Die Eisenbahnen eine Nothwendigkeit.

Keinen glücklicheren Gegenstand für die Eröffnung der dritten Lebensperiode dieser Zeitschrift wüßte ich aufzufinden, als den, welchen die Ueberschrift dieses Aufsatzes bezeichnet, in der sich zugleich meine ganze Ansicht über diesen vielbesprochenen, reichen Stoff zusammendrängt. Ich will versuchen, freilich mehr aphoristisch als systematisch, mehr muthmaßend als behauptend, sie näher zu entwickeln.

Zuvörderst dürfte man fragen, wie ein Schriftsteller, der sich der Welt durch nichts anderes bekannt gemacht hat, als durch einige Romane, Dramen, Novellen, Kritiken und Scherze, zu dem Beruf kommt, über einen der wichtigsten Gegenstände der Technik, der Industrie, des Verkehrs, der Staatsverwaltung im umfassendsten Sinne, zu schreiben? Ich werde nicht mit der Lüge antworten, daß ich mich im Stillen viel mit diesen Gegenständen beschäftigt, darüber gelesen, darin gearbeitet habe; daß ich darüber gedacht, wie jeder Ver-

künftige durch diese wichtigsten Lebens-Elemente allgemein hin zum Denken angeregt wird, darf ich nicht erst aussprechen. Ich sage nicht: **Cogito ergo sum**, sondern: **Sum ergo cogito.**

Ich werde natürlich nicht auf technische Fragen, auf finanzielle Erörterungen über den unmittelbaren Ertrag der Eisenbahnen eingehen; um so weniger, als bis jetzt die Berechnungen der erfahrensten und scharfsichtigsten Sachkundigen sich darin als völlig unsicher und durch den Erfolg oft um das Drei- und Sechsfache verändert, gezeigt haben. Alles, worauf man bis jetzt fußen konnte, sind die Resultate der Erfahrung, und diese erstrecken sich wenigstens, was Europa anlangt, (und bei Amerika muß man wieder ganz andere Maaßstäbe anlegen, die auf Europa gar nicht passen) nur auf einige so unbedeutende Punkte, bei denen sich die Resultate noch so verändern müssen, zumal wenn andere Eisenbahnen mit ihnen in Verbindung treten, daß eigentlich das Geschehene uns noch gar keine Basis gewährt. So steht also im Grunde der Unterrichtetste, der Sachkundigste noch auf keiner andern Stufe als der, welcher nur die allgemeinen Ergebnisse und Erscheinungen auf diesem neuen, unermeßlichen Gebiet aufgefaßt hat. Außerdem knüpft sich an die äußere Gestalt jeder Erfindung, jedes Fortschrittes, ein geistiges Element, welches ganz allgemein zugänglich ist. Wenn zur Zeit der Erfindung des Schießpulvers, der Buchdruckerkunst, des Compasses jemand über die Wichtigkeit, über die

möglichen, wahrscheinlichen, nothwendigen Folgen dieser Erfindungen geschrieben hätte, der weder Soldat noch Gelehrter noch Seemann gewesen wäre, sondern etwa nur ein vernünftiger, einsichtsvoller Kaufmann: würde man es jetzt für befremdlich halten? Würde man glauben, daß der tapfere Führer einer Schaar von Landsknechten damals scharfsinniger über die künftige noch im Schooß der Jahrhunderte schlummernde Kriegskunst eines Friedrich und Napoleon geurtheilt hätte, als der Bürger, der nur beim Armbrustschießen die Waffe führte, doch aber im Allgemeinen wußte, was ein Schwerthieb und ein Lanzenstich für Kräfte fordern? Kriegsmann und friedlicher Bewohner der Städte hatten wohl einen ziemlich gleich weiten oder beschränkten Gesichtskreis über das, was nach Erfindung des Pulvers aufhören würde; sogar ein berühmter Feldherr wußte nichts auf seine Kanonen zu schreiben als die eben so wahre als falsche Behauptung: **C'est fait de la valeur.** Was da kommen sollte, war weniger durch technische Kenntnisse, als durch einen lebhaften Blick und die Kraft der Phantasie, sich die Welt auch anders gestaltet denken zu können als auf den bisherigen Grundlagen, zu erkennen. — Ich muß es nun freilich dahin gestellt seyn lassen, ob man mir den Beruf zutrauen will, über die große Erfindung unserer Zeit zu schreiben, oder ob man mein Beginnen für Anmaßung hält; allein ich glaube ihn (freilich nur in einem bestimmten Sinne) zu haben, und muß ihm daher folgen. Die innere Veranlassung

dazu stammt aus der Sache selbst; die äußere war die, daß ich, im Verhältniß zu vielen meiner norddeutschen Landsleute, einer der ersten war, welche eine Eisenbahn und ihre nächsten Wirkungen (zwischen Brüssel und Mecheln) aus eigener Anschauung kennen lernten. Muth zur günstigen Aufnahme meines Versuchs darf ich vielleicht aus dem Umstande schöpfen, daß die rein beschreibende Darstellung, welche ich damals von jener Eisenbahn in den Berliner Zeitungen abdrucken ließ, die Runde durch einen großen Theil deutscher Blätter und Journale machte, weil sie die erste war, welche dem, der die Eisenbahnen nicht selbst gesehen hatte, die Erscheinungen dabei, die die meisten Fragen und Erkundigungen veranlassen, genügend anschaulich machte. Einige andere Kleinigkeiten, die ich, theils scherzend, theils ernst, über denselben Gegenstand geschrieben, fanden ebenfalls Anklang, selbst bei sachverständigen Männern: so will ich mich denn der Hoffnung hingeben, daß die nachfolgenden Resultate längeren Betrachtens und Erwägens über den hochwichtigen Gegenstand auch eine freundliche Aufnahme finden werden; und in dieser ermuthigenden Zuversicht hoffe ich Kraft für ein vollkommneres Gelingen zu schöpfen.

