

1932 322

U e b e r

die

# Hannoversche Süd - Eisenbahn

von

**Dr. Ferd. Desterley,**

Stadt-Syndicus in Göttingen.

Mit zwei Charten.

---

G ö t t i n g e n,

bei Vandenhoeck und Ruprecht.

1 8 4 6.

## **B o r w o r t.**

---

**D**er Zweck der folgenden, neben einer Menge dringender Berufs-Arbeiten geschriebenen Blätter, ist nicht etwa der, den hier besprochenen so äußerst wichtigen Gegenstand irgend zu erschöpfen, oder auf neue, bisher etwa nicht berücksichtigte Seiten desselben aufmerksam zu machen. Nur in einzelnen Beziehungen wünschte ich zu der vollen und richtigen Würdigung der in Betracht kommenden Verhältnisse beizutragen, sowie zur größeren Belebung des Interesse an einer Anlage, welche für die fernste Zukunft, auf den Wohlstand der südlichen Provinzen, ja des ganzen Landes den entschiedensten Einfluß äußern wird. Lange hoffte ich, daß ein Befähigterer sich einer ähnlichen Arbeit wie der vorliegenden unterzogen haben würde, und erst als diese Aussicht gänzlich vereitelt schien, hielt ich die Pflicht diesen Versuch zu wagen, für dringender, wie die Gefahr des Vorwurfs, daß ich es unternähme auf einem mir bisher ganz fremden Felde etwas zu veröffentlichen. Möge dieser Umstand zur billigen und nachsichtigen Beurtheilung dieser Blätter beitragen.

**Der Verfasser.**

Die Wichtigkeit einer durch das Königreich Hannover vom Norden nach dem Süden zu führenden Eisenbahn, veranlaßte bereits im Jahre 1833 eine englische Gesellschaft Vorschläge zur Verwirklichung dieser Idee zu machen \*). Wenn gleich sie keinen Eingang fanden, so wurde doch auch in Hannover von Jahr zu Jahr das Interesse an Eisenbahn-Anlagen gesteigert, und man überzeugte sich mehr und mehr von der unabweißbaren Nothwendigkeit, dem Lande die Vortheile einer Erfindung zu sichern, welche nach der Erfahrung anderer Länder auf die Entwicklung des National- Wohlstandes einen umfassenderen Einfluß ausübte, als irgend eine andere der letzteren Jahrhunderte, einer Erfindung, deren Nichtbenutzung zur Folge haben mußte, daß dem Königreiche „die Handelsvortheile, welche ihm seine glückliche geographische Lage bisher verschafft hatte, im Laufe der Zeit allmählig verringert werden, oder wohl gar größtentheils verloren gehen würden \*\*).“ Seitdem ist von Seiten der Regierung dies Ziel mit einer Ausdauer und Emsigkeit verfolgt, wie sie von der außerordentlichen Wichtigkeit des Gegenstandes nur irgend erwartet werden durften. Was bis jetzt geschehen, ist allgemein bekannt, nicht weniger, daß die Regierung den Plan, auch durch die südlichen Provinzen eine Eisenbahn zu führen, nie aus den Augen verloren hat. Bereits in dem Separat-Artikel I. zu dem mit der herzoglich Braunschweig-

\*) Schon 1825 ging man in Hannover mit dem Plane um, die Verbindung mit Harburg und Hamburg durch eine Eisenbahn-Anlage zu fördern. v. Gülich geschichtl. Darstell. d. Handels Thl. 4. S. 400.

\*\*\*) Schreiben des Königl. Cab. Ministerii an die Stände vom 15. Juli 1836 (Actenstücke der Stände-Versammlung N<sup>o</sup> III. S. 628.). v. Reden die Eisenbahnen Deutschl. S. 1984 fg.

schen Regierung vom 13. Nov. 1837 abgeschlossenen Verträge über Durchführung von Eisenbahnen durch Hannoversches und Braunschweigsches Gebiet \*), hat sich die Hannoverische Regierung behuf Anlegung einer Eisenbahn „von Hannover in oder durch die südlichen Provinzen“ die Befugniß gesichert, dieselbe durch das Braunschweigsche Gebiet führen zu dürfen; und in dem Gesetze vom 8. Septbr. 1840, die Veräußerungs-Verpflichtung zum Zweck von Eisenbahn-Anlagen betreffend \*\*), ist dieselbe ausdrücklich auch für eine Eisenbahn „zwischen Hannover und der südlichen Grenze des Königreichs auf Nordheim, Göttingen u. s. w.“ ausgesprochen. In einer Mittheilung vom 22. März wurde den Ständen Kenntniß davon gegeben, daß „für eine demnächst etwa von Hannover nach der südlichen Landesgrenze anzulegende Eisenbahn eine Terrain-Untersuchung und ein Geschwind-Nivellament in verschiedenen Richtungen angeordnet, sowie eine Nachweisung der dabei in Betracht kommenden Verhältnisse des Güter-Verkehrs bereits ausgearbeitet sei.“ Die triftigsten Gründe forderten indeß, daß zunächst eine Eisenbahn-Verbindung mit den östlichen und westlichen Nachbarstaaten über Hannover hergestellt werde, denn theils drohete hier jede Verzögerung unerseßliche Nachtheile zu bringen \*\*), theils war in jenen Richtungen eine Fortführung der Eisenbahnen am meisten gesichert, und am ehesten auf einen sichern Gewinn zu rechnen. Nachdem sodann, wie bekannt, die Bahn von Hildesheim über Celle nach Harburg in Angriff genommen, und der Bau eines Schienen-Weges nach Bremen gesichert war, wandte die Regierung ihr Augenmerk auch wieder auf die in den südlichen und westlichen Provinzen anzulegenden Bahnen; zugleich kam in den Fürstenthümern Hildesheim, Grubenhagen und Göttingen, die Nothwendigkeit mit den nördlichen Provinzen durch Eisenbahnen verbunden zu sein, zu immer klarerem Bewußtsein, man hatte sich überzeugt, daß es sich um eine Lebensfrage handele, und mit fieberhafter Aufregung verfolgte man hier in Furcht und Hoffnung Alles, was sich auf diesen Theil des Eisenbahn-Wesens bezog. Alle bedeutendere Städte in den südlichen Provinzen wandten sich im Jahre 1844 mit Petitionen an die Stände-Versammlung; diese trug

\*) Hannov. Gesetz-Sammlung v. 1837. Abthl. I. № 5. S. 32.

\*\*\*) Gesetz-Samml. v. 1840. Abthl. I. № 34.

\*\*\*\*) Actenstücke der St. B. Schreiben vom 27. Juni 1827. v. Reden die Eisenbahnen Deutschlands S. 1984. 1988 fg.

dann auch in ihren an die Regierung gerichteten Schreiben vom 1. u. 15. Juli \*) darauf an, die Frage zu erwägen: ob und in welcher Richtung Eisenbahnen in den westlichen und südlichen Landestheilen anzulegen sein möchten? empfahl die Einleitung von Voruntersuchungen, stellte die dazu erforderlichen Geldmittel zur Disposition und übersandte jene Petitionen von eilf Städten der Regierung zur geneigten Erwägung. Es wurden nun die genaueren Terrain-Untersuchungen angeordnet, die Anschläge bearbeitet, und die den Güter- wie den Personen-Verkehr betreffenden Verhältnisse speciell ermittelt. Das Resultat war, daß die Regierung die Ueberzeugung gewonnen hatte: die baldige Anlegung einer Eisenbahn in die südlichen Provinzen (die „Südbahn“) sei sowohl „rathsam“ als „unvermeidlich“. Jubelnd vernahm man das Schreiben der Regierung an die Stände vom 24. Febr. 1846 \*\*), worin verkündet wurde, daß Sr. Majestät unser allergnädigster König den auf Landeskosten zu unternehmenden Bau und Betrieb der Südbahn zu genehmigen beschlossen habe, und worin die ständische Genehmigung zur Ausführung dieses Planes beantragt wurde. Sehr herabgestimmt wurde die allgemeine Freude, und einen unglaublich trüben Eindruck machte es überall, als man durch öffentliche Blätter erfuhr, daß gerade da, wo man es am wenigsten erwartet hatte, in der allgemeinen Stände-Versammlung die Stimmen getheilt sein sollten. Mit der äußersten Spannung erwartet man das Resultat der Berathungen; und ist jetzt die Hoffnung noch größer als die Furcht, so hat dies in der allgemein und fest gewurzelten Ueberzeugung seinen Grund, daß, was etwa gegen die Ausführung des fraglichen Planes geltend gemacht werden könnte, weit von dem überwogen werde, was dafür spreche. Mögen die nachfolgenden, aus jener Ueberzeugung hervorgegangenen Blätter zur Begründung und Befestigung der Ansicht beitragen, daß die Verwerfung jenes Planes, ja selbst jede unnöthige Verzögerung seiner Ausführung dem ganzen Lande, besonders aber den südlichen Provinzen zum größten und unerseßlichsten Nachtheile gereichen werde.

\*) Actenstücke v. 1844. № 256. S. 1084.

\*\*\*) Actenstücke v. 1846. № 43.

Die im Folgenden zu versuchende Beantwortung der Hauptfrage: **ob es rathsam, ja nothwendig sei die Südbahn zu bauen**, erfordert eine sorgfältige Prüfung aller dabei in Betracht zu ziehenden Rücksichten. Nur das rein Technische bleibt hier ausgeschlossen, denn nach Maassgabe der dazu angeordneten Untersuchungen, muß es als völlig unzweifelhaft angesehen werden, daß der Ausführung in technischer Beziehung überall kein unüberwindliches Hinderniß im Wege stehe; ja nach der Versicherung verschiedener Sachverständiger ist das Terrain mit geringen Ausnahmen bei weitem günstiger, als in manchen anderen Gegenden, und erheblichere Schwierigkeiten finden sich nur auf kurzen Strecken.

Jede weitere Erörterung setzt voraus, daß man über Bedeutung und Zweck der Südbahn im Reinen sei, und dies ist die erste Seite jener Hauptfrage, welche in's Auge zu fassen ist; erst später wird man über Richtung, Rentabilität, Zeit und Art der Ausführung urtheilen können. Die Wirkungen einer Eisenbahn-Anlage sind so unendlich manchfach und so weit eingreifend in alle Verhältnisse des Verkehrs im weitesten Sinne des Wortes, daß eine angemessene Uebersicht über die Wirkungen einer speciellen Bahn nur dann zu erreichen ist, wenn man sie unter mehreren allgemeinen Gesichtspunkten zusammenstellt. Aus der Summe jener Wirkungen ist aber allein eine bestimmte Ansicht über Zweck und Bedeutung einer Eisenbahn zu gewinnen. Diese Wirkungen sind theils allen Eisenbahnen gemeinschaftliche, theils der in Frage stehenden eigenthümliche.

Der erste und wichtigste Zweck der Südbahn, spricht sich in der Bestimmung aus, welche sie in dem großen deutschen Eisenbahn-Netz zu erfüllen hat. Was in dieser Beziehung von ihr erwartet werden darf, gehört nicht allein den Provinzen an, die sie durchläuft, es gehört dem ganzen Königreiche, ja ganz Deutschland an.

Um jene Bestimmung näher angeben und begrenzen zu können erfordert zunächst der Güter-Verkehr eine besondere Betrachtung. — Verschiedene Eisenbahnen durchschneiden Deutschland vom Osten nach dem Westen, andere vom Norden nach dem Süden\*); und unter den vielen Momenten, welche ihre Richtung bestimmten, hat eins der wichtigsten seinen Grund in den bestehenden commerciellen Verhältnissen; es konnte nemlich nicht darauf ankommen, durch die Natur des

\*) Es dürfen hier die im Bau begriffenen, oder in ihrer Ausführung völlig gesicherten Bahnen, den bereits vollendeten gleich gestellt werden.

Terrains allein bestimmen zu lassen, welche Städte und Länder durch Eisenbahnen verbunden werden sollten, sondern es war ein durch die geschichtliche Grundlage der Handels-Verhältnisse als nothwendig gebotenes Bestreben, gerade die Städte zu verbinden, welche bereits in bestimmten Handels-Verbindungen standen; mit einem Worte, es entsprang aus der Natur der Sache die Nothwendigkeit von den bestehenden Handels-Strassen nie ohne Noth abzuweichen. Man thue doch nur einen Blick in die Einzelheiten der den Handel stützenden und tragenden Einrichtungen, und namentlich auch in die Einzelheiten des Güter-Transports, und man muß einsehen, daß in dem Bestehenden eine Kraft ist, der man sich nothwendig fügen muß. Damit ist natürlich nicht gesagt, daß eine Veränderung in den Richtungen der Handelszüge absolut unmöglich sei. Auch die Handelsbeziehungen, wie alle Aeußerungen des Volkslebens, sind in einer ununterbrochenen Fortbildung begriffen. In den Weg tretende Hindernisse umgeht der Handel lieber, als daß er sie überwindet, zumal wenn dazu ein unverhältnißmäßig großer Kraftaufwand nöthig ist; er sucht sich in diesem Falle eben so sicher neue Wege, als er es vorziehen wird, auf den alten zu bleiben, wenn die neuen nicht entschiedene Vortheile gewähren, und vor allen sind die Eisenbahnen im Stande, den Handelszügen einen andern Weg anzuweisen, da sie in die Waagschale legen können, wozu kein anderes Transportmittel im Stande ist.

Nach diesen allgemeinen Betrachtungen, wird es leichter sein, die commercielle Bedeutung der Südbahn näher anzugeben. Sie ist für den Güter-Verkehr ein wichtiges, ja wesentliches Glied der die Nord-See-Häfen, wie auch Kiel, Lübeck\*), Wismar und Rostock, mit Mittel- und Süd-Deutschland verbindenden Eisenbahnen; durch sie ist für das Königreich Hannover die Erhaltung und Vermehrung seines vorhandenen, die Wiedergewinnung des verloren gegangenen Handels-Verkehrs, sowie endlich die Möglichkeit eines selbstständigen Seehandels bedingt, Alles im Interesse des größten Theils von ganz Deutschland, vorzugsweise aber von Hannover; sie ist ein organisches Glied der deutschen, und vorzüglich der hannoverschen Eisenbahnen, denn diese, wie ein großer Theil der übrigen deutschen Bahnen, erhalten ihre volle und

\*) Denn ohne Zweifel wird auch Lübeck bald direct mit den hannoverschen Eisenbahnen verbunden werden müssen. — Wegen Wismar vergl. v. Keden die Eisenbahnen Deutschlands S. 1948 fg.

wahre Bedeutung erst dann, wenn die Südbahn in's Leben gerufen ist, denn erst dann kann das Blut des deutschen Handels-Verkehrs nach allen Richtungen hin frei und ungestört strömen.

Man muß, um sich von der Richtigkeit dieser Behauptung zu überzeugen, zunächst die Richtung der Südbahn und ihr Verhältniß zu den sich an sie anschließenden Eisenbahnen in's Auge fassen. Vorausgesetzt daß sie gebaut wird, werden wir in kurzer Zeit eine Eisenbahn haben, welche ohne irgend eine Unterbrechung, von den Handelsplätzen an der Nordsee, sowie von Kiel, Lübeck, Wismar und Rostock in fast gerader Richtung in die Mitte von Deutschland nach Frankfurt und von da bis nach Basel und Lindau am Bodensee führt. Harburg (Hamburg und Kiel) und Bremen werden nemlich, durch directe Eisenbahnen mit Hannover verbunden, gewiß bald darauf auch die Emshäfen, wie auch Lübeck, Wismar und Rostock; die in Hannover sich vereinigenden Bahnen werden dann in einer einzigen Linie durch die südlichen Provinzen des Königreichs nach Cassel geführt; kurz hinter Cassel theilt sich die Bahn in zwei Arme, der eine durchschneidet das Churfürstliche, und führt über Frankfurt, Darmstadt weiter durch das Großherzogthum Baden nach Basel, der andere über Mellungen, Meiningen, Hildburghausen, Coburg, Lichtenfels, Bamberg nach Augsburg, von wo ein Ast in's Württembergische, ein zweiter nach München und ein dritter nach Lindau am Bodensee führt. In diese Hauptlinien münden in Hannover: die Bahn von Cöln nach Minden einerseits, die von Berlin, Prag, Dresden, Leipzig, Magdeburg und Braunschweig andererseits, in Prag weiter vereinigt sich ein wichtiger Theil der österreichischen Bahnen, in Dresden schließen sich die schlesischen, in Leipzig die erzgebirgischen und ein Theil der fränkischen, in Berlin die ostpreussischen an; in Cassel mündet die thüringische und die Friedr. Wilh. Nordbahn, in Frankfurt die Taunusbahn, die Bahn nach Hanau und die fränkische Bahn von Bamberg nach Frankfurt a. M., in Baden ein wichtiger Theil der französischen Bahnen und in München die Bahn nach Salzburg u. s. w. Es wird sich von selbst rechtfertigen, daß hier absichtlich nur diejenigen Bahnen angegeben sind, von denen und aus deren Umgegend man vermittelst der hannoverschen Südbahn am schnellsten nach bestimmten größern Orten gelangen kann. Eine besondere Wichtigkeit wird die Südbahn noch erhalten, wenn das gerade jetzt lebhaft behandelte Project einer von Halle über Nordhausen zu bauenden, in die erstere einmündenden Bahn zur Ausführung kommt. Gleich hier mache

ich auf den für die Rentabilität der Südbahn wichtigen Umstand aufmerksam, daß die in Hannover und bei Cassel sich vereinigenden vorhin bezeichneten Bahnen, zwischen diesen Städten in eine einzige Linie zusammenfallen. Allerdings kann man von den oberhalb der Südbahn zu den unterhalb derselben belegenen Orten und umgekehrt noch auf verschiedenen andern Eisenbahnen gelangen, auf keiner aber in so kurzer Zeit, als auf der, deren Glied die Südbahn ist; auf ihr liegt der kürzeste Weg. Die Richtigkeit dieser Behauptung wird durch die auf der Anlage I. enthaltene Zusammenstellung der hier in Betracht kommenden Entfernungen, außer allen Zweifel gesetzt.

Der Südbahn sichert diesernach die vollständige und gewisse Erfüllung ihrer Bestimmung zunächst der Vorzug, daß sie den kürzesten Weg in den angegebenen Richtungen bildet, ferner der Umstand, daß von den Nordsee- wie von den oben erwähnten Ostseehäfen ein sehr bedeutender Theil aller von dort in das Innere von Deutschland versandt werdenden Güter, und umgekehrt von jeher seinen Weg durch die südlichen Provinzen des Königreichs genommen hat \*); die

\*) S. v. Gülich geschichtl. Darstellung des Handels Bd. II. S. 313. IV. S. 687. F. v. Keden das Königr. Hannover statistisch beschrieben. Abthl. II. 1839. S. 295 fg. Der Vorzug dieser Handelsstraße hat darin seinen Grund, daß sie zwischen den Haupthandelsplätzen des Nordens und Frankfurt den nächsten Weg bildet. Harburg (Hamburg) ist entfernt:

1. von Frankfurt:

|  |           |
|--|-----------|
| a) über Hannover, Nordheim, Münden, Cassel und Marburg           | 63½ Meile |
| b) über Fulda (statt Marburg)                                    | 68¼ "     |
| c) über Braunschweig, Nordhausen, Heiligenstadt, Cassel, Marburg | 76 "      |
| d) über Braunschweig, Nordhausen, Eisenach und Fulda             | 68½ "     |

2) von Nordheim:

|                      |       |
|----------------------|-------|
| a) über Hannover     | 31 "  |
| b) über Braunschweig | 32¼ " |

3) von Eisenach:

|                                     |       |
|-------------------------------------|-------|
| a) über Göttingen, Wizenhausen      | 47 "  |
| b) über Braunschweig und Nordhausen | 55¼ " |
| c) über Braunschweig und Nordheim   | 48½ " |

Mit den Entfernungen von Bremen über Hannover nach den angegebenen Orten hat es eine ganz ähnliche Bewandniß. v. Keden sagt a. a. O. S. 301: „Der Natur der Sache nach sind die von und zu den Hansstädten führenden Straßen für den Transitverkehr bei weitem am wichtigsten, und bei Hamburgs überwiegender Bedeutung als Handelsplatz ist leicht begreiflich, daß die Wege, auf wel-

Südbahn wird mithin hier die Städte berühren müssen, über welche eine der ältesten deutschen Handelsstraßen führt. Darauf endlich, daß schon die jetzige Einfuhr und Ausfuhr, einschließlich des Transitohandels sehr bedeutend ist, werde ich noch unten zurückkommen; hier die vorläufige Bemerkung, daß in dieser Richtung schon jetzt jährlich allein gegen 500000 Centner Transitogüter bewegt werden\*).

Fassen wir das bisher Gesagte kurz zusammen. Der Waarenzug wird, wie in der Natur der Sache liegt, die Richtung behalten oder suchen, auf der er am schnellsten und unter sonst gleichen Umständen zugleich am wohlfeilsten zum Ziele gelangt; und ist es außerdem diejenige, wo der Kaufmann seine alten Verbindungen benutzen kann, wo dieselben durch bereits bestehenden Handel zu der nothwendigen Bedeutung gelangt sind, so wird einer solchen Straße stets der Vorzug vor jeder andern gesichert bleiben, bei der nicht eine gleiche Vollständigkeit der angegebenen, ihre Frequenz bedingenden Verhältnisse eintritt. Dies ist nun bei keiner der Concurrenz-Bahnen in der Maaße der Fall, wie bei der Süd-

den dasselbe mit dem innern Deutschland verkehrt, unter jenen Straßen den ersten Platz einnehmen.“ S. 304. „Der bei weitem größte Theil der Güter, welche nach Hessen, Franken, Baiern, dem westlichen und südwestlichen Deutschland und vice versa bestimmt sind, schlägt die Straße über Hannover nach Harburg und andererseits über Münden ein; während die Sendungen von oder für Sachsen, Böhmen, Schlessien u. s. w. die Richtungen von Northheim über Wigenhausen, Heiligenstadt, von Braunschweig über Halberstadt, oder von Lüneburg über Salzwedel nehmen.“

\*) v. Reden bemerkt a. a. D. S. 297 und 316 über den Transitoverkehr von und nach Bremen und Harburg Folgendes:

|   |                 |
|---|-----------------|
| „von Harburg nach Celle und vice versa gehen . . . . .      | 630,000 Centner |
| davon über Braunschweig u. v. v. . . . .                    | 300,000 „       |
| (über die weitere Vertheilung vergl. unten.)                |                 |
| davon über Hannover u. v. v. . . . .                        | 280,000 „       |
| von diesen in der Richtung nach Cassel u. v. v. . . . .     | 55,000 „        |
| nach Wigenhausen u. v. v. . . . .                           | 60,000 „        |
| nach Heiligenstadt u. v. v. . . . .                         | 30,000 „        |
| Von Bremen nach Hannover u. v. v. . . . .                   | 320,000 „       |
| davon in der Richtung auf Cassel u. v. v. . . . .           | 50,000 „        |
| auf Wigenhausen u. v. v. . . . .                            | 56,000 „        |
| auf Heiligenstadt u. v. v. . . . .                          | 28,000 „        |
| nach Braunschweig (über Hannover oder Celle) u. v. v. . . . | 100,000 „       |

Wahr kurze Uebersicht des Handels-Verkehrs u. s. w. der Stadt Harburg im Jahre 1841.

bahn! Keine der Concurrenz-Bahnen gewährt für die Handels-Richtungen der Südbahn solche Vortheile wie diese; nur sie fehlt noch, um auf dem kürzesten und wohlfeilsten Wege die Nord- und Ost-See-Häfen mit Hessen, Baden, Württemberg und der Schweiz, sowie mit Thüringen, den sächsischen Herzogthümern und Baiern zu verbinden.

