

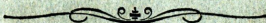
Lib A-5626 10008  
Part 1

Bur

# Eisenbahnfrage.

---

Sonderabdruck  
aus der Balt. Wochenschrift für Landwirthschaft, Gewerbefleiß und Handel,  
Jahrgang 1865. Nr. 11—15.



Gedruckt bei Geinr. Laakmann in Dorpat.

Est. A

Est. A-5626  
A. eur. 1

Tartu Riikliku Ülikooli  
Raamatukogu  
~~200.010~~

Bibliotheca  
Universitatis  
Tartuensis  
1942: 3939

36351

I.

Die Nord. Post bringt in ihrer Nr. 13 von diesem Jahre detaillirte Mittheilungen über die bisherigen Ergebnisse der Nicolai-Eisenbahn (St. Petersburg-Moscau), welchen wir auszugsweise folgende höchst interessante und belehrende Nachrichten entnehmen.

Die Hauptbahn hat mit ihren, dem Betriebe übergebenen Zweigbahnen eine Gesamtlänge von 617,42 Werst, wovon 604 Werst zweispurig. Das auf dieselbe verwandte Baukapital beträgt 74,467,180 Rbl. oder 121,851 Rubel pr. Werst. Das in dieser Summe mit enthaltene Betriebs-Material hat 7,207,994 Rubel gekostet. An Transportmitteln waren vorhanden:

- 181 Lokomotiven, oder pr. Bahn-Werst 0,29
- 2608 Güterwagen " " " 4,56
- 165 Personenwagen " " " 0,27
- 8 Bagagewagen
- und 6 Postwagen

In den 10 ersten Jahren nach der Eröffnung der Bahn, d. h. vom 1. Nov. 1851 bis zum 1. Nov. 1861, hat die Brutto-Einnahme nur einen Ueberschuß von 10 % über die Ausgaben ergeben; in den 7 Jahren vom 1. Januar 1857 bis 1. Januar 1864 aber hat die durchschnittliche Einnahme 14,018 Rbl. pr. Werst, und die durchschnittliche Ausgabe, einschließlich der neuen Arbeiten und Hauptreparaturen, 9001 Rbl. pr. Werst, (oder 64,2 %

der Brutto-Einnahme), der reine Ueberschuß mithin 5017 R. pr. Werst (oder 35,8 %) betragen. Seit dem Jahre 1857 hat bei der Einnahme eine Vermehrung von 19 %, oder von jährlich 2,7 % und bei den Ausgaben eine Verminderung von 21,4 % oder von jährlich 3 % im Durchschnitt stattgefunden. Das Jahr 1863, für sich allein betrachtet, hat ein noch ungleich günstigeres Resultat ergeben.

Die Einnahmen in demselben betragen nämlich:

a) für den Transport von Waaren . . . . .	5,196,282 R.
b) für den Transport von Passagieren und Passagiereffecten . . . . .	4,054,609 R.
c) für Verschiedenes . . . . .	431,348 "
	<hr/>
	zusammen 9,682,239 R.

Die Ausgaben hingegen:

a) für die Remonte der Bahn	1,139,161 R.
b) für den Bahn-Betrieb .	2,374,470 "
c) für allgemeine Unkosten	294,867 "

zusammen 3,808,498 "

und mithin der reine Ueberschuß 5,873,741 R. oder 55,45 % der Brutto-Einnahme und 9513 Rbl. pr. Bahnwerst.

Diese reine Einnahme ergiebt pr. Tag und pr. Bahnwerst durchschnittlich 26 Rbl. 6 Cop. und für jede von den Lokomotiven durchlaufene Werst 1 Rbl. 53 Cop. Die Lokomotiven haben im Ganzen 3,824,093 Werst durchlaufen, oder jede Lokomotive durchschnittlich 21,127 Werste, und es ist mithin die Bahn 6193 Mal im Laufe des Jahres von den Lokomotiven in ihrer ganzen Länge befahren worden.

Das Anlagekapital hat i. J.	1857	4,6 %
	1858	3,30 %
	1859	4,4 %
	1860	3,77 %
	1861	4,65 %

1862 5,60 %  
und 1863 7,89 % Renten getragen.

Da die Betriebskosten

in Preußen . . . . .	51,2 %
in Oesterreich . . . . .	49,6 %
in Deutschland . . . . .	50,9 %
in Belgien . . . . .	55,8 %
in Frankreich . . . . .	42,9 %

durchschnittlich betragen, bei der Nicolaibahn aber mit 44,55 % im Jahre 1863 bestritten worden sind, so ergibt sich, daß letztere, ungeachtet ihrer ungünstigen klimatischen Verhältnisse in ökonomischer Beziehung jetzt eine der ersten Stellen unter den europäischen Eisenbahnen einnimmt. 1863 hat die Zahl der beförderten Passagiere im Ganzen 1,494,326 und die Zahl der beförderten Güter 29,972,062 Pud betragen. Jeder Passagier ist durchschnittlich 266,69 Werst und jedes Pud Waare durchschnittlich 402,24 Werst befördert worden, was auf die ganze Länge der Bahn berechnet 645,926 Passagiere und 19,539,647 Pud Waaren ausmacht. Die Passagierfracht hat betragen durchschnittlich  $9\frac{1}{100}$  Cop. pr. Werst, die Güterfracht hat betragen durchschnittlich  $\frac{1}{24}$  Cop. pr. Werst und pr. Pud.

Es ist in den Mittheilungen nicht angegeben, wie sich die Zahl der Passagiere auf die verschiedenen Wagenklassen vertheilt hat; aus der eingeflossenen Passagierfracht aber, die nicht voll 1 Cop. pr. Werst beträgt, ist abzunehmen, daß die bei Weitem überwiegende Mehrzahl der Reisenden die letzte und wohlfeilste Wagenklasse benutzt, d. h. also daß diese Mehrzahl der Reisenden den untern Ständen angehört hat, ein Moment, welches eine große Beweglichkeit gerade der ländlichen Bevölkerung und ihrer Neigung sich der Eisenbahnen zu bedienen, andeutet und bei Veranschlagungen des Personenverkehrs für andere Bahnprojecte wohl in's Auge gefaßt zu werden verdient.

Die Einnahme vertheilt sich nach pCt. wie folgt:

a) Gütertransport . . .	57,09 %
b) Personentransport . . .	37,88 %
c) Verschiedenes . . .	5, 3 %
	<hr/> 100

Wir erlauben uns an diese Ergebnisse der Nicolaibahn, welche eine mathematische und somit alle theoretischen Streitfragen über die Rentabilität von Eisenbahnen in Rußland unwiderleglich entscheidende Beweiskraft haben, folgende allgemeine Betrachtungen zu knüpfen.

Die Nicolaibahn hat in den 6 ersten Jahren nach ihrer Eröffnung fast den ganzen Betrag ihrer Einnahmen zur Deckung ihrer Betriebskosten verbraucht. Es mag dahin gestellt bleiben, ob dieses Resultat ein unabweisliches gewesen ist, oder ob nicht vielmehr, bei ökonomischerem Bau und bei Anwendung derselben ökonomischen Grundsätze, die in den letzten Jahren so höchst erfreuliche Resultate geliefert haben, auch schon früher bessere Resultate zu erzielen gewesen wären. Für die Eisenbahnstatistik genügt es zu wissen, daß diese Bahn im 7. Jahre ihres Bestehens (1857) bereits 4,06 %, im 11. Jahre 4,65 %, im 12. Jahre 5,60 % und im 13. Jahre (1863) 7,89 % an reinen Revenüen getragen hat. — Augenscheinlich aber ist sie damit noch nicht auf dem Culminationspunkt ihrer Rentabilität angelangt, da ihre Einnahmen ohne Zweifel noch bedeutend steigen werden, sobald das russische Eisenbahnnetz, von welchem die Nicolaibahn bis jetzt nur die Basis gewesen, zur Wahrheit geworden sein und seine Maschen über das ganze Land geworfen haben wird. Ein Erfahrungssatz, der durch die Geschichte der Eisenbahnen des Auslandes überall seine Bestätigung gefunden hat.

Jedenfalls aber liegt schon in dem gegenwärtigen Rentenertrage der Nicolaibahn eine große Beruhigung für die Zukunft aller russischen Eisenbahnen und die beherzigungswerthe Lehre, daß alle Bedenken über die Rentabilität von Eisenbahnen zu den leeren Schreckbildern gehören, welche

leider der uns so dringend nöthigen raschen Vermehrung der Bahnlinien hemmend entgentreten.

Wo ein gut gelegener Hafen ist und ein productenreiches Hinterland, wo sich ein an Naturschätzen reiches oder für eine besondere Industrie geeignetes Binnenland befindet, das, von den Verkehrswegen abgeschnitten, seine Schätze nicht zu verwerthen, seine latenten Kräfte nicht zu entwickeln vermag, dahin gehört unbedingt eine Eisenbahn; da ist es unnützer, aber kostbarer und unwiderbringlicher Zeitverlust, sich bei der Rentabilitätsfrage aufzuhalten und, anstatt frisch an's Werk zu gehen, ängstlich abzuwägen ob die zu erwartende Transportbewegung wohl auch die Kosten decken werde.

Wir sehen, daß die Nicolaibahn schon jetzt dahin gelangt ist, ihr Anlagekapital mit 7,89 % zu verzinzen. Es ist aber kein Grund vorhanden, anderen gutgelegenen russischen Bahnen eine gleiche Ausbildungsfähigkeit abzusprechen. Daß die Linie Petersburg-Moscau eine vorzugsweise günstige sei und daß nicht alle russischen Bahnen auf eine gleich starke Frequenz zu rechnen haben, liegt zwar auf der Hand, es darf aber nicht außer Acht gelassen werden, daß die Nicolaibahn diesen hohen Zinsenertrag erreicht hat, ungeachtet dessen, daß sie zu einem sehr hohen Preise (121,851 R. pr. Werst) erbaut worden ist.

Wäre sie z. B. für 60<sub>m</sub> Rbl. pr. Werst erbaut worden, so würde ihr Reinertrag jetzt nicht 7,89, sondern 15 % des Anlagekapitals betragen. Daraus folgt, daß eine für 60<sub>m</sub> Rbl. pr. Werst erbaute Eisenbahn, um 5 % Renten zu tragen, nur  $\frac{1}{3}$  der reinen Einnahmen der Nicolai-Bahn bedürfen würde. Diese Bahn hat jetzt den erfreulichen Beweis geliefert, daß sie ihre Betriebs- und Remonte-Ausgaben mit 44,55 % der Brutto-Einnahme zu decken vermag. Daraus darf gefolgert werden, daß auch andre Eisenbahnen, selbst bei geringerer Frequenz ähnliche Erfolge zu erzielen im Stande seien und mindestens dem allgemeinen

Erfahrungssache, daß etwa 50 % der Brutto-Einnahme für die Ausgaben aufgehen, entsprechen werden. Damit dürfte denn auch bewiesen sein, daß eine für etwa 60<sub>m</sub> Rbl. pr. Werst erbaute Eisenbahn schon bei einer Transportmasse von 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—7 Millionen Pud Waaren und 215<sub>m</sub> Passagieren 3. Klasse, auf einen Reinertrag von 5 % Renten rechnen dürfe. Wir haben aber manche, in das Eisenbahnnetz bis jetzt noch nicht aufgenommene Verkehrslinien, auf welchen das Vorhandensein einer solchen Bewegung, sich a priori beweisen läßt, wobei man aber nicht vergessen darf, daß durch die Eisenbahnen nicht blos die schon vorhandenen Industrien gestärkt, sondern auch ganz neue in's Leben gerufen werden. Es kann ferner nicht in Zweifel gezogen werden, daß für die Mehrzahl der noch zu erbauenden Bahnen 60<sub>m</sub> Rbl. pr. Werst ein vollkommen genügender Anschlag sein wird, ja daß einspurige Bahnen (und diese werden überall da, wo nicht ein großartiger Verkehr in Aussicht stehet, hinreichend sein) auch jetzt noch, trotz der ungünstigen Coursverhältnisse, da wo nicht wesentliche Terrainschwierigkeiten zu bestiegen sein werden, selbst für 40<sub>m</sub> bis 45<sub>m</sub> Rbl. pr. Werst zu erbauen sein werden.

6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> bis 7 Millionen Pud Waaren repräsentiren etwa 60,000 Schiffslasten Getraide, Leinsamen, Salz, Kohlen, Holz 2c. 2c. Fügen wir für die etwa fehlenden 200<sub>m</sub> Passagiere noch 4 Millionen Pud Waaren, oder etwa 30,000 Schiffslasten hinzu, so ergäbe das zusammen etwa 90<sub>m</sub> Schiffslasten, und angenommen, daß davon <sup>1</sup>/<sub>3</sub> auf die Einfuhr und <sup>2</sup>/<sub>3</sub> auf die Ausfuhr fallen, so würde dazu eine Schiffsfahrtsbewegung von 60<sub>m</sub> Schiffslasten gehören, oder 600 Schiffe à 100 Last. — Das aber ist eine sehr mäßige Frequenz für einen Eisenbahnhafen.