Mir däucht, daß man nur dann aus einem richtigen Standpunkte über die allgemeinen Folgen und die Bedeutung der Eisenbahnen schreiben kann, wenn man vorläufig annimmt, daß die bedeutenderen Punkte des Verkehrs in Europa schon durch dieselben verknüpft seyen.

Die nähere oder weitere Ferne dieses Zeitpunktes kommt dabei nicht in Betracht, sondern nur der Umstand, ob bei einer solchen Gestaltung der Welt sich so wichtige Vortheile heraus stellen, daß man Hand an die Anfänge dazu legen müsse. Ich behaupte, ja. Das Wesen der Eisenbahnen ist eine Zusammenziehung des Raums für den Verkehr durch eine außerordentliche Verkürzung der Zeit und Erhöhung der Kraft bei allen Transporten, zugleich mit einer höchst bedeutenden Verminderung der Kosten. Nach den Erfahrungen, die man an einzelnen Strecken machen konnte, die aber freilich für größere Ausdehnungen nicht zur bestimmten Grundlage gemacht werden können, tritt ungefähr eine versechsfachte Schnelligkeit gegen die Fortschaffung durch Pferdekräfte, damit zugleich ein auf den sechsten Theil verminderter Betrag der Kosten, und eine, wir möchten sagen, ins Unermeßliche gesteigerte Möglichkeit, die gleichzeitig fortzuschaffenden Lasten zu vergrößern, ein. Dies sind wenigstens die Erfahrungssätze, welche die Eisenbahn von Mecheln nach Brüssel gewährt hat. Denn die Zeit, welche die Diligence braucht, beträgt drei Stunden, ihr mittlerer Preis drei Franks, die Möglichkeit der Fortschaffung (für 4 Pferde) erstreckt sich etwa auf sechszehn bis siebzehn Personen und vielleicht eben so viel Centner Last; auf der Eisenbahn beträgt die Zeit eine halbe Stunde, also ein Sechstheil, der Preis zwar für den letzten verhältnißmäßig

aber eben so guten Platz einen halben Frank, die Möglichkeit der gleichzeitigen Fortschaffung, ist gar in kein bestimmtes Verhältniß zu stellen, allein annähernd kann man sich doch wohl Begriffe darüber bilden, wenn man weiß, daß der Transport von zwei, dreihundert Personen zugleich etwas ganz Gewöhnliches ist, in einem außerordentlichen Falle aber und mit angestrengterer Kraft der Maschine 800 Personen! noch um fünf bis sieben Minuten schneller fortgeschafft wurden. Dabei muß man noch bedenken: daß einmal sich zu dieser Schnelligkeit des Verkehrs die größte Bequemlichkeit fügt, indem die Erschütterung so gering ist, daß man dabei schreiben kann, daß kein Staub, ja kaum die Hitze uns belästigt (wegen des kühlenden Luftzuges): daß zweitens alle technischen Erfahrungen auf diesem Gebiete noch in der Wiege liegen, der Bau der Dampfmaschinen täglich Fortschritte macht, mithin Kraft und Schnelligkeit wahrscheinlich noch bedeutend wachsen, und die Kosten sich vermindern werden. Doch lassen wir alles Problematische, sondern bleiben bei dem Faktischen stehn, daß durch die Existenz der Eisenbahnen diese ungeheure Beschleunigung und Vervielfältigung des Verkehrs möglich wird, stellen wir uns lebhaft vor, was eine solche Verkehrs-Vervielfältigung für Resultate haben muß, setzen wir ferner voraus, daß die Ausführung von Eisenbahnanlagen möglich sey, — und fragen wir uns dann, ob dieselben eine Nothwendigkeit für

den jetzigen Zustand der Gesellschaft sind, so muß diese Frage unbedingt mit Ja beantwortet werden.

Es ist daher meiner Meinung nach ganz falsch, wenigstens höchst einseitig, bei der Anlage einer Eisenbahn davon zu sprechen, ob das Personen- und Frachtgeld die Kosten decken werde. Dies mag für die Unternehmer das Wichtigste seyn; für die Sache selbst aber ist es ein Nebenumstand, und es kommt nur darauf an, ob die Punkte, die die Bahn verbindet, durch die Belebung ihres Verkehrs so wesentliche Vortheile darbiete, daß die Anlage gerechtfertigt wird. Dies möchte (wollen wir einmal gegen unsere Ueberzeugung annehmen) zwischen zwei isolirten Punkten, wie etwa Leipzig und Dresden zweifelhaft seyn; allein es wird schon über alle Zweifel erhoben, wenn sich die Kette verlängert, und z. B. Frankfurt, Leipzig, Dresden, Prag, Wien deren Hauptglieder bilden, vollends aber, wenn man annimmt, daß das Eisenstraßensystem sich durch ganz Europa ziehe *). Eisenbahnen müssen also durchaus nicht als ein einzelnes Ertrag gebendes Geschäft, sondern als ein Mittel, das dem ganzen Zustand der Gesellschaft unerschöpfliche Vortheile und Annehmlichkeiten gewährt, betrachtet werden, und man muß sie daher anlegen, auch wenn sie unmittelbare Kosten verursachen. Wenden wir denn nicht Kosten auf alles, was das Leben

*) Hier tritt Wallensteins Grundsatz ein: 20000 kann ich nicht ernähren, aber 80000 werden nicht umkommen.

bequemer, reicher, angenehmer macht? Giebt Straßenpflaster in großen Städten, geben Laternen, ja geben die meisten Kanäle und Chausseen einen unmittelbaren Ertrag? Welcher Staat hat je daran gedacht, einen Kanal zu bauen, um sich durch die Schleusenabgabe zu bereichern? Welcher baut Chausseen, um vom Chausseegeld zu leben? In Frankreich zahlt man gar kein Chausseegeld, in Baiern nur der Fremde ein Abfindungsquantum, der Bewohner gar nichts. Warum? Weil es Einrichtungen zur Verbesserung des allgemeinen Zustandes sind. Und wie viel größer, umfassender, ist die Wirkung, welche die Eisenbahnen erzeugen müssen, gegen die der Chausseen?

