

Von dieser Zeitschrift erscheint wöchentlich eine Nummer in Ju-
perial-Quart, welcher zu öftern
erläuternde Zeichnungen, Karten,
Pläne und Ansichten beigegeben
werden. Der Abonnementspreis
beträgt hier Orts drei Thaler
für das Halbjahr, und nehmen
alle Buchhandlungen, Postämter



und Zeitungs-Expeditionen des
In- und Auslandes Bestellungen
entgegen. Planmäßige Beiträge
werden anständig honorirt und
unter Adresse der Redaction oder,
wenn Leipzig näher gelegen, durch
Vermittelung des Herrn Buch-
händler Wils. Engelmann da-
selbst erbeten.

Eisenbahn-Beitung.

N^o 2.

Braunschweig, 14. Januar.

1844.

Den Fabrikanten Pauwels und Talbot zu
Aachen ist unter dem 29. December 1843 ein
Patent

auf zwei selbstständige Vorrichtungen für die
selbstthätige Ausweichung auf Eisenbahnen,
in der durch Zeichnung, Modell und Beschrei-
bung nachgewiesenen Zusammensetzung,
auf acht Jahre, von jenem Tage an gerechnet, und
für den Umfang der Monarchie ertheilt worden.

Ueber Bergfahrten mit Locomotiven und die hierüber gemachten Erfah- rungen auf der Braunschweig- Harzburger Bahn.

Die Anlegung einer rentablen Eisenbahnlinie
wird insbesondere durch die Terrainschwierigkeiten
bedingt, und es ist hinreichend bekannt, durch welche
Mittel diese Schwierigkeiten bei hügeligem und ber-
gigem Terrain, wo nicht selten bedeutende Höhen
zu ersteigen waren, bisher überwunden worden sind.

Die Wahl dieser Mittel, welche theils von den
auf die Frequenz der Bahn Einfluß habenden Lo-
calverhältnissen, theils von dem Ermessen und An-
sichten der projectirenden Ingenieure, theils von
den bekannten Erfahrungen über den Betrieb auf
Eisenbahnen mit stärkeren Steigungen abhing, ist
darnach sehr verschieden ausgefallen und mitunter
die Ausführung der Bahnlinien sehr kostbar ge-
worden.

Das Hauptstreben ging aber immer dahin einen
vortheilhaften Betrieb auf der ganzen Bahnlinie
mittels Locomotiven möglich zu machen, und da
bistlang England mit seinen Erfahrungen als Richt-
schnur diente, so war man in Beziehung auf Stei-
gungsverhältnisse an ziemlich enge Gränzen ge-
bunden.

Den Bestrebungen der Ingenieure Nordamerikas
ist es vorzüglich zu danken, daß in neuerer Zeit diese
Gränzen weiter gerückt sind; indem es ihnen zuerst
gelungen, einen vortheilhaften Betrieb auf Eisen-

bahnen mit starken Steigungen mittelst geeigneter
Locomotiven zu erzielen.

Obwohl die Amerikanischen Erfahrungen in
Deutschland hinreichend bekannt waren, so hat man
doch nicht so viel Notiz davon genommen, als in
manchen Fällen wohl erwieslich gewesen wäre.

Freilich lagen wiederum Gründe vor, wodurch
die Wichtigkeit der Amerikanischen Erfahrungen
für Deutsche Verhältnisse verringert wurde; aber
ohne Einfluß blieben sie dennoch nicht.

Die Amerikanischen Locomotiven hatten Beifall
gefunden und gaben zunächst Veranlassung zur
Einführung derselben und zur Verbesserung der
bisher nach Englischem Typus construirten Ma-
schinen.

England selbst hat Amerikanische Locomotiven
zum Betriebe auf einigen seiner Eisenbahnen einge-
führt und obwohl die Englischen Ingenieure nie
aufgehört haben die Construction ihrer Locomo-
tiven zu verbessern, so scheint es doch, daß die Ame-
rikanischen Rivalen erhöhte Thätigkeit in dem Be-
streben nach Verbesserungen hervorgerufen haben.

Die neuen Patent-Locomotiven von Robert Ste-
phenson in New-Castle u. F. haben den Locomoti-
venbau um einen großen Schritt vorwärts gebracht
und die Leistungen dieser Maschinen werden ohne
Zweifel einen großen Einfluß auf die Ausführung
von Eisenbahnen in bergigen Gegenden ausüben,
indem die bisher für den vortheilhaften Betrieb mit-
telst Locomotiven gestellten Gränzen der Steigungs-
verhältnisse beträchtlich erweitert werden können.

Es eignet sich unter allen Eisenbahnen Deutsch-
lands, um Erfahrungen über den Betrieb mit Lo-
comotiven auf stark steigenden Bahnen zu sammeln
und um insbesondere ihre Leistungsfähigkeiten auf
derselben zu erproben, vielleicht keine so gut als die
Braunschweig-Harzburger Bahn.

Diese Bahn führt von Braunschweig nach dem
Fuße des Harzgebirges und wird mit derselben auf
eine Länge von 6 1/2 Deutsche Meilen eine Höhe
von 580 Fuß Braunschweigisch ersteigen.

Die Steigungen sind keineswegs gleichmäßig
vertheilt, sondern mußten mit Rücksicht auf das
Terrain, auf die Wohlfeilheit des Baues und auf

die Verkehrsverhältnisse, am Ende der Bahn zwi-
schen Bienenburg und Harzburg angehäuft werden.

Auf der Strecke zwischen Bienenburg und Harz-
burg, welche 1 1/6 Deutsche Meile lang ist und eine
Höhe von 348 Fuß Braunschweigisch ersteigen
wird, finden sich daher die stärksten Steigungen.

Gleich hinter dem Stationsplatz Bienenburg
geht die Bahn mit einer Steigung von 1 : 102 auf-
wärts nach Harzburg an und geht so weiter unter
folgenden Steigungs-Verhältnissen: 1 : 111;
1 : 96 1/2; 1 : 77; 1 : 76 1/2; 1 : 58; 1 : 98 und
1 : 46 fort und langt auf dem Stationsplatze Harz-
burg mit 1 : 200 an.

Diese Bahnstrecke besitzt außer ihren starken Stei-
gungen noch bedeutende Krümmungen und gerade
auf der größten Steigung von 1 : 46 windet sich
die Bahn mit einer Curve von 380 Ruthen Braun-
schweigisch Radius im Thale fort.

Um die Steigungsverhältnisse und Krümmun-
gen der Harzbahn genau zu ersehen, ist eine besondere
Tafel, auf welcher Alles hierauf bezügliche deutlich
verzeichnet ist, beigegeben und wird auf dieselbe in
folgendem Bezug genommen.

Die schwersten Lasten, welche aus Bauholz und
Chausseesteinen bestehen, werden nur abwärts vom
Harze nach Braunschweig transportirt. Nach auf-
wärts findet neben einer beträchtlichen Menge Wa-
ren, der Personen- und der Transport der leeren
Holz- und Steinwagen statt.

Das Gefälle von Harzburg abwärts ist so bedeu-
tend, daß zur Beförderung der schweren beladenen
Holz- und Steinwagen und der Personenwagen
nicht nur keine Zugkraft nöthig ist, sondern, sobald
der Zug auf der Station losgebremset ist und sich
sofort von selbst in Bewegung setzt, alsdann die
Bremsen immerwährend angezogen werden müssen,
um die beschleunigende Bewegung des Zuges in
seinen Gränzen zu halten, und ihn auf der Sta-
tion Bienenburg zum Stillstande zu bringen.

Das Gefälle der Bahn von Bienenburg abwärts
nach der Station Schladen ist ebenfalls nicht unde-
eutend, so daß bei gehöriger Handhabung der
Bremsen ein beladener Steinwagenzug von Harz-
burg bis Schladen von selbst abwärts läuft.

Bis diesen Herbst wurde der Betrieb auf der Harzbahn von Braunschweig bis Bienenburg und umgekehrt regelmäßig mit Locomotiven und von da aufwärts nach Harzburg mittelst Pferden, abwärts aber durch die Wirkung der Schwere auf der stark geneigten Bahn geführt.

Ein vierjähriger Betrieb auf der Harzbahn, während welcher Zeit kein einziges Unglück, welches Menschenleben gefährdete, sich zutrug, hat gezeigt, daß das Abwärtsfahren auf so stark geneigten Bahnen bei gehöriger Vorsicht ohne Gefahr geschehen kann. —

Die Bahnstrecke von Bienenburg bis Harzburg konnte unter den obwaltenden Verhältnissen für den Betrieb mit Pferden sehr wohlfeil gebaut und dieselbe auch nach Amerikanischer Art mit Plattschienen von zwei Zoll Breite und 1 Zoll Dicke, auf fortlaufende Langholzschnellen genagelt, ausgeführt werden.

Es zeigte sich aber bald daß die durch Pferdekräfte ausgeführten Bergfahrten bei der sehr wechselnden Frequenz der Harzbahn, ungenügend, dem ausdehnbaren Betrieb auf derselben hinderlich und selbst bei den obwaltenden Verhältnissen, welche eine hinlängliche Beschäftigung für die verwendeten Pferde gestatteten, dennoch kostspielig waren.

Die Leistungen der Pferde waren sehr gering. Für jeden vierrädrigen Personenwagen, der höchstens mit 24 Personen besetzt werden konnte, waren zwei Pferde erforderlich, welche die etwas über 1 Meile lange Bergfahrt in höchstens 35 Minuten, als die kürzeste Zeit, nicht ohne große Anstrengung zurücklegten; während die Thalfahrt gegen 13 ja sogar nur 7 Minuten währte.

Zum Aufwärts-Transport der leeren Stein- und Holzwagen bedurfte man je nach der Größe der Wagen entweder 2 Pferde zu 2 Wagen oder 2 Pferde zu 3 Wagen, welche die Bergfahrt in 1 1/2 Stunde zurücklegten. Mehr konnten die Pferde bei regelmäßiger Dienstleistung, ohne bald dienstunfähig zu werden, nicht leisten.