Königsberg zählte im Jahre 1863 1800 Schiffe von 108,000 Schiffslasten Größe und ist zu dieser seiner gegenwärtigen Bedeutung nur durch seine Eisenbahnverbindungen mit Rußland emporgewachsen. Es ergibt sich ferner aus den

Ergebnissen der Nicolai-Bahn, daß der Gütertransport 57,09 % und der Personentransport 37,88 % zu den Einnahmen beigetragen und die Bahn bei dieser Einnahme 7,89 % Renten getragen hat. Daraus folgt, daß, wie bei fast allen ausländischen Bahnen, auch bei der Nicolai-Bahn der Waarentransport das Hauptfundament ihrer Rentabilität geworden ist, und daß sie auch ohne allen Personentransport noch  $4\frac{1}{2}$  % Renten getragen haben würde. Wer wäre wohl so kühn gewesen, dieser Bahn bei ihrer Erbauung einen solchen Erfolg vorauszusagen? Dadurch wird die von manchen Theoretikern noch festgehaltene Meinung, daß eine Eisenbahn ohne einen bedeutenden Personenverkehr nicht bestehen könne, aufs Schlagendste widerlegt und der Beweis geführt, daß auch Bahnen mit ausschließlichem Waarentransport rentiren können. Es gibt aber keine Eisenbahn und kann auch in den Ländern mit dünner Bevölkerung keine Eisenbahn gebaut werden, die nicht einen theilweisen Personenverkehr hätte, einmal, weil eine Waarenbewegung nicht denkbar ist ohne eine gleichzeitige Bewegung der Verkehrtreibenden und zweitens, weil es kein wohlfeileres Bewegungsmittel giebt, als die Eisenbahnen, so daß selbst der ärmste Tagelöhner es vortheilhafter finden wird, für 1 Cop. pr. Werst in wenigen Stunden sein Reiseziel zu erreichen, als auf tagelangen Fußmärschen seine Kräfte zu erschöpfen, seine Fußbekleidung abzunutzen und mehr zu verzehren, als die Eisenbahnfahrt kostet. Ueberdem ist es eine alte Erfahrung, daß mit den bequemen und wohlfeilen Reisegelegenheiten die Reisenden gleichsam aus der Erde wachsen und darum darf auch jede Eisenbahn mit Sicherheit darauf rechnen, nicht ohne diejenige Anzahl von Passagieren zu bleiben, welche der Bevölkerung des von der Eisenbahn durchschnittenen Landes entspricht.

Uebrigens bedarf auch die Meinung, daß der Personentransport für die Einnahme der Bahn bedeutend vortheilhafter sei als der Waarentransport, einer Berichtigung.

Allerdings bringt ein Passagier so viel ein als 24 Pud Waaren, während doch der corpulenteste Reisende mit seiner Bagage nur zwischen 4 und 5 Pud wiegt. Es hat aber die Eisenbahn nicht bloß das Gewicht der Passagiere und Güter zu transportiren, sondern auch das Eigengewicht der Transportwagen, welches bei Passagierwagen verhältnißmäßig um Vieles größer ist, als bei den Güterwagen. Dazu kommt dann noch die größere Kostspieligkeit der Passagierwagen, die größere Schnelligkeit und die durch diese bedingte größere Kostspieligkeit der Passagierzüge und die stärkere Abnutzung des Betriebmaterials und der Schienen, und durch alles dieses wird der große Unterschied zwischen den Transportpreisen, wenn auch nicht ganz, so doch zum großen Theile ausgeglichen. Endlich giebt uns noch die Nicolai-Eisenbahn die wichtige Lehre, daß sie bei einem Transportpreise von  $\frac{1}{24}$  Cop. pr. Pud und pr. Werst für ihr Bau-Kapital von  $122\frac{1}{m}$  Rbl. pr. Werst, fast 8 % Renten gemacht hat. Wie wir bereits oben bemerkt haben, würde dieser Reinertrag sich bei einer für  $60\frac{1}{m}$  Rbl. pr. Werst erbauten Bahn auf 15 % berechnen. Darin liegt hinwiederum ein Beweis, daß die Fahr tarife um ein Bedeutendes ermäßigt werden können. Eine solche Ermäßigung sollte aber auf gesetzlichem Wege für alle Eisenbahnen verfügt werden, sobald sie über 6 % Renten tragen. Eine Eisenbahn sollte niemals eine speculative Kapital-Anlage sein, sondern stets und überall als ein dem öffentlichen Wohl gewidmetes gemeinnütziges Institut betrachtet werden, welches keine größere Abgabe erheben darf, als zur Verzinsung und Tilgung des aufgewandten Baukapitals erforderlich ist, besonders bei solchen Bahnen, die durch eine Staatsgarantie vor jeder nachtheiligen Chance sicher gestellt worden sind.

Nach den bei der Nicolai-Bahn gemachten Erfahrungen, will es als möglich erscheinen, den Frachttarif für Waaren 2. und 3. Klasse auf  $\frac{1}{50}$  Cop. pr. Werst und pr.

Pud oder auf 2 Cop. pr. Pud auf 100 Werst Entfernung zu ermäßigen, während der erhobene Preis von  $\frac{1}{24}$  Cop. etwa 4 Cop. pr. Pud auf 100 Werst ausmacht. Zu diesem letzteren Preise hätte z. B. ein Tschetwert Getraide von 9 Pud auf 100 Werst Entfernung 36 Cop. Fracht zu zahlen, was freilich bedeutend weniger ist, als die Kosten des gewöhnlichen Landtransports, die man selbst im Winter nicht unter 1 Cop. pr. Pud und pr. Meile oder  $\frac{1}{7}$  Cop. pr. Werst veranschlagen darf, immer aber ist er doch zu hoch, um einen Transport von Waaren geringen Werths auf weite Entfernungen zu gestatten. Den Eisenbahnen aber ist es nicht nur Pflicht, dem Waarentransporte jede mögliche Erleichterung zu gewähren, sondern es liegt auch in ihrem eignen Interesse, die Transportmassen durch möglichst niedrige Frachttarife an sich zu ziehen; — denn je mehr eine Eisenbahn zu transportiren hat, desto billiger kann sie transportiren, da die Verzinsung des Baukapitals und die allgemeinen Verwaltungskosten dieselben bleiben, ob sie nun viel oder wenig zu transportiren hat, und es kann also nur darauf ankommen, den Frachttarif derartig festzustellen, daß die eignen Transportkosten, mit einem angemessenen Zuschlag für die Remonte des Betriebmaterials und der Bahn nebst dem erforderlichen Zinsenertrage gedeckt werden, was bei der Nicolai-Bahn z. B. nach den gegebenen Auseinandersetzungen, bei einem Frachtsatze von  $\frac{1}{50}$  Cop. pr. Pud und pr. Werst der Fall wäre.



## II.

Unter den zahlreichen großartigen Erfindungen der neueren Zeit, die mit gigantischer Kraft in ihrer Sphäre alle vor ihnen dagewesene Zustände von Grund aus umgestaltet haben, stehen die Eisenbahnen in erster Linie. Wer sich ihre von dem Dampfroß besflügelten Räder nicht dienstbar

macht, über den gehen sie unerbittlich hinweg, den zermalmen sie.

Noch bis in das dritte Jahrzehend unseres Jahrhunderts waren Flüsse, Kanäle, Landstraßen und Chausséen, selbst in den in Industrie, Kunst und Wissenschaft am weitesten vorgeschrittenen Ländern die einzigen mehr oder weniger ausgebildeten Behikel des innern Transportverkehrs. Noch in den dreißiger Jahren galt die auf macadamisirter Straße dahinrollende Schnellpost für das non plus ultra des Fortschritts. Da kamen die Eisenbahnen und Dampf-locomotive!

Wie Macadam das Ei des Columbus fand, als er lehrte, daß man die Pflastersteine zerschlagen müsse, um eine ebene und compacte Steindecke herzustellen, und dadurch zum Schöpfer der Chausséen wurde, so wurde auch, nachdem die Dampfmaschine erfunden war und auf die Fortbewegung von Schiffen mit Erfolg Anwendung gefunden hatte, der geniale Gedanke geboren, die Dampfmaschine selbst beweglich zu machen und zur Fortbewegung von Lasten auf festem Boden zu verwenden. Anfangs zwar mehr angestaunt als begriffen, fehlte es der neuen Erfindung lange Zeit, wie jeder, auch der besten Neuerung, nicht an Gegnern. Sogar unter den aufgeklärtesten Staatsmännern gab es nicht wenige, welche die Eisenbahnen für eine kostspielige Modethorheit erklärten, welche die vorhandenen Capitalien verschlingen und die Volkswohlfahrt untergraben würde. Spuht doch der Einwand, daß Eisenbahnen nur für den Personenverkehr und als Verbindungsglied zwischen zwei großen volkreichen Städten geeignet seien, noch heute in manchen Köpfen.

Aber siegreich haben die Eisenbahnen alle ihre Gegner aus dem Felde geschlagen, alle Zweifel, Befürchtungen, Bedenken gründlich widerlegt und auch die kühnsten Erwartungen übertroffen. Tausende von Millionen sind in Europa in dem Zeitraume weniger Jahrzehende auf Eisenbahnen verwandt worden und diese colossalen Ausgaben

haben die Länder nicht arm, sondern reich gemacht. Ueberall ist durch sie eine Vermehrung des Nationalkapitals hervor gebracht, nicht bloß weil sie selbst als gut rentirende Unternehmungen Vortheil brachten, sondern hauptsächlich weil durch ihre Vermittelung Handel und Gewerbe einen nie geahnten Aufschwung nahmen, alle im Grundbesitz und in industriellen Unternehmungen angelegten Kapitalien auf das Doppelte und Dreifache stiegen, Industrien erweckt wurden, die bis dahin nicht vorhanden gewesen waren, und Schätze die bis dahin todt oder gebunden im Schooß der Erde begraben gelegen hatten, in's Leben riefen und frei machten. Und überall und ohne alle Ausnahmen hat die Praxis den Beweis geliefert, daß nicht der Personenverkehr, sondern der Waarentransport die Hauptquelle der Einnahmen für die Eisenbahnen bildet. Eine Vergleichung dessen, was die Handelsumsätze der mit Eisenbahnen gesegneten Länder vor ihrer Einführung waren und was sie jetzt sind, wird geeignet sein, auch dem Blindgeborenen den Glauben an die Eisenbahnen in die Hand zu geben.

Als Großbritannien im Jahre 1825 Eisenbahnen zu bauen anfing, betrug sein auswärtiger Handel etwa 88 Mill. £ Sterl. (35 Mill. Einfuhr und 53 Mill. Ausfuhr).

Im Jahre 1831 war die Einfuhr schon auf  
50 Mill. £ Sterl.

und die Ausfuhr schon auf 71 Mill. £ Sterl.

zusammen auf 121 Mill. £ Sterl.

gestiegen.

Im Jahre 1842 hingegen betrug die Einfuhr  
65 Mill. £ Sterl.

und die Ausfuhr 114 Mill. £ Sterl.

zusammen 179 Mill. £ Sterl.

und im Jahre 1863 betrug die Einfuhr

172 Mill. £ Sterl.

und die Ausfuhr 313 Mill. £ Sterl.

zusammen 485 Mill. £ Sterl.

oder etwa 3400 Millionen Rubel.

Der auswärtige Handel Großbritanniens ist mithin in den letzten 40 Jahren, seit der Eröffnung von Eisenbahnen, fast auf das 6fache gestiegen und betrug im J. 1863, bei nicht voll 30 Millionen Einwohnern, 113 Rubel auf den Kopf der Bevölkerung.

Preußen zögerte lange, ehe es zum Eisenbahnbau überging, weil Staatsmänner von anerkannter Einsicht, wie z. B. Rother und Nagler, gegen dieselben eingenommen waren. Auch hatte es bei seinen vergleichungsweise vortrefflichen Communicationswegen (1300 Meilen Wasserstraßen und 2800 Meilen Chaussées) zu dieser Zögerung wohl einigen Grund. Erst im Jahre 1838 wurde die erste 3½ Meilen lange preussische Eisenbahn (Berlin = Potsdam) eröffnet, bei deren Einweihung der damalige Kronprinz, nachherige König Friedrich Wilhelm IV., die geschichtlich gewordenen denkwürdigen Worte sprach: „diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf.“ Von diesem ersten Versuche an entschied sich Preußen energisch für den Eisenbahnbau und holte das Versäumte rasch ein, indem es bis zum Jahre 1863 (im Laufe von 25 Jahren) 842 Meilen Eisenbahnen (auf 5000 □-Meilen, also 1 Meile Eisenbahn auf 6 □-Meilen) baute und darauf 419 Mill. Thaler verwandte. Auch die übrigen Zollvereinsstaaten blieben nicht zurück, so daß der Zollverein jetzt auf 9000 □-Meilen an 1500 Meilen Eisenbahnen besitzt, für welche er mehr als 700 Millionen Thaler verwandt hat.

Welche Folgen aber hatte für Preußen dieser energische Entschluß? Preußen hatte im Jahre 1838, in runden Zahlen angegeben:

eine Schifffahrtsbewegung von	5000 Schiffen von	740,000 Tonnen,
einen auswärtigen Handel von	152 Millionen Thaler,	
Einfuhr	71 Mill.,	
Ausfuhr	81 Mill.,	

und ein Staatsbudget von 52 Mill. Einnahme;  
im Jahre 1863 hingegen  
eine Schifffahrtsbewegung von 12,337 Schiffen von  
1,870,000 Tonnen,  
einen auswärtigen Handel von 456 Millionen Thaler  
und ein Staatsbudget von 137 Millionen Thaler.

Die preußische Handelsflotte, welche im Jahre 1838 605 Seeschiffe von zusammen 148,400 Tonnen zählte, hat sich auf 1649 Seeschiffe von zusammen 374,260 Tonnen vergrößert.

Die Bergbauproduction, welche vor der Eisenbahnperiode etwa 9 Mill. Thaler jährlich betrug, ergiebt jetzt einen Werth von über 30 Millionen Thaler. Der Ackerbau hat einen staunenswerthen Aufschwung genommen. Die preußische Fabrikindustrie hat sich der englischen fast ebenbürtig an die Seite gestellt und arbeitet u. A. mit 5000 Dampfmaschinen von 200,000 Pferdekraft.

Die Hauptstadt Berlin, welche 1838 250,000 Einwohner zählte und kaum etwas mehr war als eine Residenz-, Universitäts- und Garnisonstadt, zählt jetzt 550,000 Einwohner und hat sich zur Metropole des deutschen Handels und der Fabrikindustrie emporgehoben, deren Häfen und Vorstädte Hamburg an der Nordsee und Stettin an der Ostsee sind.

Stettin, welches 1838 1200 Schiffe zählte, hat deren jetzt 3000.

Danzig hatte 1838 1100, jetzt 2600 Schiffe,

Königsberg hatte 1838 780, jetzt 2100 Schiffe.

Nicht weniger hat auch Oesterreich sich in den letzten 30 Jahren industriell entwickelt. Obgleich mit 1075 Meilen schiffbarer Wasserstraßen ausgestattet, wandte es sich doch schon früher als Preußen den Eisenbahnen zu (1827 Linz-Budweis) und hat gegenwärtig an 800 Meilen derselben auf 11,000 □ Meilen (also 1 Meile Eisenbahn auf 14 □ Meilen).

