums wußten geschickt die Vortheile ihres Landes zu benutzen und aus der Lage und physi-

sehen Beschaffenheit desselben große Vortheile zu ziehen. Sie beschifften die Binnenmeere, die Flüsse, und bemüheten sich, die kürzesten und leichtesten Wege zur Verbindung mit andern Völkern aufzufinden. Wo die Natur durch Wasserverbindungen den Verkehr nicht erleichtern half, da suchte man durch Caravanen die sonst unmöglichen Verbindungen zu erhalten. So entwickelte sich zuerst der Verkehr mit dem Nachbar, dann mit fernern Völkern, bis er Welttheile mit einander verknüpfte und sich auf die großartigste Weise zu einem förmlichen Welthandelssystem gestaltete, welches also auf diametralen Landwegen, Beschißung von Binnenmeeren und Flüssen beruhete.

Alle Handelsverbindungen zwischen Europa und Asien mußten sich nun auf den Küsten des schwarzen und mittelländischen Meeres concentriren und diese Meere der Hauptschauplatz des Handels Europa's mit dem Orient und Ostindien werden. Alles drängte sich dahin, wo die commerciellen Interessen am meisten befördert wurden, zu Meeresbuchten, Häfen, Flüssen, oder bequem gelegenen Landstraßen, weil nur hier die Theilnahme an dem umfassenden und bereichernden Handel möglich war; was dazwischen lag und von dem Strudel nicht erreicht ward, war todt. Daher die volkreichen und blühenden Städte in dem Umkreise dieser genannten Meere, deren Bewohner in Wohlhabenheit und Glanz lebten, daher die aufgeklärten und mächtigen Staaten im Südosten von Europa während der Glanzperiode jenes Handelssystems; denn wo Reichthum ist, da ist auch die Entwicklung geistiger und politischer Kraft erleichtert.

Viele Jahrhunderte hindurch erhielt sich dieses auf diametrale Wege nach Ostindien basirte Handelssystem, bis es im 15. Jahrhundert einen gänzlichen Umschwung erlitt.

Rohe Eroberer hatten die blühenden Reiche des nordwestlichen Asiens und des südöstlichen Europa's unterjocht und alle Kultur und menschliche Sitte in den Staub getreten. Barbaren hatten sich auf die Trümmer dieser Reiche niedergelassen und das Land verödet. Die Verbindung mit Ostindien wurde immer mehr und mehr erschwert, die Landhandelswege verödeten und der Handel kam gänzlich ins Stocken. Ueberall herrschte Unsicherheit, besonders aber auf dem mittelländischen Meere, auf dem die Seeräuber die Herrschaft führten, die sogar an den Nordküsten Afrika's eigne Seeräuberstaaten bildeten. Das verwüstete Griechenland und die verödeten nahen Inseln gewährten ihnen sichere Unterkunft und Schutz. Die reichen durch Handel aufgeblüheten Städte verloren immer mehr von ihrer Wichtigkeit und ihrem Ansehn, und der ganze Handel in der bisherigen Richtung erlangte eine passive Gestalt.

Um dieselbe Zeit erwachte bei den westlichen Völkern von Europa eine große Sucht nach neuen Entdeckungen. Man fühlte hier die Abhängigkeit von dem übrigen Europa und trachtete darnach, sich davon zu befreien. Das Mittel dazu war gegeben, sobald man einen Seeweg nach Ostindien aufgefunden hatte. Dies erkennend, war man unausgesetzt bemüht, das Ziel zu erringen.

Ungeheuer waren die Erfolge dieses Strebens; denn die Entdeckung einer neuen Welt ging der Auffindung eines Seewegs nach Ostindien voran.

Mit diesen wichtigen Entdeckungen änderten sich plötzlich die ganzen Verhältnisse Europa's. Der Activhandel neigte sich

fortan auf die westliche und nordwestliche Seite von Europa, welche bei dem bisher herrschenden Welthandelssystem müßig zugeesehen hatte, und die von dem atlantischen Ocean und der Nord- und Ostsee bespülten Staaten wurden nun die Handelsvermittler unseres ganzen Erdtheils. Indessen würde die Veränderung der Dinge nur langsam von Statten gegangen sein, wenn nicht die Wissenschaften zu einem höhern Standpunkte gediehen und die Schiffskunde eine bedeutende Vervollkommnung erreicht hätte. Beides bewirkte, daß der Umschwung des Handelssystems ungemein beschleunigt wurde.

Die Wirkungen dieser wichtigen Entdeckungen auf alle Lebensverhältnisse waren unermesslich. Zahllose neue Naturerzeugnisse überströmten die Länder, neue Bedürfnisse erwachten, und diese erzeugten bei allen Volksklassen eine ungemeine Lebendigkeit. Die Entdeckungen und die neue Richtung des Welthandels hatte Einfluß auf alle Länder von Europa. Städte wurden reich, die früher in Dunkelheit und Armuth waren, und Gegenden, die früher öde, blühend; aber auch von vielen schimmerten nur noch schwache Strahlen des untergehenden Glanzes. Ganz andere Nationen rissen nun den Welthandel an sich, als ehemals durch denselben geblüht hatten, und gründeten dadurch ihren Reichthum und ihre politische Macht.

Zuerst erreichte Portugal eine nie gekannte, aber schnell vorübergehende Größe und Handelswichtigkeit. Anstatt Venedig und Genua wurde nun Lissabon der Hauptmarkt für die Waaren Ostindiens, womit es das nördliche und nordwestliche Europa versah. Nachdem es Ruhm und Reichthum verloren, übernahm Spanien seine Rolle, aber eben so vorübergehend als Portugal. Mühelos war es durch die ungeheuren Schätze

Amerika's reich geworden; daher verachtete es die Anstrengungen des Ackerbaues und der Gewerbe; es fehlte also die Grundlage und Stütze zu fortdauerndem Wohle, und der Staat sank, nachdem seine Seemacht vernichtet, zu der frühern Unbedeutenheit zurück. Jetzt erhob sich Holland, die Oberhand behaltend im Ringen mit der mächtigen Hansa, und vermittelte nun den Welthandel. Weiser als Spanien, dem ruhigen, thätigen und besonnenen Geschäftssinn der Holländer angemessen, bot Holland alles auf, den innern Verkehr zu beleben, den Boden zu kultiviren und Fabriken anzulegen. Schon im 12. Jahrhundert begannen die Holländer ein vollständiges Canalsystem auszuführen. Der innere Verkehr wurde dadurch geweckt; der Ackerbau erlangte eine hohe Stufe der Kultur, weil der Absatz der Producte überall leicht und der Landwirth im Stande war, die Mittel anzuwenden und herbeizuschaffen, die den Ertrag seines Bodens erhöhten. Durch dieses Canalsystem erlangten alle Städte eine leichte Communication mit dem Meere. Gewissermaßen wurden dadurch alle Städte des Landes Seestädte und konnten daher gemeinsam an dem Welthandel Theil nehmen. Dieses Canalsystem trug sehr viel zu seiner nachmaligen Größe bei und gab dem Lande die Kraft, den Stürmen der Zeiten zu widerstehen. Auch Dänemark nahm Theil am Welthandel und hätte bei seinem Productenreichthum, aber weiserer Politik und größerer Sorgfalt auf die Kultur des Landes, eine große Rolle spielen können. Frankreich verhalf seine günstige Lage an 2 Meeren zu der Theilnahme an beiden Handelssystemen. Es ahmte Holland nach in der Fürsorge, den innern Verkehr zu beleben, indem es ebenfalls ein, wenn auch nicht vollständiges Canalsystem ausführte, welches beide Meere mit einander verband. Für den Ackerbau geschah wenig, aber

Das belebende Verbindungsnetz weckte frühzeitig industrielle Bestrebungen und brachte Fabriken und Manufakturen in Flor. Diese Thätigkeit bei so vielen und mannigfaltigen Naturerzeugnissen wurde die Quelle unerschöpflichen Wohlstandes. Von allen Staaten indeß erlangte England durch seine Lage im Meere die bedeutendste Handelsgröße und Macht, nachdem Holland durch innere Unruhen und Kriege seine Stellung als erste Seemacht nicht länger behaupten konnte. Durch sein Schiffswesen erreichte es alle Theile der Erde. Eben so leicht, wie es nun von allen Punkten seiner Küsten aus mit der Welt verkehren konnte, vermochte es sich unzugänglich zu machen. Es existirte bald kein Land in Europa, was England nicht tributär wurde. Es führte die Producte Europa's nach allen Welttheilen und führte demselben alles, was es vom Auslande bedurfte, wieder zu. Seinem ebenfalls vortrefflichen Canalsystem verdankt England seine Industrie und besonders seinen blühenden Ackerbau, der eine sehr hohe Stufe der Kultur erreicht hat. Das Canalsystem hat aber auch einen riesenmäßigen Umfang, indem es 1820 schon 2589 englische Meilen umfaßte.

Diese hier angeführten Hauptmomente aus der Geschichte des Handels zeigen deutlich, daß mehr die Entdeckung von Amerika, als die Auffindung des Seewegs nach Ostindien auf die Entwicklung des jetzt herrschenden Handelssystems eingewirkt und auf die Schicksale der Völker den Haupteinfluß gehabt hat.

Deutschland hat an dem ältern Handelssystem lebhaften Antheil genommen. Die Waaren des Orients und Ostindiens gingen von den Küsten des mittelländischen Meeres nach den

Haupthandelsplätzen Süddeutschlands, Augsburg, Nürnberg u. s. w. und verbreiteten sich von hier aus über ganz Deutschland; auch alle Waaren für das nördliche Europa nahmen ihren Durchzug durch Deutschland. Nachdem aber ein anderer Weg nach Ostindien benützt wurde und die Hanse, eine den Handel beschützende Vereinigung von Handelsstädten, ihre große Macht verloren hatte, welches durch das Emporkommen der Seemächte veranlaßt wurde, und innere Händel und Kriege den deutschen Wohlstand vernichtet, die erworbenen Güter verzehrt hatten, hörte auch die allgemeine Theilnahme an dem europäischen Verkehr auf, welche sich nur noch auf die in Bündniß gebliebenen drei Städte: Hamburg, Lübeck und Bremen beschränkte. Diese und Holland wurden nun die Vermittler des deutschen Handels. Sie besorgten den Austausch der durch die Anstrengungen gewonnenen deutschen Producte gegen die zum Bedürfniß gewordenen ausländischen. Von hieraus verbreiteten sich die Waaren über Deutschland, woran nur diejenigen Städte Theil nahmen, die mit erstern in leichter Verbindung durch Flüsse standen, oder schon einen bedeutenden Ruf als Handelsplätze und Reichthum erworben hatten, oder auch durch besondere Vorrechte begünstigt waren. Ein lebendiger Zwischenverkehr konnte nicht aufblühen; denn an Wasserverbindungen und Kunststraßen litt Deutschland überall Mangel und die bestehenden Verbindungen waren durch lästige, den Verkehr sehr erschwerende Einschränkungen gehemmt, und erst in der neuesten Zeit gelangte man zu der Einsicht, daß, je mehr der Verkehr frei sei, desto mehr die Industrie gehoben werde und sich Wohlstand verbreite. Daher hat auch die preussische Regierung von Wegen, Flüssen und Ortsthoren, so viel es anging, die Fesseln gelöst und die Wirkungen sind jedermann sichtbar.

In Bezug auf das jetzt herrschende Handelssystem kann man annehmen, daß es gleich nach dem letzten Kriege seinen Culminationspunkt gehabt hat und daß dessen Wichtigkeit seit mehreren Jahren sehr im Abnehmen ist. Nähere Betrachtungen führen dahin, daß die politischen Verhältnisse der europäischen und asiatischen Staaten, aber auch die Fortschritte in der Civilisation der Völker, die nächsten Veranlassungen sind.

Rußlands Haupthandel mit Asien besteht immer noch auf die alten Landwege. Nur während der Kriege und Zerstörungen im Orient war dieser Handel unterbrochen. Nachdem sich der Friede in der neuern Zeit überall mehr befestigt hat, hat auch der Orient eine ganz andere Gestalt angenommen. Im osmanischen Reiche, dessen Regent auf das thätigste bemüht ist, europäische Kultur in seinen Staaten einzuführen, und dessen Regierungsweise auf die Civilisation seiner Völker schon einigen Einfluß gehabt hat, sieht man sichtlich das Streben, dem Handel eine größere Ausdehnung zu geben, und aus dem passiven in einen activen Zustand überzugehen. Dabei der täglich wachsende Einfluß Rußlands auf das osmanische Reich und die asiatischen Staaten bis tief in Persien, den es geltend macht, um seinen eignen Handel zu beschützen und seine Macht zu verstärken. Daneben Griechenland, was unter deutschem Einfluß und unter dem Schutze von ganz Europa seiner Entwicklung mit starken Schritten entgegen geht. Noch deutlichere Zeichen großer Handelsrevolutionen nehmen wir in Egypten wahr, wo der kriegerische und energische, aber auch aufgeklärte Beherrscher das Volk mit Gewalt zur Civilisation bringen möchte, und alle Mittel versucht, den Verkehr Europa's mit Ostindien durch sein Land zu führen. An der Nordküste von Afrika hat Frankreich

eine Colonie gegründet; die die Meere gefahrvoll machenden Raubstaaten sind nicht mehr und die Sicherheit auf dem mittelländischen Meere vollständig hergestellt. Bald wird auch die Barbarei in den Wüsten ausgerottet sein und man in Asien so sicher wie in Europa reisen können. Alle Gründe, welche also die Völker zwangen, die alten Wege zu verlassen und eine andere Richtung zu verfolgen, um nach Ostindien zu gelangen, fallen gänzlich weg. Nun muß man auch noch in Betrachtung ziehen, daß der Verkehr mit Asien auf den alten Handelswegen eine ganz andere Gestalt bekommt, als er früher hatte, indem uns die Erweiterung der Wissenschaften und die Fortschritte in der Mechanik die Mittel gaben, diese Wege in Absicht auf die Zeit ungemein zu verkürzen.

