

Über
ein sächsisches Eisenbahn-System
als Grundlage
eines allgemeinen
deutschen Eisenbahn-Systems

und insbesondere
über die Anlegung einer Eisenbahn

von
Leipzig nach Dresden

Von

Fr. List,

Konsul der Vereinigten Staaten für das Großherzogtum Baden

Leipzig,

A. G. Liebeskind.

1833.

[Transkription und Überführung in aktuelle Rechtschreibung: Ronald Bieber, Januar 2024]

I.

Eingabe

an

die hohen und höchsten Behörden

im Königreich Sachsen.

Ew.¹

nehme ich mir die Freiheit, hiermit den Entwurf zu einem Gesetz für Beförderung der Anlegung von Eisenbahnen im Königreich Sachsen überhaupt und zur Anlegung einer Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig insbesondere zur geneigten Erwägung einzureichen, wobei ich vor allen Dingen gehorsamst bitte, die Form, in welche ich meine Vorschläge eingekleidet habe, nicht missfällig aufzunehmen, sondern geneigtest zu berücksichtigen, dass es nur auf diese Weise möglich ist, so viele Bestimmungen und Vorschriften für komplizierte Geschäfte auf anschaulichste und einleuchtende Weise darzustellen. Aus diesem Grund pflegen in allen Ländern, in welchen große Unternehmungen durch Aktiengesellschaften betrieben werden, die Stifter derselben, indem sie die Erteilung einer „Charte“ nachsuchen, die Entwürfe dazu selbst anzufertigen und durch die Repräsentanten ihres Distriktes der gesetzgebenden Behörde als Grundlage der darüber zu erteilenden „Akte“ einreichen zu lassen. In dem vorliegenden Fall kommt noch besonders in Betracht, dass in Sachsen Form und Gegenstand dieses Entwurfs neu sind, dass es also hier von besonderem Interesse ist, eine klare Anschauung von beiden zu erhalten.

Noch wird es nötig sein, bevor ich auf den Gegenstand dieser gehorsamsten Eingabe selbst eingehe, mich über meinen Beruf zu dergleichen Vorschlägen auszuweisen. Schon im Jahr 1827 ist es mir in Nordamerika gelungen, für eine der ersten und bedeutendsten Unternehmungen dieser Art, die nun schon seit dem Jahr 1830 im Gang ist, eine Aktiengesellschaft von einer halben Million Dollar Kapital (ungefähr 700.000 Taler sächsisch) zu stiften^{*)}. Ich konnte die erstaunlichen

¹ [Abkürzung für „Euer Majestät“]

^{*)} Diese Eisenbahn verbindet die von mir entdeckten und angekauften Kohlenminen von Tamaqua mit dem Schuylkill-Kanal und läuft das kleine Schuylkillthal entlang, das einer solchen Anlage nicht geringere Schwierigkeiten entgegenstellt, als der Plauische Grund bei Dresden. Die Kohle ist Anthrazit (Blende oder Glanzkohle) und enthält 96 Prozent Carbon, 3 Siler [evtl. ist hier Schluff/Silt gemeint], 1 Wasser und etwas weniges Schwefel. In gewöhnlichen Öfen ist sie schwer anzuzünden, welcher Unbequemlichkeit jedoch der Amerikanische Erfindungsgeist so sehr abzuhelpfen gewusst hat, dass sie jetzt nicht nur allgemein zum Hausgebrauch, sondern auch für Fabriken, Dampfmaschinen und Dampfboote dem Holz vorgezogen, ja sogar von den Landwirten auf der Route günstiger gefunden wird, als das Aufmachen ihres eigenen Holzes. Sie gibt

Wirkungen der Eisenbahnen in England und Nordamerika nicht mit ansehen, ohne den Wunsch zu hegen, mein deutsches Vaterland möchte gleicher Wohltaten teilhaftig werden und trat deshalb schon im Jahr 1827 mit dem königlich Bayerischen Oberberg-Direktor von Bader in München, welcher seit vielen Jahren über diesen wichtigen Gegenstand geschrieben hatte, in Korrespondenz. Obgleich meine Briefe nicht für die Publizität berechnet waren, ließ sie doch Herr von Bader in den Beilagen der allgemeinen Zeitung vom Jahr 1827 abdrucken und veranlasste mich dadurch, mittels der angeschlossenen Broschüren, meine dort ausgesprochenen Ansichten weiter auszuführen, und insbesondere die Vorteile eines ganzen Systems von Eisenbahnen für das Königreich Bayern, so wie einer Bayerisch-Hanseatischen Eisenbahn darzulegen^{22*)}. Als ich mich hierauf im Jahr 1831, in Geschäften der

weder Rauch, noch Flamme, noch Geruch und enthält ungefähr 30 Prozent mehr Heizkraft als die bituminöse Kohle.

Diese Minen sind vielleicht die reichsten die man kennt. Bei Tamaqua zählt man 50 fast aufrecht stehende Flöze, wovon das stärkste 60 Fuß, das geringste 8 Fuß mächtig ist. Ihre Höhe über dem Wasserspiegel ist 900 Fuß und ihre Tiefe, ungeachtet man mehrere 100 Fuß tief gegraben hat, ist noch nicht ergründet. Die Öffnung eines Flözes, die in England 80 bis 100.000 Pf. Sterling Vorauslage kostet, bezahlt sich hier durch die Kohlen, die man bei dieser Gelegenheit gewinnt. Eine Tonne oder 20 Zentner zu fördern kostet bei einem Tagelohn von 1¼ bis 1½ Dollar nicht mehr als 60 Cents oder 20 Groschen. Die Konsumtion dieses Brennmaterials ist im Lauf der letzten 7 Jahre, seit welcher Zeit es erst in Gebrauch gekommen ist, bis auf 400.000 Tonnen gestiegen und wird nach mäßigen Schätzungen im Lauf der nächsten 7 Jahre bis auf 1½ Millionen Tonnen und dann regelmäßig mit der Bevölkerung wachsen. Die Schuylkill-Eisenbahn transportiert hieran dieses Jahr 50.000 Tonnen mit zwei in Liverpool erbauten Maschinen; ihre Produktion steigt jedes Jahr 33½ Prozent. Bis auf 200.000 Tonnen wird eine einfache Bahn zum Transport hinreichen, dann aber wird ein zweites Paar Gleise gelegt werden müssen. Ihre Länge von Tamaqua bis Port Clinton beträgt 21½ Meilen. Dieser Weg wird von den Dampfmaschinen in 2½ Stunden mit 16 Wagen zurückgelegt, wovon jeder 3 Tonnen Kohle hält. Die Maschinen gehen täglich zweimal hin und her, transportieren also täglich 200 Tonnen. Da sie mit kleinen Kohlen gespeist werden, die auf dem Platz keinen Absatz haben, so sind die Transportkosten sehr gering, und betragen nicht mehr als 1 Cent oder 4 Pfennige per Tonne und Meile. Außer den Minen und der Eisenbahn gehören der Compagnie die Städte Tamaqua und Port Clinton. Jene zählte am 1. Juli d. J., 3 Jahre nachdem das erste Haus gebaut worden war, 130, diese 45 Häuser. Der Hafen von Port Clinton, von welchem in diesem Jahr über 1000 mit Kohlen beladene Boote nach Philadelphia abgehen, und von dort oder aus den zwischen gelegenen Gegenden mit Waren, Lebensmitteln, Gips, Kalksteinen, Ziegeln und Eisensteinen zurückkommen, hat sehr schöne Bassins und Ladevorrichtungen. Beide Städte sind bereits in der neuesten Ausgabe der General-Karte der Vereinigten Staaten zu finden.

^{222*)} Mitteilungen aus Nord-Amerika, von Fr. List, 1. Heft 1828. 2. Heft 1829. Hamburg bei Hoffmann und Comp.

- »Vorteile welche aus einem so zusammenhängenden Kommunikations-System dem inneren und äußeren Verkehr Bayerns erwachsen«
- »Getreide aus dem Ries und dem Inneren Bayerns (besonders wenn es nach amerikanischer Weise in Mehl verwandelt würde, wie ich in meinen Briefen vorgeschlagen habe) fände nach der Schweiz, nach den Rhein-, Main- und Elbgegenden regelmäßigen Absatz. In Zeiten außerordentlicher Teuerung würde es bis nach England gehen. Ebenso: Wolle, Klee-, Lein- und Rebsamen, Handelspflanzen aller Art, getrocknetes Obst, welche die nördlichen Kreise in so großer Menge liefern.«
- »Main- und Tauberweine und Biere würden ihren Markt doppelt und dreifach erweitern.«
- »Salz, Gips, Eisen, Steinkohle, Holz und Torf, Artikel, die wegen ihres großen Einflusses auf das Wohlbefinden der niederen Volksklassen, und auf die produktiven Kräfte der Nation, und wegen ihres großen Verbrauchs in finanzieller und staatsökonomischer Hinsicht von der höchsten Wichtigkeit sind, würden im ganzen Land zu viel günstigeren Preisen verkauft werden können.«
- »Der erleichterte Bezug von Rohzucker, Baumwolle, rohen Häuten, Tran und andern zur Fabrikation erforderlichen Rohstoffen, würde den bayerischen Fabriken sehr zu gut bekommen. Man bedenke nur, wie viel sie durch den schnellen Umsatz ihres Kapitals und durch die Sicherheit und Bestimmtheit des Bezugs und des Absatzes gewinnen würden.«
- »Bald würden sich die sächsischen Länder bewogen finden, die Linie von Bamberg bis nach der Weser und Elbe fortzusetzen, wodurch Bayern mit Hamburg und Bremen in direkte Verbindung käme. Durch diese Route

amerikanischen Regierung in Paris befand, und bei dieser Gelegenheit die statistischen Verhältnisse Frankreichs genauer kennen gelernt hatte, bemerkte ich, dass man in Frankreich die Eisenbahnen von einem unrichtigen Standpunkt aus betrachte und benützte daher eine zur Anbahnung eines Handelsvertrags zwischen Frankreich und den Vereinigten Staaten von mir verfasste Abhandlung, wovon ich ein Exemplar anzuschließen die Ehre habe³, diesen Gegenstand in einem als

würden die Niederlande gezwungen, dem Handel auf dem Rhein alle nur mögliche Erleichterungen zu verschaffen.«

»Der Speditions- und Ausfuhrhandel von Nürnberg, Augsburg und insbesondere der Getreide-Markt von München würden außerordentlich gewinnen.«

»Eine Menge kleinerer Unternehmungen würden den größeren folgen z. B. Bahnen von den Salzwerken bis München, von Steinkohlengruben des Obermainkreises nach Nürnberg etc. Ich weiß nicht, woher München seine Brennmaterialien bezieht, sollte es aber nicht auf der Isar mittels Flößen geschehen, so scheint keine Unternehmung sich so sehr zu empfehlen, als eine Eisenbahn von München nach den Gegenden, welche diese Hauptstadt mit Holz versehen. Die niederen Gegenden von Württemberg beziehen ihr Holz von der Alp und dem Schwarzwald; oben wird es in die Flüsse geworfen und unten aufgefangen. Die Verluste an Holz und Brennkraft sind so groß, dass Eisenbahnen von den Gebirgen nach der Hauptstadt und den Weingegenden vortrefflich rentieren würden (Ein Klafter Holz in den Waldgegenden kostet 3 bis 4 fl. [fl. = Gulden]. Der Mittelpreis in den Weingegenden, wenn das Holz nicht durch das Flößen an Heizkraft verlöre, dürfte 15 fl. sein. Nehmen wir aber, um größeren Absatz zu bewirken, nur einen Preis von 12 fl. also 8 fl. für Transportkosten und Gewinn. Zu diesem Preis dürfte die Quantität des jährlichen aus den Gebirgen nach den Niederungen gehenden Holzes von 40.000 auf 80.000 Klafter gesteigert werden, folglich der Überschuss à 8 fl. auf 640.000 fl. Die Zugkosten eines Klafter Holz auf der ganzen Route, da ein Pferd bei dem starken Fall der Bahn ungefähr 10 Klafter ziehen könnte, dürften sich höchstens auf 1½ Gulden oder 120.000 fl. belaufen; folglich der reine Gewinn 502.000 fl. Sechzig Wegstunden Eisenbahnen, womit man ohne Zweifel alle Hauptpunkte der Holzproduktion erreichen, und zugleich den größten Teil des inländischen Verkehrs an Salz, Weinen, Getreide, Steinen etc. führen könnte à 59.000 fl. per Stunde, würden 3 Millionen Gulden anzulegen kosten, und nach Abzug von 2 Prozent Reparationskosten etc. vom Holztransport allein 11 bis 12 Prozent einbringen.). Der staatswirtschaftliche Vorteil würde noch ungleich bedeutender sein. Um ihn zu bestimmen, müsste man berechnen: – wie viel mehr Holz die Waldgegenden bei besserer Bewirtschaftung der Waldungen und bei einer Holzökonomie, wie sie notwendig eintreten müsste, wenn der Absatz des Holzes sich vermehrte, also der Preis am Ort der Produktion stiege – wie viel mehr Holz nach den Niederungen überführt werden könnte, – wie viel dadurch an Fuhrlohn und Holzverlust (oder Verlust an Heizkraft) erspart würde, – wie viel durch Ausrodung an gutem Land in den Niederungen für einträglichere Kulturen und an erhöhtem Wert der Waldungen in den Gebirgen gewonnen würde; – wie viel der Weinbau gewönne, wenn die in der Nähe an Weinbergen befindlichen Waldungen ausgerodet würden.« (Mitteilungen aus Nordamerika, 1. Heft, S. 12 u. 32).

³ Idées sur les réformes économiques et commerciales applicables à la France, par F. List; auch in der Revue Encyclopédique vom Jahr 1831. (März, April und September Heft) abgedruckt. Das »Ausland« vom 16. und 17. April 1832 enthält unter dem Titel: *Über ein allgemeines Eisenbahnsystem in Frankreich* einen Artikel aus Paris, den ich hier mitteile, da er eine Übersicht über die in jenen Artikeln enthaltenen Argumente und Tatsachen gibt:

»Seitdem die Liverpool- und Manchester-Bahn in Verbindung mit den neuen Dampfwagen die kühnsten Erwartungen übertroffen hat, folgt in England ein Projekt dem anderen, und alles müßige Kapital fließt fast ausschließlich nach diesen neuen Unternehmungen hin. Die Eisenbahnlust hätte sich ohne Zweifel längst schon unseren Kapitalisten mitgeteilt – denn die 100 Prozente, welche die meisten englischen Unternehmungen bereits gemacht haben, stehen ihnen in die Augen und öffnen ihren Sinn für das Gute und Nützliche – hätte nicht die Furcht vor Krieg und Aufständen sie für alle solide Spekulation seither unfähig gemacht. Inzwischen sind die Ingenieure und Nationalökonomien nicht ganz untätig geblieben. Die Herren Mellet und Henry, welche schon vor mehreren Jahren für eine Compagnie die Anlegung einer Eisenbahn von St. Etienne nach Andrézieux, und später bis nach Roanne unternommen hatten, um den vortrefflichen Steinkohlen von St. Etienne den Markt bis zu den Flussgebieten der Loire und Seine, bis Paris und weiterhin zu eröffnen, wurden ermutigt, ihr Unternehmen bis nach Digoïn zu projektieren, wo demnach ihre Eisenbahn den Loirekanal erreicht; eine Verbindung, welche die unregelmäßige und unsichere Flussschiffahrt der Loire ganz ausschließen wird. Auch haben die bedeutendsten unserer Ingenieure kürzere oder längere Wallfahrten nach England gemacht, wie z. B. die Herrn Mellet und Henry, Herr Corbier, Inspektor der öffentlichen Unternehmungen, ein um die

französische Industrie vielfältig verdienter Mann, die Herren Cofte und Perdonnet. Erstere haben die Resultate ihrer Beobachtungen in ihre Berichte an die Aktionäre der Eisenbahn von St. Etienne nach Roanne einfließen lassen, die beiden letzteren aber ein besonderes Memoire über die Eisenbahnen in Druck herausgegeben. Nicht wenig Aufmerksamkeit hat ferner die verflossenen Winter erst in der Revue Encyclopédique, dann als Broschüre erschienene Darstellung der finanziellen und nationalökonomischen Vorteile eines allgemeinen Eisenbahnsystems in Frankreich in Anspruch genommen. Der Verfasser, Herr F. List aus Philadelphia, der sich seit vielen Jahren mit diesem Gegenstande beschäftigt, und dem in den Vereinigten Staaten eine der bedeutendsten Unternehmungen dieser Art gelungen ist, hat zum ersten Mal die Vorteile eines allgemeinen Eisenbahnsystems zu zeigen gesucht. Früher wurden bloß einzelne Projekte zur Sprache gebracht, wie z. B. die Verbindung einer Steinkohlenmine mit einem schiffbaren Fluss oder einem Kanal, oder die Verbindung von Strömen oder einer großen Stadt mit einem Seehafen. Herr List dagegen setzt voraus, Frankreich besitze ein System von Eisenbahnen, das von Paris ausstrahle, nach Bordeaux, Nantes, Marseille, Besançon, Straßburg, Metz, Brüssel, Calais, Havre de Grace und Dieppe, und zeigt nun, was Frankreich von einer solchen Maschine zu erwarten habe, in allgemeinen Umrissen. Man erstaunt über die Unermesslichkeit der Wirkungen dieser Erfindung, wenn man sie mit dem Verfasser von diesem Standpunkt aus betrachtet, und, nachdem man die Sache vertieft hat, kann man nicht umhin sich zu gestehen, dass die Eisenbahnen in Verbindung mit den Dampfwagen, bestimmt sind, in der Geschichte der menschlichen Erfindungen eine nicht minder wichtige Rolle zu spielen, als die Presse und das Pulver, dass sie mit einem Wort das Blutadersystem des europäischen Kontinents bilden werden. Betrachten wir diese Wirkungen etwas näher. Durch die Verringerung der Frachten um $\frac{3}{4}$ und in manchen Fällen um $\frac{5}{6}$ und $\frac{9}{10}$ ihres bisherigen Betrages, und durch eine gleichmäßige Verkürzung der Zeit, während welcher Menschen und Güter unterwegs sind, werden die Distanzen zwischen Stadt und Land, zwischen Seeküste und Binnenland, zwischen den Orten der Produktion und Konsumtion, in gleichem Verhältnis vermindert. Diese Vorteile kommen hauptsächlich den Binnenländern zu gut, welche bisher der großen Vorteile des See- und Kanaltransports entbehrten. Die Gesamtwirkung hiervon wird sein, dass die Produktion und somit die Bevölkerung sich verdoppeln und in manchen Fällen verdreifachen, und dass die Abgaben, wofern nur die Staatsbedürfnisse sich in ihrem gegenwärtigen Bestand erhalten, für den einzelnen Teilnehmer sich um die Hälfte vermindern. – Der wichtigste aller Transporte, in kommerzieller und industrieller Hinsicht, wie in Beziehung auf moralische Vervollkommnung, ist der Menschentransport. Gefahr, Zehrung, Zeitverlust und Strapazen der Reise, die ungleich höher in Anschlag kommen als die Transportkosten, werden in noch größeren Verhältnissen vermindert als diese. Es ist somit 5 und 10 mal leichter, ist man Kaufmann im Seehafen, das Innere zu bereisen, – ist man Kaufmann des Innern, nach dem Seehafen zu gehen, – ist man Fabrikant, Käufer für seine Fabrikate oder rohe Materialien, oder einen gelegeneren Platz für sein Geschäft aufzusuchen. Der niedrigste Arbeiter kann mit der Schnelligkeit eines Kuriers sich von einem Ort, wo Arbeit mangelt, an einen andern begeben, wo sie gesucht ist. Alle die zu ihrer Bildung, wegen ihrer Gesundheit, zu ihrer Zerstreung, oder um ihrer Geschäfte willen reisen, werden nun ihre Pläne um das Zehnfache ausdehnen können. Es wird leichter sein, sich von Straßburg nach Havre de Grace, oder von Paris nach Marseille oder Bordeaux zu gehen, als es jetzt ist, sich von Straßburg nach Basel zu begeben. Man wird künftig, auf eine Einladung zu einer Fußreise, dieselbe Antwort erhalten, die vor Kurzem ein Liverpooler von seinem Nachbar erhielt, »ich bin zu arm mein Freund, um eine Fußreise nach Manchester zu unternehmen.« Die unermesslichen, hieraus für den ganzen intellektuellen und industriellen Zustand eines Landes erwachsenden Vorteile, lassen sich eher vorstellen als beschreiben.

