

Von dieser Zeitschrift erscheint wöchentlich eine Nummer in Imperial-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 Buchhändler Wilt. Engelmann daselbst erbeten.

Eisenbahn- Zeitung.

N^o 12.

Braunschweig, 24. März.

1844.

Bemerkungen über das Deutsche Eisenbahnsystem.

Die neuen „Jahrbücher der Geschichte und Politit“*), eine in vielfacher Beziehung nicht nur Männern von Fach, sondern jedem Gebildeten zu empfehlende Zeitschrift widmen in ihren Blättern a. a. D. dem Deutschen Eisenbahnsystem besondere Aufmerksamkeit.

Nach einer geschichtlichen Einleitung und Bemerkungen über sämtliche projectirte Bahnlinien glaubt der Verfasser fraglicher Abhandlung, daß zu ihrer Ausführung in ungefährem Ueberschlage die Summe von 200 Millionen Thaler, oder 350 Millionen rheinischer Gulden erforderlich sei.

An solche Summen, wie an die Bewegung derselben knüpfen sich verschiedene Fragen. Ihr Hinströmen zu einer neuen Verwendung, meint Dr. Friedr. Schmidt in Zittau, könne nicht ohne bedeutenden Einfluß auf den Geldmarkt und in weiterer Rückwirkung zeitweise auch auf die Industrie bleiben. Die erste Frage ist ihm daher die: welches werden die Folgen dieser Bewegung sein? An diese schließt sich unmittelbar eine zweite Frage — die nämlich: ob der Nutzen der Eisenbahnen wohl die zu bringenden Opfer aufwiege oder nicht? An diese Frage reißen sich noch einige andere Fragen über die vortheilhafteste Art, die dazu erforderlichen Capitalien aufzubringen, über die zweckmäßigste Ausführung der Unternehmungen etc. Es sind dies sämtlich Tagesfragen der Gegenwart, sehen wir daher, wie sie von unserem Verfasser gelöst werden. —

Die erste Frage ist zunächst die: welchen Einfluß wird die Bewegung einer Summe von 200 Millionen Thalern zu einer neuen Verwendung auf den Geldmarkt und in weiterer Rückwirkung auf die Industrie und den Landbau äußern?

Die nächste Folge, welche die Aufbringung eines Capitals von 200 Millionen Thaler neuer Anleihe haben muß, ist unstreitig ein Steigen des gegenwärtigen Zinsfußes. Gemildert zwar wird dasselbe

dadurch, daß das Capital nur in einem etwas längern Zeitraume, nicht auf einmal gefordert wird. Indessen ist die Frist dazu nicht lang genug um ohne bedeutenden Einfluß auf den Zinsfuß zu bleiben. Die ersten Anfänge davon haben sich bereits gezeigt.

Zeitlich mochte der gewöhnliche Zinsfuß regelmäßig auf 3½ Proc. für das Jahr zu berechnen sein. Wenigstens konnte in den Ländern des Deutschen Zollvereins jeder vollkommen sichere oder genügende Sicherheit gewährende Mann gegen solchen Zins Capitalien erhalten. Auch standen die Papiere der Deutschen Staaten, welche einen vollkommenen Credit genießen, bei einer Verzinsung von 3½ Proc. noch immer auf oder über dem Pari. In manchen Ländern, z. B. in Sachsen findet sich auch bei vollkommen sicherer Anlage wohl Geld zu 3 Proc. Verzinsung, deshalb darf man unbedenklich in Deutschland im Allgemeinen, etwa mit Ausnahme Oesterreichs, den gewöhnlichen Zinsfuß zu 3½ Proc. für das Jahr annehmen.

Schon als Baden mit seiner Anleihe von nur 12 Millionen Rhein. Fl. hervortrat, änderten sich jedoch die Verhältnisse. Es konnte dieselbe nur mit Mühe zu 94 abschließen. Auf diese Art ist natürlich der Zinsfuß gestiegen. Baden giebt nicht mehr für 100, sondern schon für 94 Gulden 3½ Gulden jährlichen Zins. Allerdings muß von dem vollen Hundert etwas für Provision und Kosten abgerechnet werden; allein bei sonst gleichen Verhältnissen ist dazu höchstens 1½ Proc. erforderlich.

Man darf sich nicht dadurch täuschen lassen, daß die 3½ Proc. Staatspapiere in Baiern, Preußen u. s. w. nach wie vor auf Pari oder über Pari stehen. Sie sind in festen Händen und in dem Besitze solcher Leute, die der Speculation vollkommen fremd sind. Sobald Staatspapiere mit gewöhnlichem Zinsfuß ihr Pari erreicht haben, geben sich die Speculanten nicht ferner mit ihnen ab, weil fortan keine Gewinne mehr zu machen sind, diejenigen aber, welche sie sodann noch besitzen, wollen sie behalten und speculiren nicht. Daraus erklärt sich, warum der Cours solcher Papiere noch lange sich auf demselben Punkte erhält, wenn auch der Zinsfuß im Allgemeinen gestiegen ist. Bei solchen Staatspa-

pieren wird sich daher das Steigen des Zinsfußes erst später bemerklich machen.

Ist nun schon bei dieser ersten Anleihe der Zinsfuß gestiegen, so ist zu erwarten, daß derselbe bei der großen Nachfrage nach Capitalien zu Vollendung des Deutschen Eisenbahnsystems, welche in Aussicht steht, noch fernerhin steigen werde und müsse. Diese Bewegung der Capitale und dieses Steigen des Zinsfußes können nicht ohne Einfluß auf die Industrie und den Landbau sein. Capitale, die zeitlich der Industrie dienen, werden sich fortan den Eisenbahn-Unternehmungen zuwenden und die Industrie selbst wird genöthigt sein, die ihr verbleibenden Capitale höher zu verzinsen.

Auf den Landbau aber werden die Bewegung der Capitale und die Erhöhung des Zinsfußes auf doppelte Weise ihren Einfluß ausüben. Der Zinsfuß der dem Landbau und Grundbesitz gewidmeten Capitalien wird nach und nach steigen, und die Preise der Grundstücke werden nach und nach etwas sinken.

Der Preis der Grundstücke mag mancherlei Einflüssen unterliegen; ein Factor desselben ist aber jedenfalls der Stand des Zinsfußes. Ist dieser niedrig, so wenden sich die Capitalien dem Ankaufe von Grundstücken zu, weil z. B. die Grundrente gleichen Gewinn giebt und das Capital gesicherter erscheint. Darum steigt, bei niedrigem Zinsfuß, die Nachfrage nach Grundbesitz und die Preise der Grundstücke gehen in die Höhe. Steigt aber der Zinsfuß auf der einen Seite, so vermindert sich auf der anderen Seite die Grundrente, weil ein größerer Theil des Reinertrages auf Zinsen gerechnet werden muß. Darum vermindert sich die Nachfrage nach Grundbesitz nicht nur, sondern es ziehen sich wohl auch Capitalien aus demselben heraus, um zu höherem Ertrage angelegt zu werden. Die Folge dieser Bewegung kann nur ein Sinken der Preise des Grund und Bodens sein.

Unter solchen Umständen kann allerdings die Frage entstehen: ob denn die zu bringenden Opfer auch im Verhältnisse zu dem zu erzielenden Erfolge stehen oder nicht?

Diese Frage aber muß bejaht werden. Wenn auch die Erbauung der Eisenbahnen nicht die un-

*) Jahrgang 1843. 1r. Bd. S. 437 ff.

berechenbar en Vortheile bringen wird, welche sich die Enthusthaften von ihnen versprechen, so wird sie doch immerhin wenigstens große Vortheile gewähren.

In politischer Beziehung gewährt ein Eisenbahnsystem, wie es in Deutschland beabsichtigt wird, für einen Kriegsfall große Vortheile. Die erste Deutsche Großmacht, Oesterreich, berufen das südliche Deutschland gegen einen Einfall Frankreichs zu bewahren, wird durch eine Eisenbahn von Wien bis an den Rhein in den Stand gesetzt, ihre Truppen schnell bis an die der Vertheidigung bedürftenden Punkte an den Rhein zu bringen. Dieser Vortheil alleindürfte überwiegend sein. Wenig geringer ist es für Preußen. Allerdings liegt ein großer Theil von Preußen an dem rechten und linken Ufer des Rheines; allein seine Hauptmacht und seine Hauptstadt liegen weiter zurück. Im Augenblicke unvorbereitet hereinbrechender Gefahr muß daher auch Preußen daran gelegen sein, seine Truppen am Rheine in möglichster Schnelligkeit zu verstärken. Die möglichste Schnelligkeit ist nur auf Eisenbahnen zu erreichen. Darum rechtfertiget sich von dem militairischen Gesichtspunkte aus betrachtet die Erbauung von Eisenbahnen, wenn sie auch Opfer kostet, schon um des einzigen Gesichtspunktes — der Vertheidigung gegen das Ausland — willen ganz vollkommen.

Eben so groß sind aber auch die Vortheile, welche die Eisenbahnen der Industrie und dem Ackerbau gewähren. Die erste Bedingung alles Verkehrs in einem Lande sind gute Straßen, welche das Reisen und den Transport der Güter erleichtern. Wo sie fehlen, da wird selbst der größte Ueberfluß unnütz, weil es zu kostspielig wird, ihn von einem Orte zum andern zu schaffen. Sobald aber gute Straßen angelegt werden, so belebt sich der Verkehr und der Austausch aller Bedürfnisse wird stärker. Eisenbahnen sind nichts als eine vervollkommnete Anlage der zeitlichen Straßen; eben darum müssen sie auch vorthellhaft auf die Vermehrung des Verkehrs einwirken. Sie thun dies auf doppelte Weise: einmal indem sie das Reisen wohlfeiler machen, sodann weil sie den Transport abkürzen. Der Reisende erspart auf doppelte Weise: er erspart Geld, er erspart — was noch viel wichtiger ist — Zeit. Der schnellere Transport der Güter aber wird Ursache, daß sich die Capitale in kürzerer Zeit ersetzen. Statt daß die Güter früher von der See her bis in die Mitte von Deutschland vielleicht 4 — 5 Wochen unterwegs waren, kommen sie, sobald das Eisenbahnsystem in Deutschland vollendet sein wird, in ebenso vielen Tagen an den Ort ihrer Bestimmung. Die übrige Zeit wird gewonnen, und mit ihr der deshalb dem Verkäufer während derselben zu gewährenden Zins. Alles dies sind directe und ganz unlängbare Vortheile, welche die Eisenbahnen gewähren. Gewiß aber werden sich aus dem auf solche Weise erleichterten Verkehre und aus der Leichtigkeit der Mittheilungen auch mancherlei geistige Vortheile herausstellen, wenn sie sich gleich nicht gerade in Zahlen nachweisen lassen. Jedemfalls muß ein Land, welches ein vollständiges Eisenbahnsystem besitzt, über ein anderes Land, welches noch keine Eisenbahnen hat, ein großes Uebergewicht in Bezug auf seine Industrie durch die Erleichterung der Reisen und die Ersparung so mancher Kosten erhalten, welche den letzteren jede Concurrenz unmöglich macht. Insofern ist es daher Sache der

Nothwendigkeit, in Deutschland ein Eisenbahnsystem anzulegen, wenn man nicht der Englischen und Belgischen Concurrenz und der Concurrenz aller Länder erliegen will, welche ein vollständiges Eisenbahnsystem bereits haben oder künftig bei sich einführen werden. Eisenbahnen müssen also gebaut werden, wenn sie auch zeitweise Opfer erfordern mögen.