Die Waarenbewegung auf diesen Eisenbahnen beträgt gegenwärtig bereits das enorme Quantum von 200 Millionen Centnern oder etwa 600 Mill. Pud und ins Besondere eröffnet das österreichische Eisenbahnnetz dem productreichen Ungarn Verbindungen von ungeahnter Tragweite. Triest, ein Hafennort ohne innere Wassercommunicationen, ist jetzt der dritte Seehandelsplatz am mittelländischen Meere, indem nur Constantinopel und Marseille ihn an Bedeutung übertreffen. Triest hat gegenwärtig bereits eine Schifffahrtsbewegung von 800,000 Tonnen und einen auswärtigen Handel von 190 Millionen Gulden. Unter seinen Ausfuhrartikeln finden wir namentlich 1,500,000 Hectolitres (= 750,000 Tschetwert) Weizen und Mais verzeichnet.

Die Schifffahrtsbewegung aller österreichischen Häfen, welche im Jahre 1835 755,000 Tonnen betrug, ist auf 3,500,000 Tonnen, also auf das vierfache und der auswärtige Handel Oesterreichs von 186 Millionen auf 556 Millionen Gulden (240 Millionen Einfuhr und 316 Millionen Ausfuhr) gestiegen. Unter letzterer nahe an 10 Millionen Centner oder etwa  $3\frac{1}{2}$  Millionen Tschetwert Getraide und Mehl.

Der Aufschwung, den der Handel in den letzten 25 Jahren in allen europäischen Ländern genommen, ist zwar auch nicht ohne Einfluß auf Rußland geblieben, indessen hat letzteres doch keines Weges mit seinen Nachbarn und Concurrenten Schritt gehalten.

Im J. 1838 z. B. betrug die Schifffahrtsbewegung :

- a) in den russischen Ostseehäfen  
3,164 Schiffe von 248,617 Last
- b) in den Häfen des schwarzen und Asowschen Meeres  
1,999 Schiffe von 222,139 Last
- c) in sämtlichen Häfen des Reichs  
5,897 Schiffe von 525,316 Last

Im Jahre 1863 hingegen :

- a) in den Ostseehäfen

- 4,826 Schiffe von 430,807 Last  
 b) in den Häfen des schwarzen und Asowschen Meeres  
 3,786 Schiffe von 384,595 Last  
 c) in sämtlichen Häfen des Reichs  
 9,945 Schiffe von 898,255 Last

Der Gesamtumsatz des auswärtigen Handels des europäischen Rußlands betrug im Jahre 1838 (mit Ausschluß von Polen, welches damals noch nicht zum russischen Zollverbande gehörte):

Ausfuhr 81 Millionen Rbl. S.

Einfuhr 72 " " "

---

Zusammen 153 " " "

Im Jahre 1863 hingegen mit Einschluß von Polen:

Ausfuhr 134,7 Millionen Rbl. S.

Einfuhr 127,7 " " "

---

Zusammen 262,4 " " "

wovon auf die polnischen Zollämter 15 Millionen Ausfuhr und 20 $\frac{1}{2}$  Millionen Einfuhr fallen.

Es hat demnach die Zunahme betragen:

in der Schifffahrtsbewegung

der Ostseehäfen . . . . . 73 $\frac{1}{4}$  pr. Cent.

der Häfen des schwarzen u. Asowschen Meeres . . . . . 73 $\frac{1}{8}$  " "

des ganzen Reichs . . . . . 73 " "

im auswärtigen Handel, bei der Ausfuhr 48 und bei der Einfuhr 45 pr. Cent., während in demselben Zeitraume die Vermehrung betragen hat:

in Preußen, bei der Schifffahrtsbewegung 153 pr. Cent.

im auswärtigen Handel . 200 " "

in Oesterreich, bei der Schifffahrtsbewegung 364 " "

im auswärtigen Handel . 200 " "

Welchen tiefen und belehrenden Einblick gewähren diese Zahlen in das durch die Eisenbahnen bewirkte Wachstum des National- Wohlstandes, und mit diesem der Steuerkraft

der betreffenden Länder. Welche Mahnung liegt aber auch in ihnen für Rußland, den Fortschritten dieser Länder, die den innersten Lebensnerv unsers Handels — den Getraidehandel und die Ackerbauproduction so empfindlich berühren, mit aller unserer Kraft nachzustreben, den uns bereits abgewonnenen Vorrang zurückzuerobern.

Wenn Alles fortschreitet, ist Stehenbleiben Rückschritt. Ebenso wie in der gegenwärtigen Zeit ein mit Steinschloßflinten und alten Geschützen ausgerüstetes Heer, und eine Flotte von Segelschiffen, gegen ein mit Zündnadelgewehren und gezogenen Geschützen versehenes Heer und gegen eine Flotte von Dampf- und Panzerschiffen, unbedingt und trotz aller persönlichen Tapferkeit und Kriegstüchtigkeit den Kürzeren ziehen müßte, ebenso ist ein Land ohne Eisenbahnen nicht im Stande in Handel und Industrie mit andern besser ausgerüsteten Ländern zu concurriren. Es wäre thöricht zu glauben, daß das Althergebrachte, weil es so lange als gut gegolten hat, auch ohne Eisenbahnen Bestand haben könne. Es ist hier keine Wahl gegeben. Entweder Anschluß, rascher und energischer Anschluß an den allgemeinen Fortschritt oder Untergang! Diesen Karren, der die Welt durchrollt, wird keine Menschenhand mehr aufhalten! Daß aber Rußland, als ein großes Binnenland mit einer wenig ausgebildeten Meeresküste, vor allen andern Ländern der Eisenbahnen bedürfe, um seine großen Entfernungen abzukürzen und die Ungunst seines Klimas auszugleichen, bedarf keiner weiteren Erörterung. Wir glauben jedoch nicht unbemerkt lassen zu dürfen, daß unsere gesunkenen Baluta nicht weniger laut den Ruf: Eisenbahnen! Eisenbahnen ertönen lassen, da es kein anderes radicaleres Heilmittel für dieselben giebt, als Hebung unseres auswärtigen Handels. Schon wenn die Eisenbahnen das schnellste aller Transportmittel wären, so würden sie schon dadurch allein den Sieg über alle bisherigen Behikel des innern Verkehrs davon tragen und à tout prix in Rußland in ausgedehntestem

Maße eingeführt werden müssen. Sie sind aber auch zugleich das wohlfeilste aller Transportmittel. Für den Personenverkehr ist dies zunächst so unleugbar bewiesen, daß es kaum einer Erwähnung bedarf. Aber auch für den Waarentransport gilt ein Gleiches. Die Tarife unsrer eignen Bahnen liefern dafür den überzeugenden Beweis.

Die Nicolaibahn z. B. transportirt von St. Petersburg bis Moskau (604 Werst):

- a) Passagiere 3. Klasse mit dem Postzuge für 10 R.  
 " " " Passagierzuge 4 " 50 C.  
 also für resp.  $1\frac{2}{3}$  Cop. und  $\frac{3}{4}$  Cop. pr. Werst.
- b) Waaren der beiden letzten Klassen für resp. 20 & 15  
 Cop. pr. Pud auf 600 Werst,  
 also für resp.  $3\frac{1}{3}$  und  $2\frac{1}{2}$  Cop. auf 100 Werst,  
 oder  $\frac{1}{30}$  und  $\frac{1}{40}$  Cop. auf 1 Werst.

Welches gewöhnliche Fuhrwerk könnte mit solchen Preisen concurriren? Die Landfracht beträgt bei uns jetzt mindestens, selbst im Winter bei Schlittenbahn  $\frac{1}{7}$  Cop. pr. Pud und pr. Werst (10 Cop. pr. Berk. und pr. Meile), steigt aber auch bei schlechten Wegen auf  $\frac{1}{5}$  Cop. pr. Pud, ist mithin sechs bis achtmal theurer als die Eisenbahnfracht, und dabei braucht der Fuhrmann eben so viel Tage als die Eisenbahn Stunden.

Freilich waren unsere Gutsbesitzer gewohnt, so lange ihre Bauern zu Frohnarbeiten verpflichtet waren und die Hofesgefälle umsonst zur Hasenstadt verführen mußten, die Transportkosten für Nichts zu rechnen. Aber diese patriarchalischen Zustände gehören nunmehr zu den überwundenen Standpuncten. Auch hat unter allen Umständen jede Arbeit — möge sie nun freie oder Frohnarbeit sein — doch ihren Geldwerth und muß daher auch da in Anschlag gebracht werden, wo der Transport mit eignen Pferden und auf Jahreslohn stehenden Knechten ausgeführt wird. Angenommen eine mit 40 Pud beladene zweispännige Bauernfuhr,

bedürfe zu einer Fahrt von 100 Wersten, hin und zurück 4 Tage und soll täglich nur 90 Cop. kosten, so würde der Frachtlohn 3 Rbl. 60 Cop. oder 9 Cop. pr. Pud betragen. Es müßte aber eine schlecht eingerichtete Landwirthschaft sein, für die eine Fuhr, 2 Pferde und ein Mensch, weniger als 90 Cop. täglich werth wären. Kämen die Transportkosten auf diese letztere Weise auch um Vieles billiger als mit gemietheten Fuhrn zu stehen, so betrügen sie doch immer das Dreifache der Eisenbahnfracht. Es bleibt aber unter allen Umständen eine unverantwortliche Verschwendung, 3 Cop. für eine Arbeit zu zahlen, die mit Hülfe der Eisenbahn für 1 Cop. zu haben ist. Wollen wir uns die Bedeutung dieses Unterschiedes in Zahlen klar machen.

Wenn wir die Transportbewegung, welche jetzt pr. Aue und pr. Schlitten bewirkt wird, in einer Provinz von etwa 400 □ Meilen Größe (wie z. B. Kurland) nur auf 6 Mill. Pud annehmen, bei einer durchschnittlichen Entfernung von 100 Wersten, so würde eine Eisenbahn diesen Transport, zu durchschnittlich 3 Cop. pr. 100 Werst und pr. Pud (nach unsern jetzigen Tarifpreisen, die aber wohl noch einer Ermäßigung fähig sind) für 180,000 Rubel übernehmen, während derselbe durch Fuhrleute zu 15—18 Cop. pr. 100 Werst, auf 900,000 bis 1 Million Rubel und zu 9 Cop. durch eigne oder Bauernfuhrn auf 540,000 Rbl. zu stehen kommen wird. Die Ackerbauproduction einer solchen Provinz ist also, im Vergleich zu andern von Eisenbahnen durchzogenen Landstrichen mit einer Mehrausgabe von 360,000 bis 720,000 Rbl. jährlich belastet, d. h. mit einer Ausgabe von 12—24 % des auf etwa 3 Millionen Rbl. (50 Cop. pr. Pud) durchschnittlich angenommenen Werths der zu transportirenden Producte. Es wäre von den Producenten thöricht zu glauben, bei einer solchen Vergeudung an Geld, Kraft und Zeit mit den Eisenbahnländern noch concurriren, unter diesen Bedingungen nach wie vor fortbestehen zu können? Es ist das Bedeutsame solcher Umwandlungen, daß ihre

Folgen nicht nur plötzlich, sondern erst nach Jahren und Jahrzehnden bemerkbar hervortreten. Aber sie kommen sicher, wenn auch langsam und wenn sie dann hereinbrechen, so ist es zu spät um sich nach Hülfe umzusehen.

Ohne Eisenbahnen, was stehet uns unabweislich bevor? Ein allmähliges Verstecken unseres Handels! Gedrückte Kornpreise, um nur nothdürftig mit andern Ländern concurriren zu können, und eine sich immer mehr verschlechternde Valuta unsers Geldes. Schon jetzt steht letztere 25—30 % unter pari. Aller Besitz, ohne Ausnahme, möge er nun aus Grundbesitz, Kapitalien oder andern Einnahmen bestehen, ist dadurch um ebensoviel im Werthe gesunken, während die Ausgaben, da Geldentwerthung und Theuerung aller Lebensbedürfnisse identisch sind, sich in dem gleichen Maßstabe vermehren. Das ist eine Kalamität, deren Verluste sich nach Milliarden berechnen, in dem Haushalte des Staates sowohl, als der Privaten. In den Eisenbahnen aber liegt Hülfe! Wäre es denn da nicht eine weise Deconomie, alljährlich einige Millionen auf die Subventionirung von Eisenbahnen zu verwenden? Ist doch eine jede solche Subvention nichts als ein Vorschuß, den die Eisenbahnen nach wenigen Jahren mit Dank wieder abtragen. Die Bahnen in Preußen rentiren durchschnittlich mit  $6\frac{3}{4}$ , die in Oesterreich mit  $5\frac{3}{4}$  % und haben wir doch selbst schon eine Eisenbahn, die 8 % Renten trägt. Warum sollen denn nicht auch andre gute Bahnlinien ähnliche Aussichten haben? Aber wir haben ja Flüsse und Kanäle! die transportiren doch wohlfeiler als Eisenbahnen! so hören wir uns von manchen Seiten einwenden. Wir antworten darauf mit folgenden Betrachtungen, mit denen wir das Gegentheil zu beweisen glauben.

Von allen Transporten zu Wasser ist die Seefracht mit Segelschiffen unstreitig die wohlfeilste. Dennoch beträgt sie, selbst in den nordeuropäischen Gewässern, wo sie billiger ist als im Süden, wohl kaum jemals weniger als 1 Cop.

pr. Pud auf 100 Werst Entfernung (oder etwa 40 Fl. holl. pr. Last von 120 Pud für die Fahrt von einem Ostseehafen nach Holland oder England, einschließlich Asscuranz, Verladungs- und sonstige Kosten.)

Die Fracht auf Flüssen und Kanälen ist jedenfalls kostspieliger und wenn wir sie daher auf  $1\frac{1}{2}$  bis 2 Cop. pr. Pud auf 100 Werst Entfernung schätzen, so wird dies nicht zu hoch gegriffen sein. Auf der Weichsel betragen die Transportkosten von Warschau bis Danzig (300 Werst) 1 Rbl. bis 1 Rbl. 20 Cop. pr. Tschetwert Weizen von 10 Pud. Das wäre mithin 10—12 Cop. pr. Pud oder  $3\frac{1}{3}$  bis 4 Cop. pr. Pud auf 100 Werst Entfernung.