Diese Umstände, und die schon jetzt sich bestätigte Aussicht, daß der Betrieb der Harzbahn beim Anschluß an die Hauptbahn, welche von Braunschweig über Döcherleben nach Magdeburg führt, sich bedeutend vergrößern wird, gaben Veranlassung die Leistungen der zwischen Bienenburg und Braunschweig gehenden Locomotiven auf der steilen Endstrecke der Harzbahn zu erproben.

Die hierzu gewählten Locomotiven, eine Amerikanische von Norris, eine Englische von Forrester in Liverpool und eine auf der hiesigen Bahnhofswerkstätte nach etwas verändertem Amerikanischen Principe construirte Locomotive, welche für stark steigende Bahnen construiert waren, zeigten durch die angestellten Probefahrten die Möglichkeit, die Bergfahrten zwischen Bienenburg und Harzburg mit Locomotiven auszuführen.

Obwohl die Resultate mit diesen Maschinen auf der mit Plattschienen construirten Bahn noch nicht genügend ausfielen, so hatte man doch die Ueberzeugung gewonnen, daß bei soliderer Construction der Bahn und mit kräftigeren Maschinen die Bergfahrten mittelst Locomotiven mit großem Vortheile für den Betrieb sich bewerkstelligen lassen würden.

Sobald diese Ueberzeugung gewonnen war, erteilte die hohe Staatsregierung den Befehl zum Umbau der mit leichten Schienen construirten Bahn-

strecke und zum Ankauf geeigneter Locomotiven, um den Betrieb auf der ganzen Harzbahn mittelst Locomotiven zu beschaffen.

An die Stelle der leichten Schienen kamen sogenannte Vignoles-Rails 68 Pfd. Englisch v. Yard schwer, auf eichenen Querschwellen 1/2 Zoll stark mit Hafennägeln befestigt.

Die Querschwellen wurden von Mittel zu Mittel 2 Fuß 8 Zoll Braunschweigisch von einander gelegt. Unter den Schienenstößen liegen schmiedeeiserne, 9 Pfd. Englisch schwere Unterlagplatten.

Der Oberbau von Wolfenbüttel nach Döcherleben hat dieselbe Construction, nur liegen die Querschwellen weiter entfernt.

Dagegen der Oberbau von Braunschweig nach Bienenburg ist nur mit 54 Pfd. Englisch v. Yard schweren Vignoles-Rails auf fortlaufenden Langholzschnellen construiert.

Die Erfahrung hat für stärkere Schienen und Querschwellen entschieden, daher bei den neu angelegten Braunschweigischen Bahnen durchweg 68 Pfd. schwere Rails und Querschwellen genommen sind.

Die Wahl der für die Bergfahrten geeigneten Locomotiven war ohne Zweifel eine schwierige zu nennen.

Nach reiflicher Ueberlegung und nach Kenntnißnahme der Leistungen der neuen Stephenson'schen Patent-Locomotiven an Ort und Stelle wurden für den vorliegenden Zweck im Monat Mai zwei Locomotiven von gleicher Construction bei Robert Stephenson in New-Castle u./T. in Bestellung gegeben.

In den Monaten August und September langten die bestellten Maschinen in Bienenburg an.

Sie bedurften bei ihrer Zusammensetzung nicht der geringsten Nachhülfe, sind durchweg schön und solide gearbeitet und ihr Gang war gleich bei den ersten Probefahrten über alle Erwartungen leicht, sanft und sicher, so daß sie sofort dem Betriebe übergeben werden konnten.

Am 23. October 1843 wurde nun mit der neuen Patent-Locomotive, die den Namen „Crodo“ erhalten hatte, eine Probefahrt von Braunschweig nach Harzburg vorgenommen, um die Leistungen dieser Maschine zu erproben.

Die Locomotive Crodo hat gefurbelte Treibachsen mit ineinander liegenden Lagern und innen liegenden Cylindern von 15 Zoll Durchmesser; einen Kolbenhub von 24 Zoll; 3 Paar 4 Fuß 9 Zoll Durchmesser haltende gekuppelte Räder; variable Expansion, einen Zugregulator; einen 12 Fuß 3 Zoll langen Kessel mit 135 Stück 1 7/8 Zoll Durchmesser haltende schmiedeeiserne Siederöhren; Handpumpe etc. (Sämmtliche hier angeführte Maße sind Englisch.)

Ueberhaupt ist die Construction dieser neuen Patent-Locomotive so wesentlich von der alten Construction verschieden, daß sie kaum als eine bloß veränderte, sondern als eine völlig neu umgestaltete Construction angesehen werden muß, welche durch ihre Einfachheit, Solidität und Zweckmäßigkeit und durch die hieraus entspringenden Vortheile den Locomotivenbau um einen bedeutenden Schritt der Vervollkommnung entgegengeführt hat.

Der der Locomotive Crodo außer ihrem sechsradrigen Tender, welcher Wasser und Coaks für 10 Deutsche Meilen faßt, angehängte Wagenzug wurde aus 35 Wagen formirt, worunter sich 2 große sechsradrige zum Theil besetzte Personenwagen und 3 beladene Güterwagen befanden; die übrigen 30

Wagen waren leere Holz- und Stein-Transportwagen.

Der ganze aus diesen 35 Wagen formirte Zug mit 144 Rädern hatte ein Gewicht, welches hinreichend genau 175,000 Pfd. Braunschweigisch betrug. Mit diesem Wagenzuge wurde mit einem Dampfdrucke von 55 Pfd. Englisch die 1 1/2 Deutsche Meilen lange Strecke von Braunschweig bis Wolfenbüttel, auf welcher die stärkste Steigung 1 : 800 beträgt, in 18 Minuten zurückgelegt.

Von der Station Wolfenbüttel bis zur Station Schladen, unter gleichem Dampfdrucke wie oben, wurde diese Strecke von 2 1/2 Meile, auf welcher die stärkste Steigung 1 : 200 beträgt, in 26 Minuten durchlaufen.

Die nächste Strecke bis Bienenburg, 1 Meile lang mit einer Steigung von 1 : 154 und einer Curve von 240 Braunschweig. Ruthen Radius wurde in 14 Minuten zurückgelegt. Der Dampfdruck war bis 60 Pfd. gesteigert.

Auf der Station Bienenburg wurden, weil die Bahn von da gleich außerhalb des Bahnhofes mit einer Steigung von 1 : 102 beginnt und bis Harzburg bis zu 1 : 46 zunimmt, 5 leere Wagen im Gewichte v. 20,400 Pfd. vom Zuge abgehängt, so daß also noch 30 Wagen mit 124 Rädern im Gewichte von 154,600 Pfd. Braunschweig. zu bewegen waren.

Die Entfernung von Bienenburg bis Harzburg beträgt 1 1/16 Meile und wurde in 21 Minuten zurückgelegt. Der Dampfdruck war bis auf 70 Pfd. Englisch gespannt.

Selbst auf der stärksten Steigung von 1 : 46 arbeitete die Maschine regelmäßig und fand ein Schleifen der Locomotivräder auf den Schienen durchaus nicht statt.

Die ganze Länge der Harzbahn von nahe 6 1/2 Deutsche Meilen war also in 79 Minuten durchlaufen. Das Wetter während der Fahrt war trocken; doch wurde der Wagenzug durch fortwährend mäßigen Seitenwind etwas an die Schienen gepreßt.

Die Locomotive Crodo consumirte während dieser beschriebenen Fahrt durchschnittlich 130 Pfd. Braunschweig. Coaks und 21 Cubikfuß Braunschweig. Wasser pr. Meile.

Für die gewöhnlichen Personenzüge auf der Bahn von Braunschweig nach Döcherleben consumirt sie nur 80 Pfd. Braunschweig. Coaks und 12 Cubikfuß Braunschweig. Wasser pr. Meile, und leichtere Personenzüge bei gutem Wetter haben oft nur 60 Pfd. Coaks nöthig gemacht.

Die schwere Last auf der sehr bedeutenden Steigung und zugleich in den Curven hatte weder auf die Kuppelstangen noch auf irgend einen andern Theil der Maschine nachtheilig gewirkt.

Nachdem sich nun gezeigt hatte, daß die Locomotive Crodo mit der angehängten Last von 30 Wagen die stärkste Steigung mit angemessener Geschwindigkeit passirt hatte, so wurde der ganze Wagenzug nach Bienenburg hinabgefördert, die abgelassen 5 Wagen noch angehängt und nun der aus 35 Wagen bestehende Zug mit der Locomotive Crodo von Bienenburg aufwärts gezogen.

Diese 35 Wagen vermochte indeß die Maschine nicht mehr über die Stelle mit der Steigung von 1 : 46 zu fördern, indem man den Dampfdruck nicht über 70 Pfd. Englisch steigern wollte. Sie blieb mitten auf dieser Strecke stehen, jedoch ohne daß ein Schleifen der Räder stattfand. Die Kraft der Ma-

schine war auf diesem Punkte mit der angehängten Last im Gleichgewicht.

Wäre die Bahnstrecke an dieser Stelle gerade gewesen und läge sie nicht zugleich in einer starken Curve von 380 Ruthen Braunsch. Radius, so wäre die Maschine ohne Zweifel im Stande gewesen, dennoch den Zug von 35 Wagen über diese Stelle hinwegzuschaffen.

Der stillhaltende Wagenzug wurde sofort gebremst und der Dampf sodann abgesperrt. Als dann wurden 11 vierrädrige Wagen vom ganzen Zuge abgehängt und nun mit 24 Wagen versucht, dieselben mit der Locomotive vom Zustande der Ruhe aus, auf der stärksten Steigung aufwärts zu schaffen, was die Maschine mit der größten Leichtigkeit bewerkstelligte.

Die Resultate dieser Versuche waren sonach höchst befriedigend ausgefallen, und es unterliegt nun keinem Zweifel, daß diese neuen Patent-Locomotiven für den ausgedehntesten Betrieb auf der Harzbahn hinreichend Kraft besitzen.

Die Locomotive Grodo, sowie die zweite ganz gleich construirte Locomotive Wildemann sind im Stande auf der Strecke von Bienenburg bis Harzburg 8 sechsrädrige jeden mit 60 Personen besetzte Personenwagen, also 480 Personen mit angemessener Geschwindigkeit aufwärts zu fördern.

Das ist aber mehr als selbst auf den frequentesten Bahnen Deutschlands in der Regel in einem Zuge zu transportiren vorkommen wird.