Schon durch die Dampfschiffahrt sind wir dem Ziele um Vieles näher gerückt. Eine regelmäÙige Dampfschiffahrt setzt Wien mit Constantinopel und mit den Ufern des schwarzen Meeres in Verbindung, die bald bis Ulm erweitert werden wird; von Triest aus gehen Dampfboote nach Griechenland, der Türkei, dem übrigen Süden von Europa, der Levante und den Küsten Nordafrika's; dieselben Punkte berühren die Dampfschiffe der PläÙe des südlichen Frankreichs und so wird das mittelländische Meer, vermöge der durch die schnelle, sichere und leichte Communication bewirkte Näherrückung seiner Ufer, zu einem Binnenmeere umgeschaffen. Selbst England benutzt jetzt schon das mittelländische mehr, um über Alexandrien oder Damiette und dem rothen Meere nach Ostindien in weit kürzerer Zeit zu gelangen, als der Umweg um Afrika erheischt.

Es kann also keinem Zweifel unterworfen sein, daß, da die Völker zu ihrer Gemeinschaft und zu ihrem Verkehr stets

die kürzesten und schnellsten Wege auffuchen, auch das Streben unausgesetzt dahin gerichtet sein wird, die alten diametralen Handelswege über das mittelländische Meer und durch Asien nach Ostindien wieder aufzusuchen, sobald die Entfernungen mit Sicherheit und nie zuvor gekannter Schnelligkeit zurückgelegt werden können. Was wäre dann auch wohl noch für ein Grund vorhanden, die direkten Wege nicht zu benutzen und lieber einen Welttheil zu umschiffen, um nach Ostindien zu kommen?

Wenn man sich also nicht damit begnügt, die vortreffliche Erfindung der Dampfmaschinen nur auf Schifffahrt anzuwenden, sondern sie auch zu Landcommunication allgemein benutzt, dann muß der Umschwung des Welthandelssystems unendlich schnell gehen. Von da ab werden sich dann die Scheidungslinien von zwei Handelssystemen scharf markiren, das eine wird auf Schifffahrt basirt sein, das andere auf Eisenbahn = Fuß und Binnenmeer-Transport, das eine den Verkehr zwischen dem nördlichen Europa, der neuen Welt und den Inseln des Oceans, das andere dagegen den Verkehr Europa's mit dem Asien, und den Binnenverkehr der dabei hauptsächlich konkurrirenden Länder bewirken.

Nach der Lage Europa's und den jetzigen politischen Verhältnissen der Staaten wird England der Hauptvermittler des Handels Europa's mit der neuen Welt und dem westlichen Theile von Afrika werden. Frankreich, Belgien, Holland, Dänemark und Schweden, vielleicht auch Rußland, denn ich glaube nicht an die Unverrückbarkeit der Grenzen der Staaten, werden England bei diesem Handel beistehen. Dagegen werden Rußland, die Türkei, oder welchen Namen dieses Land vielleicht späterhin noch einmal führen mag, Oesterreich, Italien und Frankreich

den Handel Europa's mit dem Orient und Ostindien vermitteln. Spanien wird wahrscheinlich, wenn es erst zur Ruhe und Ordnung gekommen sein wird, für sich bestehen. Seiner Lage und innern Beschaffenheit, nur nicht seiner jetzigen Bevölkerung nach, kann es der erste, reichste und selbstständigste Staat der Welt werden.

Eine, aber in anderer Beziehung, glückliche Lage hat auch Deutschland. Es liegt im Mittelpunkte von Europa, wird von zwei Meeren gespült, ist ringsherum von produktenreichen Ländern umgeben, die im regen Verkehr mit einander stehen und nicht anders als vermitteltst Deutschland ihre Gemeinschaft unterhalten können. Dazu kommt, daß auch die Verknüpfung beider Welthandelssysteme auf deutschem Boden stattfinden, also der Handel zwischen dem nördlichen Europa und dem südlichen, dem Orient und Ostindien seinen Durchzug durch Deutschland nehmen muß, sobald man es von den Küsten der Nord- und Ostsee bis zur Donau und dem adriatischen Meere mit den leichten und schnellen Transportmitteln, mit Eisenbahnen, versteht. Dadurch wird Deutschland zum Mittelpunkt des Welthandels gemacht. Alle Produkte der Welt werden auf den Messen und Märkten der deutschen Städte zusammengebracht werden und ein großartiger Austausch daselbst stattfinden. Der innere Verkehr, wie gering er auch jetzt sein mag, wird dadurch belebt und vervielfältigt, die Kultur des Landes gehoben, die Industrie geweckt und Wohlstand und Glück über die Völker verbreitet. Hierin liegt die größte Aufforderung für eine jede Staatsregierung, die Anlagen von Eisenbahnen nach allen Kräften zu unterstützen, jedoch unter der Bedingung, daß sie nach einem zweckmäßigen, die Gesamtinteressen des Landes befördernden Plane projektiert werden.

Wäre Deutschland ein nur von einem Monarchen regiertes Land, wie Frankreich und England, so möchte die hier gemachte Bedingung überflüssig sein. Denn möge der Durchgang durch Frankreich auf geraden oder krummen Linien stattfinden, mögen 1, 2 oder noch mehrere Linien vom Mittelpunkte oder dem Centralpunkte Paris nach ein und derselben Himmelsgegend hinführen, sie kommen alle ein und demselben Lande zu Gute und erhöhen die politische Macht des Staats. In England haben Eisenbahnen fast nur den Zweck, den innern Verkehr zu erleichtern, denn die Hauptorte stehen überall in direkter Verbindung mit dem Meere, und es bedarf also in England keiner Straßen für den Durchzug. In Deutschland dagegen walten ganz andere Verhältnisse ob. Das Land ist in viele kleine Staaten zerstückelt. Jeder Staat hat nach Verhältniß seiner geographischen Lage, seines politischen Standpunktes, der Kultur seines Landes, des Zustandes seiner Fabriken und Gewerbe, verschiedene Interessen. Der segensbringende Zollverein, eine der schönsten von den vielen Perlen in der Krone unseres vorzrefflichen Monarchen, hat zwar viele Staaten zusammen vereinigt, und eine noch engere Vereinigung, wie z. B. durch die Eisenbahnen entstehen muß, kann nur wünschenswerth sein; für den größern Staat, weil er dadurch seine politische Macht vergrößert, für den Kleinern, weil er an dem Stärkern eine Stütze findet. Der Zollverein kann als eine Art von Defensiv-Bündniß gelten. Aber hier handelt es sich um keine Verbindungsbahnen, sondern um die Ausführung eines großen Eisenbahnsystems, auf welchem der Verkehr der Völker stattfinden soll. Ein jeder Staat möchte seine Residenz oder die Haupt-Handelsstadt seines Landes zum Centralpunkt machen, wenigstens wünscht er, daß der Durchzug des Handels durch sein Land

gehe. Es müßte ein unweiser Fürst sein, wenn er, um einen oder den andern dieser Zwecke zu erreichen, nicht alle ihm zu Gebote stehenden Mittel aufbieten wollte, sofern er die Ansicht theilt, daß er durch eine durch sein Land führende große Eisenbahn = Linie, zur Verknüpfung zweier Hauptpunkte des Welt Handels, die Wohlfahrt seines Volkes begründet. Es ist also einem Fürsten nicht zu verdenken, wenn er darauf bedacht ist, ein Eisenbahnsystem auszuführen, was vorzugsweise zum Nutzen und Besten seines eignen Landes gereicht, vorausgesetzt, daß die natürliche Beschaffenheit des Landes nicht im Wege steht.

Betrachtet man die Karte Deutschlands, so findet man, in Absicht der natürlichen Beschaffenheit des Terrains, folgende Eigentümlichkeiten.

Die Küsten Deutschlands gegen die Nord = und Ostsee, inclusive der von Holland und Belgien, sind flach und eben. Nach Süden zu erhebt sich das Terrain allmählich und bildet in einer ungefähren und mittlern Entfernung von 26 Meilen von der See verschiedene Gebirge, die sich vom Rheine aus in östlicher Richtung in fast ununterbrochenem Zusammenhange hinziehen und auf circa 10 Meilen der Elbe nähern. Hier schließt sich südlich ein anderes Gebirge an, an welches sich wieder andere in südöstlicher Richtung anreihen und so bis zur ungarischen Grenze eine fast ununterbrochene Gebirgskette bilden. Mehrere Flüsse durchstießen in nördlicher und nordwestlicher Richtung diese Ebene und erleichtern die Communication mit der See, so wie ihre Mündungen die Eingänge bilden, und zwar die des Rheins, der Weser und der Elbe für die überseeischen Erzeugnisse, und die der Oder und Weichsel für die Produkte der Ostseeländer. An jeder Mündung befinden sich ein oder mehrere wichtige Sta-

pelplätze für die ankommenden Waaren: Antwerpen, Bremen, Altona, Hamburg, Stettin, Danzig und Königsberg. Nach Norden zu hat also diese Ebene eine große Ausdehnung, aber nach Südosten vermengt sie sich immer mehr und mehr und schließt sich in spitzer Form an die österreichischen Staaten an. Die Hauptländer, die diese Ebene auf deutschem Boden einnehmen, sind die Königreiche Preußen und Hannover. Man sieht also, daß kein Land der Erde ein so günstiges und geeignetes Terrain zur Anlage und Ausführung eines so wichtigen Eisenbahnsystems hat, als Preußen und Hannover zusammen genommen besitzen. Eine Bahn von Köln am Rhein, an die rheinische sich anschließend, die beiden Residenzstädte berührend, Schlessien durchziehend und sich mit der Ferdinands-Nordbahn verbindend, würde die Nordsee, vermittelst der letztern Bahn und der Donau, mit dem schwarzen Meere in Verbindung bringen, den Völkerverkehr durch diese Länder vermitteln und beide in den Stand setzen, an dem Welthandel selbst Theil zu nehmen. Die freie Lage nach der See begünstigt den Verkehr mit dem Norden von Europa und der neuen Welt ganz ungemein und macht Preußen und Hannover zu Vermittlern desselben für andere Länder. Dagegen liegt es in der Gewalt dieser beiden Länder, welche andere von Deutschland sie zur Concurrnz bei demselben verstaten wollen, indem das sehr bergige und schwierige Terrain im Süden der bezeichneten Ebene und in der Mitte von Deutschland jedem unerwünschten Anschluß hemmend in den Weg tritt. Daß die Abwehrgung der Staaten, welche zum Zollverein gehören, nicht gemeint sei, versteht sich von selbst, daß aber Preußen eine hanseatisch = süddeutsche Bahn zu verhindern sucht und dagegen den Handel von Hamburg über Berlin und durch Sachsen nach dem südlichen Deutschland zu leiten strebt, kann nur als weise erkannt

kannt werden. Ob für die Zukunft es nothwendig wird, den Gang des Handels so ängstlich vorzuzeichnen und festzuhalten, wenn sich erst der Kunstfleiß an den Eisenbahnen niedergelassen hat, will ich nicht behaupten. Es ist aber eine bekannte Sache, daß die Gewohnheit auf die Menschen eine große Gewalt übt; daher dürfte es auch wohl von der größten Wichtigkeit sein, daß die neuen Handelsstraßen, so zu sagen, erst glatt getreten werden, ehe andere, den Hauptzug leicht ablenkende Anschlußbahnen gestattet werden. Alle Bahnen von den Küsten ab zur großen Hauptlinie müssen die Wichtigkeit derselben sehr erhöhen, sie selbst aber werden die Arme bilden, auf welchen die Waaren für den Norden nach verschiedenen Richtungen sich ausbreiten.

Specieller angegeben würde nun das preussisch-hannoversche Eisenbahnsystem sich folgendermaßen gestalten.

Die Brücke für den Durchgang von der Nordsee zur Ferdinands-Nordbahn würde also vaterländischerseits bei Achen an der belgischen Grenze beginnen, bei Cöln über den Rhein gehen, bei Minden über die Weser, bei Hannover und Braunschweig vorbei, bei Magdeburg über die Elbe, durch Potsdam nach Berlin, durch die Lausitz nach Breslau, über die Oder nach Gleiwitz und dann zur schlesischen Grenze. Diese überschreitend würde sie sich der Ferdinands-Nordbahn anschließen.