Auf dem Niemen kostet der Transport in verdeckten Segelfahrzeugen von Kowno oder Turburg bis Memel (200 Werst) 5 bis 6 Thaler (= 6 Rbl. bis 7 Rbl. 20 Cop.), die Last von 120 Pud, oder 5 bis 6 Cop. pr. Pud, folglich  $2\frac{1}{2}$ —3 Cop. pr. Pud auf 100 Werst. Der Transport auf der Düna von Poretscheje bis Riga, auf Strusen und andern vorsündfluthlichen Fahrzeugen, die zu einer einzigen Fahrt stromabwärts gebaut und nach ihrer Ankunft in Riga zerschlagen werden, dürfte wol dem auf der Weichsel ziemlich gleich sein.

Die ziemlich gleichartigen Verhältnisse auf fast allen unsern Wasserstraßen lassen daher voraussetzen, daß die Transportkosten auf denselben sich auf fast allgemein zwischen 2 und 3 Cop. pr. Pud auf 100 Werst Entfernung herausstellen werden. Sie stehen somit den Frachtsätzen, welche die Eisenbahntarife für Waaren der beiden letzten Klassen festsetzen, völlig gleich.

Aber nun stellen sich noch folgende Unterschiede heraus, welche zu Gunsten der Eisenbahnen schwer in die Wagtschaale fallen.

Unsere Ströme und Kanäle sind 5 bis 6 Monate im Jahre mit Eis bedeckt, können meistens nur im Frühjahr bei hohem Wasserstande benutzt werden, und dienen daher

dem Karavanenzuge der Barken-Strusen, Wittinen 2c. in der Regel auch nur einmal im Jahre zu einer Fahrt stromabwärts. Zu einer Schlepddampffahrt sind, außer der Wolga, nur wenige unsrer Wasserstraßen geeignet, und von Fahrten stromaufwärts, so wie überhaupt von einer eigentlichen Stromschiffahrt, d. h. mit schiffsmäßig gebauten und ausgerüsteten Fahrzeugen, ist daher auf ihnen gar nicht die Rede. Da sammeln sich denn die Landesproducte zum Frühjahr an den Ladeplätzen. Es werden hunderttausende von Bäumen jährlich gefällt, um aus ihnen gebrechliche, die Waaren weder gegen Beschädigung durch das von unten eindringende Wasser, noch gegen den Regen schützende Barken, möglichst wohlfeil, weil nur zu einmaligem Gebrauch, nothdürftig zusammen zu zimmern, die nach ihrer Ankunft am Bestimmungsorte zum Zerschlagen verkauft werden. Es wird ein ganzes Heer von Arbeitern aufgeboden, um diese Karavanenflotte zu bemannen und diese Strusenleute gelten nicht als Muster von Ehrlichkeit. Hat dann der schmelzende Schnee die Wasserstraße fahrbar gemacht, so kommt die Karavane im glücklichen Falle im Mai am Hafenorte an, aber nicht ohne auf der Fahrt mehrere Fahrzeuge verloren zu haben, die, da sie nicht versichert waren, einen Verlust von mehreren Procent verursachen, um welche sich mithin der Transportpreis vertheuert. Ist aber der Wasserstand ein niedriger, so bleibt wohl die ganze Karawane stecken und die Waaren kommen dann — какъ нибудь — im nächsten Jahre an ihrem Bestimmungsorte an, ja manche bedürfen sogar 2 Jahre, um aus dem Innern bis ans Meer gebracht zu werden.

Es ist das ein Zustand der Dinge, wie er wohl nicht primitiver gedacht werden kann. Von kaufmännischer Berechnung ist natürlich dabei gar keine Rede. Der Kaufmann im Innern kauft so wohlfeil als er eben kann und nimmt am Hafenorte verlied mit den Preisen, die Gott giebt. Zwischen Kauf und Verkauf aber hat das zum An-

kauf verwandte Kapital längere Zeit lahm gelegen, und die Waare ist durch 6, 12 und gar 24 monatliche Zinsen um eben so viele pCt. theurer geworden, da der Disconto im Innern mindestens auf 12 % steht. Diese Procente müssen ebenfalls wieder der Wasserfracht zugeschlagen werden, ein Paar Procente kommen dann wohl noch mindestens auf Rechnung von Beschädigung der Waare und Veruntreuungen durch die Schiffleute. Alles in Allem möchte daher wohl diese Art des Wassertransports eine sehr kostspielige sein. Wie hingegen ist das Alles anders auf der Eisenbahn. Das in den russischen Central-Gouvernements im September geerntete Getraide, kann schon im October nach den Hafenhörtern geliefert werden und noch im selben Jahre auf dem Meere seiner Bestimmung zuschwimmen, ehe man auf dem bisherigen Wege nur daran dachte, es an die Ladungsplätze zu schaffen. Der Kaufmann im Innern kann also seine Einkäufe ganz nach dem augenblicklichen Stande der Verkaufspreise am Hafenorte einrichten, Verkäufe auf 8 — 14 Tage Lieferung abschließen und sein Geschäft also kaufmännisch rationell betreiben. Er hat — wenn er nicht speculiren will — nicht nöthig, das Frühjahr abzuwarten, sondern kann, das was er gekauft hat, zu jeder Zeit, selbst mitten im Winter, abfertigen; seine Waare vertheuert sich nicht durch monatelange Zinsen und was die Hauptsache ist, er kann sein Kapital so oft er nur will umsetzen, dasselbe also nach Belieben gleichsam vervielfältigen und mit 1000 Rbl. ein ebenso großes Jahresgeschäft machen, als früher mit 20 — 30,000 Rbl., d. h. die kleinen Kapitalisten werden sich von dem Monopole der großen emanzipiren und da der wiederholte kleine Gewinn eben so viel und mehr abwirft, als ein einmaliger großer, so wird der Kaufmann nicht weniger verdienen, der Producent durch die vermehrte Concurrrenz der Käufer einen bessern Preis erhalten als früher und schließlich die Waare doch dem ausländischen Consumenten billiger als bisher geliefert werden

können. Wichtiger noch als für den inneren Handelsverkehr sind die Eisenbahnen für den auswärtigen Handel. Die Seehäfen werden durch sie zu stets wohlversorgten Stapelplätzen für alle unsre Ausfuhrproducte, wie es sein muß, um jede Nachfrage sofort befriedigen, jede eintretende Conjectur rasch benutzen zu können. Selbst das auf 1000 Werst Entfernung im Innern aufgehäufte Getreide liegt gleichsam in den Speichern des Exporteurs am Hafenplatze, denn er kann es in 2–3 Tagen an Ort und Stelle haben. Nur durch solche rasche Benutzung des Augenblicks kann unser Ausfuhrhandel eine sichere Basis gewinnen und sich gedeihlich entwickeln. Den bisherigen Contracthandel auf Lieferung im Mai oder Juni des nächsten Jahres aber werden unsre Enkel, oder hoffentlich schon unsre Söhne als eine Ungeheuerlichkeit zu den fabelhaften Reminiscenzen der guten alten Popszeit zählen. Es wird nicht nöthig sein, dieses Gemälde noch weiter auszuführen, um zu zeigen, daß der Eisenbahntransport mit seiner Regelmäßigkeit, Schnelligkeit und der vor jeder Beschädigung und Entwendung sicherstellenden Ordnungsmäßigkeit dem Wassertransport — wie er bei uns beschaffen ist — überlegen ist, wie der kräftige Mann dem schwachen Kinde und daß ihm die Zukunft gehört. Nur die Gewohnheit, die selbst das Häßlichste erträglich macht, wird vielleicht noch dem alten Schlendrian einige Jahre das Leben fristen. Da aber das, was Vorthheil schafft, auf die Dauer nicht verkannt werden kann, so werden auch bei uns ganz unzweifelhaft die Waarentransporte sich in größter Ausdehnung auf die Eisenbahnen werfen, sobald nur ein nach allen Richtungen sich verzweigendes Eisenbahnnetz vorhanden sein wird. Daß die Wasserstraßen die Ströme nicht enthehrlich machen, zeigt uns im Allgemeinen auch ein Blick auf die Eisenbahndarte Europa's, auf welcher wir alle Ströme ohne Ausnahme, nicht wenige sogar an beiden Ufern, von Eisenbahnen begleitet finden. So z. B. sind namentlich die Weichsel, die Oder, die Elbe, die Weser,

die Ems, der Rhein, ihrem ganzen Laufe nach von Eisenbahnen begleitet und zum Erstaunen der Welt haben der Wassertransport und die Dampfschiffahrt seitdem nicht ab-, sondern bedeutend zugenommen und sich unendlich vervollkommenet. — Auch die Zahl der Reisenden auf den gewöhnlichen Posten ist nicht geringer geworden, sondern auf das Dreifache gestiegen (in Preußen z. B. auf 3 Millionen), eben so hat sich die Besorgniß, daß die Fuhrleute brodlos werden würden, als unbegründet erwiesen. Die Karren haben mehr als jemals zu thun. Schlagende Beweise für die, durch die verbesserten Communicationen hervorgerufenen großartigen Massenbewegungen, Beweise, welche nicht aus den Augen verloren werden dürfen, wenn bei der Entwerfung von Eisenbahnprojecten die leidige Rentabilitätsfrage in den Vordergrund tritt und a priori der Beweis geführt werden soll, daß die Transportmassen, auf welche man rechnet, auch wirklich vorhanden seien. Sogar Holland, das Land der Kanäle par Excellence, hat der Eisenbahnen nicht entbehren können und seine Haupthäfen, Amsterdam, Rotterdam &c., an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Es besitzt schon jetzt eine Meile Eisenbahn auf 4 □-Meilen seines von Wasserstraßen durchzogenen Flachlandes. Als auffallender Gegensatz hat hinwiederum auch das Land der Berge, die Schweiz, welches durch seine Terrainverhältnisse von allen Eisenbahnen ausgeschlossen schien, sich der Eisenbahnen bemächtigt, so daß es, eben so wie Deutschland, jetzt schon eine Meile Eisenbahn auf 6 □-Meilen besitzt.

Rußland hingegen hat seinerseits bewiesen, daß die Eisenbahnen sich auch durch Schnee und Eis nicht in ihrem regelmäßigen Dienste stören lassen. So kann denn nichts ihrer Expansionskraft widerstehen, die nicht eher zur Ruhe kommen wird, bis sie den ganzen Erdball mit Eisenschienen umspinnen, alle Communicationswege in Eisenbahnen verwandelt hat. Um so mehr wird dies der Fall sein, wenn die Eisenbahn ihre Tarife auf daß zulässige Maß herabsetzen

wird, und in dieser Richtung kann und muß, wie es uns scheint, allerdings noch sehr viel geschehen. Es ist dies eine Frage von der höchsten Wichtigkeit für die Zukunft der russischen Eisenbahnen und verdient daher näher besprochen zu werden.

Von dem Centro unsers Reichs bis zu einem unsrer Seehäfen an der Ostsee und am schwarzen Meere ist eine Entfernung von etwa 1000 Werst. Es darf also in der öffentlichen Meinung kein Zweifel darüber obwalten, daß auch Waaren geringen oder mittleren Werths, namentlich Ackerbauproducte, den Eisenbahntransport auf 1000 Werst Entfernung tragen können. Wie wir bereits in der ersten Abtheilung unseres Aufsatzes ausgesprochen haben, sind wir der Meinung, daß die Eisenbahnen für  $\frac{1}{50}$  Cop. pr. Pud und pr. Werst, oder für 2 Cop. auf 100 Werst transportiren können. Das ergäbe dann für 1000 Werst 20 Cop. und für 1 Tschetwert Getreide von 9 Pud 1 Rbl. 80 Cop. In den Ostseehäfen gilt Roggen jetzt 5 Rbl. 40 Cop. das Tschetwert, demgemäß würden für den Producenten in Drel oder Kursk 3 Rbl. 60 Cop. übrig bleiben, was, wie wir glauben, ein Preis ist, der auf die dortige Production sehr belebend einwirken würde, — und der Preis kann in den Hafenstädten selbst auf  $4\frac{1}{2}$  Rbl. fallen und dennoch eine Beziehung pr. Eisenbahn aus dem Innersten des Reichs gestatten.

Kann aber die Eisenbahn für 2 Cop. transportiren? Die Nicolai-Bahn hat schon jetzt eine Waarenklasse zu 15 C. auf 600 Werst, d. i. also  $2\frac{1}{2}$  Cop. auf 100 Werst. Freilich ist dies die niedrigste Klasse, während die höheren Klassen mit 20, 30 und selbst 40 Cop. tarifirt sind. Erstlich aber glauben wir einer solchen Tarifirung, obgleich sie sich auch bei den ausländischen Bahnen findet, den Vorwurf einer zu großen Verschiedenheit machen zu müssen. Kann die Eisenbahn in einem Falle 1 Pud Waaren für 15 Cop. transportiren, so kann sie es auch im andern. Um die Qualität

der Waare sollte sie sich gar nicht bekümmern. Nur das zu transportirende Gewicht darf für sie bestimmend sein und daneben dann einzig und allein die Art der Beförderung: ob nämlich mit einem raschen oder langsamen Zuge und die größere oder geringere Sorgsamkeit der Verpackung und Aufbewahrung in Betracht kommen. Das gäbe dann etwa 3 oder 4 Wagen-, nicht Waaren-Klassen für Waarentransport, ganz analog den Passagierklassen, die ja auch nicht ihrer Qualität nach classificirt werden, sondern je nach der größern oder geringern Bequemlichkeit und Schnelligkeit, mit der sie zu reisen wünschen, sich ein Billet 1., 2., 3. oder 4. Klasse wählen. Ackerbauproducte sollten jedenfalls nicht höher als  $\frac{1}{50}$  Cop. pr. Pud und pr. Berst (2 Cop. auf 100 Berst) tarificirt sein. Daß sie zu diesem Preise transportirt werden können, haben wir in dem I. Theile unsrer Betrachtung aus den Betriebsergebnissen der Nicolai-Bahn im Allgemeinen geschlossen. Der Beweis wird jedoch noch genauer geführt werden können.