Europa mit einem Netz von Eisenbahnen durchzogen, wird auf einen sechsunddreißigfach verringerten Quadrat-Raum gebracht. Die Rechnung ist mathematisch richtig, denn die Eisenbahn reducirt die Längen auf ein Sechstheil, mithin die Flächen auf das Quadrat davon. Dieses auf den sechsunddreißigsten Theil des Flächenraums gebrachte Europa bietet nun auf demselben dennoch alle seine Schönheiten, Reichthümer und Lebensvortheile zusammengedrängt dar. Es gleicht plötzlich einem Raum wie etwa Deutschland (denn das Meer muß bei dieser Flächenreduktion bis zu einer billigen Arrondirungsgrenze mit in Anschlag gebracht werden), auf dem aber der ganze Süden und Norden mit seinen verschiedengestaltigen Reichthümern und Vortheilen repräsentirt wird. Es

ist ein Land, in dem sich Englands Kunstfleiß, seine mächtige Betriebsamkeit, seine unübersehbaren Handelsschätze, die erhabene kolossale Natur und Wildheit des Nordens, die üppige Schönheit und Produktionskraft des Südens, Deutschlands reiche gesunde Gauen, Frankreichs heitere, vom lebendigsten Verkehr und der fröhlichsten Lebensanschauung bewegte Städte, eng nachbarlich paaren. Es ist ein Land, wo die Getreidefelder Mittel-Europa's, die holzreichen Waldungen Schwedens und Norwegens, die blühenden Weinberge des Rheins, der Champagne, Languedocs, Mallagas und Calabriens, neben einander gedeihen; ein Land, wo der nordische gewürzige Apfel, die Pflaume und duftende Erd- und Heidelbeere sich eben so reich und leicht erzeugt als die Traube, Pfirsich, Ananas und Orange, ein Land, dessen Küsten aus seiner Mitte längstens in wenigen Tagen, oft in Stunden, auf die behaglichste und sechsfach minder kostbare Weise als bisher, erreichbar, von den brausenden Fluthen der Nordsee, von dem Gletschertreibenden Eismeer, vom schwarzen und atlantischen Ocean und von den lauen Wellen des mittelländischen Meeres bespült werden. — Welch ein Zauberland! Wo auf der Erde fände man es? — Die dem Menschen inwohnende Kraft der Erfindsamkeit und des Betriebs hat es durch die Eisenbahn geschaffen, und dadurch die Gaben der Natur in einem Grade potenzirt, wie er zuvor noch niemals dagewesen ist. — Träume, dichterische Phantasieen, Hirngespinnste, wird man ausrufen! Ich

aber behaupte nein; es sind nicht die nächsten, aber auch bei weitem nicht überentfernte Früchte, die uns hier im Schoße der Zeit reifen.

Manche Dinge sind zu gewaltig in ihren Folgen, als daß man so schnell an diese glauben könnte; wer will sie aber deshalb läugnen? Wer will die Möglichkeit abweisen, daß, wenn das gebildete Europa sich von dieser Ansicht durchdringt, die Kräfte vorhanden sind, das Ziel zu erreichen? — Und es wird leicht seyn, dahin zu gelangen; ja ich behaupte, wenn in dem ernsten, eifrigen, solcher Verkehrmittel am bedürftigsten und fähigsten Deutschland *) nur erst einige größere Anfangsschritte gelungen sind — und sie werden gelingen, und namentlich ist die Eisenbahn von Dresden nach Leipzig der festeste Anker meiner Hoffnung — so werden die folgenden mit so reißender Schnelligkeit, so gesporntem Eifer geschehn, daß die Kühnsten in ihren Hoffnungen darüber erstaunen müssen.

Ich kehre jetzt von diesen in die Zukunft vorausgreifenden Betrachtungen und Annahmen zurück, um mich mit der Gegenwart, mit dem was wirklich schon vorhanden ist, oder binnen Kurzem vorhanden seyn wird, zu beschäftigen.

---

*) Ich werde im zweiten Theil dieser Abhandlung diese Behauptung rechtfertigen, und zeigen, weshalb in England und Holland das Bedürfniß nicht so dringend gefühlt wird, die Folgen nicht so umgestaltend seyn können, ja die Anlage von Eisenbahnen sehr viel schwerer ist als bei uns.

Dabei habe ich zuerst einige Worte zu den Zweiflern und Gegnern der Eisenbahnen zu sprechen, ihre Einwürfe und Aufstellungen zu beantworten. Die meisten derselben sind so trivial, entbehren so der Auffassung der Idee dieser und jeder umgestaltenden Erfindung überhaupt, kleben so am Alten, begreifen so gar nicht, daß wenn man aufhört auf dem Boden zu kriechen und statt dessen fliegt, man nicht alle seine Anschauungen aus dem Zustande des Kriechens hernehmen darf, um sie dem Fliegen als Hindernisse darzustellen: daß es mir fast widersteht, mich auf diese Art der Einwürfe einzulassen. Indessen sie werden gemacht, werden häufig gemacht, und somit muß man sie denn in ihrer Nichtigkeit darzustellen suchen.