Durch die Südbahn wird also, wie oben behauptet ist, zunächst der vorhandene Handels-Verkehr mit dem übrigen Deutschland erhalten.

Die Südbahn ist ferner das einzige Mittel, auch den verloren gegangenen Verkehr wieder zu gewinnen und diesen, wie den jetzt vorhandenen, bedeutend zu vermehren. In dieser Beziehung ist besonders Folgendes zu beachten. Der Verkehr zwischen den Hansestädten, Thüringen und Baiern, welcher sonst hauptsächlich durch die südlichen Provinzen über Münden, Wigenhausen und Heiligenstadt seinen Weg nahm\*), ist in letzterer Zeit durch verbesserte Landstraßen in den sächsischen Herzogthümern und in Folge der Zollverhältnisse, zu einem bedeutenden Theile Magdeburg zugefallen; sobald indeß die Südbahn gebauet ist, kann nicht bezweifelt werden, daß der bei weitem größte Theil dieser zufallen und wieder in der frühern Richtung betrieben werden wird, denn sie ist die kürzeste und auf ihr die schnellste und die wohlfeilste Beförderung möglich. Wichtiger noch ist folgender Umstand. Früher wurde der Handel, zwischen der Schweiz und dem südlichen Frankreich einerseits und Dänemark, Schweden und Rußland andererseits, hauptsächlich durch die Hansestädte vermittelt. Die Waaren nahmen hin und zurück ihren Weg meistens durch die südlichen hannoverschen Provinzen. In neuerer Zeit haben einen Theil dieses Handels die niederländischen und die Seestädte an der Nordwestküste Frankreichs an sich gezogen, selbst in Baiern und Württemberg benutzt man den Weg über Mainz, Köln und Antwerpen; außerdem ziehen Hamburg und Bremen für den ihnen verbliebenen Theil jenes Handels den Weg zur See über Havre de Grace vor\*\*). Sobald aber von der Schweiz Eisenbahnen, in fast gerader Linie nach Bremen, Hamburg und Lübeck führen, kann es gar nicht ausbleiben,

\*) v. Reden, das Königl. Hannover statistisch beschrieben. Abthl. II. S. 297. 316.

\*\*\*) v. Gülich a. a. D. Thl. II. S. 515. Derselbe über den Handel u. s. w. im Königl. Hannover. 1831. S. 52 fg.

daß auf ihr die Waarenbeförderung stattfindet; ein integrierender Theil jener Eisenbahnen ist aber die Südbahn.

Faßt man die Südbahn allein in's Auge, so wird durch sie eine Vermehrung des Transits allerdings nur in der eben angegebenen Beziehung zu erwarten sein; erwägt man aber, daß durch die in Mittel- und Süd-Deutschland gebaueten Eisenbahnen, der Gewerthätigkeit ein ganz neuer Impuls gegeben und die zur Ausfuhr bestimmte Production bedeutend vermehrt werden wird, daß dies aber wiederum auch mit von der Erbauung der Südbahn abhängt; so trägt sie auch in dieser Beziehung indirect zur Vermehrung des Transitohandels bei, und es ist nach der Erfahrung anderer Länder gar nicht zu bezweifeln, daß diese Wechselwirkung eine sehr bedeutende Zunahme des Verkehrs zur Folge haben wird.

Werden diese enormen Vortheile dem Lande aber auch dann erhalten bleiben, wenn die Südbahn nicht gebaut wird? Gewiß nicht! denn dies würde voraussetzen, daß die Benutzung der Concurrenz-Eisenbahnen lästiger wäre, als die der Chausséen, auf denen jetzt der Waarenzug sich bewegt. Werfen wir einen Blick auf die alsdann sicher eintretende Umgestaltung der Verhältnisse. Die von Hamburg, Kiel, Harburg, Bremen und Lübeck nach Mitteldeutschland und weiter zu versendenden Güter, werden über Hannover, Minden, Bielefeld, Hamm, Lippstadt nach Cassel, und von da auf den oben bezeichneten Eisenbahnen, nachdem sie Hannover umgangen haben, nach ihren Bestimmungsorten gelangen, ebenso auch ein Theil der von den Emshäfen aus versandt werdenden Güter. Dasselbe wird umgekehrt rücksichtlich der Ausfuhr nach jenen Häfen eintreten. Ist auch diese Linie, wie die Anlage I. zeigt, über 22 Meilen länger, als die über Hannover durch die südlichen Provinzen, so wird sie doch entschieden vortheilhafter sein, als der gewöhnliche Transport auf den, wenn auch viel nähern Chausséen. Die hier drohende Gefahr wird aber noch von zwei anderen Seiten her viel bedeutender. Bekanntlich wird eine Bahn von Carlshafen zur Einmündung in die nach Cassel von der Cöln-Mündener Bahn aus führende Eisenbahn gebaut. Hierdurch wird Minden unter allen Umständen geschadet werden, denn ein bedeutender Theil der auf der Weser zu versendenden Waaren, wird nicht mehr über Minden, sondern von Carlshafen auf der Eisenbahn weiter versandt werden; namentlich ist Minden's Handel in's Thüringische entschieden gefährdet, zumal ein Theil davon schon der Magdeburg-Altenburger Bahn zugefallen ist, wenn es nicht mit

gleichen oder gar stärkeren Waffen in die Schranken treten kann, das wird aber sicher der Fall sein, wenn die Südbahn gebaut wird. Bei den bisher angenommenen Fällen, blieb der Handel von und zum Norden doch noch auf nicht unbeträchtlichen Strecken im Hannoverischen, nemlich von Harburg und resp. Bremen nach Hannover und bis zur Gränze bei Minden, und der Handel der Nordseestädte selbst scheint dabei weniger gefährdet, bedarf man ihrer doch nothwendig, ihnen könnte es daher anscheinend an sich gleichgültig sein, ob man auf dem kürzesten, oder einem längeren Wege zu ihnen gelangte. Dieser Trost ist zum größten Theile nur ein scheinbarer. Erwägt man nemlich, daß von Antwerpen und Ostende Eisenbahnen nach Cöln und von da über Hamm nach Cassel führen, und daß binnen kurzer Zeit auch Holland durch eine Bahn von Amsterdam über Arnheim nach Duisburg und Cöln, und durch eine andere von Kampen, Zwolle, Almelo nach Lingen\*), mit Deutschland und namentlich dem Niederrhein verbunden sein wird, so kann Niemand so verblendet sein und die Gefahren verkennen, welche dem Handel namentlich von Bremen und Hamburg, und dadurch den Handels-Interessen des Königreichs Hannover drohen\*\*). Ohne die Südbahn wird also Hannover von seiner westlichen Seite ganz umgangen werden.

Wenn nicht noch bedeutender, so sind doch die Gefahren, welche Hannover auf seiner östlichen Gränze drohen, ebenso bedeutend. Bekanntlich führt von Kiel eine nach mehreren Holsteinischen Handelsplätzen sich verzweigende Bahn nach Hamburg, von hier wird eine Eisenbahn nach Berlin, und von dem an dieser Linie belegenen Orte Wittenberge auf dem rechten Elbufer nach Magdeburg gebaut. Berlin ist mit Stettin durch eine Eisenbahn verbunden, und von Berlin, wie von Magdeburg führen Eisenbahnen nach Halle, wo die Thüringische Bahn mündet, und nach Leipzig, von wo eine Eisenbahn über Dresden in's Oesterreichische, eine andere über Altenburg in's Baiersche führt. Einem großen Theile der Landstriche, welche der Südbahn Waaren zuführen und abnehmen werden, ist namentlich die Bahn von Hamburg über Magdeburg nach Leipzig eben so nahe belegen, wie die Bahn von Bremen und Harburg über Hannover und Cassel\*\*\*). Droht hier schon jenen hannoverschen

\*) v. Reden, die Eisenbahnen Deutschl. S. 925 u. Supplem. II. S. 421.

\*\*\*) Wegen der außerordentlichen Zunahme des holländischen Handels nach Deutschland vergl. v. Gülich a. a. O. Thl. IV. S. 413 fg.

\*\*\*\*) Das erkannte man in Braunschweig, wie es sich um den Bau der Bahn

Bahnen die Gefahr, ihren Markt zu verlieren; so wird der Verlust ohne allen Zweifel eintreten, wenn die Südbahn nicht gebaut wird, und ohne sie wird nun jenen Parallel-Bahnen jedenfalls auch der Verkehr aus denjenigen Landstrichen zufallen, zu denen man vermittelt der Südbahn am schnellsten hingelangen wird, rücksichtlich deren sie also eine Concurrenz gar nicht zu fürchten hat. Selbst die Waaren, welche von Bremen und Harburg in's südsüdliche Deutschland zu versenden sind, werden ohne die Südbahn ihren Weg über Hannover, Braunschweig, Magdeburg u. s. w. nehmen, und sicher nur der geringe Betrag, wird von Hannover ab durch Frachtfuhrleute in die südlichen Provinzen verfahren werden, welcher zur eigenen Consumtion bestimmt ist. Ebenso wird es sich nothwendig mit der Ausfuhr verhalten.

Hannover wird mithin ohne die Südbahn zum größten Theile ganz umgangen werden. Diese Gefahr steigt noch, wenn man erwägt, daß Hamburg bei Benutzung der Eisenbahn auf dem rechten Elbufer den Vortheil hat, daß es nicht genöthigt ist, seine Waaren bei der Einfuhr, wie der Ausfuhr erst über die Elbe zu schicken, was bei Benutzung der Harburger Bahn mehr oder weniger immer erforderlich sein wird; ferner daß es meist große und bedeutende Städte sind, welche durch die Eisenbahnen auf dem rechten Elbufer verbunden werden, zwischen denen unter allen Umständen ein bedeutenderer Verkehr stattfinden wird, als auf den hannoverschen Nord-Südbahnen, daß aber der größere Verkehr immer die Neigung hat den Kleinern anzuziehen, ist nicht zu bezweifeln. Nur die größere Kürze der hannoverschen Bahn wird ihr entschieden den Vorzug sichern. Endlich, wird ohne die Südbahn nun auch Kiel, Lübeck und Stettin auf dem Terrain, welches der Südbahn ausschließlich bestimmt ist, mit der Aussicht auf Erfolg concurriren können. Das Handels-

nach Dscherleben handelte, vollständig an; in dem ständischen Commissionsberichte heißt es: „Besonders in unsern Verhältnissen zu Hannover erscheint aber die Bahn nach Magdeburg um deswillen auch von einer großen und allgemeinen Wichtigkeit, weil sie, auch abgesehen von allen ferneren Bahnanlagen, durch Erleichterung des Anschlusses an die Elbe eine Verbindung mit Hamburg in Aussicht stellt, welche von der Einwirkung Hannovers ganz unabhängig ist und uns daher diesem Lande gegenüber eine selbstständigere Stellung giebt als bisher, wo die Communication Braunschweigs mit den Seestädten fast nur auf Wegen möglich war, über welche Hannover allein gebieten konnte.“

Interesse Hannovers fällt mit dem von Hamburg und Bremen zusammen: alle drei haben Ursache, alle Kräfte aufzubieten, um die Stelle in dem deutschen Handelsverkehre zu behaupten, die ihnen durch ihre geographische Lage, ihren Reichthum, ihre großartigen Handelsanstalten, ihre Verbindungen und ihren Unternehmungsgeist angewiesen ist, die ihnen eben so gewiß erhalten bleibt, wenn sie nichts versäumen, als sie im entgegengesetzten Falle sie verlieren werden. Der in Deutschland immer mehr Terrain gewinnende niederländische, wie vorzüglich auch der in Betreff Süddeutschlands immer wichtiger werdende, sich so außerordentlich erweiternde Handel Triest's, welcher durch die nach Wien führende Eisenbahn die Möglichkeit erhält, mit den übrigen Handelsplätzen an der Ost- und Nord-See, erfolgreich in die Schranken zu treten\*), fordern die äußerste Vorsicht und Anstrengung, zumal Hannover durch sein Zollsystem, in den angegebenen Beziehungen den meisten andern deutschen Staaten einen bedeutenden Vorsprung einräumt.

Aus dem Angegebenen möchte sich das unzweifelhafte Resultat ergeben, daß **ohne die Südbahn** der Transitohandel für die südlichen Provinzen **ganz**, und für die nördlichen zum größten Theile unwiederbringlich verloren geht, sowie, daß an eine Wiedergewinnung des verloren gegangenen Handelsverkehrs nie zu denken ist, endlich, daß selbst die einheimische Einfuhr und Ausfuhr zu einem bedeutenden Theile fremden Eisenbahnen zufallen wird. In jenem großen Handelszuge von und nach den Seestädten besteht aber, worauf ich zurückkommen werde, einer der bedeutendsten Hebel unseres Nationalwohlstandes.

Unter den norddeutschen Staaten ist die Lage keines für den Seehandel so geeignet, wie die Hannovers. Bietet schon die Nordsee für den Handel zwischen Deutschland und den außereuropäischen Staaten bekannte Vorzüge dar\*\*), so trägt Hannover durch seine

\*) v. Gülich a. a. D. Thl. II. S. 382. 515. IV. S. 737. v. Neben die Eisenb. Deutschl. S. 42. 55 ff.

\*\*) Die Seefrachten nach Amerika und Asien, ja selbst nach der Ostsee, England und Frankreich, und umgekehrt, sind von den Emshäfen und den Hansestädten aus, bei weitem billiger, als von jenen Ländern nach Holland, Belgien, Havre de Grace und umgekehrt, theils weil die hier bestehenden bedeutendern Schiffs-Unkosten die Frachten erhöhen, theils weil die Schiffe von der Nordseeelüste an sich viel wohlfeiler zu fahren im Stande, namentlich auch die

Lage an den Mündungen der in die Nordsee sich ergießenden, das Königreich in bedeutenden Strecken durchströmenden Flüsse, der Elbe, Weser und Ems, durch seine vielen Häfen, die jetzt schon bedeutende Zahl seiner Schiffe \*), die große Zahl \*\*) und allgemein anerkannte Tüchtigkeit seiner Seeleute, den Unternehmungsgeist und die Wohlhabenheit der in den Seehäfen etablirten Handelshäuser, sowie durch manche den Seehandel unterstützende Einrichtungen vor allen andern deutschen Staaten den Keim in sich, einen selbstständigen und viel bedeutenderen Antheil an dem Welthandel zu nehmen, als es bisher gethan hat. Ohne die Erhaltung des oben erwähnten Güterzuges, verliert Hannover auch die Möglichkeit der weitem Ausbildung seiner Schifffahrt \*\*\*).

Ortskosten in den Hannoverschen Häfen bei weitem geringer sind. Bewiesen wird dies am besten durch den guten Ruf und den bedeutenden Umfang des Hannoverschen Seeschiffs-Verkehrs, obschon der eigene Handel verhältnißmäßig noch sehr gering ist.

\*) Ostfriesland hatte im J. 1844 allein 550 Seeschiffe, außer 800 Fluß-, Canal-, Watten- und Küsten-Schiffen. Ganz Holland hatte zu derselben Zeit nur 1186 Schiffe, einschließlich der Canal- und Watten-Schiffe, Preußen hatte nur 792 Schiffe.

\*\*) Ostfriesland allein besitzt gegen 6—7000 Seeleute. v. Reden die Eisenb. Deutschl. S. 917.

\*\*\*) v. Reden die Eisenb. Deutschl. S. 916 sagt bei Gelegenheit der „Münster-Unterems-Eisenbahn“ Folgendes, was ebenso wie auf die Emshäfen, auch auf die übrigen Seestädte an der Nordsee paßt. „Für Deutschlands Welthandel ist eine Verbindung der Unterems mit der nach Münster zu führenden Eisenbahn wichtig und nothwendig, denn nur dadurch allein kann die dem deutschen Erwerbsefleiß drohende Konkurrenz des Auslandes überwunden werden, indem es gelingt, auf möglichst wohlfeile und sichere Art die Versendung der Fabrikate bis zur See und übers Meer, sowie die Erlangung der unentbehrlichen überseeischen Produkte auf gleiche Weise zu vermitteln. Belgien und Holland erschweren solches für den größten, reichsten und gewerbthätigsten Theil Deutschlands durch ihre Lage, ihre Durchgangsteuer, Zölle und kostbaren Seetransport. Ist dieser Theil Deutschlands (das ganze Flußgebiet des Rheins und seiner Nebenflüsse, nebst den westphälischen Fabrikdistrikten umfassend) fortwährend von jenen beiden Staaten abhängig, deren Interessen so oft von denen Deutschlands sich trennen, so bleibt für ihn der überseeische Verkehr stets von der Laune des Auslandes abhängig. Ueberdies wird die Vermittelung des überseeischen Verkehrs über Belgien in der Folge sehr vertheuert durch die Einführung der jetzt beschlossenen belgischen Schifffahrts-Differentialzölle, indem diese den englischen, holländischen und ostfriesischen Schiffen dort die Konkurrenz fast unmöglich machen werden, die belgischen Seeleute und Schiffe aber bisher zu unbedeutend, unsicher und theuer waren, weshalb denn z. B. noch im Jahre 1843 allein aus Ostfriesland über 300 Schiffe im Hafen von Antwerpen Frachten fanden und brachten,

Erst wenn an der Küste Hannovers die Seeschiffe durch große Massen aufzunehmender oder abzusetzender Waaren stets leichter Beschäftigung finden, als an anderen benachbarten Orten, kann es hoffen, den Seehandel an seinen Küsten belebt zu sehen, wobei dann die eigenen Schiffe, wie in der Natur der Sache liegt, im größten Vortheile sind. Hannovers Interesse geht aber hier Hand in Hand mit dem von ganz Deutschland, denn jemehr mit der zunehmenden Industrie die Production sich vermehrt, desto dringenderes Bedürfniß wird für ganz Deutschland dessen Betheiligung am überseeischen Handel.

Das Uebergewicht Hamburgs und Bremens ist freilich so bedeutend, daß Hannover keinen andern Theil an jenem Handel erlangen zu können scheint, als daß es Einfuhr zu Zufuhr nach jenen Häfen vermittelt, und allerdings ist die Blüthe des Handels in den Hansestädten für Hannover vom größten Interesse. Da aber der deutsche Seehandel ohne Zweifel in einzelnen Beziehungen kaum im Entstehen und einer viel bedeutenderen Ausdehnung fähig ist, so wird Hannover die eigene Seeschiffahrt noch lange Zeit erweitern können, ohne den Hansestädten wesentlichen Abbruch zu thun. Zunächst ist es aber unabweißbare Nothwendigkeit, dahin zu wirken, daß Hannover mit den Hansestädten erfolgreich concurriren kann. Sehen wir, in wiefern dies von den Eisenbahnen, namentlich von der Südbahn abhängt. Daß zur Hebung des Emshandels nichts einen entschiedeneren Erfolg verspricht, wie die Anlegung der Westbahn, ist in einer diesem Gegenstande kürzlich gewidmeten Brochüre, wie mir scheint, völlig überzeugend dargethan. Damit ist aber nur ein Theil des großen Zwecks erreicht; durch die Südbahn ist das Uebrige bedingt. Baut man sie nicht, so wird, wie oben nachgewiesen ist, die Einfuhr und Ausfuhr Hannover auf der Ostseite, wie auf der Westseite umgehen. Die Eisenbahnen werden nur dazu dienen, Hamburgs und Bremens Handel zu heben, und nur durch die Westbahn wird es möglich werden, den Emshäfen eine selbstständige Verbindung, wenigstens mit einem Theile von Deutschland zu sichern. Soll aber Hannover die Möglichkeit erhalten, alle seine Kräfte für den Seehandel

---

was jetzt aufhören muß. Dadurch wird die unumgänglich nöthige Konkurrenz dort wegfallen und die Seefahrt von Antwerpen Belgiens Monopol, welches folglich die Frachtpreise beliebig stellen kann und sicher erhöhen wird, um dabei zu bestehen.“

zu entwickeln, so hängt dies zunächst davon ab, daß es in die Lage kommt, die unberechenbaren Vortheile, welche die eigenen und sonstigen Eisenbahnen, deren Mündungen im Königreich Hannover liegen, darbieten, vollständig auszubenten; auf diesen Zweck müssen sich alle Kräfte concentriren. Ist Hannover erst in der Lage, daß der kürzeste Weg für die deutsche Einfuhr, wie die Ausfuhr von **seinen** Häfen ausgeht und zu **ihnen** führt, daß sie die natürlichen Stapelplätze für große Massen von Waaren werden, daß seine Frachten die wohlfeilsten sind und dem Lande der große deutsche Güterzug von und zur See dauernd gesichert ist, dann werden sich die weiter nothwendigen Handelskräfte von selbst entwickeln. Hannover muß erst die Waarenzüge aus den verschiedenen süddeutschen Staaten in sein Gebiet leiten können, um dann weiter innerhalb seiner Gränzen und namentlich der See zu, die seinen Interessen am meisten entsprechenden weitem Einrichtungen treffen zu können. Erst wenn es diese Herrschaft hat, kann es auf Belebung seines Seehandels rechnen. Es handelt sich hier nicht um eine in ein Paar Jahren zu lösende Aufgabe; will man aber überhaupt an ihre Lösung denken, so ist die Erlangung jener Herrschaft der erste Schritt dazu. Diese Herrschaft nun wird Hannover **ohne die Südbahn** nie gewinnen, und ohne Hannover wird es überhaupt für Deutschland kein Seehandel von einer solchen Bedeutung geben, wie er nothwendig und erreichbar ist. Die Südbahn ist der Schlüssel für alle Hannoverische Bahnen in der angegebenen Beziehung; der große Canal, durch dessen Hilfe allein es auf Gewinnung des größten Theils der deutschen Einfuhr und Ausfuhr rechnen kann. Ohne die Südbahn wird man den Handel nach Holland und Belgien, und auf dem rechten Elbufer nach Hamburg und der Ostsee leiten, man wird ebenso zur Hebung des niederländischen und Ostseehandels beitragen, als man die Aussicht auf Belebung des eigenen Seehandels sich verkümmert. Nächst Hannover, müssen daraus vorzüglich Bremen und den Emshäfen unberechenbare Nachtheile erwachsen; ja ganz Deutschland wird so je länger, je mehr seine Hoffnungen auf eine umfassendere Betheiligung am Welthandel und damit eine wesentliche Bedingung seiner politischen Größe vereitelt sehen!