»Einer der wichtigsten Vorteile eines ganzen Systems von Eisenbahnen wird darin bestehen, dass es die stehenden Heere überflüssig machen, oder doch ihre unendliche Verminderung ermöglichen wird. Invasionskriege werden aufhören. Hungersnot und Teuerung werden nicht mehr erhört werden. Frankreich wird in Beziehung auf die Versorgung seiner Hauptstadt und seiner Provinzen im Fall des örtlichen Misswachses dieselben Vorteile gewinnen, welcher England sich durch seine insularische Lage erfreut. Jede neue Generation wird auf dem Grunde fortbauen, den die vorige gelegt hat.

»Forscht man nach den Ursachen der Industrie-Entwicklung Englands, so zeigen sich, neben der intellektuellen, moralischen und politischen Tüchtigkeit (die an sich wieder Wirkungen sind) vorzüglich diese, Jahrhunderte lang andauernde, Sicherheit im Inneren, dann die Leichtigkeit des Transportes, und endlich die Masse der Naturreichtümer, worunter Kohlen, Eisen, Gips und Salz die erste Erwähnung verdienen. Ein Land, das Steinkohlen konsumiert, hat gleichsam zwei Etagen: in der unteren produziert es sein Brennmaterial, in der oberen seine Lebensmittel. Durch die Vervollkommnung der Fabriken, durch Dampfmaschinen, Dampfschiffe, Dampfwagen, und durch die Erfindung, Eisen mit Steinkohlen zu fabrizieren, ist dieses Material zehnmal wichtiger als zuvor, ja, wir möchten sagen, zum ersten Bedürfnis eines industriellen Landes geworden. Damit aber ein Land diesen Naturreichtum in vollem Maße sich zu Nutzen machen könne, muss es die Transportmittel in der höchstmöglichen Vollkommenheit besitzen, oder sie durch die Kunst sich verschaffen,

wenn die Natur sie ihm versagt hat; denn nur durch möglichst gleiche Verteilung dieses Brennmaterials auf der ganzen Oberfläche des Landes mit den möglichst geringsten Kosten, ist der höchstmögliche Nutzen desselben zu erzielen, und die Transporterleichterung ist hier um so folgenreicher, je größer das Gewicht dieses Materials ist im Verhältnis zu seinem Wert. England, begünstigt durch die natürlichen Vorteile seiner Küsten- und Flussschiffahrt, und durch seine Kanäle und Eisenbahnen, hat seine Steinkohlenproduktion bis auf 16 Millionen Tonnen oder 320 Millionen Zentner gesteigert. Diese Produktion, an sich schon ungleich größer als die Produktionen aller Silber- und Goldbergwerke der ganzen Erde, erscheint unberechenbar, betrachtet man ihren Einfluss auf alle übrigen Industriezweige. Nehmen wir nur die Eisenproduktion: 900.000 bis 1 Million Tonnen Eisen, die es gegenwärtig produziert, betragen allein 200 bis 300 Millionen Franken. Frankreich produziert nicht mehr als 1½ Millionen Tonnen Steinkohlen und 200 Millionen Eisen, während die Kunstverständigen behaupten, dass seine Naturreichtümer in diesen Artikeln an Qualität und Quantität denen von England nicht nachstehen. Man kann annehmen, dass Frankreich seine Industrie an Steinkohlen, Eisen, Dampfmaschinen etc. um mehr als 1500 Millionen Franken jährlich steigern könnte, wenn es sich dieselben Transporterleichterungen verschaffte, die England besitzt. Eisenbahntransport in seiner höchsten Vollkommenheit ist aber so günstig, und noch sicherer, regelmäßiger und schneller, als Küstenfahrttransport, und wirkt vielfältiger auf die Industrie, da er das Innere der Länder belebt, während dieser nur die Außenseiten berührt. Die Entfernung zwischen Newcastle und London zur See ist eben so groß, als die Entfernung zwischen Paris und den reichen Steinkohlelagern in Süden. Mittels eines Eisenbahnsystems wird demnach Frankreich in diesen Industriezweigen England wenigstens erreichen. Die Salzproduktion, gegenwärtig 300.000 Tonnen betragend, wird die mittels dieses Transports bewirkte Preisverminderung verdoppelt und verdreifacht werden, zum höchsten Vorteil des Ackerbaues, der Manufakturen und niederen Volksklassen. Bei einem Preis von 2 Sous per Pfund werden alsdann die Salzwerke und die Finanzen sich ungleich besser stehen, als bei dem gegenwärtigen enormen Preis von 5 Sous.

»Man kann überhaupt die unermesslichen Wirkungen eines solchen Systems nicht schlagender bezeichnen, als wenn man sagt, dass ganz Frankreich dadurch schiffbar gemacht werden wird, nach allen Richtungen und zu allen Jahreszeiten. Der Westen wird seinen Überfluss an Getreide, der Süden seine Früchte und Weine, die Berggegenden werden ihre Mineralien, die Küstenländer ihre See-Erzeugnisse unter der ganzen Masse der Bevölkerung verteilen. Die Städte werden ihre Fabrikzeugnisse, die größten und günstigsten nicht ausgenommen, nach den entferntesten Punkten versenden und von den äußersten Grenzen ihre Subsistenzmittel beziehen. Dupin und Chaptal schätzen diesen inneren Transport schon jetzt auf 2¾ Millionen Tonnen; die Eisenbahnen werden ihn in den ersten 10 Jahren verdoppeln. Dadurch wird das Land noch einmal so reich, die Stadt noch einmal so betriebsam und bevölkert werden. Es wird sich alsdann jenes Verhältnis zwischen Land- und Stadtbevölkerung herstellen, das allein geeignet ist, einen blühenden Ackerbau zu erzeugen.

»Der auswärtige Handel Frankreichs wird nicht hinter seiner inneren Industrie zurückbleiben. Die meisten Güter, welche aus Ost- und Westindien, aus Süd- und Nordamerika nach dem südlichen Deutschland, nach dem Elsass und der Schweiz gehen, werden die Eisenbahn von Havre nach Mainz oder Straßburg nehmen. Freilich werden die holländischen Kaufleute alle möglichen Erleichterungen eintreten lassen, um Konkurrenz zu halten, und am Ende gar die Hanse-Städte gezwungen sein, auf die Anlegung einer Eisenbahn nach dem südlichen Deutschland zu denken.

»Paris wird auf diese Weise sich zum Mittelpunkt des ganzen französischen Handels erheben. Die Leichtigkeit, womit es nunmehr seine Fabrikate nach den äußersten Grenzen versendet, und womit es von allen Ecken des Reichs seine Subsistenzmittel bezieht, wird es ihm möglich machen, in kurzer Zeit mit London in Industrie und Bewohnerzahl zu rivalisieren.

»Das merkwürdigste und schönste bei dieser unermesslichen Verbesserung ist, dass sie nicht nur sich selbst bezahlt, sondern den Unternehmern noch außer den gewöhnlichen Prozenten reiche Dividenden verspricht. Alle Erfahrungen der Hauptbahnen in England und Amerika beweisen unwidersprechlich, dass auf den meisten Haupttrouten in Frankreich nur allein die Reisenden und die Güter, welche jetzt durch die Roulages accélérés versendet werden, zum wenigsten 10 Prozent einbringen. Auf den Routen zwischen Rouen und Paris, und zwischen Paris und Lyon ist dazu schon die jetzige Zahl von Reisenden zureichend. Man kann sich aber denken, um wie viel sie sich vermehren wird, wenn man in weniger als 4 Stunden von Paris nach Rouen, 13 Stunden von Paris nach London, und in 15 Stunden von Paris nach Lyon reisen kann. Tausende von Parisern, die zuvor nicht daran dachten, die Hauptstadt zu verlassen, werden alsdann jährlich einen Ausflug nach dem südlichen Frankreich, nach einem Seehafen oder nach London machen; Hunderttausende in der Provinz werden jährlich die Hauptstadt besuchen. Die Zahl der in Frankreich reisenden Engländer wird Legion sein. Bloß die Sonntagsexkursionen der Pariser werden Millionen einbringen. Zwischen Liverpool und Manchester werden jetzt schon an manchen Tagen 4000 Menschen transportiert, und seit die Baltimore- und Ohio-Eisenbahn

eröffnet worden ist, ist die Zahl der Reisenden an keinem Tage unter 400 gestanden. Schon die Dampfschiffahrt hat in England und Nord-Amerika die Zahl der Reisenden auf den Haupttrouten um das Zehnfache vermehrt; die Dampfwagenfahrt wird noch größere Wunder tun.

»Die Herren Mellet und Henry haben, trotz der schwierigen Zeitläufte sich durch diese schönen Aussichten bewogen gefunden, die Route von Paris nach Rouen und von da nach Dieppe diesen Sommer über abzumessen und aufzunehmen. Es hat sich dabei gezeigt, dass sich auf der ganzen Route keine bedeutenden Schwierigkeiten in den Weg stellen, und dass der größte Teil derselben der Anlegung einer Eisenbahn sehr günstig ist. Nach einer sehr liberalen Schätzung wird eine doppelte Bahn, mit geschmiedeten Rails und ganz solidem Fundament von Paris nach Dieppe auf 20 Millionen Franken zu stehen kommen und die ganze Arbeit in 2½ Jahren hergestellt werden können. Herr List hat den Tonnenbetrag des Transports zwischen Rouen und Havre berechnet und gefunden, dass er zwischen 400 bis 500 tausend Tonnen beträgt, also 5 bis 6 mal größer ist, als das Gewicht das gegenwärtig auf der Eisenbahn zwischen Manchester und Liverpool hin und hergeht. Eine von ihm angestellte Berechnung der von diesem Transport zu erwartenden Zölle, wobei je nach dem Wert der Güter eine Verminderung der bisherigen Frachten zu ½, 1/5 bis zu 1/6 angenommen worden ist, weist einen Reinertrag von mehr als 25 Prozent aus, wobei weder der Transport zwischen Rouen und Dieppe, noch die aus der Transporterleichterung hervorgehende Vermehrung des Güterverkehrs und der Reisenden in Anschlag gebracht worden. Es wurden nur berechnet: 100 Reisende von Rouen nach Paris und ebenso viel von Paris nach Rouen, da man aber von Paris nach Dieppe in 6 Stunden, von Dieppe mittels Dampfbooten in 5 Stunden nach Brighton, und von da mittels einer Eisenbahn, die demnächst angefangen werden wird, in weniger als zwei Stunden nach London gelangen, also eine Reise, zu welcher man vorher drei Tage brauchte, künftig in 13 Stunden zurücklegen wird, so ist zu erwarten, dass täglich mehr als 100 Personen nur zwischen London und Paris hin- und herreisen werden. Die Zahl der Reisenden zwischen Rouen und Paris darf zum wenigsten auf das Dreifache angeschlagen werden.

»Die Routen von Paris nach Straßburg und nach Lyon werden sich nicht ganz so glänzend herausstellen, sind aber doch so vielversprechend, dass sie nicht lange auf Unternehmer werden warten dürfen. Schon die jetzige Zahl der Reisenden zwischen Paris und Lyon wird wenigstens 6 Prozent nebst den Reparationskosten vergüten. Dabei ist der Handel an Wein, Öl, Seife, Oliven, Kastanien und anderen Früchten, so wie an Fabrikaten sehr bedeutend. Der Transport an Wein beträgt jetzt schon 20.000 Tonnen. Dieser Route kommt vorzüglich der Steinkohletransport zu gut. Eine Tonne Kohlen kostet in St. Etienne 8 Franken. Nehmen wir für den Zoll bis Paris 10 Franken, und für Dampfmaschinen, Wagen, Führer 6 Franken (Herr Mellet rechnet nur 1 Cent. per Kilometer, welches auf 400 Kilometer nur 4 Franken macht) und für Handelsgewinn und Transportverlust 6 Franken, so kann die Tonne Kohlen, die bisher 60 bis 70 Franken kostete, in Paris für 30 Franken verkauft werden. Zu diesem Preis würden nach und nach Millionen Tonnen in Paris, und im nördlichen Frankreich Absatz finden, da die St. Etienne-Kohle von ausgezeichnete Qualität ist. 500.000 Tonnen Kohlen würden dieser Bahn 5 Millionen eintragen, und ihre Dividende bei einem Aufwand von 50 Millionen Franken um 10 Prozent. vermehren. Die Kanäle können auch sogar bei schweren Gütern wie Steinkohlen, wegen der Günstigkeit, Regelmäßigkeit, Unterbrechungsfreiheit und Schnelligkeit des Eisenbahntransportes mit diesen nicht konkurrieren. Wood, der ihnen lange noch in dieser Beziehung den Vorzug gegeben, hat ihnen, nach den neuesten Verbesserungen mit Bestimmtheit das Todesurteil gesprochen. Kanäle sind fortan künstliche Sümpfe, nichts weiter. Der Route von Lyon kommt außerdem bis in die Nähe von Orleans der Verkehr zwischen Paris und dem südlichen Frankreich (Nantes, Bordeaux) zu gute. An dieser Stelle wird künftig die Hauptbahn sich in zwei verzweigen; die eine wird nach Lyon führen, die andere nach Nantes längs der Loire. Bei solchen Aussichten konnte es, auch in der gegenwärtigen schwierigen Zeit, nicht lange an Unternehmen fehlen. Krieg oder nicht Krieg, essen und trinken und sich wärmen und Kleider tragen wird man immer in Frankreich. Mehrere Firmen haben sich bereits gebildet, mit mehr oder weniger Geldkräften, mit mehr oder weniger günstigen Offerten. Die bedeutendste derselben besteht aus den Häusern von Paris, London und Madrid. Diese hat dem Handelsministerium offeriert für 50 Millionen Eisenbahnen zu bauen, und damit sogleich zu beginnen, sofern nur die Regierung Erlaubnis gäbe, englisches Eisen einzuführen, welches um 40% günstiger ist als das französische. Das Ministerium hat die Firma mit ihrem Gesuch an den Conseil und an die Kammer verwiesen. Es scheint fast unmöglich, dass die Behörden ein Angebot abweisen sollten, das so vielen Tausenden augenblickliches Brot gäbe, und in Zukunft Hunderttausenden neue Nahrungsquellen eröffnen würde. Inzwischen wird die Firma am Ende nicht einmal auf dieser Forderung bestehen. Für die Route von Paris nach Dieppe wird die Ersparnis im Ganzen 1½ Millionen Franken betragen, eine Summe, die im Verhältnis zu den zu erwartenden Vorteilen unbedeutend erscheint.

Ein bedeutenderes Hindernis als das angeführte liegt in der französischen Gesetzgebung oder vielmehr in der Konstitution. Die Verfassung sagt, dass kein Privateigentum zu öffentlichen Zwecken in Anspruch genommen werden könne, es sei denn, dass zuvor vollkommene Schadloshaltung geleistet wurde. Nun stelle

Einleitung vorangeschickten Kapitel abzuhandeln und dabei bemerklich zu machen, dass die Wichtigkeit der Eisenbahnen erst in ihrem vollen Licht erscheine, wenn die Gesamtwirkung eines ganzen Systems auf die Gesamtheit sämtlicher moralischer und erwerbenden Kräfte einer ganzen Nation, und zumal eines Kontinental-Reichs, in Betrachtung gezogen würde, wobei ich zugleich einen Überblick dieser Wirkungen in Beziehung auf Frankreich zu geben suchte.

Die Nachforschungen, die ich deshalb anzustellen hatte, führten mich auf die Mangelhaftigkeit der französischen Gesetze in Hinsicht auf Enteignung zum Behuf öffentlicher Zwecke, die, weit entfernt gemeinnützige Unternehmungen zu befördern, nur erfunden zu sein schienen, um diesen unüberwindliche Hindernisse in den Weg zu legen. Die von mir im Oktober 1831 im Constitutionnel deshalb publizierte Briefe enthalten das Wesentliche dessen, was im Frühjahr 1833 für das neue Enteignungsgesetz im französischen Parlament gesagt worden ist. Die Vorlegung und Genehmigung dieses Gesetzes, die Bewilligung von einer halben Million Franken für Vermessungen, endlich die Reise des Herrn Thiers nach England, die wahrscheinlich in der Absicht unternommen worden ist, die dortigen Eisenbahnen zu beaugenscheinigen, sind Beweise, dass die französische Regierung die Herstellung eines großen Eisenbahnsystems beabsichtigt. Auch verteidigt der Constitutionnel in diesem Augenblick denselben Operations-Plan, der in der

man sich vor, wie viele einzelne Besitzungen die Eisenbahn in Anspruch nehmen wird, dass jeder einzelne Besitzer gegen die angestellte Schätzung protestieren kann und protestieren wird, dass dann die Kompagnie gegen jeden Einzelnen einen Enteignungsprozess führen muss, der durch zwei, drei Instanzen gehen kann, und dass während dieser ganzen Zeit das Grundstück von den Ingenieuren und Werkleuten der Kompagnie nicht betreten werden darf. Wer würde an einer so herkulischen Arbeit nicht verzweifeln! Die Eisenbahn von Andrézieux nach Roanne ist bloß darum nicht beendet, weil zwischen mehreren fertigen Strecken noch mehrere unentschiedene Prozesse liegen. Die englische und amerikanische Gesetzgebung sind hierin den öffentlichen Unternehmungen günstiger, indem die Erlasse den Kompagnien Macht und Gewalt geben, jedes zu ihrem Werk erforderliche Grundstück, insoweit es dazu nötig ist, zu nehmen, auch zu gleichem Behuf Steine zu brechen, Sand zu graben, Holz zu fällen etc. unter Vorbehalt der nachträglichen Entschädigung für die Eigentümer, welche durch eine unparteiische Jury ermittelt, und nach vorgängiger Erkenntnis des Gerichtshofs, im Fall der Weigerung, festgesetzt wird. Außer der Förderung des Werkes hat diese Verfahrensweise noch einen besonderen Vorteil für die Eisenbahn-Kompagnien. Denn diese Werke, anstatt die Grundstücke im Wert zu verletzen, tragen nicht selten dazu bei, denselben bedeutend zu erhöhen, indem sie nunmehr zur Anlegung von Warenhäusern, Werkhäusern, Fabriken, Wohnhäusern, und selbst zu Landhäusern besser geeignet sind als zuvor, in welchem Falle die Eigentümer vernünftigerweise keinen Anspruch auf Entschädigung haben. Diese Vorteile aber stellen sich erst recht deutlich heraus, nachdem das Werk in Gang gekommen ist.

