



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

## **Digitale Sammlungen**

### **Sammlung verschiedener Ansichten über Eisenbahnen u.s.w. im Hannöverschen, Bremer und Hamburger Handels-Interesse**

**Bremen, 1836**

**urn:nbn:de:gbv:46:1-6323**

~~im Quart 74~~  
Brem. v. 1838.

N<sup>o</sup> 1. a



Sammlung

verschiedener Ansichten

über

Eisenbahnen

u. s. w.

im

Hannoverschen, Bremer und Hamburger  
Handels-Interesse.

Herausgegeben

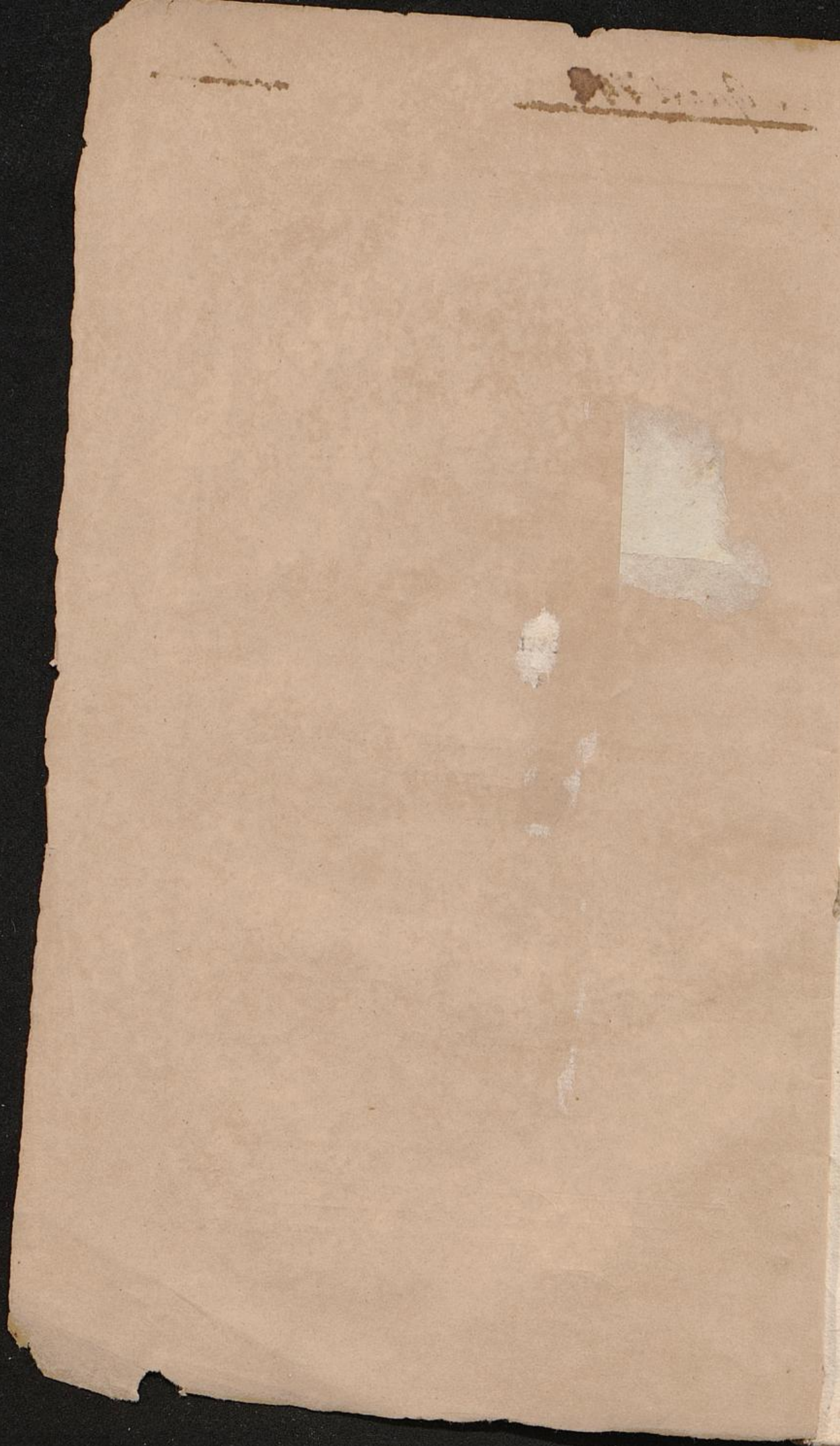
von

einem Mitgliede der Hannoverschen Stände-  
Versammlung.



Mit einer Charte.





ammlung

verschiedener Ansichten

über

**Eisenbahnen**

u. s. w.

im

Hannoverschen, Lüneburger und Hamburger  
Handels-Interesse.

\*

Herausgegeben

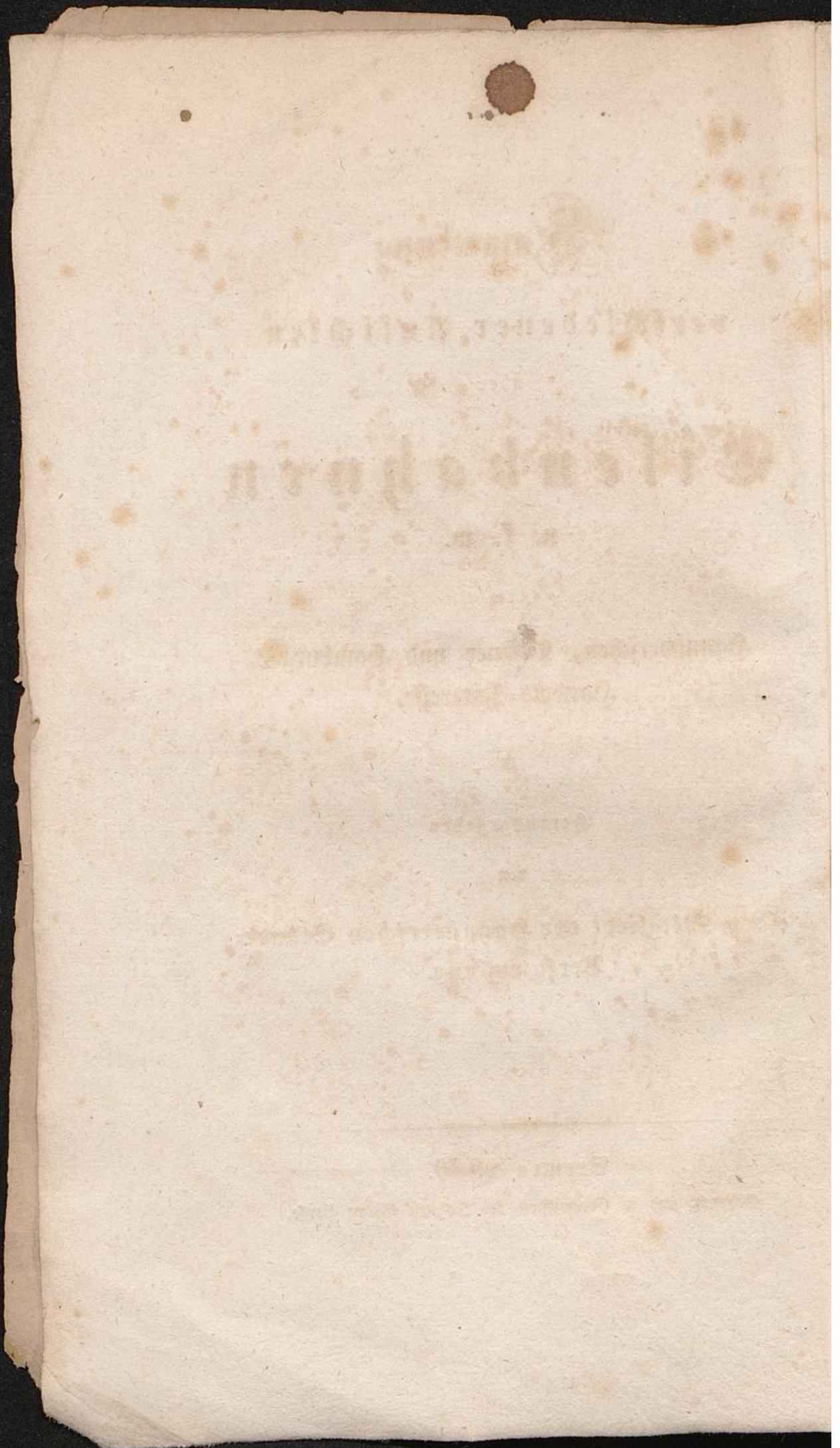
von

einem Mitgliede der Hannoverschen Stände-  
Versammlung.

---

Bremen 1836.

Gedruckt und in Commission bei Johann Georg Henke.



## Vor- und Fürwort.

---

Bei den bevorstehenden Verhandlungen, welche über Eisenbahnen, über deren Richtung und über ein Expropriations-Gesetz zu ihren Gunsten in der hannoverschen allgemeinen Ständeversammlung vorkommen werden, hat Herausgeber gegenwärtiger Sammlung von verschiedenen Ansichten über jenen hochwichtigen Gegenstand, dafür gehalten, es könne nützlich sein, gewisse Anhalts-Puncte, die dafür in öffentlichen Blättern schon hingestellt sind, aufs Neue zu publiciren. Obwohl Herausgeber nicht geradezu mit allen Ansichten, welche in gegenwärtiger Sammlung dargestellt sind, sich völlig einverstanden erklären kann, so ist doch so viel practisch-richtige Wahrheit darin enthalten, die vorzüglich was die Eisenbahns-Richtung betrifft, wohl eine nähere gewissenhafte Prüfung verdient; denn, was hier ein Expropriations-Gesetz betrifft, so liegt die desfallsige Regel schon für den Chausséebau vor, was den Eisenbahnbau betrifft, so liegen Musterbaue dafür in andern Ländern vor

Augen, für beide Fälle können also nicht leicht schädliche Irrthümer entstehen, und entstanden diese wirklich, so können sie nach vorkommenden Erfahrungen verbessert werden. Aber, schädliche Irrthümer, die in einer übel gewählten Eisenbahn-Richtung zum Nachtheil des Landes angewandt werden, bleiben ewig schädlich ohne abgeändert werden zu können. Daraus geht nun wohl hervor, daß diejenigen, welchen es obliegt, eine Eisenbahn-Richtung im Interesse des Landes öffentlich zu verhandeln und das Resultat davon ins Leben zu rufen, eben damit eine sehr bedeutende Verantwortlichkeit übernehmen; denn ihr Werk, so wie sie solches entweder sehr nützlich oder sehr schädlich schaffen, wird in seiner Eigenschaft noch sehr lange fortdauern, wenn die Urheber längst den Weg zu den Vätern gemacht haben.

Ein Mitglied der Hannoverschen  
Stände-Versammlung.

---

schäd:  
diese  
Er:  
Irr:  
bahn:  
wer:  
erden  
die:  
tung  
und  
amit  
ien;  
sehr  
Ei:  
eber  
en

### Neuer Transito = Handels = Weg.

---

Unter den jetzigen Bestrebungen der Europäischen Regierungen, ihren Unterthanen größeren Wohlstand durch Handlung, Schiffahrt und Landfrachten zu verschaffen, wird wohl keine größere Resultate geben, als die Ausführung des französischen Plans, von Straßburg über Paris bis Rouen und Havre de Grace eine Eisenbahn zu schaffen. Materielle Handels-Interessen von England, Frankreich, Baden, Württemberg, Baiern, Oesterreich, der Schweiz und von Frankfurt a. M., werden dadurch auf eine natürliche, innige und ewige Weise zu gegenseitigen Vortheilen mit einander verbunden werden.

Und da, seit unabhängige Regierungen in Amerika vom Nord = zum Südpole durch alle Zonen begründet sind, Alles was der Europäische Handel aus seiner Industrie zu geben und für europäische Bedürfnisse zu nehmen hat, in Amerika den vortheilhaftesten Markt immer mehr finden wird, so folgt daraus, daß Europäische Colonien immer mehr ihre Bedeutung verlieren müssen, und also zwischen Frankreich und England vernünftigerweise Krieg um den Besitz von Handels-Colonien nie wieder entstehen kann, und dies um so weniger, da die Colonie-Pflanzer

bei den ihnen obliegenden Abgaben, Lasten und Restric-  
tionen in der Concurrnz mit den Pflanzern unabhängiger  
Staaten des amerikanischen Continents kaum noch be-  
stehen können.

Wenn also, wie vorliegt, Frankreich eine Begünstigung  
des Transito-Handels mit einer Eisenbahn von Rouen  
über Paris bis Straßburg in Verbindung setzt, so ist  
damit eine sehr natürliche Handels-Verbindung zwischen  
England, Frankreich, Süddeutschland, vom Weltmeere zum  
Rhein und zur Donau geschaffen; ein Verhältniß, das,  
zugleich durch große materielle Vorthelle in einem natür-  
lichen, unveränderlichen Gange begründet, für genannte  
Staaten eine Politik schaffen muß, zwischen Allen dauer-  
haften Frieden und Einigkeit zu halten. So liegt die  
fragliche Angelegenheit im Großen vor; betrachten wir  
jetzt die Einzelheiten, die als Fundamente ihr dienstbar sind.

Rouen wird als Haupt- = Stapelplatz für die neue  
Handelsstraße vom Canal bis zum Rheine und der Donau  
dienen. Rouen ist unmittelbar umgeben mit den vorzüg-  
lichsten Manufactur- und Fabrik-Districten Frankreichs —  
reich an allen ersinnlichen Eisen-, Thon- und Porcellain-  
Waaren, Einnensorten und Pariser Industrie-Producten,  
diesen vor allen in Amerika begehrten Artikeln, die von  
Rouen aus viel wohlfeiler, als von Bremen, Hamburg  
und Holland nach Amerika geschafft werden können, indes  
auch die Retouren viel wohlfeiler in Rouen für den Süd-  
deutschen Markt bis Frankfurt hin niedergelegt werden  
können. Der Unterschied der Seefracht und Assuranz  
zwischen Rouen auf einer Seite, Bremen und Hamburg  
auf der andern, beträgt pr. Schiff resp.  $2\frac{1}{4}$  Fl. und  
 $1\frac{1}{2}$  proCent vom Werthe der Güter zum Vortheil für  
Rouen. Und diese Retouren, jetzt unerläßliche Bedürfnisse

für Deutschland, können aus Amerika in eben und derselben Zeit und wohlfeiler über Rouen auf einer Eisenbahn bis Straßburg zum Rheine, als aus See bis Bremen und Hamburg aufs Lager geschafft werden. Und wenn in Winterzeiten Frost und Eisgang das Einlaufen in die Weser und Elbe hemmen, ist das Einlaufen in die Seine — in Havre de Grace und Rouen noch lange möglich; von London aus werden Englische Industrie- und Handelsproducte in zwei Tagen nach Rouen, in fünf Tagen von da nach Straßburg und von da in vier Tagen nach Frankfurt, Rheinabwärts geschafft werden können. Die Englischen Wechsel- und Correspondenz-Geschäfte werden damit mehr über Rouen, Paris, Straßburg bis Frankfurt a. M. geleitet werden; denn auf allen diesen Mittelplätzen ist bekanntlich sehr hohe merkantilische Intelligenz und nicht zu ermessende pecuniäre Kraft vorhanden.

Stellen wir ein kaufmännisches Conto finto über die Transportkosten und über den Zeitaufwand bei dem Transporte, z. B. nach Frankfurt a. M.: A., von Rouen, B., von Bremen nach Hamburg auf, so gestaltet sich solches wie folgt:

A. Transport von Rouen bis		
Bremen und Hamburg.		
Fracht pr. Schiff	circa 1,5 12gr	Zeit 8—10 Tage.
Assuranz im Durchschnitt		
pr. Schiff . . . . .	1 = 12 =	
Fracht von Bremen und		
Hamburg bis Frankfurt		
pr. Schiff, excl. des Pr. =		
Hess. Zolles . . . . .	6 = 12 =	8—10 =
<hr/>		
= 9,5 12gr		Zeit 16—20 Tage.

B. Transport von Rouen bis Straßburg auf Eisenbahn pr. Sch $\mathcal{W}$ excl. öffentlicher Abgabe . . . . .	1 $\mathcal{F}$ 18 g $\mathcal{K}$ , Zeit 5— 6 Tage.
Transport von Straßburg bis Frankfurt mit der Rheinschiffahrt incl. der Rhein-Zölle. . . . .	2 = — = 4— 6 = = 3 $\mathcal{F}$ 18 g $\mathcal{K}$ , Zeit 9—12 Tage.

Es geht hieraus hervor, daß der Güter-Transport bis Frankfurt a. M. auf letzterem Wege 5 $\frac{3}{4}$   $\mathcal{F}$  pr. Sch $\mathcal{W}$  wohlfeiler und acht Tage geschwinder zu Stande gebracht werden kann. Außerdem treten bei dem Transporte auf ersterem Wege häufig störende Zufälligkeiten ein, welche ihn verzögern und vertheuern.

Die vorliegende, für eine große Veränderung der Handels-Verhältnisse zwischen Nord- und Süddeutschland unausbleiblich stark wirkende Eisenbahn, wird von Rouen bis Straßburg 60 deutsche Meilen Länge haben, und sich in der Nähe großer Eisenwerke fortziehen; die Meilen-Länge wird sich also mit 150,000 Fr. machen lassen; das Ganze wird dann 9 Millionen Franken kosten, eine Ausgabe die frühere französische Feldzüge oft in einer Woche gekostet haben. Wenn angenommen wird, daß an Zinsen für das angelegte Capital und für Unterhaltung der Eisenbahn 7 proCent aufgebracht werden müssen und dabei erwartet werden kann, daß 300,000 Sch $\mathcal{W}$  Fracht-Güter jährlich diese neue Straße passiren werden, so wird die Abgabe für Deckung dieser Kosten auf 60 Meilen circa 2 Fr. pr. Sch $\mathcal{W}$  betragen. Rechnet man dazu die Transportkosten pr. Meile 2  $\mathcal{Q}$  pr. Centner, oder 6  $\mathcal{Q}$  pr. Sch $\mathcal{W}$  so würde dies 1  $\mathcal{F}$  6 g $\mathcal{K}$  oder 5 Fr. ausmachen, folglich

1 SchW von Rouen bis Straßburg zu 7 Fr. oder 1  $\frac{1}{2}$   $\text{fl}$  18 ggr zu transportiren sein. Daß die französischen öffentlichen Transito-Abgaben bei der Wichtigkeit des Gegenstandes nicht drückend, wenigstens nicht dem Preussisch-Hessischen Transito-Zoll gleichgestellt werden, steht fest zu glauben; denn abgesehen von großen materiellen Interessen, ist begreiflich, daß das französische Gouvernement, dem kein auswärtiger Krieg convenirt, nur durch große, nützliche National-Friedenswerke den aufgeregten Volksgeist für den innern Frieden am besten beschwichtigen kann.

Aus diesen für Norddeutschland wenig tröstlichen Ansichten, die ich aus guten Gründen frühzeitig genug zum ernstern weiteren Nachdenken und Nachrechnen dahin stelle, wird klar, daß der Preussisch-Hessischen Zoll-Linie, die gegen den Norddeutschen Handel auf seiner Bahn nach Süden aufgestellt ist, ein sehr gefährlicher Feind im Rücken operirt, und daß, wenn diese Linie nicht bei Zeiten zurückgezogen und anderweit, nach den Umständen modificirt, bäsirt wird, die Preussisch-Hessische Finanz-Speculation, auch ohne Bundestags-Beschlüsse, eine totale Niederlage erleiden wird.

### Häfen an der Weser und Elbe.

Die immer zunehmenden Versandungen in der Weser und Elbe, vorzüglich auf den Puncten, wo die Fluth anfängt, ihre steigende Kraft und Höhe zu verlieren, indeß sie doch noch Gewalt genug hat, die stromabwärts zugeführten Sandmassen aufzuhalten und zu lagern, haben in den neuesten Zeiten große Beschwerden für den Weser-

und Elbhandel der beiden Hansestädte Bremen und Hamburg geschaffen. Und je mehr an der Oberweser und Elbe, bis dahin, wo die Fluth endigend einsteigt, aus den Fahrwassern die flüchtigen Sandmassen durch Uferbaue zum Besten der Schifffahrt fortgedrängt werden, je größer wird das Uebel in beiden Strömen da, wo die Fluth jedes weitere Fortschaffen der Sandmassen unthunlich macht. Kommt nun noch dazu, daß, wie behauptet wird, die Nordsee von den Elb- und Weserufem seit einem Jahrhunderte sich tiefer zurückgezogen hat, so wird damit ein Uebel, wodurch Hafenanlagen an der Weser und Elbe für die Seeschifffahrt schon unnütz gemacht wurden, für die weiteren Folgen so ernsthaft, daß es bei dem jetzigen staatswirthschaftlich-mercantilischen Thun und Treiben in Norddeutschland, die sorgsamste Rücksicht verdient.

Es ist denkbar, daß bei der ersten Erbauung von Bremen die Weser von der See bis zur Stadt Tiefe genug hatte, um der damaligen Schifffahrt zu genügen. Im Laufe der Zeit vergrößerten sich sowohl der Umfang dieser Schifffahrt, als die dazu gebrauchten Schiffe, auch mochten neu entstandene Versandungen zwischen Bremen und Vegesack schon ein Hinderniß geworden sein, diese vergrößerten Schiffe bis Bremen heraufkommen zu lassen: zum Schutze des Handels wurde es also erforderlich, den Bremer Hafen bei Vegesack einzurichten — ein Hafen, dem man es noch wohl ansieht, daß er zur Zeit seines Entstehens Umfang genug hatte, zur Winterzeit alle Schiffe des damaligen Bremer Handels zu umfassen.