Um allen Theilen der Monarchie eine freie Communication mit der See zu verschaffen, müßten, da die Rheinlande schon durch die rheinische Bahn und den Rhein sehr begünstigt sind, Eisenbahnen von der Hauptlinie abwärts zur Nord- und Ostsee geführt werden:

- 1) nach Holland aus Westphalen,
- 2) von Hannover nach Bremen,
- 3) von Hannover nach Hamburg,

- 4) von Berlin nach Hamburg,
- 5) von Berlin nach Stettin, welche Bahn vielleicht bis zur Oder gemeinschaftlich mit der Bahn
- 6) von Berlin nach Frankfurt geführt werden könnte.
- 7) Von Frankfurt nach Posen,
- 8) von Berlin nach Breslau durch die Lausitz über Gleiwitz zur schlesischen Grenze und zum Anschluß an die Ferdinands - Nordbahn.
- 9) Von Breslau über Posen und Bromberg nach Danzig, wodurch auch Posen mit Breslau in Verbindung gesetzt würde.
- 10) Von Bromberg nach Königsberg in Preußen und von hier nach Memel.

Nach Süden dürften nur 2 Abgänge von dieser großen Bahn im Interesse des preussischen Staats sein.

- 1) Eine Bahn von Halle nach Erfurt und von da ab weiter in der Richtung auf Frankfurt a. M.,
- 2) eine Bahn von Berlin nach Riesa zum Anschluß an die erzgebirgische Bahn unter der Bedingung, daß diese wirklich ausgeführt und bis zur bairischen Grenze verlängert wird.

Es springt in die Augen, daß sowohl in politischer als militairischer Hinsicht die westliche Bahn zum Rheine, die nach Königsberg in Preußen, die über Erfurt nach Mainz zu und die schlesische Bahn die wichtigsten sind. Eine Hauptaufgabe der Staatsregierung ist es, diese Bahnen auf dem geradesten und kürzesten Wege auszuführen und alle Umwege so viel wie möglich zu vermeiden. Höchst unzuweckmäßig ist daher eine Eisenbahn von Berlin über Luckenwalde, Wittenberg, Roslau und Cöthen, und dem Hauptzwecke durchaus entgegen. Die Entfernung von Berlin nach Cöthen ist  $19\frac{1}{2}$ , die von Cöthen nach Magdeburg 7 Meilen, mithin wird man mit einem Dampfwa-

gen bei einer Geschwindigkeit von 5 deutschen Meilen in 1 Stunde 5,7 Stunden gebrauchen, um den Weg von Berlin bis Magdeburg zurückzulegen; rechnet man dazu, daß der Anschluß des Eisenbahn-Courses von Magdeburg nach Leipzig einen Aufenthalt von wenigstens  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{3}{4}$  Stunden erfordert, leicht aber noch größere Störungen herbeiführen könne, so wird man immer 6 Stunden Dauer für die ganze Reise über Götthen nach Magdeburg nöthig haben. Dagegen beträgt die Entfernung von Berlin bis Magdeburg nur 20 Meilen, und bei einer Dampfswagenfahrt bei der oben angegebenen Geschwindigkeit würde man diese Tour in 4 Stunden zurücklegen, mithin 2 Stunden sparen, und in derselben Zeit, in welcher man über Götthen in Magdeburg anlangte, könnte man schon 10 Meilen weiter sein. Die Behauptung, daß es bei Eisenbahnen gar nicht darauf ankomme, ob man einige Meilen umreise, entspringt daher, daß man die Geschwindigkeit unserer jetzigen Transportmittel zum Maasstab nimmt. Wenn aber Eisenbahnen allgemein geworden sind, wenn die Menschen und ihr Verkehr sich darauf eingerichtet hat, dann wird man mit einem andern Maasstabe messen, und eine Versäumniß von wenigen Stunden wird schon sehr in Anschlag gebracht werden müssen.

Eine Schwierigkeit, welche der weiteren Fortführung dieser Eisenbahn von Magdeburg aus durch Hannover entgegen zu stehen scheint, ist der zur Zeit noch nicht erfolgte Anschluß des Königreichs Hannover an den deutschen Zollverein. Nach meinem Dafürhalten kann dieser Anschluß für Hannover nur gewinnbringend und höchst vortheilhaft, für Preußen sehr wünschenswerth sein. Hannover verlangt einen größern Markt für seine Produkte und kann dagegen Rohstoffe billiger und leichter beziehen; in weit größerm Maße treten diese Vor-

theile hervor, denkt man sich das vorgeschlagene Eisenbahnssystem ausgeführt und die Residenz Hannover mitten auf der Hauptlinie des Handels, verbunden mit den Seehäfen, wodurch sie dann der Hauptvermittler des Handels eines großen Länderumfanges wird. Bei den bisherigen Verhältnissen mag hie und da zur Belebung der Industrie eine Absperrung von Vortheil gewesen sein, obgleich sie immer nur ein schwacher Hebel derselben bleiben wird. Sobald aber Eisenbahnen vorhanden sind, gestalten sich die Verhältnisse ganz anders. Eine Gegend machte bisher große Fortschritte in der Gewerbs-Industrie, wenn in derselben ein Ueberfluß von Urprodukten vorhanden, welche leicht zu veredeln waren, und die Lebensmittel für die Arbeiter und die Feuerung billig, wenn sich Kapitalisten fanden, die den Fleiß der Arbeiter unterstützten, oder die Bevölkerung natürliche Anlagen zu gewerblichen Produktionen und Kunstfertigkeit besaß. Die Eisenbahnen bringen aber alle Verhältnisse ins Gleichgewicht; es wird überall gleich billig leben sein, allerdings immer mit Rücksicht auf den Werth des Grund und Bodens, der Nähe großer Waldungen, großer Flüsse, Seen u. s. w., wo Baumaterialien billig herbeizuschaffen sind. Rohstoffe werden ebenfalls überall ziemlich gleich billig zu beziehen sein, und ist dann erst der Sinn der Bevölkerung für Industrie erwacht, wo er nicht schon einheimisch war, und haben sich geschickte Arbeiter gebildet, so werden die gewerblichen Produktionen, wie sie für das Local passen, den besten anderer Länder nicht lange mehr nachstehen und ihre Concurrenz bald aushalten können.

Die Eisenbahnen No: 1, 2, 3, 4 zu den Küsten der Nordsee und ihren Häfen müssen für ganz Deutschland, vorzugsweise für die Küstländer von überwiegendem Nutzen sein, indem alle Erzeugnisse, besonders Colonial-Waaren, welche diese

Länder nicht entbehren und hervorbringen können, auf eine weit billigere und sichere Weise zugeführt und vertheilt werden. Eben so beruht ja die größte Ausfuhr der Produktionen dieser Länder auf diese Plätze. Die Bedürfnisse des Auslandes wurden früher von Bremen aus durch die dritte Hand, die Engländer, bezogen. Im Jahre 1786 kamen die ersten Schiffe aus dem fremden Welttheile, im Ganzen 478 Seeschiffe nach Bremen; 1836 dagegen liefen 1179 Schiffe ein.

Ein ähnliches Verhältniß, aber in einem noch weit größern Maaßstabe, findet bei Hamburg statt, und Eisenbahnen von Hamburg nach Hannover, vorzüglich von Hamburg nach Berlin, würden mit Waarenzügen bedeckt werden, wie es nur immer in England auf den besuchtesten Bahnen der Fall ist. Man kann sich eine Idee von der Einfuhre machen, die über Hamburg stattfindet, wenn man in Betrachtung zieht, daß jährlich in Hamburg eingeführt werden:

35 bis 45,000 Ballen Baumwolle,

25 bis 30,000 „ Zwist oder engl. Maschinengarn,

gegen 400,000 Fässer Kaffee, d. i. 40 Mill. Pfund, welches

$\frac{2}{3}$  der Consumption von ganz Europa beträgt;

1 bis 140,000 Kisten Zucker,

gegen 70,000 Ballen Wolle.

Im Jahre 1835 gingen 12,486 Kisten Thee aus China ein.

Die Getreide-Zufuhr im Jahre 1835 betrug die ungeheure Summe von 18,000 Lasten oder 1,080,000 Scheffel.

Jährlich laufen aus verschiedenen Gegenden über 2000 größere Schiffe im Hafen von Hamburg ein und ebensoviele aus.

Es ist keiner Frage unterworfen, daß Berlin durch eine Eisenbahn-Verbindung mit Hamburg, so wie Hannover, eine große Handelswichtigkeit erlangen würde.

Man sieht nun, daß die Vertheilung der Waaren viel schwieriger und ungleichmäßiger stattfinden kann, wenn nicht beide Länder durch den Zollverband vereinigt sind. Besondere Unannehmlichkeiten und Beschwerden entstehen für die Grenzwohner, die neben sich stets eine Scheidewand erblicken. Es hat in der That sein Bedenken, wenn zwei befreundete Staaten durch eine strenge Douane sich von einander absperrern und den freien gegenseitigen Austausch der Produkte verhindern. Nur bei einem völlig freien Verkehr können Eisenbahnen einen staats- und national-ökonomischen Nutzen gewähren.

Sollte Preußen, bei einem längern Verharren Hannovers vom deutschen Zollverbände sich auszuschließen, zu dem Entschlus gebracht werden, seine Verbindung mit den Rheinlanden auf einem andern Wege zu bewerkstelligen, so könnte dies für Hannover sehr nachtheilig werden, und es könnten die daraus entstehenden Nachtheile vielleicht nicht wieder gut gemacht werden. Hannover würde dann dem großen Völkerverkehr ganz entrückt und stände gänzlich isolirt da. Selbst Holland, zu dessen Handels selbstständigkeit Hannover, vormöge seiner geographischen Lage, sich nie hinauf zu schwingen vermag, fürchtet die Concurrenz Belgiens und zeigt sich willig zu einer nähern Handelsverbindung mit Preußen. Es ist daher auch wohl nicht zu bezweifeln, daß Hannover sich nächstens dem deutschen Zollverbände anschließen wird. Seine Hinneigung zu Deutschland seit der Thronbesteigung seines erleuchteten Beherrschers ist unverkennbar, und alle bisherigen Regierungsmaßregeln waren darauf berechnet, die Wohlfahrt des Landes zu befördern.

Von einer Bahn von Berlin nach Stettin hört man verschiedene Ansichten. Unrichtig ist die Meinung, daß sich auf ihr große Waarenzüge bewegen werden und daß dadurch Stettin

einen großen Theil, wenn nicht allen Handel Hamburgs an sich ziehen werde. Ein Blick auf die Karte zeigt indeß, daß die Lage Stettins für den Handel in jener Richtung zu unbequem liegt. Ein- und Ausfuhr müssen stets im Verhältniß sein. Da nun die Oder in trocknen Jahren sehr an Mangel leidet, außerdem aber auch noch der Weg für die rohen Produkte aus Schlesien durch die Kanäle über Berlin nach Hamburg offen steht, so geht das Meiste diesen Weg. Bekanntlich ist die Schifffahrt auf der Ostsee sehr beschwerlich und bei Schwinemünde eine Umladung der Waaren der größern Schiffe nothwendig. Die größte Beschwerde ist jedoch die Umschiffung Dänemarks und der theure Sundzoll. Der Handel Stettins wird daher stets die Richtung nach Dänemark, Schweden und Rußland behalten, welcher bei der Zunahme an Kultur dieser Länder auch jährlich größere Wichtigkeit gewinnen muß. Richtig ist indessen die Ansicht, daß diese Bahn eine große Personen-Frequenz haben wird. Denn alle Jahre nehmen die Reisenden zu, die aus dem kalten Norden kommen, die schönern Gegenden Deutschlands und die mildern des Südens aufzusuchen; eben so diejenigen, die aus dem Süden kommen in die stählenden Bäder der See, oder um sich an den Naturschönheiten und Naturwundern der nordischen Gegenden zu ergötzen. Wie sehr wird dieser gegenseitige Besuch zunehmen, wenn die Reisen durch Dampfschifffahrt und Eisenbahnen so ungemein erleichtert sind. Alles wird der Berlin-Stettiner Bahn zufließen, weil es der kürzeste und bequemste Weg vom Hafen zur schönsten Stadt Europa's ist. Dieser angenehme Empfang schon beim Eingange muß den Continent für die Nordseeländer um so anziehender machen. Stettin scheint mehr für industrielle Unternehmungen geeignet zu sein, und diese werden späterhin sich dort gewiß auch zu einer hohen Stufe

emporschwingen. Denn eine Menge roher Stoffe sind hier billig und leicht zu beziehen und die veredelten und dadurch werthvoll gemachten, sobald Eisenbahnen existiren, überall hin leicht zu schaffen und zu verwerthen.

Von ganz anderer Art und von ganz anderem Einflusse sind die preussischen Bahnen oder die nach Preußen führenden. Wer die Verhältnisse Preußens, wie überhaupt der östlichen Provinzen kennt, der wird wissen, daß die größte Noth derselben in dem Mangel an Absatz besteht. Die einzige Abhülfe liegt in der Einführung leichter Transportmittel, wie sie durch die Eisenbahnen geboten sind.

Danzig ist zwar der wichtigste Seehandelsplatz Preußens und sein Handel sehr bedeutend. Denn z. B. waren in Danzig im Jahre 1836 allein 40,000 Lasten oder 2,400,000 Schefel Weizen aufgespeichert, die schon größtentheils verhandelt waren. Im Durchschnitt werden jährlich überhaupt gegen 6000 Lasten Getreide und gegen 50,000 Tonnen Mehl ausgeführt. So erheblich dies auch ist, so kommt doch dieser Handel nur den nächsten Gegenden und den an den Ufern der Weichsel wohnenden Grundbesitzern und Polen zu Gute. Auch findet kein forddauernder Absatz statt, sondern nach Verhältnis, wie der Bedarf im Auslande ist, und von daher die Aufträge kommen. Solche bessern Momente kann nur der wohlhabendere Landwirth benutzen und abwarten.