Die Sache hätte mehr als gewöhnliche Schwierigkeit, da die gesetzgebende Gewalt nur unter gewissen Formen die Konstitution abändern kann, und da man überhaupt in gegenwärtiger Zeit, wie vernünftig und gerecht auch das Verlangen sei, sich schwertäte, an der Konstitution zu rütteln, wäre man nicht auf ein Auskunftsmittel verfallen, wodurch die Absicht der Konstitution erreicht wird, ohne die Kompagnien in ihren Arbeiten aufzuhalten, oder sie ungerechten Forderungen Preis zu stellen. Die Kataster geben den Wert jedes Grundstücks an; diesen Wert nun soll die Kompagnie vorläufig bei Gericht deponieren, und somit die Forderung der Konstitution erfüllen, woraus die Kompagnie berechtigt sein soll, mit ihren Arbeiten planmäßig voranzugehen. Mit der näheren Ermittlung der Entschädigung aber soll auf dieselbe Weise verfahren werden, wie in England und in den Vereinigten Staaten. Es wird wahrscheinlich ein von den Parteien entworfenes Gesetz demnächst in die Kammer gebracht werden, und es ist zu hoffen, dass die gesetzgebende Gewalt einem Unternehmen, das in der gegenwärtigen nahrungslosen Zeit so viel Elend zu lindern verspricht, alle Beförderung angedeihen lasse. Bis zum 10. Oktober dieses Jahres wird vorläufig die Strecke von Paris nach Pontoise derjenigen Kompagnie zugeschlagen, welche die annehmlichsten Bedingungen stellen wird. Es ist inzwischen wahrscheinlich, dass alle Parteien sich vereinigen, die Sache zu vertagen, bis die obigen Hindernisse behoben sein werden – noch wahrscheinlicher aber, dass alle sich entschließen, gemeinschaftliche Sache zu machen, da beinahe jeder Summe von Kapital in diesen Unternehmungen ein vorteilhaftes Unterkommen findet.«

anliegenden Schrift im Jahr 1831 von mir vorgeschlagen worden ist^{*)}. Nur Familien-Pflichten, die mich im Jahr 1831 zu früh aus Frankreich nach Amerika zurückriefen, und mir bei meiner abermaligen Herreise im vorigen Jahr meinen Aufenthalt in Deutschland zu nehmen geboten, hinderten mich, an den Unternehmungen in Frankreich tätigen Anteil zu nehmen.

Durch die berührten Verhältnisse dazu bestimmt, meinen Aufenthalt für einige Jahre im Königreich Sachsen zu nehmen, und aufgefordert von meinen Freunden, den inzwischen hier rege gewordenen Unternehmungsgeist durch meine Erfahrungen zu unterstützen, habe ich mich entschlossen, meine Muße der Erkundigung der hierbei zur Frage kommenden örtlichen Verhältnisse, soweit dies einem Fremden möglich ist, zu widmen. Die Resultate meiner, obschon sehr oberflächlichen, Nachforschungen sind so bedeutend ausgefallen, dass ich mich gedrungen fühle, dieselben hiermit Ew. zu näherer Prüfung vorzulegen.

Vor allem bezeichnet das, von Leipzig aus nach allen Richtungen weit hin sich erstreckende ebene und feste Terrain, das seine Bewohner einzuladen scheint, ohne Vorbereitung die Schienen auf den Boden zu legen, diese Gegend als eine für die Anlegung von Eisenbahnen besonders geeignete. Wäre es nicht, dass die kurzen Krümmungen der Heerstraßen und ihr Lauf mitten durch Dörfer und Städte dem Eisenbahntransport Hindernisse in den Weg legten, so möchte man den Rat geben, die Schienen (Rails) hier unmittelbar auf denjenigen Teil der Heerstraße zu legen, der jetzt von den zum Chausseebau erforderlichen Steinen versperrt ist, in welchem Fall eine sehr starke Bahn von eichenen, mit Eisen beschlagenen Schienen kaum mehr als 15.000 Taler per deutsche Meile⁴ kosten würde. Dass hier die Natur schon die bei weitem größere Hälfte der Arbeit verrichtet hat, wissen diejenigen am besten, die, wie wir, das Terrain einem reißenden Waldstrom siebzehnmal abzugewinnen hatten oder die, wie die Liverpool- und Manchester-Compagnie, einen meilenlangen Sumpf (Chatmoss) mit Millionen Faschinen erst fahrbar machen mussten, oder wie die Pennsylvanier, die ihre Linie 40 Meilen weit über ein 3000 Fuß hohes Gebirge zu führen haben.

Unsere Compagnie kostet im Durchschnitt die Ebnung des Wegs, wie ihn hier die Natur schon gelegt hat, 40.000 Dollar per deutsche Meile, wogegen der Oberbau nur auf 15.000 Dollar kommt. Einem Arbeiter wurde täglich 1 Dollar bezahlt, einem

^{*)} Die Erfahrung aller Länder lehrt, dass Privatgesellschaften dergleichen Geschäfte besser zu führen geeignet sind, als der Staat. Doch kann es Fälle geben, wo es ratsam ist, dass dieser selbst Hand ans Werk lege, z. B. in Unternehmungen, welche offenbar der Nation großen Nutzen bringen, die aber die Kräfte der Privatpersonen übersteigen, oder in ganz neuen Dingen, in welchen den Privaten die erforderlichen Einsichten abgehen, oder wenn der Assoziations- und Unternehmensgeist des Volks noch in den Windeln liegt. So haben in den Vereinigten Staaten, wo es doch Grundsatz ist, dass der Staat so viel wie möglich alle Erwerbsgeschäfte den Privaten überlasse, die Regierungen von New York und Pennsylvania, von South Carolina und Ohio die Anlegung großer Kanäle und Eisenbahnen unternommen. In Frankreich sind die Kapitalisten durch die schlechten Geschäfte, welche frühere Aktiengesellschaften, namentlich in Kanälen gemacht haben, von großen Unternehmungen abgeschreckt worden. Ich glaubte daher einen Mittelweg vorschlagen zu müssen, durch welchen der Kredit der Regierung mit der wirksamen Geschäftsführung der Aktien-Gesellschaft vereinigt würde. Nach diesem Vorschlag sollte die Regierung 4 Prozent der Anlagekosten eines Eisenbahnsystems garantieren, dagegen aber an den Dividenden, die 8 Prozent übersteigen, mit den Aktionären gleichen Anteil nehmen. Der Constitutionel und andere Ministerial-Blätter haben dieses System mit einigen Modifikationen adoptiert, wogegen es von dem National und seiner Partei angefochten wird.

⁴ [es ist unklar, ob hiermit die kursächsische Postmeile (9062,08 m) gemeint ist oder vielleicht die deutsche geographische Meile (7428,013 m). Der in der übernächsten Fußnote verwendete Faktor 5 zwischen einer US-Meile und einer deutschen Meile kommt der deutschen geographischen Meile näher.]

Maurer oder Zimmermann von 1½ bis 2 Dollar, dem Haupt-Ingenieur 4000 Dollar jährlich, dem ersten Assistenten 1500, zwei andern 1000 Dollar jedem. Holz, nämlich eichene Schienen, 9 Zoll breit und 4 dick, die hier etwa 1½ Groschen per laufenden Fuß kosten dürften, kommen dort, mitten in den Wäldern, wegen starker Konkurrenz und teuren Tagelohns auf 2 bis 3 Cents oder 1 Groschen*).

Alles berücksichtigt, glaube ich daher, dass auf diesem Terrain und bei solchen Tagelöhnen die gewöhnlichen Kosten einer Bahn gleich der unserigen, welche darauf berechnet ist, jährlich 2 bis 4 Millionen Zentner Steinkohle 7 bis 10 Jahre lang zu transportieren, und die alsdann 4000 Dollar per deutsche Meile zu reparieren kosten wird, um wieder ebenso lange Dienste zu leisten*), höchstens auf 50.000 Taler per

*) Wenn man hier von den wundervollen Unternehmungen der Nordamerikaner, in Vergleichung mit denen des europäischen Continents spricht, so pflegt gewöhnlich zu Erklärung des großen Unterschieds angeführt zu werden, dass die Amerikaner gut Eisenbahnen zu bauen hätten, da sie Grund und Boden, der in Europa sehr teuer sei, wenig oder gar nichts koste. Um diesem Argument auf den Grund zu sehen, bedarf es nur einer kleinen Berechnung. Eine doppelte Eisenbahn nimmt 20 Fuß Breite, eine deutsche Meile also 12 Acker Landes (à 40.000 Quadratfuß) die hier auf 250 Taler per Acker, also im Durchschnitt auf 3000 Taler per deutsche Meile kommen dürften. Dagegen haben wir an der Schuynkill etwa 9.000 Dollar per englische, oder 45.000 Dollar (60.000 sächsische Taler) per deutsche Meile allein an Tagelöhnern bezahlt. Ein Tagelöhner erhielt im Durchschnitt 1 Dollar oder 1 Taler 8 Groschen sächsisch, hier erhält er höchstens 8 Groschen oder ¼ des amerikanischen Lohns; folglich kann man hier mit 15.000 Taler Tagelöhnen eben so weit kommen wie in Amerika mit 60.000 Talern. Holz dürfte höchstens um 2.000 Taler sächsisch per deutsche Meile in Amerika günstiger zu stehen kommen. Die Bilanz steht also so:

	in Nordamerika günstiger (-) oder teurer (+) per deutsche Meile
Grund und Boden	-3.000 Taler
Holz	-2.000 Taler
Tagelöhner	+ 45.000 Taler
Also baut man Eisenbahnen in Sachsen günstiger um	40.000 Taler

Hieraus erhellt, dass man die Ursachen der riesenmäßigen Unternehmungen der Nordamerikaner anderswo zu suchen hat, als im günstigen Preis des Terrains. Ich will diese Ursachen hier kurz angeben, sie heißen: Unternehmungsgeist, freies Gewerbe, Konkurrenz, freier Verkehr auf einem weiten Territorium und bereitwilliges eifriges Entgegenkommen der Regierungen, wo irgendein Bürger einen Plan zu Verbesserung ihrer Lage entworfen haben.

*) Man muss die Ebnung des Weges vom Oberbau oder von der Bahn unterscheiden. An der ersten Arbeit sparen wäre falsche Ökonomie. Je ebener der Weg, je weniger Krümmungen, desto besser die Bahn. Diese Arbeit einmal gut verrichtet, ist für alle Zeiten getan. Je nach der Beschaffenheit des Terrains, ist sie auch die allerteuerste; es gibt einzelne Strecken an der Ohio- und Baltimore-Eisenbahn, die von 100 bis 200.000 Dollar per Meile zu ebnen gekostet haben. In der hiesigen Gegend ist sie die günstigste und verursacht oft meilenweit gar keine Kosten. Beim Oberbau kann man viel und zweckmäßig sparen, wenn man statt Schienen von Guss- oder Schmiedeeisen starke hölzerne, mit eisernen Reifen beschlagene legt, welche 7 bis 10 Jahre lang dieselben Dienste leisten, und nach Verlauf dieser Zeit mit einem Aufwand von etwa 4000 Talern per deutsche Meile durch neue ersetzt werden. Legt man im Anfang nur eine solche Bahn statt einer doppelten mit eisernen Schienen, so ist die Ersparnis sehr bedeutend und dürfte in dieser Gegend 200 Prozent betragen. Die Klugheit erfordert, dass man hier dem realen Vorteil, den Stolz, ein Prachtwerk herzustellen, zum Opfer bringe. Eine solche günstige Bahn bringt leicht gute Dividenden. Bald wächst der Verkehr, der im Anfang immer nicht so bedeutend ist, durch die Transport-Erleichterung der Bahn, und rechtfertigt nach Verlauf von 6 bis 10 Jahren die Anlegung eines zweiten Paares Gleise vom solidesten Bau. Ist man bei der ersten Anlage der einfachen Bahn klug zu Werke gegangen, so hat man bereits den Weg auf eine doppelte Bahn angelegt. Die Anlegung dieses zweiten Geleises ist also weder mit besonderen Schwierigkeiten, noch mit außerordentlich großen Kosten, noch mit Unterbrechungen des Transports verbunden. Rechtfertigen mit der Zeit Einkommen und wachsender Verkehr eine weitere Ausdehnung der Werke, so beschränkt man den Verkehr für etliche Monate auf die neuen eisernen Geleise und legt an die Stelle des hölzernen gleichfalls ein eisernes. Dies heißt mit anderen Worten: Man wohnt so lange in einem hölzernen Hause, bis man mit Hilfe des Kapitals, das man auf

deutsche Meile zu stehen kommen werden, mit Einrechnung aller gewöhnlichen Durchstiche, Dämme, Überbrückungen und der für das erforderliche Terrain zu leistenden Entschädigung, jedoch mit Ausnahme großer Brücken über Ströme und bedeutender Tunnel.

Ein zweiter bei den hiesigen Verhältnissen besonders in Betracht kommender Umstand ist die Eigenschaft des hiesigen Platzes als Herzkammer des deutschen Binnen-Verkehrs, des Buchhandels und der deutschen Fabrik-Industrie.

Die Zahl der Hin- und Herreisenden und der Durchreisenden einschließlich der Messe-Besucher ist hier größer als an irgendeinem anderen Ort in Deutschland und würde für sich schon die Anlegung von 4 Eisenbahnen, jede 20 Meilen lang, austragen. Gegenwärtig schon rechnet man, wie ich vernehme, mit Einschluss der Durchreisenden gegen 50.000 Fremde^{*)}. Auf die doppelte Zahl oder auf 100.000 würde die wenigstens steigen, könnte man eine Reise nach Leipzig von 40 Meilen hin und her für 5 Taler machen, ohne mehr als 10 Stunden auf dem Weg zuzubringen; der Brutto-Ertrag, nach Abzug von 1/3 Reparations- und Zug-Kosten über 8 Prozent eines Anlage-Kapitals von 4 Millionen Taler.

die Erbauung eines steinernen hätte verwenden müssen, wohlhabend geworden ist, um sich von dem erworbenen Überfluss ein steinernes zu bauen. Die Techniker teilen nicht immer diese Ansichten; doch werden vorsichtige Unternehmer sich dadurch nicht irre machen lassen. Das Hauptaugenmerk der Ingenieure ist gewöhnlich darauf gerichtet, ein Werk herzustellen, das ihrer Kunst Ehre macht; das Hauptaugenmerk der Unternehmer muss darauf gerichtet sein, ansehnliche Dividenden zu machen, und die Aktien zu Wert zu bringen. Dies ist auch in Beziehung auf das Gemeinwesen das Wünschenswerteste; denn nur wenn die Aktien steigen, werden Kapitalisten sich angespornt fühlen, für weitere Routen zu subscribieren. Noch kommt hierbei in Betracht, dass durch den neuerfundenen Prozess, die Hochöfen mit geheizter Luft zu speisen und Steinkohle, wie sie aus der Grube kommt, statt Koks zu gebrauchen, die Preise des Eisens im Laufe weniger Jahre um 50 Prozent und noch weiter werden herabgedrückt werden.

^{*)} Nach näherer Erkundigung zeigt sich die Anzahl der jährlich hier ankommenden Fremden weit bedeutender, als oben angenommen worden ist. Im Jahr 1817, wo sie freilich ungewöhnlich hoch war, soll sie sich auf 170.000 belaufen haben, worunter etwa 50.000 Handwerksburschen waren. Nie beläuft sie sich auf weniger als 100.000, worunter etwa 30.000 Handwerksburschen waren. In diesem Jahr steht sie nach einer mir gütigst mitgetheilten Notiz folgendermaßen:

November	1832	6.116
Dezember	–	8.864
Januar	1833	6.264
Februar	–	4.201
März	–	5.883
April	–	21.455
Mai	–	8.816
Juni	–	6.816
Juli	–	6.724
August	–	<u>6.691</u>
		81.830

Hierzu die Monate September
und Oktober während der
Michaelis-Messe 28.170

Gesamtsumme während des letzten Jahres 110.000

Darunter zwischen 30 bis 40.000 Handwerksburschen, wovon jedoch ein großer Teil für die Eisenbahn in Anschlag zu bringen ist, indem, wie wir hiernach berechnen werden, das Fahren auf der Eisenbahn um 100 Prozent günstiger ist, als das Fußreisen. Übrigens habe ich aus derselben authentischen Quelle, dass aus mancherlei Ursachen eine bedeutende Anzahl von Fremden nicht in die Liste kommt. Hiernach darf man mit Sicherheit annehmen, dass die Eisenbahn jährlich 200.000 Fremde transportieren wird, und dass die Reisenden allein 10 bis 15 Prozent eintragen werden.

Die Quantität der hier ankommenden und wieder abgehenden Güter, nebst den durchgehenden, die als ankommende und abgehende doppelt in Berechnung zu nehmen sind, dürfte, mit Einschluss des Salzes und der Bergwerksprodukte überhaupt, wenigstens 1½ Millionen Zentner betragen, die auf eine Strecke von 20 Meilen à 10 Groschen (die Hälfte der jetzigen Fracht) 625.000 Taler, also nach Abzug von 1/3 Transport- und Reparations-Kosten über 10 Prozent einbrächten.