Indessen nahmen die Versandungen in der Weser dergestalt zu, daß es selbst mit Hülfe der Fluth unthunlich wurde, beladene Schiffe für Bremen bestimmt, bis Vegesack hinauf transportiren zu lassen. Man mußte also einen

neuen Anker- und Löschplatz ausfindig machen und wählte dazu die Station bei Braake, wo zugleich einige Vorrichtungen zum Ausbessern der Schiffe getroffen wurden. Zwar lagen bei Braake die Schiffe auf offener Rhede, den Winterstürmen und dem Eisgange ausgesetzt; doch blieb es immer noch der bequemste Weserpunct zum Anker- und Löschplatz, und in der Entrichtung des Elsflether Zolles lag, außer dem Wohlstande der für Braake und für dessen Umgegend aus dem so gewählten Anker- und Löschplätze floß, noch ein Grund mehr, Bremer Handlung und Schiffahrt in und bei Braake freundlich zu behandeln. Als aber der Elsflether Zoll aufgehoben worden war, traten zwischen Oldenburg und Bremen so feindselige Spannungen ein, auch wurde in Kriegszeiten dadurch, daß Bremer Schiffe auf Oldenburger Gebiet einladen mußten, die Wohlthat einer Bremer Handels- und Schiffahrts-Neutralität so gefährdet, daß sowohl der Bremer Senat als der Bremer Handelsstand ernsthaft daran denken mußten, ein Grundeigenthum zur Anlage eines Hafens für fortdauernde Bremer Handels-Existenz und Handels-Sicherheit zu erwerben. Und so sahe man denn von den zunehmenden Versandungen in der Weser und von andern Uebeln, zugleich aber auch von dem zunehmenden Flore des Bremer Handels den Ein- und Ausladungspunct für Bremer Seeschiffe im Laufe von Jahrhunderten von Bremen bis Bremerhaven hinunter geschoben.

So wurde denn nach vielen Aufopferungen und Mühseligkeiten und unter noch fortdauernden Handels- und Schiffahrts-Hindernissen für den Bremer Handel ein Punct erreicht und ausgebildet, wo Sicherheit und Freiheit hauset, und wo Alles, was Seeschiffahrt und Handel bedarf, sich schnell entwickelt hat und täglich noch mehr

sich entwickelt. Wer noch vor wenigen Jahren da, wo Bremerhaven jetzt emporblüht, den Grund und Boden von wilder hoher Fluth überströmt sah, jetzt im Schutze undurchdringbarer Dämme diese neue Stadt mit einem sicheren Hafen im Inneren, angefüllt mit Schiffen aller Nationen, nachdenkend vor Augen nimmt, muß — wenn er nicht die schnelle Entwicklung neuer Amerikanischer Handelsplätze gesehen hat — darüber erstaunen, was eine richtige Anwendung menschlicher Kräfte für große praktische Möglichkeit, selbst bei einem beschränkten Maße von Hilfsmitteln, doch leisten könne.

Bremerhaven ist mit einem Aufwande von 750,000 Rthl. erbauet, auch kostet die Nachhülfe bei den angelegten Werken und ihre Erhaltung bis jetzt noch jährlich 12,000 Rthlr. Die Handels- und Schiffahrtslage dieses Platzes am rechten Ufer des Ausflusses der Geeste in die Weser ist aus dem Grunde sehr vortheilhaft, weil nie eine Gefahr entstehen kann, das Einlaufen in Bremerhaven durch Versandungen in der Weser gestört und erschwert zu finden; denn oberhalb des Eigenpunctes zum Hafen bewirkt das Hervorspringen des sorgfältig beschützten Oldenburgschen linken Weserufers ein unabänderliches Hinweisen der Weserströmung zu diesem Eingangspuncte, und somit wird da immer zureichend tiefes Fahrwasser zum Einlaufen verschafft — eine große Wohlthat, die bei allen Hafenanlagen an den Mündungen der Ströme berücksichtigt wird. — Bremerhaven ist nicht allein ein sicherer Punct für den Weserhandel mit Deutschland geworden: es ist zugleich auch der bequemste Punct an der Nordsee zum See-Zwischen-Handel mit der Ostsee, Norwegen, auch mit den Elbufern: Bremer Packhäuser sind zu diesem besondern Zwecke schon vorhanden; ein allgemeines Gedeihen

ist da sichtbar: ein freier Platz, der ursprünglich für 60 Rthlr. verkauft worden und durch besondere Verhältnisse unbebauet liegen blieb, ist jetzt zu 2500 Rthlr. erstanden. — Wer nun Freude am Gedeihen außerordentlicher Anstrengungen finden kann, die als wahre Nothhülfe angewendet werden mußten, mag Bremerhaven beachten. Ginge Bremen jetzt unter, so würde es nicht auf dem Punkte, wo es steht — im Sommer versandet und im Winter durch Ueberschwemmungen sehr gefährdet — wieder neu hervorgehen, sondern künftig in Bremerhaven zu finden seyn, für welches dann Neubremen mit seinen Weserbrücken nur ein Speditionsplatz für Bremerhaven seyn könnte. Mit dem Gedeihen von Bremerhaven gedeihet auch immer mehr der landwirthschaftliche und Handwerkerbetrieb in der nächsten Hannoverschen Umgegend, und, im Schutze des nahen Seesteiches können sich an der Chaussee, ohne Gefahr und ohne Kosten für den Staat, nach und nach diejenigen Arbeitsleute ansiedeln, welche ihr tägliches Brod in Bremerhaven finden wollen.

Wir kommen zu den Häfen an der Elbe.

Die Versandungen in der Elbe sind bis jetzt der Hamburger Seeschiffahrt nicht so nachtheilig geworden, als die Weserversandungen für den Bremer Seehandel sich gestaltet haben. Allein dieß große Schiffahrtsübel der Versandungen ist auch für Hamburg im Anzuge. Im Norder-Arm der Elbe, welcher die Oberländische Elbschiffahrt nach Hamburg führen muß, haben Versandungen begonnen, die sehr bald den Hamburger Hafen eben so belagern können, wie dieß im Süder-Arm der Elbe schon mit dem Harburger Hafen, so wie früher in der Weser mit dem Hafen zu Begesack geschehen ist. Schon jetzt stellen die Versandungen im Norder-Arm der Elbe der

Oberländischen Elbschiffahrt, die in Hamburg aus- und eingeht, sehr bedeutende Beschwerden entgegen, und es wird nicht verhindert werden können, diese Versandungen immer tiefer zum Hamburger Hafen hinunter gewälzt zu sehen. Die Hilfsmittel, wodurch in Strömen, auf Puncten, wo keine Fluth entgegentritt, in Concentrirung der Strömungskraft mittelst angelegter Uferwerke, Versandungen fortgearbeitet werden können und somit tieferes Fahrwasser zu schaffen ist, sind nicht anwendbar da, wo die Fluth der Stromkraft täglich entgegentritt. Die Theilung der Elbe zwischen Harburg und Hamburg in so viele Arme schwächt ohnehin diese Stromkraft, und jemehr der Süder-Elb-Arm schon versandet ist, je mehr müssen die von der Oberelbe noch zukommenden Versandungen sich zum tieferen Strombette des Süder-Elb-Arms hinneigen und auch dieses durch Mitwirkung der Fluth zuletzt füllen: es liegt dies in einer unabweislichen Natur der Dinge.

Nach diesen Ansichten würde die Anlage eines neuen Hafens in Harburg immer höchst nutzlos bleiben, indem schwerlich die Hannoverschen Finanzen eine Seefahrtsbahn von Harburg durch den Köhlbrand zum Norder-Arm der Elbe schaffen, noch weniger ein so Geschaffenes durch jährliche kostbare Nachhülfe und Aufräumungen neuer Versandungen in einer mit großen Kosten geschaffenen Seeschiffahrtsbahn würden erhalten können. Und würde dann früh oder spät auch der Norder-Arm der Elbe versandet, so wären damit wieder alle aufgewendeten Hafensbau- und Seefahrtsbahn-Kosten ganz augenblicklich aufgewendet, und somit dann ein Staatsschaden für die Hannoverschen Finanzen noch mehr neu geschaffen. Harburg wie Lüneburg können also nach der jetzigen Handelslage

und nach den dazu jetzt üblichen Transportmitteln nur bleiben was sie sind: Expeditionsplätze für den Hamburger Handel.

Indessen leiten die zunehmenden und immer weiter sich fortwälzenden Versandungen in der Elbe zwischen Harburg und Hamburg dazu hin, im Voraus einen Schutzpunct für den Fall zu suchen, wenn das angeedeutete Uebel, so wie für Harburg dieß längst geschehen ist, auch für Altona und Hamburg vollendet sein wird. Diese beiden Hauptplätze liegen in Rücksicht der Einwirkungen dieses Uebels an der Elbe gerade so, wie Begefac an der Weser, d. i. die Fluth fängt an, hier die aufsteigende Kraft zu verlieren. Doch ist ein wesentlicher Unterschied darin zu finden, daß Bremen für den Weserhandel 6 Meilen tiefer zur See einen Schutzpunct für den Seehandel hat suchen und finden müssen. Dagegen treten für den Elb-, Seehandel und Elb-Flußhandel ganz andere Mittel und Wege ein, um einer gänzlichen Versandung des Norder-Elb-Arms, also einer Versandung des Hamburger Hafens und der Altonaer Ufer-Rhede zu begegnen und auszuweichen; denn hier ist schon auf zwei Meilen tiefer seawärts der Punct zu finden, wo aus allen Elb-Armen zwischen Harburg und Hamburg die Elbströmung, durch besondere Localitäten gezwungen, sich wieder concentrirt und so tiefes Fahrwasser schafft, als für eine ununterbrochene Seefahrt dieß erforderlich ist, indeß die Elb-Stromschiffahrt zugleich ohne Beschwerde auf diesen Punct eingreifen kann, während von Bremen ab eine Kahnfahrt nach Bremerhaven et v. v. Statt finden muß, um die Weser-Seefahrt mit der Weser-Stromfahrt in Verbindung zu setzen — und, dieser sehr wichtige Punct ist beim Ausflusse der Este in die Elbe hart am Hannoverschen Ufer unabänderlich

zu finden. Es folgt nun daraus, daß so wie für den Weser-Seehandel auf einem Punkte am Ausflusse der Geeste auf Hannoverschem Gebiete ein Rettungs- und Schutzhafen geschaffen ist, eben so für den Elb- und Seehandel bei zunehmender, nicht zu hemmender Versandung, der Elb-Arm zwischen Harburg und Hamburg, ein solcher Rettungs- und Schutzhafen am Ausfluß der Este in die Elbe, ebenfalls auf Hannoverschem Gebiete, wird gesucht und geschafft werden müssen, um den großen Interessen des Elb-See- und Elb-Stromhandels völlig zu genügen. Dabei stellen sich jedoch die Handelsverhältnisse ganz anders dar, als auf der Weser; denn, was von Bremerhaven oder überhaupt von der Wesermündung aus — werde es zu Wasser oder zu Lande transportirt — für Deutschland an Handelsgütern bestimmt ist, muß in Bremen lagern oder da transitiren, und so ist's auch v. v. Die Localitäten zwischen Bremerhaven und Bremen, sowohl einzeln als im ganzen Zwischen-Landdistrict, machen dieß in der That zur Deutschen Handels-Convenienz, in sofern der Weserhandel dabei eingreift. Das Sinnbild des Bremer Wappens: der Schlüssel, wird dabei rein practisch. Und wenn jetzt eine kostbare Demonstration vorliegt, die eine andere Meinung ausspricht, so kann diese ganz unbedenklich für ein neues staatswirthschaftliches Alchymiestück erklärt werden. Ganz anders liegt die Deutsche Handels- und Schiffahrtssache auf dem Hannoverschen Rettungspunkte am Ausfluß der Este für Entladungen der Seeschiffe bei zunehmenden Versandungen in allen Elb-Armen zwischen Harburg und Hamburg. Hier fordert nicht allein das Deutsche Handels-Interesse, sondern auch eine nothwendig werdende Gegenwehr wider neu entstehende Concurrenzen, die dem Weser- und Elbhandel schädlich werden

können, daß von diesem bezeichneten Entladungspuncte aus die Handelsgüter, welche nicht für Hamburger und Altonaer, sondern zwischen Elbe und Rhein für Deutschlands Rechnung aufgelagert, direct dem Eigenthümer zugeführt werden. Und in der That, bei den großartigen Unternehmungen von Eisenbahnen, wovon wir jetzt täglich sehen und hören, mag es doch wohl zu den kleineren Werken gerechnet werden können, von der Este-Mündung aus eine Communicationsstraße mit schon vorhandenen Chausséen oder mit künftigen Eisenbahnen zu schaffen. Ein neuer Handelspunct würde damit erworben, und ein rein Hannoverscher sein und bleiben müssen; denn hier an der Elbe liegen die Localverhältnisse ganz anders, wie an der Unterweser, wo Bremerhaven nothwendig Bremer Eigenthum werden mußte, wenn daselbst das jetzige freundliche, von keiner nahen Concurrnz zu störende Gedeihen zu Tage kommen sollte.

So habe ich nun diese Darstellung zu dem Puncte hingeführt, wovon es doch wünschenswerth sein kann, daß er von unsern Eisenbahns-Speculanten im Hannoverschen Interesse gehörig beherzigt werde. Eine Eisenbahn soll ja nun einmal in irgend einer Richtung durch das Königreich Hannover gehen. Und wer sieht nicht ein, daß vielleicht für keinen Deutschen Staat die beste Wahl einer Eisenbahnrichtung so schwer ist, als für das Königreich Hannover. Wenn wir uns auch um Rhein- und andere Concurrnzen nicht kümmern können, so müssen wir doch sowohl den Weser- als den Elbhandel vor Augen behalten. Jener hat mehr hohes Interesse für den Absatz unserer Produkte, dieser hat mehr hohes Interesse durch die Masse fremder Güter, die durch das Königreich hin und her transportirt werden, und damit in einem hohen Maße unsere Nahrungs-

mittel vermehren. Zwei Wahrheiten sind indessen in dieser Angelegenheit nicht aus den Augen zu lassen: 1) den Hauptnutzen von Eisenbahnen haben direkt die Plätze auf Anfangs- und Endpunkten; 2) die Consumtionsbedürfnisse in der Welt werden durch Eisenbahnen nicht vermehrt, also auch die Masse der Consumtionsgüter durch Eisenbahnen nicht vergrößert. Es handelt sich also bloß darum, auf den Eisenbahn- Anfangs- und Endpunkten durch geschwinderen und wohlfeileren Transport eine größere Masse von den Gegenständen des allgemeinen Consumtionsbedürfnisses anzuziehen und damit eine größere Quantität Nahrungsmittel zu erwerben. Aus diesen Gründen wird z. B. Oöln im wohlverstandenen eigenen Interesse sich nicht beeilen, eine Eisenbahn noch weiter fortzuführen, wenn solche von Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam dahin gekommen ist; auch Hannover wird dieß im eigenen Merkantilgeiste nicht thun, wenn es eine Eisenbahn von der Weser und Elbe her erworben hat, und sollte früh oder spät unter der Bedingung, daß in Hannover ein Eisenbahnstapelplatz bleiben müsse, eine Eisenbahn von da bis Magdeburg fortgeführt werden, so würden ebenfalls im rein merkantilischen Interesse die Magdeburger sagen müssen: bis hierher und nicht weiter! Die Philanthropen, welche Deutschland mit Eisenbahnnetzen überziehen wollen, haben freilich ganz andere Grundsätze, die indessen vermuthlich nie zur Ausführung kommen werden.

Was nun uns gute Hannoveraner betrifft, so muß doch unsere Eisenbahnsache einmal definitiv im Sein oder Nichtsein zu Ende kommen, und so scheint es mir, daß um eine feste Basis, sowohl im Interesse des Weser- als Elbhandels, für eine Eisenbahnrichtung zu gewinnen, die bisher in verschiedenen Projecten bezeichneten Richtungen

ganz bei Seite gesetzt und eine neue Richtung in Erwägung gezogen werden müsse.

In den bisher publicirten Planen für unsere Eisenbahnen hatte Hamburg doch offenbar eine anmaßende Stellung, sowohl gegen Hannover als gegen Bremen angenommen: auch ist es ziemlich klar geworden, daß der Bremer Handel, welcher über Hannover u. geht, bei den bestehenden Weser-, Aller- und Schiffahrts-Concurrenzen, für sich allein in seinem beschränkten Umfange zu schwach ist, um neben den schweren Ausgaben für Bremerhaven auch noch die Last der Kosten einer Eisenbahn, so wie solche bezeichnet jetzt noch vorliegt, von Bremen nach Hannover allein zu tragen. Es wird also, um diesen Anstoß wegzuräumen, darauf ankommen, eine ganz neue Eisenbahn richtig zu wählen, durch welche allen allgemeinen Interessen des Weser- und Elbhandels Genüge geleistet werden kann. Indem ich nun die Absicht habe, eine solche neue Eisenbahnrichtung zu bezeichnen, folge ich dabei ganz den Ansichten, die mich leiteten, als mir einst der Auftrag geworden war, zu untersuchen: ob in merkantilschen Rücksichten es rathlicher sei, eine neue Chaussee von Hannover nach Bremen über Nienburg oder über Verden auszuführen. Damals entschied ich mich sehr bestimmt für die Richtung über Verden, weil a. dadurch zugleich auf 8 Meilen eine Chaussee von Hannover nach Stade; b. auf 8 Meilen eine Chaussee von Bremen nach Celle, und c. auf 7 Meilen eine Chaussee von Hannover nach Harburg zugleich geschaffen, also 23 Meilen Chaussee-Neubau damit erspart werden konnten. Ueberwiegende Gründe veranlaßten indessen, die Chausseerichtung über Nienburg zu wählen. Jedoch scheinen die großen Vortheile, die in jenen Ansichten liegen, noch immer so klar,

daß es wohl nicht ungereimt sein kann, jene proponirte Chausseerichtung, jetzt für eine Eisenbahnrichtung neu wieder aufzufassen und für fernere patriotische Erwägung dahin zu stellen. Es handelt sich dabei vorläufig nicht um Localinteressen, sondern um allgemeine Landesinteressen, um eine feste, einfache, richtig gelegte Basis, von welcher aus sodann für einheimische Localinteressen sowohl, als für Handelsstraßen-Verbindungen mit dem Auslande, weiter operirt werden kann.

Ist es wahr, daß der Bremer Frachtfuhrhandel in dem Maße als solcher jetzt zwischen Bremen und Hannover besteht, die Eisenbahnkosten für 14 bis 15 Meilen nicht allein tragen kann, und ist es wahr, daß bei der Weser-, Aller, und Leine-Niederfuhr-Schiffahrts-Concurrenz, und bei den neuentstehenden Niederländischen Eisenbahn-Mitbewerbungen, nie fest darauf gerechnet werden darf, daß die jetzige Masse der Kramer-Handelsgüter sich durch eine Eisenbahn vermehren werde, so liegt darin ein Uebel, daß nur dadurch beseitigt werden kann, wenn Elb- und Weserhandel in der Richtung nach Hannover auf einer möglichst weiten Strecke einen gemeinschaftlichen Eisenbahnsweg finden. Ein Eisenbahnsweg von Hannover nach Bremen würde dabei die Basis ausmachen, und als solche über Eßel, Hademstorf, Walsrode und Verden geleitet werden können. Dann würde es darauf ankommen, auf welchem Punkte eine Eisenbahn für den Elbhandel von Harburg ab, im allgemeinen Hannoverschen Landesinteresse in eine solche Basis eingreifen müßte; da stellen sich denn zwei Punkte zur Wahl vor, nämlich Walsrode und Verden. Von beiden Punkten ab bis Harburg ist die Länge des Weges in einer Eisenbahnrichtung für die Leitung des Elbhandels auf Hannover ziemlich gleich. Die Abweichung zwischen beiden

liegt in der ersten Meile. Was nun eine Richtung von Harburg auf Verden betrifft, so tritt dabei die wichtige Erwägung ein, daß, damit nicht allein die Elbhandels-transporte mit der Weserschiffahrt in Eisenbahncommunication gesetzt werden, sondern daß auch damit eine sehr wünschenswerthe Communication mit der Osnabrücker Chaussee über Bassum vorbereitet werden kann, und daß beides Rücksichten sind, die im allgemeinen Hannoverschen Handels- und Landwirthschaftsinteresse die größte Beherzigung verdienen.\*) Verliert man dabei den fraglichen Elbpunct an der Este nicht aus den Augen, und erwägt ferner noch, daß mit der Wahl einer Eisenbahnrichtung von Harburg auf Verden zugleich acht Meilen Eisenbahn für die Straße von Harburg nach Bremen gewonnen werden, so mag denn wohl in Betreff einer umsichtigen Fürsorge nicht allein für die Handelsbedürfnisse des Augenblicks, sondern auch für mögliche Hannoversche Handelsgröße in einer künftigen Zeit in der Wahl einer Eisenbahnrichtung von Harburg auf Verden Alles geschehen sein, um ein non plus ultra aussprechen zu können. Ob das Eingreifen einer Eisenbahn für den Elbhandel in die bezeichnete Basis zu Verden oder zu Walsrode eintritt, ist übrigens, was den Baukostenpunct betrifft, ziemlich einerlei! Nur würden die Eisenbahntransporte von Harburg nach Hannover 2 bis 3 Meilen, namentlich den Weg nach Verden bis Walsrode mehr zu machen haben, wenn Verden als der fragliche Punct zum Eingreifen in die Basis gewählt werden sollte. Und dieß kann, da die Baukosten nicht damit vergrößert werden, bei einem Eisenbahntransporte nichts zu bedeuten haben. Nehmen doch

\*) Vide Landesblätter Nr 1 von 1834.

jetzt die Frachtfuhrleute, die in Bremen nach Braunschweig beladen werden, ihren Weg über Hannover und Hildesheim, und machen damit einen Umweg von 3 Meilen, bloß um auf einer guten Chaussee fahren zu können.

Somit habe ich nun freilich nicht erschöpft, jedoch klar angedeutet, was zu unserem Eisenbahnsfrieden führen, und dem Kriege darüber ein Ende machen kann!