Seit Anfang November wird der Betrieb auf der Harzbahn durchaus mit Locomotiven beschaßt, und haben sich bisher die beiden Locomotiven Grodo und Wildemann in ihren Leistungen selbst unter ungünstigen Witterungsverhältnissen bei dem heran nahenden Winter in jeder Beziehung als ganz ausgezeichnete Maschinen bewährt. Die Einfachheit, Solidität und Zweckmäßigkeit ihrer Construction sind Bürgen für eine lange Dienstfähigkeit, worüber allerdings nur eine längere Erfahrung bestimmt entscheiden kann. Der hiesige rauhe Winter, besonders am Fuße des Harzes, giebt neue Gelegenheit, die Tauglichkeit dieser Maschinen unter den ungünstigsten Verhältnissen, wo sie mit Schnee bedeckter Bahn und beeißten glatten Schienen zu kämpfen haben, zu prüfen.

Die Thalfahrten mit solchen schweren Maschinen, deren Gewicht mit gefülltem Kessel über 16 Tons Englisch beträgt, hat bei gehöriger Vorsicht und guter Bremsführung am Tender gar keinen Anstand.

Die oben schon näher angegebene Construction des Oberbaues ist für diese Locomotiven hinreichend stark und ist nirgends bemerkt worden, daß das Gewicht der Locomotive dem Oberbau den mindesten Schaden zugefügt hätte.

Die vorliegenden Resultate über die Bergfahrten auf der Braunschweig-Harzbürger Bahn, welche der Betrieb auf derselben täglich aufs Neue bestätigt, sind der Wahrheit gemäß treu hier angegeben und die beschriebene Probefahrt ist im Beisein der unterzeichneten Mitglieder der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn-Commission und der unten stehenden Beamten vorgenommen worden.

Diese Resultate lassen schon jetzt mit Bestimmtheit jene weitergerückte Gränze der noch vortheilhaftesten und practicabeln Steigungsverhältnisse erkennen. Das ängstliche Festhalten an geringe Steigungsverhältnisse verschwindet und manches we-

gen Terrainschwierigkeiten gescheiterte oder hinausgeschobene Project kann mit gestärkter Hoffnung einer günstigen Aufnahme und Ausführung entgegenzusehen.

Unbedenklich können jetzt Steigungsverhältnisse von 1:100 und darüber angenommen werden, ohne daß im mindesten für Deutschlands Verhältnisse der geringste Nachtheil für einen regelmäßigen und vortheilhaften Betrieb zu befürchten steht.

Wo man günstigere Steigungsverhältnisse ohne Schwierigkeiten haben kann, wird man sie jeder Zeit ändern vorziehen.

Braunschweig, den 31. December 1843.

Die Mitglieder der Herzogl. Eisenbahn-Commission

von **Amberg**, Finanz-Director und Geheimer Legationrath.

Eiffeldt, Kreis-Director.

von **Belthelm-Destedt**, Sammerath und Probst.

Mahner, Sammerath.

Schneider, Professor am Collegio Carolino.

Meißner, Professor am Collegio Carolino.

Kunze, Finanz-Secretair.

Die Beamten der Herzogl. Eisenbahn-Commission.

Steigertahl, Kreis-Baumeister.

Rose, Betriebs-Dirigent.

Fuhse, Commissair.

Shillingworth, Ingenieur.

Vicentinosop, Maschinenmeister.

Dawson, Maschinist.

Grosse, Locomotivfabrer.

Eisenbahnwesen in England.

Es geht gegenwärtig in England ein merkwürdiger Prozeß in Bezug auf Eisenbahnen und das ganze System von Transport vor sich. Wie es mit den Eisenbahnen in England steht, ist kein Geheimniß, denn es bedarf nur eines Blicks auf die Börsenliste der Actien um zu sehen, daß nur ein geringer Theil derselben eine gute Rente giebt. Die Gründe davon sind hauptsächlich zwei, nämlich ein sehr kostspieliger Bau und bei mehreren die Concurrenz zweier Eisenbahnen; hiezu kommen noch die oft sehr bedeutenden Kosten, um den Plan einer Eisenbahn im Parlament durchgehen zu machen, und der Umstand, daß manche Linien nur durch Zweigbahnen recht gewinnbringend gemacht werden können. Dies vorausgeschickt, wird man es sehr begreiflich finden, daß neue Zweig-Eisenbahnen im Werke sind, daß verschiedene Compagnien sich mit einander verschmelzen, daß Eisenbahnen in Pacht gegeben werden u. dgl. Die sichere Berechnung des Ertrags der Eisenbahnen, welche die Erfahrung mehrerer Jahre jetzt an die Hand giebt, verbunden mit dem Ueberfluß unbeschäftigter Capitalien, erklärt das seit einiger Zeit vorgehende Steigen der Eisenbahnactien zur Genüge. Während aber so die Compagnien und einzelnen Privaten die Sache möglichst nach ihrer Convenienz abmachen, erheben sich im Publikum mehr und mehr klagende Stimmen über die Art, wie die Compagnien das Publikum ausbeuten und behandeln, und eine Reihe von Ar-

tikeln ist schon in den Journalen erschienen, die alle den Grundsatz voranstellen, daß man dem Privatunternehmungsgeist so wenig wie möglich Fesseln anlegen dürfe, aber sämmtlich mit dem Ausdruck enden, daß man doch das Publikum ihrer Willkür nicht ganz preisgeben dürfe. Die augenscheinlich von dem board of trade ausgegangene Broschüre „on railway reform“ hat diesen Klagen und Beschwerden neuen Anstoß gegeben, und ohne Zweifel wird die Sache in der nächsten Parlamentsitzung mehrfach zur Sprache kommen. Ich will hier ein Beispiel geben, wie die Uebermacht des Capitals nachtheilig auf die Compagnien selbst und auf das Publikum einwirkt, und das Einschreiten der Regierung über kurz oder lang unerlässlich machen wird. Den Wassertransport zwischen Liverpool und Manchester, sowie den bevölkersten Theilen von West-Yorkshire, besorgte bisher fast ausschließlich die sogenannte Old Quay Company, welche aber in den letzten Jahren in eine unglückliche Concurrenz mit der Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester gerieth; die Concurrenz drückte den Transport zwischen diesen beiden Orten für umfangreiche Waaren auf fünf Shilling für die Tonne, und in den letzten Wochen selbst auf drei Shilling herab; dabei konnte die Compagnie nicht bestehen, ihre Actien sanken, und sie hat seit einiger Zeit keine Dividende, wenigstens nicht aus dem gemachten Gewinne gezahlt. Das konnte nicht fortgehen ohne den gänzlichen Ruin der Compagnie herbeizuführen und die Interessen der Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester zugleich zu benachtheiligen. Dies führte zu einem Einverständnis. Lord Francis Egerton, der bekannte reiche Edelmann, der von der Liverpool-Manchester Eisenbahn ein Fünftheil aller Actien besitzt, in der Verwaltung derselben also einen überwiegenden Einfluß ausübt, kaufte vor einigen Tagen das ganze Geschäft der Old Quay Company mit allen ihren Waarenhäusern und Werften zu Manchester und Liverpool an sich, man sagt für eine Summe von 400,000 Pfd. St. Das Eigenthumsrecht beruht auf 500 Actien, somit hätte er die Actie mit 800 Pfd. St. bezahlt, was mehr als doppelt so viel ist, wie die Actien in der letzten Zeit notirt standen. Ob der angegebene Preis ganz der richtige ist, darauf kommt es hier nicht an, genug er hat sämmtliche Actien, wahrscheinlich zu einem bedeutend höheren als dem laufenden Preise an sich gebracht, und da er durch seinen Einfluß auf die Verwaltung der Liverpool-Manchester Eisenbahn nicht zu fürchten hat, daß man ihn durch Concurrenz drücke, so hat er den Preis des Transports einer Tonne alsbald von 3 auf 10 Shilling hinaufgesetzt, wird sich also für den höhern Preis, den er bezahlt hat, bald entschädigt haben; das Publikum muß aber die Zechen bezahlen, und um so sicherer, als wohl niemand eine zweite Eisenbahn neben der Liverpool-Manchester Eisenbahn erbauen wird. Hier zeigt sich die ganze Gewalt des Monopols das die Eisenbahncompagnien ausüben, und dem das Parlament früher oder später wird Einhalt thun müssen. (N. N. 3.)

Spanische Eisenbahnen.

Eine Andalusische Capitalistengesellschaft hat der Regierung Vorschläge zum Bau einer Eisenbahn von Madrid nach Alicante gemacht. Bis jetzt hat Spanien selbst noch keine einzige Eisenbahn, während auf Cuba schon seit beinahe 10 Jahren eine Eisenbahn von beträchtlicher Länge in vollem Gange ist. (M. s. die vorige Nummer.)

Badensche Eisenbahnen.