Der Mangel an volkreichen Städten entsteht ebenfalls aus Mangel an bessern und leichtern Transportmitteln. Auf dem ganzen einige vierzig Meilen langen Zwischenraum von der Oder bis zur Weichsel ist keine Chaussée, kein schiffbarer Fluß oder Kanal, der zur See führt. Wie soll also nun hier eine Fabrik-Unternehmung gedeihen, die von aller Verbindung ab-

geschnitten ist. Vier bis fünf Tage dauert es, ehe auf einen Brief von den nächsten größten Städten Nachricht kommt. Ein Tuchfabrikant hat den Wollmarkt zu weit, um sich seine rohen Stoffe von daher zu holen, und um sie selbst aufzukaufen, bedarf es kostspieliger Reisen, da die Wolle nicht in großen Quantitäten angetroffen wird. Die Entfernungen sind zu groß, die Transportmittel zu theuer, denn man ladet hier nur den vierten Theil auf einen Wagen von dem, was man in den westlichen Provinzen aufladet, und daher kann unter jetzigen Verhältnissen ein Fabrikant die Concurrenz anderer Gegenden nicht aushalten. Ich weiß wohl, daß die Bevölkerung der östlichen Provinzen keinen besondern Sinn für industrielle Unternehmungen hat; aber von dieser wird auch die Einführung derselben nicht verlangt. Wäre aber die Gelegenheit günstig, träten nicht Küsten- und Grenzverhältnisse hemmend in den Weg, so würden Fremde sich niederlassen und die Industrie beleben, wie solche bereits den Landbau zu höherm Schwunge gebracht haben. Von Seiten der Regierung ist stets Außerordentliches für das Wohl dieser Provinzen geschehen. Hier finden sich die meisten Kanäle und viele Chausséen. Aber Chausséen können diesen Provinzen nicht aufhelfen, und so grün diese immer sein und bleiben werden, so blank werden die Schienen der Eisenbahnen sein, welche diesen Provinzen die Welt nach Westen öffnen.

Sobald Eisenbahnen in den östlichen Provinzen angelegt sind, werden diese sehr schnell aufblühen. Es herrschen in denselben eigenthümliche Verhältnisse. Bei einem großen Theile der Güter daselbst findet man den besten Acker mit Holz, häufig Buchenholz, bestanden, dagegen den leichtern und geringern zum Felddbau benutzt. Der Grund hierzu mag oft darin liegen,

daß der leichtere Boden weniger Mühe und Aufwand kostet, da die Arbeitskräfte dort nur schwach sind. Schon jetzt ist man hier und da darauf bedacht, dies Verhältniß zu ändern, aber es ist jetzt mit großen Schwierigkeiten verknüpft. Die Ausrottung der Hölzer ist sehr kostbar und liefert augenblicklich gar keinen Ersatz in Gegenden, wo die Kaster Buchenholz zu 20 Sgr. bis 1 Thlr. 5 Sgr. verkauft wird, aber in Quantitäten gar nicht abgesetzt werden kann. Eine Eisenbahn würde diese Unternehmungen sehr erleichtern, indem ohne Kapitalaufwand, allein aus dem Erlös des Holzes, der Grund und Boden urbar gemacht werden könnte und sogar noch ein Ueberschuß für neue Etablissemens übrigbleiben würde. Es ist gar nicht nothwendig, daß deshalb das Holz ausgerottet wird; ein verständiger Landwirth wird das Gleichgewicht durch Schonungen von Kiefern auf den entlegenern und sandigen Feldern wieder herzustellen wissen, welche in 40 bis 50 Jahren schon Holz zu kleinern Bauten, noch früher Brennholz, und in 80 bis 100 Jahren zu größern Bauten liefert und stets einen weit größern Geldertrag gewährt als Buchenholz. Auch könnte das Gleichgewicht der Holz- und Feldfläche durch Einwirkung der Landschaft erhalten werden, wenn sie die Forsten in ihren Laren mit aufnähme.

Manche Artikel in dortigen Gegenden, aus denen der Landwirth in andern einen bedeutenden Ertrag hat, sind ganz unverkäuflich. Dies kommt daher, daß ein jeder besitzt, was zum nothdürftigen Leben gehört, und keiner mehr verbraucht, als er hat. Verlange Niemand eine große Thätigkeit und Arbeitsamkeit in solchen Gegenden, wo, um einen Schritt weiter zu kommen, 10fache Anstrengung nöthig ist. Nur das Gelingen ermuntert und spornet zu steter Thätigkeit an.

Die östlichen preussischen Provinzen sind ganz besonders

geeignet zu industriellen Anlagen, sobald für den nöthigen und schnellen Absatz durch Eisenbahnen gesorgt ist. Der Boden ist dort sehr kulturfähig und würde bei gehöriger Pflege, bei größerer Betriebskraft und größern Mitteln bestimmt das 10fache tragen von dem, was er jetzt hervorbringt, also auch eine weit größere Menschenmasse ernähren können. Einen besonders theuren Preis wird das Getreide dort nie bekommen. Vieh ist in großer Quantität vorhanden und muß andere Länder und große entfernte Städte versorgen. Die Jagd liefert wenig, aber Fische giebt es desto mehr. Die Mitbenutzung einzelner über 100 Morgen enthaltender Seen wird oft für 1 Thlr. jährlich verpachtet, obgleich der Fischreichthum so bedeutend, daß ganze Dorfschaften den Haupttheil ihrer Nahrung aus einem solchen See entnehmen. Holz ist in Ueberfluß vorhanden, und wo es fehlt, da ersetzen große Torfmoore die Stelle desselben. An Baumaterial ist ebenfalls kein Mangel, und man erhält in manchen Gegenden einen Stamm von 40 bis 48 Fuß Länge mit 1 Thlr. 5 bis 20 Sgr. Das Schock Dielen zu 18 bis 25 Thlr., messend 22 bis 24 Fuß Länge und 10 bis 18 Zoll Breite. Eben so billig sind die Ziegelsteine, die man in den meisten Gegenden zwischen 5 bis 7 Thlr. pro mille kaufen kann. Alle rohen Stoffe sind leicht zu beziehen. Oelisaaten bedecken jährlich größere Flächen, Wolle wird in jährlich zunehmenden Quantitäten gewonnen, Flachs ist von vorzüglicher Güte, besonders an den Küsten, wird aber schlecht bearbeitet; Eisen ist sowohl aus Schlesien als aus Schweden leicht zu erhalten. Welcher große Segen müßte für die Provinzen es sein, wenn sich Unternehmer fänden, die auch nur für die hier genannten Urprodukte Fabriken gründeten, um sie veredelt zu versenden, anstatt daß sie jetzt bei schwierigen Absatzwegen oft weit

und wenig lohnend verführt werden müssen. Auch der Einwand fällt weg, daß es dort an geschickten Arbeitern fehlen werde; diese sind, wenn Eisenbahnen jene Gegenden mit den industriereichen andern Provinzen verknüpfen, leicht erlangt. Eben so leicht ist es dann, Leute von dort in große auswärtige Fabriken zu senden und sie anternen zu lassen. Ueberdem haben die Menschen jetzt eine größere Beweglichkeit als sonst, und wo reell etwas zu verdienen ist, da laufen geschickte Arbeiter von selbst zu. Keinen Provinzen sind daher die Eisenbahnen so zu wünschen, als den östlichen, namentlich Pommern, Posen, Ost- und Westpreußen, und die Folgen davon würden ungeheuer und segensbringend für sie selbst und für den Staat sein. Aber nicht nur zu wünschen sind sie diesen Provinzen, sondern sie sind dringend nöthig, um dieselben, besonders Ostpreußen, das wie ein Keil zwischen der wenig befahrenen Ostsee und den russischen Provinzen eingezwängt ist, durch Abzugswege nach dem Innern von der drückenden Lage, in welche sie die harte und strenge Handelsperre Rußlands versetzt, zu befreien.

Die interessanteste von allen Bahnen für Preußen ist unstreitig die schlesische. Sie öffnet eine ganz neue Welt und giebt Preußens Handel und Verkehr eine ganz neue Richtung und eine ganz neue Gestalt. Der erste Schritt über die Grenze eröffnet nicht nur Preußen eine zweite Aussicht nach den österreichischen Provinzen und dem südlichen Schauplatz des Welthandels, sondern er öffnet auch den bequemsten Zugang jener Länder und den einzigen Ungarns zu den preussischen Provinzen und dem Norden von Europa. Unermesslich sind die an verschiedene Orte vertheilten Reichthümer Ungarns, die aber alle noch schlafen und ihr Erwachen von der größern Thätigkeit und der Geistesmobilität derjenigen, die sie beherrschen, erharren. Die preussi-

schen Provinzen werden viele ihnen mangelnden Erzeugnisse sehr billig von dort beziehen können, und die dort gesteigerten Bedürfnisse werden wieder viele Produkte aus Preußen unentbehrlich machen. Dies muß einen noch nicht gekannten großen Tauschverkehr zur Folge haben. Von Seiten Oesterreichs sind durch Ausführung der Ferdinands-Nordbahn von der Donau nach Galizien die ersten Schritte zu der nähern Verbindung dieser beiden Reiche bereits geschehen, wenn man mit dieser Bahn auch vorläufig andere Zwecke beabsichtigt; es fehlt also nur ein Entgegenkommen von Seiten Preußens. Außer dem dadurch erweckten Verkehr mit den angrenzenden Staaten würde die mittelbare Verbindung mit der Donau, dem schwarzen und mittelländischen Meere und die Anknüpfung von Handelsverbindungen mit den Haupthandelsplätzen der Erde erlangt. Durch dieses vorgeschlagene Eisenbahnsystem würden besonders für Breslau, Berlin, Frankfurt, Stettin, Posen, Bromberg, Danzig und Königsberg glänzende Aussichten eröffnet werden. Die Gewerbsproduktionen Schlesiens sind sehr bedeutend und das Fabrikwesen sehr im Aufblühen; dies letztere wird sehr begünstigt werden, wenn der Handel nach Galizien, der jetzt schon bedeutend ist, durch Eisenbahnen erleichtert wird, und die Waaren für Schlesien, die jetzt über Hamburg und Berlin eingehen, von Wien und Triest aus bezogen werden können. Der Handel Breslau's ist jetzt schon sehr umfassend und die Zufuhr beträgt auf der Oder jährlich circa 300,000 Ctnr. Waaren. Der Handel mit Sachsen hat seit dem Zollverbände sehr zugenommen, dagegen aber der mit Rußland und durch Rußland mit China, wegen der Grenzsperrre dieses Reichs, gänzlich aufgehört.

Es fällt in die Augen, daß durch die schlesische Eisenbahn, so wie durch die Bahn von Breslau über Posen nach

Danzig und nach Königsberg die östlichen Provinzen mit in den allgemeinen Verkehr hineingezogen, und daß der Handel dieser Provinzen, der sich bisher passiv erhalten mußte, activ werden würde. Diese Gegenden sind arm und können dem Staate wenig einbringen; es würde sich aber auch hier die Gewerbsthätigkeit erfreulich entwickeln, sobald schnelle Transportmittel und leichte Absatzwege vorhanden wären. Es sind in den östlichen Provinzen alle Elemente einer blühenden Industrie vorhanden und Eisenbahnen würden viele reiche Kapitalisten anlocken, um hier für ihren Ueberfluß Unterkunft zu suchen, weil alsdann der Speculation dort ein weit größeres Feld offen stände, als irgend wo.

Das Projekt einer Berlin = sächsischen Eisenbahn in der Richtung auf Riesa und zum Anschluß an die Leipzig = Dresdener Eisenbahn hat durch die Ansichten, daß sie dem Staate Nachtheile zuziehe, bald sein Grab gefunden. Nicht zu leugnen ist, daß aber auch diese Bahn einen bedeutenden Nutzen gewährt haben würde, vorausgesetzt, daß auch die erzgebirgische Bahn ausgeführt worden wäre und ein Anschluß von dieser von Bayern aus stattgefunden hätte. Man würde also vermittelst dieser Bahn eine Verbindung mit Nürnberg und Augsburg bekommen haben. Da die Gewerbsindustrie in Berlin seit einigen Jahren einen außerordentlichen Aufschwung genommen und bei seinen großen Mitteln die Concurrnz des Erzgebirges nicht zu fürchten hat, so wären nur die Vortheile einer Verbindung mit Süddeutschland in Anschlag zu bringen gewesen. Noch mehr würden diese Vortheile hervorgetreten sein, wenn die Eisenbahn von Magdeburg nach Leipzig nicht zur Ausführung gekommen wäre. Leipzig ist nur daran gelegen, mit Hamburg in nähere und leichtere Verbindung zu kommen. Alles, was nun Leipzig

für seinen Weltmarkt und für Sachsen von Hamburg bezieht, wird durch die Bahn von Magdeburg nach Leipzig neben weg von Preußen geleitet und berührt nur einen kleinen Strich von einer seiner Provinzen. Dahingegen hätte sich dieser Verkehr bei einer Eisenbahnverbindung Berlins mit Riesa und Hamburg über Berlin eingerichtet und wäre so durch das Herz von Preußen geführt worden. Magdeburg auf der großen Eisenbahnlinie vom Rheine, und bei seiner Flussverbindung mit Hamburg würde seinen Plaghandel erhalten und erweitert haben, den es jetzt Gefahr läuft zu verlieren. Ob ein größerer Expeditionshandel in Zukunft diesen Nachtheil aufwiegen wird, muß in Frage gestellt werden, wenigstens ist in dieser Beziehung eine thüringsche Bahn mit weiterer Fortsetzung, besonders für die Zukunft, von noch weit größerer Wichtigkeit für Magdeburg als jene Magdeburg-Leipziger.