Seit dem Jahre 1832 ist dem Verfasser des Gegenwärtigen Veranlassung geworden, die Braunschweig'schen und später die Hamburg-Braunschweig'schen Eisenbahn-Projecte in Hinsicht auf Hannoversche Landes-Interessen zu beurtheilen. Das Resultat sorgfältiger Prüfungen fiel jedoch dahin aus, daß, obwohl Eisenbahnen an und für sich dem Lande als nützlich, ja in Rücksicht der sich jetzt erhebenden Eisenbahn-Concurrenzen, zur Bewahrung unseres Transito-Handels auch als nothwendig sich darstellen, dennoch die in jenen Projecten angedeuteten Eisenbahn-Richtungen als schädlich für das Königreich Hannover erkannt werden müssen. Zugleich hat es dem Verfasser geschienen, daß wohl eine Richtung auszufinden stehe, in welcher ein Eisenbahn-Werk wie das vorliegende, die Benennung: „Hannoversche Landes-Eisenbahn“ verdienen könne. In dieser Ansicht ist dann das nachfolgende Eisenbahn-Project zu Tage gekommen. Dieses enthält nun, außer einer, in № 54 der Zeitschrift: „Hannoversche Landesblätter,“ unter dem Titel: „Häfen an der Weser und Elbe“ gelieferten Einleitung zur Eisenbahn:

- 1) eine Charte, auf welcher das gegenwärtige Project, dem Hamburg-Braunschweig. gegenüber, hingestellt ist und
- 2) Erläuterungen zu diesem Projecte.

Der Verfasser wünscht nun, daß Alles gründlich geprüft und das Beste davon zur Ausführung gewählt werden möge.

## 1.

Nach der in der erwähnten № 54 gegebenen Einleitung folge ich der Veranlassung, mein Gutachten über projectirte Eisenbahnen im Hannoverschen fortzusetzen. Es wird in dieser Fortsetzung ein zweites Project zum Vorschein kommen, in welches aus dem ersten Theile meines Gutachtens über die ersten Eisenbahns-Projecte nichts weiter, als der Hafen an der Este und eine Bahn dahin von Harburg aus übertragen ist. Vollständig klar wird jedem Sachverständigen es sein, daß dies hier vorliegende zweite Project, oder, wenn man will, dieser Plan, — wenn einige Local-Interessen bei Seite gesetzt werden, wie dies doch auch nicht anders sein kann, wenn man in der Sache vorwärts kommen will, — für das allgemeine Beste des Königreichs viel wichtiger, als die ersten Projecte erkannt werden kann, auch daß er viel practischer und viel wohlfeiler als das erste erscheint.

## 2.

Die hiernach beigefügte Charte enthält in 4 Abtheilungen die Zeichnung der Eisenbahns-Richtung, wie solche im allgemeinen Interesse des Königreichs wohl am zweckmäßigsten wird zu Stande kommen können; denn diese Richtung bezeichnet in einem Laufe von 26 Meilen den kürzesten und auch den wohlfeilsten Weg, welcher ausgefunden werden kann, um den Zug sowohl des Weser- als des Elb-Handels durch das Königreich möglichst zu bewahren und in der Stadt Hannover zu Ablagerung und weiteren Beförderung zu concentriren.

## 3.

Die Charte ergiebt, daß diese projectirte Eisenbahns-Richtung in 4 Abtheilungen sich darstellt, nämlich

- I. für den Weg von Bremen bis Verden,
- II. für den Weg von Harburg bis Rotenburg,
- III. für den Weg von Rotenburg bis Verden, und
- IV. für den Weg von Verden bis Hannover.

Es sind, wie vorliegt, in dieser Richtung die Hannoverischen Handels-Interessen, insofern die Waaren von der Weser und Elbe aus- und eingehen, und zwischen Weser und Elbe durch das Königreich über Hannover transitiren und dazu geleitet werden können, sämmtlich aufgefaßt worden.

## 4.

Wenn auch zwischen den Hanse-Städten Bremen und Hamburg der Handelsneid andere Eisenbahns-Richtungen durch das Königreich Hannover, als hier vorliegen, wünschen und begehren sollte, so liegt es doch keinesweges im Interesse des Landes, die eine oder die andere dieser Städte bei der Wahl von Eisenbahns-Richtungen vorzugsweise zu begünstigen; darum sind in vorliegend bezeichneter Richtung die Interessen beider Städte bei Verden gebieterisch zusammengefaßt, damit die Handelskraft der einen Stadt den Handelsgang der andern auf einem Eisenbahns-Wege durch dies Königreich zweckmäßig unterstütze.

## 5.

Denn es ist oft behauptet und es bleibt auch wahr, daß die Handelskraft des Bremer- oder des Weser-Handels, welcher jetzt für Bremerhafen 40,000  $\text{R}$  jährlich zu tragen hat, bei seinem beschränkten Umfange, in seinem Zuge auf Hannover und v. v. nicht auch noch Zinsen und Kosten von 15 Meilen Eisenbahn, nämlich von Hannover nach Bremen allein tragen könne: der Hamburger Handel muß

dabei zu Hülfe kommen. Es ist wichtig und nothwendig, daß diese Ansicht möglichst deutlich und zuverlässig erörtert werde.

## 6.

In dem Braunschweig'schen Eisenbahns-Projecte von 1832 sind die Kosten für eine Meile Eisenbahn zu 37,000  $\mathfrak{R}$  angenommen worden. Nach dem, was seit dieser Zeit darüber vorgekommen ist, scheint es nöthig zu sein, 50,000  $\mathfrak{R}$  Kosten pr. Meile Eisenbahns-Bau im Königreiche Hannover anzunehmen. Darnach würde nun der Bau einer Eisenbahn von Hannover nach Bremen für 15 Meilen à 50,000  $\mathfrak{R}$  = 750,000  $\mathfrak{R}$  kosten, und dafür an Zinsen und Reparaturen, zu 7 pCt. jährlich, 52,500  $\mathfrak{R}$  aufzubringen sein. Nun kann die Masse der Handels-Güter, welche jährlich von Bremen nach Hannover und v. v. pr. Aue transportirt wird, nicht höher als zu 220,000 Etn. angeschlagen werden. Folglich würde, für die Eisenbahns-Kosten von Bremen nach Hannover auf 15 Meilen, jeder Centner 5 gr 9  $\mathfrak{L}$ , oder pr. Meile  $4\frac{3}{4}$   $\mathfrak{L}$  zu tragen haben.

## 7.

Anders stellt diese Rechnung sich dar, wenn eine Eisenbahn von Bremen nach Hannover mit einer Eisenbahn von Harburg nach Hannover, von Verden ab, in Verbindung gebracht wird, nachdem solche über Rotenburg nach Verden geleitet ist.

Eine solche gemeinschaftliche nach Hannover geleitete Elb- und Weser-Eisenbahn würde eine Länge von 26 Meilen, wie die Charte andeutet, in 4 Abtheilungen haben müssen, nämlich:

I. von Bremen nach Verden .....	5 Meilen
II. von Harburg nach Rotenburg .....	8 =
III. von Rotenburg nach Verden.....	3 =
IV. von Verden nach Hannover .....	10 =

---

Summa 26 Meilen.

Die Kosten dieser Eisenbahn von 26 Meilen à 50,000  $\text{R}\text{M}$  würden 1,300,000  $\text{R}\text{M}$  betragen, und die Zinsen und Kosten dafür würden jährlich mit 7 pCt., zum Belaufe von 91,000  $\text{R}\text{M}$  aufgebracht werden müssen.

Es bleibt jetzt vorzuführen, wie nach den in den bezeichneten vier Abtheilungen vorkommenden Güter-Quantitäten die Aufbringung dieser 91,000  $\text{R}\text{M}$  Zinsen und Kosten sich stellen werde. Diese jährlich vorkommenden Güter-Quantitäten sind folgende:

Es werden jährlich passiren auf einer Eisenbahn von Bremen und Harburg nach Hannover in der Abtheilung

I. Von Bremen nach Verden und v. v. auf 5 Meilen	
a. für Hannover.....	220,000 Ctnr.
b. = Verden.....	2,000 =

---

= 222,000 Ctnr.

II. Von Harburg nach Rotenburg und v. v. auf 8 Meilen	
a. für Bremen .....	39,000 Ctnr.
b. = Verden .....	500 =
c. = die Weser.....	1,000 =
d. = die Osnabrücker Straße.....	500 =
e. = Hannover .....	400,000 =

---

= 441,000 Ctnr.

## III. Von Rotenburg nach Verden und v. v. auf 3 Meilen

a. für Verden .....	500 Ctnr.
b. = die Weser .....	1,000 =
c. = die Osnabrücker Straße .....	500 =
d. = Hannover .....	400,000 =

---

= 402,000 Ctnr.

## IV. Von Verden nach Hannover 10 Meilen

a. für Hannover von Harburg .....	400,000 Ctnr.
b. = Hannover von Bremen .....	220,000 =

---

= 620,000 Ctnr.

## 9.

Solchergestalt würden nun zu tragen haben, um die Eisenbahnkosten für den Neubau zu 50,000  $\mathfrak{R}$  pr. Meile, die Zinsen und Unterhaltungskosten zu 7 pCt. gerechnet, zu decken, die Handels-Güter in der

## Abtheilung I.

220,000 Centner auf 5 Meilen Eisenbahn für das angelegte Capital von 250,000  $\mathfrak{R}$  Zinsen und Unterhaltungskosten ad 17,500  $\mathfrak{R}$ : der Centner 29 $\mathfrak{R}$  pr. 5 Meilen oder 4 $\frac{1}{2}$   $\mathfrak{R}$  pr. Meile.

## Abtheilung II.

441,000 Centner auf 8 Meilen Eisenbahn für das angelegte Capital von 400,000  $\mathfrak{R}$  Zinsen und Unterhaltungskosten ad 28,000  $\mathfrak{R}$ : der Centner 19 $\mathfrak{R}$  4  $\mathfrak{S}$  pr. 8 Meilen oder 2  $\mathfrak{R}$  pr. Meile.

## Abtheilung III.

402,000 Centner auf 3 Meilen Eisenbahn für das angelegte Capital von 150,000  $\mathfrak{R}$  Zinsen und Unterhaltungskosten ad 10,500  $\mathfrak{R}$ : der Centner 7 $\frac{1}{2}$   $\mathfrak{R}$  pr. 3 Meilen oder 2 $\frac{1}{2}$   $\mathfrak{R}$  pr. Meile.

## Abtheilung IV.

620,000 Centner auf 10 Meilen Eisenbahn, für das angelegte Capital von 500,000  $\text{R}\text{th}\text{l}$  Zinsen und Unterhaltungskosten ad 35,000  $\text{R}\text{th}\text{l}$ : der Centner 1 gK 4 $\frac{1}{4}$   $\text{S}$  pr. 10 Meilen oder 1 $\frac{5}{8}$   $\text{S}$  pr. Meile.

Wenn also die in vorliegender Charte bezeichnete Eisenbahn in einem ungetrennten gemeinschaftlichen Interesse gebauet wird, so wird die nöthige Abgabe von den vorkommenden Handels-Gütern, um 7 pEt. Zinsen von 1,300,000  $\text{R}\text{th}\text{l}$  Eisenbahns-Kosten zu decken, nicht höher als 3 $\frac{1}{2}$   $\text{S}$  pr. Centner auf die Meile betragen, wie solches aus folgender Berechnung ersichtlich ist:

Abtheil. I.	ist die Abgabe für 5 Meilen	2 gK	— $\text{S}$	pr. C	
= II.	= = =	= 8	= 1	= 4	= =
= III.	= = =	= 3	= —	= 7 $\frac{1}{2}$	= =
= IV.	= = =	= 10	= 1	= 4 $\frac{1}{4}$	= =

also für 26 Meilen 5 gK 3 $\frac{3}{4}$   $\text{S}$ ,

beträgt im Durchschnitt pr. Meile 2 $\frac{1}{2}$   $\text{S}$ , womit das Eisenbahns-Weggeld gedeckt sein würde. Was dann noch zu diesen 2 $\frac{1}{2}$   $\text{S}$  hinzugerechnet werden muß, um auch einen Theil der Durchgangs-Zoll-Abgaben, so wie die Kosten für Eisenbahns-Transport-Mittel und billigen Gewinn der Entrepreneurs sicher zu stellen, gehört für eine besondere Berechnung, wozu jedoch das Fundament in vorliegender Darstellung gesucht und gefunden werden muß. Auch wird dies Fundament vor Augen bleiben können, wenn es sich zeigen sollte, daß die Eisenbahns-Baufkosten mehr oder weniger als 50,000  $\text{R}\text{th}\text{l}$  pr. Meile betragen.

10.

Ich habe mich bemühet, diese Darstellung von allen spekulativen Ansichten und Berechnungen in Hinsicht auf Eisenbahns-Einkünfte ganz rein zu halten. Indessen mag

es doch für eine mögliche Vollständigkeit dieses Gutachtens erforderlich sein, nun noch besonders anzudeuten, welche Mittel aus völlig eingerichteten Eisenbahns-Transporten sich noch zum Vortheile für die Eisenbahns-Einkünfte auf den hingezeichneten vier Abtheilungen entwickeln können. Daß bedeutende Eisenbahns-Einkünfte aus dem Reiseverkehre entstehen können, liegt so sehr am Tage, daß kein Zweifel dagegen aufkommen kann. Indessen bleibt es schwer, das Maaß dieses Reiseverkehrs und die daraus entstehenden Einkünfte zuverlässig anzudeuten. Begnügen wir uns also mit Hinweisungen auf diejenigen Punkte, von welchen aus zu der bezeichneten Eisenbahn hier der Reiseverkehr unfehlbar seine Richtung nehmen wird, obwohl solche Punkte für jetzt noch nicht den bezeichneten Eisenbahnen durch Eisenbahns-Seiten-Arme sich anschließen können. Es wird nämlich der Reiseverkehr von Braunschweig, Hildesheim, Hameln, Minden und den Umgegenden dieser Plätze nach Bremen und Hamburg, die Eisenbahn in Hannover zu erreichen suchen; der von Celle nach Bremen und Hamburg die Eisenbahn in Hademstorf; der von Nienburg nach Hamburg die Eisenbahn in Verden; der von Osnabrück zc. über Bassum nach Hamburg ebenfalls die Eisenbahn in Verden; der von Stade nach Hannover die Eisenbahn in Rotenburg oder Verden zc. zc. Was nun noch eine speculative Vermehrung der jetzt jährlich vorhandenen und angegebenen Güter-Quantitäten für die bezeichneten vier Eisenbahns-Abtheilungen betrifft, so mögen folgende Andeutungen darüber erwogen werden.

## II.

Wenn eine Eisenbahn von Harburg über Rotenburg und Verden nach Hannover etablirt ist, in welche eine Bremer Eisenbahn nach Hannover zu Verden eingreift,

so ist mit Sicherheit zu erwarten, daß für jede der bezeichneten vier Eisenbahns-Abtheilungen die jetzt dazu vorhandenen und angegebenen Güter-Transporte durch schnellere und wohlfeilere Beförderung zum Bestimmungsplatze noch bedeutend werden vermehrt werden können, nämlich für die Abtheilung I. von Bremen auf Verden:

a. durch Anziehen eines Theils der Aller- und Leine-Schiffahrtsgüter, und — wenn es dem Handels- und Reiseverkehre zwischen Harburg und Bremen conveniren sollte, den Eisenbahnsweg über Verden zu wählen:

b. durch Anziehen der 39,000 Ctnr. Güter, die jährlich zwischen Bremen und Harburg pr. Aue transportirt werden.

Für die Abtheilung II. von Harburg nach Rotenburg

a. durch das Anziehen eines Theiles der Güter, welche von Bremen nach Hamburg zc. zu Schiffe transportirt werden, und jetzt jährlich zu 60,000 Ctnr. angeschlagen werden können;

b. durch das Anziehen eines Theils der Lüneburger Expeditionsgüter;

c. durch Vermehrung des uralten Güterzuges von Harburg und Buxtehude zur Weser über Verden zc.

d. durch Vermehrung des Güterzuges von Dsnabrück nach Hamburg und v. v. über Bassum, Verden und Harburg.

Für die Abtheilung III. von Rotenburg nach Verden, eben so wie die in der Abtheilung II. angegebene Vermehrung ad a. b. c. und d. sich darstellt.

In der Abtheilung IV. von Verden nach Hannover ebenfalls

a. durch Anziehen eines Theils der Aller- und Leine-Schiffahrtsgüter, und

b. durch Anziehen eines Theils der Lüneburger Speculationsgüter.

Es kann nun überall für unsere Speculanten und Entreprenurs keine Gefahr dabei entstehen, wenn sie auf die in diesem und dem vorhergehenden §. 10. gegebenen Ansichten Werth legen, da sie für ihre Operationen in dem wirklich Vorhandenen ein sicheres Fundament legen.

## 12.

Damit glaube ich nun die Ansichten angedeutet zu haben, die, in Hinsicht eines Bestehens der Interessenten einer hannoverschen Landes-Eisenbahn bei billigen Eisenbahnfrachten, nothwendig beherzigt werden müssen. Es ist nun wohl ganz in der Ordnung, wenn ich noch dasjenige hervorhebe, was in allgemeinen und besonderen hannoverschen Landes-Interessen bei diesen Eisenbahnen zu berücksichtigen ist; dafür scheint mir nun der sicherste Weg der zu sein, eine Vergleichung des vorliegenden Hamburg-Braunschweig'schen-Eisenbahns-Projectes mit einer daneben hingezeichneten hannoverschen Landes-Eisenbahns-Richtung anzustellen.

Es ist außer Zweifel, daß unsere Eisenbahns-Interessenten und Speculanten, in Hinsicht der Eisenbahnsrichtungen, sich unbedingt den höheren Ansichten der Regierung für Landeswohlfahrt dabei fügen müssen. Ebenso ist es außer Zweifel, daß einzelne Plätze nur eine ganz ungültige Oppositionsstimme haben können, wenn unsere Regierung, da doch nun einmal eine hannoversche Eisenbahn geschaffen werden soll und muß, eine Richtung dafür bestimmt, die nach höheren Ansichten dem allgemeinen Wohle des Landes am Besten zusagt. Ohne nun anmaßend überzeugt zu sein, obwohl ich bescheiden glaube, daß die in beigefügter Charte in vier Abtheilungen bezeichnete Eisenbahnsrichtung

es wohl werth sein könne, in Hinsicht auf Landeswohlfahrt sorgfältig erwogen zu werden, gehe ich ruhig, aber auch umsichtig meinen Weg in Beurtheilung der Sache vorwärts, denn es ist klar, daß die Uebel, die einem Staate durch nachtheilige Eisenbahnrichtungen zugefügt werden, entweder gar nicht oder doch sehr schwer zu redressiren sind, indeß bei nachtheiligen Zollverträgen mit anderen Staaten, nach Ablauf einer stipulirten Dauer entweder durch eine Aufhebung der Verträge oder durch Modificationen bei ihrer Erneuerung, wirklich entstandene finanzielle und staatswirthschaftliche Uebel beseitigt werden können.

## 13.

In dem Hamburg-Braunschweigischen Eisenbahnprojecte liegt durch die dazu gewählte Richtung klar vor, daß, wenn es zur Ausführung gekommen wäre, Harburg, Lüneburg und Hannover den größten Theil ihres Expeditions-handels hätten verlieren müssen. Sowohl von Hamburg als von Braunschweig aus ic. würden fast alle Handels-güter der Gegend zwischen Weser und Rhein, die durch das Königreich Hannover zur See ihre Richtung nehmen oder von See kommen, Hannover, Celle, Harburg und Lüneburg vorbeigejagt sein, ohne von den Nahrungsmitteln, die der Handel giebt, etwas Bedeutendes zurückzulassen. Ueberdem würde das allgemeine hannoversche Landes-Interesse, insofern noch Aussicht vorhanden ist, solches durch einen künftigen directen Seehandel befördern zu können, durch Verlängerung einer braunschweigischen Eisenbahn von Harburg nach Hamburg, wie in einem Sacke zugebunden, für alle künftigen Zeiten haben verkümmern müssen. Auch läßt es sich mit einem hohen Grade von Gewißheit vermuthen, daß, wenn die Entrepreneurs die vorgezeichnete Hamburg-Braunschweigische Eisenbahn vollendet

hätten, sie nimmer Hand an's Werk gelegt haben würden, auch die isolirt hingezzeichnete Eisenbahn nach Bremen zu vollenden; denn eben weil sie isolirt hingezzeichnet da liegt, würde der Handelsverkehr auf ihren Gleisen, neben dem Verkehre auf der Hamburg-Braunschweigischen Eisenbahn nimmer Kosten, Zinsen, Zoll und billigen Gewinn der Entrepeneurs haben decken können, und dieß um so weniger, da eine früher entstandene Eisenbahn für Hamburg und Braunschweig viel Handelsgüter von Bremen weggezogen haben würde, wie dies denn auch in den bekannten Hamburger „Remarks“ u. schon im Voraus klar genug angedeutet worden ist.

## 14.

Wird nun mit diesem eben behandelten Projecte die vier-abtheilige Eisenbahnrichtung verglichen, die dem Projecte neben gezeichnet da steht, so findet sich zuvörderst:

- 1) daß in diesen vier Abtheilungen nur 26 Meilen Eisenbahn sich finden, statt daß aus jenem Projecte 35 Meilen für eine Eisenbahn von Hannover nach Bremen und Harburg hervorgehen, folglich hier 9 Meilen weniger zu bauen sind;
- 2) daß hier alle Schritte vermieden sind, die hinterher nachtheilige Folgen für das allgemeine Beste des Landes haben könnten;
- 3) daß für dieses allgemeine Beste durch die vier-abtheilige Eisenbahnrichtung Vieles erreicht werden kann, was durch jenes Project zu erreichen, nicht allein für jetzt unmöglich, sondern auch für die Folgezeit ganz unthunlich gemacht worden wäre.