Diese Opfer, die oben bezeichnet wurden, sind indessen jedenfalls bloß vorübergehende. Jede große Bewegung der Capitalien gelangt endlich wiederum zum Stillstande, und dann ordnen sich nach und nach die Verhältnisse wieder, welche sie zeitweise zerrüttet hat. Wenn die Eisenbahnen vollendet sind, so sind die Geldcapitale zwar zerstreut, aber die Eisenbahnen sind als neue Capitale an deren Stelle getreten und der Aufwand hat der Industrie und der Arbeit gedient. Die Gelder können wieder zu Capitalien gemacht werden und zu ihrer früheren Bestimmung zurückkehren. Es mag dies dann um so leichter geschehen, je mehr die Vortheile, welche aus den Eisenbahnen der Industrie zu Theil werden, die neue Ansammlung von Capitalien begünstigen müssen. Dann nimmt das Angebot von Capitalien wohl wieder zu, der Zinsfuß muß dann folgerecht wieder sinken, und der Preis des Grund und Bodens wird wiederum steigen.

Ueber die beste Art und Weise, das zu den Eisenbahnen nöthige Geld aufzubringen und den Bau zu leiten, scheinen verschiedene Ansichten obzuwalten. Oesterreich und die meisten Deutschen Staaten bauen auf Kosten des Staates und für dessen Rechnung. Preußen und Sachsen scheinen bloß eine Zinsgarantie übernehmen und die Ausbringung der Capitale, die Leitung des Baues und den Betrieb an Gesellschaften überlassen zu wollen. Genau genommen mag der Unterschied nicht groß sein. Die etwaigen Zinszuschüsse erfordern in dem einen wie dem andern Falle genau dieselben Summen. Der Unterschied kann etwa nur der sein, daß, wenn der Staat für seine eigene Rechnung baut, über die Zinsen auch ein Tilgungsfond aufgebracht werden muß, um die erborgten Capitalien nach und nach wieder zurückzubezahlen; während im andern Falle überall nur der garantirte Zuschuß zu Erfüllung der Zinsen zu geben ist. Freilich fallen im ersten Falle endlich alle vom Staate zu gewährenden Zinszuschüsse mit der Zahlung der Schuld gänzlich hinweg, und der etwaige Reinertrag der Eisenbahnen wird sodann zu einer Quelle der Staatseinnahme. Daher möchten wir uns, wenigstens in soweit die Rede von Staaten ist, die nicht viele Schulden und guten Credit haben, eher für den Bau auf Staatskosten entscheiden.

Damit ist zugleich auch ausgesprochen, daß der Staat die Leitung des Baues zu übernehmen hat, was keine besonderen Bedenkllichkeiten erregen kann. Zwar ist vielseitig wohl der Einwand dagegen gemacht worden, der Staat baue theurer, und es sei deshalb gerathener, die Sache Privatleuten zu überlassen. Allein wenn gleich häufig Res publica male administrat, so hat der Staat doch schon eine Menge Beamte, die er theilweise selbst bei dem Baue verwenden kann, während der Privatunternehmer besondere Beamte eigends dazu in Sold nehmen muß; sodann — und dies ist die Hauptsache — bauen in der Regel nicht einzelne Unternehmer, sondern Gesellschaften die Eisenbahnen. Liegt nun

der Grund, warum der Staat in der Regel theurer baut als der Privatunternehmer, allein darin, daß letzterer selbst darauf sieht, so viel Ersparnisse als möglich zu machen, so zweckmäßig als möglich zu bauen, weil es überall seine eigenen Interessen sind, die er fördert, während der, der für den Staat baut, natürlich weniger genau ist, da es nicht aus seinem Beutel geht, so tritt ganz der nämliche Grund auch bei allen den Bauten ein, welche für Rechnung einer Gesellschaft ausgeführt werden. Auch da bauen die, welche den Bau im Namen der Gesellschaft leiten, nicht aus dem eigenen, sondern aus einem fremden Beutel. Daher bleibt sich die Sache so ziemlich gleich und jenes Argument gegen das Bauen für Rechnung der Regierung verliert sonach seine Kraft.

Freilich muß aber dabei immer vorausgesetzt werden, daß eine Regierung wenigstens die Absicht habe, mit möglichster Ersparnis zu bauen und nicht mit Willen theurer baue oder dabei andere Zwecke verfolge. Dies geschieht theilweise in Oesterreich, sofern dasselbe alle seine Eisenbahnschienen im eigenen Lande kaufen will. Dann freilich kommen sie theurer zu stehen und das Bauen selbst wird kostspieliger. Eine Gesellschaft würde dieses allerdings nicht thun, eben darum aber auch wohlfeiler bauen. Es ist aber auch für den Staat kaum rathsam, daß er es so mache, vorausgesetzt, daß er z. B. die Schienen aus dem Auslande besser oder billiger beziehen kann. In den Zollvereinsstaaten werden sie zumeist aus England bezogen. Daher muß man glauben, daß die Englischen Eisenbahnschienen entweder besser oder billiger, oder beides zugleich sein müssen, als die Deutschen, weil man sich sonst doch wohl inländischer Schienen bedienen würde.

Zwar wird viel und heftig dagegen geeifert, indessen geschieht dies, wie es scheint, ohne allen ausreichenden Grund. Ja man hat sogar schon vorgeschlagen, die Zölle auf das Roheisen und auf Eisenbahnschienen zu erhöhen. Glücklicherweise sind jedoch die Zollvereins-Regierungen auf diesen Vorschlag nicht eingegangen. Auch entbehrt derselbe jedes haltbaren Grundes.

Allerdings hat die Einfuhr von Roheisen und Stabeisen, wozu bei der Verzollung auch Eisenbahnschienen gerechnet werden, in neuerer Zeit in sehr starker Progression zugenommen. Es hat nämlich die Einfuhr betragen,

| | an Roheisen | an Stabeisen u. Eisenbahnschienen |
|------|-------------|-----------------------------------|
| 1836 | 95,876 Ctr. | 1836 142,319 Ctr. |
| 1841 | 986,373 „ | 1841 550,091 „ |

indessen rührt diese außerordentliche Zunahme der Einfuhr theils von einem überhaupt sehr gestiegenen Verbrauche des Eisens, theils von dem außerordentlichen Bedürfnisse der Eisenbahnen her. Dies geht klar aus dem Umstande hervor, daß die Eisenproduction während dieser Periode im Innern des Zollvereins gleichfalls in sehr bedeutender Progression zugenommen hat.

Eine höhere Eingangsabgabe auf das fremde Eisen legen, hieße daher nichts anders, als den Preis dieses Hauptbedürfnisses weiter in die Höhe treiben, die Anlage der Eisenbahnen vertheuern und indirekt den inländischen Ackerbau und die gesammte Industrie in dem erhöhten Eisenpreise besteuern, weil kein Erwerbszweig des Eisens entbehren kann.

Da nun aber die heimische Eisenproduction keines Schutzes bedarf, indem sie auch unter den vorliegenden Umständen in fortwährendem Steigen

begriffen, überdies das gegenwärtige bedeutende Bedürfnis zum großen Theile ein durch die Anlegung der Eisenbahnen hervorgerufenes außerordentliches und demnach vorübergehendes ist, so stellt sich das Mifliche einer höheren Besteuerung fremden Eisens und eines künstlichen Schutzes der einheimischen Eisenproduction vollkommen heraus. Er könnte nur eine künstliche Vermehrung der inneren Eisenproduction zur Folge haben. Die erhöhten Preise des Eisens würden Anlaß geben, Eisenlager abzubauen, welche bei dem gegenwärtigen Stande der Eisenpreise gar nicht abgebaut werden könnten, weil der Abbau derselben zu kostspielig wäre.

Wie aber würde dies enden, wenn das außerordentliche Bedürfnis befriedigt wäre? Wir haben gesehen, in welche Verlegenheiten die Belgischen Eisenwerke gerathen sind, seit die Belgischen Eisenbahnen ihr Bedürfnis befriedigt haben. Nicht besser würde es einst unseren künstlich erzogenen Eisenwerken gehen. Die darin angelegten Capitalien würden entweder verloren gehen, oder wir würden das Eisen für immer zu den künstlich bewerkstelligten höheren Preisen, mit dem größten Nachtheile für unseren Ackerbau und für unsere Industrie, bezahlen müssen. Darum erscheint es jedenfalls gerathener, in den Eingangszöllen auf Eisen keinerlei Veränderung vorzunehmen und die Eisenbahnschienen unbedingt von daher zu beziehen, wo sie am besten und billigsten zu haben sind.

Weitere Bedenken scheinen darüber obzuwalten, ob, wenn auch die Eisenbahnen auf Staatskosten erbaut worden sind, der künftige Betrieb derselben nicht dennoch Privatpersonen zu überlassen sein möchte. Allerdings geht man dabei von der im Ganzen richtigen Ansicht aus, daß sich der Staat so wenig als möglich mit dem Gewerbsbetriebe für eigene Rechnung beschäftigen, sondern denselben Privatpersonen überlassen soll. Indessen läßt sich doch im vorliegenden Falle manches Gewichtige für den Betrieb auf Staatskosten sagen.