So wichtig auch eine thüringsche Bahn von Halle nach Erfurt mit weiterer Verbindung mit Frankfurt und Cassel ist, und diese Bahn besonders dem politischen und militärischen Interesse entspricht, so ist doch wohl zu überlegen und zu prüfen, welche Folgen eine solche Bahn in Verbindung einer Magdeburg-Leipziger, ganz besonders in Absicht des Stückes von Halle nach Leipzig hervorbringen könne.

Leipzig ist ein der wichtigsten Handelsorte von Europa. Seine Hauptverbindungen sind im Westen und Nordosten, daher auch sein Hauptverkehr auf den Straßen in dieser Richtung sich bewegt. Mit Ausnahme eines Postcourses von Frankfurt über Erfurt und Naumburg nach Leipzig vereinigen sich alle Posten in Halle, so wie alle Straßen vom Rhein, von Braunschweig und von Magdeburg, auf denen die Waarenzüge nach Leipzig gehen, sich bei diesem Orte concentriren. Sobald eine

Eisenbahn nach Frankfurt von Halle aus ausgeführt wird, so wird auch der Verkehr, der bis jetzt über Naumburg bestanden hat, ebenfalls über Halle gelenkt, und von Norden, Westen und Südwesten findet dann der einzige Zugang zu Leipzig über Halle statt, insofern andere gewöhnliche Straßen neben Eisenbahnen für den großen Verkehr unbenutzt bleiben. Sobald nun eine Eisenbahn-Verbindung von Halle aus nach dem Rheine stattfindet, desgleichen nach Magdeburg, so ist es natürlich, daß der Handel dieses bedeutenden Ortes dadurch eine mächtige Stütze bekommen, daß er eine noch größere Anziehungskraft, als er schon jetzt hat, und der durch die Aufnahme Sachsens in den Zollverein schon sehr verstärkt worden ist, für alle handeltreibende Nationen erhalten muß. Was nun von hieraus weiter verbreitet wird, verliert sich durch Sachsen und geht von hier aus in Preußen, in Oesterreich, in Baiern und in andere Länder über. Eine Eisenbahn aus Sachsen nach Breslau oder von Dresden nach Prag, wenn sie auch jetzt noch im weitem Felde sein mag, wie alle, an denen noch nicht Hand gelegt ist, wird dieser Richtung des Handels einen um so größern Nachdruck geben, und nach und nach wird sich durch Sachsen eine große Haupthandelsstraße von Westen und Nordwesten nach Südosten Deutschlands bilden, die alle übrigen Richtungen verdunkelt und andere Länder wie Preußen, das schon wegen seiner etwas nördlichen Lage dem Mittelpunkte Deutschlands entrückt ist, ganz zur Seite läßt. Es würde dann sehr schwer werden, einem preussisch-hannoverschen Eisenbahnsystem den großen Einfluß auf das Land und den Welthandel zu geben, den es mit sorgfältiger Berücksichtigung seiner Anschlußbahnen unbedingt erlangen muß. Es könnte kommen, daß eine Bahn von Berlin nach Riesa ein fühlbares Bedürfnis würde, um sich

der

der großen durch Sachsen führenden Handelsstraße anzuschließen.

Bei der außerordentlichen Wichtigkeit, die die Eisenbahnen auf den Zustand des Handels wie auf das Schicksal des Landes haben müssen, sollte die Staatsregierung nie ein Projekt für eine größere Eisenbahn genehmigen, das nicht in Verbindung mit einem vollständigen Eisenbahnsystem ist. Der Einfluß von Privaten sollte gar nicht gestattet werden; die Regierung muß sich der Ermittlung der großen Eisenbahnlinien selbst unterziehen und ein vollständiges System vorzeichnen. Für sie können nur dreierlei Hauptzwecke entscheiden, entweder:

- 1) durch ein Eisenbahnsystem die politische und militairische Macht zu vergrößern und zu befestigen, oder
- 2) durch ein Eisenbahnsystem dem Staate einen Einfluß auf den Welthandel zu verschaffen, wie überhaupt seinen Handelsumfang oder seine Handelswichtigkeit zu erhöhen, oder
- 3) durch ein Eisenbahnsystem den innern Verkehr zu heben, Ackerbau und Industrie zu unterstützen und die Wohlfahrt des Landes zu begründen.

Eine weise Regierung wird ein Eisenbahnsystem zu entwerfen wissen, das möglichst alle 3 Zwecke vereinigt.

In Absicht dieser drei höhern und eigentlichen Zwecke bei Anlage von Eisenbahnen fällt auch die Einwendung weg, die man schon von höher gestellten Männern gehört hat, daß die Eisenbahnen für Deutschland noch nicht an der Zeit seien. Es kann hier nicht in Betracht gezogen werden, ob der Verkehr schon so bedeutend ist, daß die Eisenbahnen Bedürfniß geworden sind. Es kann nicht davon die Rede sein, ob die Eisen-

bahnen gut oder schlecht rentiren, es kann immer nur gefragt werden, ob obige drei Zwecke durch die Eisenbahnen erreicht werden. Kann diese Frage nicht verneint werden, dann sind auch Eisenbahnen bei uns an der Zeit, so gut wie in Frankreich, England und Amerika.

Daß Eisenbahnen zu Verproviantirung von Festungen und für Zuführen der Armeen von außerordentlicher Wichtigkeit sein werden, wird Niemand bezweifeln. Man ist sehr darauf bedacht, die Locomotiven stärker und sicherer zu machen und bauet zu diesem Behufe davon in England zu 7 Fuß breiter Spurweite, wobei Maschinen von größerer Kraft angebracht werden können, so daß man mit solchen Locomotiven 7 deutsche Meilen in der Stunde zurücklegt. Es leuchtet ein, daß so breite Wagen fast gar keinen Schwankungen ausgesetzt sind, und daher auch die Gefahren weit geringer sein müssen.

Was den zweiten Punkt betrifft, so habe ich mich bemüht, das darauf Bezügliche näher auseinander zu setzen. In Absicht des dritten Punktes, ob die Eisenbahnen einen so mächtigen Einfluß auf die Wohlfahrt des Landes haben werden, herrschen verschiedene Ansichten. Schon die Geschichte giebt uns hierüber vollständigen Aufschluß. Alle neuen Niederlassungen geschahen, und geschehen da, wo der gegenseitige Verkehr erleichtert und begünstigt wurde. Ueberall wurden deshalb die Ufer der Flüsse und Meeresküsten zuerst angebaut, und die Länder und Städte an denselben schwangen sich schnell zu hoher Blüthe und hohem Wohlstande empor. Von den Meeresküsten ging man längs der Flüsse immer tiefer in das Land hinein, so weit ihre Beschiebung möglich war, und diese bildeten daher gleichsam die Fäden, an welche die Wohnungen der Menschen

sich reiheten; was dazwischen lag, erlangte durch beschwerliche Landverbindung spärlichen Zusammenhang und konnte nie zu dem Flor gelangen, wie die durch Küsten- und Flußschiffahrt begünstigten Länder. Ueberall und in jedem Staate findet man Bevölkerung, Kultur und Reichthum, selbst bei sonst gleichen Verhältnissen, verschieden verbreitet und stets in dem Maße, wie die Transportmittel vorhanden, und durch diese der gegenseitige Verkehr erleichtert wird.

Auch die eigne Erfahrung und Wahrnehmung zeigt uns dies. Alle Staaten, die günstig an Meeren gelegen, das Innere durch Kanäle in guten Zusammenhang und Verbindung gebracht haben, sind andern bei gleich günstiger Lage in der Kultur und Industrie weit voran, und unter der Bevölkerung herrscht größerer Wohlstand. Es ist also wohl ganz unbezweifelt, daß die Eisenbahnen bei uns außerordentliche Resultate liefern werden.

Man hört öfters die Ansicht: Kanäle und Chausseen bereicherten eine Gegend, Eisenbahnen könnten dies nicht bewirken, die Beförderung auf denselben sei zu schnell, sie führe fliegend durchs Land. Diese Ansicht beruht jedoch auf einer nicht ganz klaren Vorstellung von der eigentlichen Natur eines Eisenbahn-Transports. Eine Eisenbahn ist vergleichbar mit einem Flusse, ohne dessen Nachtheile, auf welchem Schiffe in ewiger, rastloser Geschäftigkeit hin und her eilen, von einem Punkt zum andern, auf beiden Ufern zugleich anlegend, kurz sich verweilend, aber stets bereit, aufzunehmen, fortzuschaffen und wieder von anderwärts zuzuführen. Jeden Ort, wo sie anlegen, machen sie zu einem Hafen, wo im Winter wie im Sommer gleich großartige Geschäfte betrieben werden können. Das Ge-

schäft kann mit Ruhe und Muße abgemacht, und was in dieser Stunde versäumt, in nächster wieder nachgeholt werden, während in jetzigen Verhältnissen ein ganzer Tag oder die Zeit bis zu einer ungewissen Gelegenheit hingeht. Wenn 10 Gastwirthe bei dieser Einrichtung verlieren, so gewinnen 1000 Menschen, weil sie nicht nöthig haben, auf mühsamer Reise ihr Geld bei jenen zu verzehren. An die Anhaltepunkte nun werden die Menschen eilen, um von hier an den Geschäften der Welt Theil zu nehmen; neue Ansiedelungen, neue Etablissemments werden entstehen, neue Fabrikanlagen gegründet werden; Handel und Gewerbe werden an solchen Punkten eine größere Ausdehnung bekommen, bestehende Orte werden größer und wohlhabender werden und viele neu entstehen, von denen man zuvor keine Ahnung hatte. Von dieser Seite betrachtet wird Niemand etwas störendes, sondern etwas segensbringendes in dem schnellen Transport erkennen.

Um die Behauptung näher zu begründen, daß vorzugsweise Preußen so beschaffen ist, daß die Eisenbahnen ungewöhnlich günstige Resultate hervorbringen müssen, führe ich Folgendes an:

Selten ist ein Staat im Verhältniß seiner Größe aus so weitausgedehnten und verschiedenartigen Länderteilen zusammengesetzt, als der preussische. Es kann also nichts wichtiger sein, als diese Theile in größeren Zusammenhang zu bringen. Jede Provinz hat ihre eigenthümlichen Produkte und einen großen Theil überflüssig, so daß unter allen Provinzen ein Austausch und Wechselverkehr der Naturprodukte stattfindet, wo der Transport durch Wasserverbindung möglich wird. Eben so verhält es sich mit den gewerblichen Produktionen, deren jede

Provinz ihr Eigenthümliches liefert. Da nun aber die Communicationsmittel spärlich vorhanden, die Verbindungen nur auf langen, viele Tagereisen erfordernden Wegen stattfinden können, so werden die Waaren für weitere Transporte zu sehr vertheuert, und deshalb beschränkt sich der Absatz in den meisten Gegenden auf den nächsten Umkreis. Der Gutsbesitzer oder Fabrikant, der in der abgelegensten Gegend ist, wird plötzlich in eine andere Welt versetzt, wird eine Eisenbahn bis zu seinem Wohnsitz geführt. Jetzt sieht er sich in leichter Verbindung mit einem Hafen, mit einem größern Fabrikort, mit einem großen Handelsplatz. Sein bisheriges mühevolleres Treiben hat aufgehört, denn seine Gedanken sind nicht mehr auf so enge Grenzen beschränkt, der Geist wird bis auf die entferntesten Punkte geführt, und das, was sein Geist erfindet, was sein Calcul als nützlich und richtig auffindet, was er sich wünscht, es ist jetzt nicht mehr Phantasie, er hat die Wirklichkeit vor Augen. Diese Ueberzeugung strengt zu größerer Thätigkeit ihn an, einen immer größern Umfang gewinnt sein Geschäftskreis, glückliches Gelingen, ermuthigt ihn zu neuen Unternehmungen, und diese bringen ihm Lebenswohlfaht und Glück. Diese Mobilität des Geistes wird aber nicht bei dem Einzelnen, sie wird bei der ganzen Masse geweckt; aus dem Mühlrad ähnlichen Treiben wird ein von regem Geiste beseeltes, thatkräftiges Wirken.