## 15.

Wird vorliegende Andeutung etwas specieller behandelt, so ergiebt sich Folgendes: sowohl die Interessen des

Weser- oder Bremer- als auch des Elb- oder Hamburger Handels, welcher durch das Königreich Hannover hin und her transitirt, imgleichen auch das Interesse unserer ausländischen Consumtionsbedürfnisse und der Exportation unserer Erzeugnisse, sind in der vier-Abtheilungs-Eisenbahn gemeinsam und, wie ich glaube, möglichst zweckmäßig und liberal aufgefaßt worden. Und für die merkantilisch feindseligen Verhältnisse, die zwischen Bremen und Hamburg sich genugsam offenbart haben, liegt in der betreffenden Richtung eine hannoversche Friedensstiftung, welcher beide hanseatische Schwestern, sie mögen nun wollen oder nicht, doch geduldig sich fügen müssen. Daß für die hannoverschen merkantilischen und staatswirthschaftlichen Interessen bei dieser Stellung der Dinge auf eine zarte Weise mit gesorgt ist, wird keine jener beiden Schwestern, wenn ihnen nicht jede bescheidene Genüge abgeht, übel deuten können. Der Stadt Bremen kann es vielleicht nicht conveniren, eine Eisenbahn-Richtung von Harburg bis Verden oder zur Weser fortgeführt zu sehen; eben so wenig kann es vielleicht dieser Hanse-Stadt conveniren, eine Communications-Straße von Verden zur Osnabrücker Chaussee über Bassum geschaffen zu wissen. Demnach liegt es sehr im hannoverschen Interesse, mit einer Eisenbahn von Harburg her in den Weser-Handel bei Verden einzugreifen, da diese mit der Weser bis Minden fast eine gerade Richtung bildet, und doch nun auch von Minden bis Köln eine Eisenbahn und von Bremen bis Minden eine Dampfschiffahrt zu Stande kommen soll; und fast eben so sehr liegt es im hannoverschen Interesse, daß wenn einmal eine Eisenbahn von Harburg nach Verden vorhanden ist, auch eine Chaussee mit den nöthigen Brücken von Verden bis Bassum zur Osnabrück-Holländischen Chaussee geschaffen

werden müßte. Um hier über diesen Punkt weitere Erörterungen zu ersparen, muß auf die Behandlung desselben in № 1 und 17. Jahrg. 1834 der hannoverschen Landesblätter verwiesen werden. Und da es sich findet, daß in dem vorliegenden Hamburg-Braunschweig'schen Eisenbahns-Projecte die Bremer Handels-Interessen vorläufig ganz bei Seite gesetzt worden, indeß es doch klar ist, daß in der vier-Abtheilungs-Eisenbahn eine Richtung für den Bremer Handel bis Hannover als Basis angenommen ist, die, um gehörige Stärke zu erlangen, von der Elbe her Hülfe finden muß: so scheint es um so mehr, daß Bremen wohl sich als völlig zufrieden gestellt erachten kann, da seinem Handel nicht allein eine gerade Eisenbahns-Linie nach Hannover durch Hülfe des Hamburger Handels zubereitet ist, sondern auch für seinen Handel und Verkehr nach Harburg eine Eisenbahn über Verden zur Wahl dahin gestellt worden. Bemerket muß hier werden, daß nach sorgfältigen Berechnungen dem Bremer Handels- und Reise-Verkehr es viel mehr zusagt, auf einer vorhandenen Eisenbahn von Bremen über Verden nach Harburg geleitet zu werden, als eine Eisenbahn von Bremen bis Rotenburg, in einer Länge von 6 Meilen erst neu zu schaffen, um direct über Ottersberg nach Harburg ganz auf einer Eisenbahn dahin gelangen zu können.

## 16.

Für den Hamburger Handel ist von Seiten der hannoverschen Regierung doch in der That viel geschehen und viel aufgeopfert worden. Die Chaussée von Lüneburg nach Braunschweig; die Chaussée von Harburg nach Celle und Hannover; die Vollendung der Chaussée von Harburg nach Bremen, sind kostbare Werke, die, obwohl auch das Beste des Landes dabei vor Augen liegen mußte, doch

wesentlich zum Besten des Hamburger Handels gereichten. Man war nun im Begriffe, zum Besten dieses Handels noch weiter zu gehen; man wollte Eisenbahnen dafür auf Harburg schaffen. Da tritt Hamburg mit der Forderung auf, daß die Eisenbahn auch von Harburg bis Hamburg fortgeführt werden müsse, drohend, daß wenn dieses nicht geschähe, aus der projectirten Eisenbahn nicht allein nichts werden könne, sondern daß man auch eine andere Eisenbahn schaffen wolle, womit das Königreich Hannover auf dem rechten Elbufer nach Magdeburg hin umgangen werden solle. Der Character dieser Drohung sowohl, als die Nachtheile, welche jene Forderung, wenn solche erfüllt worden wäre, für öffentliches Wohl und für merkantillische Unabhängigkeit des Königreichs Hannover nothwendig hervorbringen mußten, sind so klar, und öffentlich so genügend behandelt, daß hier keine fernere Weiterungen darüber vorkommen dürfen. Es mag deshalb hier zureichen, nur einfach zu bemerken, daß, wenn man in Hamburg jetzt Neigung hat, einen übel angebrachten Zorn und eine nichts-sagende Drohung fahren zu lassen und zu begreifen, daß so groß auch die Geldmacht dort etablirt ist, doch die Ausflüsse des Hamburger Handels durch das Königreich Hannover nur in dem guten Willen der Hannoverschen Regierung Begünstigung finden können: man nicht allein als eine neue Wohlthat für den Hamburger Handel es wird anerkennen müssen, daß in der vier-Abtheilungs-Eisenbahn

- a) ein neugebahnter Eisenweg nach Bremen;
- b) ein neugebahnter Eisenweg zur Weser;
- c) ein neugebahnter Eisenweg zum ferneren Eingreifen in die Dsnabrück-Holländische Straße, und
- d) ein neugebahnter Eisenweg nach Hannover, als dem künftigen Norddeutschen Eisenbahns-Stapelplatz

vorliegt, sondern, daß man auch mit williger Theilnahme das so vorliegende Werk, von Hamburg aus, wenn dies ja nöthig sein sollte, kräftig unterstützen und alle Ideen, das Königreich Hannover mit dem Hamburger Handel zu umgehen, fahren lassen werde; denn es ist klar, daß sowohl Magdeburg als Berlin, rücksichtlich der Handels-Interessen mehr Begünstigung durch eine Eisenbahn finden müssen, die in ihrer Basis für diese Interessen den Bremer und Hamburger Handel vereinigt auffaßt, als durch eine Eisenbahn, die von Hamburg aus auf dem rechten Elbufer, im Angesichte der Elb-Schiffahrt, fast in einem Halbzirkel nach Magdeburg sich hinziehen soll, ohne die von Magdeburg und Berlin aus nach Bremen, Braunschweig und Hannover hin gerichteten Handels-Geschäfte mit auffassen zu können.

Die Länge einer Eisenbahn von Magdeburg nach Hamburg auf dem rechten Elbufer würde 36 Meilen betragen und circa 18 Meilen auf Preussischem Gebiete hinlaufen. Die Länge einer Eisenbahn von Magdeburg über Braunschweig, Hannover, nach Hamburg und Bremen würde circa 44 Meilen betragen und davon nur 6 Meilen auf Preussischem Gebiete sich hinziehen. Es wird also hier, mit 8 Meilen Eisenbahn mehr, die Straße von Magdeburg nach Bremen zugleich gewonnen, die wenn eine Eisenbahn von Magdeburg nach Hamburg auf dem rechten Elbufer hingezogen würde, nur mit einem besondern Eisenbahns-Baue von 34 Meilen zu schaffen stände; und ohne Zweifel wird die Preussische Handelspolitik auch wohl einen Werth darauf legen, früh oder spät auf einer Eisenbahn über Hannover, am Ausflusse der Este direct in den Welthandel eingreifen zu können.

## 17.

Es ist nun denkbar, daß auch Braunschweig mit der vier-Abtheilungs-Eisenbahn, so wie die Richtung dazu hingezeichnet ist, nicht zufrieden sein wird, denn hier hält der Expeditions-Handel der Stadt Hannover die Vorhand. In dem Hamburg-Braunschweig'schen Projecte wurde Hannover von Braunschweig rein überflügelt. Solches hätte also immerhin schon deswegen als ein verblisches Project anerkannt werden müssen, wenn auch nicht Harburg und Lüneburg damit in Gefahr gekommen wären, ihre Expedition zu Grunde gerichtet zu sehen, „ohne solche auf irgend einem Hannoverschen Plaze neu wieder etabliren zu können.“ Wenn nun freilich durch den vier-Abtheilungs-Eisenbahn-Plan auch die Lüneburger Expedition verlieren kann, so kann doch der Lüneburger Expeditur wie ein translocirter Staatsdiener seine Station wechseln und mit seinen Handels-Verbindungen nach Harburg übersiedeln, ohne damit seinen Verdienst verkümmert zu sehen. In späteren Zeiten wird ein Hafen-Punct am Ausflusse der Este, was man auch dagegen einwenden mag, neue Mittel und Wege für Hannoversche Handels-Etablissements darbieten.

## 18.

Somit habe ich nun meine ferneren gutachtlichen Ansichten über Hannoversche Eisenbahnen, insoferne ich solche augenblicklich zu geben im Stande bin, vorläufig dahingestellt, wobei ich die Meinung unterhalten habe, daß bei dieser wichtigen Angelegenheit zuerst der merkantilische und staatswirthschaftliche Theil, durch reife Erfahrung geleitet, sorgfältig beurtheilt werden müsse, bevor Techniker für den Anfang und für die Vollendung des Werkes ihre Wissenschaft mit Nutzen anwenden können oder dürfen.

Vielleicht könnte nun über die hingzeichnete Richtung einer Hannoverschen Landes-Eisenbahn noch erinnert werden: es sei nöthig, diese Richtung in der vierten Abtheilung von Hannover nach Verden über Nienburg zu leiten, und so die Richtung über Hademstorf und Campen ganz fahren zu lassen; allein dabei ist zu erwägen,

- 1) daß damit vier Meilen Eisenbahn für die Straße von Hamburg und Bremen nach Celle verloren gehen würden;
- 2) daß in Hinsicht eines Eingreifens der projectirten Landes-Eisenbahn in die Osnabrück-Holländische Straße, mittelst Chaussée-Anlage, der Weg zu der für diese Straße schon vorhandenen Chaussée, von Verden bis Bassum drei Meilen kürzer ist, als der Weg von Nienburg nach Diepholz;
- 3) daß sehr wichtige landwirthschaftliche Interessen es höchst wünschenswerth machen, einen Chaussée-Weg von Verden nach Bassum dem von Nienburg nach Diepholz vorzuziehen;
- 4) daß das Eingreifen einer Eisenbahn von Verden aus, mittelst Chaussees auf Bassum, einer künftigen Chaussée-Verbindung mit Oldenburg von Brinkum aus über Stuhr und Delmenhorst, viel mehr zusagt, als ein Eingreifen von Nienburg auf Diepholz;
- 5) daß bei einer Eisenbahns-Richtung über Nienburg nach Verden u. s. w. diese Bahn a) die Leine-Brücke bei Neustadt a. R. und Neustadt selbst mitten durch-, und b) die noch nicht gebauete Aller-Brücke bei Verden selbst, mitten durchziehen muß;
- 6) daß es sehr den Anschein hat, es werde der Grundbesitz für eine Eisenbahns-Richtung von Hannover nach Verden über Hademstorf und Campen viel leichter

und billiger zu erwerben sein, als in der Richtung über Neustadt und Nienburg;

- 7) daß wenn Örtern und Gegenden, welche für ihren landwirthschaftlichen und merkantilischen Betrieb sowohl eine Chaussee als einen schiffbaren Strom schon haben, nicht noch außerordentliche und bedeutende Vortheile durch eine Eisenbahn zugewendet werden können, eine solche vermuthlich keine Richtung dahin nehmen muß, wenn es sich darum handelt, die Bahn nach einem bestimmten großen Ziele durch eine Gegend zu führen, wo eine Chaussee gänzlich mangelt.

Bei alle dem bleibt es jedoch Sache der Techniker, zu bestimmen, welche Eisenbahns-Richtung hier die beste und die wohlfeilste sei: ob die über Nienburg oder ob die über Hademstorf und Campen?

Es steht nun zu glauben und zu hoffen, daß die Baukosten-Anschläge für die vier-Abtheilungs-Eisenbahn und für die Transport-Mittel auf derselben, billige Frachten werden möglich machen. Sodann wird es leicht sein, insofern man im Hannoverschen nicht Rath dazu schaffen kann, in England und in dem übrigen Deutschland die etwa noch nöthigen Actionairs für die erforderlichen Geldmittel zu finden, und man kann dann unter einer General-Leitung die gemeinschaftliche Eisenbahns-Arbeit auf drei Puncten beginnen, nämlich von Hannover aus, von Bremen aus und von Harburg aus, um solche im Interesse des Landes und der Actionairs baldmöglichst zu Stande zu bringen.

Würde nun die in dem vorliegenden Eisenbahns-Projecte dargelegte Richtung, sowohl im Landes-Interesse als zum Vortheil künftiger Actionairs als die zweckmäßigste

anerkannt, dann würde für die Ausführung einer künftigen Eisenbahnsfahrt Folgendes zu erwägen sein: die Fahrten würden täglich von Hannover, Harburg und Bremen ausgehen und sich bei Verden begegnen müssen; die Harburger Fahrt würde nach Hannover die Güter und Reise Transporte aufnehmen müssen, die von Bremen bei Verden für Hannover eingetroffen wären, und die Hannoversche Fahrt würde für Harburg aufnehmen müssen, was von Bremen und mit der Weser-Schiffahrt zc. für Harburg bei Verden angekommen. Die Bremer nach Bremen von Verden ab sofort zurückgehende Fahrt würde zu transportiren haben, was für Bremen von Hannover und Harburg bei Verden angekommen.

Somit wäre denn hier in allgemeinen Grundzügen die Ordnung einfach hingestellt, in welcher die fraglichen Eisenbahn-Transporte in einander greifend besorgt werden müßten.

Was nun die Administration dieser wichtigen Angelegenheit und das Cassenwesen dabei betrifft: so wird dafür eine General-Direction in Hannover etablirt werden müssen, in welcher die technische Partie von der administrativen auf das Sorgfältigste zu separiren sein würde. Wenn die Eisenbahnen vollendet und die Transportmittel dafür angeschafft worden: so wird die technische Partie bloß die Erhaltung des Geschaffenen und die Leitung des Maschinenwesens zu besorgen haben. Die administrative Partie wird mit möglichst genauer und einfacher Ordnung die Geld-Einnahmen und Ausgaben zu verwalten haben. Es wird dazu erforderlich sein,

- 1) das die tarifmäßige Bezahlung der Eisenbahn-Transportkosten an den Orten beschafft werde, von welchen die Transporte ausgehen, woraus

- 2) folgt, daß in Hannover, in Harburg und in Bremen Special-Recepturen eingerichtet werden müssen;
- 3) daß in Hannover eine General-Casse errichtet werde, an welche die Special-Recepturen wöchentlich ihre Einnahmen abzuliefern haben;
- 4) daß alle vorkommenden Ausgaben nur aus der General-Casse bestritten werden;
- 5) daß in Verden, als dem Central-Puncte für alle vorkommenden Eisenbahns-Transporte, eine General-Controle über die vorkommenden Einnahmen und ein Revisions-Bureau eingerichtet werde, aus welchem monatlich der General-Direction in Hannover über den Einnahme-Bestand, so wie solcher in der General-Casse sich vorfinden muß, specielle und generelle Nachweisungen ertheilt werden.

Dies sind nun allgemeine Ansichten, welche immerhin vorläufig erwogen werden können, und welche einen Begriff von dem nöthigen Administrations-Perfonale feststellen können.

Was das technische Personal, sowohl für das Schaffen als für das Erhalten der Eisenbahnen und der Transportmittel betrifft, so glaube ich, daß die Angelegenheit noch nicht klar genug vorliegt, um darüber ein Urtheil fällen zu können. Nimmer kann ich jedoch glauben, daß hierzu ein Aufwand von Personen und Apparaten erforderlich ist, wie solcher von den Herren Taylor und Bignoles öffentlich dahingestellt worden. Wiederholen muß ich übrigens, daß die technische Eisenbahns-Partie von der administrativen auf das sorgfältigste zu trennen ist.

Darstellung der Güter-Quantitäten, die aus jetzt gewöhnlichen Frachtfuhr-Transporten von Bremen und Harburg nach Hannover und v. v. den künftigen Eisenbahn-Transporten von Bremen und Harburg nach Hannover und v. v. in folgenden vier Eisenbahn-Abtheilungen zufallen würden.

Im Durchschnitte:

Abtheilung	jährlich Cent	tägl. ner circa
<b>Abtheilung I. zwischen Bremen und Verden 5 Meilen</b>		
1) Von Bremen nach Verden		
a) für Hannover .....	170,000	
b) = Verden .....	1,000	
	<hr/>	
	171,000	460
2) Von Verden nach Bremen		
a) für Bremen von Hannover .....	50,000	
b) = = = Verden .....	1,000	
	<hr/>	
	51,000	140
<b>Abtheilung II. zwischen Harburg und Rotenburg 8 Meilen</b>		
1) Von Harburg bis Rotenburg		
a) für Bremen von Harburg .....	20,000	
b) für Verden .....	250	
c) für die Weser .....	500	
d) für die Dsnabr. Straße .....	250	
e) für Hannover .....	240,000	
	<hr/>	
	261,000	715
2) Von Rotenburg bis Harburg		
a) von Bremen für Harburg .....	20,000	
b) = Verden = = .....	250	
c) = der Weser = = .....	500	
d) = d. Dsnabr. Straße für Harburg .....	250	
e) = Hannover für Harburg .....	160,000	
	<hr/>	
	181,000	475
<b>Abtheilung III. zwischen Rotenburg und Verden 3 Meilen</b>		
1) Von Rotenburg nach Verden		
a) für Verden von Harburg .....	250	
b) für die Weser .....	500	
c) für die Dsnab. Straße .....	250	
d) für Hannover .....	240,000	
	<hr/>	
	241,000	660

		Im Durchschnitte	
		jährlich Cent	tägl. ner circa
2) Von Verden nach Rotenburg			
a)	von Verden für Harburg.....	250	
b)	von der Weser für Harburg...	500	
c)	von der Osnabr. Straße.....	250	
d)	von Hannover.....	160,000	
		<hr/>	
		161,000	440
Abtheilung IV. zwischen Verden und Hannover			
1) Von Verden nach Hannover			
a)	für Hannover von Harburg....	240,000	
b)	= = = Bremen....	170,000	
		<hr/>	
		410,000	1120
2) Von Hannover nach Verden			
a)	für Harburg von Hannover....	160,000	
b)	= Bremen = = ....	50,000	
		<hr/>	
		210,000	570

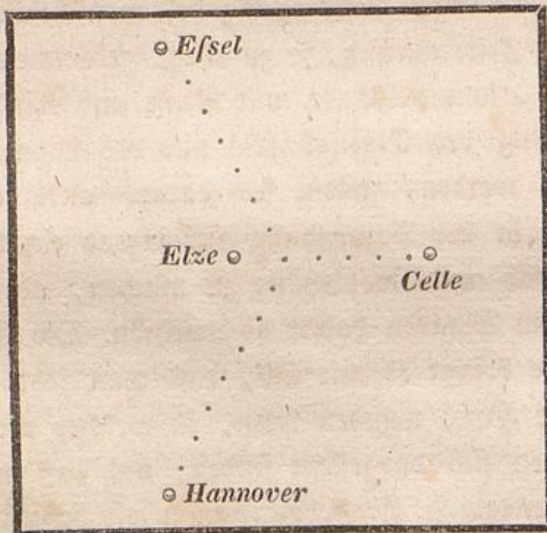
Anmerkung I. Wenn dem Bremer Handels- und Reise-Verkehre nach Harburg und v. v. es conveniren sollte, statt 6 Meilen Chaussee in 10 bis 12 Stunden von Bremen über Ottersberg bis Rotenburg und v. v. zu befahren, 8 Meilen Eisenbahns-Weg in 2 Stunden von Bremen nach Rotenburg über Verden zu wählen, so würden zu nebenstehender Abtheilung I. zu 1) noch hinzuzurechnen sein 20,000  $\text{L}$  und dann damit der jährliche Transport von Bremen nach Verden betragen 191,000  $\text{L}$ , folglich der tägliche Transport circa 520  $\text{L}$ . Desgleichen würden zu der Abtheilung I. zu 2) ebenfalls 20,000  $\text{L}$  hinzuzurechnen sein, woraus eine Quantität von 71,000  $\text{L}$  jährlich oder 190  $\text{L}$  täglich sich ergeben würde.

Zur Abtheilung III. würden in jenem vorausgesetzten Falle ebenfalls hinzuzurechnen sein: zu 1) 20,000  $\text{L}$ , woraus sich dann 261,000  $\text{L}$  jährlich, also 710  $\text{L}$  täglich ergeben würden. Nicht minder in dieser Abtheilung zu 2) ebenfalls jährlich 20,000  $\text{L}$ , woraus dann jährlich 181,000  $\text{L}$ , also 490  $\text{L}$  täglich hervorgehen würden.

Anmerkung 2. Wenn einer Eisenbahn von Bremen und Harburg nach Hannover, von Eßel an der Aller ab, eine nach Celle sich etwas hinneigende Richtung, wie unten bezeichnet, dergestalt gegeben würde, daß durch einen Eisenbahns-Seitenarm von etwa 2 Meilen Länge, auch Celle mit der Hannoverschen Eisenbahn von Bremen und Harburg ab in Verbindung gesetzt werden könnte; so würden ohne Zweifel damit noch bedeutende Güter und Reise-Transporte für alle vier nebenstehende Abtheilungen angezogen werden können; auch für Celle würde sodann mit solchen 2 Meilen Eisenbahn mehr eine Eisenbahn von 26 Meilen nach Bremen und Harburg erworben sein. Das Terrain von Eßel bis Celle und Hannover ist zur Anlegung von Eisenbahnen sehr günstig.