Der erste und seichteste ist der, von dem Verlust der Capitalien, die in den Chausseen stecken, von dem Schaden, der den Posten, Fuhrleuten und Pferdebesitzern in der Vernichtung ihres Treibens und Entwerthung ihres Besitzes durch Anlegung von Eisenbahnen zugefügt werden würde, zu sprechen.

Zuerst die Capitalien in den Chausseen. An vielen Orten hört man es besonders bedauern, daß die neuerlichst erst hineingesteckten Summen nun verloren seyn sollten. Wären sie denn aber weniger verloren, wenn die Chausseen älter wären? Wenn durch Hinzufügung der Summen für die Eisenbahnen Vortheile erreicht werden, welche die Vortheile der Chausseen zehnfach überwiegen, soll man darum jene größeren Vortheile

nicht genießen? Reducirt den Fall doch auf ein Analogon. Hans hat einen Hund gekauft, um seinen Milchkarren nach der Stadt zu ziehn; er findet aber so viel Abnehmer, daß er ein Pferd braucht, um dem Bedürfniß zu genügen. Soll er denn seinen Handel lieber kümmerlich forttreiben, weil die Ausgabe für den Hund unnütz wird, und den verzehnfachten Vortheil nicht genießen, oder ihn, was gewiß geschehn wird, seinem klügeren Nachbar überlassen? Aber freilich die Sache steht anders. Hans ist der Amtmann des Dorfes, er hat den Hund gekauft; einige seiner Bauern wollen das Pferd kaufen und ihre Milch wohlfeiler, in größerer Masse und schneller zu Markt bringen; dabei können Hans und Hund nicht bestehn, folglich hindert es Hans von Amtswegen, denn er ist zu beschränkt oder zu verzagt, um selbst die Speculation mit dem Pferde zu machen. Hans ist der Name, den wir manchem Staat geben möchten; damit er seine Pfennige, die er aus Dummheit oder Trägheit nicht in Goldstücke verwandeln will, nicht einbüße, sollen andere den unendlich größeren Vortheil auch nicht haben. Doch die Bauern werden, wenn sie ihre Nachbarn im nächsten Dorf reich werden sehen, den Hans und seinen Hund bald andern Sinnes machen!

Werden denn aber die Chausseen unnütz seyn, durch Anlagen von Eisenbahnen? Nur in wenigen Fällen, nur da, wo sehr lange Strecken mit Parallelbahnen vorkommen; außerdem möchten wir behaupten, müssen die Chausseen nach Anlage der Eisenbahnen noch häufiger und

nothwendiger werden, allein Transversalchausseen: dies werden wir gleich weiter unten näher ausführen.

Der Verlust der Posten gehört in eine Kategorie mit dem der Chausseen. Wollen die Posten nicht mit der Zeit fortgehen, wollen sie die Briefe acht Tage gehen lassen, wenn die Reisenden auf der Eisenbahn einen Tag brauchen, so müssen sie freilich verlieren; sie verdienen es aber auch vollkommen, in dieser Stupidität zu Grunde zu gehen. Wer hindert sie aber, statt jetzt Contracte mit Posthaltern ꝛc. zu haben, welche die Pferde stellen müssen, künftig Contracte mit Eisenbahnunternehmern zu machen, falls sie nicht Einsicht genug haben selbst die Unternehmer zu seyn? Das aber sollten sie. Die preußische Seehandlung*) hat 12 Millionen Capital auf ihre Chausseebauten aufgenommen; sie erklärt, daß sie die Hauptstraßen Preußens mit Eisenbahnen versehen will, und sie wird auf der Stelle hundert Millionen finden, für die sie nach den bisherigen Durchschnittssätzen tausend Meilen Eisenbahnen bauen kann. Der Chaussee- und Eisenbahnbau hängt aber mit dem Postwesen so innig zusammen, daß er kaum davon getrennt werden kann; die Post-

*) Ein Staats-Institut, welches in seinen wesentlichen Einrichtungen den Staat selbst in der Art repräsentirt, daß alle Unternehmungen desselben, Anleihen, Speculationen, ꝛc. als Staats-Unternehmungen, mithin ganz auf den öffentlichen Credit gestützt, zu betrachten sind.

Verwaltung in allen Staaten, wäre also zunächst berufen nicht Unternehmerin, sondern Haupt-Theilnehmerin, an Eisenbahn-Unternehmungen zu werden; deshalb nicht Unternehmerin, weil dann wieder das die freie Concurrenz hemmende Monopol eintäte, und das Publicum benachtheiligen würde.

Endlich der Verlust der einzelnen Fuhrleute. Sie sind erstens nur in die Classe der Abschreiber zu stellen, die sich über die Einführung der Buchdruckerkunst beschwerten. Zweitens aber bestreite ich es, daß sie (im Ganzen) einen Verlust erleiden werden. Freilich, wenn von Leipzig nach Dresden, wenn von Berlin nach Potsdam einzelne Eisenbahnen geführt werden, so werden die Hauderer, die Diligencen, Landkutschen, und wie alle diese, gegen die Eisenbahn gehalten, wahrhaften Jammer- und Schröpfanstalten, (Schröpf-Anstalten, weil sie dem Publicum unverhältnißmäßige Summen von Zeit und Geld abfordern) freilich eingehen. Allein wenn eine Eisenbahnlinie nur durch Deutschland, z. B. von Berlin über Leipzig, nach Frankfurt a. M. geführt ist, so muß der gigantische Strom des Verkehrs, der sich auf dieser Strecke von 50 — 60 Meilen bilden würde, hunderte von Seitenbächen in sich hineinziehen, die in demselben Maaße in rascheren Fluß kommen, als der Hauptstromzug wächst und fortrollt. Es ist unmöglich, daß eine Stadt, ein Ort, ja ein Dorf, welches 4, 6, 10 Meilen weit von einer solchen Verkehrslinie entfernt liegt, sich nicht derselben durch eine Chaus-