In der 15. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer machte Staatsrath Frhr. v. Rüdte eine Vorlage, betreffend die Nachweisungen über den Eisenbahnbau in der verfloffenen Budgetperiode, so wie über das Budget derselben für die zwei nächsten Budgetjahre. Der Vortrag, mit dem Herr v. Rüdte diese Vorlage begleitete, enthält folgende Angaben: Die Gesamt-Ausgabe vom Beginn des Baues bis zum 1. Oct. v. J. beträgt 8,951,250 Fl. Der Aufwand für die 16 1/2 badische Wegstunden lange Bahnstrecke zwischen Mannheim und Karlsruhe beträgt 3,725,103 Fl. oder auf die Stunde 229,237 Fl., welcher Betrag, im Vergleich mit anderen Bahnen, als sehr mäßig erkannt werden muß. Könnte die ganze Landesbahn von 62 1/2 Stunden, wie freilich nicht der Fall ist, verhältnißmäßig hiernach hergestellt werden, so würde der gesammte Bau-Aufwand 14,398,375 Fl. betragen und noch um 567,517 Fl. unter dem ursprünglichen Kosten-Ueberschlag von 14,965,892 Fl. bleiben. Der Bahnteil von Karlsruhe bis Kehl, beziehungsweise Offenburg, 19 1/2 Stunden messend, wurde mit der bereits verwendeten Summe (3,745,828 Fl.) so weit gefördert, daß er im nächsten Frühjahr ebenfalls dem Betriebe übergeben werden kann. Auf der weiteren Bahnstrecke von Offenburg bis Freiburg ist die Güter-Erwerbung bis auf einige unbedeutende Anstände vollendet, die Erdarbeiten sind in Angriff genommen, die Baupläne und Kostenüberschläge für die Brücken, Viaducte und Dohlen sind gefertigt, die Gründungs-Arbeiten für die bedeutenderen Uebergangswerte eingeleitet u. c. Obgleich auf diesem Bahnteil, dessen Länge 14 Stunden mißt, vielfache Schwierigkeiten zu überwinden sind, so darf man doch mit Bestimmtheit annehmen, daß der Betrieb auf demselben im Frühjahr 1845 eröffnet werden kann. Von Freiburg aufwärts bis Schliengen sind die Expropriations-Geschäfte vollendet und steht dem Beginne der Erdarbeiten, wiewohl die Entschädigungs-Frage noch nicht erledigt ist, nichts mehr entgegen, da die Güterbesitzer den Angriff ihres Eigenthums unabhängig von derselben erklärt haben. — Ueber die Bahn von Schliengen bis zur südlichen Landesgränze bemerkte unter Anderem Staatsrath Freiherr v. Rüdte im Verlaufe seines Vortrags, daß der früher lebhaft ausgesprochene Wunsch, die Bahn nach der östlichen Seite des Schliengener Berges, also mehr durch das Innere des Landes, zu führen, durch die vorgenommenen ausgedehnten Untersuchungen sich als unausführbar dargethan hätte, daß die Bahn am Rheine hin durch den Isteiner Klotz bis Efringen geführt, dann entweder in Weil oder bei Leopoldshöhe, in der Nähe von Basel, sich enden müsse, und eine Fortsetzung nach dieser Stadt in Aussicht lasse; für diesen letzteren Zug habe sich die Regierung entschieden und diesen zur Ausführung genehmigt. Der Herr Minister setzte alle in die Augen springenden Vortheile des Punktes bei Leopoldshöhe aus einander und bemerkte weiter, daß wegen Herstellung einer weiteren Bahn von Leopoldshöhe nach der Stadt Basel Unterhandlungen mit dieser Cantons-Regierung im Laufe seien. — Der neue Haupt-Ueberschlag (bemerkte der Minister weiter) verlangt für den Bau (also ausschließlich des Betriebs-Materials, das von der Post-Verwaltung angeschafft wird) im Ganzen die Summe von 19,131,381 Fl. und übersteigt somit den Kosten-Ueberschlag von 1840, der 14,965,892 Fl. in Aussicht stellte, um 4,165,489 Fl. Die Gründe dieser Differenz sind durch die unter den

Vorlagen befindlichen Nachweisungen besonders erläutert. Schließlich bemerkte Frhr. v. Rüdte: „Wir zweifeln nicht, daß der Betrieb der Bahn bis zum Frühjahr 1846 bis nach Schliengen ausgedehnt werden kann, und wollen auch nicht säumen, die Herstellung der weiteren Strecke bis zur Landesgränze thunlichst zu beschleunigen. So, meine Herren, werden wir alsbald das Großherzogthum seiner ganzen Länge nach von dem schnellsten bekannten Communicationsmittel durchzogen, in dieser Weise gleichsam arrendirt, die verschiedenen Landesheile enger mit einander verknüpft und die vielfachen Vortheile allmählig sich entwickeln sehen, die eine solche engere Verbindung, namentlich wenn sie gleichzeitig, wie geschieht, auch über die Nachbarländer sich ausdehnt, mit sich bringen muß.“

Ministerialrath v. Marshall legt das Budget für den badischen Antheil an der Main-Neckar-Eisenbahn und für die Zweigbahn von Friedrichsfeld nach Mannheim vor. In dem begleitenden Vortrag zu diesem Gesetzentwurf heißt es: „Nach einer aufgestellten Berechnung beläuft sich der Gesamtaufwand für Herstellung der Main-Neckar-Eisenbahn in betriebsfähigen Stand auf 6,809,367 Fl., und der von Baden zu tragende Theil auf 1,134,895 Fl., oder nach Abzug der Einnahme, die ihm für den abzutretenden Theil des Bahndammes mit 50,000 Fl. zu gut kommt, auf 1,084,895 Fl. Was die Zweigbahn zwischen der Main-Neckar-Eisenbahn und Mannheim betrifft, so ist deren Ausführung noch nicht definitiv beschlossen, da man hierzu erst die ständische Geldbewilligung abwarten wollte. Die Regierung kann aber an dieser Bewilligung keinen Augenblick zweifeln, indem es nicht nur im speziellen Interesse der Stadt Mannheim, sondern auch im allgemeinen Landes-Interesse sehr wesentlich begründet ist, daß dieser Stadt und dem dasigen bedeutenden Rhein-Hafen neben der directen Eisenbahn-Verbindung nach Süden, noch eine directe, im Betriebe ununterbrochene Eisenbahn nach Norden gewährt werde; die Regierung kann an der Bewilligung um so weniger zweifeln, als sie durch die abgeschlossenen Staats-Verträge die Verhältnisse bereits so gestaltet hat, daß diese Zweigbahn mit verhältnißmäßig äußerst geringem Aufwand nicht nur hergestellt, sondern auch fortwährend betrieben werden kann.“

Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft.

Vom 27. November 1843.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen u. c.

Nachdem Behufs der Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Breslau unter der Benennung:

„Niederschlesisch-Märkische Eisenbahngesellschaft“ eine Actiengesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, welche sich an die Berlin-Frankfurter Bahn anschließt und über Liegnitz nach Breslau führt, mit einem vorläufig auf 8 Millionen Thlr. festgesetzten Grundcapitale gebildet, dabei zugleich auch Behufs der Eisenbahn-Verbindung zwischen Breslau und Dresden die Anlage einer Anschlußbahn nach Görlitz in das Unternehmen mitbegriffen und zu diesem Zwecke die Erhöhung des Grundcapitals um fernere 2 Millionen Thaler vorbehalten worden ist, wollen Wir sowohl zur Ausführung der vorbezeichneten, an die Berlin-Frankfurter Bahn sich anschließenden Eisenbahn über Liegnitz nach Breslau, als auch zur Anlage der erwähnten Anschlußbahn nach Görlitz, sowie zu deren weiterer Fortsetzung nach der Königl. Sächsischen Landesgränze, mit Rücksicht auf den untern 24. Juli d. J. mit der Königl. Sächsischen Regierung abgeschlossenen Vertrag wegen Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung von Breslau nach Dresden, hiermit Unsere landesherrliche Genehmigung ertheilen.

Auch wollen Wir ferner das Statut der eingangs gedachten „Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft“, wie solches mit Rücksicht auf die Seitens Unseres Finanzministers gepflogenen Verhandlungen, auf Grund der in der General-Versammlung am 3., 4. und 5. August d. J.

nach Inhalt der Uns vorgelegten gerichtlichen Protokolle gefaßten Beschlüsse in der Anlage festgestellt worden ist, hierdurch mit der Maßgabe zu §. 68:

daß es zur näheren Festsetzung der den Directoren jährlich zu gewährenden Remuneration der Zustimmung Unseres Finanzministers bedürfen soll, in allen Punkten behändigen, insbesondere im Anerkenntnisse der Wichtigkeit der vorbezeichneten Eisenbahn-Verbindungen für die allgemeinen Landesinteressen, für die Klassen des Actiencapitals, wie dasselbe in den §§. 6 und 8 des Statutes vorläufig angenommen worden und demnach in Gemäßheit des §. 7 definitiv festgestellt werden wird, und zwar zum Sage von drei und ein halb Procent, unter den näheren Bestimmungen und Bedingungen, welche das oben angeführte Statut enthält, die Garantie des Staates hiermit bewilligen, indem Wir zugleich bestimmen, daß es bei den in der oben erwähnten General-Versammlung erfolgten Wahlen der Mitglieder der Direction und ihrer Stellvertreter, sowie der Mitglieder des Verwaltungsraths sein Bewenden haben soll. Dabei setzen Wir jedoch, da in dieser General-Versammlung von einzelnen Theilnehmern gegen die Feststellung des Statutes und gegen die Vornahme der Wahlen Widerspruch erhoben worden ist, hierdurch fest, daß den eben bezeichneten widersprechenden Theilnehmern vorbehalten bleibt, innerhalb 4 Wochen nach Publication der gegenwärtigen Concessions- und Bestätigungsurkunde mittelst Zurücklieferung der erhaltenen Versicherungsscheine an die Direction der Gesellschaft gegen Rückempfang der geleisteten Anzahlungen aus der Gesellschaft auszuschneiden, sofern dieselben aber von diesem Vorbehalte nicht Gebrauch machen, das obige Statut und die erfolgten Wahlen auch für sie unbedingt verbindlich bleiben sollen.

Schließlich bestimmen Wir, daß, soweit nicht in dem Statute besondere Festsetzungen getroffen worden, die in dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 ergangenen allgemeinen Vorschriften, namentlich diejenigen über die Expropriation, imgleichen die in der Anlage festgestellten Bedingungen in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für militärische Zwecke, nebst den in dem oben erwähnten Staatsvertrage v. 24. Juli d. J. enthaltenen besonderen Bestimmungen und Maßgaben, auf die eingangs bezeichneten Eisenbahnen Anwendung finden sollen.

Die gegenwärtige Concessions- und Bestätigungsurkunde ist sammt der ebengedachten Anlage und dem Staatsvertrage vom 24. Juli d. J., imgleichen mit dem bestätigten Statute durch die Gesessammlung bekannt zu machen.

Gegeben Charlottenburg, den 27. November 1843.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Müller. v. Bodelschwingh.

Bedingungen

in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen für militärische Zwecke.

1) Die Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, nach dem Verlangen der Militärverwaltung für die auf der Bahn zu befördernden Transporte von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, sowie von Militärespecten jeglicher Art nöthigenfalls auch außerordentliche Fahrten einzurichten, und zwar dergestalt, daß für dergleichen Transporte nicht bloß die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern auch die sonst noch vorhandenen Transportmittel benutzt werden.