### Eisenbahns-Richtung

zwischen Eßel, Celle und Hannover.



## Schluß-Darstellung

über die

allgemeine Lage der Eisenbahn-Angelegenheiten  
im Hannoverschen Landes-Interesse am Ende  
des Jahrs 1835.

Bei den mannichfaltigen jetzigen Bestrebungen der Menschen, die Mittel zum Erwerben und zum Verzehren sich zu erleichtern, steht ohne Zweifel oben an die Nutzung der Dampfkraft für Schiffahrt und für Eisenbahnen. Was noch vor 30 Jahren als ein Wunder angestaunt sein würde, ist in allen Theilen der Erde jetzt etwas ganz Gewöhnliches geworden, und wird mit Wetteifer angewendet, um einen größern Theil von Nahrungsmitteln leichter anzuziehen, zu verbreiten und zu genießen. Diese Angelegenheit gehört für den praktischen Nutzen zu den wichtigsten, welche durch Anstrengung des menschlichen Geistes, seit unserer Zeitrechnung, je zu Tage gekommen sind: es gebührt ihr also mit Würde, mit Ernst und mit gänzlicher Beiseitesetzung des Eigendünkels und des Eigennuzes behandelt zu werden, wenn es darauf ankommt, ihre Wirkungen in der Anwendung für irgend ein Land entweder nützlich und wohlthätig zu machen, oder auch zu benutzen, um Schaden damit abzuwehren. Die Wichtigkeit dieser Sache bringt es mit sich, daß man jetzt fast keine Zeitung zur Hand nehmen kann, in welcher nicht Eisenbahn-Sachen sich dargestellt finden, und daß man solche vorzüglich in den H. Landesblättern so oft behandelt sieht.

Nach der geographischen Lage unseres Königreichs und nach der Fülle von Segen, welche diese Lage den Hannoveranern durch eigenen und fremden Handel bis jetzt stets dargeboten hat, konnte es nicht fehlen, diese wichtige An-

gelegenheit auch bei uns in Anspruch genommen und in sehr verschiedenen Ansichten ernsthaft zur Sprache gebracht zu sehen. Viel ist darüber seit drei Jahren verhandelt und zur Beurtheilung öffentlich hingestellt worden: sehen wir also, wie die Sache am Schlusse des Jahres 1835 sich gestaltet.

Es ist fast nicht möglich, im Schaffen von Eisenbahnen im Hannoverischen einen völlig richtigen Weg zu wandeln, wenn nicht die desfalligen, auf unsern Transitohandel direct eingreifenden Maßregeln, die man in verschiedenen anderen Staaten jetzt zur Ausführung ernsthaft vorbereitet, mit Sorgfalt beachtet und erwogen werden. Und da Alles, was dieserhalb in solchen Staaten geschehen soll und zum Theil schon geschieht, jetzt klar vorliegt, so mag es wohl an der Zeit sein, die Wirkungen zu berechnen, die für oder wider unsere Handels-Interessen daraus hervorgehen müssen, damit hiernach in richtiger Auffassung der dabei eintretenden auswärtigen Schritte die Richtungswege für Hannoverische Eisenbahnen, als worum in dieser Schluß-Darstellung einzig es sich handelt, zweckmäßig bestimmt werden können.

Auf diesem, durch eine urfrühe General-Revolution völlig zerrissenen und in seiner jetzigen Oberfläche höchst unformlich gestalteten, Erdballe sucht nun das in dieser Revolution wunderbar conservirte oder auch geheimnißvoll neu angesiedelte Menschengeschlecht, nach einer langen Reihe von Erfindungen für Handel und Schiffahrt, jetzt allenthalben Eisenbahnen und Dampfkräfte wetteifernd anzuwenden, damit der Eine noch geschwinder und wohlfeiler, als der Andere, auf den Gränzen des festen Landes einen Hafenspunct zum directen Eingreifen in den Welt-Seehandel erreichen könne. Sehr zahlreich sind die An-

strebungen, die jetzt dazu gemacht werden: bleiben wir jedoch nur bei denen stehen, die für unsern norddeutschen Erdwinkel Interesse haben können. Diese Anstrengungen liegen in den Projecten, eine Eisenbahn

- a) von Havre nach Straßburg,
- b) von Antwerpen bis Cöln,
- c) von Cöln bis Minden,
- d) von Lübeck bis Hamburg zu schaffen.

Es kann nicht erwartet werden, die Folgen von der Ausführung dieser Projecte für den Bremer und Hamburger Handel, also »für unsern Transitoverkehr« hier ganz erschöpft dargestellt zu finden: nur Andeutungen zum weiteren Nachdenken über diese Folgen können gegeben werden.

Wenn eine Eisenbahn von Havre nach Straßburg vollendet ist, als wobei die Vogesen kein unüberwindliches Hinderniß sein werden, so haben wir die wichtigste europäische Handels- und Transitostraße vor Augen. Schon im gegenwärtigen Augenblicke gestaltet sich Havre als europäischer Centralpunct für die Dampfschiffahrt von und nach allen Weltgegenden; ein Plan, von Straßburg, oder vielmehr von Kehl, bis Ulm einen Schiffahrts-Canal zu schaffen, ist zur Ausführung vorbereitet. Ist dieser zugleich mit der Eisenbahn von Havre nach Straßburg vollendet, so ist zusammenhängend eine Eisenbahn-, Canal- und Dampfschiff-Fahrt für Handels- und Reiseverkehr von Havre bis zum schwarzen Meere vorhanden, und Privatnachrichten zufolge hat der junge französische Handelsminister Duchatel die Absicht, sobald die Eisenbahn von Havre nach Straßburg vollendet ist, diese wichtige Gränzstadt gegen eine fixirte Abgabe zum Freihafen erklären und mit zwei jährlichen Handelsmessen dotiren zu lassen, auch den Transitohandel zwischen Havre und Straßburg

auf alle Weise zu begünstigen\*). — Daß damit der ganze über Hamburg und Bremen gehende Colonialwaaren- und Manufacturhandel nach Süd-Deutschland, nach der Schweiz und Italien nach und nach angezogen werden mag, wer wird dies bestreiten können? Man hat vorläufig herausgerechnet, daß jeder Güter-Transport über Havre z. B. sogar nach Frankfurt a. M. 5 bis 6  $\text{R}.$  per Schiffpfd. wohlfeiler, als über Hamburg und Bremen, und 8 bis 16 Tage früher, als auf dieser letzten Route, beschafft werden könne, (s. N<sup>o</sup> 58 d. L. Bl. vom Jahre 1832).

Eine Eisenbahn von Antwerpen nach Cöln wird ferner dem Bremer und Hamburger Handel nach Westphalen, Hessen u. s. w. großen Abbruch thun, und wenn eine Eisenbahn von Cöln nach Minden, also vom Rhein zur Weser geschaffen ist, so ist damit noch keinesweges entschieden, ob nicht der Handel von Cöln leichter und wohlfeiler bis Minden eingreifen kann, als der Bremer und Hamburger Handel über Minden bis Cöln.

Eine Eisenbahn von Lübeck nach Hamburg kann dem Transitoverkehr auf Hannoverschen Straßen nützlich werden, wenn die in dem Hannoverschen Landes-Eisenbahn-Projecte

\*) Duchatel provocirt bekanntlich durch geeignete Circulare das öffentliche Urtheil über seine officielle Wirksamkeit: ohne Zweifel, weil er begriffen hat, daß die höchste Intelligenz für die Sachen, die er betreibt, in der französischen Deputirten-Kammer eben so wenig zu finden sei, als solche in den deutschen Ständeversammlungen immer zu finden ist, und daß hier die bessere öffentliche Meinung zuerst durch Einzelne bestimmt und fixirt, aus voller Ruhe des Gemüths, aus mannichfaltiger praktischer Erfahrung, so wie aus gänzlicher Unabhängigkeit von politischen Speculationen geflossen sein müsse, wenn sie zu richtigen Schritten für das innere Staatswirthschaftsleben hinleiten soll.

bezeichnete Linie von Harburg zur Weser bei Verden und nach Bremen beachtet wird.

Als Andeutung zum ferneren Nachdenken mag nun das hier Hingestellte genug sein. Behandeln wir also etwas umständlicher, was nach vorliegenden Ansichten in der Eisenbahn-Angelegenheit bei uns vermuthlich zu thun und zu lassen ist.

Wenn als sicher angenommen werden darf, daß durch Eisenbahnen wohl der Reiseverkehr sich bedeutend vermehren, aber auf keine Weise die Quantität der nöthigen Consumtions-Bedürfnisse in der Welt damit vergrößert werden kann: so geht aus den eben hingestellten Andeutungen noch mehr hervor, daß von der in verschiedenen publicirten Listen angegebenen Elb- und Weser-Gütermasse, die von und zur See durch das Königreich transfitret, ein großer Theil verloren gehen wird, und daß, um diesen Verlust möglichst gering zu machen, Eisenbahnen zu Hülfe genommen werden müssen; aber es geht aus diesen Andeutungen auch hervor, daß, weil die fragliche Gütermasse sich mindern wird, und damit auch die Eisenbahn-Einkünfte geringer werden müssen, bei Anlage dieser Eisenbahnen nur mit der möglichsten Ökonomie verfahren werden dürfe: ich meine nicht dadurch, daß man hölzerne Schienen statt der eisernen wählt, auch nicht dadurch, daß man hölzerne Unterlagen für steinerne zum Fundament giebt — sondern dadurch, daß man Eisenbahnen für Hamburger und Bremer Waarenzüge auf einer möglichst langen Eisenbahn-Strecke in ihrem Laufe durch das Königreich, nicht von Hannover aus völlig separirt, sondern, so wie dies in dem Landes-Eisenbahn-Projecte angedeutet ist, vereinigt, und damit, sowohl was den Eisenbahn-Bau, als was die

Unterhaltung der nöthigen Werkzeuge und die Administrations-Kosten betrifft, möglichste Ersparung eintreten läßt.

Ist es nun schon dieser Ansicht wegen nothwendig, den Bremer Handel mit dem Hamburger Handel zugleich aufzufassen, so erfordert zugleich sowohl nachbarliche Billigkeit, als das Hannoversche Landes-Interesse, den Bremer Handel bei Hannoverschen Eisenbahn-Projecten nicht links liegen zu lassen und dabei bloß den Hamburger Handel zu begünstigen. Ja, man kann wohl den Engländern, die bei unsern Eisenbahn-Angelegenheiten so stark im Spiele sind, zu Gemüthe führen, daß sogar auch das brittische Handels-Interesse es fordert, für die 120 bis 130 Seeschiffsladungen von allerlei brittischen Producten und Colonialwaaren, die jährlich aus brittischen Häfen nach Bremen kommen, einen Eisenbahnweg durch das Königreich Hannover sorgfältig mit zu berücksichtigen, wenn die Rede davon ist, für Hamburger Güter diese Wohlthat vorzubereiten. Bremen ist überdies für die Exportation Hannoverscher Produkte allerlei Art viel wohlthätiger als Hamburg, und darf darum bei der Hannoverschen Eisenbahn-Angelegenheit nicht vernachlässigt werden.

Kommen wir nun in Hinsicht auf künftige Verminderung der durch das Hannoversche transitirenden Güter-Quantitäten auf die pecuniären Vortheile der Entrepreneurs und Actien-Inhaber künftiger Eisenbahnen im Königreiche Hannover.

Das Taylorsche Eisenbahn-Project zwischen Hamburg, Braunschweig, Hannover und Bremen mit den Seitenarmen auf Lüneburg fordert circa 52 geographische Meilen Eisenbahn-Kosten, nämlich:

- |   |          |
|---|----------|
| a) von Braunschweig über Gelle nach Harburg                                   | 22 Meil. |
| b) die Seiten-Arme auf Lüneburg .....   | 3 =      |
| c) der Seiten-Arm auf Hannover .....  | 5 =      |
| d) die Kosten einer Eisenbahn von Harburg<br>nach Hamburg gerechnet für ..... | 7 =      |
| e) die Bahn von Hannover nach Bremen ...                                      | 15 =     |

Summa... 52 Meil.

Nach dem Landes-Eisenbahn-Projecte sind im viel sicherer berechneten allgemeinen Norddeutschen sowohl, als Hannoverschen Handels-Interesse erforderlich:

- |  |          |
|--|----------|
| a) von Hannover über Verden nach Harburg.    | 22 Meil. |
| b) von Verden nach Bremen.....               | 5 =      |
| c) von Hannover nach Braunschweig über Peine | 8 =      |

Summa... 35 Meil.

also 17 Meilen weniger, als das Taylorsche Project fordert, wobei nie vergessen werden muß, daß mit diesen hier vorliegenden 35 Meilen Eisenbahn zugleich ein Eisenbahn-Weg von 11 Meilen, a. nach Bremen, b. nach Verden zur Weser und c. über Verden zur Snabrücker Chaussee im Hamburger Handels-Interesse geschaffen werden soll — eine wichtige Rücksicht, die in dem Taylorschen Projecte überall sich nicht findet. —

Man sage doch nun nicht länger, daß eine Eisenbahn von Harburg nach Hannover und Braunschweig ihren wohlthätigen Zweck für den Hamburger Handel verfehlen müsse, wenn solche nicht von Harburg bis Hamburg über die Elbe fortgeführt werde. Schwerlich würden damit mehr Güter nach und von Hamburg über Harburg transportirt werden; wenn nämlich, statt eine Eisenbahn über die Elbe mit großem unangemessenem Kostenaufwande zu schaffen, a. eine möglichst bequeme Dampfschiffahrt zwischen

Harburg und Hamburg eingerichtet wird; b. wenn das Fahrwasser für die Dampfschiffe so in Stand gesetzt wird, daß sie immer flott bleiben können; c. wenn in Harburg ein Lagerhaus erbauet wird, in welchem die mit Eisenbahnfahrt angekommenen Reisenden bequem und comfortabel verweilen, und aus welchem Hause sie direct ins Dampfboot treten, und eben so auch die von Hamburg Kommenden direct aus- und abtreten können, und wenn endlich d. die Harburger und Hamburger Everschiffer sich dahin einigen und einigen müssen, daß jeder Ever Hin- und Herladung transportiren darf, damit die Fracht billiger gestellt werden könne.

Man sage ferner nicht, daß auf der projectirten Hannoverschen Landeseisenbahn die Strecke von Harburg nach Hannover — im Bremer Handelsinteresse —  $1\frac{1}{2}$  Meile länger gezogen sei, als im Taylorschen Projecte! Ist es denn für den Hamburger Handel gar Nichts, wenn gerade mit dieser geringen Inconvenienz 11 Meilen Eisenbahn für den Hamburger Handel a. nach Bremen, b. zur Weser bei Verden, c. zur Osnabrücker Handelsstraße über Verden erworben werden können? Und ist es denn des Bremer Handelsinteresse wegen, daß dies geschehen soll? In der That! man würde die Beschuldigung fürchten müssen, hier eine große Unwissenheit des Hamburger Handelsstandes vorauszusetzen, wenn man es für nöthig finden wollte, die Vortheile dieser Eisenbahn-Richtung zur Weser für das Interesse ihres Handels ihnen speciell vorzumalen.

Man sage doch auch nicht länger, daß, bei einem diesseitigen Festhalten an dem Hannoverschen Landes-Eisenbahnprojecte der Hamburger Handelsstand eine Eisenbahn auf dem rechten Elbufer schaffen werde. Nur große Unwissenheit in dem mercantilischen Thun und Treiben

kann durch eine solche Drohung eingeschüchtert werden! Eine Eisenbahn von Hamburg nach Berlin kann dem Handels- und Reiseverkehr auf der projectirten Landes-Eisenbahn wohl nutzen, aber nicht schaden. Und eine Eisenbahn von Hamburg nach Magdeburg wird schon deswegen auf dem rechten Elbufer nicht zu Stande kommen, weil die Magdeburger durch ihre Elbschiffahrt ihren Handels-Verbindungen mit Hamburg genügen können; und wenn der Handelsstand in Magdeburg es dennoch seinen Handels-Interessen angemessen erachtet, neben der Elbschiffahrt noch eine Eisenbahn für den Hamburger Handel zu Hülfe zu nehmen, so wird dieser Handelsstand ganz ohne Zweifel lieber eine Richtung dafür wählen, auf welcher zugleich für die Handels-Verbindungen mit Halberstadt, Braunschweig, Hannover, Celle und Bremen mit gesorgt ist, als eine Richtung, in welcher außer Hamburg kein bedeutender Handelsplatz für Magdeburg erreicht wird, für den die Elbschiffahrt nicht zureichend genügen könnte. Überdem wird Magdeburg dabei lieber eine Eisenbahn-Richtung wünschen, auf welcher man schon bis Braunschweig auf 30 Meilen von Bremen und Hamburg aus entgegen gekommen ist, und welche demnach mit 14 Meilen von Braunschweig nach Magdeburg über Halberstadt vollendet werden kann, als eine ganz neue Richtung dafür auf dem rechten Elbufer suchen, in welcher bei einem Kostenaufwande für 36 Meilen Eisenbahn-Bau dennoch directe Eisenbahn-Verbindungen mit Halberstadt, Braunschweig, Celle, Hannover und Bremen verloren gehen würden.

Man sage auch nicht, daß der Eisenbahn-Beg von Harburg über Celle nach Braunschweig 6 Meilen kürzer sei, als der über Hannover. Dieser längere Weg von

6 Meilen bedeutet auf Eisenbahnen nicht so viel, als ein Umweg von 3 Meilen auf Chausseen. Und diesen Umweg machen fast täglich Bremer Handelsgüter, um auf guten Wegen über Hannover und Hildesheim nach Braunschweig zu gelangen, ohne daß die Transportanten Klage darüber führen. Auch muß erwogen werden, daß hier mit 6 Meilen mehr, für Braunschweig zugleich eine Eisenbahn für den Handelsverkehr mit Hannover und Bremen erworben werden soll. Vor allen Dingen muß dabei nicht vergessen werden, daß das Hannoversche Landes-Eisenbahn-Project als Nationalsache sich darstellt, die ganz natürlicherweise das eigene Hannoversche Interesse dergestalt vor Augen hat, daß, freilich auch zum Besten des Bremer und Hamburger Handels, die Stadt Hannover und nicht die Stadt Braunschweig als norddeutscher Eisenbahn-Stapelplatz ausersuchen ist. — Und ganz neue Erscheinungen in der Handelswelt, die das Handels-Interesse der Stadt Hannover wesentlich gefährden, machen es noch mehr dringend nothwendig, diesen Punct nicht fahren zu lassen.

Das Landes-Eisenbahn-Project macht diese wichtige Sache, was die Richtung der Bahn betrifft — und nur diese wird in gegenwärtiger Schlußdarstellung behandelt — zu einer durchaus unabhängigen Hannoverschen National-sache; und Unabhängigkeit ist bekanntlich sowohl im Privatleben, als in Staatsverhältnissen, ein gar köstlich Ding. Es sind bei der hingezeichneten Landes-Eisenbahn-Richtung nur Verhandlungen mit Bremen erforderlich, um diese Richtung auf der Hannoverschen Gränze für die Fortsetzung bis Bremen zweckmäßig eingreifen zu lassen. Communicationen mit Hamburg über erleichterte und verbesserte Dampf- und Frachtschiffahrt zwischen Harburg und Hamburg soll ganz unabhängig von der Landes-Eisenbahn-

Sache geführt werden. Kann es Braunschweig conveniren, demnächst von Hannover über Peine die Eisenbahn für sich heran zu ziehen, so wird ohne Zweifel willige Hand dazu geboten werden. Kann es dem Preussischen Handels-Interesse conveniren, in eine sodann von Harburg für Hamburg, so wie von Bremen aus über Hannover bis Braunschweig fortgehende Eisenbahn für seinen Magdeburger Handel mit Halberstadt, Braunschweig, Hannover, Celle, Bremen und Hamburg einzugreifen, so wird dem wohl Nichts im Wege stehen.

Es ist nun nicht bekannt, welche specielle Verpflichtungen Herr Taylor für Hamburg und Braunschweig hinsichtlich seines Braunschweig-Hamburger Eisenbahn-Project's übernommen hat. Sollten diese der Art sein, daß eine Theilnahme bei Ausführung des Hannoverschen Landes-Eisenbahn-Project's für ihn unthunlich gemacht würde, so würde dies allerdings sehr zu beklagen sein; für diesen Fall muß aber bemerkt werden, daß, wenn für das Schaffen der projectirten Landes-Eisenbahn anderweit englische Actionaire und Ingenieure erforderlich befunden werden sollten, und demnach in England aufgesucht werden müßten, die Gewißheit vorliegt, daß diese etwa nöthige Hülfe sicher gefunden werden wird.