see anschließe; denn hier würden sich Eisenbahnen vorläufig und allgemein wenigstens noch nicht belohnen, weil nur ein Kleinhandel mit der Zeit getrieben werden kann, wo man nicht Tage, sondern nur wenige Minuten zu gewinnen vermag, der Luxus der Eisenbahnen aber nur zwischen zwei sehr bevölkerten, in gegenseitig vielfältigen Beziehungen stehenden Orten zu bestreiten ist. Ausgenommen, wenn ein bedeutender Fabrikort, ein Kohlenbergwerk, oder ein ähnliches Institut der Schienenwege zu ganz speciellen Zwecken bedürfte. Für diesen Transversal-Verkehr, der jetzt so gut wie todt und öde liegt, würde das Fuhrwesen bedeutend werden, und in eben dem Maaße an Lebhaftigkeit gewinnen, wie es sich über eine längere Strecke von Straßenzügen ausdehnen muß. — Länger? Ja. Denn die 60 Meilen lange Straße von Berlin bis Frankfurt a. M. würde mindestens dreißig Transversalstraßen von vier Meilen nach jeder Seite der Hauptstraße, also dreißig Queerstraßen von acht Meilen im Laufe der Jahre erhalten, und 8 mal 30 ist 240. — Diese längeren Chausseen würden eben so lebhaft seyn, als jetzt die Hauptchausseen, und müßten folglich mindestens die doppelte Zahl von Fuhrleuten ernähren. Zugleich sieht man daraus, daß alle diejenigen Chausseelinien, die zu größeren Straßen in das Verhältniß von Transversalwegen treten, nicht unnütz, sondern vielmehr künftig viel nützlicher, und dem Staate, der sie angelegt hat, doppelt und dreifach einträglich werden

müssen. Freilich sind diese Strecken und Lagen der Straßen zu einander in Nord-Deutschland seltener, weil dies noch zu viel schlechte Communikations-Wege hat: aber in ganz Süd-Deutschland, namentlich in Würtemberg, Baden, Baiern, sind dergleichen Verhältnisse sehr häufig, und werden unendliche Vortheile bringen. Wir erwähnen nur eines Beispiels. Das Dorf Handschuchsheim bei Heidelberg, welches eine überreiche Fülle des trefflichsten Obstes, besonders edle Kirschen erzeugt, sendet diese auf den Markt nach — Wien. Die Früchte der theuren Erstlingszeit werden in Trögen auf dem Kopf an den Neckar getragen, diesen hinauf zu Wasser bis, ich weiß nicht genau welchen Ort, in leichten flachen Schiffen verfahren, und von dort wieder über eine schmale Landstrecke bis zur Donau getragen, auf der sie in wenigen Tagen nach Wien schwimmen. Bei einem Eisenbahnzuge von Frankfurt nach Berlin würden diese Früchte zu Wasser in einem Tage Frankfurt, in einem halben von dort Berlin erreichen, und so frisch, aber vierzehn Tage früher im Jahre, auf unsern Markt kommen, wie jetzt die Werderschen und sächsischen Kirschen. Denn die Fracht der Eisenbahn muß nach allen bisherigen Verhältnissen noch viel geringer seyn, als die der Donauschifffahrt. Allerdings nur ein ärmliches Beispiel, aber ich wählte es absichtlich aus der geringsten Sphäre, um der Betrachtung den meisten Raum zu lassen, was aus bedeutenderen Verhältnissen des Betriebs werden kann, wenn diese unbedeutendsten so

unermeßlich wachsen. Unermeßlich; denn man dehne nur die Bahnlinien in Gedanken aus, so hindert nichts, daß die rheinische Kirsche so gut in Petersburg gegessen und theuer bezahlt werde, wenn kaum der Schnee daselbst geschmolzen ist, als jetzt die astrachanische Traube dort mit Gold aufgewogen wird, um auf den Tischen der Vornehmen zu prangen. Dagegen klingt der russische Platinrubel vielleicht in der Tasche des deutschen Bauern und Winzers zu Handschuchsheim.

Bis auf hunderte von Meilen Entfernung erstreckt sich also der unsichtbare Strom des Segens, der aus dem sichtbaren des Eisenbahnverkehrs in das Mark der Länder dringt. Darum seyd nicht bange ihr Hauderer und Diligencen zwischen Leipzig und Dresden! Wenn Ihr auch dort in den nächsten Jahren nicht mehr den kümmerlichen Hafer für Eure Pferde verdient, so werdet Ihr dafür statt hundert Reisende auf dieser Straße tausende derselben zuzufahren haben, und zehntausende, wenn sie sich erst von der Elbe bis zum Rhein ausstreckt.

Vom Verlust, den Fuhrleute und einzelne Gewerbtreibende leiden, spreche man daher nicht, denn er ist nicht vorhanden, oder wenn er vorhanden wäre, käme er nicht in Betracht. Falls man die Eisenbahnen über Nacht ohne Kosten durch einen Zauber herstellen könnte, oder falls man eine andre Erfindung machte, ganz wohlfeil zu fliegen, oder auf mechanischen Wagen blitzschnell dahinzueilen, würde man dieselbe etwa nicht benutzen, um den langsamen Posten und Hauderern den Cours

nicht zu verderben? — So trage man denn auch kein Bedenken, wenn das bessere Ziel mit Kraft, Anstrengung und Kosten erreicht werden muß, denn diese Zufälligkeit ändert nichts in der Sache.