Ueber die hierfür zu leistende Vergütung, sowie über eine Ermäßigung der allgemeinen Frachttaxe für die Transporte von Truppen und von dem zum unmittelbaren Gefolge der Truppen gehörenden Kriegsmaterial ist nach Maßgabe der Umstände besondere Vereinbarung zu treffen.

2) Der Militärverwaltung bleibt vorbehalten, sich zu ihren Transporten eigener Transport- und Dampfswagen zu bedienen. In einem solchen Falle ist an die Gesellschaft außer der Erstattung der Feuerungskosten ein mäß-

ges Bahngeld zu gewähren. Findet daneben noch die Benutzung der Transportmittel der Gesellschaft statt, so wird dieselbe nach billig mäßigen Sätzen besonders vergütet.

3) Die Gesellschaft wird darauf Bedacht nehmen, eine Anzahl von Transportfahrzeugen so einzurichten, daß solche nöthigenfalls auch zum Transporte von Pferden benutzt werden können, auch eine Anzahl von Wagen in einer Länge von 12 Fuß zum Gebrauch bei der Absendung von Militäreffecten bereit zu halten.

Statut

der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Allgemeine Bestimmungen.

§. 1.

Zweck und Bestimmung.

Unter der Benennung „Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft“ verbindet sich eine mit Corporationrechten versehene Actiengesellschaft zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn, die sich an die Berlin-Frankfurter Eisenbahn anschließen, und über Liegnitz nach Breslau führend eine vollständige Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Breslau herstellen soll. Die Bestimmung des Anschließpunktes und der Bahnlinie, sowie die Festsetzung des Bauprojects bleibt dem Königl. Finanzministerium vorbehalten.

§. 2.

Ausdehnung des Zwecks.

Für den Fall, daß die mit der Königl. Sächsischen Regierung eingeleiteten Unterhandlungen wegen Herstellung einer Anschlußbahn nach der Sächsischen Gränze, zur Verbindung der Stadt Breslau mit Dresden, zu einem Resultate führen, soll diese Anschlußbahn ein integrierender Theil des ganzen Unternehmens werden, und finden auf dieselbe alle Bestimmungen dieses Statuts Anwendung.

§. 3.

Dasselbe findet statt, wenn eine Vereinigung der Berlin-Frankfurter mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft zu einem Unternehmen erreicht werden sollte. Die Bedingungen dieser Vereinigung werden die Gesellschaftsvorstände mit Zustimmung des Königl. Finanzministerium feststellen.

Die Direction ist ferner berechtigt, mit Zustimmung des Verwaltungsraths und des Königl. Finanzministerium auch den Betrieb für eigene Rechnung auf fremden Bahnen zu übernehmen und desfallige Verträge mit fremden Gesellschaften abzuschließen.

§. 4.

Art der Benutzung.

Die Gesellschaft wird die Transporte auf der Bahn durch Dampfswagen oder andere Beförderungsmittel für eigene Rechnung bewirken.

Der Tarif sowohl für die Güter- als für die Personenbeförderung, sowie jede Aenderung desselben bedarf der Zustimmung des Königl. Finanzministerium. Auch bleibt demselben nicht nur die Genehmigung, sondern, um das nothwendige Ineinandergreifen mit den Fahrten auf anderen Bahnen zu sichern, auch die Abänderung der Fahrpläne vorbehalten.

§. 5.

Domicil und Gerichtsstand.

Das Domicil der Gesellschaft ist Berlin, und hat dieselbe bei dem dortigen Königl. Stadtgerichte ihren Gerichtsstand. Wenn aber im Falle der Expropriation von Grundstücken, die in Schlesien belegen sind, eine höhere als die durch das Expropriationsresolüt der Verwaltungsbehörde festgesetzte Entschädigung von den Beteiligten im Wege des Processes in Anspruch genommen wird, so ist das Königl. Stadtgericht zu Breslau für diese Prozesse das Forum der Gesellschaft.

§. 6.

Fonds.

Das zum Bau der §. 1 bezeichneten Bahn nebst Zube-

hör, zur Anschaffung des Betriebmaterials und Inventari, zur Verzinsung der Einzahlungen und Bestreitung der Generalkosten bis zu dem §. 7 bestimmten Zeitpunkte erforderliche Capital wird vorläufig auf „Acht Millionen Thaler Preussisch Courant“ festgesetzt und durch Actien zu Einhundert Thalern aufgebracht.

Von diesem Capitale übernimmt der Staat den siebenten Theil, in runder Summe mit 1,150,000 Rthl. an Actien, welche mit den übrigen gleiche Rechte haben; die übrigen sechs Siebentheile, in runder Summe mit 6,850,000 Rthl. sind im Wege der Actienzeichnung durch Privatinteressenten aufgebracht.

§. 7.

Definitive Feststellung des Fonds.

Die definitive Feststellung des benötigten Capitals erfolgt durch die Gesellschaftsvorstände unter Zugiehung des Königl. Finanzministerium mit Ablauf des ersten vollen Betriebsjahres.

Sollte dasselbe sich nicht auf den angenommenen Betrag von 8,000,000 Rthl. belaufen, so wird der Ueberschuss zum Ankauf von Stamm-Actien der Gesellschaft für Rechnung derselben verwendet. Sollte sich dagegen ein Mehrbedarf herausstellen, so wird nach der Wahl der Gesellschaftsvorstände unter Zustimmung des Königl. Finanzministerium entweder das Actiencapital dem entsprechend erhöht, der siebente Theil dieses Mehrbedarfs vom Staate übernommen und der Ueberschuss im Wege der Actienzeichnung durch Privatinteressenten gedeckt, oder der fehlende Betrag durch eine Anleihe auf Prioritäts-Obligations beschafft. Sowohl bei der Zeichnung dieser neuen Actien als bei Uebernahme der Prioritäts-Obligations haben diejenigen, die zur Zeit der desfalligen Bekanntmachung Actionaire der Gesellschaft sind, pro rata ihres Actien-capitals den Vorzug vor dritten Personen.

§. 8.

Tritt der §. 2 erwähnte Fall ein, so wird das zur Herstellung dieser Anschlußbahn und zur Bestreitung der übrigen im §. 6 bestimmten Ausgaben erforderliche Capital auf den Betrag von

„Zwei Millionen Thaler Preussisch Courant“, festgesetzt und durch Emission von Actien in der desfalls (§. 6) angegebenen Art aufgebracht, wobei für den im Wege der Actienzeichnung durch Privatpersonen aufzubringenden Betrag Denjenigen, die zur Zeit der Eröffnung dieser Actienzeichnung Actionaire der Gesellschaft sind, der Vorzug verbleibt.

Wegen definitiver Feststellung des Capitals treten auch hier die Bestimmungen des §. 7 ein.

§. 9.

In dem §. 3 bezeichneten Falle wird eine Theilnahme der Staats mit dem siebenten Theile der zur Erreichung dieser Vereinigung zu emittirenden Actien nicht möglich, es bleibt deshalb dem Staate vorbehalten, zur Herstellung der Conformität bei der Amortisation der Actien dieses Siebentheil vorweg aus dem nach §. 8 durch Privatzeichnungen aufzubringenden Actiencapital zu entnehmen.

§. 10.

Actien und Actionaire.

Die auf Höhe von Einhundert Thalern lautenden Actien werden auf den Inhaber ausgestellt.

Jeder Zeichner einer Actie ist Mitglied der Gesellschaft (Actionair), unterwirft sich dem Statute derselben und nimmt an dem Gewinne und Verluste nach Verhältnis seines Actien-capitals Antheil. Er scheidet aus der Gesellschaft aus durch die Veräußerung der Actie oder Uebertragung der durch die Einzahlung bedingten Rechte, soweit diese Uebertragung nach dem Gesellschafts-Statute zulässig ist.

Jeder rechtmäßige Erwerber einer Actie oder der Anrechte aus den Zeichnungen und Einzahlungen wird Mitglied der Gesellschaft.

Ueber den Capitalbetrag seiner Actien hinaus ist kein Actionair für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft verhaftet.

§. 11.

Reservefonds.

Zur Bestreitung der Kosten der Erneuerung und Vermehrung des Inventariums, sowohl der Bahn als der Betriebsmittel, sowie zur Deckung der in außerordentlichen Fällen nöthigen Ausgaben wird nach Vollendung der

Bahn aus dem Ertrage des Unternehmens ein Reservefonds gebildet. Die zu diesem Fonds aus dem Ertrage jährlich abzuführende Summe muß mindestens ein halbes Procent des Anlagecapitals erreichen, und kann, bei sich ergebendem Bedürfnisse, unter Zustimmung des Königl. Finanzministerium, von der Direction der Gesellschaft bis auf Ein Procent, mit Consens des Verwaltungsraths aber noch über diesen Betrag hinaus, erhöht werden. Doch darf sich der auf die vorstehende Art angesammelte Bestand des Reservefonds nicht höher als fünf Procent des Actien-capitals belaufen.

§. 12.

Verhältnis zum Staate.

Das Verhältnis der Gesellschaft zum Staate wird im Allgemeinen durch das Gesetz über Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 bestimmt, vorbehaltlich der Modificationen, die in Folge eingeleiteter Revision dieses Gesetzes festgestellt werden.

Da sich der Staat jedoch nicht nur mit einem Siebentheile der Actiensumme bei dem Unternehmen betheiligt (§§. 6 — 9.), sondern auch die Garantie für einen bestimmten Zinsengenuß zu Gunsten der Inhaber der übrigen sechs Siebentheile der Actiensumme übernimmt (§. 25.), so werden demselben in Betreff der Verwaltung, der Dividendenbeziehung und der successiven Amortisation der Actien diejenigen Befugnisse und Rechte vorbehalten und zugestanden, welche in den betreffenden besonderen Bestimmungen des Statuts ausgesprochen sind.

§. 13.

Verwaltung und Verfassung.

Das Interesse der Gesellschaft wird wahrgenommen:

- durch die Gesamtheit der Actionaire in den General-Versammlungen,
- durch den Verwaltungsrath,
- durch die Direction,
- durch besondere Beamte,

bis zum Zusammentreten der Direction aber von dem durch das Rescript des Königl. Finanzministerium vom 3. Mai d. J. beauftragten Comite. Alle von dem Comite als Vertreter der Gesellschaft getroffenen Maßregeln werden als die Gesellschaft verpflichtend anerkannt. Das von demselben verwaltete Vermögen wird der Direction nach deren Zusammentreten übergeben, und von ihr die darüber zu legenden Rechnung geprüft und vom Verwaltungsrathe dechargirt.