Schließlich ist noch die Bedeutung, welche die Südbahn als Glied des großen deutschen Eisenbahn-Netztes in Betreff des Personen-Verkehrs haben wird, näher zu bezeichnen; hat auch in neuerer Zeit der Güterverkehr verhältnißmäßig in viel größerer Ausdeh-

nung zugenommen, als der Personen-Verkehr, so wird dieser doch noch lange Zeit über die Rentabilität einer Eisenbahn vorzugsweise entscheiden. Die Südbahn ist bestimmt, den Personen-Verkehr zwischen dem nordwestlichen Deutschland mit den mitteldeutschen und süddeutschen Staaten zu vermitteln. Mit der Südbahn tritt, wie bemerkt, ein Communicationsmittel in's Leben, wodurch Bremen, Hamburg, Kiel, Lübeck, Mecklenburg, wie auch Ostfriesland über Hannover, mit Cassel, Frankfurt, Baden, Württemberg, der Schweiz, und einem großen Theile von Baiern auf dem kürzesten Wege verbunden werden. Es ist bekannt, wie vielfache Beziehungen des Handels- und Gewerbs-Verkehrs, der Kunst und Wissenschaft zwischen Nord- und Süddeutschland bestehen, wie viel Tausende jährlich aus dem Norden in den Bädern des Südens Heilung und in den Naturschönheiten der Schweiz und Tyrol's Zerstreuung suchen. Mit seltenen Ausnahmen wird dem kürzesten Wege auch in Betreff des Personen-Verkehrs immer der Vorzug gegeben werden, zumal wenn der concurrirende längere nicht in anderer Beziehung entschiedene Vortheile darbietet, deren Nachweis im vorliegenden Falle vergeblich versucht werden dürfte. Einige Beispiele mögen die Richtigkeit der obigen Behauptung bestätigen. Für die ganze Bevölkerung von Baden, Württemberg, der Schweiz, und dem größten Theile von Frankreich giebt es, um nach Frankfurt, Cassel, Hannover, Braunschweig, Bremen, Hamburg, Kiel u. s. w. zu kommen, keinen nähern Weg, als den, dessen Theil die Südbahn ist; dasselbe gilt von Allen, die westlich von der, von Meiningen über Bamberg, nach Augsburg führenden Eisenbahn wohnen, wie von einem bedeutenden Theile der östlich davon wohnenden Einwohnerschaft. Für einen großen Theil der Bevölkerung in dem Dreiecke, welches die Städte Frankfurt, Duisburg und Cassel bilden, giebt es ebenfalls keinen kürzern Weg, um nach Hamburg und dessen Umgegend zu kommen, als den, welcher über Cassel und Hannover fährt; dasselbe gilt rücksichtlich Bremen's und zum Theil selbst rücksichtlich Hamburg's von dem Gebiete, welches durch die Südbahn, die hessische Bahn nach Eisenach, die thüringische, die von Magdeburg nach Halle, und die von Hannover nach Magdeburg führende Bahn eingeschlossen wird. Innerhalb der angegebenen Gränzen liegt der Markt der Südbahn für ihren Personen-Verkehr; wenig Eisenbahnen möchten sich eines größern zu erfreuen haben; er reicht weiter, als der Markt des Güterverkehrs, denn er ist beweglicher als dieser, nicht an die alten Handelsstraßen und Han-

delzverbindungen geknüpft. Der Personen-Verkehr zwischen dem Süden und Norden Deutschlands in den angegebenen Richtungen, ist schon jetzt sehr bedeutend; er wird aber nach den Erfahrungen anderer Länder in einer jetzt kaum zu berechnenden Ausdehnung zunehmen, wenn erst alle ihn mit befördernden Eisenbahnen in's Leben getreten sind, was innerhalb weniger Jahre der Fall sein wird. In den südlichen hannoverschen Provinzen hat früher ein sehr lebhafter Personen-Verkehr stattgefunden, welcher indeß in neuerer Zeit ganz unglücklich gelitten hat, theils in Folge der Weser-Dampfschiffahrt, theils durch die von Berlin über Magdeburg nach Leipzig und Dresden führende Eisenbahn, theils auch durch die Rhein-Dampfschiffahrt\*). Ohne die Südbahn müssen aber die südlichen Provinzen auch den Rest des ihnen verbliebenen Reise-Verkehrs verlieren. Alle Reisende, welche nicht etwa Geschäfte innerhalb ihrer engen Gränzen zu besorgen haben, — und wie gering wird ihre Zahl sein — werden entweder über Cassel und Minden nach Bremen und Hamburg u. s. w. gehen, oder über Cassel, Halle und Magdeburg; manche werden über Minden nach Cöln und auf dem Rheine weiter reisen, viele endlich werden sich der vorzugsweise für den Personen-Transport bestimmten Weser-Dampfschiffahrt bedienen. Die Südbahn ist für das ganze Land um so wichtiger, als ihm die eben bezeichneten Concurrenz-Bahnen in Verbindung mit der thüringischen und der Bahn von Cöln nach Hamm, unter allen Umständen einen Theil des Reise-Verkehrs zwischen Hamburg und Leipzig, und zwischen dem Rheine und Leipzig entziehen werden, und nur durch sie der Rest dieses Personen-Verkehrs dem Lande erhalten werden kann. Ferner wird die Südbahn auf die Rentabilität der übrigen hannoverschen Bahnen den günstigsten Einfluß haben, ja diese in der That erst dauernd sichern. Sie wird dem Lande mithin ebenso große Nachtheile verhüten, als sie ihm direct den größten Nutzen gewähren wird. Es kann hiernach gewiß Niemanden entgehen, von welcher wichtigen Bedeutung die Südbahn in dem großen Deutschland ist. Gedenken wir aber noch der zunächst Betheiligten, so handelt es sich doch in der That um nichts weniger, als darum, ob ein bedeutender Theil des Königreichs, und gerade der, in welchem der Sitz seiner einzigen Hochschule ist, künftig von dem übrigen

\*) In einem der ersten Gasthäuser Göttingen's übernachteten im J. 1834: 2248, 1836: 2100, 1839: 1814, 1843: 1786, 1845: 1700 Fremde.

Deutschland abgeschieden werden soll; denn die Länderstriche, deren Verkehr durch Eisenbahnen gesichert ist, — und diese haben die Kraft, ihn im weitesten Sinne des Worts, den materiellen, wie den geistigen zu beleben — werden vor denen, welche von Schienen-Wegen nicht nur entfernt liegen, sondern sogar von ihnen umgangen sind, bald einen solchen Vorsprung gewinnen, daß jene nothwendig die Stellung verlieren, durch welche sie bisher vor andern bevorzugt waren. Ich schließe diese Erörterung mit den Worten eines Deputirten der 1842 in Berlin versammelten ständischen Ausschüsse: „Die Eisenbahnen sind das edelste Product der fortschreitenden Civilisation der Gegenwart; wer mit der Zeit nicht fortschreiten will, wird von ihr erfaßt, niedergeworfen und gestraft. Was von Einzelnen gilt, gilt auch von Staaten, denn alles Unglück, was die Völker je getroffen, hat seinen Grund nur darin, daß sie sich von den Fortschritten der Civilisation überholen ließen.“

Ein zweiter Vortheil, welchen die Südbahn gewähren wird, besteht in der Belebung des innern Verkehrs; unter den Zwecken, welche durch Eisenbahn-Anlagen zu erreichen sind, steht er mit oben an, und die Ausdehnung, in welcher jene Belebung zu erwarten ist, bestimmt vorzugsweise die Bedeutung einer Eisenbahn. Jener Vortheil kommt nicht nur den betreffenden Provinzen, sondern dem ganzen Lande zu Gute, und für dieses, wie für jene sind die mittelbaren Vortheile nicht weniger wichtig, wie die unmittelbaren. Um in dieser Beziehung die Folgen einer Eisenbahn-Anlage richtig zu würdigen, ist es nothwendig die Handels- und Verkehrs-Verhältnisse des Landes in ihrer Gesamtheit aufzufassen; jeder abgesonderten Betrachtung wird ein örtliches oder provinzielles Interesse zum Grunde liegen, und so ehrenwerth dies seinem Ursprunge nach sein mag, so nachtheilig muß es in seinen Folgen werden, weil dadurch in der Regel der Blick von einem höhern und allgemeinem Standpunkte getrübt wird, aber nur von einem solchen aus, wird man die tausend und aber tausend Wechselwirkungen mit einiger Sicherheit übersehen können, nach deren Gesamtsumme allein eine Eisenbahn richtig geschätzt wird.

Ueber den Einfluß von Eisenbahn-Anlagen auf den innern Verkehr ist bereits so viel geschrieben, und die in dieser Beziehung gemachten Erfahrungen sind so allgemein bekannt, daß ich mich auf einige Andeutungen, wobei nur die localen Verhältnisse eine speciellere Berücksichtigung erfordern, beschränken kann. Vorher bemerke

ich, um das hier in Betracht kommende Terrain etwas näher zu bezeichnen, daß die Südbahn einen Theil der Landdrostei Hannover, namentlich die Residenzstadt und ihre Vorstädte mit 39113 Einwohnern, und den Landdrostei-Bezirk Hildesheim, den am meisten bevölkerten des Landes, mit 365,998 Einwohnern durchschneidet, daß die hannoverschen Städte und Flecken, welche unmittelbar an der Bahn, oder höchstens  $\frac{1}{4}$  Meile davon entfernt liegen, eine Bevölkerung von 55462 Einwohnern \*) und die welche höchstens  $1\frac{1}{2}$  Meilen davon entfernt sind, 42682 Einwohner zählen, endlich, daß die Zahl der Durchgangs-Reisenden auf jährlich 72000 und auf 200 täglich ermittelt ist. Unter jenen Städten sind im südlichsten Theile des Königreichs zwei, die Universitätsstadt Göttingen und Münden, welche, wie leicht nachzuweisen ist, auf den Verkehr nach allen Richtungen einen bei weiten wichtigern Einfluß auszuüben geeignet sind, als viele andere Städte mit einer bei weiten größeren Bevölkerung. Die südlichen Provinzen sind nächst den Marschen des Küstenraumes und den untern Fluß-Niederungen, die fruchtbarsten des Königreichs; von dem kultivirten Areal, mit Einschluß der Forsten, — im Ganzen 8,100,000 Calenb. Morgen — gehören dem Landdrostei-Bezirk Hildesheim  $\frac{9}{100}$  an; derselbe enthält ferner, außer dem Lüneburgischen, die größten Forsten, nämlich 546,436 Waldmorgen \*\*). Ferner ist zu beachten, daß der Harz mit seinen unerschöpflichen Schätzen in der Nähe der Südbahn ist, und daß das Göttingensche einen großen Reichthum an Basalt, und wie die neuere Zeit immer mehr außer Zweifel stellt, auch an Braunkohlen besitzt.

Gedenkt man zunächst der materiellen, und unter ihnen zuerst der unmittelbaren Vortheile, welche die Südbahn gewähren wird, so wird schon durch den Verdienst, welcher auf eine Reihe von Jahren gerade der unbemittelten Classe der Bevölkerung daraus erwächst, daß mehrere Millionen Thaler für Arbeiten und Material-Lieferungen zu verausgaben sind, welche von ihr beschafft werden können, dieser eine große Wohlthat erwiesen. Ob die Verwerthung eines bedeutenden Theils des Grund und Bodens, welcher für die Eisenbahn nöthig ist, von einem allgemeinem Standpunkte aus, ein Ge-

\*) Hierbei ist noch angenommen, daß Hildesheim mit 14,700 und Göttingen mit 10,600 Einwohnern nicht unmittelbar von der Bahn berührt werden.

\*\*) v. Neben das Königreich Hannover statistisch beschrieben Thl. I. S. 9. 19. 124.

winn genannt werden kann, steht dahin; es entscheidet darüber der Umstand: ob die Bahn vorzugsweise den unfruchtbareren Bergabhängen entlang, oder in den Niederungen, welche in der Regel das beste Land enthalten, gebaut wird, worüber bis jetzt nichts zur öffentlichen Kenntniß gelangt ist.

Es werden jährlich wenigstens gegen 500,000 Personen die Südbahn benutzen, so wie gegen zwei Millionen Centner Waaren und rohe Producte auf derselben versandt werden; es bedarf keiner speciellern Nachweisung der enormen Summen, welche dadurch Wirthen, Bäckern, Fleischern, Kaufleuten u. s. w. zufließen; wie viel an Speditionskosten und an Transportkosten verdient wird, um Personen und Waaren zur Eisenbahn und von dort wegzubringen; wie viel Hunderte täglich im Dienste des Eisenbahnbetriebes selbst Verdienst finden.

Kein Verbindungsmittel gewährt den Vorzug wohlfeiler, schneller, sicherer, regelmäßiger und bequemer Fortschaffung auch nur von Ferne in einem solchen Grade, wie Eisenbahnen; daraus nun, daß auf diese Weise die südlichen Provinzen unter sich, und mit den übrigen Landestheilen, wie mit den benachbarten Ländern verbunden werden, entspringt eine Reihe von unberechenbar großen Vortheilen. Die eine Gegend kann von ihrem Ueberflusse andern geben und dort eintauschen was ihr fehlt, dies wird sich auf Producte ausdehnen, deren Transport bisher viel zu theuer war, als daß an eine weitere Versendung hätte gedacht werden können. Sicherer und wohlfeiler Absatz schaffen einen größeren Markt und haben überhaupt höhere Verwerthung zur Folge, eröffnen neue Absatzwege, und vermehren die Production nach den verschiedensten Richtungen. Man bedenke nur, welchen Einfluß es haben mußte, wie z. B. auf den Oesterreichischen Bahnen die Fracht für den Güter-Transport auf  $1\frac{1}{4}$  Kr. pro Meile und Centner herabging \*), wenn in unserm Lande der

\*) v. Neben, die Eisenb. Deutschl. S. 35. 56. Einleit. S. 332. — Die Fracht für ein Schiffspfund kostet z. B. von Bremen nach Cassel auf der Weser und Fulda incl. des Weserzolls und der Ortsunkosten in Münden 1 Rthl. 20 Gr. 2 Pf. bis 2 Rthlr. 2 Pf., und zu Lande mit Frachtfuhr 3 Rthl.; auf der Eisenbahn wird aber die Fracht höchstens 1 Rthl. 16 Gr. betragen. Die gewöhnliche Landfrachtfuhr bleibt von Bremen bis Cassel mindestens 9 Tage unterweg; wenn der Fuhrmann für eine Fuhr von 55 Centner 120 Rthl. erhält, so betragen allein die unvermeidlichen Ausgaben 92 Rthl. 5 Gr. 4 Pf. — Die Auswanderer haben zur Reise von Münden nach Bremen zu Lande 5 Tage nöthig; mit dem Dampfschiff auf der Weser 2 Tage, das Passagegeld beträgt hier

Centner Colonial-Waaren allgemein für 4—5 Pf., und rohe Producte für  $2\frac{1}{2}$  — 2 Pf. pro Meile befördert werden können. Der Ackerbau, die Industrie, wie der Handel gewinnen hierbei in einer alle Erwartungen übertreffenden Ausdehnung, und können durch diesen Gewinn sich wieder gegenseitig unterstützen. Sobald wir die Südbahn erhalten, wird mit besserem und ausgedehnterem Absatze, die höhere Werwerthung der Boden-Erzeugnisse die Agricultur selbst wesentlich befördern; der höhere Gewinn hat sorgfältigere Bewirthschaftung zur Folge; es werden neue Zweige der Landwirthschaft in's Leben gerufen werden und der Werth des Grund und Bodens steigen. Noch einflussreicher wird ohne allen Zweifel die Südbahn auf die Entwicklung der gewerblichen Kräfte, der Industrie, wie des Handels wirken. Beide haben in den südlichen Provinzen in Folge der Zollverhältnisse, wie durch die Veränderungen in den Güterzügen außerordentlich gelitten \*); eine unglaubliche Muthlosigkeit hatte sich lange Zeit aller Gemüther bemächtigt, und erst in neuester Zeit scheint die Aussicht auf bessere Conjunctionen, die schlummernden Kräfte wieder beleben zu wollen. Diese reduciren sich aber in der That einzig und allein auf die Südbahn, denn ohne sie werden wir nicht nur von allen den wohlthätigen Folgen ausgeschlossen bleiben, die sie nothwendig mit sich führen würde, sondern es würde ohne allen Zweifel ein Zustand eintreten, der noch bei weitem drückender sein wird, als der jetzige, da dann, wie oben nachgewiesen ist, auch der Rest des noch vorhandenen Verkehrs eingebüßt werden würde. Die südlichen Provinzen tragen in sich die Keime zu der ausgedehntesten Gewerthätigkeit. In keiner Provinz des Landes, den Harz ausgenommen, ist die Zahl der Gewerbetreibenden so groß, wie im Landdrostei-Bezirk Hildesheim\*\*). Der Taglohn ist gering, auf dem

2 Rthl. Auf der Eisenbahn wird die Person für etwa 3 Rthl. in einem Tage die Reise zurücklegen.

\*) Ueber den frühern blühenden Zustand vergl. v. Gülich üb. den Handel und die übrigen Zweige der Industrie im Königr. Hannover. 1831. S. 52.

\*\*) Im Jahre 1833 betrug hier die Zahl der Kunstgenossen incl. Gehülfen 11969, hingegen im Landdrost. Bez. Hannover 8262, im L. B. Lüneburg 8650, im L. B. Osnabrück 2080, im L. B. Aurich 4166, im L. B. Stade 2781. — Die Zahl der Concessionisten betrug im Landdr. Bez. Hildesheim, einschließlich der Gehülfen 10656, in den anderen Landdr. Bezirken hingegen: 10169, 7622, 2679, 4531, 1349. — Nur die Zahl der freien Gewerbe war im Landdr. Bez. Osnabrück und Stade bedeutender. Unter den übrigen Bezirken war aber wie-

Land 4—6 Ggr., in den Städten 6—8 Ggr. Die nothwendigsten Lebensbedürfnisse sind in Folge der großen Concurrenz der Verkäufer wohlfeil, das rohe Material für die meisten Gewerbe leicht und billig zu beziehen; dazu kommt, daß nur der beschränkte Absatz den Gewerben noch nicht die Ausdehnung gegeben hat, um alle die Elementar-Betriebskräfte zu benutzen, an denen die südlichen Provinzen so reich sind. Schon jetzt besitzen wir eine bedeutende Anzahl von Fabriken der verschiedensten Art, manche Gewerbe, z. B. die Wollenweberei, die Verfertigung mechanischer und musikalischer Instrumente, Bürstencabrication u. a. werden hier in bedeutenderer Ausdehnung als sonst irgendwo im Lande betrieben. Es ist gar nicht zu bezweifeln, daß die Südbahn die vorhandenen Gewerbe in einer Weise erweitern, und eine Menge neuer gewerblicher Productionszweige hervorrufen und durch dies Alles den Handel in einer Art beleben werde, wie dies von keinem sonst irgend erdenklichen Hülfsmittel erwartet werden darf.

Nicht weniger wichtig, wie dieser unmittelbare Einfluß, welchen die Südbahn auf den innern Verkehr haben wird, ist der mittelbare \*). Einige Beispiele werden dies anschaulicher machen. Je lebhafter der innere Verkehr, je ausgedehnter der durch das Land gehende Güterzug ist, — und wie diesen die Anlage der Südbahn bedingt, habe ich oben nachzuweisen gesucht, — desto ausgedehnter wird der Seehandel werden. Der Absatz der Erzeugnisse des Königreichs hängt von dem Handel der Seestädte mit dem innern Deutschland und den überseeischen Ländern ab. Nichts ist für das Land wichtiger, als daß sich in den Seestädten die Schiffsgelegenheiten nach allen Gegenden der Erde möglichst häufen, daß die Schiffer jederzeit die Waaren leicht erlangen können, deren Versendung ihnen je zur Zeit am vortheilhaftesten ist. Der Flor des Leinenhandels z. B. hängt davon ab, ob er sich stets den größern Güterzügen nach den Seestädten anschließen kann, denn selten werden ganze Schiffe mit dieser Waare befrachtet, vielmehr werden nur unvollständige

derum im Hildesheimischen die Zahl am größten, nämlich 8875. Die anderen enthielten: 8323, 5764 u. 5259. v. Neben, d. Königr. Hannover. statist. beschr. Abthl. I. S. 470.

\*) Wer über die culturgeschichtliche und nationalöconomische Bedeutung der Eisenbahnen sich genauer belehren will, findet eine interessante Zusammenstellung einer Menge der Erfahrung entnommener Thatsachen in Meyer's Convers. Lexicon. Bd. 8. S. 149 fg.