Endlich kommt die Konsumtion des Platzes selbst in Betracht. Alle Arten von Lebensmittel nebst den Brennmaterialien sind hier teurer als in den Seestädten und dabei bedeutend schlechter. Holz kostet 100 Prozent mehr in der Stadt als 4 bis 5 Meilen von hier. Während bei so hohen Preisen der großen Masse der Bevölkerung das Brennmaterial äußerst spärlich zugemessen ist, liegen 8 Meilen südlich von hier alle Berge voll Steinkohlen. An Fabriken, die Wasserkraft und Brennmaterial erfordern, ist nicht zu denken; kaum sind die vorhandenen Wasserwerke ausreichend das erforderliche Semmelmehl zu liefern, das Schwarzbrot wird dem ärmeren Teil der Bevölkerung vom Lande zu Markte gebracht. Überall gewahrt man, wie der Mangel an günstigen Transportmitteln die Bevölkerung und die Erwerbs-Industrie niederhält. Wie anders wäre es auch möglich, dass der Zentralpunkt des deutschen Handels nur 40.000 Einwohner zählen könnte?! Nehmen wir übrigens nur die Konsumtion wie sie ist, so ergeben sich für ungefähr 60.000 Klafter Holz Transportkosten von 150.000 Talern (a 2½ Taler per Klafter); für die übrigen Konsumtions-Artikel ist eben so viel anzunehmen.

Eisenbahnen würden Holz, Torf und Steinkohle um mehr als die Hälfte günstiger herbeischaffen. Die Kohle von Zwickau käme nur ungefähr 1½ bis 2 Groschen pro Zentner höher in Leipzig als an der Grube, und würde diese Stadt zu einem bedeutenden Fabrikplatz erheben. Das innere Bayern, wo Mehl, Fleisch und andere Lebensmittel um 50 bis 100 Prozent niedriger stehen als in Leipzig, würden seinen Überfluss in die Gegenden des Erzgebirges und bis an die Elbe und nach den Hansestädten verführen. Was leichter Transport vermag und was schwerer und teurer nicht vermag, darüber können wir die Sandsteine von Pirna zu Zeugen aufrufen, die zu Wasser bis Berlin, Hamburg und Altona, ja in noch größerer Menge bis Kopenhagen gegangen sind und noch gehen, während es ihnen nie möglich war, landwärts nur bis Leipzig vorzudringen. Und doch, bedürfte man ihrer hier sehr, wäre es auch nur, um dieser sonst so schönen Stadt Trottoirs zu verschaffen. Günstige Lebensmittel und Brennmaterialien werden teils größeres Wohlbefinden der arbeitenden Klasse, teils geringere Tagelöhne und größere Bevölkerung und in Folge derselben Ausdehnung der Gewerbe bewirken. Günstige Baumaterialien und Tagelöhne werden Baulust erregen und die Mietzinse in den neu angelegten und entlegenen Teilen der Stadt ermäßigen. Vermehrung der Bevölkerung und der Gewerbe dagegen werden die Mietzinse und folglich den Wert der zu Handel und Gewerbe gut gelegenen Gebäude im Inneren der Stadt erhöhen. Mit einem Wort: Bevölkerung, Gebäudezahl, Gewerbeindustrie, Handel und Wert der Häuser und Grundstücke von Leipzig würden sich in kurzer Zeit verdoppeln, und ich zweifle keinen Augenblick, dass diese Wertvermehrung in Leipzig allein das auf die Eisenbahnen verwendete Capital in wenigen Jahren weit übersteigen würde*).

*) In den Kohlerevieren von Pottsville, Tamaqua, Minersville etc. ist das Land durch die Eisenbahnen von 2 Dollar per Acker auf 100 gestiegen. Gouverneur Clinton schon schätzte in seiner letzten Botschaft die durch

In der Anlage habe ich einen Plan zu einem sächsischen Eisenbahnsystem skizziert, so gut es mir ohne Lokalausweis möglich war. Nach demselben würde die Route von Leipzig nach Dresden sich nach Zwickau, Chemnitz und Freyberg; die von Weimar und Gotha nach Frankfurt am Main und Bamberg verzweigen; durch die Route nach Halle käme das Königreich Sachsen mit den Salzwerken und mit der Saale in Verbindung; durch die nach Dessau, Wittenberg und Torgau würde die Elbe an einem Punkt berührt, wo die Schifffahrt noch nicht erschwert ist. Dieses im Ganzen nicht mehr als 50 Meilen betragende Eisenbahnsystem würde alle Bedürfnisse des Königreichs Sachsen befriedigen, und den Städten Nürnberg, Frankfurt am Main, Braunschweig, Magdeburg, Berlin, Hamburg und Prag auf halbem Weg entgegenkommen. An und für sich brächte es auf ein Anlage-Kapital von 3 bis 4 Millionen Taler eine Dividende von 15 bis 20 Prozent und somit, durch den Anteil, welcher in Folge des hier angeschlossenen Entwurfs dem Staate hieran zugesichert ist, für den etwa in Staatsfinanzen entstehenden Ausfall reichliche Entschädigung. Dass mit der weiteren Fortsetzung dieser Routen die Dividenden noch jedes Jahr zunehmen, könnte nicht fehlen. Man bedenke nur, wie hoch die Zahl der Messefremden, der Bade- und Lustreisenden anwachsen würde, könnte man von Nürnberg, Frankfurt, Hamburg und Prag in einem Tag für etwa 5 bis 6 Taler; von Braunschweig, Magdeburg etc. in einem halben Tag für 2 bis 3 Taler; von Dresden in 3 Stunden für 1 bis 2 Taler und noch dazu ohne alle Reisebeschwerde, wie in einer Sänfte getragen, nach Leipzig kommen. Jede weitere Ausdehnung einer jeden der vier Haupttrouten würde die Geschäfte und das Einkommen des Zentralpunkts erweitern und vergrößern*).

Was sind aber vier Millionen, ja ich frage, was sind sechs und zehn Millionen Aufwand, bei so großen National-Interessen, wo zumal das verwendete Kapital so außergewöhnliche Interessen trägt?**) Je mehr unter solchen Umständen verwendet

den New-York-Kanal bewirkte Vermehrung des Werts von Grund und Boden auf 100 Millionen, d. h. auf das zehnfache der Anlagekosten des Kanals. Jetzt dürfte man diese Wertvermehrung doppelt so hoch anschlagen.

*) Hätte man erst in Leipzig mit der Anlegung von Eisenbahnen Erfahrung und Übung gewonnen, wäre der Unternehmungsgeist durch glücklichen Erfolg der in den nächsten Umgebungen gemachten Unternehmungen erweckt, und die Fonds von Leipzig durch den hohen Stand der Aktien vermehrt, so würde man hier fortwährend auf die Fortsetzung der hier konzentrierenden Linien spekulieren. Die Anlegung von Eisenbahnen würde ein Hauptgeschäft der hiesigen Bankiers und Kapitalisten werden.

**) Der Staat Pennsylvania allein hat im Lauf der verflorenen 20 Jahre 36 Millionen Dollar oder 48 Millionen sächsische Taler auf Kanäle und Eisenbahnen verwendet. Die ganze Länge der von der Regierung und den Privaten bereits hergestellten Kanäle und Eisenbahnen wird nahezu 1500 englische oder 300 deutsche Meilen betragen. Die Regierung allein hat ungefähr 600 Meilen Kanäle und etwa 150 Meilen Eisenbahnen auf eigene Rechnung unternommen und ungefähr 15 Millionen Dollar oder 20 Millionen sächsische Taler darauf verwendet, die durch Anleihen à 5 Prozent bestritten wurden. Pennsylvania ist weder bevölkerter noch reicher als das Königreich Sachsen; hätte es diese Werke nicht unternommen, so wäre es jetzt um 48 Millionen ärmer und seine Industrie und sein Landbau wären um 30 Prozent weniger blühend, als sie es sind. Der Staat New York, nachdem er ungefähr 12 Millionen auf Kanäle und Eisenbahnen verwendet hat, projiziert jetzt für 24 Millionen Taler Eisenbahnen, wofür bereits die Charten bei der Gesetzgebung nachgesucht und von ihr erteilt worden sind. Darunter sind zwei Routen von New York nach dem Erie-See, wovon die eine bis nach den großen Bleibergwerken im Missouri-Gebiet fortgesetzt werden soll. Manche dieser Unternehmungen sind bereits begonnen und werden von armen deutschen und irländischen Auswanderern bearbeitet. Ich habe im Anfang die Absicht gehabt, dieser Schrift eine Karte aller Eisenbahn-Unternehmungen in den Vereinigten Staaten beizufügen, fand aber, es wäre Torheit, weil, um einen Begriff von diesen Werken zu geben, man nur sagen darf, dass alle bedeutenden Orte durch die ganze Union Eisenbahnen in der Arbeit haben, oder projektieren, um unter sich und mit den großen Seehandelsplätzen in Verbindung zu treten. Zwischen Boston, New York, Baltimore und Washington ist die Verbindung beinahe hergestellt; wo sie es nicht ist, wird daran gearbeitet. Schon wird die Hilfe des Kongresses in Anspruch genommen, um die Linie von Washington durch die südlichen

werden kann, desto besser. Schon die Verwendung so großer Kapitale verbreitet Nahrung, Arbeit, Segen und Wohlstand unter der Masse der längs der Route lebenden Bevölkerung, denn 9/10 des Aufwandes kommen den arbeitenden Klassen zu gute.

Wie gegen alle großen und folgereichen Neuerungen erheben sich auch gegen diese eine Menge Zweifel und Bedenken. Man besitze, heißt es, hier zu Lande keine so großen Kapitale, nicht so vieles bare Geld, um so riesenmäßige National-Werke zu unternehmen; England und Nordamerika seien im Besitz des Welthandels und großer Reichtümer, sie könne man in solchen Dingen nicht zum Muster nehmen; auch habe es hier mit den Reisen und Gütertransporten keine so große Eile und der Transport sei jetzt schon günstig genug; da die Regierungen an Posteinnahmen bedeutend verlieren dürften, so sei von dieser Seite keine besondere Unterstützung zu erwarten; vielmehr werde man Bedenken tragen, so viele, seit undenklichen Zeiten im Besitz befindliche Gewerbe zu verletzen oder gar zu zerstören. Es kann nicht schwerfallen, die Unstatthaftigkeit dieser Einwendungen, sollten sie sich je ernsthaft erheben, nachzuweisen. Den Finanzpunkt anlangend, so ist darüber von einsichtsvollen Leuten keine weitere Einwendung zu befürchten, sobald nachgewiesen ist, dass das so verwendete Kapital die höchsten Interessen im Lande trägt. Unter dieser Voraussetzung kann kein Aufwand zu groß befunden werden. Auch hat Sachsen, ist es ihm nur mit der Unternehmung ernst, über hundertmal mehr Kapital und bares Geld zu gebieten, als erfordert wird^{*)}. Dass Nordamerika

Staaten bis nach New Orleans fortzusetzen. Da die südlichen Pflanzler während der ungesunden Jahreszeit den Norden, und die Nordmänner während der kalten Jahreszeit den Süden zu besuchen pflegen, so werden die Reisenden allein dieser großen Route reiche Dividenden bringen. In ungefähr zehn Jahren wird man vom nördlichsten Punkt der Vereinigten Staaten, mittels Eisenbahnen und Dampfwagen bis in die Nähe Texas (2000 Meilen) in 8 Tagen und für 50 Dollar gelangen. Ferner führen sechs Haupttrouten von Osten nach Westen, jede 200 bis 300 Meilen lang: eine von Boston nach dem Ontario-See; zwei von New York, eine südliche und eine nördliche nach dem Eriesee, wovon eine noch weiter durch das nördliche Pennsylvania, Ohio, Indiana, Illinois nach dem Mississippi; eine von Philadelphia nach Pittsburgh; eine von Baltimore nach Wheeling, eine von Charleston nach Columbia. Die westlichen Staaten wetteifern ihrerseits mit den östlichen. In Kentucky ist eine Bahn zwischen Frankfurt und Louisville bereits hergestellt. Ohio, Indiana, Illinois haben nicht minder bedeutende Projekte und darunter einige schon in der Ausführung. Die Halbinsel Michigan sogar, die noch nicht einmal unter die Staaten aufgenommen ist, projektiert die Verbindung des Erie mit dem Michigan-See. In ungefähr 15 Jahren wird man leichter 6000 Meilen weit in den Vereinigten Staaten reisen, als gegenwärtig 600 in Deutschland. Alle Staaten und Territorien von Maine bis Louisiana, und alle westlichen Länder wird man in vier Wochen mit Gemächlichkeit sehen können.

^{*)} Ich erlaube mir hier anzuführen, was ich schon in meinen Mitteilungen hierüber gesagt habe:

»Man wird mich vielleicht fragen, woher Bayern das Geld nehmen soll, um solche Riesenwerke zu vollbringen? Ich antworte, dass ich noch an keinem der Kanäle oder Eisenbahnen, die ich bis jetzt gesehen, Silber oder Gold wahrgenommen habe. Man konsumiert dabei nur Lebensmittel, Eisen, Steine, Holz, Kräfte der Menschen und Tiere. Ist aber nicht alles dies in Bayern im Überfluss? Indem man diesen Überfluss in Kanäle und Eisenbahnen verwandelt, die man noch nicht besitzt, schafft man bleibende und dauernde Werte, erschafft man Instrumente, die alle produktiven Kräfte der Nation verdoppeln. Das Geld aber geht nicht fort, es gleicht nur die Werte aus. Die vorigen Besitzer desselben erhalten nun Aktien, für die sie zu jeder Zeit auf dem Geldmarkt eine größere Summe Geldes erhalten können, als sie dafür gegeben haben. Anstatt durch ein solches Unternehmen geschwächt zu werden, fühlt sich die Gesellschaft nach Vollendung desselben gestärkt und zu neuen Unternehmungen ermutigt. Hierin liegt das große Geheimnis der großen Unternehmungen in den Vereinigten Staaten.« (I. pag. 15.).

»Diese Vorteile sind evident genug, um der Masse des Volks einzuleuchten. Wo immer ein Unternehmer dieser Art die Interessen der Anlagekosten zu decken verspricht, ist man sicher, zureichende Subskriptionen von denen zu erhalten, die Hoffnung haben, dadurch ihre Gewerbe zu verbessern, oder den Wert ihrer Häuser, Ländereien und Produkte zu erhöhen. Die ganze Masse der Bevölkerung findet die Möglichkeit, an dem Unternehmen teilzunehmen in dem Unternehmen selbst. Der Gewerbsmann wird durch vermehrte Geschäfte

große Kapitale und mehr bares Geld besitze, ist nicht einmal wahr; die meiste Wertausgleichung geht dort in bloßen Wertzeichen vonstatten, die man in Sachsen ebenso gut kreieren kann. Eine Summe von 4 bis 6 Millionen Banknoten würde kaum ein Drittel des zirkulierenden baren Geldes ausmachen, während in Nordamerika zwei- und dreimal so viel Banknoten zirkulieren als bares Geld^{*)}. Welthandel, so

für die Kanalarbeiter, der Landbauer durch vermehrten Absatz seiner Produkte, der Arbeiter durch den Tagelohn in den Stand gesetzt, Aktien zu nehmen und zu bezahlen. Aus diesen Umständen nicht auf das Vorhandensein großer Kapitale und großer Summen baren Geldes muss man sich erklären, dass zu dergleichen Unternehmungen sich häufig mehr Unterzeichnungen finden als man bedarf.« (ibid. pag. 17.).

»Bei alledem ist die Herstellung eines solchen Kommunikations-Systems in der Tat keine solche Riesenarbeit als man sich vorstellt. Wie viele Eisenbahnen lassen sich mit Hilfe von 10 oder 20.000 Menschen im Lauf von fünf oder zehn Jahren bauen? Gehen aber in ganz Bayern nicht zehntausend Menschen aus Mangel an Arbeit müßig? Oder könnten nicht zehntausend Menschen aus der übrigen Zahl der Arbeiter ausgehoben und für diese Zwecke verwendet werden, ohne dass ein einziger Metzen Korn weniger gepflanzt, oder das Geringste an Manufakturwaren weniger produziert würde, weil die übrigen Arbeiter durch erhöhten Tagelohn zu größerer Kraftanstrengung bewogen würden? Auf diese Weise erscheint das ganze Werk nur als ein Produkt vermehrter Kraftanstrengung. Man bedenke doch nur, wie viele Eisenbahnen hergestellt werden könnten, durch die Kraft, die jetzt in den Kasernen im Müßiggang konsumiert wird.« (ibid. pag. 20.)

^{*)} Da in neueren Zeiten auch von anderen der Vorschlag gemacht worden ist, für den Zweck der Anlegung von Eisenbahnen Wertzeichen zu kreieren, so wird es nötig sein, durch einige Stellen meinen Abhandlungen über diesen Gegenstand zu beweisen, dass ich dieses Mittel schon vor mehreren Jahren vorgeschlagen habe:

»dass man, indem man Kanäle und Eisenbahnen baut, kein Geld, sondern nur überflüssiges Getreide verbraucht, zeigt sich hier, wo die Wert-Ausgleichungen größtenteils in Papier gemacht werden, ganz klar. Ein Bauer nimmt eine Anleihe bei der Bank, das er in Raten bezieht und womit er seine Aktien bezahlt. Die Noten wandern sofort in die Hände des Kontraktors und hierauf in die Hände der Arbeiter, die sie dem Bauer wieder bringen, um sich dafür Lebensmittel zu kaufen, dieser aber gibt sie ohne weiteren Verzug der Bank zurück, um seine Schuld abzulösen. Hier hat der bloße Kredit der Bank das Wunder gewirkt, Holz, Steine und Eisen zu einer produktiven Maschine zusammen zu fügen, und das Getreide des Bauers in eine Dividende bringende Aktie zu verwandeln.« (Mitteilungen I. pag. 24.).