Meine Behauptungen werden um so gerechtfertigter erscheinen, wenn man berücksichtigt, daß ohnehin das deutsche, vorzugsweise das preussische Volk zu den fleißigsten und betriebfamsten der Erde gehört, was seinen Grund in der physischen Beschaffenheit seines Landes hat. Alle zu dem Staate gehörenden Länder besitzen einen großen Reichthum von Naturerzeug-

nissen. Obwohl der Boden fruchtbar ist, so ist er es doch nicht in einem so hohen Grade, daß die Bewohner der Trägheit, Sorglosigkeit und üppigen Ruhe sich überlassen dürfen; alles muß der Erde durch Mühe und Anstrengung abgewonnen werden. Auf der andern Seite ist aber der Boden von der Art, daß er Fleiß und Ausdauer nicht unbelohnt läßt. Fleiß, Anstrengung und Ausdauer mußten also die Grundzüge des deutschen Charakters werden. Die Kultur blieb daher nicht auf einem Flecke stehen; der deutsche Sinn begnügte sich nicht, den Acker zu pflügen, zu säen, zu ärndten und selbstgemachte Kleider zu tragen, man veredelte die Urprodukte, immer darauf sinnend, höhern Nutzen zu erzielen und zu erwerben, und so fortschreitend entfaltete sich die Gewerbsindustrie zu einer immer schönern Blüthe. Sollte ein solches Volk die Wohlthat besserer Transportmittel nicht zu nützen, nicht zu würdigen wissen? Eisenbahnen werden in unserm Volke einen großen Impuls geben, sie werden im deutschen Sinne die Eigenschaft erwecken, die ihm fehlt: Mobilität; aber der ruhige, ernste deutsche Sinn wird stets die Wage halten. Die Eisenbahnen, das fühlt er, werden nur des Thätigen und Fleißigen Wohlstand erhöhen, die Menschheit aber der Mühseligkeiten des Lebens nicht überheben; wir werden dadurch unter keine andern Sterne versetzt.

Es ist vielfach die Frage aufgeworfen worden, ob es besser sei, daß der Staat die Eisenbahnen baue, oder die Ausführung Privatgesellschaften überlassen werde. Wenn man dabei besonders den preussischen Staat im Auge hat, so kann man darüber nicht lange im Zweifel sein. Der Hauptzweck der Privaten bei Gründung einer Actien-Gesellschaft für eine Eisenbahn ist die Anlegung von Kapitalien zu einem guten Zinsfuß, und die Repräsentanten der Gesellschaft verfahren als rechtliche Männer, wenn sie dieses Ziel mit aller Anstrengung zu erreichen streben. Der Staat und das Publikum kann diesen Zweck nur als Nebensache betrachten, und die Interessen beider stehen häufig mit denen der Gesellschaft ganz im Widerspruche, und es ist daher des Staates Pflicht, seine und die des Publikums zu wahren. Soll dies aber vollständig erreicht werden, so treten nothwendig für die Gesellschaften so große Beschränkungen ein, daß es keiter Privatunternehmung mehr ähnlich sieht, und auf der andern Seitebürdet sich die Staatsregierung durch die stete Controлле eine noch weit größere Last auf, als wenn sie die Ausführung der Bahnen selbst übernimmt. Denn mögen sich die Bedingungen und Clauseln nach allen Richtungen hin erstrecken, so ist es doch nicht möglich, in einer so neuen Sache, von deren Folgen man noch keine klare Vorstellung haben kann, allen Fällen vorzubeugen, die zu Verwickelungen Veranlassung geben könnten.

Abgesehen davon, sind Eisenbahnen Unternehmungen, durch Privatleute ausgeführt, Institute, die dem monarchischen Princip nicht anpassend sind. Ein ganz anderes ist es in England und Nordamerika; diese Länder eignen sich vermöge der Form ihrer Verfassung noch am meisten zu solchen, und die Erfahrungen, die man darin zu machen Gelegenheit hatte, geben der Regierung einen Maasstab für ihr Verhalten. Dennoch gelangt man auch dort immer mehr zu der Ansicht, daß es höchst nothwendig sei, Eisenbahnen auf Rechnung des Staats zu bauen, um nicht ein neues, wenn auch durch Bedingungen gelähmtes, doch immer noch mächtiges und lästiges Monopol im Staate aufkommen zu lassen.

Viele behaupten, die Privaten bauen billiger; ich behaupte, daß der Staat viel billiger baue. Wenn man seinen Blick auf die schon bestehenden Actiengesellschaften wirft, so wird man sich überzeugen, daß man in Deutschland, namentlich im nördlichen, das eigentliche Wesen einer Actienunternehmung gar nicht kennt oder nicht kennen will. An der Spitze einer solchen Unternehmung müssen die Actionaire selbst stehen, d. h. bei jedem einigermaßen wichtigen Falle müssen diese in einer Generalversammlung entscheiden. Der Ausschuß oder der Verwaltungsrath ist nichts anderes als der Bevollmächtigte der Actionaire; seine Schritte sollten ihm von diesen genau vorgezeichnet, seine Funktionen, wenn er nicht verantwortlich ist, in enge Grenzen eingeschränkt sein. Das Direktorium kann nur als die ausübende, im Solde der Actionaire stehende Behörde betrachtet werden. Findet man nun bei den bestehenden Actiengesellschaften eine einzige Spur hiervon? Fast überall das Gegentheil, oft ein willkürliches Verfahren, ohne Rücksicht auf die eigent-

lichen Interessen der Actionaire. Häufig sind auch die Kostenanschläge mit großer Leichtfertigkeit entworfen, so daß sie oft nicht einmal eine ungefähre Norm geben.

Der Deutsche ist überhaupt nicht dazu aufgelegt, sich öffentlich, z. B. in einer Generalversammlung auszusprechen; er fühlt die Mängel und ist darüber unzufrieden, aber schweigt, erkennend: daß er doch nichts ausrichten würde. Auch bei der Wahl der die Unternehmung leitenden Personen verfährt man nach eigenthümlichen Grundsätzen. Man sieht an der Spitze der Unternehmungen entweder Banquiers, Kaufleute oder Beamte. Das Geschäft eines Banquiers ist aber von der Art, daß er keinen einzigen Augenblick des Tages den Gedanken davon abwenden darf, wenn er es nicht vernachlässigen will. Mit dem Kaufmanne verhält es sich ebenso. Was nun den Beamten anbetrifft, so hört man allgemein, daß er schon von Amtswegen mit so vielen Geschäften überhäuft ist, daß er diesen, um sie gewissenhaft zu beforgen, seine ganze Thätigkeit widmen muß. Mithin können alle drei nur die Mußestunden zur Betreibung der Eisenbahn-Geschäfte verwenden. Sie können also die ganzen Eisenbahn-Angelegenheiten nur als Nebensache betrachten. Dennoch steht fest, daß zur Leitung der Geschäfte, die technischen mit eingerechnet, keine gelehrten Kenntnisse nothwendig sind, und ein gesunder praktischer Sinn jenen weit vorzuziehen ist, daß aber die ganze Thätigkeit der an der Spitze stehenden erfordert wird, so daß sie sich, wollen sie ihre Funktionen gewissenhaft erfüllen, mit keinem andern Gegenstande beschäftigen dürfen.

Man ist gar zu häufig von der Idee eingenommen, daß nur bei der Vielheit Verstand sei, deshalb wird eine große Zahl

von Beamten und Dirigenten angestellt, dadurch die Kosten vermehrt, die Uneinigkeit befördert und das wohlthätige Zusammenwirken zu einem Ziele verhindert. Erhalten die Direktoren gar kein Gehalt, wie bei der Berlin-Potsdamer Bahn, so fällt der Tadel wegen der Kosten zwar weg, es kommt aber leicht der Uebelstand zu dem eben geschilderten hinzu, daß dadurch das Interesse für das Unternehmen geschwächt wird. Auch die Art und Weise, wie man die Techniker anstellt, kann nicht immer gebilligt werden. Es ist ihnen gewöhnlich ein zu freies Walten und Schalten gestattet. Dagegen übernehmen sie keine Garantie weder für die Solidität, noch für den ungestörten raschen Fortgang des Baues, noch in Absicht der Dauer desselben. Oft hat es das Ansehen, als sei das hohe Gehalt eine Prämie für die möglich längste Dauer des Baues. Diese Verhältnisse findet man in England, in Frankreich, zum Theil auch in Deutschland. Die Methode, die Erdarbeiten in Verding zu geben, hat wenig gute Seiten. Die Sicherheit, die es gewährt, ist nur scheinbar. Steht der Entrepreneur sich gut, so könnten für den Verdienst desselben Aufseher angestellt und die Arbeiten selbst eben so billig, als sie dem erstern zu stehen kommen, hergestellt werden. Kommt der Unternehmer nicht aus, so fällt die Ausführung doch wieder der Gesellschaft zur Last. Jedenfalls wird durch Verding der Bau verzögert, indem der Unternehmer sich jedenfalls den längsten Termin ausbedingen wird. Versäumt er aber auch diesen Termin, so giebt er wohl eine Conventionalstrafe, diese kann aber dem Actionair keinen Ersatz geben für den längern Aufschub der Eröffnung der Bahn. Es beweist immer eine größeres Vertrauen einflößende Sicherheit, Kraft und Energie von Seiten der Bau-Beamten,

wenn der Bau von ihnen selbst geleitet und für Rechnung der Gesellschaft ausgeführt wird.

Aus alle diesem leuchtet ein, daß eine Privatgesellschaft stets sehr theuer bauen wird, dagegen der Staat, da ihm ein großes, für alle Branchen der Eisenbahn-Administration eingehobenes und erfahres Personal zu Gebote steht, und dabei die Administration auf die einfachste Weise einrichten kann, sehr viel billiger.

Der Staat, wenn er selbst baut, erspart sich eine große Last und vermeidet eine Menge Reibungen und Collisionen, denen er, wenn er die Eisenbahnen von Privaten ausführen läßt, unaufhörlich ausgesetzt sein wird. Privatgesellschaften werden diejenigen Eisenbahnen bauen, welche die wenigsten Kosten verursachen und die größte Rente versprechen; es wird also ein zerrissenes Ganze werden, und an die Ausführung eines Eisenbahnsystems ist gar nicht zu denken, manche Provinzen werden nie eine Eisenbahn zu sehen bekommen. Schon aus diesem Grunde sollte der Staat alle sonstigen Rücksichten fallen lassen und die Eisenbahnen selbst bauen. Denn es giebt außerdem nur eine Art und Weise, diese Nachtheile bei Privatgesellschaften zu vermeiden, indem eine einzige Gesellschaft die Ausführung des ganzen Eisenbahnsystems übernimmt. Dann aber müßte der Staat ein Minimum der Zinsen 4% garantiren. Die Actien müßten nach Bedarf ausgegeben werden, ihr Nominalwerth höchstens 50 Thlr. sein, keine Ratenzahlungen stattfinden und den Actien Coupons zu halbjährigen Zinszahlungen beigegeben werden. Wenn mehr als 4 pro Ct. einkommt, werden gewisse Procente zu einem Reservefonds zurückgelegt, dessen etwaige

spätere Ueberschüsse an die Actionaire vertheilt werden. Alle  
 übrigen Ueberschüsse über die zum Reseruefonds verwandte  
 Summe fallen in einen Amortisationsfonds, mit dem die Actien  
 amortisirt werden, so daß der Amortisationsfonds alle zwei  
 Jahre zu diesem Behufe geleert wird. Die Amortisation ge-  
 schieht vornehmlich Verloosung. Um bei den Actionairen das  
 Interesse für dieses Unternehmen zu erhöhen, werden die Actien,  
 die das Loos betrifft, mit steigendem Aufgelde ausbezahlt, der-  
 gestalt, daß bei der ersten Verloosung 51 Thlr., bei der zweiten  
 52 Thlr. u. s. w. für eine Actie, jedesmal 2 pro Ct. mehr,  
 als bei der letzten Verloosung gezahlt wird. Auf diese Weise  
 würde der Actionair in 50 Jahren das Doppelte, zugleich den  
 höchsten Werth seines angelegten Kapitals zurück erhalten. Es  
 ist nothwendig, daß die Statuten vorher von einigen das all-  
 gemeine Interesse fördernden Männern entworfen, mit der Re-  
 gierung diese und alle Bedingungen verabredet und festgestellt  
 und erst wenn das Ganze reif, dem Publikum auf Grund die-  
 ser Bedingungen die gelegentliche Betheiligung für die Summe,  
 die gerade für die in Angriff genommenen Strecken erforderlich  
 ist, freigestellt werden. Einer näheren Beleuchtung über die Men-  
 tabilität der Bahn bedarf es nicht unter diesen Verhältnissen,  
 und das ganze Unternehmen bekommt dadurch eine solide Basis.  
 Es versteht sich, daß die Regierung bei dieser Art Ausführung  
 den Haupteinfluß auf die Administration behalten müßte.