Zuerst kann von einer völligen Freigebung des Betriebes, wie solche z. B. bei der Befahrung der eben auch auf Staatskosten angelegten Chausseen stattfindet, bei den Eisenbahnen überall nicht wohl die Rede sein. Die Gefahren, welche daraus für die Reisenden hervorgehen müßten, machen dies ganz und gar unthunlich. Es wird der Betrieb also immer entweder an einen großen Unternehmer oder an eine Gesellschaft überlassen, und dieser Unternehmer oder die Gesellschaft wird dennoch vom Staate um so sorgfältiger überwacht werden müssen, als die Bahnen Eigenthum des Staates bleiben, und daher der oder die Unternehmer kein besonderes Interesse haben, auf ihre Schonung Bedacht zu nehmen. Diese Ueberwachung wird dem Staate bedeutende Kosten verursachen und einen großen Theil des etwaigen Nachtgeldes verzehren. Weiter hat der Privatunternehmer ein wesentliches Interesse daran, seine Gewinne zu erhöhen. Er wird also, sobald sich dies thun läßt, höhere Preise stellen. Der Staat hingegen, wenn er allein vom staatswirtschaftlichen Gesichtspunkte ausgeht, kann sich, sobald das Capital einmal getilgt ist, damit begnügen, einfach so viel zu erheben, als zu Deckung der Unkosten eben erforderlich ist. Er kann also die Preise billiger stellen und damit den staatswirtschaftlichen Nutzen der Eisenbahnen erhöhen. Uebernimmt eine

Gesellschaft den Transport, so gilt, was oben über den Bau durch eine Gesellschaft gesagt worden ist. Sie wird nicht wohlfeiler verwalten als der Staat. Uebernimmt ein einzelner Unternehmer den Transport, so mag die Verwaltung leicht wohlfeiler sein. Aber er wird sich dessen nicht rühmen, sondern den Gewinn in die Tasche stecken und das Publikum wird hier, wie dort, nichts gewinnen.

Aus allen diesen Gründen dürfte hervorgehen, daß, alles genau erwogen, es immerhin gerathener erscheint, den Betrieb der auf Staatskosten erbauten Eisenbahnen auch auf Rechnung des Staates besorgen zu lassen. Der, welcher baut, thut immer am besten wenn er es auch selbst betreibt. Wie sehr sich der Staat auch bei den Stipulationen wegen Ueberlassung des Betriebes der Eisenbahnen an Privatpersonen vorsehen möge, in der Regel wird er dabei immer auf eine oder die andere Art im Nachtheile stehen, und nie im Stande sein, dem Publikum alle die Vortheile zu sichern, welche er ihm bei dem Betriebe auf eigene Rechnung zu gewähren im Stande ist.

Endlich sind in neuester Zeit wohl auch, vorzüglich in England, Zweifel über die zweckmäßigste Breite der Eisenbahnen entstanden. Der berühmte Brunel ist der Ansicht, daß breitere Geleise und höhere Räder die Geschwindigkeit beförderten. Die Great-Western Eisenbahn ist von ihm nach diesem Grundsatz erbaut. Doch sind die Acten noch nicht geschlossen. Seine Ansicht hat ihre Anhänger gefunden, sie hat aber auch ihre Gegner. Deutschland kann auf die endliche Entscheidung des Streites nicht warten. Es muß sich entschließen, zu bauen. Wie indessen auch gebaut wird, eines dürfte, sofern die Deutschen Eisenbahnen auch militairischen Zwecken dienen sollen, sehr genau zu beachten sein. Durchgängig sollten gleiche Schienen gelegt werden, sollten die Bahngeleise gleiche Breite haben. Dann könnten alle Locomotiven und Wagenzüge auf allen Eisenbahnstrecken gebraucht werden, und es wird nur unter dieser Bedingung die schleunige Beförderung größerer Truppenmassen möglich sein. (Zeitinteressen.)

Die Eisengießerei und Maschinenfabrik Hirschau bei München.

Es kann der Tendenz einer Eisenbahnzeitung nicht fremd sein, über diejenigen Etablissements in Deutschland, die sich mit dem Bau von Locomotiven beschäftigen, Mittheilungen zu liefern. Eine derartige Notiz über eine größere Maschinenfabrik in Süddeutschland wollen wir in dem Folgenden liefern; in der Folge werden wir vielleicht Gelegenheit finden, auch über andere Etablissements, in welchen Locomotiven gebaut werden, ähnliche Mittheilungen zu machen.

Das dem Herrn J. Ritter von Maffei in München angehörige Etablissement Hirschau ist nicht ganz 1/2 Meile von München an einem Arm der Isar gelegen, die ihm für den Betrieb der Maschinen die Wasserkraft liefert. Ein schöner Weg führt dahin durch reizende Partien des großen Englischen Gartens und wir rathen dem Fremden, der sich an den vielen Kunstwerkwürdigkeiten Münchens satt

gesehen hat, auch dieser industriellen Anstalt einige Stunden zu widmen; er wird dieselbe nicht unbefriedigt verlassen.

Wer vor wenigen Jahren den sogenannten Eisenhammer Hirschau gekannt hat, der wird beim Anblick der jetzt an dessen Stelle befindlichen vielen und weitläufigen Gebäude nicht wenig überrascht. Diese nehmen mit den dazu gehörigen Schuppen und Hofräumen u. einen Flächenraum von nicht weniger als 6 Baierschen Tagwerken ein, und sind im Wesentlichen folgende:

Eine große Eisengießerei.

Eine Maschinenwerkstätte, an welche die Schmiede und das Gebläsehaus (mit zwei eisernen Cylindergebläsen) stoßen.

Ein großer MontirungsSaal, daranstoßend die Kesselschmiede.

Ein großes Hammer- und Walzwerk nebst Frischöfen und was sonst dazu gehört; endlich

Eine kleine Hufschmiede, eine Kupferschmiede, Modellwerkstätte, Bureau u. Wohnungen.

Besonders sehenswerth ist die Gießerei in welcher die größten Maschinentheile bis den feinsten und kleinsten Gußsachen gegossen werden; dem Mechaniker von Fach bietet jedoch die eigentliche Maschinenwerkstätte das meiste Interesse. Er findet hier eine Auswahl von Werkzeugen und Hilfsmaschinen, wie man sie, was ihre Vollständigkeit und Vorzüglichkeit betrifft, selten in einem Etablissement dieser Art antrifft. Wir erwähnen bloß die 14 Drehbänke von verschiedener Größe, bis auf zwei alle in der Anstalt selbst gebaut, eine große und drei kleine Bohrmaschinen, drei Hobelmaschinen, die Schraubenmutter-Schneidmaschine, Lochmaschine u.

Zur Zeit als der Verf. dieser Notiz das Etablissement besuchte, war man im MontirungsSaal eben mit der Aufstellung einer Locomotive ganz fertig geworden. Es ist dies die erste von acht Maschinen, die Hr. v. Maffei für die Baiersche Staats-eisenbahn zu liefern übernommen hat, und es hieß auch, daß dies die erste der, für die Staatsbahn bestellten Locomotiven sei, die als ganz vollendet zu betrachten ist. (Von den gleichzeitig in Carlsruhe und Mülhausen bestellten Maschinen war bis dahin noch keine fertig geworden.) Bei dieser Gelegenheit mag hier erwähnt werden, daß Hr. v. Maffei schon vor drei Jahren in seiner damals noch mit wenigen und mittelmäßigen Hilfsmaschinen versehenen Werkstätte zu Hirschau die Locomotive „Münchener“ baute, welche sich durch eine vorzügliche Arbeit eben so sehr, wie durch ihre bei vielfachen Proben bewiesenen Leistungen ganz besonders auszeichnet. Nicht minder schön gearbeitet in allen ihren Theilen ist die neue oben erwähnte Maschine und da sie in ihrer von der Königl. Eisenbahncommission vorgezeichneten Construction sich in vielem vom Münchener unterscheidet, so ist man auf ihre Leistung sehr begierig. Hoffentlich werden die Proben mit derselben sehr bald vorgenommen werden.

Das Etablissement beschäftigt gegenwärtig über 150 Arbeiter; den Bau der Maschinen leitet Herr Hall, ein Engländer, der sich in der ersten Locomotiven-Manufactur in England zu diesem Fache herangebildet hat und eine Zeitlang Maschinenmeister der München-Augsburger Eisenbahn war. Sämmtliche Maschinen, die Gebläse, Hammer- u. Walzwerke werden durch Wasser betrieben, welches

das ganze Jahr hindurch die erforderliche Triebkraft im reichlichen Maße liefert.

Interessant ist es, daß auch die für die Schmiede benötigten Holz- und Torfkohlen bei der Anstalt erzeugt werden. Im verfloßenen Jahre wurden hier 96,000 Cubikfuß Holzkohlen und 13,000 Cubikfuß Torfkohlen erzeugt; das Holz kommt zu Wasser in Flößen bis zur Anstalt, der Torf wird aus den eigenen Torfstichen des Hrn. v. Maffei erhalten. Die Verkohlung des letzteren geschieht in offenen Weilern, sowie bei Holz. Zum Schmieden verwendet man Holz- und Torfkohlen gemischt und arbeitet damit lieber als mit Holzkohlen allein.

Wir schließen diese flüchtige Notiz mit dem aufrichtigen Wunsche, daß Herr von Maffei in dem Gedeihen seiner Anstalt den verdienten Lohn finden möge für sein Bestreben, ein den industriellen Fortschritten unserer Zeit gemäß vaterländisches Unternehmen zu begründen und hiermit einem wichtigen Bedürfnis des Landes abzuhehlen.

München, im März 1844.

Y.

Ueber die Richtung der östlichen Preussischen Eisenbahn.

Nach den Erfahrungen, welche bis jetzt über die Benutzung und Einwirkung der Eisenbahnen vorliegen, betätigen dieselben allerdings in commercieller Beziehung ihren vollen Nutzen nur dann, wenn sie mit vielseitigen Aedern von Chausséen und Canälen in Verbindung stehen, aus denen sie massenweise ihre Nahrung für den concentrirten Verkehr entnehmen. Andererseits haben die Eisenbahnen aber auch die Tendenz, die Verbesserung oder Entstehung der Communicationsmittel zu beschleunigen, wenn durch Feststellung der Eisenbahnrichtungen vorzugsweise solche Orte und Gegenden berührt werden, die einen hohen Grad von eigenhümlichem Leben oder von Productivität entweder schon besitzen oder doch zu erlangen fähig sind. Rechts von der Weichsel liegen die bedeutenderen Städte im Norden, in der Nähe die See, und was man auch thun mag, wie viele Communicationen das Land von Westen nach Osten auch durchschneiden mögen, dieses Verhältnis wird weder geändert werden dürfen noch können. Dem natürlichen Bedürfnisse wie der Nente des Unternehmens wird es daher am meisten entsprechen, die Bahn in der Nähe dieser Städte zu halten. Zwischen Weichsel und Oder findet ein ähnliches Verhältnis statt. Die Seeküste zwischen Stettin und Danzig hat beinahe keine Stadt von Belang, keine einzige, deren Bereich sich über 10 Meilen weit in das Land erstreckt. Die Städte an der Weichsel, an der Oder, an der Warthe und an der Neße sind es, welche die Producte anziehen, austauschen und weiterschaffen.