In den Vereinigten Staaten geht beinahe alle Wert-Ausgleichung in Papier vonstatten. Ich sehe nicht ein, warum dies nicht auch, wenigstens zum Teil, in Bayern sollte bewerkstelligt werden können. Eine Bank, die auf den Wert von Grundeigentum und den Ertrag der Eisenbahnen fundiert wäre, sollte um so mehr Kredit finden, als noch gar keine Zettelbank im Königreich besteht. Die Vereinigten Staaten besitzen kaum des vierten Teil des Betrags ihrer umlaufenden Papiere an barem Geld etc. Dass hingegen ein Land wenigstens so viel an Banknoten im Umlauf haben kann, als bares Geld vorhanden ist, wird kein Sachverständiger bezweifeln. Bayern, das wenigstens 30 bis 40 Millionen Gulden bares Geld in Zirkulation hat, wird also ohne die geringste Gefahr 10 Millionen Noten ausgeben können, zumal wenn diese Summe nur nach und nach im Lauf mehrerer Jahre, gerade in demselben Verhältnis, in welchem das Eisenbahnsystem die produktiven Kräfte vermehrt, folglich eine Vermehrung der Zirkulationsmittel nötig macht, in Umlauf gebracht würde. Im Fall dort die Errichtung einer solchen Bank tunlich und rätlich befunden würde, könnten durch dieses Mittel die Interessen der Anlagekosten um 2/3 vermindert werden, da in diesem Fall nur so viel an Interessen zu berechnen wäre, als diejenige Summe kostet, die in der Bank vorrätig gehalten werden müsste, um den Kredit der Papiere durch Barzahlung, insoweit sie von den Noten-Inhabern verlangt werden sollte, aufrecht zu erhalten. Dies mit dem dritten Teil des Betrags der umlaufenden Noten zu bewirken, dürfte um so weniger Anstand haben, als schon eine Finanzverordnung, dass die Noten von den öffentlichen Kassen genommen werden sollen, ihnen den Umlauf verbürgen müsste etc.« — — — »Hier bitte ich diesen Gegenstand bloß als Andeutung zu betrachten. Ich nehme demnach an, dass der Staat den ganzen Aufwand in barem Geld aufzutreiben habe. In diesem Fall muss man sich aber nicht vorstellen, dass die zehn Millionen Gulden an einem Tag aufzumarschieren hätten, um wieder in Masse abzumarschieren. Da die Herstellung des Werks wenigstens einen Zeitraum von 5 Jahren erfordern würde, so müsste die Anleihe in 20 vierteljährige Raten zerschlagen werden, wovon jede eine halbe Million Gulden betrüge. Mit Verwendung der ersten Rate träte diese Geldmasse in das Publikum zurück, und dieselben Taler, welche zur ersten Anleihe gedient hätten, könnten möglicherweise alle übrigen Anleihen bewerkstelligen. In drei Monaten wäre es ihnen wohl möglich, aus der Baukasse in die Hände des Kontraktors, von da in die Hände der Arbeiter, von da in die Hände der Landwirte und Handwerker und von da in die Hände der Kapitalisten zurück zu marschieren.

wünschenswert er ist, und so sehr er die innere Industrie befördert, wird hier kaum von denen in Anschlag gebracht werden, die wissen, dass der innere Verkehr zum auswärtigen sich in den größten Handelsreichen wie 15 zu 1 (in ganz Deutschland vielleicht wie 30 zu 1) dem Wert, und wie 50 bis 100 zu 1 dem Gewicht nach verhält, dass daher Transporterleichterungen im Inneren vorzüglich auf die Belebung des inneren Verkehrs wirken, und dass der innere Verkehr diese Transporterleichterungen vorzüglich bezahlen muss.*)

Aus diesem Grund ist auch noch niemandem eingefallen zu behaupten, dass es sich in Deutschland nicht lohne, Chausseen zu bauen, weil dieses Land bei weitem keinen so starken auswärtigen Handel besitze als England. Haben in England die Eisenbahnen wegen des großen Welthandels einen größeren Transport als in Deutschland, so sind auch die Baukosten, das Terrain, die Unterhaltungskosten und

Wäre es gar möglich, diese Taler so anzuspornen, dass sie den hier bezeichneten Kreislauf in 8 Tagen vollbringen könnten, und würde dann die Anleihe in wöchentlichen Raten zerschlagen, so wären 15.000 bayerische Taler vollkommen zureichend, um in einem Zeitraum von 10 Jahren rohe Eisensteine, Bruchsteine, Holz und Lebensmittel in eine Eisenbahn von 10 Millionen Gulden Wert zu verwandeln etc. Unter allen leblosen Gegenständen gibt es keinen, der von so unruhiger Natur wäre, als die Taler. Sie rennen täglich und stündlich nach Geschäften und finden sie keine im Lande, so wandern sie aus. Das Müßigliegen ist ihrer Natur zuwider etc. Dass man Taler vom Ausland kommen lässt, ist vergeblich, denn wenn sie nicht durch vermehrte Industrie im Lande Beschäftigung finden, so kehren sie schnell nach Amsterdam und London zurück; vermehrt sich aber die Industrie, so kommen sie von selbst. (Mitteilungen II. S. 43.).

Ich wiederhole hier, dass alle deutsche Staaten, indem sie den Compagnien die Privilegien erteilen, zum Belauf ihrer Auslagen Banknoten auszugeben und dagegen Hypotheken in die Kasse zu legen, die Mittel geben können, Eisenbahnen anzulegen so viel sie deren bedürfen. Mittels der Ausübung dieses Privilegiums werden die Compagnien die Anlagekosten höchstens zu 2 Prozent verzinsen, während sie, auf nur halb günstigen Routen, wenigstens 6 Prozent einnehmen. Mit diesen Papieren kann unmöglich Missbrauch getrieben werden, da die Compagnien auf eine gewisse Summe beschränkt sind, und das Publikum den Compagnien gegenüber doppelt und dreifach gedeckt ist. Zugleich würden diese Papiere alle Finanzgeschäfte erleichtern. Uns sollte Wunder nehmen, wenn die Finanzleute im Süden nicht längst schon auf den Gedanken gekommen wären, es sei leichter Seidenpapiere auf den Postwagen hin und her zu führen, als Metalle. In diesen Gegenden versteht man die Sache schon besser. Preußen soll, wie man versichert, 17 Millionen Scheine in Umlauf haben, die auch in Sachsen gerne genommen werden.

*) Um den großen Unterschied des inneren und äußeren Verkehrs in Beziehung auf Gewicht anschaulich zu machen, setze ich aus den bereits erwähnten Mitteilungen (II. pag. 7.) folgende Berechnung hierher:

»die Frachtersparnis beträgt, wie wir oben angenommen haben und hienach beweisen werden, wenigstens 4/4 oder 1½ kr. per Stunde und Zentner, also auf hundert Stunden 2 fl. 30 kr. per Zentner. Dies beträgt:

Pro	Produkt	Wert (Gulden)	Frachtersparnis (in Prozent)
1 Zentner	Seidenwaren	2000	1/800
	Wollwaren	370	¾
	Baumwollwaren	100	2½
	gemeine Wolle	50	5
	Flachs	33½	10
	Hanf	20	15
	Wein	20	15
	Gerste, Salz, Bier, Getreide etc.	5	50
	Kartoffeln	1	250
	Steinkohlen	½	500
	Holz	¼	1000
1 Tonne	Gips, Kalk	3	1666
	Bruchsteine	1	2332

»Nun vergleiche man mit den großen Ersparnissen, welche durch die Frachterleichterung in den gemeinsten Lebensbedürfnissen gemacht werden, das große Gewicht der Produktion und Konsumtion in diesen Artikeln und es bedarf keiner weiteren Erläuterung, wie viel der innere Verkehr dadurch gewinnt.«

Gehälter um so größer. Die Eisenbahn von London nach Bristol soll nach dem Überschlag 3 Millionen Pfund Sterling, also 21 Millionen sächsische Taler, folglich 200.000 Taler per englische Meile kosten, während 10.000 bis 15.000 Taler per englische Meile also die Interessen jener Summe zureichen, eine Bahn herzustellen, welche die Bedürfnisse des Verkehrs zwischen Leipzig und Dresden vollkommen befriedigt. Wahrscheinlich sind nach bekannten früheren Vorgängen unter jenen 21 Millionen auch eine halbe Million Taler Unkosten für die Erlangung der Parlaments-Akte inbegriffen.

Wer sich über Mangel an Kapital in Deutschland beklagt und doch dabei auf die Eile beim Transport keinen großen Wert legt, bedenkt nicht, dass Beschleunigung des Bezugs der rohen Materialien und Beschleunigung des Absatzes der Fabrikate ebenso wirkt wie Kapitalvermehrung.

Wie die Regierung sollte verlieren können, wenn die produktiven Kräfte des Volkes so außerordentlich zunehmen, ist schwer zu begreifen. Vielmehr muss jedem klaren Verstand einleuchten, dass der Staat überall dadurch gewinnen muss: in allen Arten von Abgaben, weil Produktion und Konsumption steigen; am Salztransport, im Postwesen, im Chausseebau, in der Militär- und Domänen-Administration etc., und, nach unserem Vorschlag, unmittelbar durch die Teilnahme an den Dividenden.

Endlich gibt es kaum eine einzige Verbesserung in der langen Reihe der Erfindungen, die nicht einzelnen Gewerken und Personen für einige Zeit nachteilig gewesen wäre. Zur Zeit der Erfindung der Buchdruckerkunst mögen in Leipzig für den Augenblick wohl über ein Dutzend Abschreiber arbeitslos geworden sein; heute beschäftigt hier die Presse 5000 Menschen. So gut es Torheit gewesen wäre, den Fortschritten des Erfindungsgeistes Einhalt zu gebieten, um jene Abschreiber in Tätigkeit zu erhalten, so töricht wäre es heute, um etlicher Gastgeber und Fuhrleute willen, auf die unermesslichen Wohltaten der Eisenbahnen zu verzichten.

Andere zweifeln an der Solidität der Eisenbahnspekulationen selbst und wollen wissen, die Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester sei nur durch ein Zusammentreffen außerordentlicher Umstände so einträglich. Läge der Vorteil überall sonst nur so auf platter Hand, wie man wähne, so würde man längst von anderen und größeren Spekulationen aus England gehört haben. Die Unternehmungen in den Vereinigten Staaten seien noch zu neu, und zu wenig durch die Erfahrung bewährt; dort werden, wie in allen Handelsstaaten, dergleichen Spekulationen gar leicht zur Manie usw.*).

*) Andere, die schon zurückschrecken, wenn sie nur von einer Dampfmaschine hören, fürchten sich vor der Explosion des Kessels, vor Schwindel und Ersticken, weil der Wagen gar zu schnell die Luft durchschneide, und vor dem Überfahrenwerden, indem ihnen das Unglück des Herrn Huskisson noch in entsetzlicher Erinnerung schwebt. Diesen können wir versichern, dass ihre Furcht in jeder Hinsicht unbegründet ist, am meisten die vor der Explosion. Denn erstens ist nach der neuesten Vervollkommnung des Dampfwagens ein solches Ereignis nicht möglich. Die anderen Gründe könnte ich mir wohl ersparen, allein zur vollkommenen Beruhigung bemerke ich zweitens, dass eine Einrichtung getroffen werden kann, welche die Passagiere, im Fall eine Explosion möglich wäre, außer aller Gefahr stellt. Wem das Schneiden der Luft unangenehm ist, der schließt das Wagenfenster. Huskissons Unglück und alle übrigen Unfälle, die sich seitdem auf Eisenbahnen ereignet haben, sind der Unachtsamkeit der Verunglückten zuzurechnen. Diese Vorfälle sind von der Oppositionspartei tüchtig benutzt worden, um dem Publikum vor den Dampfwagen Bange zu machen. Die neuesten amerikanischen Blätter enthalten einen guten Hieb gegen dergleichen Contre-Mineurs, den wir hier mittheilen: »Unglücksfall auf der New-Jerseybahn: Gestern wurden die Passagiere auf der Rückkehr durch die Wehklagen eines Mitpassagiers sehr erschreckt. Man war genötigt anzuhalten, und den jammernden Passagier

Der Verkehr zwischen Manchester und Liverpool ist ungewöhnlich groß, es ist wahr, dabei muss man aber wissen, dass dort zwei Kanäle und vortreffliche Landstraßen und Eilposten konkurrieren. Überdies war das Terrain besonders ungünstig und der Aufwand enorm. Diese Umstände zusammen genommen machen jene Route zu einer sehr gewöhnlichen in Hinsicht auf den Finanzpunkt; gleichwohl trug sie vor zwei Jahren schon 8 Prozent. Dass aber jenes Unternehmen seither nicht größere Nachahmung gefunden hat, davon lag die Ursache in der starken Opposition, welche die Kanal-, Küstenfahrt- und Chaussee-Interessen innerhalb und außerhalb des Parlaments den Eisenbahnen entgegen zu stellen wussten. Das reformierte Parlament hat nun das Eis gebrochen und seitdem hören wir von einer Menge Eisenbahn-Unternehmungen (London und Birmingham, London und Bristol, Edinburgh und Glasgow, London und Brighton, London und Dover etc.), die zusammen auf nicht weniger als 15 Millionen Pfund Sterling oder über 100 Millionen Taler veranschlagt sind.

In den Vereinigten Staaten dagegen hatten diese Verbesserungen raschen und ungehemmten Fortgang, seitdem die Resultate der Stockton- und Darlington-Eisenbahn bekannt geworden sind. In allen Dingen praktisch, wussten die Amerikaner auch diese Verbesserung auf diejenige Weise in Anwendung zu bringen, die sich am besten für die Verhältnisse ihres Landes eignet. Mit nur geringer Ausnahme baute man dort Bahnen mit starken hölzernen, auf noch stärkeren hölzernen Blöcken ruhenden, Schienen (Rails), die man mit eisernen Reifen (plates) 1 Zoll breit zu $\frac{1}{8}$ bis $\frac{1}{4}$ Zoll stark, beschlug. In einigen Gegenden legte man Blöcke von Granit und beschlug sie auf ähnliche Weise. Diese Bahnen kosteten, je nachdem das Terrain mehr oder weniger Schwierigkeit darbot, von 5000 bis 20.000 Dollar per englische Meile. Man wollte keine vollendeten Meisterwerke herstellen, aber man wollte die gegenwärtigen Bedürfnisse des Handels befriedigen, gute Dividenden ziehen, und dabei Handel und Industrie befördern, um dereinst mit um so größerem Vorteil massive Werke anlegen zu können. Einem so klugen und zweckmäßigen Verfahren konnte der Erfolg nicht entgehen; ich kenne keine vollendete Bahn, deren Aktien nicht von 20 bis 100 Prozent über pari ständen, und dass dieser hohe Stand der Aktien in keiner Manie, sondern in soliden Berechnungen ihren Grund hat, beweisen die Dividenden *).

in den benachbarten Gasthof zu bringen, wo er nach wenigen Minuten, – von einem gesunden Knaben glücklich entbunden ward; dies ist das erste Unglück (serious accident), das sich nach einem Transport von mehr als 40.000 Personen auf dieser Bahn ereignet hat.« Wie schnell es dort geht, erhellt aus nachstehendem Artikel. »New York den 6. Juli. Vorgestern früh (am Jahrestag der Unabhängigkeit) sind viele unserer Bürger nach Philadelphia gegangen, um dort mit ihren Freunden das Fest zu feiern und am nämlichen Tag von ihnen begleitet, wieder hierher zurückgekommen. (Die Entfernung ist 100 Meilen.) Wir hoffen noch zu erleben, dass man in einem langen Sommertag zwischen Philadelphia und New York zweimal Briefe wechseln können.« Man sieht, den Amerikanern geht es immer noch nicht schnell genug. In der alten Welt fürchtet man immer nur, es möchte gar zu schnell gehen. Nichts ist dem Amerikaner in Deutschland auffallender als die geringe Zahl von Dampfbooten. Vor einigen Jahren reiste ich mit einem Amerikaner Herrn O. aus B. zur See. Reich und reiselustig bis zur Manie, hatte der Mann alle Länder der Erde gesehen, hatte jetzt eben die Kontinente von Süd-Amerika und Asien und kam aus Persien über Wien etc. nach Paris und Havre; dieser sagte mir, nichts sei ihm auf seinen Reisen merkwürdiger vorgekommen, als dass er in ganz Persien nur einen Wagen und in ganz Deutschland nur ein Dampfboot (auf dem Bodensee) gesehen habe.

*) Den Kanälen geht es in den Vereinigten Staaten schlimm und immer schlimmer. Die Lancaster-Canal- und Schleusenschiffahrt, die 100.000 Dollar gekostet hat, ward kürzlich von den Aktionären in der Desperation für 17.000 Dollar zur Anlegung von Mühlwerken verkauft. Das herrlichste Werk dieser Art in den Vereinigten Staaten, der Chesepeak- und Delaware-Kanal, bezahlt kaum die Kosten und die Compagnie hat nach einem

Weit entfernt übrigens hiermit vorschlagen zu wollen, man solle ein ganzes System von Eisenbahnen in Sachsen auf Einmal beschließen und überall sogleich Hand ans Werk legen, habe ich mit dem bisher Gesagten nur darlegen wollen, dass, wenn das Ganze so große Vorteile biete, im Einzelnen gar nicht fehl gegriffen werden könne. Eisenbahnen sind hier zu Lande noch eine unbekannte Sache, es ist also vor allen Dingen erst eine Probe zu machen, und zwar mit derjenigen Route welche die meisten Vorteile und wenigsten Schwierigkeiten darbietet. Dies ist offenbar der Fall zwischen Leipzig und Dresden. Hier ist es eine reine Unmöglichkeit, dass nicht bedeutende pekuniäre Vorteile erreicht werden. Diese Route ist die wichtigste für den geistigen, häuslichen und politischen Verkehr des Landes und eine der bedeutendsten für den mercantilistischen. Ist diese Route erst hergestellt, so kann alles, was im Königreich Sachsen in kommerzieller sowohl, als in politischer und intellektueller Beziehung nur irgend Einfluss und Stimme hat, sich jeden Tag von den großen Vorteilen der Eisenbahnen überzeugen; so können jährlich hunderttausend Fremde diese große Verbesserung aus eigener Anschauung kennen lernen, und die Kunde davon nach allen Gegenden Deutschlands tragen.

Auf dieser Route gehen täglich zu Fuß, zu Pferd und zu Wagen, mit eigenen Fuhrwerken, mit Lohnkutschern oder mit der Post ungefähr 30 Personen hin und 30 her. Wenn man aber auf der Bahn in drei Stunden von Leipzig nach Dresden gelangen kann, viel bequemer als im eigenen Wagen mit Extrapost, und viel günstiger als zu Fuß*), so werden die Vornehmsten wie die Geringsten sich derselben bedienen. Es wird daher nicht übertrieben sein, anzunehmen, dass nach hergestellter Bahn täglich 60 Personen hin und 60 her gehen werden**). Für einen Sitz in schönen bedeckten Wagen mit Fenstern rechnen wir 1½ Taler, für unbedeckte Sitze ¾ Taler. Es wird also täglich von Reisenden eingenommen werden:

Aufwand von 2 Millionen Dollar neuerlich, obwohl vergeblich, zum Behuf beabsichtigter Verbesserungen eine Anleihe von 400.000 Dollar zu machen versucht. Inzwischen hat der Konkurrent desselben, die New-Castle- und Frenchtown-Eisenbahn, eine Dividende von 10 Prozent erklärt. Sogar der große New-York-Kanal macht keine weiteren Fortschritte und wird einen mächtigen Konkurrenten in einer Eisenbahn erhalten, die Colonel Clinton, der Sohn desselben Mannes, der die Anlegung des Kanals verursachte, projektiert hat. Am besten hat sich die Sache zwischen New York und Philadelphia gemacht. Dort hat der Delaware- und Raritan-Kanal die Camden- und Perth-Amboy-Eisenbahn geheiratet, um sich gegen jeden Glückswechsel sicher zu stellen. Damit aber auch hier kein Monopol entstehe, ist bereits eine zweite Route (über Trenton) im Werk.