Zu dem Rechenschaftsberichte (Art. 52 und 53) nämlich ist angegeben, daß die Brutto-Einnahme für jede von den Lokomotiven durchlaufene Berst betragen hat:

- a) für Passagierzüge 1 Rbl. 4 Cop.,
- b) „ Waarenzüge 1 „ 37 „

Daraus geht zunächst hervor, daß der Waarentransport für die Bahn um 33 % vortheilhafter gewesen ist, als der Passagiertransport, oder mit andern Worten, daß der Waarenfrachttarif relativ 33 % höher ist, als der Personentarif. Für eine solche Verschiedenheit aber giebt es keinen rationellen Grund.

Weiter muß gefolgert werden, daß da nach Art. 46 die durchschnittliche Frachteinnahe  $\frac{1}{24}$  Cop. pr. Pud und pr. Berst betragen hat, jeder Waarenzug durchschnittlich mit 3288 Pud beladen gewesen ist ( $3\frac{2}{4}^{88}$  C. = 1 R. 37 C.) Diese geringe Belastung scheint anzudeuten, daß die Waarenzüge auf der Nicolai-Bahn in einer oder der andern

Richtung nicht immer zum Vollen beladen gewesen sind, sondern zum Theil leere Waggons befördert haben, wie dies denn auch künftig wohl bei allen unsern Eisenbahnen der Fall sein wird, die ansehnlich mehr Waaren aus dem Innern nach den Seehäfen, als in umgekehrter Richtung zu transportiren haben werden.

Aus Art. 61 des Berichts gehet hervor, daß die Ausgaben für jede von den Lokomotiven durchlaufene Werst, 63 Cop. betragen haben. Wenn man nun berücksichtigt, daß die Kosten der raschen Passagierzüge und des Unterhalts der Waggons wesentlich höher sein müssen, als die der langsamen Waarenzüge, so glauben wir nicht fehlzugreifen, wenn wir erstere auf  $\frac{2}{3}$  und letztere auf  $\frac{1}{3}$  des Durchschnittspreises, d. h. auf resp. 84 und 42 Cop. schätzen.

Demnach wäre der Transport von 3288 Pud auf 1 Werst der Eisenbahn selbst auf 42 Cop. oder auf  $\frac{1}{50}$  Cop. pr. Pud zu stehen gekommen; bei Erhebung des von uns vorgeschlagenen Frachtsatzes von  $\frac{1}{50}$  Cop. ( $65\frac{3}{4}$  Cop. pr. Locomotivwerst) würde also noch immer ein Ueberschuß von  $23\frac{3}{4}$  Cop. erzielt werden.

Damit wäre denn wohl bewiesen, daß die Eisenbahnen für  $\frac{1}{50}$  Cop. pr. Werst transportiren können. Die Brutto-Einnahme der Nicolai-Bahn vom Waarentransport, welche bei  $\frac{1}{24}$  Cop. pr. Werst, 5,196,282 Rbl. betragen hat, würde bei  $\frac{1}{50}$  Cop. zwar um 2,494,212 Rbl. betragen, aber dies dient wohl mehr zum Beweise für als gegen die Richtigkeit unserer Berechnung, denn wir haben selbstverständlich Bahnen im Sinn, die  $50/m$  Rbl. und nicht  $122/m$  pr. Werst kosten, und dann nehmen wir auch eine so bedeutende Reduction des Frachttarifs nicht für alle Waaren, sondern nur für solche in Anspruch, bei denen das Pud weniger als 1 Rbl. kostet. Die theuerern Waaren, namentlich alle Einfuhr-Waaren (ausgenommen Salz und andre, der großen Masse des Volks unentbehrliche Lebensmittel) mögen immerhin einen etwas höhern Fracht-

satz zahlen, so daß der durchschnittliche Frachtsatz etwa  $\frac{1}{36}$  C. betrüge, wobei denn beispielsweise die Brutto = Einnahme der Nicolai = Bahn vom Waaren = Transport noch immer 3,464,188 Rbl. und der reine Ueberschuß 5,60 % betragen würde.

Grundsätzlich aber bekennen wir uns wiederholentlich zu der Ansicht, daß eine nicht auf Speculation, sondern im Interesse der Volkswohlfahrt gebaute Eisenbahn nicht mehr als eine landesübliche Rente von 5 % und  $\frac{1}{4}$  oder  $\frac{1}{2}$  % zur Tilgung abwerfen sollte. Hat doch der Staat bisher Chausséen und Canäle gebaut, ohne zu verlangen, daß das auf dieselben verwandte Capital Renten tragen solle. Welcher Grund ist denn vorhanden für die Eisenbahnen weniger freigebig zu sein, die doch nichts sind als beste Wege und viele andre Wegebauten ersparen.



### III.

Die Wirkung der Eisenbahnen auf die Entwicklung des inneren und auswärtigen Handels kann augenscheinlich nur dann eine durchgreifende sein, wenn die Schienengeleise über ein ganzes Land sich ausdehnen, wenn dieses nach allen Richtungen hin von ihnen durchschnitten wird, so daß kein productiver oder gewerbfleißiger Theil des Landes, kein für Schiffahrt und Schiffbau brauchbarer Hafen von dem Eisenbahnnetz ausgeschlossen bleibt. Mit einzelnen Eisenbahnlinien, die mehr oder weniger doch nur örtlichen Interessen dienen, wird nicht das Nöthige erreicht. Erst durch ihren Zusammenhang kommen die Eisenbahnen, wie die electrischen Telegraphen, zu voller Geltung. Dabei entwickeln sie die bemerkenswerthe Eigenschaft, daß eine die andere unterstützt, und daß die Einnahmen jeder Bahn wachsen, je dichter die Maschen des Eisenbahnnetzes werden, welches ein Land überzieht, wie das auch sehr begreiflich ist. Denn wenn die ein großes Land durchschneidenden

Haupteisenbahnlinien nicht durch Diagonallinien verbunden und soweit von einander entfernt sind, daß ganze große Landestheile keine Eisenbahnstation in erreichbarer Nähe haben, so sind sie für diese so gut wie gar nicht vorhanden, so bleibt in diesen Theilen in volkwirthschaftlicher Beziehung Alles beim Alten, so tritt zum Schaden des Landes und nicht minder zum Schaden der Eisenbahnen die allgemeine Wechselwirkung nicht in Thätigkeit, in der eben das belebende Princip der Eisenbahnen besteht.

Wenn nun auch Rußland, vermöge seiner großen Territorialausdehnung und dünnen Bevölkerung, sich in ganz eigenthümlichen Verhältnissen befindet, welche es ihm unmöglich machen, in der Dichtigkeit seines Eisenbahnnetzes mit Ländern, wie z. B. England und Belgien, zu wetteifern, die auf 3 □-Meilen eine Meile Eisenbahn besitzen, so darf es doch hinter seinen Nachbarländern Preußen und Oesterreich, als seinen nächsten Concurrenten im internationalen Handel — namentlich in der Ausfuhr von Getreide — nicht gar zu weit zurückbleiben, wenn es gleicher Vortheile als diese theilhaftig werden will. Preußen und der Zollverein haben auf 6, Oesterreich hat auf 16 □-Meilen eine Meile Eisenbahn. Wenn das europäische Rußland auch nur annähernd an diese Zahlen mit Eisenbahnen ausgerüstet werden soll, und wenn auch der 60. Grad nördlicher Breite und die Wolgalinie einstweilen als Grenzscheide angenommen werden, so bleiben doch noch immer etwa 60,000, des Eisenbahnverkehrs bedürftige □-Meilen übrig, und bescheiden diese sich dann auch vorläufig auf eine Meile Eisenbahn für je 20 □-Meilen, so werden doch noch an 3000 Meilen oder 21,000 Werst Eisenbahnen erforderlich sein, ehe von einem eigentlichen Eisenbahnnetze die Rede sein kann. — Davon sind jetzt etwa 4000 Werst vorhanden und im Bau begriffen, es bleiben also noch 17,000 Werst zu bauen, welche, zu 50,000 Rbl. pr. Werst, ein Capital von 850 Millionen Rubel erfordern würden. Darf die Größe dieser Summe

von der Ausführung abschrecken? Wenn Preußen und der Zollverein 700 Millionen Thaler und Oesterreich 650 Millionen Gulden auf Eisenbahnen bereits haben verwenden können, und noch immer weiter bauen, so wird Rußland von sich nicht kleiner denken dürfen! In der Beschaffung des Capitals liegt zwar eine große, aber doch wohl nicht eine unüberwindliche Schwierigkeit. Der Schwerpunkt liegt nur in der Frage: Wird der Staat sich dazu verstehen, entweder die Bahnen selbst zu bauen, oder die zur Bewirkung von Anleihen erforderliche Zinsgarantie zu übernehmen? Das industrielle Rußland hofft zuversichtlich, Ja. Hat doch unser Allergnädigster Herr und Kaiser in dem Allerhöchsten Ukas vom 26. Januar 1857, durch welchen der sogenannten großen Eisenbahngesellschaft das erste russische Eisenbahnnetz von 4000 Wersten zur Ausführung übertragen wurde, bereits zu erkennen gegeben, daß es Seine landesväterliche und weise Absicht sei, diesem erste Keze noch weiter andere folgen zu lassen, und die Festigkeit, mit welcher Alexander II., der Gebenedeite, die Seinem hohen Geiste und großen Herzen entsprungenen Umgestaltungen zum Heile Seiner Völker durchzuführen weiß, die Ihm zu Theil gewordene göttliche Mission, auf friedlichem Wege, in den Grenzen seines  $\frac{1}{9}$  des bewohnten Erdballs umfassenden Reichs, an der Spitze eines Heeres von 60 Millionen friedlicher Ackerbauer und Gewerbetreibender eine neue Welt zu erobern, ist Bürge für die Erfüllung dieser Hoffnung. Und dazu bedarf es eines Parks von 1000 Feuer-  
 schlünden — nicht des Krieges, sondern des Friedens, Leben und Reichthum spendender, von der Nawa bis zum Ural und der Wolga, von der Ostsee bis zum schwarzen Meere dahin brausender Locomotiven. Freilich hat die Regierung bei Concessionirung des ersten Eisenbahnnetzes Erfahrungen gemacht, die abschreckend genug sind, und Rußland leider um ein Jahrzehend in dieser Richtung aufgehalten haben. Aber wenigleich die Erfahrungen kostspielig gewesen sind,

haben sie doch auch gelehrt, was künftig vermieden werden müsse, um bessern Erfolg zu erzielen.

Wir denken uns die Sache etwa so. Die noch zu erbauenden 17,000 Werst Eisenbahnen sollen in 10 Jahren vollendet werden. Demnach würden jährlich 85 Millionen erforderlich sein, statt dieser Summe aber könnte ein jährlicher Eisenbahn-Baufond von 100 Millionen und aus den überschüssigen 15 Millionen ein Subventionsfond gebildet werden, aus dem die garantirten Zinsen in den ersten Jahren nach Eröffnung der Bahnen entnommen werden könnten, ohne das Staatsbudget zu belästigen. Die asservirten 15 Millionen aber dürften zu dem beabsichtigten Zwecke mehr als hinreichend sein, da erfahrungsmäßig zwar die neu gebauten Eisenbahnen in den ersten Jahren eines Zuschusses bedürfen, vom dritten und vierten Jahre an aber ihre Selbstständigkeit erlangen. Schwerlich wird irgend eine Bahn länger als 5 Jahre einer Beihülfe bedürfen und außer vielleicht im ersten Jahre, jemals die volle Garantie in Anspruch nehmen. Angenommen aber auch, daß durchschnittlich alle unsre Eisenbahnen im 1. Jahre 5 %, im 2. Jahre 4 %, im 3. Jahre 3 %, im 4. Jahre 2 %, und im 5. Jahre 1 % Zuschuß bedürfen werden und erst im 6. Jahre zu rentiren anfangen, so wird doch keine im Laufe von 5 Jahren mehr als 15 % im Ganzen in Anspruch nehmen und die nöthige Unterstützung für alle Bahnen zusammen wird also im Laufe von 15 Jahren 150 Millionen oder durchschnittlich etwa 10 Millionen jährlich nicht übersteigen, die aber von da an successive wieder zurückfließen werden, und also nur als ein den Eisenbahnen gemachter Vorschuß zu betrachten sind. Wenn man diese Ueberzeugung fest hält, so kann man in der beregten Subvention der Eisenbahnen nicht das geringste Risiko für den Staat erblicken. Sie wird im Gegentheil eine Creditoperation sein, die dem Staate kein Opfer auferlegt, sondern zu einer Quelle neuer Einnahmen für ihn wird, denn daß mit einem Eisenbahnnetz

von 21,000 Wersten Rußland seinen auswärtigen Handel und sein Reichsbudget bald auf 600 Millionen werde steigen sehen, dafür sind die in andern Ländern gemachten Erfahrungen wohl hinreichend Bürge. Die 10 Millionen werden also — schon in dieser einen Beziehung — 30-fältige Frucht tragen; rechnet man aber noch die Verbesserung unsrer Valuta hinzu, bei welcher jedes % für das Staatsbudget 4 Millionen jährlich ausmacht und für das Nationalvermögen vielleicht einer Milliarde gleich geschätzt werden darf, und bringt man dann noch den Aufschwung der innern Wohlfahrt und der Steuerkraft des Landes in Anschlag, so verschwindet die Eisenbahnsubvention zu einem Infinitesimal-Bruchtheil, der einem Sandkorne gleich zu achten ist. Wo von der einen Seite Reichthum und Macht (denn Reichthum ist Macht), von der andern Seite Verarmung und Noth klar vor Augen stehen, kann da die Wahl zweifelhaft sein? Es scheint daher, daß es nur der Vorstellung wohlbegründeter Eisenbahnprojecte bedürfen werde, um der kräftigen Unterstützung Seitens unsrer erleuchteten, in allen andern Zweigen der Volkswohlfahrt so energisch vorschreitenden Staatsregierung sicher zu sein.

Werden doch die Neugestaltungen des Staatslebens — die Verwandlung von 30 Millionen leibeigner Bauern in freie Grundbesitzer — erst dann einen festen Boden gewinnen, wenn Ackerbau, wenn Handel und Gewerbe im Innern durch eine nach allen Seiten hin freie Bewegung, die nur durch Eisenbahnen ermöglicht werden kann, den aus ihrer Gebundenheit erwachenden Kräften eine fruchttragende Verwendung gestatten.