Was nun insbesondere die Richtung der Hauptbahn anbelangt, so müssen wir uns zunächst gegen die von Berlin über Stettin und Danzig nach Königsberg erklären. Selbst wenn man dieselbe auf dem günstigeren Wege über Conig, statt mehr nördlich, führen wollte, so würde dieselbe, wenn sie das Weichselthal erst bei Danzig erreichen soll, in dem hohen Terrain (zwischen 700 und 800 Fuß über

der See) westlich von Danzig zu bedeutende Schwierigkeiten finden. Man würde hier die Bahn erst einigermaßen günstig bei der Montauer Spitze ins Weichselthal führen können. Außerdem würde diese Richtung aber fast durchgehends das unproductivste Land zwischen Weichsel und Oder treffen. Wenngleich große Städte, wie Danzig und Stettin, am kräftigsten die Bahn alimentiren werden, so bedarf es dazu, wenn sie soweit von einander entfernt sind, doch noch der Zwischenpunkte, mit denen es besonders vortheilhaft ist, in Verbindung zu treten, mögen diese nun in anderen Städten oder in productiven Landstrichen bestehen. Ohne solche Zwischenpunkte wird weder die Eisenbahn für den Verkehr der Städte besonders nützlich, noch die Einnahme der Bahn aus diesem Verkehre von Belang sein. — Von anderer Seite ist vorgeschlagen worden, die Preussische Bahn von Frankfurt an der Oder über Posen und Bromberg nach Ostromezko oder von Posen über Inowrazlaw nach Thorn an der Weichsel und hier über den Fluß zu führen. Eine solche Hauptbahn, die durch eine 20 — 25 Meilen lange Zweigbahn mit Danzig verbunden werden müßte, würde nicht nur für Danzig die Verbindung mit Berlin und Königsberg bedeutend verlängern, sondern die mit den übrigen bedeutenden Städten rechts der Weichsel und mit Stettin ganz außer Acht lassen. Sie würde ferner zwischen Königsberg und der Weichsel gar keinen Ort von Belang, ein sehr schwieriges Terrain und zum Theil der Gränze ganz nahe liegende Landschaften durchziehen. Da diese Richtung demnach so entschieden die Interessen von Ostpreußen verletzt, ohne dem Ganzen zu nutzen, so nehmen wir keinen Anstand, sie gänzlich zu verwerfen.

Unserer Ansicht nach müßte dagegen die Bahnrichtung zwischen den vorläufigen Hauptpunkten Königsberg und Berlin, so weit dies zulässig ist, die gerade Linie halten. Eine solche Richtung reducirt zunächst, durch Abkürzung des Weges, Zeit und Kosten der Reisen und Transporte besonders aus den eniferntesten, mithin den dieser Verbindung am meisten bedürftigen Gegenden. Sie durchschneidet ferner das Land zwischen Oder und Weichsel, der See und der Gränze etwa in der Mitte und es können sich an dieselbe aus allen Richtungen gleichmäßig Straßen, dereinst vielleicht auch Eisenbahnen anschließen, während dieser Vortheil in den beiden vorbesprochenen extremen Richtungen nur immer einem Theile des Landes, entweder dem zunächst der See oder dem an der Gränze belegenen, zu Gute kommen kann.

Ehe wir nun auf die uns als vortheilhaftest erscheinende Richtung von Königsberg rückwärts auf Berlin eingehen, wird es nothwendig sein, den günstigsten Uebergangspunkt über die Weichsel aufzusuchen, da dieser auf die Richtung der übrigen Bahn von wesentlichem Einflusse ist. Ein solcher Uebergang ist, abgesehen von der Eisenbahn, von der größten Wichtigkeit für das Land östlich der Weichsel, weil es oft wochenlang unmöglich ist, ohne Lebensgefahr die Weichsel zu passiren, wenn ein früher Eisgang die leichte Thorer Brücke fortgerissen hat, oder diese, um größeren Schaden zu verhüten, in Zeiten abgetragen wird. Für die Benutzung des gesammten Landes würde eine solide Brücke sich am geeignetsten halbweges zwischen Thorn und Danzig das ist etwa bei Marienwerder, befinden, wo auch die

alte Poststraße die Weichsel passirt. Da die Gegenden an der untern Weichsel aber stärker bevölkert und reicher sind, und die Landesgränze von Thorn ab der Weichsel noch eine Zeitlang nahe bleibt, so würde ein etwas abwärts gelegener Uebergang über den Strom einer größern Anzahl von Bewohnern in die Nähe gerückt werden. Es bleibt uns dabei nur die Wahl des Uebergangs bei der Montauer Spitze übrig. Er liegt unfern der Mitte der Preussischen Weichsel, und ist der größtmöglichen Anzahl von Bewohnern auf beiden Ufern der Weichsel näher gebracht. Um die Montauer Spitze von Königsberg aus gegen Berlin zu erreichen, wird die Bahn bis gegen Braunsberg hin in der Nähe des Hafes bleiben müssen, um das höhere, landeinwärts gelegene Terrain zu vermeiden, wenngleich zwischen dem Frisching und dem Garst einige Schwierigkeiten zu überwinden sein dürften. Die Bahn wird nun am vortheilhaftesten von Braunsberg über Mühlhausen und Marienburg bis zur Montauer Spitze geführt werden. Sie bleibt hier in die Nähe der bedeutenderen Städte, durchschneidet die fruchtbarsten Gegenden westlich von Königsberg und kann in keiner andern Richtung größere Verkehrsmassen an sich ziehen, in keiner dem Lande von größerem Nutzen sein. Die Anlage von Chausséen wird sie in keiner Art behindern, sie wird dieselben vielmehr in ihren natürlichen Richtungen nach der Küste hin überall befördern. Von der Montauer Spitze führt der gerade Weg nach Berlin über Schneidemühl. Die Bahn kann hier diese Richtung aber noch nicht verfolgen, weil sie in der Richtung auf Tuchel ein sehr schwieriges Terrain und ein nur wenig ergiebiges Land berührt. Einen in jeder Beziehung günstigeren Weg findet die Bahnlinie wenn sie sich mehr gegen Süden wendet, etwa 3 Meilen weit von der Weichsel entfernt, dieselbe entlang auf dem hohen Thälrande bleibt und sich Bromberg und den fruchtbaren Gegenden an der Neße nähert. Ein Umweg von wenigen Meilen ist dem geraden Wege nach Schneidemühl vorzuziehen; wir würden selbst für eine der Weichsel noch näher bleibende Linie stimmen, wenn dies ausführbar wäre, ohne die Anlagekosten der Bahn außerordentlich zu vertheuern. Die Verzweigung nach Danzig würde sich zwei Meilen von der Montauer Spitze, wo die Bahn die Höhe erreicht, trennen können und, an Dirschau vorbeigehend, etwa 7 Meilen lang werden.

Von Schneidemühl könnte die Bahn die weiten Thäler der Neße und Warthe bis Küstrin verfolgen, und darin ein selten günstiges Terrain finden. Dasselbe würde zwischen Küstrin und Berlin angetroffen werden, wenn man nördlich Müncheberg bleibt, wo die Wasserscheide zwischen Oder und Spree am niedrigsten ist und sanft nach beiden Seiten sich absenkt. Es würde auch dieser Theil der Bahnrichtung in den Niederungen der Neße und Warthe, wie im Oderbruch, die productivsten Gegenden, in Driesen, Friedberg, Landsberg und Küstrin die gewerthätigsten Städte zwischen Weichsel und Oder berühren. Da wir endlich der Ueberzeugung sind, daß in keiner andern Richtung eine Bahn mit einem minderen Kostenaufwande herzustellen sein möchte, so glauben wir, daß die von uns vorgeschlagene Richtung die geeignetste sei und neben den Interessen des Verkehrs auch die des Krieges zu befördern vermöge. Auch diese letztern sind für uns von Belang. Denn wie sich dereinst auch die Be-

nutzung der Eisenbahnen für den Krieg gestalten möge, sie werden ohne Zweifel ein mächtiges Mittel darbieten, um Kriegsbedürfnisse und Truppen mit einer sonst nicht zu erlangenden Schnelligkeit durch große Räume zu bewegen. Bei der Größe des Raumes, der uns von unsern Unterstützungen trennt, ist dies von besonderem Werth, und wir wünschen daher, daß dieser Weg durch seine Lage gesichert sei und nicht im ersten Augenblick des Bedarfs verloren gehen könne.

Die Kosten anlangend, so sehen wir nicht wohl ein, wie — den Weichselübergang ungerechnet — die Bahn von Berlin bis Königsberg und die Verzweigung auf Danzig theurer werden sollte, als z. B. die Berlin-Stettiner Bahn, welche 200,000 Thaler die Meile kostet und kein günstigeres Terrain paßt, als die von uns vorgeschlagene Richtung. Dasselbe gilt von den Verzweigungen des östlichen Netzes von Stargard (Stettin) über Driesen und Filehne nach Posen und von da nach Breslau mit Verzweigung nach Glogau, durch welche das Eisenbahnbedürfniß rechts der Oder in seinen Hauptzügen noch auf lange hin befriedigt werden dürfte. (Köln. J.)

Correspondenzen.

Kopenhagen, 9. März. Das hiesige Project einer Eisenbahn, von dem man lange nichts gehört, scheint inzwischen seiner Realisirung einen Schritt näher gerückt zu sein. Der Industrie-Verein, der sich besonders dafür interessiert, ist neuerdings durch die Rente-Kammer davon benachrichtigt worden, daß er zufolge Allerhöchster Resolution die ausschließliche Concession zur Anlegung einer Eisenbahn von Kopenhagen nach Roskilde erwarten kann, wenn die nöthigen Geldmittel zur Anlage innerhalb 1 1/2 Jahr durch private Mittel zu Wege gebracht werden, doch hat Sr. Majestät der König sich vorbehalten, den Ausgangspunkt von Kopenhagen, wie die erste Richtung von hier aus, näher zu bestimmen. Auch kann der gedachte Verein die Abtretung Königl. Grundstücke ohne Vergütung gewärtigen, wie ein Expropriationsgesetz hinsichtlich Privat-Ländereien, Befreiung vom Gebrauch des Stempel-Papiers, vom Einfuhrzoll der Materialien, Steuerfreiheit sowohl des Grundbesitzes als der Ausbeute der Entreprise, das Vorzugsrecht für Seitenbahnen u. s. w. (A. M.)