Schiffsadungen damit ausgefüllt. Je bedeutender jener Güterzug ist, desto mehr Absatz-Gelegenheiten bieten sich dar, desto sicherer kann ferner jede Schiffs-Gelegenheit zur überseeischen Versendung benutzt werden. Nur hiedurch und durch die Anstrengung der Producenten, um der jetzt gefährlichen Concurrnz die Wage halten zu können, wird es möglich werden, jenem wichtigen Industriezweig wieder neuen Aufschwung zu verschaffen. Aehnlich wie mit dem Leinen, verhält es sich mit einer Menge anderer Erzeugnisse des Bodens und der Industrie. Kleine früher nicht beachtete Preisunterschiede werden Gegenstände der Speculation werden, sie schaffen neue Märkte, alle Producte werden beweglich. Je blühender die Seeschifffahrt ist, mit desto sicherem Gewinn kann der für unser Land so äußerst wichtige Getreidehandel betrieben werden. Tritt in einem Lande, welches keinen bedeutenden Handelsgewinn hat, Getreidemangel ein, so werden die hannoverschen Schiffe die Versendung selbst dann mit größerm Vortheile dorthin übernehmen können als andere, wenn hier nicht die niedrigsten Preise sind, mit voller Sicherheit aber, wenn dies der Fall ist. Für diesen von temporairren Conjunctionen abhängigen Handel sollen aber keine eigene Seeschiffe unterhalten werden können; Hannover wird mithin einen bedeutenden Vorsprung haben, wenn es durch einen großartigen Güterverkehr zugleich die Gelegenheit hat, seine Schiffe immer zu beschäftigen, und dadurch Veranlassung findet, seine Handels-Marine mehr und mehr zu erweitern. Der Schiffsbau, die Schiffsbemannung, besonders aber die Verproviantirung der eigenen wie der fremden Seeschiffe verschafft aber wieder Tausenden reichen Gewinn, der sich auf mehr als eine Million belaufen soll. In dieser Beziehung verdient noch der Umstand eine besondere Beachtung, daß es für das Land von der größten Wichtigkeit ist, den Zug der Auswanderer durch dasselbe zu erhalten.

Die Eisenbahnen heben die räumlichen Trennungen durch Annäherungen in der Zeit mehr und mehr auf. Wie wirkt diese Eigenschaft der Eisenbahnen auch auf den geistigen Verkehr! und die Bewohner der südlichen Provinzen sollten von der Fülle dieser Wohlthat ausgeschlossen bleiben? Welche Masse geistiger Kräfte wird sie in Bewegung setzen! wie sie den Austausch materieller Güter erleichtert, so auch den Austausch der geistigen, neue Ideenkreise entstehen, und das Bestreben sie zu verwirklichen, regt zu neuer Kraftentwicklung an; und man sollte doch glauben, daß es dem ganzen Lande den größten — nach Zahlen und Geldeswerth freilich nicht zu berechnenden

— Gewinn bringen müßte, wenn eine hochberühmte Bildungs-Anstalt, wo alle Zweige des menschlichen Wissens in einer Weise gepflegt werden, wie sonst im Lande nirgends, wo wissenschaftliche Sammlungen und Institute in einem Reichthum vorhanden sind, wie selbst nur an wenig Orten des Continents — wenn eine solche Anstalt allen Einwohnern des ganzen Landes so nahe gerückt würde, daß Jeder sie in der Zeit von einigen Stunden erreichen und hier Belehrung und Anregung zu neuer Thätigkeit finden könnte, wenn sie in einer Art Gemeingut Aller, für Alle nutzbar würde, wie es ohne eine Eisenbahn-Verbindung stets unmöglich bleibt.

Neben der bisher erörterten commerciellen Bedeutung der Südbahn, — auf die finanzielle komme ich unten — mögen noch einige Andeutungen über ihre politische Wichtigkeit hier eine Stelle finden.

„Der Verkehr, im weitesten Sinne des Worts, ist die Grundbedingung geistiger Entwicklung und äußerer Wohlfahrt“ \*). So wahr dies ist, so gewiß ist es auch, theils daß je mehr die materiellen und geistigen Kräfte eines Volks entwickelt sind, desto bedeutender und gesicherter dessen politische Stellung ist, theils, daß durch die Eisenbahnen eine ganz neue, folgenreiche Art des politischen Verkehrs geschaffen ist. Mit den östlichen und westlichen Nachbarstaaten ist und wird Hannover durch Eisenbahnen verbunden; vom Norden ab steht ihm zur See die Verbindung mit allen auf diesem Wege zu erreichenden Nationen zu Gebote; nur nach dem Süden, wo in mancher Hinsicht Hannovers wichtigste politische Beziehungen wurzeln, wird ohne die Südbahn jede solche Verbindung fehlen. Ist aber Hannover in den angegebenen Beziehungen den übrigen deutschen Staaten gleichgestellt, so wird auch seine politische Bedeutung mehr und mehr anerkannt werden. Dies gilt ganz vorzüglich von der Handelspolitik. Hannovers geographische Lage als Küstenstaat an der Nordsee, ist für alle deutsche Staaten, namentlich aber die dritten Ranges von der größten Wichtigkeit. Mit der zunehmenden Ausdehnung des vom Süden ab zur See durch das Königreich führenden Handelszuges und umgekehrt, wird Hannover jenen Staaten immer unentbehrlicher \*\*). Hannover wird daraus „eine unberechenbare Ver-

\*) Vergl. S. 3 der Begründung der Königl. Proposition in dem Schreiben der Regierung an die Stände v. 27. Juni 1841.

\*\*) Welches Gewicht würden die mittel- und süddeutschen Staaten Preuz-

mehrung seiner Macht und Stärke, fremden Einflüssen und Bestrebungen gegenüber schöpfen und sich dadurch in den Stand setzen, seine Handelsbeziehungen nach seinen Interessen zu regeln und unabhängig zu machen von den demüthigenden und höchst nachtheiligen Einschränkungen fremder Staaten.“

Die Südbahn ist nothwendig im Interesse des ganzen Landes; — ist doch durch sie die Erhaltung des gesammten Handelsverkehrs, das Emporblühen des Seehandels bedingt, hängt doch von ihr die Rentabilität aller Landes-Eisenbahnen wesentlich ab, — man wird daher hier den den Hannoveranern gemachten Vorwurf nicht zu fürchten haben, „daß Provinzial- und Local-Interessen schon mehr als ein schönes Eisenbahn-Project in der Geburt erstickt hätten“ \*), und um so unbefangener wird schließlich auch darauf hingewiesen werden dürfen, daß durch den Bau der Südbahn eine Forderung der Gerechtigkeit und Billigkeit erfüllt wird, indem dadurch auch die südlichen Provinzen einer Wohlthat theilhaftig werden, welche fast alle andere Provinzen bereits genießen; diesen ist dies aber doch wiederum nur durch die Mitwirkung der Steuerkräfte und des Credits der südlichen Provinzen möglich geworden. Dabei übersehe man nicht, wie unendlich gerade sie in dem letzten Jahrzehend in Folge der Zollverhältnisse, durch ihre geographische Lage gelitten und wie manches Opfer höhere Staatsrückichten gerade ihnen auferlegt haben. Wie der Einzelne dem Ganzen Opfer bringen muß, deren volle Ausgleichung ja in so vielen Fällen unmöglich ist, so auch ganze Provinzen, und man darf dem nicht widerstreben, sobald die Erreichung eines höhern Zwecks auf andere Weise nicht möglich ist. Hier handelt es sich aber nicht um Opfer, welche der Staat, oder die eine oder andere Provinz, den südlichen Landestheilen bringen soll. Es handelt sich hier — und das ist wohl zu beachten — nicht darum, durch Anlegung einer Eisenbahn, den südlichen Provinzen einen Verkehr zu

ben gegenüber in die Waagschaale legen können, wenn sie sich Hannover enger anschließen und sich dadurch eine selbstständigere Betheiligung am Handel auf der Nordsee sichern! Wäre aber hiedurch, so wie besonders durch eine größere Entwicklung seines Seehandels, Hannovers politische Stellung mehr gehoben, so würde für die Bedingungen eines künftigen Anschlusses an den Zollverein eine ganz andere und gewiß für Hannover bei weitem vortheilhaftere Basis gewonnen werden; denn erst dann möchte sich genau bestimmen lassen, was der Zollverein durch Hannover, und was Hannover durch den Zollverein gewinnen könnte.

\*) v. Reben, die Eisenb. Deutschl. S. 2113.

schaffen, den sie bisher nicht etwa schon gehabt hätten, es handelt sich nicht um eine auf Kosten des übrigen Landes, zunächst nur zum Besten jener Provinzen zu unternehmende precäre Speculation; sondern es handelt sich darum, dem ganzen Lande ein kostbares Gut zu erhalten, das ganze Land vor einem unerseßlichen Schaden zu bewahren. Werden nun durch die zur Erreichung dieses Zwecks dienenden Mittel einzelnen Provinzen, ich möchte sagen, nebenher, besondere Vortheile gewährt, so verdient man sicher nicht den Vorwurf der Beförderung von Provinzial-Interessen auf Kosten des Ganzen, wenn man dies mit Beziehung auf den Umstand hervorhebt, daß auf solche Weise bereits auch anderen Provinzen geholfen sei. Von diesem Standpunkte aus, wird es als ein nicht unwichtiger Zweck bezeichnet werden dürfen, daß durch den Bau der Südbahn auch die Erfüllung einer Forderung der Gerechtigkeit und Billigkeit möglich wird, und auch dieser Zweck gehört mit zur nähern Bestimmung der Bedeutung jener großartigen Anlage.

Doch treten wir aus diesem engern Kreise der Provinzial- und der Landes-Interessen; es handelt sich auch um eine innigere Anschließung an das übrige Deutschland; die übrigen Theile des großen und herrlichen Vaterlandes sollen uns näher gerückt werden, und wir wollen mit ihnen enger vereint werden. „Zu der Beförderung eines solchen Werkes nach Kräften mitzuwirken, darin besteht der edelste National-Stolz der Völker und Volksstämme, darin die würdigste Art, in Zeiten des Friedens thätiges Streben für das allgemeine Wohl des Vaterlandes an den Tag zu legen.“

Sind durch nähere Bezeichnung der Bedeutung und des Zweckes der Südbahn die von ihr zu erwartenden Vortheile klarer hervorgetreten, so wird es nun leichter sein, eine bestimmte Ansicht über die zweckmäßigste Richtung derselben zu gewinnen. Dies wird im Allgemeinen diejenige sein, bei welcher jene Vortheile insgesammt und in der möglichsten Ausdehnung erreicht werden. Durch die Südbahn soll Hannover mit den südlich von ihm gelegenen Staaten verbunden, soll der Personen- und Güter-Verkehr erhalten und dem Lande neuer zugeführt, soll der innere Verkehr in den südlichen Provinzen selbst, und zwischen diesen und dem übrigen Lande befördert werden. Die Südbahn ist also eine Haupt-Eisenbahn, denn sie soll als einer der großen Hebel für Industrie und Handel dem ganzen Lande dienen. Dies sind die wichtigsten commerciellen Rück-

sichten, welche gemeinschaftlich mit den finanziellen und mit der Natur des Terrains über die Richtung der Bahn entscheiden müssen. Die Feststellung der Bahnlinie gehört bekanntlich zu den schwersten Aufgaben der Eisenbahn-Anlagen, und es ist hier die äußerste Vorsicht schon um deswillen nöthig, weil in dieser Hinsicht begangene Fehler nie, oder nur mit dem größten Kosten-Aufwande wieder gut zu machen sind.

Der Zweck der Südbahn bestimmt zunächst deren Anfangs- und Endpunkt; er fordert außerdem eine möglichst weit greifende Verbindung auf dem kürzesten Wege. Der Anfangspunkt liegt hiernach ganz naturgemäß auf der Linie von Hannover nach Lehrte, wie den Ausgangspunkt die churhessische Grenze in der Nähe von Cassel bildet, denn wollte man sich den mitteldeutschen Eisenbahnen mehr östlich anschließen, z. B. durch Einmündung in die thüringische Bahn, so würde die Südbahn nicht nur früher das hannoversche Gebiet verlassen müssen, sondern auch, was viel wichtiger ist, die nähere und reichere Verbindung nach dem südwestlichen Deutschland und der Schweiz verkümmert werden; dies würde aber um so verkehrter sein, als eine gute und folgenreiche Verbindung mit Thüringen, den sächsischen Herzogthümern und Baiern doch gesichert ist. Jedenfalls ist der Anschluß an die churhessische Staatsbahn nach Frankfurt u. s. w. jetzt das beiweitem Nothwendigste, und erst später kann man zweckmäßig an eine nähere Verbindung mit der thüringischen Bahn denken, wobei die mit den Interessen des ganzen Landes zusammenfallenden Interessen Münchens eine besondere Berücksichtigung erheischen werden. Die nähere Bezeichnung des Anfangspunkts betreffend, so ist bekanntlich von Lehrte nach Hildesheim eine Eisenbahn im Betriebe. Hildesheim liegt beiweitem südlicher als Hannover, und es fragt sich nun, ob die Südbahn am zweckmäßigsten von Hildesheim, oder von Hannover, oder von beiden Orten zugleich ab, weiter geführt werde. Das Letztere beabsichtigt die Regierung\*), und es entspricht dem allgemeinen Interesse gewiß am Meisten; in der Gegend von Burgstemmen sollen dann beide Bahnen vereinigt werden. Von allem Andern abgesehen, möchte schon der Umstand entscheidend sein, daß, wenn die Bahn nur von Hildesheim ab weiter gebaut würde, alle Reisende und Güter in der Richtung von Süden nach Bremen und Minden, und

umgekehrt, indem sie von Burgstemmen, den Weg über Hildesheim, Lehrte und Hannover einschlagen müßten, zu einem Umwege von  $3\frac{3}{4}$  Meile gezwungen würden; würde andererseits nur von Hannover ab gebaut, so entstände für den Verkehr von und nach Harburg (Hamburg) und Braunschweig ein Umweg von etwa einer Meile, indem man, statt direct von Lehrte nach Hildesheim fahren zu können, den Weg über Hannover einschlagen müßte, außerdem aber die Stadt Hildesheim und deren Umgegend, sowie die Bahn von da nach Lehrte wesentlich beeinträchtigt werden würden. Die Stadt Hildesheim wird in der bezeichneten Weise mit der Südbahn nicht durch eine Zweigbahn, sondern durch eine Hauptbahn verbunden, welche sich bei Burgstemmen in zwei Aeste theilt und vereinigt. Allerdings würde Hildesheim mehr gewinnen, wenn die Südbahn nur von hier aus, oder sollte sie in Hannover ihren Anfangspunkt haben, so gebaut würde, daß man sie von Sarstedt ab nicht über Rössing, sondern über Ufel und Hildesheim nach Burgstemmen führte. Allein dadurch würde augenscheinlich auf Kosten des Landes-Interesse nur einem Local-Interesse gedient werden; denn auch in Folge dieses letzten Planes würde für einen bedeutenden Theil des Verkehrs ein erheblicher Umweg entstehen. Gewiß sind auch die Gefahren übertrieben, welche man für Hildesheim darin sieht, daß die Bahn auch von Hannover ab weiter geführt werden soll; denn der ganze Güter-Verkehr zwischen dem Süden und Hamburg und Braunschweig wird den directen und kürzern Weg über Hildesheim vorziehen; dasselbe wird mit dem größten Theile der Reisenden der Fall sein und gewiß verhältnißmäßig nur eine geringe Zahl wird aus Rücksichten für die Residenzstadt den Umweg über Hannover einschlagen.

Die Bahn wird dann von Burgstemmen an Elze, Ufeld und Nordheim vorbei, bis nach Marienstein weiter gebaut. Bei dieser Linie, welche durch die Natur des Terrains in technischer und finanzieller Hinsicht als die zweckmäßigste vorgeschrieben sein soll, dürften zugleich die commerciellen Interessen mehr berücksichtigt sein, als bei jeder andern, denn sie wird ganz in der Nähe aller in dem Tractus liegenden Städte vorbei geführt und bleibt damit zugleich in der Richtung der bisherigen Handelsstraße. Sehr zu bedauern ist, daß die Bahn eine Stunde von der Stadt Einbeck zu liegen kommt, und eine größere Annäherung ohne Ueberwindung bedeutender Terrain-schwierigkeiten, ohne Verlängerung der Bahn um  $\frac{1}{2}$  Meilen, und

\*) Schreiben der R. Regier. an die Stände v. 24. Febr. 1846.

ohne unverhältnißmäßig große Vermehrung der Kosten nicht möglich sein soll.

In dem Königl. Schreiben vom 24. Febr. d. J. ist sodann wegen der weitem Richtung bemerkt, die Bahn solle an „Marienstein vorbei, im Schedethale nach Münden“ geführt werden. Die Bestimmung der speciellern Richtung zwischen Marienstein bis zum Schedethale ist darnach der Regierung überlassen. Es sollen nun von Marienstein bis Münden möglicher Weise nur zwei Linien zum Bau geeignet sein, die erste an Harste, Udeleben und Barlosen vorbei im Schedethale nach Münden, die zweite über Göttingen, den Arnstein nach Wizenhausen und sodann im Werrathale nach Münden. Als fester Punkt in der Mitte von Marienstein bis nach Cassel ist Münden angenommen, und es muß anerkannt werden, daß ohne Gefährdung der wichtigsten Landes-Interessen diese Stadt, — deren einziger erheblicher Erwerbszweig, der Handel, außerdem für immer zerstört werden würde, — von der Hauptbahn nicht ausgeschlossen werden darf. Gewiß ist, daß bei der ersten Linie die Bahn die Stadt Göttingen 1,439 Meile südlich liegen läßt, bei der zweiten aber Göttingen zwar berührt, indeß die Weiterführung in einer andern Richtung, als über den Arnstein und Wizenhausen für unausführbar gehalten wird. Da gegen den Bau dieser zweiten Linie erhebliche finanzielle und technische Rücksichten sprechen sollen, so wird nach dem vorliegenden Plane die Südbahn Göttingen nicht nur nicht berühren, sondern fast  $1\frac{1}{2}$  Meile davon zu liegen kommen. Die Ausführung des Baues nach diesem Plane würde die beklagenswertheften Folgen nach sich ziehen; nicht allein die Stadt Göttingen, nein das ganze Land ist hierbei wesentlich betheiltigt und damit wird eine speciellere Erörterung gerade dieser Frage gerechtfertigt sein.

Für die Linie von Marienstein an Harste und Udeleben vorbei, durch das Schedethal, wird angeführt, daß sie fremdherrliches Gebiet nicht berühre,  $2\frac{1}{4}$  Meilen kürzer sei, bessere Krümmungs- und Steigungs-Verhältnisse darbiete, die Anlage eines Tunnels nicht nothwendig mache, um 1,290,000  $\text{fl}$  wohlfeiler sei, und bedeutend geringere Betriebskosten fordern werde. Die Entfernung von Nörten bis Münden beträgt in dieser Richtung  $5\frac{1}{4}$  Meile. Der Weg über Göttingen und Wizenhausen nach Münden ist  $7\frac{1}{2}$  Meile lang; die Berührung des churfürstlichen Gebiets soll, um von Göttingen nach Münden zu gelangen, unvermeidlich sein, und selbst über den Arn-

stein soll man nur mit einem Umwege von zwei Meilen, und mittelst eines 300 Ruthen langen Tunnels und einer um  $\frac{2}{3}$  geneigten, 424 Ruthen langen Ebene nach Münden kommen können.

stein soll man nur mit einem Umwege von zwei Meilen, und mittelst eines 300 Ruthen langen Tunnels und einer um  $\frac{3}{8}$  geneigten, 424 Ruthen langen Ebene nach Münden kommen können.

Es bieten sich mehrere Auswege da, um mit bei beirweiteten geringeren Opfern, ja vielleicht ohne sie, die Bahn unmittelbar an die Universitäts-Stadt Göttingen zu bringen, oder sie doch in viel geringerer Entfernung, als nach jenem Plane der Fall sein soll, vorbei zu führen. Ehe ich sie näher bezeichne, scheint es angemessen, auf die Vortheile aufmerksam zu machen, welche aus der Richtung auf Göttingen erwachsen, so wie auf die mit dessen Ausschließung verbundenen Nachtheile, da erst dann die dringende Nothwendigkeit klarer hervortreten wird, jene Auswege der sorgfältigsten Prüfung zu unterziehen.

Bei einer Eisenbahn, welche wie die Südbahn mit zur Belegung des innern Verkehrs bestimmt ist, und zwar nicht allein im Interesse der sie durchschneidenden Provinzen, sondern auch des ganzen Landes, kann und darf es gar nicht darauf ankommen, den absolut kürzesten Weg einzuschlagen, sobald dies zur Folge hat, daß dann für den innern Verkehr wichtige Orte umgangen werden. Hannover und Hildesheim haben bereits mit einem großen Theile des deutschen Eisenbahn-Netztes in unmittelbarer Verbindung stehende Schienenwege; außer diesen ist aber bis nach Cassel in der ganzen Richtung der Südbahn keine Stadt wichtiger, als Göttingen, und sie will man ausschließen, um einen über 10 Stunden langen Weg, auf dem keine einzige Stadt berührt wird \*), einzuschlagen, weil er etwas kürzer ist?! und wirklich ist — ich komme darauf zurück — der Weg über Göttingen deshalb nur um ein Geringes länger, weil dieser Unterschied überall keinen Ausschlag geben kann. Es stellen sich hier nemlich zwei verschiedene Interessen einander gegenüber, einmal die Belegung des innern Verkehrs, zweitens die Erhaltung des Transito-Handels; dieser letztere fordert an sich allerdings den kürzesten Weg, jener aber verlangt selbst Umwege, wenn ihm nicht anders gedient werden kann. Daß an der kürzesten Linie Göttingen nicht liegt, muß wenigstens für jetzt als ausgemacht angesehen werden, daraus aber folgt, daß einem jener beiden Interessen der Vorzug eingeräumt werden muß. Im vorliegenden Falle

\*) Die Bahn würde von Dransfeld  $\frac{3}{8}$  und von Aalebsen  $\frac{1}{8}$  Meile entfernt bleiben.

überwiegt nun das Interesse des innern Verkehrs, wie mir scheint, ganz entschieden, und man wird dies kaum noch in Zweifel ziehen, wenn man das Verhältniß der Stadt Göttingen zu der Bahnanlage unbefangen und vollständig in Betracht zieht.