*) Der gemeinste Tagelöhner verdient täglich 8 Groschen, versäumt also auf einer Hin- und Herreise von 5 Tagen einen Verdienst von 40 Groschen. Seine Zehrung unterwegs bestreitet er nicht unter 8 Groschen täglich oder 40 Groschen im Ganzen. Folglich kostet ihn die Fußreise wenigstens 3 Taler 8 Gr. Auf der Eisenbahn bezahlt er: Fuhrlohn hin und her 1 Taler 12 Groschen, ihm bleiben, wenn er morgens 9 Uhr dort ankommt und abends 4 Uhr abgeht, 7 Stunden zu Verrichtung seiner Geschäfte, seine übrigen Unkosten wird er leicht mit 6 Groschen bestreiten; es kostet ihn also eine Reise mit der Eisenbahn nur 1 Taler 18 Groschen, folglich nur ungefähr die Hälfte der Kosten einer Fußreise.

**) Überall, wo Eisentransport eingeführt worden ist, hat man eine zehnfache Vermehrung der Passagiere wahrgenommen. Zwischen New York und Philadelphia gehen täglich 700 Passagiere, ungeachtet noch Dampfboote mit der Eisenbahn konkurrieren. Zwischen Stockton und Darlington (Bevölkerung 26.000 Seelen) ging wöchentlich fünfmal ein einziger Postwagen; nach Eröffnung der Eisenbahn zählte man im Durchschnitt 90 Reisende jeden Tag.

Sollte übrigens die Erwartung der Unternehmer in Anlehnung der Vermehrung der Passagiere hier nicht in Erfüllung gehen, so kann man das oben angesetzte Fahrgeld verdoppeln und die Fahrt auf der Eisenbahn wird immer noch günstiger sein, als jede andere Art zu reisen. Ja ich glaube, dass bei einer dreifach höheren Taxe (4½ auf dem 1. und 2½ auf dem 2. Sitz) die Eisenbahn unbedingt vorgezogen werden würde. Hier also sind Mittel genug, etwaige Ausfälle in der Zahl der Passagiere zu decken.

Anzahl Personen	Einnahme à	Summe	pro Tag	pro Jahr
60	1½ Taler	90 Taler		
60	¾ Taler	45 Taler		
			135 Taler	49.275 Taler

Zur Messezeit werden wenige Fremde hierherkommen, die nicht den Sonntag über der Residenzstadt Dresden einen Besuch abstatten. Dies wird besonders in den ersten Jahren, schon wegen der Neuheit der Sache, der Fall sein. Teils, um allzu großen Andrang abzuhalten, teils der Einnahmen halber wird während dieser Zeit das Fahrgeld auf 2 Taler und 1 Taler zu stellen sein. Wir nehmen nur an: 5000 Personen hin und her jede Messe:

Anzahl Personen	Einnahme à	hin und zurück	Summe	pro Messe	pro Jahr
3000	2 Taler	4 Taler	12.000 Taler		
2000	1 Taler	2 Taler	4.000 Taler		
				16.000 Taler	32.000 Taler

Spazierfahrten der Bevölkerung von Dresden und Leipzig nach zwischen gelegenen Orten, 3 bis 6 Meilen à 3 Groschen die Person je Richtung

Anzahl Personen	Einnahme à	hin und zurück		pro Woche	pro Jahr
ca. 90	14 gr.	27 gr.		100 Taler	5.200 Taler
Gesamtsumme vom Personen-Transport:					86.475 Taler
200.000 Zentner Waren hin und eben so viel her*), incl. Salz, Wolle, Bergwerksprodukte und alles dessen, was nach Wien und Prag geht, halb so viel als bisher, à 6 Groschen.					100.000 Taler
und sonstige Artikel					6.000 Taler
Gesamt-Einnahmen pro Jahr					192.475 Taler

Davon geht ab:

Reparationskosten, Aufsicht und Administration der Bahn à 2½ Prozent eines Anlage-Kapitals von 1.000.000 Taler					25.000 Taler
Anzahl		à	Summe	Abschreibung	
6	Maschinen	4.000 Taler	24.000 Taler	25%	6.000 Taler
8	Reisewagen	600 Taler	4.800 Taler	10%	480 Taler
8	geringere Reisewagen	300 Taler	2.400 Taler	10%	240 Taler
100	Güterwagen	200 Taler	20.000 Taler	10%	2.000 Taler
Gesamtsumme Abschreibungen					8.720 Taler

Tägliche Unkosten

Anzahl		à	Summe	pro Tag	pro Jahr
6	Kondukteure	1 Taler	6 Taler		
12	Gehilfen	12 gr.	6 Taler		
12	Arbeiter	8 gr.	4 Taler		
3,5	Tonnen Steinkohle	5 Taler	17,5 Taler		

	Schmiere und sonstige Auslagen		6,5 Taler	
Gesamtsumme tägliche Unkosten			40 Taler	14.600 Taler
Zuschuss für unvorhergesehene Ausgaben				4.155 Taler
Gesamt-Unkosten pro Jahr				52.475 Taler
Reine Einnahme als Dividende				140.000 Taler

140.000 Taler rein würden auf ein Anlage-Kapital von 1.000.000 Taler 14% Dividende machen.

Sollte aber die Compagnie das nach Art. XVII. des anliegenden Entwurfs vorgeschlagene Privilegium, für 1 Million Taler Banknoten auszugeben, und dagegen statt baren Geldes Hypotheken auf Grundeigentum einzulegen, erhalten und benutzen, so dürfte die bare Einlage von 1/3 des Anlage-Kapitals ausreichen, sämtliche Anlage-Kosten der Bahn und der Transportmittel zu bestreiten*). Die daraus den Aktionären erwachsenden Vorteile dürften also leicht die oben berechnete Dividende verdoppeln.

Doch, hätte ich dieses ganze Werk auf eigene Rechnung herzustellen, so wäre ich weit entfernt, eine Million Taler aufzuwenden. Eingedenk des bedeutenden Umstandes, dass von dem Gelingen desselben nicht nur die weiteren Unternehmungen in Sachsen, sondern für geraume Zeit der Kredit der Eisenbahn-Unternehmungen in ganz Deutschland abhinge, würde ich den sichersten Weg einschlagen, würde die höchst mögliche Dividende zu erlangen streben. Mein Kostenüberschlag betrüge nicht mehr als 40.000 Taler per Meile, womit ich eine Bahn herstellen wollte, welche für 7 bis 10 Jahre allen Bedürfnissen des Verkehrs zwischen Dresden und Leipzig vollkommen genügen, und die dabei doch kein schlechtes Machwerk, sondern die solide Vorarbeit eines höchst soliden, für alle Zeit dauernden Werks werden sollte. Von den aufgewandten 500.000 Talern müsste höchstens das Holzwerk, im Betrag von etwa 50.000 Talern, nach Verlauf jener Zeit unbrauchbar sein, wogegen, wie hiernach bewiesen werden soll, mehr als 500.000 Taler erspart würden.

Die Arbeiten an den Eisenbahnen betreffen entweder die Herstellung der Fläche, oder des Fundaments, oder der Bahn selbst:

I. Fläche.

Eine horizontale Fläche ist natürlich die wünschenswerteste Lage der Bahn. Falls jedoch aller Transport abwärts geht, ist ein gleichförmiger Fall von ungefähr 90 Fuß in der deutschen Meile (wie etwa beim Steinkohlentransport von Zwickau nach Leipzig) ebenso vorteilhaft; weil Pferde oder Maschinen bei einem solchen Fall die vollen Wagen eben so leicht abwärts ziehen, als die leeren aufwärts. Nach neueren Entdeckungen soll übrigens eine wellenförmige Oberfläche noch viel vorteilhafter

*) Die Compagnie könnte ohne Zweifel mit den Herren Bankiers von Leipzig und Dresden Vereinbarungen treffen, nach welchem gegen gewisse Provision die Inumlaufsetzung und Auswechslung der Noten gegen bares Geld von ihnen übernommen, und so der Compagnie die Haltung einer eigenen Wechselkasse erspart würde. Es wäre zu wünschen, dass die Compagnie der Nürnberg- und Fürther-Eisenbahn ein solches Privilegium nachsuchte, und überhaupt den Versuch machte, den Betrag ihres Anlagekapitals mittels Banknoten in Zirkulation zu bringen.

sein als die horizontale, was man jedoch in dem vorliegenden Fall dahingestellt sein lassen kann, da die Natur hier die letztere nach allen Richtungen gegeben hat. Geringes Steigen der Bahn macht beim Dampfwagentransport wenig Hindernis, ist es aber bedeutend, so schadet es der Brauchbarkeit derselben außerordentlich. In solchen Fällen sucht man die Ungleichheit der Fläche durch schiefe Flächen zu überwinden, d. h. man steigt an einem geeigneten Ort mittels Maschinerie auf einmal hinauf oder herab, wie etwa bei den Kanälen mittels Schleusen, um für den übrigen Weg eine möglichst horizontale Fläche zu erzielen. Überdies müssen Krümmungen, insbesondere kurze Krümmungen, so viel wie möglich vermieden werden, weil dadurch der Transport sehr erschwert wird. Der kleinste Radius an der Manchester- und Liverpool-Eisenbahn beträgt 540 Fuß, der größte 1500.

Dieser Teil der Arbeit, wie leicht zu erachten, ist der wichtigste und nach Befinden der Umstände der schwerste oder der leichteste, der günstigste oder der teuerste von allen. Auf die größere oder geringere Vollkommenheit der Fläche kommt es an, wie weit die Eisenbahn im Vergleich mit den Chausseen und Kanälen vorteilhaft sein wird oder nicht, denn auf einer horizontalen Fläche kann ein Pferd 15 bis 20 Tonnen (3 bis 400 Zentner) ziehen, während es bei sehr starkem Steigen der Bahn so wenig oder noch weniger zieht als auf einer Chaussee. Auf die Beschaffenheit des Terrains kommt es an, ob die Bahn um wenige Tausend Taler per Meile, oder 100.000 bis 200.000 Taler und noch mehr kosten wird, wie z. B. bei den ersten 6 Meilen der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn, wo aus Rücksichten der städtischen Handels-Politik Täler ausgefüllt, und Hügel durchschnitten werden mussten; oder wie bei der von Herrn von Gerstner zwischen der Donau und Moldau erbauten (15 Meilen), wo für die Straße 600.000 Gulden C. M. und dabei für unvorhergesehene Fälle 200.000 Gulden, also im Ganzen für die Herstellung der Fläche 800.000 Gulden; für die Bahn dagegen (Holz und Eisen) nicht mehr als 162.000 Gulden in Berechnung genommen worden sind *).

An diesem Teil der Arbeit lässt sich vernünftigerweise wenig oder nichts sparen und daran darf auch hier nichts gespart werden: erstens, weil dadurch der Zweck verfehlt würde, vor allem aber zweitens, weil auf 8 bis 9 Meilen die horizontale Fläche schon von Natur besteht, und ihrer Herstellung auf dem übrigen Teil der Route keine bedeutenden Hindernisse im Wege stehen.

II. F u n d a m e n t .

Auch diese Arbeit kann enorme Kosten verursachen, wenn, wie z. B. bei der Liverpool- und Manchester-Eisenbahn, deren Route durch bodenlose Sümpfe führt. In festem Grund werden für massive Eisenbahnen 2 Fuß tiefe und 1 ½ Fuß breite Gräben gemacht und mit klein geschlagenen Bruchsteinen ausgefüllt. Darauf werden Quadersteine gelegt, auf welchen gusseiserne Untersitze befestigt werden. Bei hölzernen mit Eisen beschlagenen Bahnen ist auch diese Arbeit überflüssig. In Amerika legt man Querhölzer (Sleepers) geradezu auf den bloßen Kies-Stein- oder Erddamm, nachdem er sich gehörig festgesetzt hat.

Ist dieser Damm tüchtig, so helfen Grundmauern wenig, die Bahn fester zu machen. Auch ist Herr von Gerstner, der die englisch-amerikanische Weise dadurch verbessern wollte, dass er die Dämme inwendig mit Mauern ausführen ließ, nach

*) Über die Vorteile der Unternehmung der Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau, von F. X. von Gerstner 1829 S. 80.

seiner neuesten Schrift^{**)} von dieser vermeintlichen Verbesserung wieder zurückgekommen. Diese Arbeit wird auf unserer Route mit Ausnahme der Brücken, soweit die Linie von Natur eine horizontale Fläche darbietet, also 8 bis 9 Meilen weit höchstens 3000 Taler, und weiterhin auch keine außerordentlich großen Summen kosten.

III. Die Bahn; (Superstructure, Oberbau)

Massive Eisenbahnen haben, wie oben bemerkt, Unterlagen von Quadersteinen, die auf einem Fundament von Bruchsteinen ruhen. In diese Quader sind gusseiserne Sitze eingefügt, worin massive Schienen von gewalztem Eisen ruhen, und mittels welcher diese Schienen unter sich verbunden sind. Bahnen von eisenbeschlagenen Granitblöcken haben dasselbe Fundament. Eisenbeschlagene Holzbahnen ruhen entweder auf einem ähnlichen steinernen Fundament oder auf Querhölzern, die auf dem bloßen Erddamm liegen.

In England, wo Holz teuer, Eisen günstig, Kapital im Überfluss und der Transport groß ist, baut man meistens massive Bahnen und tut wohl daran, denn man richtet sich nach den besonderen Verhältnissen des Landes. Den großen Aufwand der Eisenbahnen in jenem Lande verursachen nicht die Kosten der Arbeiten Nr. III, sondern wegen des durchaus sehr coupierten⁵ Terrains, die Kosten Nr. I und II, woran vernünftigerweise nichts zu sparen ist.

In Nordamerika, wo Holz günstig, Eisen und Arbeitslohn teuer, Kapital nicht selten, aber gesucht, folglich der Zinsfuß hoch ist, und wo der Transport erst durch den Einfluss der Bahn bedeutend werden soll, der, wie mächtig er auch am Ende sein mag, sich doch nur allmählich zeigt, spart man an der Arbeit Nr. I nichts, weil dies dem Zweck der Eisenbahn zuwiderliefe, dagegen macht man den Oberbau von Holz und tut ebenfalls wohl daran, weil die Verhältnisse des Landes diese Bauart gebieten.

Man legt den Weg für zwei Paar Gleise an, stellt aber nur ein Paar Gleise auf diese günstige Weise her, indem man den Raum für das zweite Paar leer lässt. Da die Interessen dieser günstigen Anlage sehr gering sind, so werden leicht gute Dividenden gemacht. Durch den günstigen Transport steigt im Lauf von einigen Jahren der Verkehr, folglich das Einkommen, so, dass man alsdann die zweite Bahn mit Vorteil massiv bauen kann. Da man hierzu allen Bedarf an Bruch- und Quadersteinen und an Eisen etc. auf der Holz-Bahn leicht und günstig und ganz gelegentlich herbeischafft, so kann man die zweite um so solider bauen und so viel oder noch mehr Fuhrlohn ersparen, als alles Holzwerk an der günstigen Bahn gekostet hat. Überdies wird die günstige Bahn so schnell fertig werden, dass man um ein oder zwei Jahre früher die Vorteile und Einkünfte derselben zu genießen haben wird.

Kein Sachverständiger, der nicht bloß das technische der Sache, sondern auch die national-ökonomische und finanzielle Seite derselben ins Auge fasst, wird bestreiten, dass dies echte und weise Ökonomie sei. Auch Nicht-Techniker werden sich hierüber ein günstiges Urteil erlauben, wenn sie versichert werden können, dass eine eisenbeschlagene Holzbahn von tüchtigen eichenen Schienen 7 bis 10 Jahre lang

^{**)} Gerstner, a. a. O. S. 39.

⁵ [kurzweiligen]

so gute Dienste leistet, als die massive, und ebenso gut mit Dampfmaschinen zu befahren ist *).

In Deutschland sind die Gründe für Holzbahnen noch stärker als in den Vereinigten Staaten. Hier ist das eichene Holz nicht teuer, Eisen verhältnismäßig hoch, Arbeitslohn niedrig, Kapital nicht im Überfluss; der Verkehr soll erst durch den Einfluss des erleichterten Transports erweitert, vor Allem aber das Vertrauen in diese Verbesserung im Publikum erst gepflanzt werden. Mit diesen Ansichten stimmt ganz der in der Sache praktisch erfahrene Hr. v. Gerstner überein. Er selbst hat diesen Plan mit Erfolg in Anwendung gebracht *). Nach seiner Berechnung hätte eine massive Bahn zwischen der Donau und der Moldau 52.000 Gulden C. M. per Meile gekostet, während eine hölzerne mit Eisen beschlagene nur auf 12.000 Fl. per Meile kam (das Holzwerk ist hierbei nur zu 40 0 Fl. per Meile in Anschlag gebracht), folglich wurde eine reine Ersparnis von 40.000 Fl. per Meile erzielt **).

Nehmen wir statt der dort berechneten österreichischen Gulden C.M. wegen des höheren Arbeitslohns, der höheren Preise etc. in hiesiger Gegend ebenso viele Taler in Berechnung, so beliefe sich die zu erzielende Ersparnis auf der Route zwischen Leipzig und Dresden auf 13 Meilen 520.000 Taler, also in den ersten sieben Jahren:

*) Die Mauch-Chunk-Eisenbahn, die nur fünf Meilen von der unsrigen beginnt, die ich also genau kenne, liegt auf einer verlassenen Chaussee und hat nur 2700 Dollar pro engl. Meile gekostet. Seit dem Jahr 1827 in Operation hat sie jährlich von 50.000 bis 100.000 Tonnen Steinkohlen transportiert, und im letzten Jahr noch so gute Dienste getan, als im ersten. Da die Gegner der Eisenbahnen für die Abnutzung des Eisens große Summen in Anschlag nehmen, so habe ich die Schienen dieser Bahn gemessen und gefunden, dass mit menschlichen, unbewaffneten Augen und gewöhnlichen Messwerkzeugen eine Verminderung der Dicke der Schienen nicht wahrzunehmen ist. Diese Bahn hat im Lauf der letzten 7 Jahre von einem Transport von ungefähr 500.000 Tonnen (sie hätte ebenso gut das 3- und 4-fache transportieren können) à 2 Cents per Tonne und Meile, was der gewöhnliche Bahnzoll ist, 10.000 Dollar per Meile verdient, also beinahe viermal mehr als die gekostet hat.

*) v. Gerstner, a. a. O. pag. 45.

**) Dieselbe Ansicht sind auch die Herren Leon Coste und August Perdonnet, die wegen der Eisenbahnen ganz England bereist haben. Sie sagen in ihrem *Mémoires sur les chemins à ornières* (Paris Bachelier 1831. S. 17.): »*Nous pensons que ce genre de chemins est surtout à conseiller lorsqu'au bas prix du bois et au prix élevé du fer se joint la circonstance d'un transport peu considérable. On en a construit un à très peu de frais auprès de Saint Etienne.*« Weiter dringen diese Herren nicht in die Sache ein.