§. 14.

Verwaltung durch den Staat.

Die Gesellschaft tritt in alle Befugnisse und Verbindlichkeiten ein, welche durch die von dem Königl. Finanzministerium im Interesse des Unternehmens vorläufig getroffenen Einleitungen begründet werden.

Sollte der Staat in Folge der von ihm übernommenen Zinsgarantie (§. 25.) genöthigt sein, in drei auf einander folgenden Jahren einen Zuschuß zu leisten, oder sollte der Zuschuß in einem Jahre mehr als ein Procent des Actien-capitals übersteigen, so bleibt dem Königl. Finanzministerium die Befugniß vorbehalten, die Administration der Bahn und des Betriebes seiner Seite zu übernehmen. Im Falle der Geltendmachung dieser Befugniß ist derselbe hinsichtlich der Verwaltung keinerlei Beschränkung von Seiten der Gesellschaft unterworfen, dagegen ist er verpflichtet, vollständig Rechnung zu legen und den aufkommenden Reinertrag nach eben den Bestimmungen, die für die eigene Administration der Gesellschaft gelten (§§. 24 — 26.), den Actionairen zukommen zu lassen, unter allen Umständen aber die garantierten 3 1/2 Procent Zinsen zu gewähren. Wenn bei dieser Administration von Seiten des Königl. Finanzministerium der Reinertrag in drei hintereinander folgenden Jahren mehr als 3 1/2 Procent jährlich des Actien-capitals betragen hat, ist die Gesellschaft berechtigt, die Verwaltung wieder zu übernehmen.

Eine gleiche Befugniß zur Uebernahme der Verwaltung seitens des Königl. Finanzministerium tritt ein, wenn in der Folge wegen Mangels an qualifizierten Gesellschaftsmitgliedern keine vollständige Direction mehr gewählt werden kann.

§. 15.

Auflösung der Gesellschaft.

Durch die Amortisation der Actien (§§. 29 — 34.) wird die Auflösung der Gesellschaft herbeigeführt. Mit dem

Eintritt dieses Zeitpunktes wird die Bahn und das Betriebmaterial nebst dem gesammten Zubehör, einschließlich des Reservefonds, Eigenthum des Staats, welcher dieselbe mit allen Actibus, Pässen und laufenden Contracten übernimmt.

Außer diesem Falle kann die Auflösung der Gesellschaft nur unter Zustimmung des königlichen Finanzministeriums von einer hierzu ausdrücklich berufenen Generalversammlung beschlossen werden (§. 44).

(Fortsetzung folgt.)

Correspondenzen.

München, 27. Dec. Der König hat in Rücksicht auf den von den Ständen des Reichs bei dem jüngsten Landtage gestellten Gesamtantrag unterm 26. Dec. beschlossen, daß eine Eisenbahn von Bamberg über Würzburg nach Aschaffenburg angelegt und die desfalls erforderliche Einleitung zunächst im Wege der Verständigung über die vorliegenden Anträge wegen Bildung einer Actiengesellschaft unter Vorbehalt der Einholung der ständischen Zustimmung über die dem verfassungsmäßigen Wirkungskreise der Stände angehörenden Fragen alsbald getroffen werden solle.

Amsterdam, 27. Dec. Die Generalversammlung der Actionaire der holländischen Eisenbahngesellschaft fand heute statt. Der Bericht über die Ergebnisse in diesem Jahre lautet im Allgemeinen günstig, doch wird der Fortbau der Bahn, der jetzt bis zum Haag vollendet ist, von den Grundeigentümern vielfach gehemmt. Der Verwaltungsrath der Gesellschaft hat deshalb bei der zweiten Kammer der Generalkaaten eine Adresse eingereicht, damit eine zeitgemäße Revision des Expropriationsgesetzes eintrete. Die Adresse ward an den Justizminister gesendet. Die Eröffnung des Dienstes auf der ganzen Strecke von Amsterdam nach dem Haag hat auf die Frequenz der Bahn bereits sehr günstig gewirkt, denn sie ist in diesem Monate noch einmal so stark als im December des vorigen Jahres. Der Fortbau der Bahn soll möglichst rasch betrieben werden, und wenn sie erst bis Rotterdam, ihrem Endziel, vollendet ist, wird sie für den innern Verkehr die günstigsten Folgen haben.

Wien, 2. Jan. Nach einer allerhöchsten Entscheidung soll die Wien-Triester Eisenbahn mit der Benediktineraländer in Verbindung gesetzt werden. Die neue Eisenbahn wird über Görz gehen und eine Zweigbahn nach Palmanuova erhalten.

Aschaffenburg, 2. Jan. Die projectirte Anlegung einer Eisenbahn von Bamberg nach Frankfurt nimmt unser Interesse sehr in Anspruch, um so mehr, da Aschaffenburg und Würzburg bei der Art ihrer Führung sehr theilhaftig sind. Bereits sind mehrere Ansichten und Vorschläge auch in unserer Zeitung dargelegt worden, deren Inhalt selbst einem größern Publicum nicht ohne Interesse sein wird. Ein Artikel vom 15. Dec. lautete: „Von Bamberg aus bis Schweinfurt bietet sich gar keine Terrainschwierigkeit dar, fast überall Ebene, nur hier und da von kleinen Hügeln durchschnitten. Von Schweinfurt aus können zwei Richtungen verfolgt werden: einmal links des Mains über Schweheim, Unterspiesheim, Kolitzheim und Volkach gegen Kitzingen, dann von da nach Würzburg mit geringen Vertikalshindernissen, aber größerm Kostenaufwande wegen verlängerter Bahn, indessen würde Kitzingen, welches einen bedeutenden Exportshandel treibt, mit in den Bahnzug genommen; oder rechts des Mains gegen Bergheimfeld, Hergolshausen, oberhalb Theilheim und Schwandfeld vorbei, gegen Oberbleichfeld, Kürnach und Stenfeld nach Würzburg. Letztere Richtung ist die kürzeste, und auf beiden Seiten hat sie zahlreiche Ortschaften. Allein das Particularinteresse wird sich regen, besonders in den Städtchen Marktstett, Marktstett und Kitzingen. Denn von diesem letztern Orte aus kann die Eisenbahn auch links des Mains ihre Richtung fortnehmen bis nach Würzburg. Jedenfalls handelt es sich hier auch noch um einen strategischen Punkt, den die Regierung gewiß nicht aus den Augen lassen wird. Denn geht die Bahn auf

der linken Mainseite fort, so mündet sie unter den Kanonen der Citadelle von Würzburg aus, wodurch diese Beherrscherin des ganzen linken Mainufers bleibt, und jeden Uebergang über diesen Fluß äußerst erschweren kann, da sie leicht bis nach Bamberg auf die kürzeste Weise nach allen Uebergangspunkten Truppen zu werfen im Stande ist. Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, bleibt die Richtung auf der linken Mainseite immer äußerst wichtig und wird auch viele Vertheidiger finden.“

Nun erschien aber einige Tage später folgender Artikel: „Die Nothwendigkeit einer die Sächsisch-Bairische und Hessisch-Badische Eisenbahn verbindenden, durch Franken und das Maingebiet überhaupt in ostwestlicher Richtung sich erstreckenden Bahnlinie ist wol so allgemein anerkannt, daß es einer Darlegung derselben kaum mehr bedürfen wird, und es sich vielmehr nur um die Richtung handeln kann, welche einer solchen Linie am zweckmäßigsten gegeben werde. Als westlicher Ausgangspunkt dieser Bahn dürfte unabweislich Frankfurt angesehen werden. Nur einmal haben wir in einem öffentlichen Blatte eine Stimme vernommen, wonach es im Interesse Baierns läge, eine Verbindung der großen nord-südlichen Bahnzüge in Hessen und Baden einer- und Sachsen und Baiern andererseits nicht in Frankfurt, sondern in der Richtung von Würzburg nach Wertheim und Heidelberg zu bewerkstelligen. Diese Behauptung scheint aber nur gemacht zu sein in der Befürchtung, es möchte für ein zu großes Opfer gehalten werden, eine Bamberg-Frankfurter Bahn zwischen Schweinfurt und Aschaffenburg den Bogen über Würzburg machen zu lassen; denn Frankfurt und resp. Mainz sind durch die Natur und durch die Verhältnisse für Franken und das ganze Maingebiet die Punkte, in welchen alle Radien ihrer commerciellen Interessen zusammentreffen, um ihre Anknüpfung an die weitem Kreise der commerciellen Verbindungen zu vermitteln. Zweifelhafter dürfte der östliche Ausgangspunkt sein, doch hat sich in jüngster Zeit vorherrschend Bamberg dafür geltend gemacht. Dieser Platz empfiehlt sich als ein Punkt, wo eine nach Frankfurt führende Bahn ein gleich bequemes gelegenes Emporium für die aus den mittlern bairischen Kreisen und von der Donau herkommenden, wie für die aus Sachsen und Thüringen kommenden und an diese Gegenden abzugehenden Transportgegenstände fände, während das allensfalls als Rival aufzustellende Nürnberg ausschließlich für die mittelbairischen und Donauinteressen allein günstig liegt. Die directe Richtung einer in Bamberg und Frankfurt ausgehenden Bahn ergibt der Augenschein als von Bamberg, wo sie an den großen Sächsisch-Bairischen Bahnhof rechts der Regnitz und des Canals angeschlossen, nach Ueberschreitung des Mains da, wo er noch unerschiffbar ist und demnach kein wesentliches Hemmnis böte, rechts des Mains bis Schweinfurt hinlaufend. Die gerade Richtung würde nun den Berggrund, oder über Kissingen den Saalgrund durchziehen müssen, beide Male aber bei Gemünden den Main wieder erreicht haben. Von da würde die gerade Richtung eine keine besondern Schwierigkeiten darbietende Leitung nach dem Lohrgrund bis Heigenbrücken und in den Aschaffgrund nordöstlich von Hain fordern. Aschaffenburg an der Stadtseite berührend, würde die Bahn bei Hanau in die bereits in naher Realisirung stehende Hanau-Frankfurter Bahn ausgehen. Auf solche Weise würde indessen Würzburg, wogegen dieses in seinem Interesse sich verwahrt hat, und was, da man bestehenden Verhältnissen die möglichste Schonung schuldig ist, bei der dermaligen Bedeutenheit dieser Stadt auch nicht rächtlich erscheint, umgangen werden. Gleichwol ist es, weil einmal Würzburg nicht in gerader Linie liegt, unmöglich, dasselbe ohne einen Umweg mit in die Bahnlinie aufzunehmen. Die Abbeugung von der geraden Richtung soll bei Schweinfurt erfolgen, und so viel es das Terrain zuläßt, direct nach Würzburg gehen. Soll dann die Bahn am rechten Ufer bleiben, so muß sie von dort am Main hinab bei Gemünden in die gerade Richtung wieder einklinken; soll die Bahn den Main überschreiten, so ist nur die Richtung über Waldbittelbrunn nach Bettingen, resp. Wertheim denkbar, wo die Bahn am linken Ufer, Aschaffenburg gegenüber, vorüberziehend, nach Offenbach und Sachsenhausen zu führen wäre. Die Richtung über Würzburg und Gemünden würde lediglich die mit dem Umwege von 5—6 Stunden Weglänge verbundenen Nach-