So viel ist völlig gewiß, daß Herr Taylor von seinen Eisenbahn-Committenten in England Instruction erhalten hat, für seinen Eisenbahn-Wirkungskreis im Hannoverschen eine Eisenbahn von Hannover nach Bremen nicht mit heranzuziehen. Daraus geht nun noch mehr hervor, daß dem Herrn Taylor, wenigstens für jetzt, die Hände zu sehr gebunden sind, als daß er das Landes-Eisenbahn-Project befördern helfen könnte — ein Project, in welchem a) der Nichtbau einer Eisenbahn über die Elbe, b) der

Mitbau einer Eisenbahn von Hannover nach Bremen, und c) ein Eisenbahn-Stapelplatz in Hannover als Hauptbedingungen vorliegen. Wenn indessen doch sicher und aufrichtig angenommen werden kann, daß Herr Taylor, in Hannover eingebürgert und, wie er sagt, dem Hannoverischen Interesse zugethan, weder in Hamburg noch in Braunschweig Eisenbahn-Verpflichtungen oder Verabredungen eingegangen ist, die als dem Hannoverischen Interesse schnurstracks entgegen befunden werden können; wenn er als Engländer auch dem brittischen allgemeinen Handels-Interesse zugethan, sowohl für den englischen Handel, der auf Hamburg geht, als für den bedeutenden englischen Handel, der auf Bremen getrieben wird, durch eine weitere Verbreitung desselben auf Eisenbahnen durch das Königreich Hannover, gern sorgen wird; wenn Herr Taylor, in der speciellen Verpflichtung für das Interesse seiner Eisenbahn-Committenten in England zu sorgen, ernsthaft erwägt, daß ohne Zweifel eine große Bedenklichkeit darin liegen kann, durch einen sehr kostbaren, und den Winterzerstörungen ausgesetzten Eisenbahn-Bau von Harburg bis Hamburg die Ausgaben der betreffenden Actionaire in England sehr bedeutend zu vermehren, ohne damit irgend eine Gewißheit für Vermehrung des Transports von Handelsgütern für diesen Zug über die Elbe sicher documentiren zu können; wenn Herr Taylor ferner erwägt, daß sowohl nach allen vernünftigen als nach allen verständigen Ansichten im wahren Hannover. Landes-Interesse gar nicht daran gedacht werden kann, auch nicht daran gedacht werden darf, bloß um einer etwas größeren Bequemlichkeit willen, den Wohlstand von Harburg durch eine Eisenbahn über die Elbe den Hamburgern auf Discretion in die Hände zu liefern; und wenn endlich Herr Taylor sich davon überzeugt haben wird, daß, nach allen

in dieser Schlußdarstellung ange deuteten Verhältnissen, die Ausführung des bekannten Hannoverschen Landes-Eisenbahn-Project's, sowohl für seine jetzigen Hannoverschen Eisenbahn-Actionaire, als für etwa künftige andere englische Actionaire viel vortheilhafter und viel sicherer befunden werden muß, als sein Hamburg-Braunschweiger Eisenbahn-Project — ein Project, welches auf Hannoverschem Grund und Boden mit einer sehr merkwürdigen ausländischen Hartnäckigkeit, sogar unter noch jetzt fortgesetzt wiederholten Drohungen, durchgeführt werden soll — so wird Herr Taylor sehr leicht begreifen, daß sowohl für ihn, als für Andere, in Hinsicht auf öffentliche Hannoversche Landesmeinung, sehr zarte Rücksichten vorhanden sein mögen, die veranlassen können, entweder die Hannoversche Eisenbahn-Sache total aufzugeben, oder — die Ausführung des bekannten Hannoverschen Landes-Eisenbahn-Project's befördern zu helfen.

Wahr ist es freilich, daß kein Missionair eifriger predigen kann, um Heiden zum Glauben zu bekehren, als die Hamburger predigen, um darzuthun, daß die zeitliche Glückseligkeit der Harburger jetzt von einer Eisenbahn über die Elbe bedingt sei; und so wie jene mit Höllestrafen drohen, um ihrer Predigt Eingang zu verschaffen, so drohen die Hamburger, daß sie den Hannoverschen Unglauben mit einer Eisenbahn auf dem rechten Elbuser bestrafen wollen! Doch sie predigen tauben Ohren!

Es kann übrigens sich nicht mehr darum handeln, einen Seehandel für Harburg zum directen Eingreifen in den Welthandel zu schaffen; denn nachdem auf unserer westlichen Gränze ein großer kostbarer Wasserbau vorliegt, der kein Resultat giebt, auch nie geben kann, wird man nicht noch auch unsere Ostgränze mit einer ähnlichen Erscheinung dotiren wollen. Auch kann es den Harburgern

(wenn man die Weinhändler ausnimmt) eben so wenig, wie den übrigen Hannoverschen Kaufleuten des Binnenlandes conveniren, für eigene Rechnung und Gefahr See-geschäfte zu treiben, da die Erfahrung sehr oft genugsam gezeigt hat, daß sie am besten berathen sind, wenn sie in Bremen und Hamburg verkaufen und daselbst, vorzüglich auf öffentlichen Auctionen, wieder einkaufen; — aber die sehr bescheidene Hauptbestimmung der Harburger, Speditore für Hamburg im vollsten Umfange zu sein und zu bleiben, muß männiglich geschützt und bewahrt bleiben, und Herr Taylor als eingebürgerter Hannoveraner kann um seine Mitbürger sich sehr verdient machen, wenn er dazu umsichtsvoll die Hand reicht. Bekannt wird es ihm sein, daß selbst bei der großen Intelligenz, die in England in der praktischen Wahl von Mitteln, Handel und Schiff-fahrt zu befördern, Statt findet, dennoch wohl Fälle vorgekommen sind, in welchen, um ein vorgestecktes Ziel zu erreichen, die Wahl der Mittel zwei- oder dreimal verändert werden mußte, ehe man zum Ziele kommen konnte. Es ist der menschlichen Klugheit bekanntlich nicht immer gegeben, sofort die Mittel zum Zwecke richtig zu treffen. Darum kann auch für Herrn Taylor nichts Nachtheiliges darin liegen, wenn er sein Hamburg-Braunschweiger Eisenbahnsystem ganz fahren läßt, und dafür das Hannoversche Landes-Eisenbahn-Project, oder auch ein anderes noch besseres, wenn solches zu Tage kömmt, befördern hilft.

Über die sogenannte hannoversche Landes-Eisenbahn und über die Kosten und Geldmittel für ihre Ausführung.

Wenn angenommen werden kann, daß die für eine hannoversche Landes-Eisenbahn hingezzeichnete Richtung im allgemeinen hannoverschen Landes-Interesse Richtigkeit hat, so kommt es darauf an, für die Geldmittel zur Ausführung und Erhaltung des Werkes ein ganz einfaches Fundament dahin zu stellen, nach welchem Actionairs und Techniker ihre ferneren Berechnungen beginnen können, um die wichtige Sache in That zu setzen. Geld ist doch das Haupt-Erforderniß! wie dieß herbeizuschaffen steht, und ob der Zweck, warum es herbeigeschafft wird, dem wahren Interesse unseres Handels und Verkehrs gemäß sei, ist überall nicht Sache der Techniker, zu beurtheilen: wohl aber muß, wenn diese Beurtheilung staatswirthschaftlich vollendet ist, Technikern mit vollstem Vertrauen allein überlassen bleiben, das Geld für den Zweck richtig zu verwenden, wenn es da ist.

Kommen wir nun, ehe wir speciell diesen Geldpunkt behandeln, als Einleitung noch einmal auf die Endpunkte der hingezzeichneten Landes-Eisenbahn zurück: diese sind Bremen, Harburg und Hannover. Daraus, daß im allgemeinen hannoverschen Handels-Interesse ganz nothwendig bei einer hannoverschen Landes-Eisenbahn-Richtung mit dem Hamburger Handel der Bremer Handel zugleich aufgefaßt und für beider Vortheile ganz gleichmäßig gesorgt werden muß, folgt von selbst, daß Bremen sich als Endpunkt einer hannoverschen Landes-Eisenbahn gestaltet; denn würde eine Eisenbahn von Hannover auf Harburg

für Hamburg geschaffen, ohne zugleich in thunlichster Verbindung eine Eisenbahn-Richtung für Bremen mit aufzufassen, so würde, was man in Hamburg auch von der Nützlichkeit einer isolirten Concurrrenz-Eisenbahn von Bremen nach Hannover sagen mag, diese, isolirt hingestellt, doch nie zu Stande kommen können, weil eine solche, wie nachher deutlich gezeigt werden wird, nie Zinsen und Kosten würde decken können.

Wenn große Geld-Anlagen für große Gewerbs- und Erwerbzwecke gemacht werden, so giebt es häufig genug Fälle, wo eine umsichtige Staatswirthschaft zwischen Monopol und ganz freier Concurrrenz ein juste milieu ausfindig machen muß, um mit dem Landeswohl zugleich bedeutende Privat-Interessen gesetlich in Sicherheit zu stellen. So auch hier! Was ferner Harburg als Endpunkt einer Landes-Eisenbahn betrifft, so scheint es doch wahrlich, daß, ohne eine sehr großartige Thorheit zu begehen, hier nicht Harburg als Endpunkt einer Eisenbahn gewählt werden könne. Ich mag den Leuten die Freude nicht verderben, welche über die Existenz der Harburger Spediteurs und der Familienväter, die von den Geschäften dieser mit leben müssen, mit einer hartherzigen Leichtigkeit sprechen, als handelte es sich um hannoversche Sperlingsköpfe, indes sie zugleich philanthropisch-wehmüthig bei dem Unblicke Jahrhunderte alter Elbschiffahrts-Geschäfte zwischen Harburg und Hamburg auf einmal wasserscheu geworden sind \*). Es liegt nun einmal im schnöden Geiste der Zeit, unbekümmert um die Endfolgen für Menschen und Sachen, egoistisch-destructive Principe, in jesuitisch-demagogischer

\*) G. Hannov. Magazin d. J. N<sup>o</sup> 14 und 15, oder Hannov. Zeitung N<sup>o</sup> 51.

Verbrüderung als nützlich-reformatorische vorzuschieben, und dabei stille Familien-Glückseligkeiten, die im Wege stehen, mit Füßen zu treten, und stürmend und gefühllos darüber hinzuschreiten, wie tapfere Krieger über die Leichen eines Schlachtfeldes. Aber wehe dem Lande, in welchem solche Verbrüderungen regieren!

Indessen wird doch Harburg Endpunkt einer Eisenbahn von Hannover auf Hamburg bleiben müssen; und, sollte wirklich eine Eisenbahn von Harburg auf Hamburg mit den nöthigen Verbindungsbrücken über die beiden Elbarme — ohne welche kein Resultat erfolgen kann — fortgeführt werden müssen, so bleibt zu erwägen, daß eine Eisenbahn von Harburg bis Hamburg nur eine ganz für sich bestehende Anstalt wird sein dürfen, wovon die Kosten des Schaffens und des Erhaltens nicht mit auf eine hannoversche Landes-Eisenbahn zu wälzen sind; denn, abgesehen von den großen Kosten der ersten Anlage können in Friedenszeiten durch Eisgang und Fluthen, und in Kriegzeiten durch Abbrennen, Zerstörungen der Brücken eintreten, — Ansichten, nach welchen weder Staaten noch Capitalisten sich darauf einlassen werden, getrennt von einer Landes-Eisenbahn, bis zu einer Million Thaler hinan für den Bau einer Elb-Eisenbahn mit den nöthigen Brücken zu verwenden, und zugleich in der Erhaltung des Werks eine Last sich aufzubürden, die nie durch ein zureichendes Elb-Eisenbahns-Weggeld Entledigung würde finden können.

Für den dritten Endpunkt einer Landes-Eisenbahn ist Hannover bestimmt — nicht als ob eine Eisenbahn vom Norden zum Süden von Hannover aus nicht weiter fortgeführt werden müßte, sondern deswegen, weil Hannover als natürlicher Eisenbahns-Stapelplatz zu betrachten ist.

Hier scheidet sich wieder, was concentrirt von Bremen und Hamburg bis nach Hannover gekommen ist; und von da den südlicheren Gegenden zugeführt werden soll, für die Handelsstraßen, a) nach Braunschweig bis Magdeburg u.; b) nach Cassel bis Frankfurt u.; c) nach Hameln u. und d) nach Minden u. Auch umgekehrt tritt eben dies Verhältniß ein; daraus folgt nun von selbst, daß die Fortsetzung einer Eisenbahn von Hannover aus, für irgend eine der Richtungen a. b. c. und d. in Hinsicht auf zureichende Deckung von Zinsen und Kosten nicht mit der Sicherheit unternommen werden kann, die einem hannoverschen Landes-Eisenbahnbaue in der bekannten Richtung zum Grunde liegt, und daß demgemäß das Geld-Interesse jener Richtungen a—d eben so wenig als das Geld-Interesse einer Eisenbahn über die Elbe mit dem Geld-Interesse der hannoverschen Landes-Eisenbahn vermengt, und jene Sicherheit damit locker gemacht werden dürfe. Hüten wir uns also wohl mit unseren Landes-Eisenbahnsachen, uns bindend in auswärtige Verhältnisse zu verwickeln. Es kann nach unserer geographischen Lage für uns nie Segen aus derartigen Verwickelungen entstehen.

Indem wir nun zum Baue der hannoverschen Landes-Eisenbahn schreiten, wird als Prospectus hingestellt, a) daß nicht statt Eisenbahnen Holzbahnen geschaffen werden dürfen; b) daß die Abgabe für den Transport von Handels-gütern und Reisenden auch einer hannoverschen Landes-Eisenbahn nicht unnöthiger Weise, zum Schaden sowohl für das intendirte Werk als für das Land, so ärmlich fixirt werden dürfen, daß im weiteren Verfolge der Sache große Verlegenheiten daraus entstehen müssen; c) daß, um dauerhaft zu bauen, sehr sicher 100,000  $\text{R}$  pr. Meile Eisenbahn angenommen werden können; d) daß 10 Procent des von

den Actionairs angelegten Capitals jährlich aufgebracht werden müssen, damit e) 5 Procent den Actionairs davon jährlich zu Gute kommen, und der Rest verhältnißmäßig für vorkommende Ausgaben verwendet werden könne.

Gehen wir nun möglichst bedächtlich und ruhig zur speciellen Erwägung vorliegender Ansichten; denn, eine hannoversche Landes-Eisenbahn muß zugleich als Wurzel und Stamm für Zweige anderer Eisenbahnen in Deutschland über Hannover hinaus, betrachtet werden. Darum könnte wohl den Vortheilen, die aus solider Dauer einer hannoverschen Landes-Eisenbahn hervorgehen müssen, nichts schädlicher sein als eine hölzerne Bahn dafür zu substituiren. Diese würde einem Kinde gleichen, das krank und schwach geboren worden, wobei denn Arztlohn und ewiges Quälen, um das Kind nur hinzuhalten, die Existenz desselben zur Last macht. Wir sehen dieß ja bei schwach und krank geborenen Chausseen. Eine Holzbahn kann nach allen Erfahrungen nur eine Dauer von 15 Jahren erreichen, alsdann muß ein völliger Neubau dafür eintreten, und folglich die erste Anlage von den Interessenten wiederholt werden, wenn nicht in 15 Jahren ein Fond dazu erspart ist. Die Idee, Holzbahnen statt Eisenbahnen für nützlich zu halten, hat wahrscheinlich den Glauben zum Fundament: es liege im allgemeinen Interesse, daß die Kosten der Fracht so niedrig angefest werden müssen, wie sich nur mit der nöthigen Deckung der jährlichen Eisen- oder Holzbahn-Ausgaben vertragen, und so hat man denn in diesem Glauben dafür gehalten, daß Ein Pfennig Frachtlohn pr. Centner und pr. deutsche Meile zureiche.

Ein Glaube ähnlicher Art in verwandtschaftlichen An-  
gelegenheiten ist bei uns nicht neu; er ist von mercantili-  
scher Schlaubeit gepredigt, und solche Predigten haben

häufig genug ohne weitere Prüfung eifrige Zuhörer, Anhänger und Bertheidiger gefunden. Daher ist es denn auch gekommen, daß wohl in keinem deutschen Staate so viel Frachtschiffer und Frachtfuhrleute zu Grunde gegangen sind, als im Königreiche Hannover. Und, wenn zu der Summe, die sich hieraus als Verlust für das Land bildet, die großen Summen hinzugerechnet werden, welche seit 1815 für Canal-, Strom- und Chausséebaue und deren Erhaltung aufgeopfert sind und noch aufgeopfert werden, wenn zugleich die Summe genau erwogen wird, die jetzt eben an unseren Transito-Gränzzoll-Einkünften, versteht sich zum allgemeinen Besten, aufgeopfert worden: so entsteht ein Resultat, nach welchem es glaubwürdig wird, daß wir, anstatt von dem Transitohandel für die öffentlichen Cassen Nutzen zu ziehen, zum Besten desselben noch etwas zu bezahlen müssen. Alle diese Dinge sind nun entweder gar nicht mehr, theils nicht augenblicklich zu ändern. Sorgen wir also nur dafür, daß unsere künftigen Eisenbahn-Interessenten mit ihren Actien durch niedrige Frachtsätze nicht eben so in Noth gerathen, wie unsere Frachtfuhrleute und Schiffer schon längst in Noth gerathen sind, und glauben fest, daß, obwohl die Gefahr nachbarlicher Concurrencyen für unseren Transitohandel bis zu einem gewissen Punkte beachtungswerth erscheint, doch über diesen Punkt hinaus die Gefahr nur ein Phantom ist, das von Schlaubeit nach Ort und Umständen zu Einschüchterungen gebraucht wird.

Frägt man nun: Wie soll denn nun die Eisenbahnfracht gestellt werden, so antworte ich in sorgfamer Berücksichtigung, sowohl für den Handel als für künftige Eisenbahn-Interessenten mit Vertrauen: der Handel in und durch das Königreich kann bei einem Transporte auf

Eisenbahnen sechs Pfennige pr. Centner und pr. deutsche Meile tragen. Dieser Eisenbahn-Frachtsatz beträgt die Hälfte der mit 1 gR pr. Centner und pr. deutsche Meile jetzt heruntergedrückten Chausseefracht. Es ist überall kein Grund aufzufinden, der es rathsam oder nothwendig machen könnte, tiefer als 6 S pr. Centner und Meile mit einer hannoverschen Landes-Eisenbahnfracht herunter zu gehen.

Obwohl ich nun dafür halte, daß nach der eigenthümlich geographisch-glücklichen Lage des Königreichs Hannover bei wichtigen inneren finanziellen Einrichtungen nie ohne Noth nachahmend hingeschauet werden müsse auf das, was Nachbarstaaten in Form und Wesen in solchen Dingen thun oder gethan haben, so muß ich doch bemerken, daß der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft gestattet ist, ihre Eisenbahn-Frachtsätze auf 12 gR pr. Ctnr. für 13 Meilen zu bestimmen.

Nach dem so mit sechs Pfennig hannoversche Landes-Eisenbahnfracht pr. Centner festgestellten Normalsatz kommen wir nun auf Darlegung von Ansichten, wo das Einmal-Eins zu Hülfe kommen muß, worin bekanntlich zweimal zwei vier sind, wobei man sich indessen sehr dafür hüten muß, daß man nicht, wie dieß jetzt so häufig irrtümlich geschieht, in zwei mal zwei sechs finde. Die Landes-Eisenbahnrichtung wird hier als Leitfaden dienen müssen.

Diese, so wie die Richtung derselben angegeben ist, enthält 26 geographische Meilen. Angenommen, daß ein solider Eisenbahnbau mit dem Zubehör in dieser Richtung durchschnittlich für 100,000  $\text{R}$  pr. Meile zu Stande gebracht werden könnte, so würden diese Gesamtkosten 2,600,000  $\text{R}$  betragen. Zur Bestreitung von Zinsen und jährlichen Ausgaben würde die Eisenbahn 10 Procent der

angelegten Summe, also 260,000  $\text{R}\text{th}$  jährlich aufzubringen haben. Dazu würden denn concurriren:

1. Der Eisenbahnsdistrict von Harburg bis Rothenburg auf 8 Meilen, von 441,000 $\text{L}$ , à 6 $\text{R}$ pr. Meile .....	73,500 $\text{R}\text{th}$
2. Der District von Rothenburg nach Verden auf 3 Meilen, von 402,000 $\text{L}$ , à 6 $\text{R}$ pr. Meile .....	25,125 =
3. Der District von Bremen nach Verden auf 5 Meil., von 222,000 $\text{L}$ , à 6 $\text{R}$ pr. Meil.	23,125 =
4. Der District von Verden nach Hannover auf 10 Meil., von 620,000 $\text{L}$ à 6 $\text{R}$ pr. M.	129,166 $\frac{2}{3}$ =
Summa.....	250,916 $\frac{2}{3}$ $\text{R}\text{th}$

Wenn nun die Summe von 260,000  $\text{R}\text{th}$ , die jährlich zur Deckung von Zinsen und Kosten aufgebracht werden sollen, mit der einkommenden Summe von 250,916  $\frac{2}{3}$   $\text{R}\text{th}$  vergleichend zusammengestellt wird, so bleiben 9,083  $\frac{1}{3}$   $\text{R}\text{th}$  zu decken übrig, die sehr leicht durch den Reiseverkehr angeschafft werden können. Im Fall aber dennoch ein Deficit sich ergeben sollte, oder im Fall der Eisenbahnbau statt 100,000  $\text{R}\text{th}$  die Meile 110,000  $\text{R}\text{th}$  kosten müßte, so würde es keinesweges dem Handel zum Druck gereichen, oder ein Theil desselben damit von der Landes-Eisenbahn wegwendet werden, wenn der Eisenbahnfracht noch ein fliegender Zulagepfennig beigelegt, und damit das jährliche Einkommen um 35,845  $\text{R}\text{th}$  vermehrt würde. Zu erwägen bleibt in ökonomischer Rücksicht noch 1. daß für einen Landes-Eisenbahnbetrieb nirgend wohlfeiler und zweckmäßiger als bei Verden ein Steinkohlenmagazin angehäuft werden kann; 2. daß eben so auch, wenn es zweckmäßig befunden werden sollte, statt Steinkohlen gepreßter Torf

für die Dampfkraft zu gebrauchen, am wohlfeilsten bei Verden ein Magazin davon in bester Qualität etablirt werden kann; 3. daß, wenn in vollkommenster Ordnung die Eisenbahntransporte täglich einmal von Hannover, Harburg und Bremen so abfahren, daß sie bei Verden pünktlich zusammen treffen müssen, eine einfache Eisenbahn völlig zureichen wird.