Daß es aber möglich sein werde, die zum Eisenbahnbau erforderlichen 850 oder resp. 1000 Millionen im Laufe von 10 Jahren herbeizuschaffen, kann nicht als zweifelhaft erscheinen. Es ist erst ganz vor Kurzem der Beweis geliefert worden, daß es nur der Ausschreibung einer innern Anleihe zu Eisenbahnzwecken bedurft hat, um in Zeit von 9

Tagen 100 Millionen Rbl. flüßig zu machen. Die öftere Wiederholung einer solchen Finanzoperation möchte freilich nicht rathsam sein, weil das Geld auf diese Weise dem Staate denn doch etwas theuer zu stehen kommt (6–7 %) und der den Capitalisten angebotene hohe Zins eine schädliche Rückwirkung auf alle 4= und 5=procentigen Staatssefecten ausübt. Jedenfalls aber liegt doch in dem Erfolge dieser Operation der Beweis am Tage, daß Rußland nicht so arm an Kapitalien ist, als manche ausländische Staatsöconomie-Doctrinaire ihm vorwerfen.

Unstreitig ist es für jeden Staat das Vortheilhafteste, seine Eisenbahnen mit eigenem Gelde zu bauen, um nicht für Zinsen und Revenüen dem Auslande tributair zu werden und dadurch eine nachtheilige Wirkung auf seine Wechsel-Course auszuüben. Auch würde mit ausländischen Kapitalisten, wenn es auch nicht an Unternehmern fehlt, die ihr Geld in Rußland anlegen möchten, schwerlich ein vortheilhaftes Uebereinkommen zu treffen sein. Es muß aber jedem Staate vor Allem daran gelegen sein, seine Eisenbahnen so wohlfeil als möglich, d. h. zu dem wirklich erforderlichen Preise zu bauen, um auch so wohlfeil als möglich transportiren zu können. Dieses Ziel dürfte aber nur dadurch zu erreichen sein, daß der Eisenbahnbau nicht an Geld-Speculanten, sondern Uebernehmern übergeben wird, die sich der guten Sache wegen für den Bau interessiren. Dies setzt ein Zusammenwirken des Staats und der Eingefessnen eines jeden, nach Eisenbahnen strebenden Gouvernements, und die Ausführung des Bau's in eigener Regie voraus. Das Ideal eines wahrhaft gemeinnützigen Eisenbahnbaus ist in unseren Augen folgendes.

Da dem Bau einer jeden Bahn eine genaue Untersuchung der örtlichen Terrain-Verhältnisse und eine auf die faktischen örtlichen Preise basirte Projectirung und Veranschlagung erforderlich ist, um nicht bei der Ausführung auf unvorhergesehene Hindernisse zu stoßen und sehr kostspielige

Erfahrungen zu machen, niemand aber die nicht unerheblichen Kosten der Vorarbeiten für ein Project vorschießen wird, das noch keinen festen Boden hat, so wäre zunächst der Grundsatz festzustellen, daß nachdem ein Eisenbahnproject seiner Idee nach von dem Ministerio der öffentlichen Bauten gutgeheißen worden, letzteres durch seine Ingenieure das Nivellement, die Baupläne und die Kostenanschläge unverzüglich ausführen ließe, oder den dieses Project vertretenden örtlichen Comités — dessen Mitglieder unter Vorßiß des Gouvernements-Chefs aus Deputirten der Gutsbesitzer und der Städte zu erwählen wären — zu diesem Zwecke eine Summe von etwa 100 Rbl. pr. Werst zur Verfügung stellte, die später in die Bausumme mit aufgenommen wird. Sobald alsdann das Project die Allerhöchste Bestätigung erhalten hat, übergiebt die Regierung die Ausführung den örtlichen Eisenbahn-Comités und überläßt es denselben die erforderlichen Contracte abzuschließen, aber nicht im Wege der bis jetzt gebräuchlichen Podrads an einen General-Uebernehmer, sondern durch Vergabung der verschiedenen Arbeiten und Lieferungen im Wege des Verdings, in Grundlage der factischen örtlichen Preise. Nur in dieser Weise kann eine dem Arbeitsgeber nützliche Concurrrenz hervorgerufen und die Sicherheit gefunden werden, daß keine Arbeit und keine Lieferung über ihren Preis bezahlt wird.

Zu welchem Preise Eisenbahnen in Rußland gebaut werden können? Diese Frage ist eigentlich bis jetzt noch gar nicht gelöst worden. Die Warschau-Krakauer und die Riga-Dünaburger Bahn sind die einzigen uns bekannten, die der Lösung nahe gekommen sind. Da aber seit ihrer Erbauung die Umstände sich in manchen Beziehungen wesentlich verändert haben, so können sie nur vergleichungsweise zum Muster dienen.

Es will uns als möglich erscheinen, bei gehöriger Deconomie, d. h. bei Anschaffung aller Materialien aus erster Quelle und zur rechten Zeit und bei sorgfältiger Aus-

führung aller Vorarbeiten durch erfahrene Eisenbahn-Ingenieure, überall da, wo keine außerordentlichen Terrain-schwierigkeiten zu überwinden sind, eingeleistete Bahnen, aber solide und tüchtig und nach dem Systeme der mustergültigen preussischen Ostbahn, auch noch jetzt für 50,000 Rbl. pr. Werst und selbst wohlfeiler auszuführen. (Die preussische Ostbahn hat, ausschließlich der Weichselbrücke, 270/m Rbl. pr. Meile oder 48,200 Rbl. pr. Werst gekostet.)

Dem Bau der Eisenbahnen für Rechnung des Staats steht als ein zweiter Ausweg die Concessionirung von Eisenbahngesellschaften gegenüber. Der Umstand, daß unsere Valuta jetzt im Auslande so schlecht steht, daß wir z. B. für 100 Millionen Thaler jetzt etwa 115 Millionen Rubel erhalten würden und solche möglicher Weise, wenn der Cours der Rubel sich wieder auf das Silber-Pari heben sollte, künftig mit 90 Millionen Rbl. zurückzahlen können, und daß das Hereinfließen von ausländischem Kapital momentan eine Verbesserung unsrer Valuta hervorzubringen verspräche, würde für eine ausländische Anleihe sprechen. Aller Wahrscheinlichkeit nach aber würde eine solche Anleihe nur unter sehr lästigen Bedingungen, als z. B. der Ausstellung in ausländischer Valuta und der Zinszahlung im Auslande zu bewerkstelligen sein. In diesem Falle wäre sehr bald eine unsern Coursverhältnissen nachtheilige Reaction zu befürchten, um so mehr, als das Manoeuvre der ausländischen Börsen die russischen Effecten auf den russischen Geldmarkt zurückzuweisen, aus früheren Vorgängen noch frisch in der Erinnerung ist. In jeder Beziehung nützlicher will daher eine inländische Anleihe erscheinen. Ein Theil dieser Anleihe, z. B. etwa 40 Millionen jährlich, ließe sich wohl mit leichter Mühe in der Art der letzten Emission von Prämien-scheinen zu Eisenbahnzwecken unterbringen. Es möchte selbst kaum erforderlich sein, mehr als  $\frac{1}{2}$  % für Prämien auszusetzen und diesen beliebten gewordenen Scheinen Abnahme zu verschaffen, so daß also dieser Theil der Eisenbahn-Anleihe

sich wohl zu  $5\frac{1}{2}\%$  realisiren ließe. Für den andern Theil — 60 Millionen jährlich — könnte in Vorschlag gebracht werden, Eisenbahn-Pfandscheine mit  $3,65\%$  Renten (1 Cop. täglich für 100 Rbl.) zu emittiren, die, eben so wie die Serien der Reichsschatzbillete, ganz unzweifelhaft ein beliebtes Papier für alle mit großen Baarsummen operirenden Cassen und Finanzleute werden würden. Beide Arten von neuen Staatsschuld-scheinen müßten selbstverständlich durch die Staats-Eisenbahnen hypothekarisch besichert werden. Sie wären dann gleichsam Eisenbahn-Actien, nur unter einem andern Namen, und jeder kleine und große Kapitalist wäre Eisenbahn-Actionair, ohne es zu wissen.  $\frac{2}{5}$  des Kapitals zu  $5\frac{1}{2}\%$  und  $\frac{3}{5}$  zu  $3,65\%$  Renten, gäben durchschnittlich  $4\frac{2}{5}\%$  Renten und eine solche Operation würde daher einer den Eisenbahnen gewährten Staatsgarantie von  $4\frac{2}{5}\%$  gleich sein. Es möchte sogar als vortheilhaft erscheinen, noch außerdem einige hundert Millionen solcher Eisenbahnpfandsbillete zu emittiren, um mit dem Ertrage derselben alle unter pari stehenden Actien der vom Staate garantirten Eisenbahnen zum Börsen-Course von  $75-80\%$  aufzukaufen, dadurch zur Erleichterung des Staatsbudgets die Garantie von  $5\%$  auf  $3$  und  $2\frac{3}{4}\%$  zu reduciren und das Ersparte auf neue Eisenbahnen zu verwenden. Die Emission solcher zinstragenden und hypothekarisch besicherten Pfandsbillete würde sicherlich nicht die mindeste nachtheilige Wirkung auf den Stand unserer Valuta haben, eben so wenig wie die Emission von Eisenbahnactien und Billeten der Privatcreditanstalten (Hypotheken, Creditvereine, Gemeindebanken, Sparcassen &c.) eine solche Wirkung hat. Im Gegentheil dürfte die Verwandlung eines Theils unserer schwebenden Schuld (Creditbillete) in consolidirte (hypothekarisch besicherte) Schulden eins der wirksamsten Mittel sein, unsere gesunkene Valuta wieder auf das Silber-Pari zu erheben, da nicht die zu große Masse der Creditbillete, sondern das Nichtvorhandensein eines sie sicher stellenden Unterpfandes

an ihrem Sinken Schuld ist. Läge das Gold oder Silber, welches sie repräsentiren, in den Gewölben der Staatsbank, so würden sie doch ganz unzweifelhaft sofort auf pari steigen. Gold und Silber aber ist an sich nicht Geld, sondern nur eine Waare, ein Werthobject wie jedes andere, wie es namentlich die Staatsdomainen auch sind, die sich in der Form von Pfandbriefen eben so leicht als Gold und Silber disponiren lassen.

Auf einem wohlfeileren Wege zu Geld und zu Eisenbahnen zu kommen, ist wohl nicht möglich. Eine Concessionirung von Eisenbahn-Actiengesellschaften wird jedenfalls bei Weitem kostspieliger sein. Die Stifter solcher Gesellschaften sind Finanzmänner, Speculanten, die nur den Geldpunkt im Auge haben. Zunächst wollen sie beim Bau selbst verdienen und zwar recht viel. Sie werden daher ein das wirkliche Erforderniß übersteigendes Baucapital veranschlagen, schwerlich weniger als 72,000 Rbl. pr. Werst. Dann werden sie aber auch den jetzigen Börsencours unserer garantirten Eisenbahnactien, die leider bedeutend unter pari stehen, als Maßstab annehmen, und für 100 Rbl. nominales Capital wohl kaum mehr als 80 bieten. Außerdem aber würden ihre Anerbietungen noch mit manchen lästigen Bedingungen, als Ausfertigung der Actien und Zinsenzahlung in fremder Valuta, verbunden sein. Die Eisenbahnen werden also auf diesem Wege sehr theuer zu stehen kommen, folglich auch geringere Renten tragen, viel längerer Zeit bedürfen, ehe sie einer Subvention entbehren können und ihre Frachttarife auf die uns vor allen Dingen nöthigen Minimalsätze zu reduciren nicht im Stande sein. Alle diese Betrachtungen müssen dahin führen, der Anschaffung des Baucapitals durch innere Anleihen entschieden den Vorzug zu geben. Dem Einwurfe aber, daß die Krone in der Regel theurer baut, als Privatgesellschaften, wäre von vornherein durch den vorgeschlagenen Modus der Bauausführung durch örtliche, aus den betheiligten Grundbesitzern und

Industriellen zu erwählende Eisenbahn-Comité's jede Berechtigung genommen. Es wäre denn doch wohl vorauszusetzen, daß sich in jedem Gouvernement patriotisch gesinnte Männer finden werden, die dem öconomischen Theile des Geschäfts gewachsen, ihre Ehre darin suchen, das Wohl des Landes zu befördern und den Beweis zu führen, daß die Kosten des Eisenbahnbaues noch nicht unerschwinglich geworden sind.

Auf einem oder dem andern Wege aber muß zum Ziele gekommen werden. Der Hercules Rußland stehet am Scheidewege und muß sich entschließen.



#### IV.

Bei der großen territorialen Ausdehnung des Russischen Reichs werden die von seinem Mittelpunkte aus nach der Peripherie gezogenen Radien des Eisenbahnnetzes, an ihren Endpunkten auf 1000 Werst Abstand auseinanderlaufen. Da die Zwischenräume nicht leer bleiben können, sondern durch neue Haupt- und Diagonal-Linien ausgefüllt werden müssen, so bilden sich naturgemäß neue und zahlreiche Knotenpunkte, von denen jeder wieder in seinem Kreise zum Mittelpunkte eines besondern Eisenbahnsystems wird, und da die Größe dieser Kreise sich nach tausenden von □Meilen bemisst, für das Ganze von hoher Wichtigkeit sind. Selbstverständlich streben alle diese Eisenbahnssysteme nach innerem Zusammenhang und nach gemeinschaftlichen Endzielen — den Seehäfen — welche unsern auswärtigen Handel zu vermitteln und den Ueberschuß der Production des Reichs zu verwerthen haben. Ein Eisenbahnnetz, das aber ausschließlich nur in einen Seehafen ausmündet, würde ein unvollkommenes sein; einem wohlconstruirten Netze müssen mehre Häfen zu Gebote stehen.