Berlin, 17. März. In diesen Tagen haben wichtige Eisenbahnverhandlungen hier stattgefunden, welche zeigen, wie nahe der Zeitpunkt ist, wo das Eisenbahnwesen im Großen gehandhabt werden wird und wie fest man dasselbe schon jetzt ins Auge gefaßt. Ein Verein von Abgeordneten verschiedener Eisenbahnen war nämlich hier beisammen, um schon jetzt einen festen, dauernden Fahrplan für die Kette von Eisenbahnen zu verabreden, die sich zwischen hier und Köln bilden wird, und deren Vollendung man im Frühjahr 1847 entgegenfiehet. Es sind dabei betheiligte: die Berlin-Anhaltische Bahn, die Leipzig-Magdeburger, die Magdeburg-Halberstädter, die Braunschweigischen und Hannoverischen Linien, und die Köln-Mindener Bahn. Die Schwierigkeiten, einen Fahrplan aufzustellen, der allen diesen verschiedenen Bahninteressen genüge und zugleich die Bedürfnisse des Ganzen erfülle, konnten bei so mannichfach sich kreuzenden Wünschen und Bedürfnissen nicht gering sein. Aber der gute Wille, Einzelnes für das Ganze zu opfern, hat dennoch ein recht erfreuliches Resultat erzeugt, obwohl die Kämpfe darum ziemlich lange gedauert haben; und so hat sich denn hier wenigstens, wenn nicht Deutschlands Einheit, so doch die Einigkeit eines großen Theils davon, in erfreulicher Art kund gegeben. Man nimmt an, daß die ganze Fahrt von Ber-

lin nach Köln 26 Stunden einschließlich alles Aufenthalts dauern werde. (Es sind auf dem Eisenbahnweg etliche und neunzig Meilen.) Täglich soll eine Fahrt stattfinden. Die Abgangszeit von Berlin würde Abends 8 Uhr, auf der Anhaltbahn, sein, die von Köln Nachmittags 4 Uhr. Diese Züge würden also resp. um 10 Uhr Abends und um 6 bis 6 1/2 Uhr Nachmittags in Köln und Berlin eintreffen. In Magdeburg käme man mit diesem Zuge zwar zu der unbequemen Zeit des Morgens zwischen 3 und 4 Uhr an; doch da zwischen hier und Magdeburg außerdem täglich zwei oder drei Verbindungen bestehen würden, so würde diese Stunde wohl nur für Durchreisende benutzt werden und daher eben keine Nachtheile bieten. In Braunschweig wäre man um 7 Uhr Morgens, in Hannover, Minden und allen anderen größeren Städten des Wegs zu ganz bequemen Tages- oder Abendzeiten. Bei der Hinfahrt von Köln würde man den Theil des Weges in der Nacht zurücklegen, den man bei der Hinfahrt am Tage passiert, und umgekehrt. Das gäbe für die Vergnügungsfreisenden nach dem Rhein ein nicht unwichtiges Moment. Von hier aus würde man den uninteressanten Theil des Weges ganz bei Nacht zurücklegen. Wenn sich mit dieser Fahrt, wie wohl zu hoffen steht, durch die Magdeburg-Leipziger und Leipzig-Dresdener Bahn Nachtfahrten verknüpfen, die uns über Nacht nach Leipzig und Dresden führen, so würde auch dadurch einem lebhaften Wunsche begegnet werden, und namentlich dürften die Sommer-nächte vielfach benutzt werden, um am frühen Morgen in Dresden einzutreffen und dort sich den ganzen Tag über der schönen Landschaft erfreuen zu können. Für die Anhaltische und Magdeburger Bahn werden diese Fahrten allerdings etwas kostbar werden, da Jahr aus Jahr ein dauernde Nachtfahrten offenbar eine Vermehrung des diensthütenden Personals auf fast das Doppelte erfordern. Indessen haben diese Bahnen, dem Vernehmen nach, sich die Entschädigungsansprüche wegen der ihnen dadurch erwachsenden großen Mehrausgaben gegen die übrigen Bahnstrecken schon vorbehalten. Da sich annehmen läßt, daß zum Frühjahr 1847 auch die vollständige Eisenbahnverbindung zwischen Belgien und Frankreich hergestellt sein wird, so ist alsdann das bisher einem Traume gleich geachtete Ziel einer directen Eisenbahnverbindung zwischen Paris und Berlin (und wie viel weiter!) erreicht. Man wird binnen 48 Stunden, und ohne Herstellung der Eisenbahn von der Belgischen Gränze nach Paris, wenigstens binnen 60 Stunden diese Hauptstadt erreichen. Und bei den fortschreitenden Erfindungen in der Mechanik und der immer größer werdenden Fertigkeit im Betrieb auf Eisenbahnen läßt sich diese Communication wahrscheinlich auch um ein Bedeutendes beschleunigen. Ein Umschwung aller unserer Verkehrs-, Zoll- und Handelsverhältnisse von ganz unvorstellbarer Ausdehnung muß dadurch entstehen und ist gewissermaßen vor der Thür! Wird sich gegen solche Macht der Zeit und ihre vernünftigen Forderungen die Widerständigkeit einzelner kleinen Staaten gegen den Zollverein halten können? Ja werden die Abperrungsmauern der Zolllinien, die sich jetzt zwischen den Völkern als wahrhaft chinesische Abschlußmauern gegen das Vorwärts der Ideen aufthürmen, solchem Wogenandrang der Bedürfnisse Widerstand leisten? Wenigstens gewiß nicht lange! (D. A. J.)

Eberfeld-Dortmund.

Die „Eberfelder Zeitung“ meldet aus Berlin, daß die von der Bergisch-Märkischen (Eberfeld-Dortmunder) Eisenbahn-Gesellschaft nachgesuchte Concession mit dem Rechte des Anschlusses an die Köln-Mindener Hauptbahn, eben so, wie die nachgesuchte Betheiligung mit einer Million Thaler aus Staatscassen unter Gewährung eines prioritätischen Zinsgenusses bis zu 3 1/2 Proc. für die Privat-Actionaire unterm 8 März höhern Orts zugesichert worden sei.

Glogau-Sagan.

Glogau, 5. März. Gestern fand die General-Versammlung der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft (Glogau-Sprottau-Saganer) statt, zu welcher sich die Actionaire aus den drei bei diesem Unternehmen hauptsächlich betheiligten Städten Glogau, Sprottau, Sagan,

sowie aus Berlin und mehreren anderen Orten eingefunden hatten. Die Richtung der Bahn ist von Glogau über Quarnitz, Waltersdorf, Sprottau, Buchwald, Polnisch-Machen und Sagan zum Anschluß an die Niederschlesisch-Märkische Bahn festgesetzt. Ob dieser Anschluß bei dem Dorfe Herzdorf, wie bisher projectirt, oder an einem andern Punkte stattfinden werde, ist noch näherer Vereinbarung mit der Direction der Niederschlesisch-Märkischen Bahn vorbehalten. Das Capital ist vorläufig auf 1 1/2 Millionen Thlr. festgesetzt, von welchem noch 150,000 Thlr. zur Deckung einer möglichen Steigerung des vorläufigen Anschlags reservirt bleiben. Letztere kann möglicherweise auch dadurch eintreten, daß der Bahnhof in der Stadt Glogau selbst errichtet wird, was allerdings etwas mehr Kosten verursachen, aber auch dem Unternehmen bei dessen künftigen Anschluß an eine Glogau-Posener Bahn zu außerordentlichem Vortheil gereichen würde, während auch die Stadt dadurch sehr gewinnen dürfte. Die ganze Art der Begründung und der bisherigen Führung des Unternehmens der Niederschlesischen Zweigbahn wurde von den versammelten Actionairen sehr belobt, und demnächst auch ein Dank derselben den Directoren, sowie insbesondere dem Vorsitzenden, Hrn. Dr. Bail, votirt, welcher letztere sich bereits in so vielfacher Weise verdient um die Stadt Glogau gemacht hat. Den statutarischen Bestimmungen gemäß wurde zu den bisherigen Mitgliedern der Direction, welche außer den genannten Vorsitzenden, aus dem Grafen von Sagan und Altendorff auf Neuthau, dem Landes- und Stadtgerichts-Director von Reder auf Sprottau und dem Justizrath Mehle in Sagan bestehen, auch noch der Bankier Hr. W. Lehfeldt (vom Hause L. Bamberg's Witwe und Söhne) zum Director erwählt. Die Wahl zu stellvertretenden Directoren ist auf die Herren: Bürgermeister Lautenbach in Glogau, Oberst v. d. Osten und Landrath von Skepp in Sprottau gefallen. Auch ist der Direction ein Ausschuß an die Seite gestellt worden, welcher aber sämmtlichen drei Städten gleichmäßig angehört. Die Versammlung trennte sich mit der Uebergangung, ein tüchtiges Unternehmen begründet zu haben, dessen Ausführung sich in den besten Händen befindet. (Hör.-N. v. d. C.)

Sächsisch-Bairische Eisenbahn.

Altenburg, 11. März. Gestern fand die erste feierliche Probefahrt auf der Bahnstrecke von hier bis Grimmitzschau statt, an welcher außer dem Directorium und dem Ausschusse der Königl. Sächsischen und der hiesige Regierungs-Commissar, so wie das Directorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, theilnahmen. Die Gegend, durch welche diese Bahnstrecke läuft, ist wahrhaft reizend zu nennen und wird sich viele Freunde erwerben. Bei dem freundlichen Städtchen Gösitz, diesseits der Königl. Sächsischen Gränze nach Süden, ist an dem dortigen Bahnhof ein Restaurationshaus entstanden, welches durch seine freundliche Lage manchen Besuch aus der weiteren und näheren Gegend einladen wird. So wäre denn die Bahn bis an den Fuß des Gebirges, man kann wohl sagen glücklich angelangt. Ihre nächste Aufgabe ist nun die Erreichung des steinkohlenreichen Zwickau: eine mit großen Terrain-Schwierigkeiten verbundene, aber ganz unstreitig auch finanziell sehr lohnende Aufgabe. Für jetzt steht die Linie zwischen Werdau, dem nächstnächlichen Punkt jenseits Grimmitzschau, und der Sächsisch-Bairischen Gränze noch nicht fest. Sie zu bestimmen, ist eine schwierige Aufgabe, da eine jede Richtung ihre eigenthümlichen Vorzüge und Nachtheile hat. Daß das Terrain im Voigtland bei der Höhe seiner Berge und Abhänge, und weil mehrere Flußthäler in der Breite zu durchschneiden sind, dem Bahnbau erschwerend in den Weg träte, war eine längst bekannte Sache. Aber es galt eben, die gewerblichen Städte Reichenbach und Plauen zu erfassen und dem freundschaftlichen Baiern entgegenzuweisen, welches auch seinerseits mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Aber ohne Zwangung von beiderseitigen Terrain-Schwierigkeiten war eben kein Bahnbau möglich. In Baiern ist der Bau Regierungssache; im Sächsischen zu 1/4 Privat-Unternehmen. Daher kommt es wohl auch zum Theil, daß sich öffentliche Blätter darin gefallen, die nördlichere Sächsische Abtheilung zum Gegenstand oft der bittersten Kritik zu machen und namentlich das Verfahren und die Pri-

stungen des früheren Ober-Ingenieurs zum Ziel ihrer Angriffe zu nehmen. Vorerst vergißt man dabei die großen Verdienste, welche dieser Mann als Erbauer der ersten größeren Deutschen Eisenbahn, der Leipzig-Dresdener sich erworben hat; man mißkennt seine vorzügliche Fähigkeit in Beurtheilung und Auffindung günstiger Richtungen. Vor Allem aber hält man sich nicht gegenwärtig, daß zur Zeit der ersten Kosten-Veranschlagung Sächsischer- und Baierscherseits noch von Pferdekräften für die schwierigeren Stellen die Rede war, während man jetzt nur Dampfkraft anzuwenden beiderseits gesonnen ist, was natürlich eine sehr große Kostensteigerung für den Bau, aber desto sicheren Gewinn vom künftigen Betriebe bedingt. — In Uebereinstimmung mit dem eigenen Antrage des früheren Ober-Ingenieurs, welcher jetzt zum Mitglied der beim Königl. Ministerium des Innern in Dresden, neugebildeten Abtheilung für das Eisenbahnwesen ernannt worden ist, wird ein fremder Sachkenner, zunächst der Königl. Baiersche Kreis-Baurath Denis, sein Gutachten über die im Voigtland zu nehmende Richtung abgeben, und das Publikum darf sich der größten Vorsicht in Bestimmung der letzteren versichert halten.