Ein gründlicheres Urteil fällt darüber der Bauingenieur Ephraim Beach in seinem Bericht an die Commissaire der Susquehanna- und Delaware-Eisenbahn vom 31. Dez. 1831. Er sagt: »And although stone blocks may conveniently be obtained for the support of wooden string pieces upon the plan adopted by the Mohawk and Hudson Railroad Company – or stone sills, superceding entirely the use of wood, upon the plan adopted by the Baltimore and Ohio company on part of their road, suitable stone abounding in the valleys; yet for various reasons timber should be preferred in the first construction:

- 1) As a matter of economy, costing from 2000 to 3000 Dollars per miles less than the other plans
- 2) Should any unevenness occur in the roadbed in the line of the way, to which a new road is very susceptible, it is much more easy to adjust it.
- 3) By the time the roadbed is properly settled and business requires a second track the various plans now in progress of construction will be tested and the selection may than be dictated by actual experience, and
- 4) Great economy and advantage will be derived from this in delivering upon the spot the materials for the permanent superstructure.

Man sieht, Ephraim Beach verwirft nicht bloß eiserne Rails sondern auch Tragsteine (sills), obgleich sie in den benachbarten Tälern zu haben wären, aus den von uns angeführten Gründen. Man bedenke nur, was das an Fuhrlohn für Pirnaer Steine ausmachen würde, wenn man sie schon im Anfang auf der ganzen Route zu diesem Zwecke gebrauchen wollte, und wie viel günstiger sie kommen würden, nachdem die eisenbeschlagene Holzbahn hergestellt sein wird.

an Interessen á 5% 26.000 Taler jährlich -	182.000
Zwischenzinse	42.000
Die Bahn käme wenigstens 18 Monate früher in Operation, während welcher Zeit ein Reinertrag erworben würde à 140.000	210.000
Zinse und Zwischenzinse	71.000
Durch die gelegentliche Herbeiführung der Bruchsteine und vor allem der Quadersteine, welche von dem einen Ende der Bahn (von Dresden aus) längs der ganzen Route überführt werden müssten, und endlich des Eisens würden wenigstens erspart	<u>50.000</u>
Folglich betrüge die Ersparnis im Ganzen in sieben Jahren	355.000
oder 35.000 Taler mehr als eine ganz massive Bahn nach sieben Jahren herzustellen kosten würde.	

Die Kosten einer Bahn wie ich sie bauen würde, selbst im Fall ich über eine Million zu verfügen hätte, wäre es auch nur um ein Beispiel aufzustellen, wie auf minder günstigen Routen mit Vorteil Eisenbahnen anzulegen und wie auf so günstigen wie diese, die möglichst höchsten Dividenden zu erzielen sind, stellen sich auf folgende Weise:

Vorausgesetzt, die ganze Strecke von Leipzig nach Dresden wäre so beschaffen wie von Leipzig nach Oschatz, oder von Leipzig nach Halle oder Wittenberg und es wären weder Brücken noch schiefe Flächen anzulegen, so würde die Bahn kosten:

Grund und Boden, 20 Fuß breit, 12 Acker à 40.000 Quadratfuß, 250 T. per Acker oder 300 T. per Meile; auf 13 Meilen in runder Summe . . .	40.000
Zuschuss für außerordentliche Fälle	30.000
Herstellung des Wegs auf der horizontalen Fläche à 3000 Taler -	39.000
Holz: Rails - 50.000 laufende Fuß per Meile à 1½ ggr. . . .	3125
Querhölzer je auf 3 Fuß 1 Stück also 8000 à 5 ggr.	1666
Eisen: Schienen nebst Zubehör 50 Tonnen per deutsche M., die bei gegenwärtig günstigen Preisen für 60 bis 70 Taler zu haben sein dürften à 80	4000
Für Ausweichplätze, Übergänge über die Straßen und unvorhergesehene Ausgaben	<u>3209</u>
	12.000

(welche Berechnung mit der von Hrn. V. Gerstner ganz übereinstimmt. Herr v. Gerstner nimmt nämlich, wie oben bemerkt, für diese Arbeiten 12.000 Fl. C. M. an.)

auf 13 Meilen à 12.000 Taler	<u>156.000</u>
	285.000

Folglich bliebe übrig: für Brücken, für Abgrabungen und Dämme auf dem weniger günstigen Theil der Bahn, für eine schiefe Fläche von der Ebene ins Elbtal und für Maschinerie:	<u>235.000</u>
	500.000

Wie hoch sich die zuletzt aufgeführten Kosten, wofür mir nach obiger Berechnung noch 235.000 Taler übrigbleiben, in der Wirklichkeit belaufen, kann erst berechnet werden, nachdem die Route bestimmt, ausgesteckt und genau vermessen

sein wird. Sollte aber eine der bereits vorhandenen Brücken zum Übergang über die Mulde benützt und der schwierige Punkt bei Meissen dadurch vermieden werden können, dass die Bahn sich erst oberhalb von Meissen in das Elbtal neigen und auf dem linken Ufer der Elbe Dresden erreichen würde, so erscheint die oben angenommene Summe viel zu groß. Wie ungünstig aber auch diese Umstände sich am Ende herausstellen mögen, so wird doch wohl kein sehr bedeutender Zuschuss erforderlich sein *).

Dem anliegenden Entwurf ist Form und Inhalt der „Akten“, wie sie in England und Nordamerika in solchen Fällen von der gesetzgebenden Gewalt erteilt zu werden pflegen, zu Grunde gelegt, wobei diejenigen Abänderungen getroffen worden sind, welche Verfassung und Verhältnisse des Königreichs Sachsen zu fordern scheinen. Außergewöhnlich ist es in den angeführten Staaten: die städtischen Corporationen besonders zu autorisieren, durch Aktien-Unterzeichnung an den öffentlichen Werken teilzunehmen (Art. VII), die Aktiengesellschaft zu autorisieren, Banknoten auszugeben (Art. XVII.), aber auch die jenen entgegen stehende Bestimmung, dass der Staat sich einen gewissen Anteil an den Dividenden bedingt (Art. XVIII.)

Auch in diesem Lande ist übrigens keine jener außergewöhnlichen Bestimmungen von wesentlicher Bedeutung. Man könnte sie samt und sonders durchstreichen und die übrigen Artikel würden ohne Zweifel noch immer Großes wirken; obschon in diesem Fall Sachsen und Deutschland die Wohltaten der Eisenbahnen bedeutend länger entbehren dürften. Eine genaue und offizielle, durch die Kenntnisse des Publikums unterstützte, und durch die Publizität der Verhandlungen beförderte Untersuchung aller mit dieser Sache verbundenen Verhältnisse an und für sich würde, ich bin es versichert, in Verbindung mit dem Beispiel und den Erfahrungen anderer Staaten, früher oder später den schlafenden Unternehmungsgeist bei den sächsischen Kapitalisten wecken. Es ist daher durchaus kein Grund vorhanden den ganzen Vorschlag zu verwerfen, im Fall eine oder die andere dieser Bestimmungen missfielen.

Ich führe inzwischen in gedrängter Kürze an, was sich für die Beibehaltung derselben sagen lässt:

Die Autorisation der städtischen Corporationen zur Subskription von Aktien mittels einer Gesetzes-Akte ist in England und Nordamerika nicht üblich, weil sich dieses Recht der Corporationen von selbst versteht.

Die amerikanischen Städte befördern wohltätige Anstalten und gemeinnützige Unternehmungen aller Art nach Gutdünken; nur die Unternehmung selbst, will sie die Rechte einer für sich bestehenden öffentlichen Körperschaft erlangen, bedarf einer Charte, also einer Akte, bei deren Erteilung übrigens die gesetzgebende Gewalt sich aller Untersuchung enthält, ob die betreffende Stadt oder Corporation auch klug handle, ein solches Unternehmen zu unterstützen, – das Recht der Kommunen, ihre Corporations-Angelegenheiten selbst zu verwalten, ist

*) Folgendes wäre ungefähr das sehr günstige Profil der Bahn:



dort ebenso unverkümmert wie das Recht mündiger Individuen zu freier Verwaltung ihres Privateigentums – und nur in Erwägung zieht, ob nicht das Unternehmen selbst den Interessen des Staats und den Rechten der Individuen zuwider laufe. So haben, ohne irgendeiner Autorisation zu bedürfen, mehrere Städte, namentlich Baltimore, auf eine bedeutende Anzahl von Aktien in Eisenbahnen und Kanälen unterzeichnet, in welchen die ganze Kommune interessiert war, wobei aber die Mittel und der Unternehmungsgeist der Privaten nicht ausreichten. So hat ferner Herr Rush, vormaliger Schatzkammersekretär im Jahr 1828 für den Ohio- und Chesapeake-Kanal in Amsterdam eine Anleihe von 1 Million Dollars verhandelt, nicht als Staatsbeamter, sondern geschickt und bezahlt von der Stadt Washington, welche, da sie in der Unternehmung äußerst interessiert war, für die Anleihen Garantie leistete. Gleichen Grund hätten die Städte Leipzig und Dresden, im Fall der Unternehmungsgeist oder die Mittel der Kapitalisten nicht ausreichten, das Unternehmen auszuführen, und es ist nicht einzusehen, warum die Staatsgewalt diese Corporationen hindern sollte, sich in ein Unternehmen einzulassen, welches in den ersten 10 Jahren seines Bestehens der Wert des liegenden Eigentums, die Gewerbe, die städtischen Einnahmen und das Wohlbefinden der ärmeren Volksklassen wenigstens um 25% verbessern, und sie überdies nach aller Wahrscheinlichkeit durch den daraus hervorgehenden finanziellen Gewinn in den Stand setzen würde, ihre älteren Schulden zu tilgen.

Bankprivilegien waren, als in den B. St. Kanäle und Eisenbahnen an die Tagesordnung kamen, schon zu viele zwecklos vergeudet worden, als dass man so nützlichen Unternehmungen einen Teil an diesen Goldgruben hätte zuwenden können. Es hatte sich ferner längst schon gezeigt, dass die Meinungen derjenigen, welche lehren, man könne ohne alle Gefahr die Wertzeichen in infinitum vermehren, und es komme nicht darauf an, wie das Verhältnis dieser Wertzeichen zum baren Gelde stehe, eine ebenso irrige, als gefährliche sei. Großes Unglück war geschehen und die Überzeugung allgemein geworden, es gebe auch in dieser Sache gewisse Grenzen, die ungestraft nicht überschritten werden dürften. Die Gesetzgebungen suchten daher die Bankprivilegien eher einzuziehen als zu vermehren und der dadurch von ihnen beabsichtigte Zweck ward vollkommen erreicht. Seit vielen Jahren hört man keine Klagen mehr über das Bankwesen, dagegen bemerkt der aufmerksame Nationalökonomist selbst in den abgelegensten Teilen des Landes, Wirkungen davon, die ihn in Erstaunen setzen. Der Staat Pennsylvania hat gegenwärtig an 22 Orten Banken. Ihre Zahl, da sich an bedeutenderen Orten zwei und mehrere befinden, dürfte sich auf ungefähr 35 belaufen, und die Quantität der zirkulierenden Papiere auf 15 bis 20 Millionen Dollar. Man sieht, wie herrlich diese Noten den Kanal- und Eisenbahn-Unternehmungen zu Statten gekommen wären. Auf der anderen Seite hätte auch das Bank-Institut bedeutend gewonnen, wäre der Grundsatz ausgesprochen worden: nur diejenige Summe dürfe an Banknoten kreiert werden, welche erweislich in öffentliche Unternehmungen verwendet wurden, und dieselbe sei außerdem noch so lange durch Hypotheken, oder sonstige Werte und Garantien zu decken, bis sich jene Unternehmungen nachhaltig und voll rentieren, also für sich schon volle Sicherheit gewähren. Was aber einmal verschleudert war, konnte nicht noch einmal weise verwendet werden. Anders ist die Lage der Dinge hier. In ganz Deutschland (Österreich ausgenommen) zirkulieren meines Wissens nur preußische Noten, deren Totalsumme, wie man sagt, sich nur auf 17 Millionen Taler beläuft, also kaum auf den 6. Teil dessen, was allerwenigstens in ganz

Deutschland zirkulieren könnte und sollte. Hier bleibt demnach noch die Disposition über Summen, welche zureichen, ganz Deutschland mit Eisenbahnen zu überziehen, und nebenbei die Industrie von 20 Millionen Menschen zu stimulieren, vorausgesetzt, die Regierungen befassen sich nicht unmittelbar mit dieser Sache, sondern begnügen sich, das Bankprivilegium, als Mittel und Preis zugleich, an Aktiengesellschaften zu vergeben, welche eine für die solide Führung solcher Geschäfte erforderliche Bürgschaft zu leisten vermögen. So würde allmählich mit der Erweiterung der Transportmittel auch die Erweiterung der Zirkulationsmittel vor sich gehen und wären die Eisenbahnen so weit vorgerückt, dass ein Staat den anderen mit seinen Bahnen erreichte, so würde auch schon die Idee einer Nationalbank zur Ausführung reif sein, wodurch in den deutschen Binnenverkehr erst Schwungkraft und Gleichförmigkeit der Bewegung käme. Diese Rücksichten und diese Aussichten schienen mir gewichtig genug, um zu einem Versuch zu raten. Risiko ist dabei nicht das geringste; was aber sonst der Sache entgegenstehen sollte, weiß ich nicht.

Durch die Garantie von 4% soll dem Staat keine Last aufgebürdet, sondern ein bleibendes Benefiz zugesichert werden. Denn es ist höchst unwahrscheinlich, dass die Eisenbahn weniger als 4% einbringt, dagegen aber sehr wahrscheinlich, dass sie schon in den ersten Jahren 10 bis 15 abwirft. Gegen die vorstehenden Berechnungen Zweifel zu erheben, ist leicht, damit ist aber wenig gegen unsere Argumente ausgerichtet, wenn wir beweisen, dass unsre Reservemittel zureichen, alle möglichen Ausfälle zu decken. Ich habe oben die Fracht der Handelsgüter zu 6 gGr. angenommen, folglich 100% niedriger als sie gegenwärtig steht. Gesetzt nun, die Compagnie könnte nicht bei diesem Tarif bestehen: könnte man billigerweise von ihr verlangen, sie sollte das Publikum 100% an den Frachten gewinnen lassen, während sie selbst noch mit Verlust arbeitet? Gewiss nicht. In einem solchen Fall würde die Compagnie mit ihrem Tarif nur so weit herabgehen, als nötig wäre, um das Publikum zu vermögen, die Eisenbahn vorzuziehen, wozu schon eine Reduktion von 2 gGr. oder 16% ausreichen würde. Ich habe ferner in der Voraussetzung, dass sich die Zahl der Reisenden verdopple und verdreifache, das Fahrgeld zu $\frac{3}{4}$ und $1\frac{1}{2}$ Taler die Person bestimmt, also 200 bis 300% geringer als die gegenwärtigen weit unvollkommeneren Reisegelegenheiten kosten, abgesehen von dem geringeren Aufwand an Zeit und Zehrung. Es wäre unbillig, von der Compagnie eine solche Liberalität zu erwarten, so lange sie noch selbst im Verlust ist. Diese Taxe könnte man leicht um das Doppelte und $1\frac{1}{2}$ -fache erhöhen, ohne befürchten zu dürfen, dass die Eisenbahn verlassen bliebe. Ich habe endlich nur 6000 Taler für den Transport von Steinen, Steinkohlen etc. angenommen, während derselbe auf 40.000 bis 50.000 Taler gesteigert werden könnte. Die Zugkosten einer Tonne Pirnaer Steine (20 Zentner, die hier ungefähr eine Rosslast ausmachen) von Dresden bis Leipzig werden sich mittels Dampfmaschinen auf 13 Groschen belaufen. Dazu kann die Compagnie noch 23 Groschen per Tonne Bahnzoll und Gewinn auflegen und die Rosslast wird dennoch in Leipzig nur um $1\frac{1}{2}$ Taler höher kommen als in Dresden. Dass zu so billigen Preisen 30.000 bis 40.000 Rosslasten dieser Steine jährlich hier Absatz fänden, ist kaum zu bezweifeln. Ebenso ist es mit den Burker Steinkohlen, die für $1\frac{1}{2}$ bis 2 Groschen per Zentner hierhergebracht, folglich zu ansehnlichem Profit verhältnismäßig günstig hier erlassen werden könnten. Hieraus ist klar, dass diese Bahn jedenfalls 10% schon im Beginn einbringen wird, sei es durch bedeutend herabgesetzte Taxen, um größeren Verkehr zu erzeugen, oder durch möglichst

hochgespannte Taxen, um die im Anfang sich zeigenden Ausfälle zu decken. Was mich unter solchen Umständen bestimmt, eine Garantie von 4% vorzuschlagen, die hier nie in Anspruch genommen werden wird, und dafür einen gewissen Vorteil der Aktionäre aufzuopfern, das ist meine Ansicht von den Gesinnungen der deutschen Kapitalisten in Beziehung auf dergleichen Aktien-Unternehmungen, die sie bis jetzt nur von der unglücklichen Seite kennen gelernt haben. Ihnen ist Sicherheit, wie billig, die Hauptsache, wogegen sie auf ganz außerordentliche Profite gerne Verzicht leisten. Eine große Zahl derselben ist überdies durch besondere Pflichten gebunden, sich in nichts einzulassen, womit Risiko verbunden ist. Diese Garantie, verbunden mit der mäßigen Vermehrung der Dividenden, werden sie daher den glänzenden Aussichten vorziehen. Auf der anderen Seite kann der Staat die Beförderung der inneren Kommunikation nie zu viel tun. Ein Land ohne Kommunikation ist ein Haus ohne Treppen, ohne Türen und Gänge. Es ist fast unglaublich in den alten Ländern, weil hier Ursache und Wirkung nicht so klar hervortreten als in neuen Ansiedlungen, wie sehr durch die Kommunikation alle Grundstücke etc. im Wert gehoben, und alle Zweige der Industrie ermutigt werden. Die Eisenbahnen aber, die um so viel mehr und um so viel schneller wirken als Chausseen und Kanäle, werden auch hier bald einen Begriff von diesen außerordentlichen Wirkungen haben.

Nach den Erfahrungen, die ich hierin gemacht habe, dürfte ein allgemeines Eisenbahnsystem im Königreich Sachsen in den ersten Jahren den gesamten Wert des Grundvermögens im Königreich und die gesamte Nationalproduktion mindestens um 10 Prozent vermehren. Was ist bei so großem Interesse eine Garantie, die im unglücklichsten Fall in den ersten Jahren einen Zuschuss von etlichen Tausend Talern verursacht, während sie dem Aerarium⁶ für alle Zeiten bedeutende und mit jedem Jahr wachsende Einnahmen sichert?

Ich unterwerfe jedoch diese Ansicht, so wie Alles, was ich in gegenwärtiger Schrift zu erörtern mir die Freiheit genommen, der höheren Weisheit Ew. und beharre etc.