Es liegt außerhalb der Zwecke dieses Aufsatzes, wie außerhalb der Gesichtsweite seines Verfassers, in die De-

tails eines, das ganze Reich umfassenden Eisenbahnnetzes eingehen, über die speciellen Bedürfnisse der einzelnen Theile des Reichs eine Meinung aussprechen zu wollen. Sein Gesichtskreis beschränkt sich vielmehr auf die Ostsee-Gouvernements und in's Besondere auf das Gouvernement Kurland und dessen engen Anschluß an das Russische Eisenbahnnetz.

Als Knotenpunkte des großen Russischen Eisenbahnnetzes, welche für die Ostsee-Gouvernements die Bedeutung von Centralpunkten haben, treten bei einem Blicke auf die Charte hervor: Witepsk für Livland (Riga), Pskow für Estland (Reval und Baltischport) und Wilna für Curland und das seiner geographischen Lage nach zu dem Eisenbahnsysteme desselben gehörige Gouvernement Kowno (Libau).

Hinsichtlich Liv- und Estlands überlassen wir bescheidenlich den in die dortigen Verhältnisse besser eingeweihten die weitere Ausführung der dortigen Bedürfnisse, um so mehr als in erfreulicher Weise das Streben nach Eisenbahnen dort in neuerer Zeit sich bereits factisch geltend gemacht hat. An die drei Schwesterprovinzen im Allgemeinen glauben wir nur die Bitte richten zu dürfen, bei diesem Streben stets nur das große Ganze vor Augen haben und sich nicht durch Sonderinteressen zu exclusiven Tendenzen verleiten lassen zu wollen. Rußland ist doch fürwahr nicht so reich an guten Häfen, daß darüber gestritten werden könnte, welcher von ihnen ausschließlich oder vorzugsweise zum Eisenbahnhafen zu bestimmen sei. Sie müssen eben alle bedacht werden, und was Allen vortheilhaft ist, ist es am Ende auch für jeden Einzelnen. Also vor Allem dienender Anschluß an das große Ganze.

Die Deutsche Ostseeküste hat auf ihrer etwa 1000 Werst betragenden Ausdehnung, von Memel bis Flensburg, 12 mit Eisenbahnen ausgerüstete Häfen (Königsberg, Ebing, Danzig, Colberg, Stettin, Greifswalde, Stralsund, Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel und Flensburg), von denen die Hälfte

zu den Häfen I. Ranges zählt. Die Russische ebenso lange Ostseeküste von Polangen bis St. Petersburg aber hat bis jetzt deren nur zwei, St. Petersburg und Riga. Zwischen St. Petersburg und Riga aber, und zwischen Riga und dem ausländischen Königsberg, ist noch hinreichender Raum für ein paar Russische Seehäfen I. Ranges, zu welchen Reval (Baltischport) und Libau, durch ihre maritim so günstige Lage die erforderlichen Voraussetzungen besitzen, während auch Bernau und Windau, in nicht geringerem Maße als die Deutschen Häfen zweiten Ranges, dazu berufen sind, mittels der Eisenbahnen eine wichtigere, als ihre bisherige Stellung einzunehmen. Die Seeküsten sind die Basis des ganzen Eisenbahnsystems und müssen daher vorzugsweise beachtet werden. Daß aber die Ostseehäfen die Hauptbasis des Russischen auswärtigen Handels sind, kann wohl nicht in Zweifel gezogen werden.

Die Russischen Ostseehäfen hatten im Jahre 1863 eine Schiffahrtsbewegung von 4,826 Schiffen mit 431,000 Lasten, während die Häfen des schwarzen und des Asowschen Meeres nur 3,786 Schiffe mit 384,000 Lasten zählten. Zu den Ostseehäfen, welche den Russischen auswärtigen Handel vermitteln, müssen aber auch noch die Preussischen Häfen Memel, Königsberg und Danzig gerechnet werden, welche im Jahre 1862 eine Schiffahrtsbewegung von über 6,000 Schiffen mit 543,000 Lasten hatten.

Daß der Russische Ausfuhr- und Einfuhrhandel, auch nach dem Bau von Eisenbahnen, überwiegend über die Ostseehäfen gehen werde und in allgemeiner Beziehung die südlichen Häfen ihnen an Wichtigkeit nachstehen, dürfte nicht zu verkennen sein, erstens weil die Ostsee den nord- und west-europäischen Ländern, welche die Hauptabnehmer für unsre Producte sind, bedeutend näher liegt als das schwarze Meer, die Sendungen dahin also auch bedeutend rascher und wohlfeiler bewerkstelligen kann als dieses, und weil auch das Centrum des Russischen Reichs von der Ostsee

nicht weiter als vom schwarzen Meere entfernt ist, so daß also die Central-Gouvernements die Wahl zwischen beiden haben und nur dann sich veranlaßt finden werden, dem schwarzen Meere sich zuzuwenden, wenn die Preise unsrer Producte daselbst höher stehen sollten als in den Ostseehäfen, was aber bekanntlich in der Regel nicht der Fall ist. Ohne den südlichen Häfen ihre große Wichtigkeit und die Berechtigung Eisenbahnen zu verlangen, im Mindesten bestreiten zu wollen, glauben wir daher jedenfalls für die Ostseehäfen volle Gleichberechtigung in Anspruch nehmen zu dürfen.

Nach diesen allgemeinen Betrachtungen wenden wir uns nunmehr zu dem eigentlichen Zielpunkte derselben, den Eisenbahnbedürfnissen Curlands und des Libauschen Hafens. Daß Libau schon im Jahre 1839 nach einer Eisenbahn zu streben angefangen und die Nivelirung und Projectirung einer Bahn nach Turburg auf eigne Kosten ausgeführt hat; daß ihm im Jahre 1847 die Concession dieser Bahn mit einer Staatsgarantie von 4 %, mit Allerhöchster Genehmigung ertheilt worden, dieses Unternehmen jedoch, in Folge bald darauf eingetretener ungünstiger Zeitverhältnisse, leider nicht zu Stande gekommen ist; daß im Jahre 1857 durch den Allerhöchsten Ukas vom 25. Januar eine Bahn von Drel oder Kursk nach Libau über Dünaburg als integrierender Theil des großen Russischen Eisenbahnnetzes zur Ausführung bestimmt und auch das Nivellement dieser Bahn von der großen Russischen Eisenbahngesellschaft ausgeführt, nach dem Fehlschlagen der von dieser Gesellschaft gehegten Erwartungen aber, auch dieses Project wiederum vertagt worden, Alles dieses ist aus der Geschichte der Russischen Eisenbahnen zur Genüge bekannt.

Der Bestätigung sowohl der Libau = Turburgschen als der Libau = Dünaburg = Kurkschen Bahn lag die gewonnene Ueberzeugung zum Grunde, daß der Libausche Hafen, vermöge seiner günstigen Lage und örtlichen Verhältnisse, ganz besonders geeignet sei, den Handelsbeziehungen des Reichs

nutzbar gemacht zu werden. Die Libau=Jurburgsche Bahn hatte namentlich den Zweck, die große Masse Russischer und Polnischer Producte und ausländischer Einfuhr=Waaren, welche bis dahin auf dem Niemen transportirt wurden und den Preussischen Häfen Memel und Königsberg zuströmten, einem einheimischen Hafen zuzuwenden. Die Libau=Dünaburg=Kurskische Bahn sollte dagegen dazu dienen, den Libauschen Hafen zum Ausgangspunkt für einen großen Theil des innern Rußlands zu machen.

Wenn nun auch beide Bahnen nicht zur Ausführung gekommen sind, so bestehen doch die leitenden Gründe, welche in den Jahren 1847 und 1857 die Regierung bewogen haben, ihr Augenmerk auf den Libauschen Hafen zu richten und ihm eine Stelle unter den bedeutendsten Häfen des Reichs anzuweisen, noch immer in ungeschwächter voller Kraft. Auch hat die Regierung ihr Festhalten an dieser Absicht durch die mittler Weile angeordneten Arbeiten zur Erweiterung und Verbesserung des Libauschen Hafens, auf's Ueberzeugendste ausgesprochen, wenigstens läßt sich nicht voraussetzen, daß sie für einen unbedeutenden Provincial-Hafen zwei Millionen Rubel ausgeben würde.

Libau's Zukunft wird daher ganz unzweifelhaft sich erfüllen, wenn auch unter veränderten Bedingungen. — Im Jahre 1847 wurde noch weder an die St. Petersburg=Warschauer, noch an die preussische Ostbahn gedacht, und im Jahre 1857 war auch die Riga=Dünaburger Bahn, obgleich höheren Orts genehmigt, doch noch nicht definitiv in's Leben gerufen. Nachdem nunmehr diese Bahnen eine vollbrachte Thatsache geworden sind, müssen nothwendig die auf Libau bezüglichen Eisenbahnprojecte einer wesentlichen Abänderung unterzogen werden. Weder würde es jetzt genügen, Libau in Jurburg an den Niemen anzuschließen, noch würde es als gerathen erscheinen können, eine Bahn von Libau auf Dünaburg zu führen, ehe und bevor nicht die Dünaburg=Rigaer Bahn über ihre Leistungsfähigkeit

hinaus beschäftigt wird. Bei alle dem müssen die leitenden Ideen, welche bei der Libau-Zurburger und bei der Libau-Dünaburger Bahn den Ausschlag gegeben haben, noch nach wie vor als maßgebend betrachtet werden. Es handelt sich also nur um eine, den veränderten Zeitumständen angemessene Abänderung der ursprünglich projectirten Bahnlilien. Die Libau-Niemen-Bahn müßte jetzt, anstatt auf Zurburg, auf Kowno geleitet werden, welches durch die Eisenbahnen zu einem der wichtigsten Stapelplätze des Niemenbassins geworden ist. Dabei würde es als rathsam erscheinen, die Linien in einer fünften Curve durch die Mitte des an werthvollen Producten (Flachs, Leinsaamen) reichen Kownoschen Gouvernements zu führen, etwa über Szawle. Daß eine solche, ein fruchtbares Land durchschneidende und an den Centralpunct des westlichen Gouvernements Wilna sich anschließende Linie eine glänzende Zukunft haben würde, dürfte wol kaum eines Beweises bedürfen. Die etwa 3000 Schiffe, welche Memel und Königsberg jährlich expediren, sind ein kommend und ausgehend mit 350/m Schiffslasten (à 120 Pud = 42 Millionen Pud) Waaren beladen gewesen. Wir glauben nicht fehl zu greifen, wenn wir mindestens die Hälfte dieses Quantums als russisches, für den Eisenbahntransport geeignetes Transit bezeichnen, auf welche die Kowno-Libauer Bahn gleiche Ansprüche zu machen berechtigt wäre, als die nach Königsberg und Memel führenden Handelswege. Ueber das noch vor Kurzem ganz unbedeutende Grenzzollamt Wirballen (Werschbolow) sind im Jahre 1863, schon im 3. Jahre nach der Eröffnung der Kowno-Königsberger Eisenbahn für 2 Mill. Rubel Waaren aus- und für  $13\frac{3}{4}$  Mill. Rubel eingeführt worden, während die Ausfuhr über die westlichen Landzollämter überhaupt  $21\frac{1}{2}$  Mill. und die Einfuhr  $28\frac{3}{4}$  Mill. Rbl. betragen hat.

In den, von dem Departement des auswärtigen Handels veröffentlichten Handels-Uebersichten pro 1863 finden wir in der Tabelle 6 unter andern folgende über die west-

liche Landgrenze eingeführte Transportmassen. Salz 2,28 Millionen, außer 1,13 Millionen für Polen, Seringe 145/m Tonnen oder 1,3 Millionen Pud, Apfelsinen 8 Millionen Stück oder 27/m Kisten, Kohlen 3 Millionen Pud, Maschinen für mehr als 1 Million Rbl. an Werth, Thee 192/m Pud, Zucker 186/m Pud, Baumwolle 125/m P. Alles Artikel, welche Preußen (bis etwa auf einen Theil des fabricirten Zuckers, und der Maschinen? D. Red.) nicht selbst erzeugt, sondern aus andern Ländern seewärts bei sich eingeführt hat, welche daher auch direct zur See in Rußland hätten eingeführt werden können und von denen ein großer Theil dem Libauschen Hafen hätte zufallen müssen, wenn er durch eine Eisenbahn mit Kowno, Wilna &c. in Verbindung stände und die Begünstigung der Landgrenze durch Differentialzölle aus unserem Zolltarif verschwände. — Unter den Ausfuhrn (Tabelle 2) finden wir hingegen unter andern aufgeführt 1,558,500 Tschetwert (oder etwa 14 Millionen Pud) Getreide und Hülsenfrüchte, 114/m Tschetwert oder 1 Million Pud Leinsaamen, 678/m Pud Flachs und Hanf, 120/m Pud Lumpen, 300/m Pud Wolle, für 2½ Mill. Rbl. Holz. Kurz, es tritt uns überall ein so massenhafter Transport an der Landgrenze entgegen, daß die Rentabilität einer Bahn von Libau nach Kowno wol kaum in Zweifel gezogen werden darf. Der Erfolg aber wird in Zukunft ein noch ungleich größerer sein, sobald Wilna, wie es doch wol nicht ausbleiben kann, mit den innern Gouvernements in directe Verbindung gesetzt wird, und demnach will es scheinen, daß in dieser Richtung auch die Zwecke der vertagten Libau-Dünaburger Bahn am füglichsten zu erreichen wären.

Auch empfiehlt sich diese Bahn noch in politischer Beziehung dadurch, daß sie unsern Handel von dem Nachbarlande völlig unabhängig macht und weder eine Blokade der preußischen Häfen denselben würde unterbrechen können, noch der Zoll-Verein jemals daran würde denken dürfen, die erst

vor wenigen Jahren aufgehobenen Transitzölle wieder einzuführen.