Göttingen hat 10644 Einwohner, einschließlich 450 studirender Inländer; sie wird der Eisenbahn nach dem unten anzugebenden Berechnungs-Principe, sobald sie unmittelbar an derselben liegt, mindestens 42560 Reisende für durchschnittlich 5 Meilen, also zusammen 212880 Personen à 1 Meile zuführen und davon eine Einnahme von . . . . . 21110 Rthl. 14 Sgr. 5 Pf. gewähren; wogegen durch sie,  $1\frac{1}{2}$  Meile von der Bahn entfernt, nur eine Einnahme von 5277 Rthl. 15 Sgr. 2 Pf. gewonnen wird.

Bei diesem Personen-Verkehre ist vorhin auf Studirende und das Militair keine Rücksicht genommen. Es sind gegenwärtig 649 Studirende in Göttingen, darunter 450 Inländer. Die meisten Studirenden kehren während der Ferien am Ende eines jeden Semesters in ihre Heimath zurück; berücksichtigt man die Lage von Göttingen fast im äußersten Süden des Königreichs, so kann man annehmen, daß wenigstens 400 Inländer die Bahn von Göttingen in der Richtung auf Hannover benutzen werden, und zwar, daß die Bahn, wenn sie unmittelbar bis Göttingen geführt wird, dann etwa um  $1\frac{1}{2}$  Meile länger benutzt wird, als wenn sie nur bis Marienstein reicht. Nimmt man einen durchschnittlichen Tariffatz von 2 Sgr. 8 Pf. pro Meile an, so beträgt dies für hin und zurück, und da jene Reisen zwei Mal jährlich unternommen werden, im Ganzen . . . . . 266 Rthl. 16 Sgr. Von den 199 Ausländern unternehmen wenigstens 100 während der Hauptferien ähnliche Reisen, und es sind dafür zu rechnen . . . . . 66 Rthl. 16 Sgr. Jeder der Verhältnisse Kundige wird zugeben, daß diese Schätzungen eher zu gering, als zu hoch sind.

Göttingen ist ferner Garnisonsort. Eingezogenen Erkundigungen zufolge, werden wenigstens 360 Militairs die Bahn jährlich auf der Straße von Göttingen bis Marienstein und Münden zwei Mal benutzen, wodurch bei dem Tariffatze von 2 Sgr. für die Meile und Person eine Einnahme von . . . . . 60 Rthl. gewonnen wird.

Die bisher bezeichneten Einnahmen waren auf bestimmte Summen zurückzuführen; bei andern, welche in den eigenthümlichen Ver-

nissen Göttingens ihren Grund haben, ist dies selbst annähernd unmöglich, und doch sind sie nicht weniger bedeutend. Man wird keine Stadt im Lande finden, in welcher verhältnißmäßig so viele Honoratioren wohnen, wie in Göttingen, und keine Honoratioren werden verhältnißmäßig die Eisenbahn mehr benutzen, als jene. Niemand wird hierin etwas Auffallendes finden, sobald er mit den hier in Betracht kommenden eigenthümlichen Verhältnissen bekannt ist. Ebenso werden die Studirenden sich der Eisenbahn außer der Ferienzeit zu kleinen Ausflügen vielfach bedienen, und im Ganzen werden sie auf diese Weise an Geld und Zeit viel weniger verwenden als gegenwärtig. Endlich würde die Fortführung der Eisenbahn bis Göttingen den Besuch der Angehörigen der Studirenden, so wie derer, welche außerdem um wissenschaftlicher Zwecke willen oder zum Vergnügen, dorthin reisen, außerordentlich vermehren. Das Princip, wornach ermittelt zu werden pflegt, in welcher Maaße die Bevölkerung der an der Eisenbahn belegenen Städte die Bahn benutzt, führt mithin hier offenbar zu viel zu geringen Resultaten.

Nach Göttingen werden ferner jährlich gegen 10,400 Centn. Waaren und Producte, außer den bei dem dasigen Steuer-Amte versteuerten Waaren, welche gegen 20,000 Centner betragen, eingeführt. Die Ausfuhr beläuft sich auf etwa 25,000 Centner und besteht hauptsächlich aus Getraide, Spirituosen, Leinen, Wollenwaaren, Beinschwarz, musikalischen Instrumenten u. dgl. m. Wird die Bahn unmittelbar bis Göttingen geführt, so werden jene Waaren und Producte  $1\frac{1}{2}$  Meile weiter gefahren, wodurch für 55,400 Centner, pro Centner und Meile durchschnittlich 4 pf. gerechnet, eine Einnahme von . . . . . 1071 Rthl. 21 Sgr. erzielt wird. Daß die Ausfuhr durch eine Eisenbahn-Benutzung unmittelbar von Göttingen ab, sich außerordentlich vermehren würde, kann nicht dem mindesten Zweifel unterliegen. Besonders aus den südöstlich von Göttingen belegenen Gegenden wird die Ausfuhr mancher roher Producte, z. B. Bausteine und Holz, bedeutend zunehmen, das setzt aber voraus, daß sie schon in Göttingen die Eisenbahn erreichen, nicht daß sie erst noch drei Stunden weiter verschifren werden, denn viele von ihnen werden diese vermehrten Transportkosten gar nicht tragen können. Eine ähnliche Bewandniß hat es mit manchen Einfuhr-Artikeln, es wird z. B. der Verbrauch der Steinkohlen, welche man von Elze ab kommen läßt, sehr zunehmen, und man wird sich Behuf ihres Transportes der Eisenbahn bedienen,

wenn dieselbe bis Göttingen führt, gewiß aber nicht, wenn eine doppelte Umladung und ein weiterer Transport von  $1\frac{3}{4}$  Meile auf der Chaussee nothwendig ist. Man kann diese Zunahme der Einfuhr und Ausfuhr wohl mindestens auf 20,000 Centner anschlagen, welche pro Centner und Meile durchschnittlich 4 pf. gerechnet, eine Einnahme von . . . . . 2777 Rthl. 18 ggr. 8 pf. gewähren, wenn man nur annimmt, daß sie die Bahn 10 Meilen benutzen.

Es wird demnach der Südbahn durch die Stadt Göttingen aus dem bisher Angegebenen eine sichere Einnahme von mindestens . . . . . 25352 Rthl. 14 ggr. 1 pf. erwachsen.

Wie wichtig die Stadt Göttingen in Betreff des Personen-, wie des Güter-Verkehrs für die Südbahn sein, und wie durch sie die Rentabilität der übrigen Eisenbahnen zunehmen wird, tritt noch klarer hervor, wenn man berücksichtigt, in welcher Weise Göttingen durch vortreffliche Chausseen, nach allen Richtungen mit der Umgegend verbunden ist. Je besser und zahlreicher aber diese in einem von der Bahn berührten Hauptorte sich vereinigenden Communicationen sind, desto nutzbarer wird eine ganze Gegend der Eisenbahn, und diese jener. Man hat daher mit Recht stets einen großen Werth darauf gelegt, die Bahnen solchen Orten zuzuführen.

In Göttingen kreuzt sich eine vom Süden nach dem Norden und eine vom Osten nach dem Westen führende Chaussee. Jene spaltet sich etwa 1 Meile südlich von Göttingen in zwei Arme, wovon der eine über Wigenhausen, Allendorf u. s. w. in's Churfürstliche und Thüringische, der andere über Heiligenstadt und Nordhausen, nach dem Eichsfelde, dem südlichen Harz, dem Preussischen und Anhaltischen führt. Nördlich, etwa 1 Stunde von Göttingen mündet eine Chaussee nach Adelebsen, 1 Stunde weiter eine zweite nach Hardegsen, Uslar, dem Sollinge und der Weser führende Chaussee, der in Nordheim zusammen treffenden Heerstraßen nicht zu gedenken. Endlich führt von Göttingen ab eine Chaussee, welche die Heiligenstadt, Duderstadt und Catlenburg verbindende durchschneidet, nach Herzberg und dem Harze. Der ganze westliche Harz, vorzüglich aber der südwestliche Theil desselben, steht durch keine Chaussee-Verbindung der Südbahn näher, als durch diese in Göttingen mündende Landstraße.

Man wird hiernach nicht leicht eine Gegend finden, in welcher eine Eisenbahn ihre segensreiche Wirksamkeit schneller und vollständiger

äußern könnte, als hier; gewiß ist, daß in keiner Stadt im Süden des Königreichs eine solche Menge wichtiger Verbindungsmittel sich vereinigen, wie in Göttingen.

Schon oben ist hervorgehoben, welcher Gewinn es für das ganze Land ist, wenn man in der Zeit von wenigen Stunden, selbst aus den entferntern Landestheilen, jene wichtige Hochschule erreichen kann. Ob man heut zu Tage zu einer Reise vier Stunden Zeit mehr oder weniger nöthig hat, ist für Tausende schon maasgebend; so viel Zeit würde aber einschließlich des unvermeidlichen Aufenthaltes nöthig sein, um von Marienstein nach Göttingen und dorthin zurück zu reisen. Bleibt Göttingen  $1\frac{3}{4}$  Meile von der Südbahn entfernt, so darf man dreist behaupten, daß es, sobald alle bedeutendere Eisenbahn-Verbindungen hergestellt sind, nach dem dann zur Norm dienenden Maasstabe, den meisten Landestheilen ferner gerückt sein wird, als es bisher der Fall war. Geht der große, Deutschland vom Süden nach dem Norden durchschneidende Personen- und Güter-Zug drei Stunden vor Göttingen vorbei, so bleibt es außerhalb eines der großen Ströme, welche die bedeutendsten Kräfte der Gegenwart bewegen, und nur die äußersten und schwächsten Wellen werden ein Gebiet erreichen, das durch sie befruchtet, dem ganzen Lande die schönsten Früchte tragen würde.

Bisher habe ich nur der allgemeinen Gründe gedacht, welche dafür sprechen, die Südbahn über Göttingen zu führen, es sind aber auch diejenigen in die Waagschale zu legen, welche dem speciellen Interesse Göttingens zu entnehmen sind.

Es ist schon oben bemerkt, daß, wie in den südlichen Provinzen überhaupt, so auch in Göttingen der Personen-Verkehr bedeutend abgenommen hat. Ohne allen Zweifel wird dieser Stadt auch der Rest des Verkehrs verloren gehen, wenn die Hannover und Cassel verbindende Südbahn  $1\frac{3}{4}$  von Göttingen entfernt bleibt. Der Verkehr in jener Richtung ist aber der einzige, welcher hier jetzt noch irgend eine Bedeutung hat. Alle Reisende, welche Göttingen jetzt noch passiren, werden sich künftig der Eisenbahn bedienen, und nur die höchst geringe Zahl wird übrig bleiben, welche nothwendige Geschäfte dort zu besorgen haben. Weit entfernt, daß die Stadt der unmittelbaren Vortheile einer Eisenbahn-Verbindung theilhaftig werden würde, wird sie ihr den bedeutendsten positiven Schaden zufügen. Was von dem Personen-Verkehr gilt, gilt in noch größerer Ausdehnung von dem Güter-Verkehre. — Göttingen ist aber nicht in der Lage von sei-

nen Erwerbs-Quellen irgend eine verlieren zu können; sein früherer Wohlstand ist ganz außerordentlich gesunken, und es bedarf energischer Hülfsmittel um einigen Ersatz für viele bedeutende Verluste zu erhalten. Nicht leicht möchten in Betreff seiner äußern Wohlfahrt über einen Ort verkehrtere Ansichten verbreitet seyn, wie über Göttingen; ihre baldige und vollständige Berichtigung ist dringend nothwendig. Man ist meistens der Meinung, daß Göttingen in der Univerſität für alle Stände eine unversiegbare Quelle größeren Wohlstandes habe, als irgend eine andere Stadt des Landes, etwa die Residenz ausgenommen. Es wird Niemand einfallen zu verkennen, wie wichtig die Univerſität für die Stadt ist, wie viel Ursache sie hat, Alles dessen dankbar eingedenk zu sein, was von Seiten des Königl. Univerſitäts-Curatorii unausgesetzt zur Erhaltung und Vermehrung ihres Floris geschieht. In der Univerſität liegt aber auch die Lebens-Bedingung für die Stadt; ohne jene würde sie sofort zur unbedeutendsten Landstadt herabsinken; die Univerſität gewährt die einzige umfassendere Erwerbs-Quelle, und mit ihr steigt und sinkt unmittelbar der Wohlstand der Stadt. Nun ist es bekannt, daß seit einer längern Reihe von Jahren die Frequenz der Univerſität fast immer abgenommen hat, daß seit langer Zeit nicht halb so viel Studirende dort sind, wie früher; es muß als ebenso bekannt vorausgesetzt werden, daß diese Abnahme der Frequenz in allgemeineren Ursachen ihren Grund hat, sowie daß keine äußere Gewalt im Stande ist, diesen Zustand und am wenigsten zum Besten einer einzelnen Univerſität plötzlich zu ändern. Wird die Richtigkeit dieser Thatsachen nicht geleugnet werden, so ist es sehr leicht speciell nachzuweisen, wie damit der Wohlstand der hiesigen Einwohnerschaft ununterbrochen sinken mußte, und zwar nicht etwa in der Art, daß nun nur von einer Vermehrung der in guten Tagen gewonnenen Güter nicht mehr die Rede sein konnte, sondern auch in der Maasse, daß dieser Gewinn in kurzer Zeit auch verzehrt werden mußte. Bei den meisten Gewerbetreibenden bestand er nämlich in ausgedehnteren Geschäftseinrichtungen; diese brachten aber mit Abnahme der Frequenz der Univerſität nicht nur keinen Gewinn, sondern kosteten oft mehr zu unterhalten als sie einbrachten.

Andere umfassendere Erwerbsquellen fehlen aber Göttingen wenigstens noch zur Zeit gänzlich. Der Ackerbau ist nur auf das nächste eigene Bedürfnis beschränkt; ist doch schon die städtische, etwa 5000 Morgen haltende Feldmark viel zu klein, um den Ackerbau

in irgend einer größern Ausdehnung betreiben zu können. Ebenso unbedeutend ist der Handel; mit geringer Ausnahme, findet nur ein Verkauf an den letzten Consumenten in der Stadt und deren nächster Umgegend Statt. Aehnlich verhält es sich mit dem Gewerbetriebe, obschon sich die Keime zu einer sehr bedeutenden Erweiterung desselben finden, wie denn einzelne Gewerbe sich schon jetzt einen nennenswerthen Absatz selbst über die Gränzen des Königreichs hinaus verschafft haben. Dies sind indeß noch vereinzelt Ausnahmen, welche doch nur einem geringen Theile der Einwohnerschaft Verdienst verschaffen, und gar nicht in Anschlag gebracht werden können, wenn man erwägt, daß den Gewerbetreibenden der früher bedeutende Absatz auf das Land, seit 15 — 20 Jahren fast ganz unmöglich gemacht ist.

Diese Schilderung kann nur der für übertrieben halten, dem es unbekannt ist, daß der Werth der Häuser seit zehn Jahren fast um  $\frac{1}{3}$  gesunken ist, daß die Zahl der Course sich seit dreißig Jahren versechsfacht hat!

Göttingen bedarf hiernach, soll es nicht noch mehr sinken, einer neuen Anregung der jetzt nicht ruhbar zu machenden Erwerbskräfte. Ein lebendiger Verkehr, damit verbesserter Absatz, vermehrte Production und bessere Verwerthung der Früchte der Industrie, werden ihm sicher in kurzer Zeit aufhelfen; alle diese Vortheile gewährt aber jetzt nur die Möglichkeit einer unmittelbaren Eisenbahn-Benutzung. Der Wohlstand der Stadt wird aber auch auf den Flor der Univerſität wohlthätig einwirken. Für sie ist es von der äußersten Wichtigkeit, daß mit der Beförderung des äußern Verkehrs, auch der geistige gehoben wird; der erleichterte Austausch der Gedanken, der schnellere Vertrieb der Literatur, der Nutzen persönlicher Bekanntschaft, die Möglichkeit in kurzer Zeit in weiter Entfernung sich durch den Augenschein von dem Dasein und der Beschaffenheit für die Wissenschaften wichtiger Thatsachen überzeugen und selbst beobachten zu können, dies Alles und manches damit Verwandte sind Gegenstände, die für das Gedeihen der Univerſität von unberechenbarer Wichtigkeit sind. Ihre Bedeutung ist heut zu Tage für Göttingen um so höher anzuschlagen, als in kurzer Zeit alle deutsche Univerſitäten, bis auf 2 — 3, der Wohlthaten einer unmittelbaren Eisenbahn-Verbindung theilhaftig sein werden, und es ist namentlich gewiß nicht zu bezweifeln, daß dieser Umstand sowohl auf die Gewinnung

tüchtiger Lehrer, als auf die Frequenz der Universitäten einen entscheidenden Einfluß haben wird.

Kein Vaterlandsfreund kann, bei ernster Erwägung aller hier in Betracht kommenden Verhältnisse, darüber im Zweifel sein, daß bei der Frage: ob Göttingen von der Eisenbahn-Verbindung ausgeschlossen sein soll, oder nicht, das ganze Land, wie Universität und Stadt Göttingen im höchsten Grade theilhaftig sind, daß es sich für die letztere in der That um eine wahre Lebensfrage handelt, daß man im Interesse des ganzen Landes, wie einer Anstalt, für deren Erhaltung und Gedeihen Opfer zu bringen von jeher der Stolz der Regenten, wie der Vertreter dieses Landes gewesen ist, das Aeußerste anbieten muß, um ihr den vollen Genuß der Wohlthaten eines Verbindungsmittels zu verschaffen, was darüber entscheiden muß, ob die Georgia Augusta in der Reihe deutscher Universitäten die Stellung behaupten wird, auf die sie seit einer langen Reihe von Jahren stolz zu sein, das wohlbegründete Recht gehabt hat.

Muß man die Hoffnung aufgeben, daß die Südbahn über Göttingen und Wizenhausen gelegt wird, so fordert die Frage die gründlichste Prüfung: ob es keinen andern Ausweg giebt, die Bahn über Göttingen zu führen, oder doch im schlimmsten Falle die Nachtheile einer zu großen Entfernung von der Bahn möglichst zu vermindern.

Vor allen Dingen drängt sich die Frage auf, ob denn, um von Marienstein nach Münden zu kommen, wirklich kein anderer Weg ausfindig zu machen sei, als entweder vor Udeleben vorbei durch das Schedethal, oder über Wizenhausen und das Werrathal. Gewiß wird eine nicht zu beträchtliche Vermehrung der Anlagekosten nicht gescheut werden, wenn damit der Vortheil zu erlangen ist, die Bahn in die unmittelbare Nähe von Göttingen zu bringen. Die Kosten der Südbahn in der erstern Richtung, welche 20,839 Meilen lang ist, sind zu 11,651,049 Rthl. veranschlagt, davon fallen 0,781 Meilen, die zu 606,804 Rthl. veranschlagt sind, in churheffisches Gebiet, so daß die Kosten für den Bau innerhalb des hannoverschen Gebiets sich auf 11,044,245 Rthl. belaufen, und einschließlich der  $1\frac{2}{3}$  Meilen langen Bahn von Hildesheim bis in die Gegend von Burgstemmen, welche zu 739,012 Rthl. veranschlagt ist, auf 11,783,257 Rthl. Dieser Anschlag soll später noch um 400,044 Rthl. ermäßigt sein. In jener Hauptsumme sind auch die Kosten für die erste Anschaffung des Betriebsmaterials, sowie 10 Procent des Anlage-Capitals für unvor-

hergesehene Ueberschreitungen mit begriffen. Es käme also darauf an, ob nicht eine Linie aufzufinden wäre, welche theils nicht erheblich länger, theils nicht beträchtlich theurer wäre und dabei in der Hauptsache dieselben Vortheile darböte, wie die projectirte. Nach jenem Anschlag würde eine Meile durchschnittlich kosten: 529,980 Rthl., und da auf dem größten Theile der Linie keine Terrain-Schwierigkeiten vorliegen, welche sich hauptsächlich nur in der Richtung von Marienstein bis an die Gränze finden werden, so muß hier noch eine beträchtlich höhere Summe für jede Meile angenommen werden dürfen. Bedenkt man nun, daß die Durchschnittskosten einer Meile nur bei der Eöln-Belgischen Bahn 825,000 Rthl., bei der Düsseldorf-Elberfelder Bahn 679,000 Rthl., und bei der Wien-Gloggnitzer Bahn 593,600 Rthl. gekostet haben, bei welchen Bahnen ganz ungewöhnlich große Schwierigkeiten zu überwinden waren\*), daß hingegen alle andere bis zum Jahr 1843 in Deutschland gebaute Bahnen weniger kosteten\*\*); so scheint nicht bezweifelt werden zu dürfen, daß für jene Anschlagssumme sehr kostspielige Bauten ausgeführt werden können und daß es mithin möglich ist, dafür eine andere Linie, selbst wenn sie sehr bedeutende Schwierigkeiten darbietet, zu bebauen. Der Eisenbahn-Bau ist in Deutschland, namentlich in Hannover noch neu, es werden darin mit jedem Jahre die wichtigsten Fortschritte gemacht, und bei aller anerkannten Tüchtigkeit unserer vaterländischen Techniker, wird man doch, ohne ihren Verdiensten irgend zu nahe zu treten, der Hoffnung Raum geben können, daß es anderen Sachverständigen vielleicht gelingen werde, eine den in Frage befangenen Interessen entsprechende Bahnlinie aufzufinden. Dazu kommt, daß verschiedene Techniker auch schon die

\*) v. Reden, die Eisenb. Deutschl. Einleit. S. 303 fg.

\*\*) Es haben durchschnittlich eine Meile gekostet:

|                         |               |
|-------------------------|---------------|
| Augsburg-Nordgränz-Bahn | 525,000 Rthl. |
| Berlin-Potsdam          | 397,956 —     |
| Hamburg-Bergedorf       | 357,333 —     |
| Leipzig-Dresden         | 353,000 —     |
| Tannus                  | 349,800 —     |
| Magdeburg-Leipzig       | 288,730 —     |
| Manheim-Heidelberg      | 277,276 —     |
| München-Augsburg        | 269,900 —     |
| Sächsisch-Baiersche     | 269,000 —     |

v. Reden a. a. O. Vergl. noch unten S. 42 (\*).