Die Bahn wird, wenn sie dereinst Berlin, Magdeburg, Leipzig mit Nürnberg, München, dann dem Bodensee verbindet, unstreitig eine der wichtigsten, der verkehrreichsten und darum der rentirendsten werden, zumal der richtige und rasche Blick der Königl. Baierschen Regierung auch die Vermittelung von Mittel- und West-Deutschland durch die Fränkische Bahn im schönen Maintale an sie angeknüpft hat. Ueber die eigene Erwartung günstig ist der Verkehr zwischen Leipzig und Altenburg gewesen. Unter 22 Deutschen Eisenbahnen hatte diese Bahnstrecke in der Liste der Einträglichkeit, reducirt auf Tag und Meile, die zwölfte Stelle und ordnete vor der München-Kugsburger und mancher viel längeren. Die Erheblichkeit von Altenburg für die Rentabilität dürfte damit klar ausgesprochen sein und ihre Anerkennung hoffentlich auch in einer ausreichenden und würdigen Ausstattung des hiesigen Bahnhofes bald finden, dem eine Güterhalle noch fehlt.

Der Güter-Transport war im Verhältniß bedeutend und im Steigen. Namentlich sei es mir vergönnt, bei einem wichtigen Verkehrswege, dem Getraidehandel stehen zu bleiben. Die Getraidezufuhr von Berlin (wohin es aus den großen Kornkammern Preußens zu Wasser kommt) auf den Eisenbahnen bis hierher war im vorigen Jahre sehr bedeutend. Sie wirkte überaus günstig auf die Preise am hiesigen Getraidemarkte, der bekanntlich zum großen Theil das Voigtland und das Erzgebirge versieht. Der Preis des Roggens zumal wäre leicht um 30 — 50 Proc. gestiegen. Dieser Verkehr wird, allem Anschein nach, ein bleibender und regelmäßiger werden und als solcher auch den Eisenbahnen, insbesondere der unsrigen, zu gute kommen. Die hiesige Gegend producirt sehr gutes, und mehr Getraide, als sie verbraucht, und darin lag bis jetzt ein sie begünstigender Grund der Wohlhabenheit unseres Landmanns. Dies Privilegium ist schon zum Theil dahin; er muß auf andere Weise die Erträge seines Gutes zu mehrern bemüht sein. Vom allgemeineren Standpunkt aus — und nur ein solcher kann hier seine Vertretung finden — ist die Möglichkeit und Leichtigkeit der Getraide-Zufuhr unstreitig eine der segensreichsten und beruhigendsten Wirkungen der Eisenbahnen. Die mäßigen Spesen von Berlin hierher (p. Dresdener Scheffel ungefähr 23 Silbergroschen) werden es meist lohnend erscheinen lassen, Getraide hierher zu führen, und es hat mich nur gewundert, daß hier noch keine Speicher von Unternehmern errichtet worden sind, um für Zeiten, wo die Schifffahrt nicht offen ist, dem Begehren sicher genügen zu können. — Herr Rath Döllinger in München hat in einer jüngst erschienenen Schrift eine sich erneuernde Magazinirung als bestes Mittel gegen Getraidewucher empfohlen; diese Magazine sollen, wenn ich mich recht erinnere, ihre regelmäßige Entleerung an die Müller und Bäcker finden, ich lasse dahin gestellt sein, welche Rechtsverbindlichkeit man hierfür angeben kann; aber ich besorge, daß in der Praxis auch sein, an sich wohlgemeinter, Vorschlag sehr große Schwierigkeiten finden wird, während eine Vergleichung unserer letzten Vergangenheit mit den uralten Beschreibungen der Zustände und Maßregeln bei

früheren Theurungen im hiesigen Lande mir die frohe Ueberzeugung giebt, daß, mag man von den Eisenbahnen urtheilen wie man will, sie die sicherste und einfachste Abwehr gegen Mißerndten sind. Und auch insofern wollen wir uns der Sächsisch-Baierschen Eisenbahn, mit ihren älteren Schwestern im Preussischen und ihrer Nachfolgerin im schönen Franken, herzlich erfreuen.

Thüringische Eisenbahn.

Weimar, 12. März. Hier ist folgende Bekanntmachung des zur Thüringischen Eisenbahn hier gewählten Ausschusses erschienen:

„Nachdem durch den Staatsvertrag vom 20. Dec. 1841 die Richtung der Berlin-Frankfurter Eisenbahn durch Thüringen bestimmt worden, entstand bekanntlich das Project einer Actiengesellschaft für die von Halle bis an die Kurhessische Gränze zu erbauende Bahnstrecke, zu welcher die neun an derselben gelegenen Städte, deren Interesse zunächst berührt wurde, auf ergangene Einladung zusammentraten. Die im März 1842 in Weimar veranstaltete Actienzeichnung ergab ein Capital von ungefähr 147,000 Thlr., und es fand hierauf von Seiten dieser Actionaire nach Stimmenmehrheit die Wahl des unterzeichneten Ausschusses statt, welcher sich am 25. März 1842 in Erfurt mit den Ausschüssen der übrigen Städte vereinigte, um geeignete Maßregeln zur Beibringung des bedeutenden Baucapitals, zur Erlangung der Concession und Bearbeitung genauer Kostenanschläge zu ergreifen.

Die beteiligten hohen Staatsregierungen geruheten die zu letztem Behuf nöthigen Vorarbeiten anzuordnen und im Jahr 1843 durch Königl. Preussische Ingenieure ausführen zu lassen; bevor diese noch ganz beendigt waren, versammelte sich im vorigen Herbst der Ausschuss in Weimar, prüfte die Bauwürdigkeit der Linie nach den Kostenanschlägen, beschloß auf das Unternehmen ferner einzugehen und wiederholte bei den höchsten Staatsbehörden das Gesuch um Concessionsertheilung, mit Zugeständnis einer die Beibringung des Actien Capitals begünstigenden Zinsgarantie. Nachdem, äußern Vernehmen nach, von Seiten der Staatsregierungen eine vorläufige Vereinbarung über die zu verwilligenden Bedingungen zu Stande gekommen, versammelte sich der Ausschuss der Thüringischen Eisenbahngesellschaft am 20. Febr. in Raumburg und glaubte bei seiner Berathung davon ausgehen zu müssen, daß die Absicht der hohen Staatsregierungen darauf gerichtet sein werde, statt einer Zinsgarantie sich mit dem vierten Theile des Baucapitals theiligen zu wollen, mit dem Zugeständnis, daß die Privatactien hinsichtlich des Zinsbezugs einen Vorzug vor den Staatsactien genießen sollten. Da der Kostenanschlag nur etwas über 9 Mill. Thaler betrug, so waren noch Abzug jenes vierten Theiles nur 7 Mill. Thlr. mittels Privatactien aufzubringen, und schon überstiegen die eingegangenen Bestellungen auf Actien das Vierfache dieses Bedarfs, so daß das Zustandekommen des Unternehmens in Bezug auf die Geldmittel gesichert war und dieses Geschäft abgeschlossen werden konnte; indessen beschloß der Ausschuss, die neun an der Bahn gelegenen Städte vorerst zu berücksichtigen, und theilte ihnen die Hälfte des beizubringenden Actien Capitals, sonach 3 1/2 Mill. Thlr., zur Actienbetheiligung zu, wobei auf Weimar 500,000 Thlr. repartirt wurden. Demgemäß hatte der hiesige Ausschuss den 26. Febr. zur Actienzeichnung öffentlich anberaumt. Insofern von obigen 500,000 Thlr. die vollgültigen Zeichnungen vom Jahr 1842 mit 146,500 Thlr. vorerst abgezogen sind, so blieben dormalen nur 353,500 Thlr. zur Repartition, während die am 26. Febr. erfolgten Zeichnungen die Summe von 2,460,200 Thlr. ergaben. Es stellt sich hiernach das Verhältniß dergestalt, daß auf sieben gezeichnete Actien nur Eine Actie gewährt, oder überhaupt nur ein Siebentheil der Anmeldungen berücksichtigt werden kann.