theile haben, die über Wertheim außer dem unverminderten Umwege noch empfindlichere Nachtheile bringen. Nicht nur, daß der Brückenbau über den schiffbaren Main eine große kostspielige Schwierigkeit böte, und nicht nur, daß die Schwierigkeiten der Steigungen der Waldbittelbrunn- und Bettingen- und des notwendigen und vielleicht kaum auszuführenden Tunnels zwischen Waldbittelbrunn und Kopsbrunn beiseite die Schwierigkeiten des tiefliegenden Terrains des Lohr- und Aschaffgrundes und eines Tunnels durch den Schwarzkopfberg bei Heigenbrücken übertreffen, so würde durch diese Richtung aller Vortheile dieser Linie den bairischen Mittel- und Untermainstädten einschließlich Würzburg entzogen, und dem bairischen Wertheim mit unserm Gelde zugeführt werden. Wertheim überbietet Würzburg vermöge seiner Lage weit als bequemer Anknüpfungspunkt einer mit der Zeit unausbleiblich werdenden, zwischen die Bamberg-Nürnberg-Augsburger und die Frankfurt-Heidelberger Bahn fallenden Verbindungslinie der Bamberg-Frankfurter Eisenbahn mit der den Neckar und die Donau verknüpfenden Bahnlinie. Die Erhebung Wertheims zu dem bedeutendsten Kreuzpunkte auf der fränkisch-frankfurter Route und dessen Bevorzugung vor allen andern Mainstädten nächst Bamberg und Frankfurt wäre damit sanctionirt, und von uns nicht einmal mehr zu hindern, da die Ausführung einer von Wertheim nach dem Neckar gehenden Bahn ganze Sache Badens und Württembergs wäre, die sie über Hardheim und Adelsheim bewerkstelligen könnten. Alle bairische Städte, und besonders auch Würzburg gewinnen aber, wenn die Bahn, wie es auch die wenigsten Kosten macht, auf dem rechten Mainufer bleibt, bei Gemünden in die directe Richtung wieder einlenkt und an der Stadtsäule Aschaffenburgs vorüber nach Hanau geht. Die mit der Zeit zu bauende Fränkisch-Schwäbische Verbindungsbahn würde in einem möglicherweise wegen des gesonderten Verhältnisses ohne Verbindung mit dem rechts des Mains belegenen Würzburger Eisenbahnhof, bei Klein-Würzburg beginnenden Zuge über Wertheim etc. gegen den Neckar gehen. Letztere Verbindungslinie müßte jedenfalls selbst für den Fall, daß Würzburg außer der Hauptlinie liegen bliebe, alsdann von Schweinfurt, Gemünden oder einem Zwischenorte ausgehend, über Würzburg nach Boden oder Württemberg gerichtet werden, wenn Würzburg nicht ruiniert werden sollte; andererseits verlangt aber auch der bairische Mittelmain mit Aschaffenburg dieselbe Rücksicht für sich und verlangt, daß er nicht umgangen werde. Alle billigen und natürlichen Interessen vereinigen sich daher, Würzburg in den Mittelpunkt dreier Eisenbahnradien in der Art liegend anzunehmen, daß eine Eisenbahn von Bamberg über Schweinfurt nach Würzburg (Ober-Main-Eisenbahn) und eine dieselbe unmittelbar fortsetzende Eisenbahn von Würzburg über Gemünden nach Aschaffenburg resp. Hanau (Unter-Main-Eisenbahn) gebaut werde, an welche Main-Eisenbahn sich mit der Zeit die dritte Bahn als Würzburg-Wertheim-Neckarbahn anschließen könnte und würde. Nur auf solche Weise wird keins der theilhaftigen Glieder zu fremden Gunsten präterirt, jedes nach seinen Verhältnissen gewürdigt und das gemeinsame vaterländische Wohl wahrhaft gefördert.“

Natürlich ist man hier sehr darauf gespannt, auf welche Art, in welcher Richtung und wann diese neue Eisenbahn von Bamberg nach Frankfurt geführt werden wird.

Potsdam, 5. Jan. Am 2. Jan. wurde eine aus Magistratspersonen und dem Vorstande der Stadtverordneten bestehende Deputation der Stadt Brandenburg von dem Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg, Hrn. v. Meding, empfangen, um demselben im Namen der Stadt den Nothstand darzustellen, in welchen sie durch die durch die Anhaltische Bahn herbeigeführte Isolirung gerathen sei, und wie sie dem gänzlichen Untergang ihres Gewerfleißes, und namentlich ihrer Tuchfabriken, entgegenstehe, wenn nicht die baldige Erbauung einer Eisenbahn, welche sie mit Berlin und Magdeburg verbinde, zu Stande komme, wodurch eine Concurrenz mit dem jetzt so bevorzugten Luckenwalde wieder hervorgerufen werden würde. Wie man hört, hat die Deputation, zum Beweise, daß dieses Bedürfnis in Brandenburg allgemein gefühlt werde, dem Oberpräsidenten eröffnet, daß die Vorstände der Stadt mit Stimmenmehrheit sich bereit erklärt haben,

aus städtischen Mitteln dem Unternehmen durch Ueberlassung von Grund und Boden und von Baumaterialien sehr wesentliche Unterstützung zu gewähren. Die Absendung dieser Deputation soll namentlich durch die aus einigen Zeitungsartikeln entstandene Besorgnis veranlaßt worden sein, daß die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft den Bau und Betrieb dieser neuen Bahn erhalten würde, in welchem Falle der letztere nur sehr langsam von Statten gehen dürfte, da diese Gesellschaft sich von Anfang an eben nicht günstig gegen das Unternehmen gezeigt hat und das Interesse von Luckenwalde stets dem Brandenburg's vorziehen dürfte.

Miscellen.

Eisen-Production in Süd-Wales.

Bei der Wichtigkeit der Eisenfrage sind die folgenden kurzen Notizen über die Production eines der Hauptdistricte in Süd-Wales wohl nicht ohne Interesse für den Deutschen Leser. Merthyr-tydfil in Süd-Wales ist der Sitz großen mineralischen Reichthums und schaffender Thätigkeit. Die Stadt steht auf kahlen, steilen Hügel und die ungeheuren Bergwerks-Operationen und Eisenhütten haben sie mit grauen, rauchenden Haufen von Asche und Schlacken umgeben. In diesem Augenblicke sind die Geschäfte durch Ueber-Production sehr gedrückt, indes die Arbeiter erhalten noch immer erträglichen Lohn und Alle finden Beschäftigung. Es sind dafelbst 41 Hochofen in Thätigkeit, vier verschiedenen Eigenthümern gehörig, und jedes Etablissement besitzt die nöthigen Eisengruben zur Erlangung des Erzes, sowie die erforderlichen Kohlengruben, um das Feuerungs-Material zur Schmelzung des Erzes zu gewinnen. Bei jedem Hochofen sind zur Förderung des Erzes und der Kohlen, so wie zur Fertigung des Eisens, ungefähr 300 Mann angestellt. Jeder Hochofen verzehret alle 24 Stunden 60 Tonnen Kohlen (à 2240 Pfund Englisch) und die Tonne Kohlen steht ungefähr 3 Sh. 6 Pce. bis 3 Sh. 10 Pce. (35 bis 38 1/2 Sgr.) ein. Der jetzige Werth einer Tonne Eisen ist ungefähr 4 Pfd. (27 Rthlr.). Achtzehn der Hochofen gehören Sir John Guest, und diese allein liefern jetzt ungefähr 1100 Tonnen Eisen pr. Woche. Der jetzige Lohn für Arbeiter in den Kohlengruben ist 15 Sh. (5 Rthlr.) pr. Woche; für Arbeiter in den Eisengruben 14 Sh. (4 1/2 Rthlr.) pr. Woche, Ofen-Arbeiter 20 Sh. (6 1/2 Rthlr.) pr. Woche, Tagelöhner 2 Sh. (20 Sgr.) pr. Tag, Zimmerleute 2 Sh. 6 Pce. (25 Sgr.), Schmiede 2 Sh. 10 Pce. (28 1/2 Sgr.) pr. Tag. Durch Anwendung des heißen Gebläses (hot blast) ist die Nothwendigkeit beseitigt, die Kohlen zur Verwendung im Ofen erst in Coak zu verwandeln, und es werden dadurch die Kosten dieser ungefähr 40 Sh. pr. Tonne betragenden Operation völlig gespart, dabei braucht man jetzt kaum das halbe Quantum Kohlen, und die Metall-Production ist um 60 Proc. pr. Woche gesteigert worden.