Ansicht ausgesprochen haben, daß nach ihrer Kenntniß des Terrains, die Erfüllung jener Hoffnung sehr wahrscheinlich sei. Es handelt sich hier um einen Gegenstand von so außerordentlicher Wichtigkeit, daß es nothwendig und gerechtfertigt erscheint, in der angegebenen Beziehung neue Untersuchungen anstellen zu lassen, zumal der Bau selbst nicht aufgeschoben zu werden braucht, da über die Richtung der Bahn zu ihrem größten Theile keine Zweifel obwalten werden.

Sollten wider Erwarten jene Untersuchungen zu dem gewünschten Resultate nicht führen; so bietet sich ein anderer Ausweg dar, um die Hauptbahnlinie unmittelbar über Göttingen zu führen. Die Bahn kann nemlich von Marienstein ab, vor Bovenden und Weende vorbei nach Göttingen gelegt und von da über den s. g. Masch, den kleinen Hagen rechts liegen lassend, über Holtensen und Lenglern, nach dem Wellbrückenfruge in die Nähe von Emmenhausen geführt werden, wo sie wiederum in die ursprünglich projectirte Linie von Marienstein über Harste und Udelebsen einmünden würde. Die beigelegte Charte wird dies anschaulicher machen. Diese Trace ist genau untersucht; sie bietet überall keine Schwierigkeiten dar, eignet sich vielmehr zum Bau einer Eisenbahn ganz vorzüglich gut. Die Entfernung von Marienstein über Bovenden nach Göttingen beträgt  $1\frac{1}{2}$  Meilen, von Göttingen über Lenglern nach dem Wellbrückenfruge  $1\frac{1}{4}$  Meile, und von Marienstein über Harste nach dem Wellbrückenfruge  $1\frac{1}{2}$  Meile; käme jener Plan zur Ausführung, so würde mithin die Bahnlinie etwa um  $1\frac{1}{2}$  Meile länger, der Bau der zuletzt bezeichneten Linie ausfallen, dafür aber eine andere substituirt werden.

Auf diese Weise würde die Südbahn ohne zu große Opfer über Göttingen geführt werden können und die Erreichung aller der vorhin angegebenen unberechenbar wichtigen Vortheile gesichert bleiben, welche Göttingen und seiner Umgegend, sowie dem übrigen Lande daraus erwachsen werden; ja Göttingen wird so, aber auch sicher nur auf diese Weise, der gänzlichen Verödung entgehen, welche der Ausschluß von der Hauptbahnlinie mit der Zeit nothwendig zur Folge haben muß.

Diese Rücksicht allein wird, bei der gar nicht zu bezweifelnden reichlichen Rentabilität der Südbahn, hinreichen, die Ausführung jenes Planes als durchaus nothwendig anzuerkennen. Empfiehlt er sich außerdem noch in anderen wichtigen Beziehungen, so sieht

man kaum ab, wie seine Verwerfung sollte gerechtfertigt werden können.

Auch nach jenem Plane braucht nämlich das hessische Gebiet nicht berührt zu werden, worauf man übrigens doch wohl nur dann ein größeres Gewicht legen darf, wenn dies die Führung der Bahn über Wixenhausen zur nothwendigen Folge haben sollte. Es giebt ferner kein anderes Mittel, mit geringem Kosten-Aufwande die Stadt Göttingen und ihre Umgegend der Südbahn so vollständig als möglich nutzbar zu machen; namentlich ist dies von einer Zweigbahn überall nicht zu erwarten, der andern Gründe, welche eine Zweigbahn weniger empfehlen, hier noch gar nicht zu gedenken. Wichtig ist sodann, daß Marienstein ein größerer Stations-Ort werden müßte, wozu es durchaus nicht geeignet ist. Dies würde sich erst dann recht klar herausstellen, wenn die Südbahn weiter dem Thüringischen zu fortgesetzt werden, oder wenn sich die von Halle über Nordhausen zum Anschluß an die Südbahn projectirte Bahn, bei Marienstein einmünden sollte. In dem einen, wie dem andern Falle, würden bedeutende Bauten nicht nur in Marienstein, sondern auch in Göttingen nöthig sein. In dem letzteren Falle würde bei Marienstein sogar der Knotenpunkt liegen. Wie wichtig ein solcher Platz für den Verkehr ist, weiß Jeder; gerade an solchen Orten zeigen sich die wohlthätigen Wirkungen einer Eisenbahn am vollständigsten, vorausgesetzt, daß sie dazu einen fruchtbaren Boden finden, ohne ihn ist ihre Entwicklung ganz unmöglich. Bei Marienstein, einer einzelnen Domaine, würde man aber einen solchen Boden fürwahr vergeblich suchen. Selbst Nörten ist ein für jene Bestimmung viel zu unbedeutender Ort, abgesehen davon, daß er doch etwa noch  $\frac{1}{4}$  Stunde von dem Knotenpunkte entfernt liegen würde. Wie ganz anders eignet sich dazu Göttingen. Man findet hier alle für eine solche Anlage wünschenswerthe, ja nothwendige Elemente, und erst durch sie würde Göttingen aller der Vortheile theilhaftig werden, welche die Südbahn ihm gewähren kann. In der Umgegend von Göttingen kann nirgends zweckmäßiger im Interesse der Bahn-Anlage, wie der Reisenden ein Bahnhof angelegt werden, als wie gerade in Göttingen selbst, und man rechnet darauf gewiß mit Recht sicher, sobald nur die Südbahn selbst nach Göttingen geführt wird. Es ist hiernach ein gewiß sehr erheblicher Grund, welcher für die Ausführung des obigen Planes spricht, daß nicht doppelte Stations- oder Bahn-

hofs-Gebäude nothwendig sind, daß zugleich für eine Anlage der letzten Art ein wirklich passender Ort durch die Bahn berührt wird.

Früher oder später wird man endlich durch eine Eisenbahn-Verbindung dem Thüringschen näher zu kommen suchen; die Südbahn würde dann in keiner andern Richtung als über Göttingen fortgesetzt werden können; wird mithin schon jetzt die Bahn über Göttingen geführt, so hat man im voraus eine Strecke gebaut, deren Bau später doch unvermeidlich sein würde.

Nothwendig ist es nun aber auch das zu berücksichtigen, was gegen die Ausführung des obigen Plans geltend gemacht werden zu können scheint. Dies reducirt sich auf die größere Länge von  $1\frac{1}{2}$  Meile; daraus folgt, daß die Kosten vermehrt werden, so wie, daß die Benutzung der Bahn in der proponirten Richtung über Göttingen mehr Zeit erfordert.

Den Kostenpunkt anlangend, so kann er hier schon aus dem Grunde nicht entscheiden, weil es mehr als wahrscheinlich ist, daß die von der Stadt Göttingen und ihrer Umgegend zu erwartenden Einnahmen nicht nur zur Bestreitung sämtlicher Betriebs- und Unterhaltungs-Kosten, sondern auch zu angemessener Verzinsung des Anlage-Capitals hinreichen werden. Aber selbst dann, wenn dies erweislich nicht anzunehmen wäre, möchte die Vermehrung der Kosten schwerlich die Ansicht rechtfertigen können, Göttingen von der Hauptbahn auszuschließen. Die Vortheile, welche dem ganzen Lande daraus erwachsen werden, wenn die Bahn über Göttingen geführt wird, sind so bedeutend, daß selbst ein pecuniaires Opfer nicht gescheut werden dürfte, sie zu erreichen; zumal die Mittel dazu die Südbahn selbst liefern wird, da sie ohne allen Zweifel außer der gewöhnlichen Verzinsung noch einen beträchtlichen Ueberschuß gewähren wird. Müßten aber selbst solche Opfer aus den allgemeinen Landesmitteln gebracht werden, so würde dabei zu berücksichtigen sein, daß dadurch die Steuerkräfte vermehrt und so selbst zugleich das Mittel geschaffen würde, für die Zukunft eine reichliche Entschädigung erwarten zu dürfen. Indes alle diese Eventualitäten sind nicht zu befürchten. Erwägt man, daß in den fraglichen Richtungen das Terrain dem Bau sehr günstig ist, und daß unter ähnlichen Umständen, verschiedene deutsche Eisenbahnen für 210—230,000 Rthl. pro Meile, incl. der ersten Anschaffung des Betriebs-Materials gebaut sind \*);

\*) Es kostete eine Meile der Bahn von Braunschweig nach Hannover

so ist nicht zu bezweifeln, daß jene  $1\frac{1}{2}$  Meile, selbst unter Hinzurechnung der Kosten eines Bahnhofes in Göttingen und einer Anhaltestelle bei Marienstein für 330,000 bis 350,000 Rthl. sehr wohl werden gebaut werden können. Nun werden aber, wie oben gezeigt ist, schon allein die nur von der Stadt Göttingen zu erwartenden Einnahmen — welche einschließlich der nicht speciell nachzuweisenden, wohl mindestens auf 28—30,000 Rthl. angeschlagen werden dürfen, — hinreichen, um die Betriebs-Kosten, wenn diese hoch angeschlagen zu 50% der Brutto-Einnahme gerechnet werden \*) — so wie die Zinsen des Anlage-Capitals mit  $3\frac{1}{2}$  bis 4% zu decken.

Die Kosten werden mithin den Ausschlag nicht geben können und dürfen. Wichtiger ist daher die Frage, ob nicht bedeutendere Interessen, als die durch die Führung der Bahn über Göttingen bedingten, fordern, daß die Fahrzeit so viel als möglich abgekürzt werde. Rechnet man, daß in Deutschland, wie allgemein bekannt ist, durchschnittlich  $4\frac{1}{2}$  Meile in einer Zeitstunde gefahren werden; so wird der mit dem vorhin näher beschriebenen Plane verbundene Umweg von  $1\frac{1}{2}$  Meile eine längere Fahrzeit von etwa 20 Minuten erfordern. Selbstredend kann diese Differenz bei der Communication unter den in der Nähe von Göttingen belegenen Orten gar nicht in Betracht kommen. Wer z. B. von Nordheim nach Münden reisen will, wird sich nicht deshalb abhalten lassen die Eisenbahn zu benutzen, weil der Weg über Göttingen einen längern Zeitaufwand von 20 Minuten verlangt, ebensowenig wird dies auf den Güter-Verkehr unter den benachbarten Orten einen Einfluß üben, und doch tritt, je geringer die Entfernung ist, desto schroffer jene Differenz hervor. Ueberhaupt darf wohl mit voller Gewißheit angenommen werden, daß jene Differenz für den innern Verkehr völlig irrelevant ist; jedenfalls würden aber die Vortheile die Nachteile überwiegen. Wie mit der längern Fahrzeit, so wird es auch mit dem größern Betrage des Fahrgeldes sein; dazu kommt, daß in dieser Beziehung die Regierung durch ermäßigte Fahrpreise, welche auch sonst schon angenommen sind, ein angemessenes Ausgleichungsmittel in der Hand hat. Es fragt sich mithin noch: ob jene Verlängerung auf den Transit-Handel so nachtheilig einwirken könne, daß dessen Interesse für das

227,000 Rthl. von Hannover nach Braunschweig jedoch ohne Betriebs-Material 150,950 Rthl., von Magdeburg nach Halberstadt einschließlich des Betriebs-Materials 213,800 Rthl. v. Reden die Eisenb. Deutschl. S. 2018. 2078. 482.

\*) v. Reden die Eisenb. Deutschl. Einl. S. 312.

überwiegende gehalten werden müsse. In dieser Beziehung sind die Entfernungen unter den größern Handelsplätzen zu berücksichtigen, denn Alles reducirt sich darauf: ob jene Verlängerung zur Folge haben werde, daß man sich nun anderer Wege, als der durch das Königreich Hannover führenden Nord-Süd-Bahn bedienen werde. Es geht aus der Anlage I. hervor, daß der Weg von Harburg über Hannover nach Cassel 32,74 Meilen kürzer ist, als der von Hamburg über Magdeburg, Halle und Eisenach; daß der Weg von Bremen über Hannover nach Cassel 20,43 Meilen kürzer ist, als der von Bremen über Minden, Hamm und Lippstadt nach Cassel. Die Hannoversche Bahn ist mithin gegen diese beiden Concurrenz-Bahnen in einem so entschiedenen Vortheile, daß die Verlängerung der Fahrzeit um 20 Minuten bei jenen bedeutenden Entfernungen augenscheinlich nie in Anrechnung gebracht werden wird. Sie wird aber auch von den Zwischenorten aus nicht in Anrechnung gebracht werden; der Weg z. B. von Braunschweig über Hildesheim nach Cassel, ist noch immer sehr bedeutend kürzer, als der über Magdeburg. Erheblicher scheint die Gefahr von zwei anderen Seiten. Bekanntlich wird von Carlshafen ab eine Eisenbahn gebaut, welche sich in die nach Westphalen führende Hessische Friedr. Wilh. Nordbahn mündet. Die Weser ist auf diese Weise in jene Eisenbahn geleitet und es könnte nun befürchtet werden, daß der Waarenzug von und nach Bremen, und selbst von und nach Hamburg über Pr. Minden nach und nach ganz der Weser zufallen werde, daß die Waaren von Carlshafen auf der Eisenbahn über Cassel nach Mittel- und Süd-Deutschland versandt und die Südbahn die Vortheile des Waaren-Transports einbüßen würde, wenn ihre Vorzüge vor jener Straße durch unnöthige Verlängerung gefährdet würden. Diese Befürchtung ist jedoch sicher ganz grundlos. Zunächst wird jene Concurrenz überall nicht den Personen-Verkehr treffen. Den Waaren-Transport anlangend, so werden, sobald die Südbahn gebaut ist, der Weser nur die Güter verbleiben, welche einen so geringen Werth haben, daß sie eine höhere Fracht nicht tragen können und zugleich nur dann, wenn auf die Zeit ihrer Ankunft nichts ankömmt, und zwar nur unter der Voraussetzung, daß die Wasserfracht wohlfeiler sein wird, als die Eisenbahnfracht. Die Vortheile der bei weiten größern Schnelligkeit, der größern Sicherheit und der Möglichkeit ununterbrochener Benutzung, sichern den Eisenbahnen allein schon den Vorzug vor einer Wasserstraße; dazu kommt, daß die Wasserfracht allem Anscheine

nach nie so billig gestellt werden kann, wie die Eisenbahnfracht; wenigstens ist die letztere schon bedeutend niedriger, als jene. Die Vorzüge der Südbahn vor jenem Wege über Carlshafen sind mithin so überwiegend, daß die mehr besprochene längere Fahrzeit von 20 Minuten auf die Benutzung der erstern überall keinen Einfluß haben wird.

nach nie so billig gestellt werden kann, wie die Eisenbahnfracht; wenigstens ist die letztere schon bedeutend niedriger, als jene. Die Vorzüge der Südbahn vor jenem Wege über Carlshafen sind mithin so überwiegend, daß die mehr besprochene längere Fahrzeit von 20 Minuten auf die Benutzung der erstern überall keinen Einfluß haben wird.

Hannovers Transitio-Handel hat durch den Handel Hollands unter Benutzung des Rheins, und hiernächst der durch das Westphälische nach Cassel führenden Eisenbahnen, einen wichtigen Concurrenten. Diese Concurrentz ist indeß nur bei der jetzigen Lage der Dinge gefährlich \*). Der Weg auf der hannoverschen Nord-Süd-Bahn ist aber soviel kürzer und vortheilhafter, als die vorhin angegebenen Wege, daß der Umweg über Göttingen, selbst wenn er noch viel bedeutender wäre, gar keinen Ausschlag geben kann.

Die Rücksichten für den Transitio-Handel können hiernach nicht maasgebend sein, und Niemand kann verkennen, daß bei der vorliegenden Frage das Interesse des innern Verkehrs entschieden den Vorzug verdient. Dies ist von Seiten der Regierung, wie der Stände in ganz ähnlichen Fällen anerkannt, und je mehr man alle Verhältnisse einer sorgfältigen Prüfung unterzog, desto mehr überzeugte man sich von der Richtigkeit des beobachteten Verfahrens.

Als nemlich die zweckmäßigste Richtung der Linie von Celle nach Harburg ermittelt werden sollte, wurde der Weg durch die Hochthäler der Derze und Luhe nicht gewählt, weil auf diesem Wege Lüneburg nicht direct berührt sein würde, obschon dieser Weg  $3\frac{1}{3}$  Meile länger ist; bei der Richtung zwischen Celle und Lüneburg zog man den Weg über Uelzen einem andern vor, obschon jener  $1\frac{1}{2}$  Meile länger war und in der Anlage 600,000 Rthl. mehr kostete, theils weil der Bahnzug über Uelzen, „eine vorzüglich bevölkerte und betriebsame Gegend berühren“ werde, theils weil technische Rücksichten ihn mehr empfahlen \*\*). Man werfe einen Blick

\*) Wie gering schon jetzt der Ausschlag ist, zeigt Folgendes: Die Fracht für Einen Centner Taback beträgt im Frühjahr von Bremen zur See über Amsterdam, auf dem Rhein bis Mannheim und dann auf der Eisenbahn nach Karlsruhe 2 fl. 28 Kr.; über Münden dagegen 2 fl. 57 Kr. Im Herbst soll schon jetzt die Beziehung über Münden vortheilhafter sein. Führt erst von Bremen nach Karlsruhe eine Eisenbahn, so wird jene Concurrentz gar nicht mehr zu befürchten sein.

\*\*\*) Königl. Schreiben an die allgem. Stände-Versammlung v. 27. Juni 1841 und die Begründung desselben S. 7. Die ständische Commission sagte in

auf die Charte, und man würde über den Umweg erstaunen müssen, den die Bahn bei der Richtung über Uelzen und Lüneburg nimmt, da der Bau in fast gerader Linie möglich war, man würde staunen müssen, wenn man nur einen Augenblick darüber im Zweifel sein könnte, daß auch hier die Interessen des innern Verkehrs einen Umweg fordern mußten, der, obschon viel bedeutender als der in Frage befundene über Göttingen, doch wieder und mit Recht für viel zu gering geachtet wurde, um die Interessen des Transito-Handels wesentlich gefährden zu können.

Bei Bestimmung der Bahnlinie von Hannover nach Bremen, hat man die Richtung über Nienburg, obschon sie  $\frac{2}{3}$  Meilen länger ist, der über Hudemühlen vorgezogen, weil angenommen wurde, daß die Bahn in dieser Richtung einen lebhaften Zwischenverkehr hervorrufen, mithin für den öffentlichen Wohlstand und für die Ertragsfähigkeit der Bahn nützlicher sein werde. Die Bahn nach Bremen wird bekanntlich von Hannover über Wunstorf geführt, dadurch wird der Weg zwischen Bremen und Br. Minden um  $4\frac{1}{2}$  Meile kürzer, als wenn die Linie direct von Hannover nach Bremen gelegt wäre. Die Regierung hat damit den Weg über Br. Minden nach Cassel sehr bedeutend abgekürzt; würde sie dies gethan haben, wenn sie den hannoverschen Transito-Handel dadurch gefährdet gehalten hätte?

Nach diesen Vorgängen würde es freilich schwer zu erklären sein, wenn man im vorliegenden Falle das Interesse des innern Verkehrs dem des Transito-Handels opfern wollte. Oder sind etwa Uelzen mit 3174 Einw. und Nienburg mit 4187 Einw. bedeutendere Städte? Ist die Verbindung mit ihnen für das ganze Land wichtiger, als die mit der Universitätsstadt Göttingen, welche 10,600 Einw. zählt?! Es ist sehr erfreulich, daß jene Städte Eisenbahn-Verbindungen haben; sollen sie ihnen aber verschafft sein, auf Kosten anderer Landestheile, namentlich auf Kosten Göttingens?! Das aber würde man annehmen müssen, wenn man Göt-

tingen von der directen Eisenbahn-Verbindung allein eines geringen Umweges wegen ausschloße!

Erwägt man nun endlich noch den wichtigen Umstand, daß bei der Richtung über Göttingen die alte Handelsstraße nicht verlassen wird, so ist in der That nicht abzusehen, mit welchen Gründen man es rechtfertigen wollte, die Bahn nicht über Göttingen zu führen, und damit dem ganzen Lande, der Stadt Göttingen mit ihrer Umgegend, wie dem Bahnunternehmen selbst unberechenbaren und nie wieder gut zu machenden Schaden zuzufügen!

Man glaubt vielleicht durch eine Zweigbahn, oder durch Führung der Bahn von Marienstein nach Bovenden und von da um die Lieth nach Lenglern und dem Wellbrückenkrüge, die Interessen Göttingens angemessen berücksichtigen zu können; indeß dies ist nicht der Fall.

Eine Zweigbahn anlangend, so würde eine durch sie mit der Hauptbahn vermittelte Verbindung allerdings dem gänzlichen Ausschlusse Göttingens bei weitem vorzuziehen sein, indeß sie kann nie die Vortheile gewähren, welche die unmittelbare Nähe der Hauptbahn darbietet. Die Kosten einer Zweigbahn von Marienstein nach Göttingen, sollen zu 605,120 Rthl. veranschlagt sein; da die Strecke nur 1,439 Meile lang ist und sich überall keine Terrainschwierigkeiten finden, so scheint jene Summe nach dem oben der Erfahrung entlehnten Maasstabe allerdings enorm hoch, und man würde sicher mit einer bedeutend geringern auskommen. Gegen eine Zweigbahn sprechen aber besonders folgende Gründe. Sie wird zwei Bahnhöfe erforderlich machen, einen in Göttingen und einen bei Marienstein, von denen einer gespart, wenigstens bei weitem kleiner eingerichtet werden kann, wenn die Hauptbahn nach Göttingen geführt wird. Der auf einer Zweigbahn abgesonderte Betrieb verursacht sehr bedeutende Kosten, welche unter der eben angegebenen Voraussetzung sämmtlich gespart werden. Viel wichtiger ist aber Folgendes. Vermittelt eine Zweigbahn kann man allerdings schneller zu dem auf der Hauptbahn sich bewegenden Verkehrszuge gelangen, allein damit hat man diesen selbst nicht; aber von seiner unmittelbaren Nähe hängt die ganze Fülle der Wohlthaten ab, welche eine Eisenbahn zu spenden im Stande ist. Als es sich darum handelte, ob Lüneburg mit der Hauptbahn durch eine Zweig-

ihrem Berichte v. 18. April 1842 S. 7: Es durfte nicht verkannt werden, daß der Weg von Celle nach Harburg keine einzige Stadt berührte und eine wenig bebauete Gegend durchschneidet, auch die wichtige Verbindung der Stadt Uelzen und ihrer gewerbreichen Umgegend mit Lüneburg und Celle nicht gewährt wurde. Königl. Schreiben v. 21. März 1844. Actenst. der Ständevers. S. 50.

bahn verbunden werden sollte, äußerte sich die ständische Commission dahin, daß dadurch das Handels-Interesse Lüneburgs keineswegs gehörig berücksichtigt und gesichert sei. Bei Göttingen sind es aber viel allgemeinere und wichtigere Interessen, außer den materiellen auch geistige, welche eine nothwendige Berücksichtigung fordern. Man hat daher gewiß nicht zu befürchten, daß man jetzt von einem Principe abweichen werde, das man früher für richtig und entscheidend hielt, denn in den Verhältnissen, welche es begründeten, hat sich nicht das Mindeste geändert.