Durch die bei dieser Reduction gewonnenen Bruchtheile sieht sich jedoch der unterzeichnete Ausschuss in den Stand gesetzt, sogar denjenigen, welche nur eine Actie gezeichnet haben, diese zu gewähren und überhaupt keinen Interessen ganz auszuschließen. Demgemäß erhält der Zeichner von 1 — 8 Actien 1 Actie; Jeder, der 9 — 19 Actien gezeichnet, 2 Actien; wer 20 Actien zeichnete, 3 Actien. Von 21 Actien an tritt das oben erwähnte Verhältniß von 7 zu 1 ein. Die Regelmäßigkeit des bei

dieser Actienzeichnung beobachteten Verfahrens wird dadurch vollständig begründet, daß 1) die Zeichnungen durch einen verpflichteten städtischen Beamten, den Stadtsecretair Reinhardt, niedergeschrieben wurden; 2) bei Zeichnungen hoher Summen die Versicherung unterschrieben werden mußte, daß nicht auswärtige Bestellungen mit begriffen wären; 3) daß das strengste Stillschweigen über die Fortschritte der Zeichnung bis zu Ende des Termins beobachtet und 4) sofort nach beendigter Zeichnung die sämmtlichen Scheine unter Stadtrathsiegel gelegt wurden. Allen Denjenigen, welche sich noch mit Actien der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zu betheiligen wünschen, wird übrigens andurch bekannt gemacht, daß noch zwei Millionen Thaler zur öffentlichen Zeichnung in den an der Bahn gelegenen Städten bestimmt worden sind, wozu die Zeichnungen hier vom 6 — 14 März bei dem Bankerhaufe Julius Glean von früh 9 — 11 Uhr angenommen werden. Zu Begegnung irriger Ansichten erlaubt sich der unterzeichnete Ausschuss schließlich bemerken zu machen: 1) daß hier lediglich von einem Privatunternehmen die Rede ist, wobei der Unternehmer die sichere Beschaffung der für das Zustandekommen sehr wichtigen Geldmittel ohne Rücksicht und Beschränkung verfolgt und daß weder ein Landestheil noch ein einzelner Det Anspruch hat, daß ihm durch Actienzuteilung ein möglicher Vortheil geboten werde; 2) daß in Bezug auf die Begriffe von In- und Ausland, bei einer Preussisch-Weimarisch-Sothaischen Eisenbahn, Berlin ebensowenig Ausland ist als z. B. Jena oder Dordruff; 3) daß, wenn sich unter den Zeichnern auch hier Speculanten einfänden, dies nur ganz natürlich erscheint, da jedes Actienunternehmen eine Speculation ist.“

Auch in der hiesigen Zeitung ist eine Warnung gegen den Actienwindel enthalten, welche man als official betrachten darf. Nachdem nämlich erwähnt worden, daß vorerst eine Concession zum Baue der Eisenbahn noch nicht ertheilt und es daher ein sehr gewagtes Beginnen sei, wenn schon jetzt solche Actienzeichnungen und die angeblich daraus erlangten Rechte mit oder ohne Aufgab den ursprünglichen Zeichnern abgekauft werden, so wird ernstlich davor gewarnt. (D. A. 3.)

Württembergische Eisenbahnen.

Stuttgart, 15. März. Der König ist kaum genesen, und schon hat er, noch auf dem Krankenbette liegend, die Eisenbahnangelegenheit, die unser Publikum seit Wochen in Spannung erhielt, entschieden. Vorgestern konnte der Minister des Innern zum ersten Male wieder seine gewöhnlichen wöchentlichen Vorträge erstatten. Drei Projecte lagen vor: das erste, welches schon vor einiger Zeit von dem Oberbaurath von Bühler ausgearbeitet und von dem zur Prüfung desselben berufenen Oesterreichischen Ingenieur Regrelli im Wesentlichen gebilligt worden war, hatte Cannstadt (1 Stunde von Stuttgart am Neckar und außerhalb des Bergkessels liegend, welcher Stuttgart umschließt) zum Mittelpunkt. Die Verbindung zwischen Stuttgart und Cannstadt sollte eine Zweigbahn bilden, und im Wesentlichen dem Thalwege des Nesenbaches folgen, doch stets rechts von der jetzigen Straße, eine gerade ebene Linie bis zur Halle in Cannstadt, wohin der Hauptbahnhof projectirt war. Von da aus verzweigte sich, nach dem Bühler'schen Plane, erst die große Eisenbahnlinie rechts ab — stets auf dem linken Ufer des Neckars und längs der jetzigen Hauptchauffee sich haltend — nach Ehlingen, und links, Neckar abwärts und dem Neckarthale folgend, deshalb in großen Bogen, durch das Gebirg bedingt, nach Ludwigsburg. Allein dieser Plan ist schon seit mehr als sechs Monaten definitiv verworfen, vorzüglich weil man den Centralbahnhof nach Stuttgart ziehen wollte, dann aber auch, weil der Weg nach Ludwigsburg zwei Stunden weiter gewesen wäre, als auf der Landstraße, und bei einem Theile des Weges kostbare Bauten vorzunehmen gewesen wären — Letzteres freilich ein Vorwurf, der die neuen Projecte fast noch mehr trifft, als den alten Plan, der z. B. nicht Eine Brücke über den Neckar erheischte. Es sollen auch sonstige Gründe zur definitiven Verwerfung dieses Planes mitgewirkt haben, welche nicht hierher gehören. Es lagen dann noch zwei Pläne

*) Wir verweisen auf den ausführlichen Bericht in voriger Nummer.

von einer von dem Englischen Ingenieur Vignoles und ein sich diesem annähernder des Oberbauraths Egel. Beide beabsichtigen den Centralbahnhof nach Stuttgart zu verlegen, d. h. die nordwestliche und die südöstliche Linie in Stuttgart, nicht in Cannstadt, zusammenstoßen zu lassen. Beide wählten dazu die westlichere Seite der Stadt, nur daß Vignoles seinen Bahnhof noch etwas nördlicher und außerhalb der Stadt (auf den sogenannten Seewiesen), Egel etwas westlicher, in die Stadt selbst, verlegen wollte. Für das Erstere sprach die größere Wohlfeilheit des Bodens und der größere verfügbare Raum, für Letzteres die Bequemlichkeit des Publikums (welche auch auf die Rentabilität einwirkt) und die Vermeidung der vielen und zum Theil bedenklichen Krümmen, welche der Vignoles'sche Plan gleich vom Bahnhofe aus projectirte, um die beiden Quadrate der Stadt zu umgehen, die Egel eben mitten durchbricht. Dann war aber der Egel'sche Plan, insofern es sich von der Verbindung mit Cannstadt handelt (die lebhafteste im ganzen Lande, besonders im Sommer und zur Badezeit), offenbar weit zweckmäßiger, als er nicht bei dem Flecken Berg münden, den Neckar überschreiten und dann weit über Cannstadt hinaus zu einem Stationshaufe führen will, sondern mit einem Tunnel unter dem Rosensteine (auf welchem das K. Landhaus gleichen Namens steht) wegführt und den Neckar dicht bei Cannstadt, ebenfalls auf der rechten Neckarseite, überschreitet. Von Cannstadt aus bleiben Vignoles und Egel auf der rechten Neckarseite, nach Ehlingen aufwärts gehend, während die andere Bahnlinie von Stuttgart nach Ludwigsburg, um weiter östlicher Stadt, den Bergkessel mit einem mächtigen Tunnel durchschneidet und dann, sich links der jetzigen Straße haltend, auf der Erde Ludwigsburg erreicht. Der Egel'sche Plan, den die Eisenbahncommission, wie man sagt, mit Stimmeneinhelligkeit, zu dem ihrigen gemacht hat, hat nunmehr die höchste Genehmigung erhalten, und alsbald wird zur Expropriation und zur wirklichen Arbeit geschritten werden. In der Stadt sind nur drei Häuser dafür zu kaufen, dagegen viele und kostbare Gärten zu durchschneiden. Die öffentliche Meinung hat das angenommene Project entschieden für sich. Alles läßt erwarten, daß in diesem Sommer noch viel Arbeit an der Eisenbahn gefördert werden wird, denn im Mai kommen die Schienen, im September die Locomotiven schon an.

Bamberg-Aischaffenburg.

München, 16. März. Die Leitung der Vorarbeiten für die Eisenbahn von Bamberg nach Aischaffenburg ist vorläufig der K. Eisenbahn-Baucommission in Nürnberg übertragen; es werden sechs oder sieben Baufunctionen gebildet und die Vermessungen unverweilt begonnen werden. Der technische Vorstand dieser Commission, Regierungsrath Pauli, ist von seiner Reise nach Irland und England zurückgekommen, und mit Ausarbeitung seines Berichtes über die Eisenbahnen daselbst, besonders die atmosphärischen, beschäftigt. Bei letzteren sollen die Anlagelosten die der gewöhnlichen Bahnen um das Vierfache übersteigen, die Probleme der hermetischen Schließung der Röhren gegen den Eindrang der äußeren Luft und der Beseitigung des Einflusses der klimatischen Verhältnisse noch nicht gelöst sein. (Fränk. Merk.)

Aachen-Maastricht.

Aachen, 16. März. Am 8. d. hat das hiesige Comité für den Bau der Aachen-Maastrichter Eisenbahn die Vertheilung der Actien unter die zahlreicheren Einzelnern vorgenommen, in Folge dessen die Actien bereits mit namhaften Agio bezahlt werden. Die Zeichnungen mußten bedeutend reducirt werden, und Viele, welche zu spät eingelaufen waren, ganz unberücksichtigt bleiben. Die Deputirten des Maastrichter Comité's, welche nach dem Haag gereist sind, um bei der Niederländischen Regierung die Concession zum Bau dieser Eisenbahn zu erwirken, sind von dem Könige der Niederlande auf das Gütlichste empfangen worden, und es waltet kein Zweifel ob, daß diese Angelegenheit in einigen Tagen die erwünschte Erledigung finden wird. (A. Z.)

FAHRPLAN

für die Fahrten auf der
Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn

in Verbindung mit den Fahrten auf der
Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn
für die Zeit vom 15. März c. bis auf weitere
Bekanntmachung.

Cours von Magdeburg nach Gr. Dscherleben und Halberstadt.

| Abfahrt von | I. Personenzug. | II. Personenzug. | Güterzug mit Personenbeförderung in 3. Wagencl. |
|------------------------|-----------------|------------------|---|
| Magdeburg | 7 1/2 U. Morg. | 3 1/4 U. Nchm. | 12 U. Mitt. |
| Langenweddingen | 7 1/2 " " | 3 1/2 " " | 12 1/4 " " |
| Hadmersleben | 8 " " | 4 " " | 12 3/4 " " |
| Gr. Dscherleben | 9 " " | 5 " " | 2 1/2 " Nchm. |
| Ankunft in Halberstadt | 9 3/4 " " | 5 3/4 " " | 3 1/4 " " |

Zwischen Halberstadt und Gr. Dscherleben und Magdeburg.

| Abfahrt von | 8 Uhr Morg. | 4 Uhr Nchm. | 1 Uhr Mitt. |
|----------------------|-------------|----------------|---------------|
| Halberstadt | 8 " " | 4 " " | 1 " " |
| Gr. Dscherleben | 9 " " | 5 " " | 2 1/4 " Nchm. |
| Hadmersleben | 9 U. 5 M. " | 5 U. 5 M. " | 2 U. 20 M. " |
| Langenweddingen | 9 1/2 U. " | 5 1/2 U. Nchm. | 3 1/2 U. " |
| Ankunft in Magdeburg | 10 " " | 6 " " | 4 1/2 " " |

Erläuterungen.