F. L.

⁶ [Aerarium, lat. für Staatsschatz, Staatskasse]

II.

Entwurf

eines

Gesetzes zum Zweck der Bildung von Aktien-Gesellschaften

zur Erbauung einer Eisenbahn

zwischen Leipzig und Dresden

und

zur Anlegung von Eisenbahnen im Königreich Sachsen

überhaupt

Art. I Es wird eine Kommission ernannt unter dem Namen: Eisenbahn-Kommission des Königreichs Sachsen, bestehend aus folgenden Personen: (folgen die Namen der angesehenen Bankiers, Kaufleute, Buchhändler, Spediteure, Fabrikanten, Mitglieder des Rats sowie des Handels und der Industrie kundiger Staatsbeamten zu Dresden und Leipzig.)

Art. II Es soll Obliegenheit dieser Kommission sein, Untersuchungen anzustellen, inwiefern die Anlegung einer Eisenbahn zwischen den beiden Städten Dresden und Leipzig vorteilhaft und ausführbar sei. Sie soll zu diesem Zweck Erkundigungen einziehen, wie hoch sich der jährliche Transport an Waren, Bau- und Brennmaterialien, Lebensmittel und sonstigen Verkehrs-Artikeln auf dieser Route belaufe; wie viele Reisende hin- und hergehen, wie viele Personen in den beiden Städten jährlich die Eisenbahn für kürzere oder längere Spazierfahrten (namentlich zur Messezeit) benutzen würden, und soll demnach berechnen, wie hoch die mutmaßlichen Einnahmen einer Eisenbahn auf dieser Route sich belaufen dürften, wobei die von der größeren Schnelligkeit, Günstigkeit, Annehmlichkeit und Sicherheit des Reisens und des Transports zu erwartende Vermehrung des Verkehrs und der Passagiere in billigen Anschlag zu bringen ist.

Sie soll sofort unter Zuratziehung von Kunstverständigen einen Kosten-Überschlag einer einfachen Bahn entwerfen, welcher in der Folge, wenn die Vermehrung des Verkehrs es notwendig machen sollte, eine zweite Bahn beigelegt werden könnte.

Art. III. Gedachte Eisenbahn-Kommission soll in zwei Sektionen geteilt sein, nämlich in die von Dresden und die von Leipzig. Jede dieser beiden Sektionen soll zum Behuf der erforderlichen Vorarbeiten und der Vollziehung der Beschlüsse der Plenarversammlung unter dem Vorsitze eines durch Stimmenmehrheit aus ihrer Mitte zu erwählenden Präsidenten in jeder Woche eine ordentliche Sitzung halten, und ihre Verhandlungen durch einen aus ihrer Mitte zu erwählenden Sekretär zu Protokoll nehmen lassen.

Die erste Versammlung der Sektionen soll durch das älteste Mitglied berufen werden, welchem auch das Präsidium der Versammlung so lange zukommt, bis die Wahl des Sektions-Präsidenten zu Stande gekommen sein wird. Jeder Sektion soll freistehen, noch fünf weitere Mitglieder, deren Mithilfe und Beirat ihr besonders wünschenswert erscheint, zu sich zu nehmen. Erledigungen durch Todesfälle, längere Abwesenheit, Resignation etc. sollen die Sektionen durch Wahl ergänzen.

Art. IV. Die Plenar-Versammlung soll abwechselnd zu Dresden und Leipzig gehalten werden, und zwar alle zwei Monate, je am ersten Montag des zweiten Monats, oder im Fall Hindernisse einträten, an dem darauf folgenden Montag, wobei die Sektions-Präsidenten abwechselnd die Stelle des Präsidenten und Vize-Präsidenten zu versehen haben. Zu Fassung gültiger Beschlüsse in dieser Versammlung wird wenigstens die Anwesenheit der Hälfte sämtlicher Mitglieder erfordert. Ihre Verhandlungen sollen längstens 8 Tage nach beendigter Sitzung durch den Druck öffentlich bekannt gemacht werden.

Art. V. Sollte sich durch die Arbeiten der Kommission ergeben, dass die Anlegung einer Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig wünschenswert und ausführbar ist, so hat dieselbe, unter Zuziehung von Sachverständigen die Route zu bestimmen, welche die Eisenbahn zu nehmen hat, sofort dieselbe ungesäumt abmessen und ausstecken zu lassen, und endlich die Pläne und Kosten-Anschläge dem Ministerium des Inneren zur Genehmigung vorzulegen.

Art. VI. Ist diese Genehmigung erfolgt, so sollen die Bau-Pläne und Kosten-Anschläge nebst den Berechnungen über den mutmaßlichen Ertrag der Eisenbahn durch den Druck bekannt gemacht werden. Zugleich ist das Publikum einzuladen, an einem bestimmten Tag auf den Rathäusern zu Leipzig und Dresden zu erscheinen, und dieses Unternehmen durch Subskription zu unterstützen.

Art. VII. Bei dieser Subskription soll der Sektions-Präsident und 3 Mitglieder der Kommission gegenwärtig sein.

5000 Aktien, jede zu 100 Taler sollen unterzeichnet sein, bevor sich die Gesellschaft konstituieren kann.

Im Fall die Subskription bei der ersten Auflegung der Bücher nicht zureicht, wird die Kommission ihre Bemühungen und Arbeiten fortsetzen, bis der Zweck erreicht ist. Sollte jedoch nach Verlauf des zweiten Subskriptionstermins sich noch keine zureichende Anzahl von Subskribenten gefunden haben, so sollen die städtischen Magistrate dieses Königreichs autorisiert sein, die noch nicht genommene Anzahl von Aktien auf Rechnung ihrer Corporations-Kassen zu subskribieren und werden sie durch dieses Gesetz ermächtigt, zur Abtragung ihrer Aktien die erforderlichen Anleihen aufzunehmen.

Art. VIII. Vier Wochen nachdem die erforderliche Anzahl von Aktien unterzeichnet sein wird hat der Präsident durch öffentlichen Aufruf sämtliche Aktionäre zu berufen, und unter dem Beisitz zweier Mitglieder der Eisenbahn-Kommission die Wahl eines Direktoriums der Eisenbahn-Gesellschaft zu veranstalten.

Art. IX. Nach vollbrachter Wahl soll die Eisenbahn-Kommission in Beziehung auf dieses Unternehmen als aufgelöst zu betrachten sein. Die Mitglieder derselben erhalten für ihre Dienstleistung keine Belohnung, aber die Summe von _____ Talern wird von Seiten des Staats zu ihrer Verfügung gestellt, um damit die Vermessungs-

Kosten und sonstige Ausgaben zu bestreiten, oder auch, wenn sie es für zweckmäßig halten sollten, Versuche im Kleinen anzustellen. Diese Summe ist jedoch zu keiner Zeit von der Eisenbahn-Gesellschaft der Staats-Kasse wieder zu ersetzen.

Art. X. Das Direktorium der Eisenbahn-Gesellschaft soll aus 12 Mitgliedern bestehen. Diese sollen einen Präsidenten, Vize-Präsidenten und Sekretär aus ihrer Mitte erwählen. Jedes Jahr soll 1/3 des Direktoriums austreten und durch Wahl der Plenar-Versammlung ergänzt werden.

Art. XI. Das Direktorium soll in Leipzig seinen Sitz haben. Dasselbe wird die Sekretäre, Ingenieure, Kassierer und Unterbeamten der Gesellschaft anstellen, ihre Besoldungen bestimmen, ihnen die nötigen Vorschriften geben, sie in ihren Funktionen beaufsichtigen und ihre Rechnungen untersuchen. Auch wird es die Aktienscheine ausstellen, und die Ab- und Zuschreibungen der Aktien besorgen. Zu Abfassung gültiger Beschlüsse wird die Anwesenheit von 7 Mitgliedern erfordert.

Art. XII. Das Direktorium der Eisenbahn-Gesellschaft hat ferner die Befugnis, Bahn-Zollregulation zu entwerfen und bekannt zu machen, Anordnungen über die Art und Weise des Transports auf der Eisenbahn zu treffen, und überhaupt alles dasjenige zu tun, zu verordnen und zu befehlen was nötig ist, um die Ordnung auf der Bahn aufrecht zu erhalten, und das Gedeihen der Anstalt zu fördern. Jedoch sollen die Anordnungen desselben den Gesetzen und Einrichtungen des Staats nicht zuwiderlaufen, und nicht in die Rechte der Privaten eingreifen.

Art. XIII. Jedes Jahr wird der Präsident des Direktoriums über den Zustand des Gesellschafts-Angelegenheiten einen vor dem 1. November im Druck bekannt zu machenden Bericht erstatten. Von dieser Zeit an bis zum 1. Januar sollen die Rechnungen der Gesellschaft zur Einsicht der Aktionäre in dem Expeditions-Zimmer des Direktoriums ausgelegt werden.

Art. XIV. Am ersten Montag im Januar jeden Jahres soll hierauf Plenar-Versammlung gehalten werden, in welcher das austretende Drittel des Direktoriums durch neue Wahl ergänzt wird.

Art. XV. Während des Baues der Eisenbahn soll der Präsident des Direktoriums alle 3 Monate einen öffentlichen Bericht über den Fortgang des Werks erstatten. Auch soll das Direktorium während dieser Zeit wöchentliche Sitzungen halten.

Art. XVI. Die Einzahlung der Aktien geschieht in Raten von 10 Talern, wovon die erste sogleich bei der Subskription zu begleichen ist. Die folgenden Einzahlungen geschehen nach öffentlicher Aufforderung des Kassierers, in Folge eines Direktorial-Beschlusses. Wer nach dreimaligem Aufruf seine Rate nicht bezahlt, wird sämtlichen Einlagen für verlustig erklärt.

Art. XVII. Zu Erleichterung der Unternehmung und zu Belebung des Verkehrs ist der Eisenbahn-Compagnie gestattet, Eine Million Banknoten zu kreieren, welche bei sämtlichen öffentlichen Kassen als bares Geld anzunehmen sind. Diese Summe soll nie überschritten werden. Auch soll die Compagnie Veranstaltung treffen, dass diese Noten jederzeit von dem Publikum gegen Bargeld ausgewechselt werden können. Für diejenigen Noten, welche die Aktionäre der Notenzirkulation nicht in barem Gelde einzahlen dürfen, haben sie zur vollen Sicherheit des Unternehmens und des Publikums gültige Unterpfänder in liegenden Gründen zu stellen oder sonstige durch das Direktorium zu bestimmende Garantien zu geben,

wonach also die Inhaber besagter Noten dreifache Sicherheit besäßen: *erstens*, den Wert der Eisenbahn; *zweitens*, der Wert der Unterpfänder; und *drittens*, die hiernach bemeldete Garantie des Staats. Jedoch soll es ganz in dem Ermessen der Plenar-Versammlung dieser Aktien-Gesellschaft stehen, ob sie von der in diesem Artikel enthaltenen Erlaubnis Gebrauch machen will oder nicht.

Art. XVIII. Ferner garantiert die Staatskasse den Aktien-Inhabern ein Einkommen von 4% für Eine Million Taler, also 40.000 Taler jährlich, wogegen sie in folgender Weise an den Dividenden teilnimmt. Erträgt die Eisenbahn 7% oder weniger, so sollen dieselben den Aktionärs zufallen. Von allen Dividenden über 7% bezieht der Staat die Hälfte, wogegen der Eisenbahn-Gesellschaft Freiheit von allen sonstigen Lasten, Anlagen und Beschränkungen, sie mögen Namen haben, welche sie wollen, zugesichert wird.

Art. XIX. Noch vor dem Angriff des Werkes wird das Ministerium des Inneren Sorge tragen, dass in drei in der Sache beteiligten Amts-Hauptmannschaften, drei Schätzungs-Gerichte, jedes aus 9 Personen bestehend, welche durch das Los aus der Zahl der 100 höchstbesteuerten Einwohner in der Kreis-Hauptmannschaft gezogen sind, bestellt werden. Diese 9 Personen haben durch Wahl noch 3 weitere Einwohner der Amts-Hauptmannschaft, welchen sie besondere Kenntnisse und Geschicklichkeit zu Verrichtung der dem Schätzungs-Gerichte obliegenden Geschäfte zutrauen, zu sich zu nehmen.

Art. XX. Diese Schätzungs-Gerichte (jedes demnach aus 12 Personen bestehend) haben die betreffenden Amts-Hauptleute darauf zu beeidigen, dass sie ohne Gunst oder Missgunst, nach bestem Wissen und Gewissen, die ihnen zukommenden Obliegenheit erfüllen wollen.

Hierauf sollen dieselben, und zwar jedes für sich, unter Anführung des betreffenden Amts-Hauptmanns die bereits ausgesteckte Route der Eisenbahn von Anfang bis zu Ende beaugenscheinigen, und den Wert solcher Grundstücke, die wie z. B. Gärten, Baumgärten, Waldungen, Häuser und Gebäude, durch die Eisenbahn ganz oder zum Teil ruiniert werden, vorläufig einschätzen, nach dem sie einerseits die Eigentümer, andererseits den Anwalt der Eisenbahn-Compagnie über jeden besonderen Fall angehört, und die beiden Teilen vorgeführten Zeugen und etwa auch die Ortsbehörden über ihre Meinung vernommen haben.

Den hierauf folgenden Beratungen und Beschlussnahmen des Schätzungs-Gerichts soll niemand beiwohnen als der Amts-Hauptmann, welcher in demselben zwar den Vorsitz zu führen, sich aber durchaus keine Einmischung in die Beratungen selbst zu erlauben, sondern seine Tätigkeit einzig auf die Einforderung der Stimmen und Niederschreibung des Schätzungs-Wertes in das zu führende Protokoll zu beschränken hat. Die Schätzungen selbst sind geheim zu halten, bis alle drei Schätzungs-Gerichte ihre Arbeiten beendigt haben werden.

Art. XXI. In allen Fällen, wo der Schaden sogleich sichtbar, und für den betreffenden Eigentümer von Bedeutung ist, wie z. B. bei Zerstörung eines Gartens, Niederreißung eines Hauses, einer Mühle usw. ist die Entschädigung an barem Gelde sogleich und noch ehe die Compagnie auf dieser Stelle ans Werk geht, zu leisten.

Art. XXII. In allen anderen Fällen, wo der Schaden nicht bedeutend, und der Herstellung des Werks eigentlich nicht mit Bestimmtheit auszumitteln ist, wie z. B.

wo die Eisenbahn Äcker, Wiesen oder Heiden durchstreicht, soll die Schätzung des Schadens erst ein Jahr nach Vollendung und Inswerksetzung der Eisenbahn auf die in Art. 20. vorgeschriebene Weise vorgenommen werden, bei welcher Gelegenheit auch die in jenem Artikel angeordnete Vor-Schätzung zu revidieren ist. Den Schätzungsmännern ist dabei vorzustellen, dass sie nur den wirklichen Schaden in Anschlag zu bringen, und also auch zu berücksichtigen haben, wie weit die durch die Eisenbahn berührten Grundstücke durch diese Unternehmung an Wert gewonnen haben.

Die mittlere der drei Schätzungssummen ist sodann von der Eisenbahn-Compagnie an die betreffenden Privaten als Entschädigungssumme zu bezahlen, nebst 5% Zinsen von dem Tage an, da die Compagnie ihre Arbeiten auf dem betreffenden Grundstück begonnen hat.

Art XXIII. Nachdem die Schätzungsgerichte die Route das erste mal beaugenscheinigt haben, und der nach dem Gutachten derselben in Folge des Art. XXI. zu leistende vorläufige Schaden-Ersatz geleistet ist, hat die Eisenbahn-Compagnie das Recht, über die auf der Route liegenden Äcker, Wiesen, Heiden, Waldungen, Baumgärten, Weinberge, Gärten, Häuser und Gebäude nach Gutdünken zu disponieren, auch Holz, Steine, Sand, Lehm oder Erde überall wo diese Materialien sich längs der Route finden, nach Belieben zum Behuf ihres Werkes wegzunehmen, und zu verwenden, wobei es sich von selbst versteht, dass die Eigentümer auf eine billige Vergütung Anspruch zu machen haben, welche auf ihr Verlangen und wenn die Parteien sich nicht gütlich darüber verständigen können, von dem in Art. XXII. erwähnten Schätzgerichten ausgemittelt werden soll.

Art. XXIV. In allen Fällen, in welchen nach der mittleren Summe der drei Einschätzungen der, einer und derselben Person zugefügte, Schaden über 500 Taler beträgt, soll sowohl den Beschädigten als auch der Compagnie gestattet sein, den ordentlichen Weg Rechts einzuschlagen. Im Fall jedoch die ordentlichen Gerichte keine respective größere oder geringere Summe als die zuvor eingeschätzte zu Gunsten des Appellanten erkennen würden, soll derselbe sämtliche Prozesskosten allein zu tragen haben. Im entgegengesetzten Fall sind die Prozesskosten von beiden Parteien zu gleichen Teilen zu tragen.

Art. XXV. Nachdem der Zweck der Ernennung einer Eisenbahn-Kommission in Beziehung auf die Dresden und Leipziger Eisenbahn erreicht, und ihre Funktion in dieser Beziehung zu Folge des Art. IX. erloschen sein wird, hat die Leipziger Sektion die Arbeiten allein fortzusetzen, die Routen von Leipzig nach der Elbe in der Richtung von Berlin, von Leipzig nach Zwickau und Chemnitz, von Leipzig nach den sächsischen Herzogtümern in der Richtung von Gotha, und endlich von Leipzig nach Halle einer ähnlichen Untersuchung zu unterwerfen, und die Resultate derselben öffentlich bekannt zu machen.

Zu diesem Zwecke steht derselben frei, zehn Personen aus anderen Gegenden oder Städten des Königreichs Sachsen, deren Mitwirkung derselben wünschenswert erscheinen sollte, zu sich zu nehmen, welche Personen das Recht und die Verpflichtung haben sollen, den Sitzungen der Kommission als ordentliche Mitglieder beizuwohnen.

Art. XXVI. Überhaupt hat jeder Staatsbürger die Verpflichtung auf Vorbescheiden oder schriftliche Requisition der Kommission, über Gegenstände, die

sie zu wissen verlangen wird, mündliche oder schriftliche, und auf Verlangen eidliche Auskunft zu erteilen.

Ebenso haben sämtliche Staatsbeamte und Behörden den auf ihre Verrichtungen sich beziehenden Requisitionen der Kommission prompt und pflichtgemäß zu entsprechen.

Art XXVII. Sobald die Dividende der Dresden- und Leipziger-Eisenbahn-Gesellschaft 4% erreichen oder übersteigen, folglich die in Art. XVIII. bemerkte Garantie überflüssig geworden sein wird, soll dieselbe auf diejenigen zwei Routen übertragen werden (und zwar auf jede zur Hälfte), welche zur Zeit da dieser Fall eintritt, die meisten Subskriptionen erhalten haben werden.