Wenn nun die Königlich-Hannoversche Regierung ihre Willens-Meinung sowohl über eine Eisenbahns-Richtung als über die Organisation einer Eisenbahns-Societät, so wie über die technische und administrirte Partie dieses wichtigen Werkes ausgesprochen hat, und darüber mit den Ständen zu einem Einverständnis gekommen ist, dann „wird es leicht sein, in Hannover, Bremen und London die nöthigen Actionairs zu finden.“

Erwägen wir mittlerweile diese wichtige Angelegenheit noch von mehreren Seiten und untersuchen, wie die Geld-Angelegenheit bei Hannoverschen Eisenbahnen sich herausstellen würde, wenn man von der hingezeichneten Landes-Eisenbahn-Richtung ganz abwicke. Hier tritt in den Vordergrund eine isolirte Eisenbahn von Bremen nach Hannover. In einer Länge von 15 Meilen würde solche die Meile zu 100,000  $\mathfrak{R}$  — 1,500,000  $\mathfrak{R}$  Kosten und davon für Deckung der Zinsen und für andere Ausgaben ebenfalls 10 Procent, also 150,000  $\mathfrak{R}$ , aufgebracht werden müssen. Der jährliche Güter-Transport zwischen Bremen und Hannover würde durchschnittlich sich auf 220,000  $\mathfrak{C}$  belaufen, und von diesen würden à 6  $\mathfrak{R}$  pr. Meile auf 15 Meilen 68,750  $\mathfrak{R}$  einkommen, folglich noch 81,250  $\mathfrak{R}$  jährlich zu decken sein, wozu der Reiseverkehr zwischen Bremen und Hannover verhältnißmäßig nur eine geringe Summe liefern würde; eine Ansicht, die Niemanden be-

wegen, aber wohl Jeden abhalten kann, Actionär bei einer isolirten Eisenbahn von Bremen nach Hannover zu werden.

Nehmen wir zweitens nun auch noch eine isolirte Eisenbahn von Hannover nach Harburg vor Augen, so stellt sich eine Schluß-Rechnung eben wohl nachtheilig heraus. In möglichst gerader Linie von Hannover nach Harburg über Celle, würde eine solche Eisenbahn 18 Meilen Länge haben müssen. Die Meile ebenwohl zu 100,000  $\mathfrak{R}$  gerechnet, würde ein Capital von 1,800,000  $\mathfrak{R}$  erfordern und 10 Procent Einnahme zur Deckung von Zinsen und andern Ausgaben, würden 180,000  $\mathfrak{R}$  betragen müssen. Nun würde aber die wirkliche Einnahme von 400,000  $\mathfrak{L}$  à 6  $\mathfrak{R}$  auf 18 Meilen nur 150,000  $\mathfrak{R}$  betragen, folglich auch hier noch 30,000  $\mathfrak{R}$  jährlich zu decken sein. Rechnet man diese Summe mit den 81250  $\mathfrak{R}$ , die als Deficit einer isolirten Eisenbahns-Richtung zwischen Bremen und Hannover sich ergeben, so ist das Resultat eine fehlende Summe von jährlichen 111,250  $\mathfrak{R}$ , statt daß in einer Combination der Harburger, Hamburger und Bremer Eisenbahn auf Hannover, so wie das Landes-Eisenbahn-Project solche andeutet, nur 19,083 $\frac{1}{3}$   $\mathfrak{R}$  als fehlende Summe, folglich 92,166 $\frac{2}{3}$   $\mathfrak{R}$  weniger sich herausstellen.

Um bei der vorliegenden wichtigen Angelegenheit nichts zu übergehen, was einer Beachtung werth gefunden werden mag, wollen wir nun noch untersuchen, wie die Geld-Rechnung sich stellen würde, wenn man, statt die Combination einer Landes-Eisenbahn, d. i. die Bahn von Hannover nach Bremen und Harburg bis Verden vereint fortzuführen, diese Vereinigung nur bis Walsrode fortsetzen wollte. Von selbst einleuchtend ist es zu förderst, daß damit eine Merkantil-Eisenbahn-Communication von Harburg nach Bremen und zur Weser ganz bei Seite geschoben sein würde.

Eine Eisenbahn über Walsrode und Soltau würde  $19\frac{1}{2}$  Meilen Länge und von Bremen über Verden bis Walsrode zum Eingreifen in die Harburger Eisenbahn 8 Meilen, also das Ganze  $27\frac{1}{2}$  Meilen betragen. Die Baukosten pr. Meile 100,000  $\mathfrak{R}$ , werden sich also auf 2,750,000  $\mathfrak{R}$  belaufen, so wie die jährlichen Ausgaben von 10 Procent des Anlage=Capitals auf 275,000  $\mathfrak{R}$ . Dazu würden dann concurriren:

1. Der District von Harburg nach Walsrode auf 11 Meil., für 400,000  $\mathfrak{L}$ , à 6  $\mathfrak{R}$  pr. M. 91,667  $\mathfrak{R}$
  2. Der District von Walsrode nach Hannover auf  $8\frac{1}{2}$  Meil., für 620,000  $\mathfrak{L}$  à 6  $\mathfrak{R}$  pr. M. 109,791 =
  3. Der District von Bremen nach Walsrode auf 8 Meilen, 220,000  $\mathfrak{L}$  à 6  $\mathfrak{R}$  pr. Meile.. 36,666 =
- Summa..... 238,124  $\mathfrak{R}$

folglich würden auch hier 36,876  $\mathfrak{R}$  zu decken übrig bleiben, also 17,792  $\mathfrak{R}$  mehr, als wenn die Combination der Bremer und Harburger Eisenbahn von Hannover bis Verden fortgesetzt wird.

Sollte indessen dennoch, wie sehr wohl sein kann, es rathlich erachtet werden, eine Combination der Hannoverisch-Harburger Eisenbahn mit der Bremer nur bis Walsrode fortzuführen und solche sodann in der Richtung über Soltau fortzusetzen, dann entstehet die sehr wichtige Erwägung, daß sodann in diese Richtung auch eine Eisenbahn von Lüneburg mit etwa 4 Meilen Länge wird eingreifen können, womit denn freilich eine Mehr-Ausgabe von 400,000  $\mathfrak{R}$  Baukosten, so wie eine jährliche Mehr-Ausgabe von 40,000  $\mathfrak{R}$  für Zinsen und andere Ausgaben für eine Hannoversche Landes-Eisenbahn eintreten würde; allein dagegen auch durch die Lüneburger Waaren-Transporte auf Hannover zu ic., für Deckung der jährlichen Landes-Eisenbahnkosten

eine Zugabekraft gewonnen werden würde, wodurch jene hingestellte Mehr-Ausgabe von 40,000  $\text{R}$  mehr als ausreichend gedeckt sein könnte. Die Rechnung für eine Landes-Eisenbahn würde dann, wenn Lüneburg darin als vierter Endpunkt aufgenommen wird, stehen wie folgt:

**Landes-Eisenbahns-Baukosten.**

Von Hannover bis Walsrode $8\frac{1}{2}$ Meilen	
à 100,000 $\text{R}$ .....	850,000 $\text{R}$
Von Walsrode über Soltau nach Harburg	
11 Meilen.....	1,100,000 $\text{R}$
Von Walsrode nach Bremen 8 Meilen..	800,000 $\text{R}$
Von Lüneburg bis zum Eingreifen in die	
Walsrode-Harburger Eisenbahn 4 Meilen...	400,000 $\text{R}$
	<hr/>
Summa.....	3,150,000 $\text{R}$

**Jährliche Ausgaben.**

10 Procent von vorstehender Summe....	315,000 $\text{R}$
<b>Jährliche Einnahme pr. Centner und Meile 6 <math>\text{R}</math>.</b>	
Von Lüneburg bis zum Eingriffspunkte in	
die Walsrode-Harburger Eisenbahn für 3 M.	
von 400,000 $\text{L}$ .....	25,333 $\text{R}$
Von Harburg bis zu diesem Eingriffspunkte	
5 Meilen von 400,000 $\text{L}$ .....	31,666 $\text{R}$
Von diesem Eingriffspunkte bis Walsrode	
6 Meilen von 800,000 $\text{L}$ .....	99,996 $\text{R}$
Von Bremen bis Walsrode 8 Meilen für	
220,000 $\text{L}$ .....	36,666 $\text{R}$
Von Walsrode bis Hannover $8\frac{1}{2}$ Meilen	
für 1,020,000 $\text{L}$ .....	180,125 $\text{R}$
	<hr/>
Summa.....	373,786 $\text{R}$

Es würde also nach dieser Rechnung ein Ueberschuss von 58,786  $\text{R}$  stattfinden.

Hier ist nun meine Rechnung mit der kaufmännischen Clausel „Irrthum vorbehalten“ geschlossen. Ich habe sie aufgestellt für fernere staatswirthschaftliche Erwägung, aber auch theils zur Warnung, theils zur Aufmunterung für künftige Actionärs bei vorliegendem Werke.

Damit nun zu einem Ruhepunkte gekommen, gebe ich ganz vertraulich zum Schluß noch folgendes:

Es handelt in vorliegender Sache ganz zu förderst um gemeinschaftliche unzertrennliche Hannoversche, Bremer und Hamburger höchst wichtige Handels- und Gewerbs-Interessen. Ich habe mein Vaterland lieb, aber ich ehre auch vollständig das Dasein und das Wohl der freien Hansestädte Bremen und Hamburg, und habe nie Gefallen daran finden können, diese Städte als Blutsauger zunächst für mein Vaterland und im Allgemeinen für Deutschland fanatisch hingestellt zu sehen. Welchen großen Einfluß der Hanse-Bund mit seinen 66 deutschen Städten in den unglücklichen Wirren des Mittelalters auf Freiheit, Wohlstand, Intelligenz und Herausbildung des Mittelstandes — des bürgerlichen Lebens und Treibens gehabt, habe ich immer tief gefühlt und begriffen, und ehre daher die ehrwürdigen Reste jenes Hanse-Bundes, so wie solche in Bremen, Hamburg und Lübeck noch bestehen; denn noch immer wie damals wirken diese Städte für das innere deutsche Industrie-Leben u. s. w. im Geiste der alten Hanse. Sie geben und nehmen auf ihrem Standpunkte für den Welthandel. Mag man die Verhältnisse zwischen diesem Geben und Nehmen aus den Wechsel-Coursen erforschen. Darum ist es höchst wünschenswerth, daß diese drei Städte, ohne einander zu beneiden, fortgedeihen und sich einig bleiben, vorzüglich wenn die große Frage entsteht: Ob sie sollen dem großen deutschen Zollverbande sich

anschließen oder nicht? Daß doch in diesem wichtigen Momente keine von ihnen, aus Speculation, das innere Gewerbsleben damit zu befördern, die Freiheit ihres Welt- und inneren Handels aufgebe! Daß doch keine von ihnen dem fremden Wanderer, der über das Weltmeer zu ihnen kommt und nach Mühseligkeiten Ruhe und Erquickung sucht, die izehige Freiheit verkümmere, solche Ruhe mit seinen Habseligkeiten sofort zu finden, ohne vorher von Uebeln heimgesucht zu werden, die jetzt in so vielen Ländern ganz nothwendige Uebel haben werden müssen! Mögen die letzten Reste der ehrwürdigen Hanse, die Städte Lübeck, Hamburg und Bremen, gemeinschaftlich dahin streben, ihren Flaggen und ihren Wohnsitzen ewige und allgemeine Neutralität für die Wirren künftiger Kriege zu verschaffen, und möchten die Großen dieser Erde Alle begreifen, daß Alle Länder der Welt durch allgemeine Bewilligung einer solchen Neutralität nur gewinnen könnten! —

Diese höheren Ansichten gehörig beherzigt, werden die Verständigen in Hamburg, nach Allem was in der Eisenbahns-Sache öffentlich vorgekommen ist, ohne Weiteres von selbst nun wissen, was zu thun und zu lassen ist.

### Bemerkungen.

1. Wenn es gewiß ist, daß durch eine sehr genaue Ordnung bei einer Eisenbahnsfahrt in der Landes-Eisenbahns-Richtung das Zureichen einer einfachen Eisenbahn herbeigeführt werden kann, so mag es wohl der Mühe werth sein, wenigstens zu untersuchen: ob es nicht thunlich sei, eine einfache Eisenbahn auf der Chaussee von Rothenburg nach Harburg fortzuführen.

2. Es würde sehr nützlich sein, wenn die Hanse-Städte Bremen und Hamburg neben den jährlichen vollständigen Listen über ihre Einfuhren seawärts, auch vollständige Listen von ihren Exporten zur See publicirten. Sie würden damit am Besten darthun

können, daß sie in ihren Handelsverhältnissen zu Deutschland nicht allein Geld nehmen sondern auch geben.

3. Abgesehen von allen Eisenbahns-Speculationen bleibt es immer dringend nothwendig, die jetzt vorhandenen Transportmittel zwischen Harburg und Hamburg möglichst zu verbessern und unter strenge polizeiliche Aufsicht zu stellen.

Wenn nun, wie hier angedeutet ist, auch Lüneburg, und so wie schon in № 61 der Landes-Blätter v. J. herausgestellt worden, auch Celle als Endpunkte einer Hannoverischen Landes-Eisenbahn sich gestalten, so stellt sich die Reise- und Frachtfuhrzeit, inclusive einer Stunde Aufenthalt zu Walsrode, beim pünktlich regelmäßigen Zusammentreffen aller Eisenbahns-Transporte daselbst, nach Taylor die Stunde zu 4 Meilen gerechnet, folgendermaßen heraus:

1.	Zwischen Hannover und Bremen .....	4	Stund.
2.	= = und Harburg .....	6	=
3.	= = und Lüneburg .....	6	=
4.	= Bremen und Harburg über Verden und Walsrode .....	6	=
5.	= Bremen und Celle über die Aller bei Eßel .....	5	=
6.	= Celle und Lüneburg .....	6	=
7.	= = und Harburg .....	6	=

Nach der Taylorschen Angabe in welcher 4 Meilen per Stunde auf einer complete Eisenbahn mit complete Apparaten zurückgelegt werden können und den Centner zu 6 Pfennige Fracht per Meile und die Personen-Fracht incl. Reisecoffer zu 2 gGr. per Meile gerechnet, ergiebt sich folgendes einfach hingestellte Resultat:

zwischen		werden gemacht.		Güter=Fracht.	Personen=Fracht.
Hannover u. Bremen	15 M. in 5 St.	pr. SchW	22 $\frac{2}{3}$ gGr.	pr. Pers.	30 gGr.
— u. Haarburg	19 $\frac{1}{2}$	— 6 —	—	28 $\frac{1}{2}$	— 39 —
— u. Lüneburg	18 $\frac{1}{2}$	— 6 —	—	27 $\frac{3}{4}$	— 37 —
Bremen u. Celle.....	14	— 5 —	—	21	— 28 —
— u. Lüneburg	18	— 6 —	—	27	— 36 —
— u. Haarburg	19	— 6 —	—	28 $\frac{1}{2}$	— 38 —
Celle u. Lüneburg	18	— 6 —	—	27	— 36 —
— u. Haarburg	19	— 6 —	—	28 $\frac{1}{2}$	— 38 —

### Die 3 Hannoverschen Eisenbahn=Projecte.

Es liegen jetzt drei Projecte für Eisenbahnen im Hannoverschen vor, nämlich:

- 1) das Braunschweig=Hamburger,
- 2) das Landes=Eisenbahn= und
- 3) das Schwinge=Hafen=Eisenbahn=Project.

In der Meinung des bessern Publicums ist in Hinsicht auf wichtige Hannoversche Landes=Interessen das erste destructiv und kostbar, das zweite conservativ und ökonomisch und das dritte technisch und unpractisch.

Obwohl nun der wirklich große Nutzen von Eisenbahnen im Hannoverschen, sowohl nach innern als äußern Handels= und Gewerbsverhältnissen nicht bezweifelt werden mag, so hat dennoch die Sache in der That keine so große Eile, daß es nöthig sein könnte, ohne sorgfältige Prüfung dieser ganz neuen wichtigen Angelegenheit, unsere Landes=Interessen durch das eine oder andere dieser Eisenbahn=Projecte überrumpeln, und, wie man wohl zu sagen pflegt, damit über's Ohr hauen zu lassen. Und da in dem technischen Theile der Eisenbahn=Angelegenheiten fast täglich noch Schritte zu größerer Vollkommenheit gemacht werden,

auch die Concurrnz der Techniker und Actien-Liebhaber für Eisenbahns-Baue in England fordauernd sich vermehrt: so mag immer großer Gewinn darin liegen, bei uns damit noch behutsam zu zaudern und sorgsam zu überlegen, was dabei zu thun und zu lassen ist: vor allen Dingen aber dabei Nichts von Dem sich aufdringen zu lassen, was die bessere öffentliche Meinung längst verdammt hat.

Bei Beurtheilung jener Eisenbahns-Projecte ist im Hannoverischen Interesse dermalen sehr dringend erforderlich, die Personen von den Sachen, d. i. die Verfasser von ihren Projecten sehr scharf zu trennen, um richtig und patriotisch unbefangen zu urtheilen; denn viel, sehr viel des Guten ist in der Welt schon dadurch verloren gegangen, daß man aus Haß oder aus blinder Vorliebe für die Personen die Sachen verdarb.

Über das Braunschweig-Hamburger Eisenbahn-Project ist schon so viel öffentlich, auch vertraulich berathen und verhandelt, daß die Acten darüber wohl als geschlossen betrachtet werden können.

Über das Landes-Eisenbahn-Project bemerkt die bessere öffentliche Meinung, daß mit 26 Meilen Eisenbahn, also mit 9 Meilen weniger als das Braunschweig-Hamburger Project fordert, nicht allein viel besser für die Hannoverischen Landes-Interessen als in diesem geforgt sei, sondern auch in den 26 Meilen noch zugleich 11 Meilen Eisenbahn für eine Handelsrichtung erworben werden, die an und für sich ihrer Wichtigkeit wegen es gewiß verdiene, eine Eisenbahn für sich allein zu haben, nämlich die vereinten Handelsrichtungen von Hamburg und Harburg u. s. w. a) nach Bremen, b) zur Weser bei Verden, c) zur Osna-brücker Straße, und daß, indem alle projectirten hannoverschen Landes-Eisenbahnrichtungen bei Verden, als in

einem Centralpuncte zusammen treffen, zugleich damit ein Punct erworben sei, auf welchem das Brennmaterial für die Dampfwagen, so wie überhaupt zum Steinkohlenhandel am wohlfeilsten mit solchen Schiffen herbeigeführt werden könne, welche wöchentlich diejenigen Güter, die von Hamburg für Preuß. Minden zc. auf einer Eisenbahn nach Verden gebracht werden, auf der Weser zu transportiren haben. Eine Ansicht, die wohl besondere Erwägung zu verdienen scheint.

Kommen wir nun auf das Schwinge-Hafen-Eisenbahn-Project.

Die Basis dieses Project's ist der Glaube, daß, wenn ein Hafen an der Schwinge und eine von da auf Celle fortlaufende Eisenbahn mit einem Seitenarm nach Bremen vorhanden sei, Hamburger und Bremer Kaufleute ein Interesse finden würden, ihre ankommenden Seeschiffe in den Schwinge-Hafen einlaufen und daselbst löschen zu lassen.

Dener Glaube hat ferner seine Unterlage in der immer zunehmenden Versandung des Fahrwassers in der Nieder-Elbe, und in einer vermeinten Beschwerde beim Einlaufen der Weser-Seeschiffe im Bremer-Hafen.

Was nun die Versandungen und das jezige Fahrwasser in der Elbe, zwischen See und Hamburg, betrifft, so giebt die sehr schöne und sehr genaue Pape'n'sche Charte von der Nieder-Elbe darüber eine zuverlässige Ansicht, und eben so von Hafen-Anlagen an der Schwinge oder am Ausflusse der Este in Hinsicht auf einen directen Bereich dieses Fahrwassers. Nach den in der Pape'n'schen Charte angegebenen Bahnen und Tiefen des Niederelbe-Fahrwassers kann der Handelsstand in Hamburg sich vielleicht noch ein Jahrhundert hindurch mit Lichten seiner einge-

laufenen Seeschiffe helfen, um solche bis Hamburg hinauf kommen zu lassen. Auch auf der Themse müssen Londoner Kaufleute große, schwerbeladene Seeschiffe lichten lassen, um solche nach London heranzuziehen. Die bedenklichsten Versandungen für den Hamburger Seehandel sind nur im Norder Arm der Elbe, im Köhlbrande und im Reiherstiege zwischen Harburg und Hamburg vorhanden.

Gesetzt aber, die Elbe versandete einmal von Hamburg bis Stade u. s. w. so, daß eine völlige Entladung der Hamburger Seeschiffe nöthig würde, und damit zum weiteren Transporte der Seehandels-Güter, Nieder-Elbfähne eben so nöthig erachtet werden müßten, wie zwischen Bremerhaven und Bremen die Weserfähne, so kann man, aus Gründen, die von selbst reden, sich überzeugt halten, daß eine solche Entladung und Umladung der Hamburger und Altonaer Seeschiffe nur in dem sehr sicheren und bequemen Hamburger Hafen bei Nixebüttel und auch in dem Hafen bei Glückstadt geschehen würde; denn sind die Kosten und Unbequemlichkeiten einer solchen Umladung einmal bestritten, so ist es ziemlich einerlei, ob ein beladener Nieder-Elbfahn von Cuxhafen oder aus einem Schwinge-Hafen nach Hamburg mit der Fluth seine Fahrt vollendet. Und was die Bremer Seeschiffe betrifft, die jetzt sehr sicher und bequem in Bremerhaven einlaufen, daselbst die Ladung löschen, welche sodann zu 3 Grote Fracht per Centner den Bremer Kaufleuten direct hinter ihren Packhäusern eingeliefert wird, so ist für diese noch viel weniger als für Elb-Seeladungen anzunehmen, daß je für irgend eins der Weser-Seeschiffe das Einlaufen in einen Schwinge-Hafen convenable gehalten werden könne, um die Ladung desselben von da auf einer Eisenbahn nach Bremen zu schaffen.