Der Einwurf, welcher einzelnen Eisenbahnen am meisten gemacht wird, ist der, daß sie ihre Kosten nicht decken werden. Ich habe schon oben im Allgemeinen die Ansicht ausgesprochen, daß dies Nebensache sey, und daß Eisenbahnen nicht als Anstalten, die sich unmittelbar verzinsen sollen, betrachtet werden dürfen, obschon ein großer Theil derselben gewiß auch diesen nächsten, wenn gleich geringsten Vortheil gewähren wird. Da aber vorläufig die Abwägung der Erfolge und Kosten eines im Großen über eine ganze Länderstrecke auszuführenden Eisenbahnsystems, nur unbestimmt geschehn kann, oder das Eingehn darauf wenigstens etwas mehr Schwungkraft der Ideen und Erkenntniß der geistigen Bedeutung des so beschleunigten und potenzirten Verkehrs erfordert, als ich von den meisten Gegnern der Eisenbahnen *) voraussetzen darf: so will ich mich hier auf eine

*) Es giebt allerdings auch Gegner derselben, von denen ich unentschieden bin, ob ich sie absichtliche, böswillige, oder allgemeinhin selbstbewußte, nennen soll; diese erkennen ganz gut, was für Folgen die Eisenbahnen haben werden, hoffen aber, dieselben noch so lange als möglich hinzuhalten. Diese Gegner haben in ihrem Sinne, da sie überhaupt das Gute, die Entwickelung aller edlen, freien Kräfte der Menschheit fürchten müssen, völlig Recht. Im

ganz isolirte Annahme beschränken und daran meine Ansicht, zur Widerlegung des oben gedachten Einwurfs, zu rechtfertigen versuchen.

Es sey die Eisenbahn von Dresden nach Leipzig, die den streitigen Punkt bilde. Man schätzt die Kosten der Meile durchschnittlich auf 100000 Thlr.; es kommt nicht darauf an, ob die Schätzung richtig sey. Angenommen aber, die Bahn koste anderthalb Millionen, und trage nichts ein, als ihre Unterhaltungskosten. Würden alsdann beide Städte wohl ein zu großes Opfer gebracht haben, für die unzählbaren Vortheile, die ihnen diese Belebung des Verkehrs brächte?

Die Berechnungssätze, welche das Leipziger Directorium bekannt gemacht hat, stellten, so viel mir erinnerlich ist, fest, daß der bis jetzt bestehende Verkehr zwischen Dresden und Leipzig allein hinreiche, bei dem angenommenen Satze der Fracht und des Personengeldes, die Kosten der Bahn zu bestreiten. Dieser Maaßstab möchte unrichtig seyn, so wäre er doch jedenfalls der geringste, der sich annehmen läßt. Schon Liverpool und Manchester, wo eine Steigerung des Verkehrs kaum denkbar schien, zeigten, wie sich derselbe durch die Eisenbahn erhöht; in einem noch bedeutenderen Grade ergab sich dies zwischen Brüssel und Antwerpen, in einem noch höheren

---

dritten Abschnitt dieser Abhandlung werde ich auch auf sie kommen, und hoffe zu zeigen, wie vergeblich ihr Bestreben ist.

auf der kleinen Strecke zwischen Fürth und Nürnberg. Die Ursach ist klar; denn um sich die Wirkung der Eisenbahn anschaulich zu machen, muß man annehmen, daß die beiden durch sie verbundenen Punkte wirklich im Raum aneinandergerückt sind, da dieser hier identisch mit der Zeit ist. Verkehrten also bisher zwischen Leipzig und Dresden täglich hundert Personen im Durchschnitt, so frage man sich, was geschehn wird, wenn beide Städte statt dreizehn Meilen von einander entfernt zu seyn, auf drei, und noch weniger zusammengerückt werden. Dies Wunder bewirkt die Eisenbahn; und mit dem unberechenbaren Zusatz, daß damit kein einziger Zwischenpunkt aufgegeben wird. Wer wirklich Dresden auf die nächste Station vor Leipzig trüge, näherte folglich beide Städte rücksichtlich des Verkehrs noch nicht so, wie die Eisenbahn, falls er nicht Wurzen, Meißen, und jedes andere Städtchen und Dörfchen, jede Fabrik-Anlage, Transversalstraße u. s. w. auch noch dazwischen schöbe. Dem Leipziger, der der schönen Umgegend ermangelt, wird also Dresden mit allen seinen Reizen, seinem Strom, seinen Weinhügeln, Waldbergen und mahlerischen Felskuppen, seinen Kunstschätzen, seinen tausenden von Vergnügungsreisenden, gewissermaßen zum Geschenk gemacht; dafür tauscht Dresden den ganzen belebten Verkehr der ersten sächsischen Handelsstadt ein. Die Messen werden fast vor seinen Thoren abgehalten, das Leben der großen Rheinstraße nach Frankfurt strömt sich am Ufer der Elbe aus. Was in der Waag-

schaale einer Stadt fehlt, legt die andre hinein, und plötzlich fühlen sie sich beide wie zur Vollkommenheit ergänzt. Und wodurch? Durch ein aufgewendetes Kapital von anderthalb Millionen. Man sehe die Rechnungen beider Städte durch, ob sie bei den verschiedenen Anstalten, die sie zu ihrem Nutzen, zu ihrer Bequemlichkeit errichtet haben, so wohlfeilen Kaufes davon gekommen sind! Und dennoch ist der gesammte Antheil derselben vielleicht nur ein Punkt gegen den unendlichen Kreis, den die Eisenbahn der Verbesserung tausendfältiger Zustände eröffnet, ein Kreis, dessen Grenze das scharfblickendste menschliche Auge noch nicht zu erreichen vermag!