Unbedingt muß dieser Einfluß bei jeder Art von Ausfüh-  
 rung, in Absicht der nähern Richtung, der Regierung einge-  
 räumt werden. Die Regierung hatte unbezweifelt das Recht, der  
 Berlin = sächsischen Bahn eine andere Richtung zu geben, als die  
 ursprüngliche, so wie sie es hat, die jetzt projectirte Bahn von

Berlin nach Cöthen, in eine Potsdam = Magdeburger umzuwandeln, sobald sich mit dieser größere Vortheile vereinigen lassen, als mit der andern. Nur die Actionaire könnten bei dieser Umänderung beeinträchtigt werden, die Comité = Mitglieder nicht, wenigstens immer nur, wenn sie auch zufällig Actionbesitzer waren, als solche. Ihnen waren durch die Genehmigung zur Bildung einer Actien = Eisenbahngesellschaft nicht die geringsten Vortheile zugesichert, konnten also nie eine Entschädigung ansprechen, im Fall die Kaiser Bahn nicht die Concession erhielt und nicht ausgeführt werden dürfte. Die Potsdam = Magdeburger ist und bleibt die wichtigste für den preussischen Staat, weil sie in gerader Richtung zum Rheine führt, die Hauptstadt des Reiches mit einer der wichtigsten Festungen der Monarchie verbindet und eine gewerbthätige Bevölkerung von über 100,000 Seelen der 4 vornehmsten Städte Potsdam, Brandenburg, Burg und Magdeburg in unmittelbare Berührung bringt. Die Bahn von Berlin nach Cöthen hat außer Luckenwalde und Wittenberg, die kaum 15,000 Einw. zählen, keine bedeutenden Orte. Dann geht die Bahn in fremder Herren Länder und schließt sich dort einem Hamburg = sächsischen Eisenbahncourse an. Die ganze Zwischengegend preussischer Seits ist arm und wenig bevölkert. Es werden auch hier Umbauten bei der Eisenbahn geschehen; ehe aber die Bevölkerung die Höhe erreicht, daß der Zwischenverkehr so lebhaft wird, um überhaupt die berechneten  $8\frac{1}{2}$  pro Ct. Einnahme für die Eisenbahn zu bringen, möchte ein Vierteljahrhundert kaum hinreichend sein. Dagegen wird der weit wohlhabendere und mehr bevölkerte Theil der Mark zwischen Potsdam und Magdeburg, besonders in der Nähe dieses letzteren Ortes, mit den Städten, hauptsächlich wieder mit Magdeburg im regen Verkehr lebend, der Aussicht besserer Transport-

mittel für immer beraubt. Die Bahn von Berlin über Luckenwalde, Wittenberg, Dessau nach Cöthen wird vor der Hand keinem andern Zwecke entsprechen, als der Erleichterung der nach Sachsen Reisenden. Außerdem hat auch Magdeburg dadurch einen großen Nachtheil, daß die Bahn in Cöthen ausmündet, indem Magdeburg ein großer Theil der Geschäfte von Cöthen abgenommen wird.

Da die pecuniären Vortheile für die Actionaire einer Bahn von Potsdam nach Magdeburg zu sehr in die Augen fallen, gegen die, welche von der Bahn über Luckenwalde und Wittenberg zu erwarten sind, so würde, hätte man eine Generalversammlung der Actionaire der Berlin = Riesaer Bahn, entscheiden lassen, sie gewiß für eine Potsdam = Magdeburger Bahn gestimmt haben, selbst wenn sie auch mehr gekostet haben würde.

Man hat große Bedenklichkeiten wegen des Anschlusses an die Potsdam = Berliner Bahn; dies liegt aber darin, daß man zu wenig Rücksicht auf die Lage Potsdams und die Verhältnisse beider Städte zu einander nimmt. Potsdam liegt so, daß es füglich als eine Vorstadt Berlins nach Westen angesehen werden kann, sobald die Eisenbahn beide Orte verbunden hat. Man kann dann von einem Orte zum andern fast in eben der Zeit gelangen, als man bedarf, um Berlin zu durchfahren. Eine Potsdam = sächsische Bahn ist unbedingt besser daran, als eine Berlin = sächsische, d. h. wenn sie in Potsdam ihren Bahnhof hat und nicht in Berlin beginnt, indem sie Berlin behält und Potsdam noch zu bekommt. Den einzigen Vortheil, den die Berlin = Cöthensche Gesellschaft, ohne die Berlin = Potsdamer

zu beeinträchtigen, in Anspruch nehmen könnte, wäre der Mehrtransport, den sie der Bahn zuführt und der ohne sie nicht stattgefunden haben würde. Aber wie ist es möglich, dies auszumitteln? Der Schaden, wenigstens hat die Potsdam-Cöthensche Bahn nicht, wenn sie gar keine Ansprüche auf Entschädigung macht. Bei einer Uebereinkunft zur Benützung der Berlin-Potsdamer Bahn gemeinschaftlich kommt eine oder die andere Bahn, wahrscheinlich die Berlin-Potsdamer, ohnehin ein Stiefkind, zu kurz.

Der Anschluß selbst scheint auch große Schwierigkeiten zu veranlassen, oder wenigstens als solche betrachtet zu werden. Ich kann nicht glauben, daß ein Anschluß durch Potsdam, mittelst eines Schienenwegs mit Pferdebenützung, auch nur die mindesten Schwierigkeiten hat. Es kann z. B. die Einrichtung getroffen werden, daß die durchreisenden Passagiere an dem Berliner Bahnhofe zu Potsdam ihre Billete zur Weiterreise lösen können. In Potsdam angekommen, besteigen sie die dicht neben der Bahn auf einem zweiten Schienenwege aufgestellten Wagen, deren mehrere von verschiedenen Klassen auf sichelförmigen, nach rückwärts gebogenen Ausweichungen bereit stehen. Ein Schienenweg führt über die Brücke und durch die Stadt, auf welchem die besetzten Wagen durch Pferde zum andern, dem Potsdam-Magdeburger Bahnhofe, gefahren werden. Sobald die Plätze besetzt sind, werden sie mit den übrigen vollen Wagen dem zur Abfahrt bereit stehenden Dampfwagen angehängt. Noch einfacher ist es, wenn sämtliche Personen bei dem Berlin-Potsdamer Bahnhofe einsteigen und durch die Stadt gefahren werden. Das Aussteigen kann dagegen für die von Magde-

burg nach Potsdam Reisenden vor dem Brandenburger Thore in Potsdam stattfinden. Potsdam müßte durch diese Einrichtung ungemein gewinnen, und die Gelegenheit, die der Stadt dadurch gegeben wird, daß sie die große Handelsstraße Norddeutschlands berührt, ihren Handel und ihre schon bedeutende Gewerbs-Industrie zu entfalten, würde die Blüthe dieser Stadt außerordentlich befördern.

Alle Bedenklichkeiten, aller Hader, alle Besorgnisse für Umgehungen und Beeinträchtigungen würden plötzlich aufhören, wenn der Staat sich entschlösse, die Eisenbahnen auf eigne Rechnung zu bauen. Keine Anleihe kann gerechtfertigter erscheinen, als die zu solchem Zwecke aufgenommenen. Preußen hat den größten Credit aller Staaten von Europa; dies beweisen der hohe Stand seiner Papiere und die weite Ausbreitung seiner Cassen-Anweisungen. Der Staat darf nur Eisenbahnscheine creiren und diese mit 4 pro Ct. verzinsen, und auch diese Scheine werden dann allgemein beliebt werden. Die Privaten werden nur immer solche Eisenbahnen bauen, die die beste Rente versprechen. Es kann nun wirklich sein, daß die Eisenbahnen sehr gute Dividenden geben. In diesem Falle kann es nicht unterbleiben, da der Ertrag stets unbestimmt bleiben wird, daß diese Papiere stets großen Schwankungen unterworfen sind. Diese werden die Speculationsucht vermehren, und indem eine Masse Geld dabei thätig ist, kann dies den Credit der Staatseffecten erschüttern. Und was der Staat auch dagegen thun mag, er ist nicht fähig, diese Rich-  
tung

zung der Speculation ganz zu unterdrücken, aber er kann sie auf eine solidere Basis zurückführen, wenn er die Gelegenheit abschneidet, wodurch große Schwankungen entstehen können.

Dahin gehört auch, daß keine Ratenzahlungen stattfinden, die jedesmal der Grund zu Coursveränderungen sind. Daher erscheint es viel geeigneter, die Eisenbahnscheine zu vollem Betrage und ihre Zahl stets nach dem Bedarf der in Angriff begriffenen Strecken auszugeben.

Wenn der Staat in der Richtung der Hauptlinien diejenigen Stationen zuerst bauet, welche jetzt schon die frequentesten sind, so läßt es sich kaum bezweifeln, daß der Staat von diesen reichliche Zinsüberschüsse haben wird. Man pflegt andere Länder, wo schon Eisenbahnen existiren, als Norm anzunehmen, und beurtheilt darnach die Frequenz deutscher Eisenbahnen. Es ist aber sehr trüglich, einen solchen Vergleich anzustellen, weil überall andere Verhältnisse stattfinden und man daher leicht falsche Schlüsse macht. In England z. B. sind die Anlagekosten der Eisenbahnen außerordentlich hoch, die Transportkosten auf der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester betragen etwa 67 pro Ct. der Brutto-Einnahme. In Belgien stellen sich die Anlagekosten weit niedriger und die Transportkosten etwa zu 55 pro Ct. der Einnahme, die bei der Nürnberg-Fürther sich bis auf 44 pro Ct. vermindern. Auf der zuerst angeführten Bahn betrug die Vermehrung des Personenverkehrs das 2½fache der Zahl der frühern Reisenden, auf der Bahn von Brüssel nach Antwerpen das 5fache. In England reist man nur in Geschäften, und Sonntagsreisen sind ungewöhnlich. Dagegen werden den deutschen Eisenbahnen durch Vergnügungsreisen und Luftfahrten die größten Einnahmen zufließen. Einen ganz besondern Einfluß auf die Frequenz einer

Bahn hat die gleichmäßige Vertheilung der Bevölkerung. Denn die Erfahrung hat gezeigt, daß die meisten Reisen auf kurze Strecken stattfinden und auf Reisende, welche die ganze Bahn durchreisen, weniger zu rechnen ist. Eben so kann auf die bedeutende Vermehrung des Briefporto's gerechnet werden. In Belgien betrug die Mehreinnahme desselben von 1837 gegen die von 1836 die Summe von 70,000 Thln., obgleich die Einnahme von 1836 schon sehr bedeutend gegen früher zugenommen hatte. Hieraus sieht man, daß die Sorge und Befürchtung der Postverwaltung, durch die Eisenbahnen beeinträchtigt zu werden, grundlos ist.

Man behauptet allgemein, daß die Eisenbahnen in den östlichen Provinzen gar nicht rentiren würden, weil auf den Chaussees dort Gras wüchse und die Posten leer führen. Aber auch dagegen giebt es triftige Gegengründe. Der dortige Zwischenverkehr ist nicht von der Art, daß die Post davon in Anspruch genommen werden kann, weil er aus Reisenden besteht, denen die Post zu theuer ist. Er ist zu den Zeiten, wo die Märkte stattfinden, ziemlich lebhaft. Auf diesen Märkten kommen Menschen aus den entferntesten Gegenden zusammen, und an den Tagen, wo die Nachbarstadt Markt hat, sind die nächsten Städte und Dörfer leer, die Landstraßen und Wege Tag und Nacht belebt. Alle Geschäfte ruhen an diesen Tagen. Die Märkte sind sehr häufig in den dortigen vielen kleinen Städten. Für einen bestimmten Umkreis hat kein Ort den Vorzug, die Tour geht von einem zum andern. Die Viehmärkte besonders sind dort nicht unbedeutend, und wenn der Bauer einen Ochsen oder eine Kuh verkaufen will, so nimmt er seinen ganzen Stall voll mit; wird etwas Ansehnliches geboten, so giebt er das Stück hin, sei es, welches es sei, und zieht auf den nächsten

Markt, um wieder einzukaufen. Bei der Neigung des Volkes, sich auf den Märkten herumzutummeln, bei der großen Handelslust und bei der Gewohnheit, sich dort von weit und breit zusammenzufinden, ist es höchst wahrscheinlich, daß diese Art von Verkehr sich großartiger ausbilden wird, wenn die Eisenbahnen demselben eine so günstige Gelegenheit gewähren. Auch entspricht die Schnelligkeit des Dampfwagens dem Sinne des gemeinen Volks, indem zu selten anders, besonders von den Märkten, als im Galopp gefahren wird. Rechnet man den größern Verkehr, den der Gutsbesitzer und Kaufleute, und den Transport für weitere Entfernungen hinzu, der sich durch die vielen dort unzweifelhaft stattfindenden Niederlassungen von Fabrikanten sehr steigern wird, so läßt es sich nicht bestreiten, daß die Eisenbahnen dort rentiren werden, vielmehr ist es wahrscheinlicher, daß sie, namentlich nach einigen Jahren, einen sehr guten Ertrag gewähren werden.

Auch die Meinung ist durch die Theorie und durch die Erfahrung widerlegt, daß Eisenbahnen und Wassercommunications sich gegenseitig Abbruch thun. Beide werden sich allerdings in den Transport der zu befördernden Gegenstände theilen, aber die jedem Theile zufallenden Gegenstände werden sich vermehren, und deshalb wird der Antheil einer jeden Transportweise gesichert. Es ist sogar unbezweifelt, daß Eisenbahnen und Wasserverbindungen sich gegenseitig unterstützen. Wie in dem wechselseitigen Verkehr werthvolle und minder werthvolle Gegenstände vorkommen, so müssen auch die Transportmittel dafür bestehen, wenn der Verkehr nicht stocken soll. Wenn daher der Landwirth, der Kaufmann, der Fabrikant für die werthvollen zu beziehenden und zu versendenden Gegenstände die Eisenbahnen benutzt, bedarf er dagegen für die geringern

Werth habenden des Wassertransports; denn rohe Stoffe müssen vorhanden sein, wo Landwirthschaft getrieben, wo gehandelt wird und wo Fabriken sind, die deren Veredelung zum Zweck haben. Die Bedürfnisse der Consumenten zerfallen ebenfalls in diese Abstufungen. Ein Theil der zur Consumtion gehörigen Gegenstände werden dem Wassertransport verbleiben, ein großer Theil derselben den Eisenbahnen zufallen, die Zufuhren beider Sorten sich vermehren. Denn es ist natürlich, daß zugleich und an einem Orte mit der Nachfrage nach werthvollen Gegenständen, welche einen theuren Transport aushalten und einen schnelleren nöthig haben, die Nachfrage nach rohern Stoffen, welche einen theuren Transport nicht vertragen und auf deren schnelle Beförderung es nicht ankommt, entsteht.