Eine Zweigbahn würde allerdings der Verlängerung der Hauptbahn bis in die Nähe von Bovenden und deren Leitung von da nach Lengern und dem Wellbrückenkrüge beiweitem vorzuziehen sein. Dadurch wird die Hauptbahn wenigstens um  $\frac{3}{4}$  Meilen, und die Fahrzeit wenigstens um 10 Minuten verlängert und die Kosten werden ebenfalls beträchtlich vermehrt, ohne daß damit irgend etwas Wesentliches gewonnen würde; denn die Entfernung von  $\frac{3}{4}$  Meilen ist im vorliegenden Falle, der Entfernung von  $1\frac{1}{2}$  Meile in ihren Wirkungen fast ganz gleich zu rechnen. Es scheint dies auf den ersten Blick vielleicht auffallend; indes man bedenke nur, daß z. B. den Güterverkehr anlangend, die Kosten der unvermeidlichen doppelten Umladung, den Gewinn beiweitem übersteigen, daß man  $\frac{3}{4}$  Meilen weniger zu fahren haben wird, um zur Hauptbahn zu gelangen, denn die Eisenbahnfracht wird nur unbedeutend geringer sein als die gewöhnliche Pferdefracht bis Marienstein. Wollte man jenen Schritt thun, womit man dem Hauptziele doch nur um ein sehr Geringes näher kommen würde, dann sollte man doch fürwahr nicht zaudern, auch den zweiten zu thun, da damit das Ziel ganz erreicht wird!

Die bisher erörterte Frage gehört ohne Zweifel mit zu den wichtigsten; sie muß, wenn, was doch gar nicht zu bezweifeln sein wird, der Bau der Südbahn beschlossen wird, **jetzt** entschieden werden; denn ist einmal die Strecke von Marienstein, über Parnsen und Harste, bis zum Wellbrückenkrüge gebaut, so ist damit die spätere Ausführung des oben beschriebenen Planes unendlich erschwert. Die Verhältnisse sind hier anders, als bei der oben besprochenen Frage, ob von Hannover und von Hildesheim oder nur von Hildesheim ab die Südbahn weiter geführt werden soll. Hier wird für's Erste, ja vielleicht für eine längere Reihe von Jahren jedenfalls das Letztere genügen, und die Strecke von Hannover nach Burgstemmen kann später zu jeder Zeit gebaut werden, nachdem die Erfahrung ge-

zeigt hat, ob dieser Bau unbedingt nothwendig ist, oder nicht. Die Interessen der Stadt Hannover, welche durch die reichsten Eisenbahn-Verbindungen mehr wie irgend eine Stadt im Lande bevorzugt ist, werden hierdurch in so geringem Maaße gefährdet, daß sie hierbei nicht in Anschlag gebracht werden dürfen. Entschlösse man sich hierzu, so würde damit für jetzt über eine Million gespart und so die Mittel gewonnen, die Bahn über Göttingen zu führen; jedenfalls würde die Zinsen-Ersparung einen bedeutenden Beitrag zur Bestreitung jener Kosten gewähren. Möchte man doch dieses Mittel, was der glücklichen Lösung der vorliegenden Frage so sehr förderlich sein würde, nicht unbeachtet lassen! Doch verstellen wir diese so unendlich wichtige Frage vertrauensvoll zur Entscheidung der Regierung und der Vertreter des Landes; jene will ja mit der Südbahn dem Lande den Segen des vollkommensten Verkehrsmittels verschaffen und diese werden nicht eine Wohlthat zurückweisen wollen, welche ja nur dem Lande zu Gute kommen soll!

Ist die Richtung von Marienstein bis Münden festgestellt, so kann über die Fortsetzung im Fuldehale bis Cassel, welche durch einen Staatsvertrag bereits gesichert ist, kein Zweifel obwalten, denn sie ist schon durch den Hauptzweck der Südbahn unzweideutig vorgeschrieben.

Hat man über die Richtung der Südbahn eine bestimmte Ansicht gewonnen, so läßt sich nun auch die Frage einer Erörterung unterziehen, wie diese Bahn rentiren werde, namentlich ob sie die Betriebs-Verwaltungs-Unterhaltungs-Kosten, sowie die Zinsen des Anlage-Capitals dauernd zu decken im Stande sein werde. Die Südbahn wird ihren Zweck vollkommen erfüllen, wenn sie auf die Entwicklung des National- Wohlstandes denjenigen Einfluß erlangt, den man von ihr erwartet; darauf, ob die Einnahme nach Bestreitung aller Kosten einen Ueberschuß geben wird, kann es überall nicht ankommen, am wenigsten wenn der Staat die Bahn baut, denn bei ihm ist die Aussicht auf reinen Gewinn, welche Privatunternehmer bestimmt, nicht nothwendig. Ist aber gar auf einen solchen Ueberschuß zu rechnen, so liegt darin ein wichtiger Grund mehr, den Plan zur Ausführung zu bringen.

Die Ertragsfähigkeit einer Eisenbahn läßt sich nur nach einer

Seite hin so genau feststellen, wie es nothwendig ist, um sich vor bedeutenden Schaden sichern zu können; das Minimum der Einnahme nämlich läßt sich ziemlich zuverlässig ermitteln, nicht das Maximum; jenes genügt aber für den vorliegenden Zweck vollkommen. Der in einer bestimmten Richtung vor der Anlage einer Eisenbahn bestehende Personen- und Güter-Verkehr läßt sich, wenn auch nicht ohne große Mühe, hinreichend genau ermitteln; die Erfahrung lehrt ferner bereits bei andern Bahnen, welche Vermehrung des Verkehrs nach deren Anlage eingetreten ist; nimmt man den niedrigsten Grad der Vermehrung an und zeigt sich dann doch eine hier genügende Einnahme, so darf mit Gewißheit angenommen werden, daß sie von der Wirklichkeit zu erwarten sei. Nur in der angegebenen Beziehung ist es zu rechtfertigen, wenn man auf den bisherigen Zustand fußt; in keiner andern, da die Eisenbahnen in der Regel eine völlige Umgestaltung aller Verkehrs-Verhältnisse herbeigeführt, und die kühnsten Erwartungen selbst noch übertroffen haben\*).

Um den Verkehr für eine projectirte Bahnlinie zu ermitteln, sind bereits verschiedene Principe zur Anwendung gebracht. Besondere Schwierigkeiten verursacht immer die Ermittlung der Personen-Frequenz, weil nur mit großer Mühe einigermaßen zuverlässige Nachrichten darüber zu erhalten sind, wie stark der Personen-Verkehr in einer bestimmten Richtung vor der Anlage einer Eisenbahn war. In neuerer Zeit ist vielfach folgendes von dem Regierungsrathe v. Egidy zur Ermittlung der Personen-Frequenz bei der Cöln-Mindener Bahn aufgestellte Princip angewandt. „Aus den auf den Eisenbahnen in Belgien, auf der Leipzig-Dresdener und Magdeburg-Leipziger Eisenbahn gemachten Erfahrungen, wurde das Verhältniß aufgesucht, in welchem die von diesen Bahnen nahe, oder unmittelbar berührte städtische, d. h. ihrer Masse nach überwiegend gewerbtreibende Bevölkerung zu der Gesammtzahl der Reisenden stand; dann wurde aus der Vergleichung der wirklichen Einnahme des Personen-Transports mit dem Tarif, die Längeneinheit, welche jede Person durchschnittlich durchreist hatte, berechnet“\*\*).

\*) Bei der 1830 eröffneten Liverpool-Manchester Bahn rechnete man auf 200 Reisende täglich, es wurden aber nachdem die Bahn fertig war, fast immer 1300 täglich befördert; 1834 wurden darauf 450,000, im J. 1835 aber schon 500,000 Personen befördert, jetzt soll die Zahl schon weit über eine Million betragen. — v. Keden, die Eisend. Deutschl. Einl. S. 325.

\*\*) v. Keden a. a. D. S. 778.

Behuf der Feststellung der Cöln-Mindener Bahnlinie, waren durch das Königl. Preussische General-Post-Amt genaue Notizen darüber aufgestellt, wie viel Personen in den folgenden drei verschiedenen Richtungen jährlich theils mit der Post, theils mit Bohnfuhrwerk befördert waren; hieraus ergab sich, daß der auf diese Weise schon bestehende Personen-Verkehr sich auf der Elberfelder Linie nur 5,122 mal, auf der Duisburg-Hammer Linie nur 4,237 mal, und auf der Duisburg-Soester Linie nur 4,188 mal zu vermehren brauche, um die nach dem v. Egidyschen Principe ermittelte Höhe der Personen-Frequenz zu erreichen. Die in Deutschland beobachtete Vermehrung ist aber viel bedeutender, durchgängig die achtfache. „Man nahm nun an, daß die nahe berührte städtische Bevölkerung die Eisenbahn vier Mal auf einer Länge von 5 Meilen jährlich benutze, die mit derselben aber nur mittelbar in Verbindung stehende städtische Bevölkerung auf gleicher Länge sie nur ein Mal befahre“.

Auf die Südbahn angewandt, soll dies zu folgenden Resultaten geführt haben, wobei angenommen ist, daß von der Gesammtzahl der Reisenden die Ite Wagen-Klasse (à 4½ ggr.)  $\frac{1}{5}$ , die IIte (à 3½ ggr.)  $\frac{2}{5}$ , die IIIte (à 2 ggr.)  $\frac{3}{5}$  benutzen werden\*).

1. Die Bevölkerung der Städte, welche unmittelbar an, oder höchstens ½ Meile von der Bahn liegen werden, beträgt 86,562 Ew.; es werden also auf eine Strecke von 5 Meilen bei viermaliger Vermehrung die Bahn benutzen 346,248 Personen, welche eine Einnahme gewähren von . . . . . 171,681 Rthl.

2. Die Bevölkerung der Städte, welche nicht unmittelbar, sondern bis auf 1½ Meile davon entfernt liegen, beträgt 43,982 Ew.; diese werden die Bahn auf 5 Meilen, einmal benutzen, und eine Einnahme gewähren von . . . . . 21,807 Rthl.

3. Die Anzahl der Durchreisenden, welche die ganze Bahn einmal hin und zurück benutzen, ist auf 73,000 ermittelt\*\*), welche eine

\*) v. Keden a. a. D. S. 319.

\*\*) Diese Zahl scheint außerordentlich gering zu sein, denn allein in Göttingen haben jährlich nach genauen Ermittlungen, außer den mit der Post, mit Extrapost und eigenem oder fremdem Fuhrwerk, oder zu Fuße Durchreisenden, gegen 22,000 Personen übernachtet. Allein in Münden passiren jährlich gegen 23,000 Personen die Brücke, und allein dort übernachten gegen 19,000 Personen; und doch findet dieser Verkehr nur in einer Richtung statt; auf wie vielen andern Wegen kommen und gehen aber noch Reisende in die südlichen Provinzen um nach Hannover, oder Cassel zu gelangen!

Einnahme bringen von . . . . . 312,275 Rthl.

Die Einnahme vom Personen-Verkehr, wird darnach be-  
tragen: . . . . . 505,763 Rthl. \*).

Den Güter-Verkehr anlangend, so sollen die Statt gehaltenen  
Untersuchungen zu folgenden Resultaten geführt haben.

1) Den innern Verkehr betreffend. Vom Süden nach dem  
Norden gehen jährlich 78,334 Centner Colonial- und Manufactur-  
Waaren, und 904,350 Centner Producte. Es sind nun die Entfer-  
nungen möglichst genau ermittelt, welche jede Quantität durchläuft \*\*).  
Auf eine Meile reducirt giebt dies 646,551 Cent. Col. und Manuf.-  
Waaren, und 4,520,231 Centner Producte, rechnet man à Meile und  
Centner für jene 5 Pf. für diese 3 Pf., so giebt dies eine Gesamt-  
Einnahme von . . . . . 58,310 Rthl.

Vom Norden nach dem Süden gehen jährlich 156,934 Centner  
Col. und Manuf.-Waaren, und 58,378 Centner Producte; diese  
geben nach gleicher Ermittlung, wie vorhin bemerkt, eine Einnahme  
von . . . . . 31,744 Rthl.

Der innere Verkehr mithin zusammen . . . . . 90,054 Rthl.

2) Der durchgehende Verkehr vom Süden nach dem Nor-  
den, und umgekehrt, beläuft sich an Colon.- und Manuf.-Waaren  
auf 470,000 Cent. und an Producten auf 180,000 Centner, beide be-  
nutzen die Bahn in ihrer ganzen Länge; die davon zu erwartende Ein-  
nahme beträgt: . . . . . 213,237 Rthl.

3) An Neben-Einnahmen von Ueberfracht für Passagir-  
Gepäck, Equipagen, Pferde, Ochsen, Kühen u. s. w. darf gerechnet  
werden auf . . . . . 23,890 Rthl.  
Es beträgt mithin die Einnahme vom Güter-Verkehr 327,181 Rthl.  
Dazu die Einnahme vom Personen-Verkehr: . . 505,763 Rthl.

\*) Bei dieser Einnahme ist die Militär-Beförderung noch nicht in Anschlag  
gebracht, wofür wohl mindestens auf 4—500 Rthl. zu rechnen sind. Wird fer-  
ner die Südbahn nur von Hildesheim ab, weiter gebaut, so wird auch die Be-  
völkerung von Braunschweig und Peine mit 39,396 Personen zu berücksichtigen  
sein, da sie durch die Hildesheim-Lehrter Bahn in eine nähere Verbindung zur  
Südbahn gebracht sind. Hiedurch wird die Einnahme bedeutend steigen, so wie,  
wenn die Hauptbahn über Göttingen geführt wird. Vergl. oben S. 34.

\*\*) 3. B. von Münden nach Hannover (18½ Meilen) gehen jährlich 13,627  
Centner Col. und Manuf.-Waaren, dies beträgt für eine Meile 250,306 Cent.,  
wofür à 5 Pf. zu zahlen sind, 4347 Rthl. 3 gr. 8 Pf.

und beläuft sich mithin die gesammte Brutto-Einnahme  
auf . . . . . 832,944 Rthl.

Werden hiervon 50% für sämtliche Betriebskosten abgesetzt,  
mit . . . . . 416,472 Rthl.  
so ergibt sich ein reiner Ertrag von . . . . . 416,472 Rthl.

Das ursprünglich 11,783,257 Rthl. betragende Anlage-Capital,  
soll hiernächst auf 11,383,313 Rthl. haben ermäßigt werden können,  
und dieses würde durch jenen Reinertrag verzinst mit 3,6586% oder  
mit 3½ Procent.

Sollte man aber mit diesem Anlage-Capital nicht ausreichen,  
und das zuerst veranschlagte nothwendig sein, so würde selbst dieses  
noch mit 3,5344% — also etwas über 3½ Procent — verzinst  
werden; ja baut man die Bahn in der Richtung über Göttingen,  
verwendet man für den Mehrbau von 1,439 Meilen selbst die enorme  
Summe von 605,120 Rthl. und nimmt man nun für das Ganze die  
runde Summe von 12 Millionen an, so ist dies sicher das Aeußer-  
ste, was erforderlich werden könnte. Selbst diese Summe würde  
durch jenen Reinertrag, auch dann, wenn durch den Anschluß  
von Göttingen die Einnahme sich gar nicht vermehren  
sollte, noch mit 3,4626% oder etwas unter 3½ Procent verzinst  
werden.

Es ist klar, daß nach den bei andern Eisenbahnen gemachten  
Erfahrungen die bisher angegebenen Einnahmen so niedrig als nur  
möglich, die Ausgaben aber enorm hoch angeschlagen sind. Insbe-  
sondere ist in den obigen Angaben die Zahl der Durchreisenden  
(73,000) viel zu gering angenommen, — und die dadurch zu erziel-  
ende Einnahme ist mit die bedeutendste —, es scheint ferner  
daß auf die Vermehrung, welche mit voller Gewißheit zu erwarten  
ist, wenn nicht nur die Südbahn, sondern auch alle damit in nähere  
Verbindung kommende Bahnen fertig sind, nicht die erforderliche  
Rücksicht genommen ist. Nimmt man nur eine viermalige Vermeh-  
rung an, so würde sich schon, selbst wenn nur so viel Durchreisende,  
wie in Göttingen übernachten — und dies sind gegen 22,000 —  
angenommen würden, die Zahl derselben auf 88,000 erhöhen; daß aber  
deren Zahl noch viel größer sein müsse, ist außer Zweifel. Ebenso  
dürfte der innere Güter-Verkehr und namentlich die Vermehrung des  
Transitohandels viel zu gering angeschlagen sein \*).

\*) Es soll 3. B. angenommen sein, daß von Göttingen nach dem Norden

tere sehr bedeutend sein wird, kann gar nicht bezweifelt werden, denn, ganz abgesehen von der mit zunehmender Production eintretenden Vergrößerung des Transitohandels — und diese allein wird sicher alle Erwartung übersteigen — muß schon dadurch, daß der Südbahn gewiß der größte Theil der jetzt auf der Weser versandten Güter zufallen, so wie daß sie den bedeutendsten Theil der verloren gegangenen jetzt theils von Hamburg über Magdeburg, theils von Holland und Belgien auf dem Rheine nach den sächsischen Herzogthümern, Thüringen, Baiern u. s. w. statt findenden Aus- und Einfuhr wieder gewinnen wird, eine sehr große Erweiterung des Transitohandels herbeigeführt werden. Ein erhebliches Gewicht muß endlich auf den Producten-Verkehr gelegt werden, da sich in den drei Provinzen, welche die Südbahn durchschneidet, Elemente zu einer größern Ausdehnung finden werden, als in irgend einem andern Landestheile. Wesentlich unterstützt wird diese Behauptung durch den Umstand, daß nach einer Vergleichung der in den Jahren 1842, 1843 und 1844 auf 10 deutschen Eisenbahnen erzielten Einnahmen, der durchschnittliche Brutto-Ertrag sich jährlich um 10 Procent vermehrt hat.

Die Ausgaben anlangend, so sind die Kosten für den Betrieb, Unterhaltung und Verwaltung stets gesunken; während sie 1842 noch 57% Procent von den Einnahmen verschluckten, haben sie 1844 durchschnittlich nur noch 46 $\frac{3}{4}$  Procent der Brutto-Einnahme betragen und sich für jede gefahrene Zugmeile durchschnittlich um 10% vermindert. Sind dessenungeachtet bei der obigen Schluß-Rechnung noch 50% angenommen, so ist dies nur geschehen, um zu zeigen, daß selbst bei den ungünstigsten Verhältnissen in der Einnahme, wie in der Ausgabe, doch auf einen Zinsgenuß von mehr als 3 $\frac{1}{2}$  Procent gerechnet werden dürfe.

Die Zweifler und Ungläubigen mögen noch folgende Thatsachen in Erwägung ziehen, welche ebenfalls geeignet sind, über die Rentabil-

300 Centner Producte versandt würden; die Göttinger Ausfuhr beträgt aber nach zuverlässigen Ermittlungen gegen 25,000 Centner und sie findet fast nur nach dem Norden Statt. Schon jetzt transitiven den Directions-Bezirk zu Göttingen gegen 360,000 Centner; allein auf der Weser sind 1844 in Münden eingeführt 87,686 Centner Colonial-Waaren. In den Jahren 1842 bis 1844 incl. kamen in Münden durchschnittlich mit Wasserfracht 282,694 Centner und gingen ab 386,957  $\frac{2}{3}$  Centner; mit Landfracht kamen 25,794  $\frac{2}{3}$  Cent. und gingen ab 57,996  $\frac{2}{3}$  Centner.

ilität der Südbahn eine bestimmte Ansicht zu gewinnen, und namentlich auch darüber, daß der von derselben zu erwartende Ueberschuß bei weitem größer sein wird, als vorhin angenommen ist. Bei Berechnung der Ertragsfähigkeit der hannoverschen Kreuzbahn, sowie der Bahn von Celle nach Harburg, befolgte man folgendes auf die damals bei andern deutschen Eisenbahnen gemachten Erfahrungen gestütztes Princip. „Die muthmaassliche Personen-Frequenz einer Eisenbahn beträgt das 3 $\frac{1}{10}$  fache der Einwohnerzahl der verbundenen Städte; — die von sämmtlichen Personen zurückgelegte Meilenzahl ist derjenigen Meilenzahl gleich, welche 48% aller Reisenden zurücklegen würden, wenn diese 48 Procent die ganze Bahn durchreisten; — von allen Reisenden legen 30 Procent die ganze Bahn wirklich zurück; — jede Person liefert für eine Meile durchschnittlich 2 ggr. 2 Pf.; — von dem hiernach berechneten Ertrage sind 10 Procent abzusetzen für die etwa minder günstigen Verhältnisse im Vergleich zu der Leipzig-Dresdener Bahn von welcher jene Grundsätze entlehnt sind.“ Diese Principe führen, auf den vorliegenden Fall angewandt, zu folgenden Resultaten.

A. Für die unmittelbar von der Bahn berührten oder ganz in ihrer Nähe belegenen Städte beträgt

- |   |                  |
|---|------------------|
| a) die Population . . . . .             | 86,562 Einwohner |
| b) das 3 $\frac{1}{10}$ fache . . . . . | 337,593 Personen |
| c) davon benutzen 48% oder              | 162,044 „        |

die ganze Bahn von 20,839 Meilen

d) dies bringt, für die Person und Meile 2 ggr. 3 Pf. \*) gerechnet, überhaupt . . . . .