Dresden war bisher keine Handelsstadt; sie wird es von dem Augenblick an seyn, wo sie durch die Eisenbahn mit Leipzig verbunden ist. Denn was macht die Handelsstadt? Die Lage; legt Hamburg mit seinen Millionen zwanzig, ja nur zehn Meilen tief ins Land, in die Lüneburger Heide hinein, und es wird verarmen, verdorren, versiegen wie ein Baum, dem die Wurzeln abgeschnitten sind, weil es von dem Strome, aus dem es seine reichen Lebenskräfte sog, getrennt ist. Baut eine Eisenbahn nach seinen Ufern, und das Leben regt sich in erneuter, ja verdoppelter Kraft, denn Ihr habt der Natur das große Geheimniß abgelauscht, Ihr lasset segenbringende Ströme fließen wie sie. Eisenbahnen sind Ströme, die Eure Lasten leichter, hundertfach schneller, sicherer und wohlfeiler tragen, als Elbe, Oder, Rhein und Main.

Es sind Ströme, die zu Thal und zu Berg zugleich fließen, die im Winter nicht gefrieren, im Sommer nicht austrocknen, niemals verheerend über ihre Ufer treten. Wird die Bahn von Hannover nach Hamburg fertig, so liegt Hannover an einen solchen Strom, und hat sich in ein Hamburg verwandelt.

Leipzig und Dresden sind entschlossen vorangegangen; das Bett des Stromes, welcher sie künftig verbinden wird, ist schon bezeichnet, wird schon ausgetieft. Diese Anlage wird die erste große in Deutschland seyn; aber es ist nicht allein rühmlich voranzuschreiten, sondern auch im hohen Grade vortheilhaft. Die Erstlingsfrüchte dabei werden sehr reiche seyn, und als ein Nebenvortheil denjenigen zu Gute kommen, welche den Muth gehabt haben, auf der Bahn der Neuerungen die ersten entschiedenen Schritte zu thun. Zwar muß sich jede Eisenbahn auf die Dauer reicher verzinsen, je vielfältiger die Verbindungen sind, in welche sie zu andern Eisenbahnen tritt; die erste aber, oder die ersten werden doch vielleicht im Beginn ihrer Anlagen die bedeutendsten Geschäfte machen. Denn man muß gesehen haben, wie der Strom der Neugierigen oder besser derjenigen, deren Antheil durch diese wichtigste Erscheinung der Zeit aufgeregt war, nach Belgien strömte, um die kurze Fahrt zwischen Brüssel und Mecheln zu versuchen; man muß sich aus den Zeitungen erinnern, wie dasselbe bei der noch kürzeren zu Nürnberg der Fall war: und man wird begreifen, daß zwischen Dresden und Leipzig,

wo man eine kleine angenehme Reise auf solche Art machen kann, dieser Zudrang sich noch ungemein steigern wird. Die Meßzeiten überfüllen Leipzig, die Sommermonate Dresden mit Fremden; die Einwohner beider Städte wissen die Wichtigkeit solcher Perioden wohl zu schätzen, und wir wollen einmal die Leipziger und Dresdener Gastgeber, und alle, die diesen Produkte und Erzeugnisse der Arbeit liefern, so wie das ganze große Handel und Industrie treibende Publikum, welches von den Fremden lebt, fragen, wie hoch sie den Zuwachs an Einnahmen in dieser Zeit schätzen. Wir würden nicht erstaunt seyn zu hören, daß dieser kurze Zeitraum dem ganzen übrigen Jahresverkehr gleich gestellt wird. Nun wohl denn, Ihr Dresdener und Leipziger! Eine solche Periode, und eine noch viel glänzendere steht Euch von dem Augenblicke der Vollendung Eurer Bahn an, bevor — und seyd Ihr schnell, so daß sobald keine andere Bahn in der Nähe den Wettkampf mit Euch beginnt und auf Theilung des Preises Anspruch macht, so wird diese Zeit üppiger Fluth, auf- und absteigend nach der Jahreszeit, vielleicht Jahr und Tag, und länger dauern. Ist aber nicht für den Gewinn beider Städte ein solches Jahr der Fülle und des Verkehrs allein die anderthalb Millionen werth? Es müßte doch wahrlich schlimm stehen, wenn ein so gesteigertes Lebenstreiben nicht beiden Städten eine durchschnittliche Vermehrung von 2000 Thalern täglich, in den sämmtlichen Bewegungen des Geschäftsumsatzes gewähren sollte! Und mit

dieser unendlich gering angeschlagenen Summe wären ja die Auslagen für die Eisenbahn auf Umwegen schon wieder gewonnen, und der direkte Ertrag derselben obenein geschenkt.

Wie ein in Zahlen erstarrter Kaufmann habe ich bis jetzt nur von dem Gewinn gesprochen, der sich berechnen läßt. Den größeren, unberechenbaren, an Zeit für ausgedehntere Geschäftsbetriebe; an erleichterter Beweglichkeit überhaupt, an Schnelligkeit der Nachrichten, Sendungen, Mittheilungen; an den so viel leichter gewordenen, tausendfachen Beziehungen des Menschen zum Menschen, in der Familie, der Freundschaft, Liebe, Geselligkeit, am Zuwachs der Lebensfreuden überhaupt — diesen so unberechenbaren als unschätzbaren Hochgewinn habe ich darin noch gar nicht in Anschlag gebracht.