Nach dem Georgian Herald wird man demnächst in Georgien mittelst der Eisenbahnen die Milch in Butter verwandeln. Man hat bisher aus New-York bloß nach Charleston und Savannah für 100,000 Dollars Butter eingeführt; jetzt hat man ein Butterfaß im Großen in Form eines Eisenbahnwagens eingerichtet, und schüttet nun die Milch darein, sobald sie gemolken ist. Die Bewegung des Juges hat dieselbe Wirkung, wie das Stoßen, und so ist die Milch in Butter verwandelt, bis sie am Ort ihrer Bestimmung anlangt. Dies Butterfaß hat die Form eines großen Hafens von Eisenblech, und enthält etwa 40 Gallons. Eine Feder ist am Boden angebracht, und setzt durch das Rollen des Wagens eine Menge Stäbe in Bewegung, welche die Milch auf eine sinnreiche Art peitschen und in Butter verwandeln.

Nach Vollendung des Belgischen Eisenbahnnetzes werden einige historisch-statistische Angaben über dasselbe nicht unwillkommen sein. Die Gesamtlänge der durch die Gesetze vom 1. Mai 1834 und 26. Mai 1837 decretirten, jetzt befahrenen Sectionen beträgt 112 1/2 Lieues à 5000 Metres (76 geographische Meilen) und vertheilt sich auf die einzelnen Provinzen des Königreichs folgendermaßen: Hennegau 24 3/4, Brabant 22 3/4, Ostflandern 18, Westflandern 16 3/4, Lüttich 13 3/4, Antwerpen 7 1/2, Namur 5, Limburg 4 Lieues. Der Richtung nach unterscheidet man: Nordbahn 9 1/2, Südbahn 3, Westbahn 40 1/2, Ostbahn 29 1/2 Lieues, welche wieder aus folgenden Sectionen bestehen: I. Nordbahn, nördlich von Brüssel: 1) Brüssel-Mecheln, eröffnet 5. Mai 1835; 2) Mecheln-Antwerpen, eröffnet 3. Mai 1836. II. Südbahn, südlich von Brüssel: 1) Brüssel-Lübise, 17. Mai 1840; 2) Lübise-Seignies (über Braine-le-Comte), 31. October 1841; 3) Seignies-Mons, 19. Dec. 1841; 4) Mons-Duicorain (Französische Gränze unweit Valenciennes), 7. Aug. 1842; 5) Braine-le-Comte bis Charleroi, und 6) Charleroi bis Namur, am 30. Juli 1843. III. Westbahn, östlich von Mecheln: 1) Mecheln-Termonde (Dendermonde), 2. Jan. 1837; 2) Termonde-Gent, 28. Sept. 1837; 3) Gent-Nette und 4) Nette-Brügge, 12. Aug. 1838; 5) Brügge-Ostende, 28. Aug. 1838; 6) Gent-Deynze; 7) Deynze-Courtray, 22. Sept. 1839; 8) Courtray-Mouscron (Französische Gränze, unweit Lille) und 9) Mouscron-Tournay, 23. Oct. 1842. IV. Ostbahn, östlich von Mecheln: 1) Mecheln-Löwen, 10. Sept. 1837; 2) Löwen-Tirlemont (Lienen), 21. Sept. 1837; 3) Tirlemont-Waremme (über Landen), 2. April 1838; 4) Landen-St.-Trond (Seitenbahn), 6. Oct. 1839; 5) Waremme-Ans, 2. April 1838; 6) Ans-Lüttich, 17. Juli 1842; 7) Lüttich Serviers, 17. Juli 1843; 8) Serviers (Preussische Gränze) 13. — 15. Dec. 1843. — Auf sämtlichen Sectionen kommen 23 Tunnel vor, nämlich 19 im Besdrechtale zwischen Lüttich und der Preussischen Gränze, von denen der längste bei Halinfort 637 Metres (2030 Preussische Fuß) lang ist; zwei zwischen Braine-le-Comte und Namur, von denen der bei Godarville 550 Metres (1752 Fuß) lang ist, einer zwischen Löwen und Tirlemont und Gumpitisch 920 Metres (2931 Fuß) lang, einer bei Braine-le-Comte zwischen Lübise und Seignies 517 Metres (1647 Fuß) lang. Demnach stehen sämtliche Tunnel dem Königsdorfer zwischen Köln und Aachen an Länge weit nach. Schiefe Ebenen, die mit Hilfe von stehenden Dampfmaschinen und endlosen Lauen befahren werden, sogenannte Seilbahnen, kommen nur zwischen Ans und Lüttich vor; hier befinden sich deren zwei, von denen jede 1980 Metres oder 6308 Preuss. Fuß lang ist und um 55 Metres fällt, also eine Steigung von 1 in 36 hat. Außerdem kommen die steilsten Steigungen zwischen Lüttich und der Preussischen Gränze vor: 1 in 111, 120, 125 u. s. v. von 37,362 Metres (so viel beträgt die Länge der gedachten Strecke) haben 16,511 eine steilere Steigung als 1 in 200. Auf allen übrigen Sectionen sind die Niveauverhältnisse ohne allen Vergleich günstiger; die Steigung 1 in 200 kommt nur ein Mal und zwar zwischen Braine-le-Comte und Lübise (auf 9000 Metres) vor, ferner ein Mal 1 in 244 (zwischen Landen und Waremme), drei Mal 1 in 250, nämlich auf 6000 Metres zwischen Löwen und Tirlemont, und auf 11,150 Metres zwischen Mons und Braine-le-Comte, während alle anderen Steigungen geringer sind. Der höchste Punkt der Eisenbahn ist der, wo sie die Preussische Gränze erreicht, 255 Metres über der Nordsee; die geringste Höhe, nur 4 Metres über der Nordsee, kommt bei Ostende vor. Doppeltes Geleis ist angelegt auf neun Sectionen von Lüttich bis Gent und von Brüssel bis Antwerpen; die übrigen Sectionen haben bis jetzt nur einfaches. Die Gesamtzahl der Reisenden in den Jahren 1835 bis 1842 betrug 14,431,524, die Gesamteinnahme 28,881,824 Fr. Die Anlagekosten sind noch nicht mit Genauigkeit anzugeben; nach dem letzten erschienenen Rechenschaftsberichte waren sie auf 153,870,905 Fr. veranschlagt, wovon bis 1. Januar 1842 etwa zwei Drittel oder 102,802,330 Fr. verausgabt waren. Die im Jahre 1834 bewilligte Summe betrug nur 35 Mill. Franken; die Regierung hatte sogar nur eine Bewilligung von 18 Mill. beantragt. Die Transportmittel bestanden anfangs 1842 bereits aus 126 sechsradrigen

Locomotiven (worunter 84 Belaische und 42 Englische), 119 Tendern, 489 Personen-, 749 Güter- und Gepäck-, 53 Equipagen-, 71 Pferde- und Vieh-, 226 Dienstwagen.

Aus einer Bekanntmachung der Handelskammer von Antwerpen geht hervor, daß in Zukunft die Deutschen Auswanderer, welche auf der Eisenbahn durch Belgien reisen, um sich in Antwerpen einzuschiffen, den unentgeltlichen Transport ihres Gepäcks genießen. Die Verwaltung der Rheinischen Eisenbahn hat die nämliche Maßregel für die Strecke von Köln bis zur Gränze genommen.

Wegen der Lage des Altonaer Bahnhof's ist die Königl. Resolution unter dem 3. Jan. d. J. erfolgt und lautet wie folgt: „Wir wollen mit Rücksicht darauf, daß eine Vereinigung der verschiedenen Ansichten der städtischen Behörden in Altona über die Wahl des Platzes für den Altonaer Bahnhof, und mithin die nach unserer Allerhöchsten Resolution vom 21. Nov. v. J. zu bewirkende förmliche Zustimmung der gedachten Behörden zu dem von dem Ausschusse der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft am 11. Sept. v. J. gefaßten Beschlusse nicht vorliegt, sowie mit Rücksicht auf die der Ausführung des von der Majorität des Magistrats der Stadt Altona gemachten Vorschlags, nach welchem der dortige Bahnhof auf dem sogenannten Magazinplatz anzulegen wäre, entgegenstehenden technischen Schwierigkeiten, nunmehr diese Angelegenheit dahin Allerhöchst entschieden haben, daß der Altonaer Bahnhof nach Maßgabe des dem vorgedachten Beschlusses des Ausschusses der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft zum Grunde liegenden Plans zwischen der Palmaille und der Mörkenstraße anzulegen und von der westlichen Gränze des Bahnhof's durch Gumpel's Garten eine Fahrbahn bis an den Abhang und von dort eine geneigte Ebene bis an den Quai der Elbe zu führen ist, jedoch unter den von den Altonaer Kammereibürgern in ihrer Eingabe vom 13. Dec. v. J. gestellten Bedingungen: 1) daß der früher projectirte Fahrweg durch den Gumpel'schen Garten nach dem an der Elbe zu erbauenden Quai zur Ausführung gebracht; 2) daß eine Straße längs der östlichen Seite des Bahnhof's zwischen der Palmaille und dem Grasweg angelegt, und 3) daß gehörige Vorkehrungen getroffen werden, um das Halten der zur Beförderung von Personen und zum Transport von Sachen nach und von dem Bahnhofe bestimmten Wagen in der Palmaille und in den Nebenstraßen zu verhindern, daß dagegen auf dem Bahnhof'splatz für selbige eine Stelle angewiesen werde; und mit der Bestimmung, daß es der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft obliegen werde, in Folge der durch die Anlage des Bahnhof's nothwendigen Abschließung des Graswegs auf zweckmäßige Weise für die Anlage eines andern Communicationswegs Sorge zu tragen, sobald aus der Abschließung des Graswegs erhebliche Nachtheile für den öffentlichen Verkehr sich ergeben sollten.“

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

[1] In Folge des Ausscheidens des Herrn Regierungs-Assessor's Jenke aus dem Directorium unserer Gesellschaft ist der bisherige Stellvertreter Herr Consul Schlotow hieselbst in das Directorium eingetreten, wogegen die Herren Banko-Director Jobst, Justiz-Commissarius Jenke und Kaufmann Freyberg zu stellvertretenden Mitgliedern nach §. 35 unseres Statuts gewählt worden sind. Den durch das Ausscheiden des Herrn v. Jenke erledigten Vorsth im Directorio hat der Kaufmann Herr G. C. Witte übernommen. Gleichzeitig machen wir hiemit bekannt, daß der Herr Regierungs-Assessor Jenke zum Special-Director unserer Bahn erwählt worden ist.

Stettin, den 29. December 1843.

Das Directorium.