316,585 Rthl.

B. Für die von der Bahn nicht unmittelbar berührten, sondern bis 1 $\frac{1}{2}$  Meile davon liegenden Städte beträgt

- |   |                    |
|---|--------------------|
| a) Die Population . . . . .             | 43,982 Einwohn.    |
| b) das 3 $\frac{1}{10}$ fache . . . . . | 171,350 Pers.      |
| c) davon benutzen 30% die ganze         | Bahn **) . . . . . |

51,459 Pers.

\*) Es durften hier 2 ggr. 3 Pf. angenommen werden, denn auf der hannover-braunschweigischen Bahn hat die Einnahme betragen 2 ggr. 5,91 Pf.

\*\*) Bei der Celle-Harburger Bahn rechnete man von Hamburg und Altona nur 30% des 3 $\frac{1}{10}$  fachen Betrages der Bevölkerung, weil die Bahn durch die Elbe von jenen Städten getrennt war; ist dies oben auch für unsern Fall rückwärts der die Bahn nicht unmittelbar berührenden Bevölkerung angenommen, so möchte diese Berechnungs-Weise der Wirklichkeit eher noch nachstehen.

|   |                 |
|---|-----------------|
| a) dies bringt für die Person und Meile<br>überhaupt . . . . .                      | 100,536 Rthl.   |
| und zusammen aus diesem Personen-Verkehr . . .                                      | 417,122 Rthl.   |
| davon sind abzusetzen 10% es bleiben mithin . . .                                   | 375,410 Rthl.   |
| dazu kommt die oben angegebene Einnahme von<br>den Durchgangreisenden mit . . . . . | 312,275 Rthl.   |
| sowie die obige Einnahme vom Güter-Verkehr<br>mit . . . . .                         | 327,181 Rthl.   |
| und würde darnach die Bahn überhaupt jährlich<br>einbringen . . . . .               | 1,014,866 Rthl. |
| mithin nach Absatz von 50% einen Reiner-<br>trag von . . . . .                      | 507,433 Rthl.   |
| diese verzinsen: 11,383,123 Rthl. mit 4,4573 % oder $4\frac{1}{2}$ Proc.            |                 |
| 11,783,257 Rthl. mit 4,3064 % oder $4\frac{1}{3}$ Proc.                             |                 |
| und 12,000,000 Rthl. mit 4,2286 % oder $4\frac{1}{4}$ Procent.                      |                 |

Wie weit aber selbst diese Ermittlungsart der Ertragsfähigkeit von der Wirklichkeit noch zurückgeblieben ist, haben die auf der Hannover-Braunschweiger Bahn gewonnenen Resultate gezeigt. Nach jener im Jahre 1842 auch hier zum Grunde gelegten Berechnung hätten im Jahr 18 $\frac{1}{10}$  auf dieser Bahn 131,250 Personen befördert werden müssen, es sind aber 177,362 Personen befördert, also über  $\frac{1}{3}$  mehr des damals fast noch für zu hoch gehaltenen Anschlages.

Die Hannover-Braunschweiger Bahn, welche jetzt bekanntlich in Hannover ihren Endpunkt hat und besonders nach dem Westen zu noch völlig isolirt ist, hat amtlichen Ermittlungen zufolge bisher über 4 Procent eingebracht. Nun wird doch Niemand behaupten wollen, daß, wenn erst die einmündenden Landesbahnen in Betrieb gesetzt seien, die Einnahme sich dann verringern werde, da doch im Gegentheil sicher eine bedeutende Vermehrung eintreten wird! Sollten nun aber die Verhältnisse der Südbahn, sobald ihre Fortsetzung bis zur Nordsee und Schweiz vollendet ist, ungünstiger sein wie die jener kurzen in Hannover ihr Ende findenden Bahn, deren Haupt-Einnahme jetzt sogar noch der innere Verkehr bildet? \*)

\*) Vom 1. Juli bis 31. Decemb. 1845 betrug der Personen-Verkehr im Inlande 50 $\frac{1}{10}$  Procent, und der Güter-Verkehr 57 $\frac{1}{10}$  Procent; Beides ist im Steigen begriffen. Welchen Einfluß die Eisenbahnen auf den Güter-Verkehr haben, darüber sind auf jener Bahn ebenfalls interessante Erfahrungen gemacht, nach Hannover ist Holz aus Böhmen, Bausteine und Pflaster-Kiesel vom Harz,

Wem dieser Erfahrungskreis zu klein ist, der mag endlich bedenken, daß nach zuverlässigen und meist amtlichen Ermittlungen, der Reinertrag der Eisenbahnen im Jahre 1844 betragen hat: in Nordamerika 6 $\frac{1}{10}$ , in England 5 $\frac{1}{2}$ , in Frankreich 5, in Preußen 5,06 und bei sechs andern deutschen Eisenbahnen 6 $\frac{2}{3}$  Procent! \*) Er wird dann nicht mehr bezweifeln, daß die Südbahn, nach Befreiung aller Kosten, dem Staate noch einen beträchtlichen Ueberschuß gewähren und selbst die Mittel zur allmählichen Tilgung der Kosten ihrer Anlage darbieten wird!

Bei einem Unternehmen, was wie der Bau der Südbahn so sehr bedeutende Summen erfordert, ist die finanzielle Seite von besonderer Wichtigkeit. Wenn gleich nicht zu bezweifeln ist, daß jene Bahn-Anlage den Wohlstand und die Steuerkräfte der Unterthanen heben und sicher nie eine Erhöhung der jetzt bestehenden Steuern nothwendig machen wird; so würde man doch die hier in Betracht kommenden Verhältnisse gänzlich verkennen, wenn man nicht einräumen wollte, daß die Art und Weise wie das Finanzielle behandelt wird, auf den Credit des ganzen Landes, wie namentlich auf die Interessen der bereits vorhandenen Staats-Gläubiger vom größten Einfluß ist. Die Bedeutung dieses Einflusses ist um so höher anzuschlagen, als die zum Bau der Südbahn aufzunehmenden Summen, erst nach einer langen Reihe von Jahren, wieder zurückgezahlt sein werden, und es mit eigenthümlichen und sehr großen Schwierigkeiten verbunden sein muß, alle Eventualitäten hinreichend zu berücksichtigen. Dessen ungeachtet wird es der Weisheit der betreffenden Staats-Organen gelingen, das Werk zur Ausführung zu bringen. Warum sollte Hannover nicht gelingen, was so manche andere Staaten und selbst Privatunternehmer zu erstreben nicht bezweifeln würden! oder bezweifelt man etwa, daß eine Privat-Gesellschaft die erforderlichen Mittel bald zusammenbringen würde? — ist es solchen an andern Orten gelungen, so möchte es ihnen bei einem

Schweine aus Pommern, frisches Obst aus Sachsen gebracht. Der Producten-Transport hat im Durchschnitt täglich 830 Centner betragen.

\*) Nur in Belgien hat er nur 3 $\frac{3}{4}$  Procent betragen, was seinen Grund theils in der ungewöhnlich kostspieligen Verwaltung, theils in den äußerst niedrigen Fahr-Preisen hat.

Unternehmen dessen Rentabilität so klar vor Augen liegt, noch viel leichter gelingen!

Ohne die genaueste Kenntniß aller das Finanzielle betreffenden Verhältnisse, ist es freilich unmöglich, eine bestimmte Ansicht über die Güte des Planes zu gewinnen, welcher zur Ausführung des Finanziellen in Betreff der Südbahn-Anlage, entworfen sein wird. Der Uneingeweihte muß sich daher auf einige allgemeine Bemerkungen beschränken.

Es sind nach den Anschlägen für die Süd- und West-Bahn neunzehn und eine halbe Million erforderlich. Das sind allerdings ungeheure Summen. Unverständlich ist aber das Geschrei der Eisenbahnfeinde, welche darüber klagen, daß man das Land mit einer so ungeheuern Schuld belasten wolle. Durch eine Ausgabe wofür man ein gute Zinsen tragendes Immobile erwirbt, verschlechtert man seinen Haushalt, seinen Credit nicht; es versteht sich von selbst, daß Schulden, an deren Stelle nichts von gleichem Werthe tritt, wie z. B. die Schulden zur Führung eines Krieges — nicht mit Eisenbahn-Schulden verwechselt werden dürfen. Die ganze Frage concentrirt sich mithin in der That auf den einen Punkt: ob mit Grund anzunehmen ist, daß die Bahn durch sich selbst rentiren und daß sie selbst die Mittel zum allmählichen Abtrage der Anlage-Kosten aufbringen werde. Ja streng genommen würde schon das Erstere genügen, da eine Rückzahlung der geliehenen Gelder, ohne Aussicht auf die Substitution gleicher Beträge, nie zu befürchten ist, so lange sie gut verzinst werden; aber gerade deshalb weil ein Steigen des Zinsfußes nicht zu den Unmöglichkeiten gehört, habe ich jene Frage allgemeiner gestellt. Ist sie in dieser Allgemeinheit zu bejahen, dann kann auch nicht die Rede davon sein, daß man das Land mit neuen Schulden belaste, oder richtiger, daß man Schulden contrahiren wolle, welche dem Lande neue Lasten auferlegen würden. — Hannover kann sich für die Dauer dem allgemeinen Geldmarkte nicht entziehen, der Verkehr des letztern wird immer mehr und mehr seine Wirkungen auch auf den Geldmarkt unseres Landes äußern. Neunzehn Millionen auf dem großen Geldmarkt begehrt, bringen aber noch keine dauernd fühlbare Schwankungen hervor; bei der ungeheuern Nachfrage, steigt mit jenem Begehr der allgemeine Zinsfuß so wenig, als er ohne ihn fallen wird. Es ist daher auch nicht zu bezweifeln, daß die erforderlichen Summen ohne größere Opfer, als sie überall verlangt werden, angeschafft werden können. Man be-

denke doch nur, daß die großen Summen, welche in Deutschland für Eisenbahnen verwandt werden, dem Vaterlande nicht verloren gehen. Allerdings nimmt das Ausland einen beträchtlichen Theil davon, indefs früher oder später wird er direct oder indirect zurückgezahlt werden; das bei weitem Meiste bleibt im Lande, und es wechselt die Besitzer nur schneller und in größern Massen, als es ohne die Größe des Geld-Begehrs der Fall sein würde; der Markt bleibt immer gefüllt. Mag mithin die finanzielle Seite auch besondere Schwierigkeiten haben, unüberwindlich sind sie sicher nicht, und die Höhe des Gewinns, um den es sich handelt, wird sicher alle Schwierigkeiten überwinden helfen!

Nach dem Königl. Schreiben vom 25. Febr. d. J. soll auch die Südbahn, wie die andern Landes-Eisenbahnen auf Landeskosten gebaut und in Betrieb genommen werden. Dies ist aus Gründen, deren Richtigkeit überall mehr und mehr anerkannt wird, der Ueberlassung an Privat-Unternehmer weit vorzuziehen. Nur in dem Falle, wenn es, was freilich nicht zu befürchten sein wird, dem Staate nicht gelingen sollte, das erforderliche Capital zusammenzubringen, scheint es zweckmäßiger, die Ausführung einer Privatgesellschaft zu überlassen, als den Plan ganz aufzugeben. Die Vortheile nämlich, welche dadurch bedingt sind, daß die Südbahn überhaupt in's Leben gerufen wird, möchten doch ohne allen Zweifel unendlich viel größer sein, als die damit verbundenen Nachtheile, daß nicht der Staat die Bahn baut und betreibt.

Die Zeit der Ausführung anlangend, so ist es sicher im höchsten Grade bedenklich, sie irgend zu verschieben. Sind doch Manche schon der Ansicht, daß Hannover, wenn es früher rascher und entschiedener gehandelt hätte, in Betreff der Eisenbahn-Verhältnisse, eine günstigere Stellung zu seinen Nachbarn gewonnen haben würde. Wie viel größer ist jetzt die mit jedem Aufschube verbundene Gefahr, da namentlich im Süden von allen Seiten nach dem vorhandenen Gute in unserm Lande gegriffen wird. Die Bahn von Carlshafen nach Cassel, die Friedr. Wilh. Nordbahn, die thüringsche Bahn, die Bahn von Hamburg nach Magdeburg, die Bahn von Cöln nach Minden, werden insgesammt früher fertig sein, wie die Südbahn. Dem Lande geht mithin mindestens für längere Zeit ein wichtiger Theil seines Verkehrs verloren, und wenn auch nicht zu be-

zweifeln ist, daß die Südbahn ihn wieder erringen werde, so ist dies doch je länger, je schwieriger! Wie leicht aber — und das ist noch viel wichtiger — können neue noch gefährlichere Concurrenz-Bahnen entstehen, und wie können sie dann die Gründung eines Eisenbahn-Unternehmens in unserm Lande erschweren? wer kann dafür stehen, daß der Zinsfuß nicht steigt? wie können sich damit die Opfer vermehren, welche die jetzt unndthig verschobene, und später doch unvermeidliche Ausführung der Südbahn dem ganzen Lande auferlegen würde? wer ist sicher, daß nicht Kriegsgefahren den Frieden stören? ohne ihn ist es aber unmöglich, Eisenbahnen, diese schönste Frucht des Friedens, in's Leben zu rufen! Die mit jeder Zögerung verbundene Gefahr ist wirklich ganz unberechenbar groß! Ist es wichtig, daß die Südbahn in möglichst kurzer Zeit vollendet werde, so ist doch unter den jetzigen Umständen, noch wichtiger, daß nur erst der Beschluß gefaßt werde, sie auszuführen zu lassen. Ist ein solcher Beschluß fest gefaßt, so wird den Nachbarn schon damit die Lust benommen werden, uns gefährlich werdende Bahnen zu bauen. Nicht Jahre entscheiden hier, nein schon Monate, ja wer weiß Wochen und Tage! und wer möchte an der ungeheuren Verantwortlichkeit Theil nehmen, dem Lande allein durch einen Verzug vielleicht unabsehbares Unglück bereitet zu haben!

### Berichtigung.

S. 10. S. 13 v. u. statt „über 22 Meilen länger“ lies „20,43 Meilen länger“.

## Anlage I.

### Uebersicht der Entfernungen auf den Eisenbahnen:

#### a) von Harburg—Cassel (über Hildesheim):

|              |               |
|--------------|---------------|
| Harburg      |               |
| .....        | 5,3 Meilen    |
| Lüneburg     |               |
| .....        | 12,0          |
| Celle        |               |
| .....        | 3,97          |
| Lehrte       |               |
| .....        | 3,35          |
| Hildesheim   |               |
| .....        | 1,67          |
| Burgstemmen  |               |
| .....        | 17,44         |
| Kurb. Grenze |               |
| .....        | 2,13          |
| Cassel       |               |
| .....        | 45,68 Meilen. |

#### b) von Hamburg—Cassel (über Magdeburg u. Halle):

|             |               |
|-------------|---------------|
| Hamburg     |               |
| .....       | 2,17 Meilen   |
| Bergedorf   |               |
| .....       | 18,5          |
| Wittenberge |               |
| .....       | 12,0          |
| Magdeburg   |               |
| .....       | 11,5          |
| Halle       |               |
| .....       | 6,25          |
| Raumburg    |               |
| .....       | 5,5           |
| Weimar      |               |
| .....       | 3,0           |
| Erfurt      |               |
| .....       | 3,5           |
| Gotha       |               |
| .....       | 3,5           |
| Eisenach    |               |
| .....       | 2,5           |
| Gerstungen  |               |
| .....       | 10,0          |
| Cassel      |               |
| .....       | 78,42 Meilen. |

c) von **Bremen** — **Cassel** (über Hannover):

|              |               |
|--------------|---------------|
| Bremen       |               |
| .....        | 16,5 Meilen   |
| Hannover     |               |
| .....        | 20,84         |
| Kurb. Grenze |               |
| .....        | 2,13          |
| Cassel       |               |
|              | <hr/>         |
|              | 39,47 Meilen. |

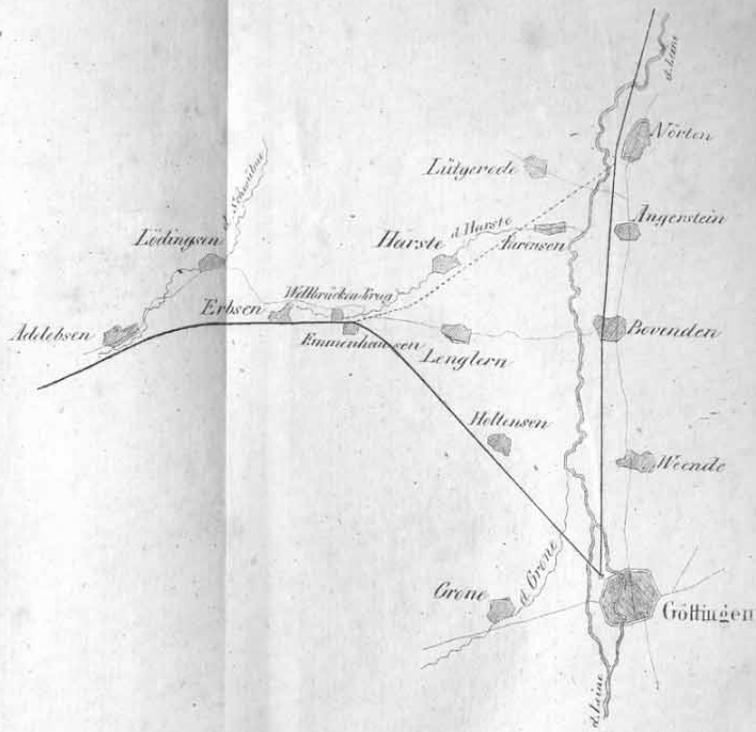
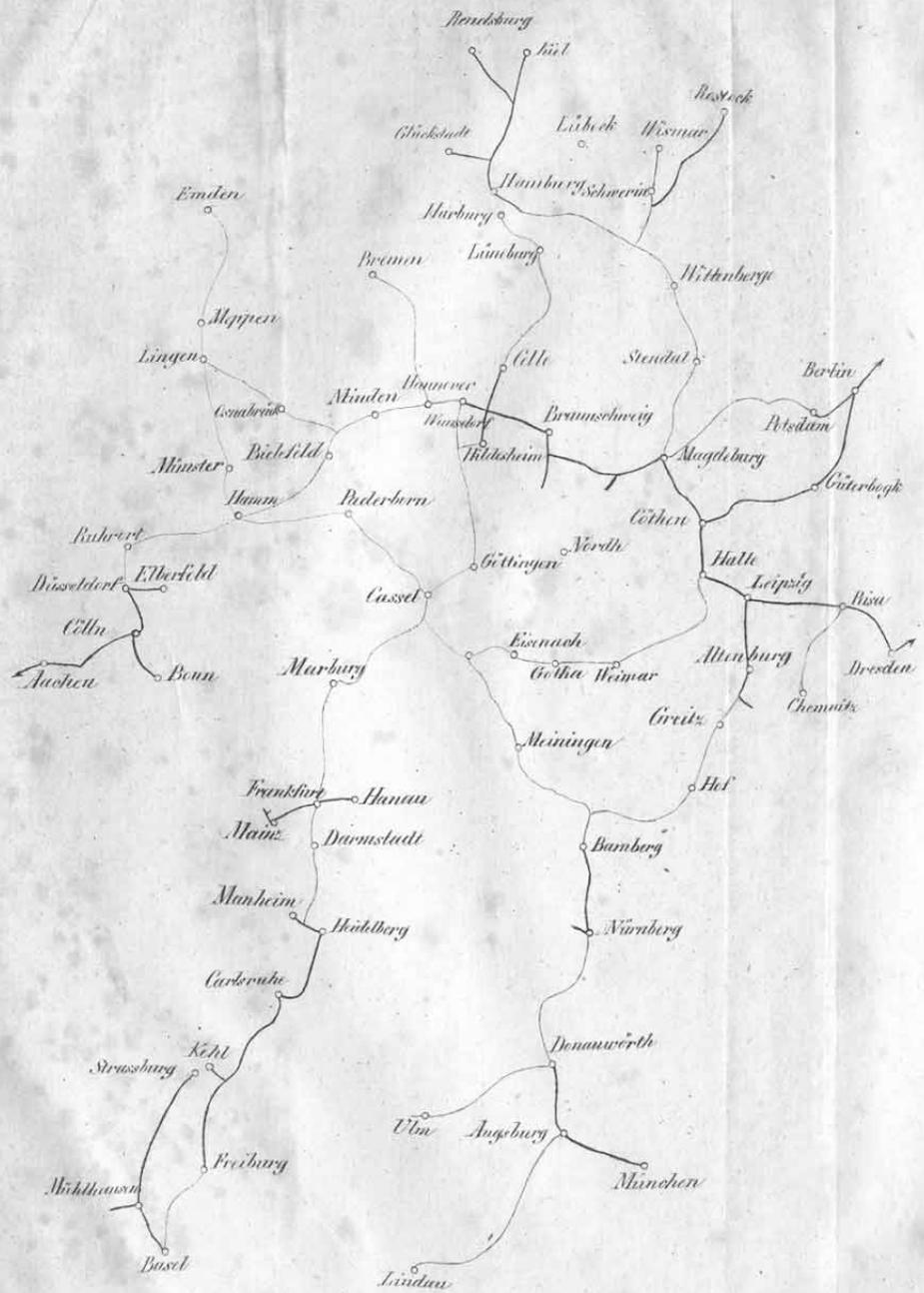
d) von **Bremen** — **Cassel** (über Minden):

|           |              |
|-----------|--------------|
| Bremen    |              |
| .....     | 13,5         |
| Bunstorf  |              |
| .....     | 6,0          |
| Minden    |              |
| .....     | 5,8          |
| Bielefeld |              |
| .....     | 11,5         |
| Hamm      |              |
| .....     | 5,5          |
| Lippstadt |              |
| .....     | 17,6         |
| Cassel    |              |
|           | <hr/>        |
|           | 59,9 Meilen. |

Unterschiede:

$$b - a = 32,74 \text{ Meilen}$$

$$d - c = 20,43 \quad \text{»}$$



— vollendete Bahnen  
 — Bahnen welche im Bau begriffen sind, oder deren Ausführung gewisheit ist.