Ich sagte zu Anfang, man müsse seine Berechnungen für die Umgestaltung der Verhältnisse so anlegen, als ob Dresden mit seinen reizenden Landschaften und Kunstsälen bis zur Nähe von drei Meilen an Leipzig herangerückt sey, ohne etwas von den bedeutenden Zwischenpunkten aufzugeben. Doch diese Annahme ist falsch, dient nur zur Annäherung an die Wahrheit der Schätzungen; denn die Beziehungen, die durch die Eisenbahn entstehen, sind noch viel enger und behaglicher, als zwischen zwei nach Verhältniß einander so nahe liegenden Orten. Erstlich entgeht uns wirklich von dem größeren

Raume nichts; Wald, Strom, Feld, behalten ihre Rechte, ihre Reize. Zweitens ist die Verbindung zwischen zwei, drei Meilen von einander entfernten Städten ohne Eisenbahn viel beschwerlicher und mühsamer, als bei dreizehn Meilen mit der Eisenbahn. Denn die Landstraße ist staubig, oder kothig, die Wagen stoßen, die Plätze sind nicht immer zu haben, bei allgemeinen Anlässen vermag uns das beschränkte Mittel der Wagen und Pferde nicht fortzuschaffen, und geschieht es, so geschieht es auf die unbehaglichste Weise. Wie anders auf der Eisenbahn! Der Wagen gleicht im Nothfalle einem Hause an Schutz und Bequemlichkeit; kein Rütteln und Stoßen belästigt mich; ich kann ein Buch zur Hand nehmen, und so, behaglich lesend, wie in einem Kanapee die Fahrt vollbringen; ich kann Notizen in mein Taschenbuch so bequem schreiben, wie auf der Börse; kein Staub belästigt, kein Koth beschmutzt mich; ich habe keine Vorbereitungen zur Reise zu treffen, als z. B. Pferde zu bestellen, einen Platz voraus zu belegen; nur der Einfall darf mir kommen, ich gehe an den Einsteigeplatz, und bin gewiß, pfeilschnell, bequem, wohlfeil zu fahren! —

Das sind die unzähligen, bald behaglichen, bald wichtigen, bald angenehmen, bald unschätzbaren Vortheile, die eine ganz isolirte Eisenbahnstrecke zwischen zwei angemessenen Punkten gewährt. Man sieht daraus, daß diejenigen, welche die Bahn erbauen und dabei gute Zinsen ihrer Capitalien ziehen, den geringsten Gewinn davon haben. Die Hauptvortheile fallen der Gesammt-

heit zu; kommen ihr in dem Grade zu Gute, daß sie unerläßlich selbst Opfer dafür bringen muß. Wer gäbe nicht, ohne eine Actie zu kaufen, gern ein Capital hin, nur, damit eine Eisenbahn-Verbindung mit einem dazu geeigneten wichtigen Ort von seinem Wohnsitz aus vorhanden sey? und zahlte nicht auch jedesmal gern den kleinen Zoll für die Benutzung derselben? Um die Vortheile des Vorwärtsgehens recht einzusehen, gehe man einmal rückwärts; man schaffe z. B. nur die Chaussee zwischen zwei Städten, wie Dresden und Leipzig ab. Auf der Stelle wären beide isolirt, in die mühseligste Abhängigkeit vom materiellen Grund und Boden gebracht, und gern würde Jeder bedeutende Opfer bringen, um nur den alten guten Zustand hergestellt zu sehen. So sollten daher auch, dies ist unser **ceterum censeo**, die Städte, (so lange es die Staaten nicht thun) die Eisenbahnen ins Leben rufen; die Einwohner sollten sie sich anschaffen, wie ihre Feuerwache, ihre Spaziergänge, ihre Straßenbeleuchtung und andere der Sicherstellung und Bequemlichkeit unsers heutigen Lebenszustandes unentbehrliche Dinge. Unentbehrlich, das ist das rechte Wort! Unentbehrlich wird die Eisenbahn seyn, sobald sie nur einmal da gewesen ist; keine, die fertig geworden ist, wird wieder eingehen. Darum nannten wir sie in der Ueberschrift eine Nothwendigkeit! Und wir hoffen, sie werde, gleich den jetzigen Posten, eine einträgliche Nothwendigkeit werden, und die

ersten Unternehmer, die auf den vollsten Dank der Mitwelt Ansprüche haben, auch unmittelbar belohnen.

So weit in diesem ersten Abschnitte, wo ich die Eisenbahnen nur gegen diejenigen, die ihnen aus Unkunde und Mangel an Beurtheilungskraft entgegen sind vertheidigen wollte, und mich folglich auch nur an solche Resultate hielt, die uns binnen Jahresfrist vielleicht schon verwirklicht vor Augen liegen.

Im zweiten Abschnitt, den das nächste Heft (doch schwerlich vor dem September) mittheilt, will ich erstlich über einige unvermeidliche Totalveränderungen unsers äußern gesellschaftlichen Zustandes, die durch Ausführung der Eisenbahnen im größeren Maaßstabe erzeugt werden müssen, sprechen: alsdann aber von den wichtigsten Folgen derselben, den durchgreifenden Umgestaltungen unsers ganzen Staatenlebens, und den unermeßlichen Umwälzungen im Gebiete des Geistes, reden, die unabweisbar, mit Sturmesfittigen in ihrem Gefolge hervorbrausen. Denn die Räder, die auf den Eisenschienen rollen, sind die Schicksalsräder unsers Jahrhunderts.