Wenn der Staat selbst baut, ist er weit unbefangener in Absicht der Wahl der Richtungslinien im Speciellen, als wie es der Fall sein kann, wenn Privaten dazu Vorschläge machen, weil tausenderlei Interessen mitsprechen und oft nur Particular-Vorteile zum Grunde liegen. Schon ein schiffbarer Fluß begründet das Glück einer Stadt und Gegend. Da die Wirkungen einer Eisenbahn aber viel bedeutender sein müssen, so entscheidet die Richtungslinie über das Schicksal vieler Tausenden. Der Staat, der keinen Kanal, keine Chaussée des Vortheils wegen angelegt hat, wird und kann keine Eisenbahnen bauen, um eine hohe Rente zu beziehen; seine Motive können immer nur sein: die politische Macht zu vergrößern, den Verkehr nach Außen und im Innern zu beleben und dadurch die Kultur und Industrie des Landes zu erhöhen. Der Actionair muß allerdings einen höhern Gewinn vor Augen haben, sonst wäre es thöricht, wenn er sein Geld zur Anlage von Eisenbahnen hergeben wollte. Denn mangelt eine gute Dividende, dann findet er

durch nichts dafür Ersatz. Des Staates Nutzen und Vortheil ist sehr vielfach, und eine schlechte Rente wird durch die Vermehrung der politischen Macht und durch die Begründung der Wohlfahrt seiner Unterthanen, also indirekt weit überwogen und ihm ersetzt. Denn je wohlhabender die Bevölkerung, desto mehr müssen die Einnahmen des Staats sich vermehren, desto belohnender muß es sein, zu regieren. Auch befriedigender ist dies; denn wo Reichthum ist, ist auch Aufklärung, und diese schützt am sichersten vor Noth und Verfall. Alle diese Punkte wird der Staat berücksichtigen, falls die Ausführung einer Eisenbahn von Berlin zur Magdeburg = Leipziger in Privathänden bleiben sollte, ehe derselbe die definitive Entscheidung für die Richtung nach Göthen, anstatt der nach Magdeburg erteilt.

Der Staat hat die Verpflichtung übernommen, invalide gewordene Staatsdiener zu versorgen. Diese finden bei den Eisenbahnen eine sehr gute Unterkunft. Die Ausgaben für Gehälter u. dgl., die dadurch den Eisenbahnkassen zur Last fallen, erspart der Staat auf andere Weise durch Pensionen, Bartegeldder u. dgl.; außer dem sind diese Beamten weit billiger, als sie Privatgesellschaften zu stehen kommen, und deshalb kann der Staat auf einen weit höhern Ertrag rechnen. Besonderer Nutzen liegt noch darin, daß der Staat die große Masse Holz, die zu den Eisenbahnen verwandt werden muß, aus seinen eignen Forsten entnehmen kann.

Ein sehr wichtiger Grund für den Staat, die Eisenbahnen auf eigne Rechnung auszuführen, ist, daß er die Richtung des Handels und des Verkehrs ganz in seine Gewalt bekommt. Er kann es einrichten, daß die Transportmittel ganz dem Local anpassend eingerichtet werden; in den östlichen Provinzen mehr dem kleinen Zwischenverkehr und dem Transport von Naturer-

zeugnissen, in Westphalen dem größern Verkehr zwischen Hamburg und Berlin dem Waaren-Transport entsprechend. Auch die Transportpreise können so eingerichtet werden, wie sie den Bedürfnissen der verschiedenen Provinzen gemäß sind. Dadurch kann zugleich dem großen Welthandel eine gewisse Richtung gegeben werden. Wenn die Linie von Hamburg über Berlin und Breslau zur österreichischen Grenze mehr den Austausch der Waaren bezwecken wird, so wird dagegen die Linie von Stettin über Berlin nach dem südwestlichen Deutschlande mehr für den Personenverkehr benutzt werden und darnach ihre Einrichtungen erhalten. Der Staat kann, um Städten und Gegenden, die es bedürfen, durch billige Transportpreise für die Gegenstände ihres Verbrauchs eine Erleichterung zu verschaffen, von reichern Orten einen kleinen Tribut mehr fordern. In allen diesen Freiheiten ist der Staat beschränkt, wenn er nicht selbst Herr der Eisenbahnen ist.

Da alles in unserem Staate eine so schöne Einheit und Harmonie hat, so kann es nur wünschenswerth sein, daß auch dem Verbindungswesen die nöthige Einheit gegeben werde. Dies kann nur dadurch vollständig erreicht werden, wenn der Staat den Bau der Eisenbahnen selbst übernimmt und auf eigne Rechnung ausführt.

In demselben Verlage ist erschienen:

**Bley F. L. Fortschritte und neue Entdeckungen im Gebiete der Chemie und Pharmacie und der damit verbundenen Hilfswissenschaften, für Chemiker, Apotheker etc. A. u. d. T.: Versuch einer wissenschaftlichen Würdigung der Chemie und Pharmacie auf ihrem jetzigen Standpunkte I. IIr Bd. á Bd. 4 Hefte jedes.**

Druckpapier 22½ sgr. (18 gr.)  
Schreibpapier 25 sgr. (20 gr.)  
Velinpapier 1 Rthlr.

---

Das wichtige Gesetz über Einführung kürzerer Verjährungsfristen vom 31. März 1838 für Preußen. Nebst Erläuterung desselben und einer Anweisung über das in dessen Folge zu beobachtende Verfahren für das nicht juristische Publicum, insbesondere aber für Capitalisten, Gewerbetreibende und Geschäftsleute. 2r unveränderter Abdruck. 8. geh. 3¼ sgr.

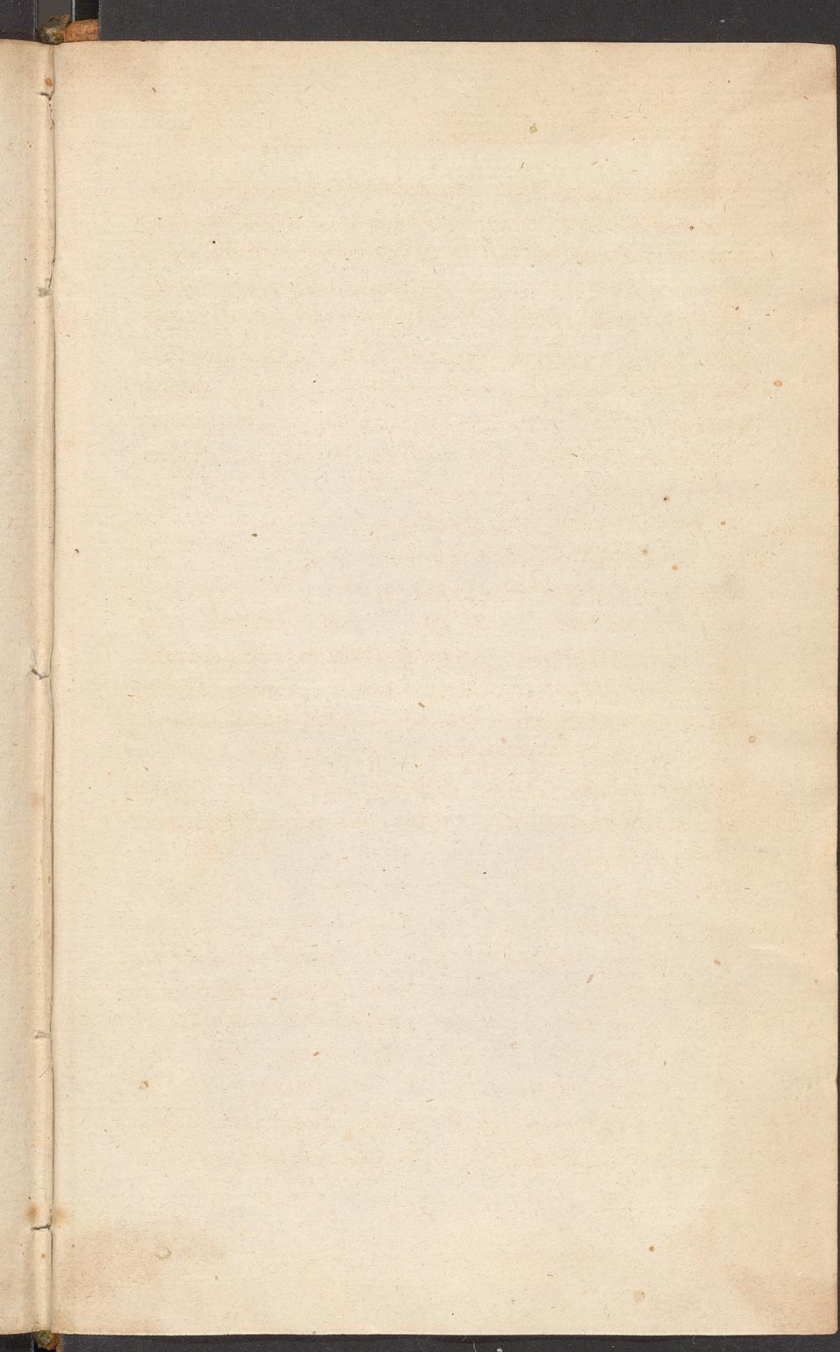
---

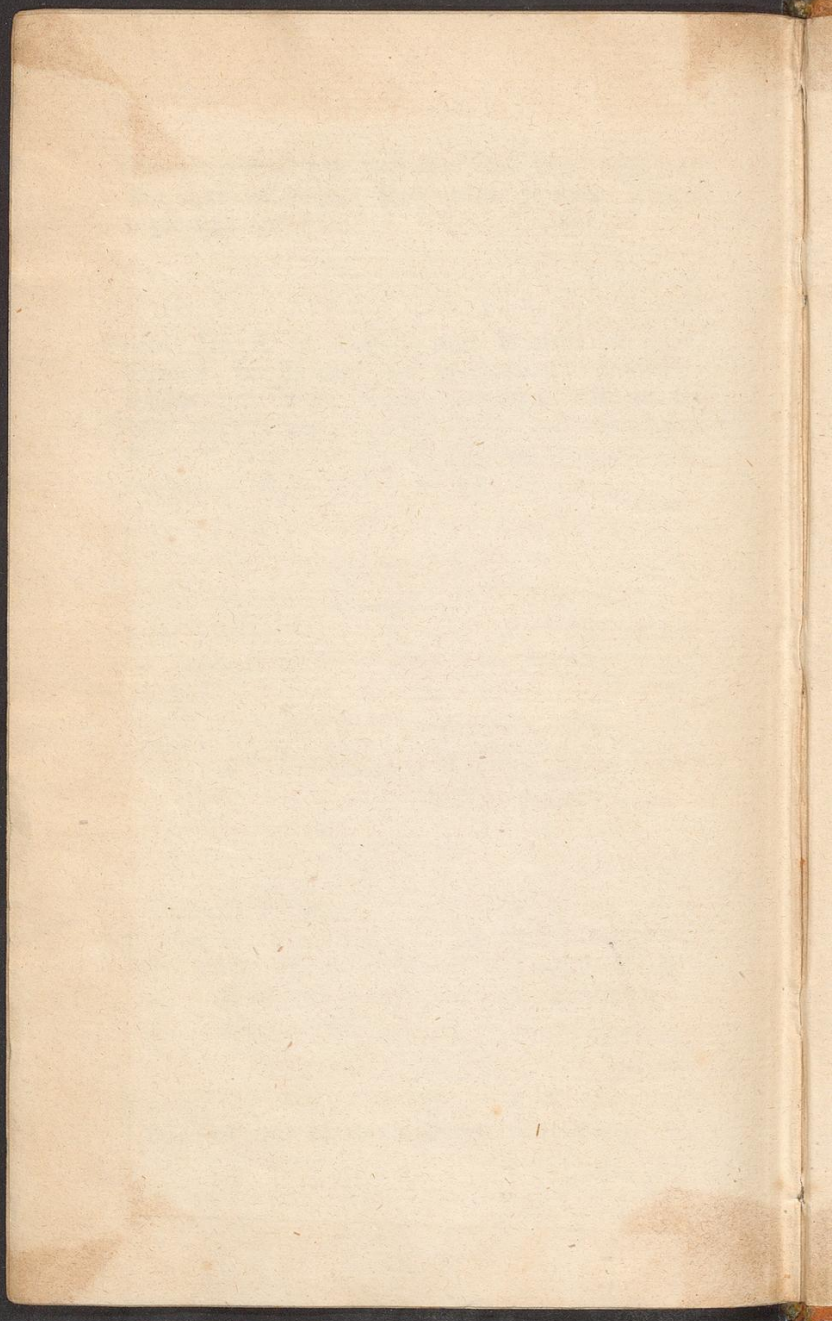
Netto, Dr. F. A. W. 110 geometrische Constructions-Exempel-Tafeln als erste Vorübung zur Gewerbezeichnenkunst für Bürger-, Sonntags- und Gewerbe-Schulen und zur Selbstbelehrung. 1 thlr. 15 sgr.

---

Netto, Dr. F. A. W. Die Farben und ihre Mischungen oder: Das Ein mal Eins der Farben, besonders für









qui