Die Wünsche der Libauer Kaufmannschaft, welche sich seit der Vertagung der Libau-Dünaburger Bahn vorzugsweise aus allen diesen Gründen auf eine Libau-Kownoer Bahn richteten, haben bis jetzt noch nicht, die zu ihrer Verwirklichung erforderliche höhere Anerkennung gefunden. Dagegen ist in neuerer Zeit das Project Riga-Liban in den Vordergrund getreten. Auch für ein solches sprechen gewichtige Gründe. Es nimmt in's Besondere die ganze Theilnahme der Kurländischen Gutsbesitzer in Anspruch, für welche eine Libau-Kownoer Bahn, da diese nur einen kleinen Theil des Kurländischen Gouvernements in ihr Bereich zieht, nicht unmittelbar von wesentlichem Nutzen sein würde. Eine das Kurländische Gouvernment in einer Länge von 180 Wersten durchschneidende, seine beiden wichtigsten Städte — Mitau und Libau — verbindende und sie an Riga und die daselbst ausmündende Eisenbahn anschließende Bahn würde für das ganze Gouvernment von großem Vortheile sein. Jedenfalls wird dies fruchtbare, wohlangebaute und durch seine rationelle Ackerbauwirthschaft sich auszeichnende Gouvernment, aus den schon weiter oben auseinandergesetzten Gründen, auf die Dauer nicht ohne ein entwickeltes Eisenbahnnetz bleiben können. Eine von Libau aus auf Mitau zu tracirende Bahn, mit einer das untere Kurland durchschneidenden Zweigbahn nach Windau, kann daher wol nur eine Frage der Zeit sein und da es stets rathsam ist, das was gethan werden muß, sobald als möglich zu thun, damit das verderbliche „Zu spät!“ nicht unfruchtbare Reue hervorrufe, so muß es unter den obwaltenden Umständen als dringend an der Zeit erscheinen, eine solche Bahn in's Leben zu rufen. Wir gestehen zwar, daß eine Veranschlagung der dieser Bahn zu verheißenden Transportbewegung sich unserer Berechnung entzieht, indessen da auf alle theoretischen Berechnungen dieser Art wol überhaupt kein hoher Werth

zu legen ist, so scheint uns die sogenannte Rentabilitätsfrage unter den klar vor Augen liegenden Bedingungen eine völlig müßige zu sein. Als die preussische Ostbahn gebaut wurde, da prophezeiten alle Rentabilitätsberechner ihr ein vollständiges Mißlingen. Wo soll zwischen Berlin und Königsberg die Massenbewegung herkommen, welche erforderlich ist, um eine Bahn von 86 Meilen Länge zu alimentiren? so fragten alle Zweifler. Und siehe da, die Bewegung ist in einer, auch die kühnsten Erwartungen übersteigenden Ausdehnung gekommen und die Bahn trägt reichliche Zinsen. Ähnliches möchte einer, Kurland durchschneidenden russischen Westbahn zu prognosticiren sein. Das Land, welches sie durchschneidet, ist ein durch die Güte seines Bodens und dessen sorgfältige Kultur ausgezeichnetes, die Productivität desselben ist mit der Aufhebung der Frohnarbeiten und der Umwandlung der Bauern in Pächter und Eigenthümer im fortwährenden Steigen und wird durch Eisenbahnen, ebenso wie in Ostpreußen, das in dieser Beziehung wunderbare Fortschritte gemacht hat, zu immer größerer Ausdehnung sich entwickeln. Es liegen noch viele tausend Dessätinen brauchbaren Ackerlandes brach, die des Pfluges harren. Nicht minder wird die, mit Ausnahme des Brauntweinsbrandes noch völlig in Apathie versunkene Fabrikindustrie aus ihrem Schlummer erwachen. Die für eine Eisenbahn zu erwartende Frequenz darf aber niemals nach dem bereits vorhandenen Transportverkehr allein bemessen werden, sondern muß auch den durch die neuen Verkehrs erleichtungen zum Leben erwachenden Massentransport in Anschlag bringen, wenn sie der Wahrheit nahe kommen soll. Ebenso wäre es ein Trugschluß, die Transportbewegung der Eisenbahnen bloß nach den über die Seehäfen ein- und ausgehenden Waarenmassen berechnen zu wollen. Die Production eines Landes, welche der Hauptfactor für die innere Transportbewegung ist, kann eine sehr bedeutende sein, ohne daß nach Bestreitung des innern Consums ein großer Ueberschuß an Producten zur Ausfuhr

übrig bleibt, und jedenfalls ist das, was für den innern Verbrauch aufgeht und der innern Bewegung zu Gute kommt, von größerer Bedeutung als dieser Ueberschuß.

Um jedoch auch denjenigen, die nach der gegenwärtig schon vorhandenen Transportbewegung fragen, eine Antwort nicht ganz schuldig zu bleiben, so wollen wir auch diese approximativ in Zahlen anzugeben suchen.

Von Libau sind im J. 1864 überhaupt 206 Schiffe von 12,844 schweren Lasten und von Windau 323 " " 26,131 " " mit Ladung nach dem Auslande abgegangen, zusammen 38,975 schwere Lasten, welche ein Gewichtsquantum von 6 Millionen Pud Ausfuhrwaaren repräsentiren, die größten Theils pr. Aye nach den Hafensplätzen angeführt worden sind; dazu kämen dann noch etwa 1½ Million Pud Getreide, welches Kurland über Riga ausführt und an Einfuhrwaaren: 400<sub>m</sub> Pud Salz, 270<sub>m</sub> Pud Seringe, 250<sub>m</sub> Pud Kohlen und 81<sub>m</sub> Pud andrer, weniger massenhaften Artikel, zusammen 2½ Millionen Pud. Die Fabrikation von Spiritus beträgt in Kurland etwa 1,200,000 Wedro jährlich, die ohne Ausnahme zu Lande verführt werden und mit den Fässern ein Gewichtsquantum von etwa 1 Million Pud repräsentiren. Zu der Ausfuhr und Einfuhr kommen nun noch die zur Versorgung der Städte (60<sub>m</sub> Einwohner) erforderlichen Transporte, als z. B.

Getreide u. Mehl etwa 90<sub>m</sub> Tschetw. oder 800<sub>m</sub> Pud.

Kartoffeln " 80<sub>m</sub> " " 700<sub>m</sub> "

Schlachtvieh " . . . . . 300<sub>m</sub> "

Brennholz etwa 30<sub>m</sub> Cub.-Faden oder 9 Millionen Pud.

Baumaterialien: Holz, Ziegel, Kalk zc.

gering angeschlagen 1 Million Pud.

Ohne in eine genaue statistische Untersuchung einzugehen, läßt sich daher die Ueberzeugung gewinnen, daß die örtliche Bewegung in Kurland mindestens 20 Mill. Pud schon gegenwärtig betragen müsse und daß es nicht zu hoch gegriffen sein werde, davon 12 Millionen oder, auf die ganze

Länge der Bahn reducirt, 8 Millionen Pud für die Eisenbahn in Anspruch zu nehmen. Vermöge der Eisenbahnen aber wird sich die Bewegung noch wesentlich steigern. Namentlich läßt sich noch gar nicht abschätzen was Riga zur Belebung dieser Bahn beitragen wird. Dieser Beitrag dürfte künftig, sobald erst die Dünaburg-Witepsker und die Witepsk-Moskauer Bahn in Wirksamkeit treten werden, jedenfalls ein sehr bedeutender sein. Wir begnügen uns diesen Beitrag nur mit 2 Millionen Pud vorläufig in Anschlag zu bringen.

Der Personen-Verkehr würde, nach dem angenommenen Grundsatz, daß die Zahl der jährlichen Reisenden der Bevölkerung des von einer Eisenbahn durchschnittenen Landes äqual sei, auf etwa 600/m oder auf die ganze Länge der Bahn reducirt auf 300/m Passagiere anzunehmen sein. — Eine Bahn von 100 Werst Länge hätte somit an Einnahme zu erwarten für 10 Mill. Pud Waaren zum herabgesetzten Preise von 3 Cop. . 300,000 Rbl. für 300/m Passagiere zu 1 Cop. pr. Werst 300,000 Rbl.

---

Brutto 600,000 „

---

oder pr. Werst 6000 Rbl.

und wenn wir hiervon für Betriebskosten und

Bahnunterhalt die Hälfte oder 3000 „

---

in Abzug bringen, so würden Netto 3000 Rbl. oder von einem Baukapital von 50/m Rbl. pr. Werst Netto 6 pCt. Zinsen übrig bleiben, so daß also, selbst wenn wir die Einnahme vom Personenverkehr auf 2000 Rbl. pr. Werst. herabsetzen, noch Netto 5 pCt. Renten zu erwarten sein würden.

Eine Bahn von Riga nach Libau würde aber, wenn sie hier ihr Ende erreichen sollte, nur von secundärer Wichtigkeit sein; sie kann aber durch ihre Weiterführung nach Memel zu internationaler Wichtigkeit erhoben werden, indem von preussischer Seite beabsichtigt wird, die bereits fertige Insterburg-Tilsiter Bahn bis Memel weiter zu führen und

so auch diesen Hafen an die Ostbahn anzuschließen, sobald russischer Seits die Bereitwilligkeit vorhanden sein sollte, die durch Kurland zu erbauende Bahn zum Anschluß an die preussische Bahn bis Polangen auszubauen.

Diesem Wunsche Preußens freundnachbarlich entgegen zu kommen, erscheint um so mehr als geboten, als die Vortheile dieser Verbindung auf russischer Seite nicht geringer sein werden, als auf preussischer, und auch die maritimen Interessen Riga's und Libau's durch dieselbe nicht den geringsten Abbruch erleiden. Die vorgeschlagene Bahn hat die seltene Eigenschaft allen Betheiligten zu genügen und von keiner Seite Widerspruch zu finden. Ihr wichtiger Vortheil besteht für die Ostsee-Gouvernements in dem unmittelbaren Anschluß an die preussische Ostbahn und durch diese an das ganze deutsche und europäische Eisenbahnnetz. Ein Hinweis darauf, daß die Entfernung von Riga bis Königsberg über Dünaburg, Wilna, Kowno und Gydikuhnen 750 Werst, über Libau, Memel, Tilsit und Insterburg aber nur 500 Werst beträgt, wird genügen, diese Wichtigkeit in ihrer vollen Bedeutung erkennen zu lassen. Die ganze Waaren- und Personenbewegung zwischen den russ. Ostsee-Gouvernements und Preußen resp. dem Westen Europa's wird also naturgemäß diesen Weg nehmen, und die Riga-Libauische Bahn durch Vermehrung ihrer Einnahmen wesentlich unterstützen, während auch Handel und Verkehr dabei durch die wohlfeilere, weil kürzere Straße, wesentlich gewinnen werden. In Deutschland gilt schon ein Umweg von wenigen Meilen für ein hinreichendes Motiv, um die schon vorhandenen Eisenbahnlinien durch neue Verbindungsbahnen zu rectificiren, um so mehr wird eine Abkürzung von 250 Werst für die directe Linie Riga-Königsberg sprechen, die für Ausfuhr wie für Einfuhrwaaren von großer Bedeutung ist.

Dabei wird die kurze Bahnstrecke Libau-Polangen (70 Werst) ihrer günstigen Terrainbeschaffenheit halber für höchstens 2½ Millionen zu bauen sein, eine Ausgabe, die

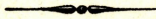
wohl kein Hinderniß sein kann eine Lücke auszufüllen, die sich auf der Eisenbahncharte sonderbar ausnehmen würde, und bei der Anziehungskraft, welche Eisenbahnen gegenseitig aufeinander ausüben, doch jedenfalls früher oder später ausgefüllt werden müßte. Die Verbindung Libaus mit Memel würde nicht minder auch eine für die Ostsee-Gouvernements höchst wichtige Beschleunigung des Postenganges nach dem Auslande bewirken und in dieser Beziehung sehr berechtigten, dringenden Wünschen Abhülfe verschaffen. Daß die Existenz einer über die Ostsee-Gouvernements nach Preußen führenden Eisenbahn auch in politischer und strategischer Beziehung ihren Werth hat, wird für dieselbe nicht minder geltend gemacht werden können. Für jeden dieser beiden Pläne: Libau-Kowno und Libau-Riga sprechen demnach so gewichtige Gründe, daß man, nach sorgfältiger Abwägung nur zu dem Verdict gelangen kann: beide Bahnen verdienen gebaut zu werden. Ueberdem lassen sich auch beide Linien theilweise combiniren. Die Linie Libau-Mitau ließe sich nämlich, ohne von der geraden Richtung wesentlich abzuweichen, etwa bei Größen an der Windau bis an die Grenze des Kownoschen Gouvernements führen, von wo dann der eine Zweig nach Mitau, der andre nach Kowno seine gerade Richtung nähme. Durch eine solche Combination würden etwa 70 Werst beiden Bahnen gemeinschaftlich sein, 3½ Millionen an Baukapital ersparen, und durch die doppelte Alimentation auch doppelte Revenüen tragen. Das untere Kurland würde dann freilich noch ohne Eisenbahnen sein. Diesem Mangel aber würde auch die Linie Libau-Mitau nicht abhelfen können, wenn sie etwas weiter nördlich gezogen würde. Es wird aber — und hoffentlich recht bald — eine Zeit kommen, wo Eisenbahnen auch bei uns als eine sichere Kapital-Anlage zur Geltung kommen werden und man es für eben so ausführbar als nothwendig halten wird, ganz Kurland mit Eisenbahnen zu durchziehen, namentlich eine Bahn von Mitau nördlich über

Tuckum und Candau nach Windau zu erbauen und eine andre über Goldingen und Hasenpoth nach Libau mit derselben — etwa von Schleck aus — zu verzweigen. Es wäre dabei in Frage zu stellen, ob diese letzteren Bahnen, als rein provinzielle, nicht etwa vortheilhafter als Pferdebahnen zu construiren wären. Das Anlagekapital würde jedenfalls dann ein bedeutend geringeres sein und es bliebe nur zu untersuchen, ob die Kosten der Locomotive mit Pferden nicht verhältnißmäßig theurer als die Dampfkraft zu stehen kommen würden.

Und damit schließen wir denn diese unsre Betrachtungen, mit dem Wunsche, sie möchten zu einer baldigen praktischen Erörterung der Frage angeregt haben, und mit der Bitte: man wolle die Mängel der Darstellung nachsichtig beurtheilen, die Irrthümer, welche trotz besten Willens sich eingeschlichen haben könnten, mit schonender Hand berichtigen und die allerdings etwas hochfliegenden Wünsche des Verfassers nicht als Utopien belächeln. Wo es gilt, große Ziele zu erstreben, darf weder das Wollen noch das Können, nach kleinlichem Maße gemessen werden.

L.

U.



1.-  
51

Von der Censur erlaubt.

(Nr. 93.)

Dorpat, den 1. März 1865.