Und, was zulezt die Berechnung von Vortheilen für Torf-Transporte aus dem Herzogthume Bremen nach Altona, Hamburg, Bremen u. s. w. bei einer Eisenbahns-fahrt für dieses Material betrifft, so würde gerade die herausgerechnete Summe als ein wirklicher Verlust für das Herzogthum Bremen sich gestalten müssen; denn Eisenbahnen sollen bei uns nur zum Nutzen für zwei Hauptfälle angewendet werden: einmal, um fremde Concurrenzen, die einheimischen wichtigen Nahrungszweigen sehr nachtheilig werden können, unschädlich zu machen, und zweitens, um rohe, schwere Gütermassen, die ohne Eisenbahn tod schlummern müssen, auf einheimische oder auf fremde Märkte zu bringen. Unser Torfhandel aus dem Bremenschen nach gedachten ausländischen Plätzen hat aber keine fremde, sondern nur inländische Concurrenzen zu bestehen. Die Consumtion und folglich auch der Absatz dieses Brennmaterials in gedachten fremden Plätzen kann durch Eisenbahns-Transporte nicht vermehrt werden. Jede Verminderung des Torfpreises in Bremen, Altona und Hamburg durch Eisenbahnen, würde daher als ein Verlust für das Herzogthum Bremen erkannt werden müssen.

### Handels-Messen in der Residenzstadt Hannover.

In № 67 und 68 d. L. Bl. sind so ganz aus dem rein-praktischen Leben aufgegriffene Ansichten über Handels-Messen in unserer Residenzstadt Hannover dargelegt und als Mittel hingestellt, merkantilische Übel zu heilen, die zu unserm Nachtheile sich sehr fühlbar entwickeln. In № 67 sind diese Übel bezeichnet und eine Messe dagegen in Vor-

schlag gebracht. In № 68 ist angedeutet, daß durch Anwendung dieses vermeintlichen Heilmittels für die Stadt Hannover noch andere, bis jetzt unbekanntes Übel entstehen würden. Und so scheint auch die Sache in der That zu liegen, auch mag wohl hinzugefügt werden können: durch Anwendung dieses vermeinten Heilmittels würden die neuen, in № 68 sehr richtig bezeichneten Übel wirklich entstehen, ohne damit die in № 67 ausgesprochenen Klagen zu beseitigen.

Die Sache liegt für eine richtige Beurtheilung sehr einfach vor: Wenn nämlich der Meß-Rabatt in Braunschweig per Schiffsfund von 3 Centnern 1  $\text{R}$  beträgt, so ist dies gleich der üblichen Landfracht per Schiffsfund für 8 Meilen, 2  $\text{R}$  für 16 Meilen, 3  $\text{R}$  für 24 Meilen, 4  $\text{R}$  für 32 Meilen, 5  $\text{R}$  für 40 Meilen, 6  $\text{R}$  für 48 Meilen, u. s. w. Und da bei allgemein stark um sich greifenden Handels-Concurrenzen Kaufleute, um zu bestehen, auch in Kleinigkeiten jetzt scharf rechnen, und herausrechnen müssen, so ist leicht zu ermessen, daß der Meßrabatt die Städte Celle, Hildesheim, bis Göttingen hinauf, den Harz, zum Theil selbst Hannover und Hameln mit allen Umgebungen dieser genannten Städte, immer mehr nach Braunschweig für ihre Handelsgeschäfte hinziehen wird, um sich dort mit Manufactur- und Colonial-Waaren Zoll- und Steuerfrei mit den nöthigen Passierscheinen zu versehen, gegen gewöhnlichen, sechsmonatlichen Meß-Credit von Zeit zu Zeit auf ein halbes Jahr zu versorgen, und daß zu dem Ende die Meßlager von Bremen, Hamburg u. s. w. aus, nach und nach stärker, als dies je der Fall gewesen ist, Anfüllung finden werden. Gegen das hieraus hervorgehende, ganz unbezweifelt zum Nachtheil der Stadt Hannover wirkende Übel, soll nun eine Handels-Messe etablirt werden.

Aber Erfahrungen, die uns sehr nahe liegen, beweisen, daß große Handelszwecke, also auch große Meßgeschäfte nicht durch ertheilte Privilegien allein zu erreichen stehen, wenn die Natur der Handelsverhältnisse, Geist und Neigungen der Menschen, gewisse stabile Interessen, merkantilische alte Verbindungen und bequemlich Leben, solchen im Wege stehen. Es ist bei sorgfältiger Erwägung dieser Ansichten nicht denkbar, daß neben der Braunschweiger Messe, selbst nicht mit dem in Braunschweig eingeführten Meßrabatt, eine Messe mit bedeutenden Geschäften hier je wird aufkommen können. Es liegen außerdem dazu noch Ursachen vor, die dies als höchste Wahrscheinlichkeit begründen — Ursachen, wovon es indessen für jetzt nicht angemessen sein kann, solche hier umständlich zu entwickeln.

Wir haben freilich erlebt, daß die Einwirkung zweier verschiedenen Steuersysteme Handels-Messen auf zwei einander sehr nahe liegenden Plätzen begründete, nämlich die Messen in Offenbach und Frankfurt a. M. Die Messe in Offenbach wird aber wieder verschwinden, sobald Frankfurt sich dem Preussischen Zollsysteme angeschlossen hat, und somit auf beiden Plätzen ein und dasselbe Steuersystem eingeführt ist. Bei eben und demselben Steuersysteme, bei eben und denselben Begünstigungen, kann in der Nähe eines sehr alten, in großem Credite stehenden Meßplatzes nie eine neue Messe über den Charakter eines großen Jahrmarktes hinaus aufkommen, wenn, wie dies jetzt noch mehr wie sonst, in Braunschweig der Fall ist, Verkäufer und Käufer ein besonderes, fast behagliches Interesse dabei haben, ihre Geschäfte auf dem alten Meßplatz fortzusetzen.

Indessen liegt ein wirkliches und zugleich ein bedeutendes Uebel hier vor. Und dies Uebel gehört nicht zu

denen, die bei Fortdauer der Verhältnisse, wodurch sie entstanden, dennoch mit der Zeit von selbst getheilt werden. Es ist vielmehr ein Uebel, das mit der Fortdauer dieser Verhältnisse von Jahr zu Jahr noch übler werden muß. Doch da mit Zeit und Erfahrung die Verhältnisse, wodurch das Uebel herbeigeführt worden, zweckmäßige Abänderungen erleiden können, so liegt die Sache keinesweges ganz trostlos. Es handelt sich nur darum, was im gegenwärtigen Augenblicke zu thun ist. Eine Messe in Lüneburg einzurichten, um das Uebel zu heilen, ist theils nicht praktisch, theils zur Beseitigung der Klagen in Hannover ganz ohne Nutzen. Lüneburg hat nur eine Chaussee nach Braunschweig — die einzige, die dieser Stadt nützlich sein kann — und Schifffahrt nach Hamburg. Die Nähe von Altona und Hamburg kann für einen Lüneburger Meßverkehr nichts bedeuten; denn, es sind nicht deswegen aus Altona und Hamburg jährlich nur zwei Kaufleute zur Braunschweiger Messe gereiset, weil den übrigen der Weg nach Braunschweig zu weit war, sondern, deswegen, weil diese übrigen auf der täglichen großen Hamburger Messe ihre Bedürfnisse zu jeder Zeit sehr billig erkaufen konnten. Auch die Nähe der Elbe kann für einen intendirten Meßverkehr in Lüneburg nichts bedeuten, weil Meßwaaren der Verkäufer und Käufer, aus guten Gründen, in der Regel nie auf der Elbe oder Weser, sondern per Ase versendet werden.

Es ist nur merkwürdig, daß bis dahin, wo es thunlich wird, das vorliegende Uebel radical zu heilen, auf eine intendirte Maßregel aufmerksam gemacht werden muß, durch deren Ausführung das vorliegende Uebel an und für sich fast unheilbar und für die Zeit seiner gesetzlichen Dauer noch mehr drückend und unerträglich gemacht werden

könnte. Ich meine die Ausführung des jetzt sogenannten Braunschweig-Hamburger Eisenbahn-Project's. Wäre dieses Project ausgeführt, so hätte Jeder, der rechnen kann, leicht herausrechnen können, daß dem Handel unserer Stadt Hannover für immer ein sehr lästiger Hemmschuh auch dann noch angelegt worden wäre, wenn die früh oder spät uns zu Gebote stehenden Mittel, das besprochene Uebel zu heilen, angewendet worden wären. Dagegen ist nun, wenigstens im jetzigen Augenblicke, bis zur Gewißheit evident, daß, wenn das bekannte Landes-Eisenbahn-Project in seiner bezeichneten Richtung auf hier adoptirt und ausgeführt wird, für Hannover ein neues unabhängiges Aufblühen des Handels sowohl, als eine Beseitigung der dargestellten Uebel herausgerechnet werden kann, — eine Rechnung, die in keiner neuen, nur neue Uebel und keine neuen Vortheile gebärenden Hannoverschen Handels-Messe zu finden ist. — —

### Nachschrift des Herausgebers.

In vorstehenden Ansichten über Eisenbahnen ist unter andern hervorgehoben, daß die Fortsetzung der hingezeichneten Hannoverschen Landes-Eisenbahn von Hannover nach Braunschweig über Peine die Richtung nehmen müsse, damit ist aber Herausgeber nicht einverstanden, vielmehr hält er dafür, daß diese Richtung über Hildesheim gehen müsse; denn erstlich wird damit fast der halbe Weg von Hannover zum Harz gemacht sein, und zweitens sagt diese Richtung mehr der Möglichkeit zu, in eine Eisenbahn die von Frankfurt nach Cassel projectirt ist, von Hannover aus direct einzugreifen. Ueberhaupt muß bei Hannoverschen Eisenbahn-Richtungen immer die Möglichkeit und

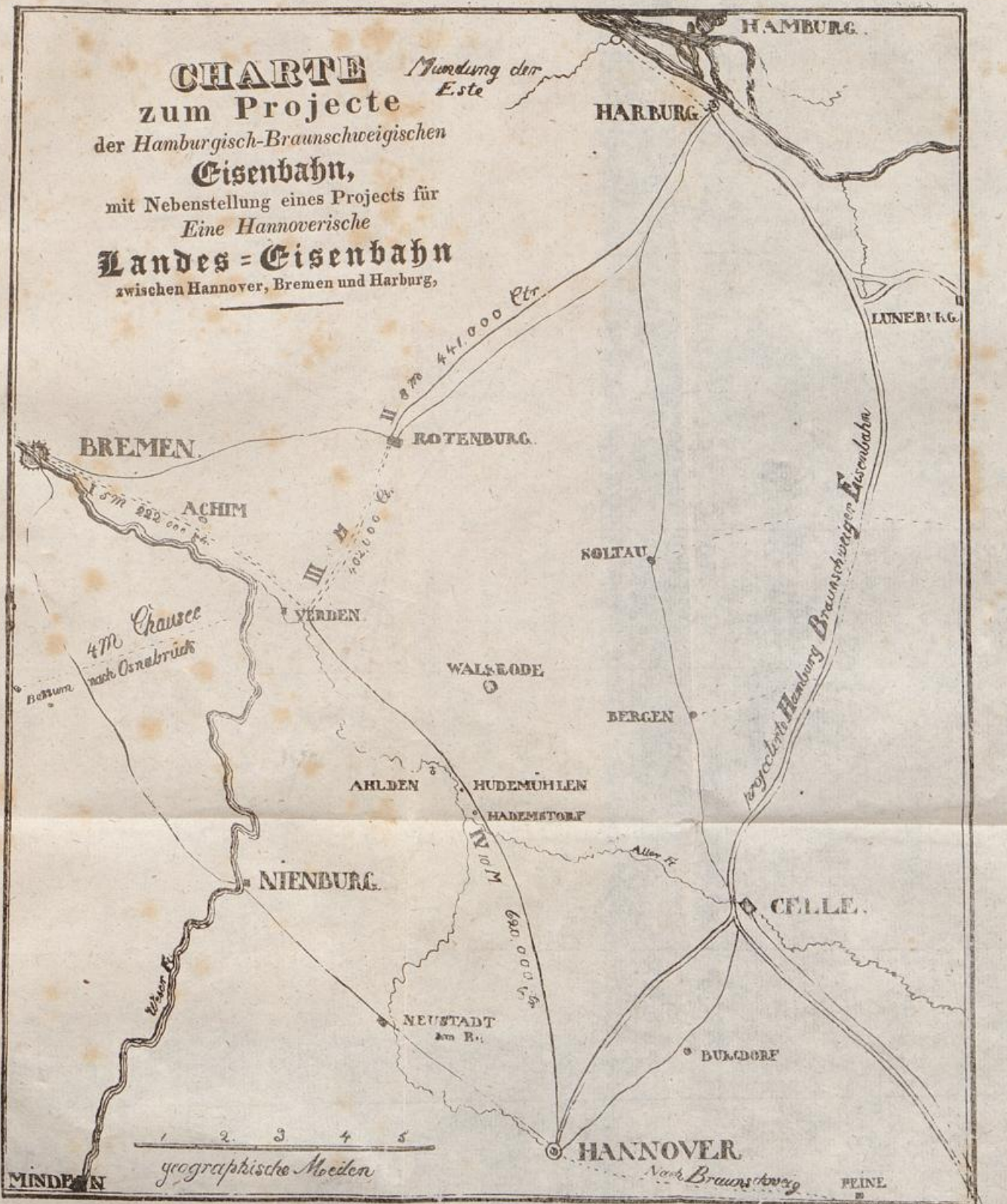
sogar die Wahrscheinlichkeit vorschweben, daß durch französische, belgische und holländische, nach dem Ober- und Nieder-Rhein hinggerichtete Eisenbahnen, eine bedeutende Quantität von den jetzt jährlich durch das Hannöversche transitirenden Handels-Gütern verloren gehen könne.

Ein Mitglied der Hannöverschen  
Stände-Versammlung.

#### D r u c k f e h l e r .

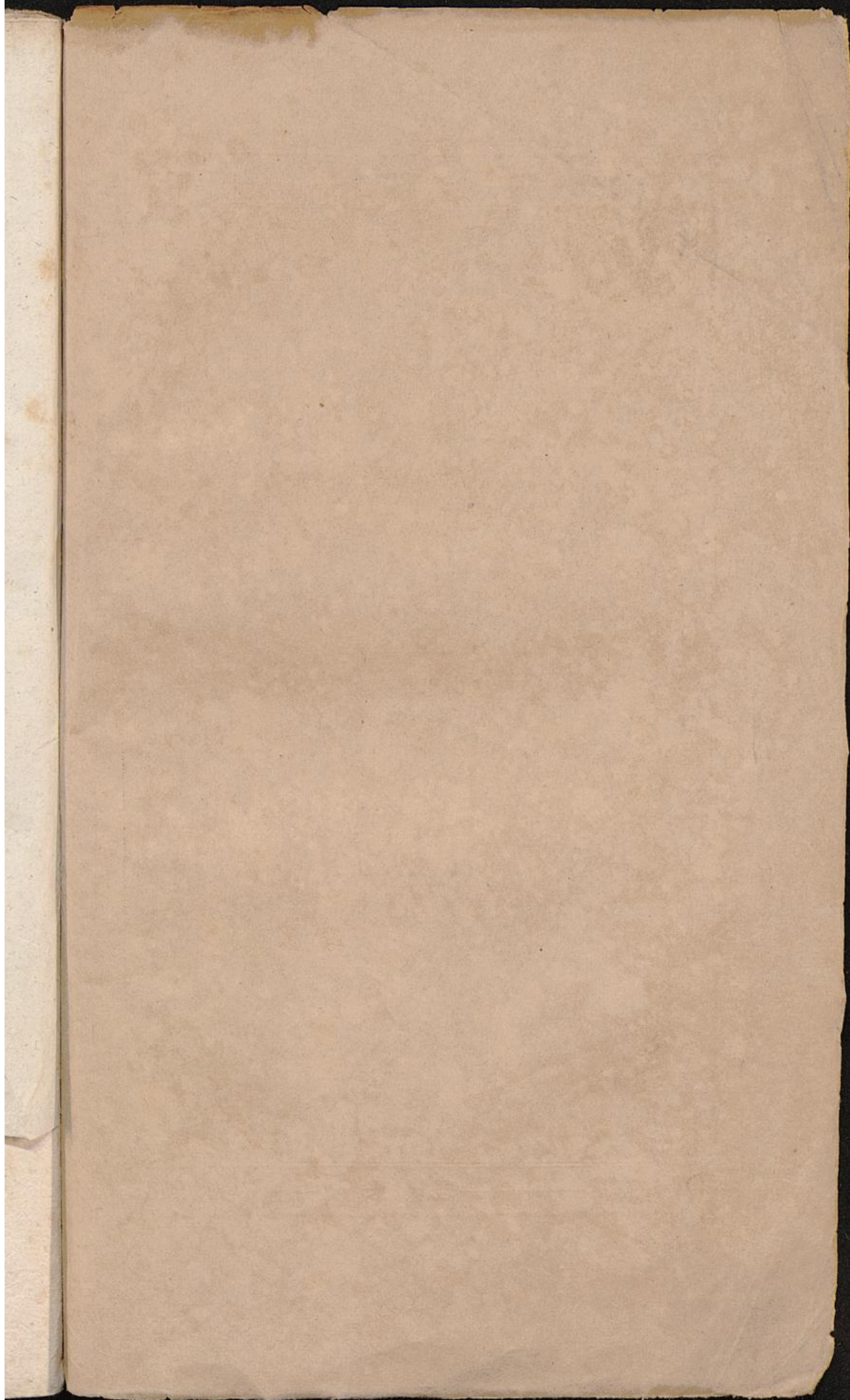
- p. 14. Zeile 4 von unten lies: vergeblich statt 'augenblicklich.  
— 19. „ 15 von oben „ Richtung statt richtig.  
— 20. „ 16 von unten „ Bremer statt Kramer.

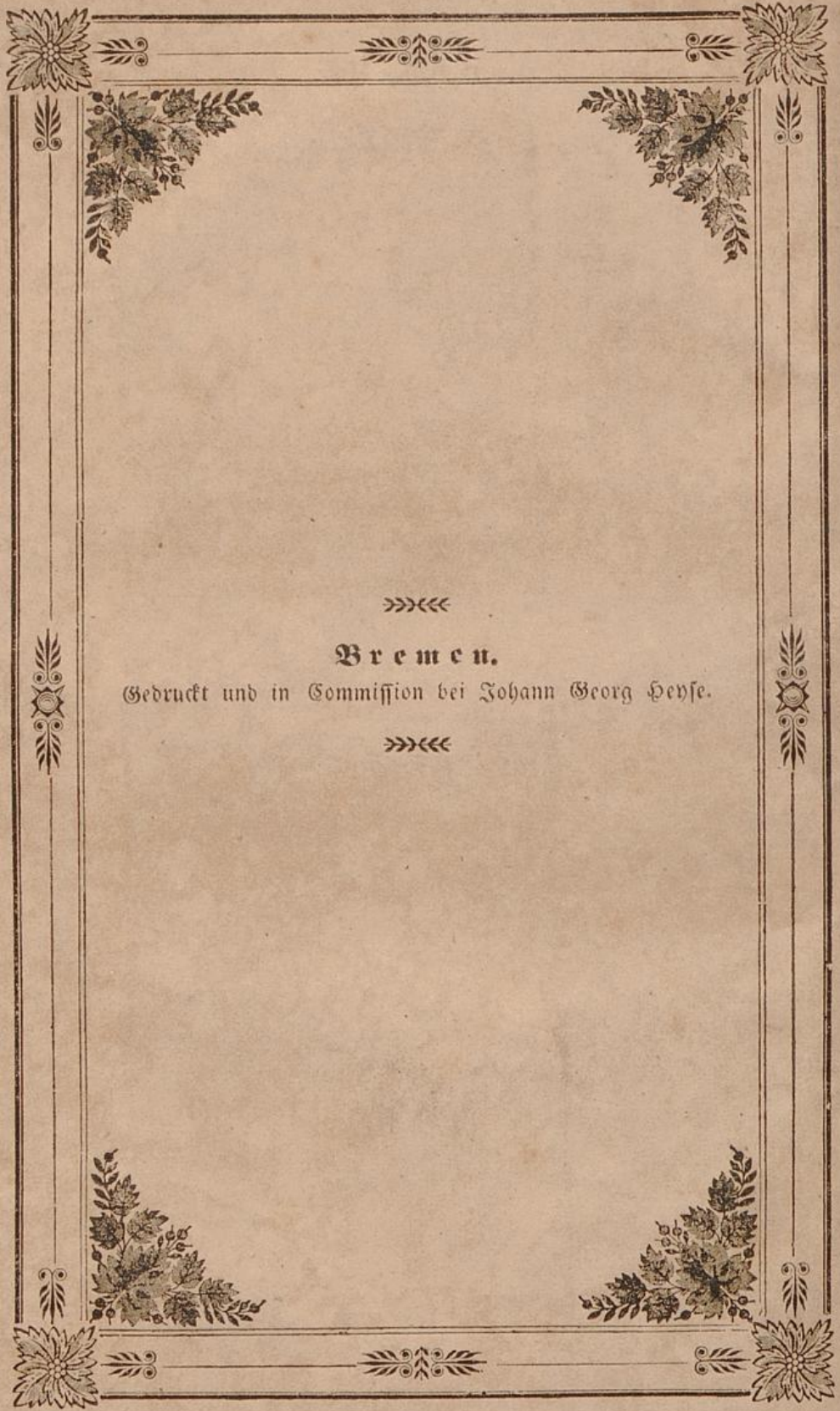
**CHARTE** *Mündung der Este*  
**zum Projecte**  
 der Hamburgisch-Braunschweigischen  
**Eisenbahn,**  
 mit Nebenstellung eines Projects für  
 Eine Hannoverische  
**Landes-Eisenbahn**  
 zwischen Hannover, Bremen und Harburg,



BRAUNSCHWEIG

QUARTIL  
ZUM PROJECT  
der Handwisch-Baumwollschleife  
Giacchini  
mit Nebestellung eines Project  
Eine Handwische  
Wander = Giacchini  
zwischen Handwischer, Handen und Hand





**B r e m e n .**

Gedruckt und in Commission bei Johann Georg Heyse.