- 1) Sämmtliche Züge halten bei **Blumenberg** (zwischen Langenweddingen und Hadmersleben) und bei **Nienhagen** (zwischen Gr. Dscherleben und Halberstadt) an, um Passagiere abzusetzen und, soweit Platz vorhanden ist, aufzunehmen.
- 2) Die **Personen-Züge** stehen mit den Fahrten auf der **Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn**, so wie mit denen auf der **Magdeburg-Leipziger Eisenbahn** in directer Verbindung.

Weiterfahrt von **Gr. Dscherleben nach Braunschweig, resp. Harzburg**: 9 Uhr Morgens, 5 Uhr Nachmittags.

Abfahrt von **Magdeburg nach Berlin, resp. Leipzig und Dresden**: 11 Uhr Vormittags.

Ankunft von **Berlin, resp. Dresden und Leipzig, in Magdeburg**: 2 1/2 Uhr Nachmittags.

Magdeburg, den 11. März 1844.
Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Verwaltung.
Defoy.

Berlin-Frankfurter Eisenbahn.

Tägliche Dampfwagenzüge

a. Personenzüge.

| | |
|----------------------|-------------------------------------|
| Abfahrt von Berlin | Morg. 7 Uhr 45 M., Ab. 6 Uhr — M. |
| Frankfurt | 8 " — " 8 " 30 " |
| Ankunft in Frankfurt | Morg. 10 Uhr 30 M., Ab. 9 Uhr 10 M. |
| Berlin | 10 " 45 " " 9 " 40 M. |

Mit den Personen-Zügen werden zwei Classen von Personenwagen I. und II. Classe, Equipagen und Eilfracht, befördert.

b. Güterzüge.

| | |
|----------------------|-------------------------|
| Abfahrt von Berlin | Morgens 11 Uhr 30 Min. |
| Frankfurt | Mittags 12 " — " |
| Ankunft in Frankfurt | Nachmitt. 3 Uhr 15 Min. |
| Berlin | 3 " 45 " |

Mit den Güter-Zügen werden Personen in Personenwagen II. Classe und auf Stehplätzen, so wie Equipagen, Frachtgüter und Vieh befördert.

Die näheren Bestimmungen ergiebt das Betriebs-Reglement, welches auf allen Stationen für 1 Sgr. zu haben ist.

Die Direction der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

[48] Zur Verloofung der in diesem Jahre statutenmäßig zu amortisirenden Anzahl von Prioritäts-Actien unserer Gesellschaft, nämlich:

13 Stück à 500 Thlr. und
91 Stück à 100 Thlr.

haben wir einen Termin auf
Montag den 1. April d. J., Nachmittags 4 Uhr, im Empfangs-Gebäude auf hiesigem Bahnhofe, am Melanischen Platz Nr. 6, anberaumt.

Die Verloofung erfolgt in Gegenwart zweier Notare, und den Vorzeigern von Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Prioritäts-Actien ist der Zutritt gestattet.

Die Auszahlung der einzulösenden Actien, deren Nummern wir bekannt machen werden, wird am 1. Juli c. erfolgen.

Berlin, 15. März 1844.

Das Directorium.

von Cronstein, Vorsitzender.

Wilhelms-Bahn.

[49] Die Herren Actionaire der Wilhelms-Bahn werden hierdurch aufgefordert,

die erste Einzahlung von 15 Procent

in der Zeit vom 9ten bis zum 15ten Mai d. J., von 9 Uhr Morgens bis 1. Uhr Mittags, in unserem Bureau (Schuhbankgasse) an unseren Haupt-Kreditanten Herrn Röther zu leisten.

Zur Bequemlichkeit der in Breslau wohnenden Herren Actionaire kann die Einzahlung des ausgeschriebenen Betrages auch daselbst zu Händen des Hauses Eichhorn und Comp. in der Zeit vom 29. April bis zum 4. Mai d. J., täglich von Morgens 9 Uhr bis Mittags 1 Uhr, erfolgen, jedoch läuft die Verzinsung sämmtlicher, in der Zeit vom 29. April bis zum 15. Mai eingezahlten Beträge erst gleichmäßig vom 15. Mai d. J. ab.

Statutenmäßig geschehen, so lange die ersten vierzig Procent noch nicht eingezogen sind, alle Zahlungen nur für Rechnung der ursprünglichen Actien-Zeichner, es kann mithin ein Geldempfangnahme nur gegen Vorlegung der betreffenden Versicherungsscheine stattfinden.

Diejenigen Herren Actionaire, welche Vorschüsse geleistet haben, sind befugt, dieselben nebst vier Procent Zinsen vom Tage ihrer Einzahlung bis zum 15. Mai d. J. von dem ausgeschriebenen Betrage in Abrechnung zu bringen.

Erfolgt die Einzahlung der fünfzehn Procent nicht innerhalb der oben festgesetzten Zeit, so treffen den sämmtigen Zahler die im Statute für diesen Fall festgesetzten Nachtheile.

Die Herren Actionaire, welche eine vollständige Einzahlung ihrer Zeichnungen zu leisten wünschen, können die Beträge hierfür an beiden angegebenen Zahlungsstellen deponiren, und sollen ihnen, da die Actien zur Zeit noch nicht ausgereicht werden können, Interims-Quittungen zu je 100 Thlr. ertheilt werden.

Katiker, den 10. März 1844.

Das Directorium der Wilhelms-Bahn.

Felix Fürst von Sichnowsky,
Präsident.

Bennecke. Cecola. Doms. Klapper. Kuh.
Schwarz.

Erzgebirgische Eisenbahn.

[50] Durch Beschluß der letzten General-Versammlung unserer Gesellschaft vom 26. Juli 1841 war das unterzeichnete Directorium beauftragt worden, den Vereinszweck unangetastet bei der hohen Staats-Regierung und den Ständen zu verfolgen. Da wir zugleich von der Bervsichtigung entbunden wurden, eine regelmäßige General-Versammlung alljährlich einzuberufen, so würden wir um so mehr uns aufgefordert gefühlt haben, schon früher auf diesem Wege öffentliche Rechenschaft von unserer fortgesetzten Wirksamkeit abzulegen, wenn dieselbe von Resultaten begleitet gewesen wäre, und es gereicht uns heute zur Genugthuung, dies nachholen zu können in einer Zeit, welche zu gegründeter Hoffnung für das endliche Gelingen eines Unternehmens berechtigt, an das neben dem speciellen Interesse der Gesellschafts-Mitglieder das Wohlbedenken von Tausenden unserer Mitbürger geknüpft ist.

Die schwierigen Umstände, welche bei unserem Wiedereintritte in die Verwaltung auf dem Unternehmen lasteten, gaben uns die Ueberzeugung, daß die Lösung unserer Aufgabe in unserer isolirten Stellung, als Vorstand des Actien-Vereins, fast unmöglich erscheine, und ließen uns als unerläßlich erkennen, daß der Vortheil unserer Committenten mit demjenigen der Bevölkerung selbst, welche bei der Eisenbahnverbindung des Erzgebirges theilhaftig ist, zu gemeinsamer Verfolgung unserer Zwecke in Verbindung zu bringen sei. Demgemäß ersuchten wir die Vorstände mehrerer gewerblichen Corporationen im Erzgebirge um Verwendung bei den sächsischen Behörden für Einleitung allgemeiner Maßregeln, und hatten die Freude, zu sehen, daß in Folge dessen eine Deputation von elf der vortheilhaftesten Städte unmittelbar an den Thron des Königs Wünsche und Bitten aussprach, welche die Nothwendigkeit unseres Unternehmens außer Zweifel stellten. Dem wohlwollenden Entgegenkommen, der bereitwilligen Schulpnahme unserer höchsten Staatsbehörden haben wir es zu danken, daß diese Bitte gehört und der nächsten Ständeverammlung die Verbindung des Erzgebirges mit dem sächsischen Eisenbahn-Systeme unter Vetheiligung des Staates zur Annahme vorgelegt wurde. Diese erfolgte bekanntlich in der Weise, daß die Abtheilung unserer Bahn Chemnitz-Niesa nach Sicherstellung der auf Staatsverträgen beruhenden sächsischen Eisenbahnen unter Staatsvetheliligung erbaut werden soll, ohne daß dadurch, nach ausdrücklichem sächsischen Beschlusse, die Ausdehnung des Expropriationsgesetzes auf unsere ganze Bahnlinie von Zwiskau nach Niesa beeinträchtigt wird. Dabei ist die Beschlußnahme über specielle Modalität der Staatsunterstützung fernerer sächsischen Entschlüsse vorbehalten.

Durch neueste Mittheilung des betreffenden hohen Staatsministeriums haben wir nun die erfreuliche Zusage erhalten, daß die erwähnten sächsischen Beschlüsse den Ansichten der hohen Staats-Regierung vollkommen entsprechen, und dieselbe sich daher nunmehr in der Lage befindet, für Ausführung des fraglichen Unternehmens die pecuniäre Unterstützung des Staats in Aussicht zu stellen, über deren Umfang und Modalität zwar die nähere Bestimmung vorbehalten bleiben mußte, die jedoch im Allgemeinen nach den nämlichen Grundsätzen werde geregelt werden, welche bei der sächsisch-bairischen und neulich bei der sächsisch-schlesischen Eisenbahn Anwendung gefunden haben. Zu thunlichster Vorbereitung des Baues sind bereits die unserer Gesellschaft zugehörigen technischen Vorarbeiten und Detail-Anschläge von der Staatsbehörde behufs deren Prüfung und Feststellung eingefordert worden.

In Vertheilung glauben wir, unseren Actien-Inhabern vollständigen Nachweis über den dermaligen Stand ihrer Angelegenheit gegeben zu haben, und werden nicht verfehlen, sobald weitere Veränderungen eintreten, mit öffentlichen Mittheilungen fortzufahren oder — dasern es die vorliegenden Gesellschafts-Beschlüsse erfordern — General-Versammlung einzuberufen.

Chemnitz, den 14. März 1844.

Directorium der Erzgebirgischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Bernhard Eisenstück. Th. Roder. Adolph Weg. C. F. Heymann. Adolph Bürger.

Frequenz auf den Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahnen.

Auf den Herzogl. Braunschw. Eisenbahnen sind im Monate Februar d. J. 24,473 Personen befördert, wofür 7,344 Thlr. 15 Sgr. 10 Pf. und für transp. Güter 4,292 „ 3 „ 1 „ in Summa 11,636 Thlr. 18 Sgr. 11 Pf. angekommen sind.

Braunschweig, den 15. März 1844.

[51] Es erschien so eben und ist durch alle Buchhandlungen zu haben:

Die deutsche Eisenbahnsache
in besonderer Beziehung
auf Kurheffen.

gt. 8°. broschirt (56 Seiten) 1844.
Gassel, J. G. Krieger'sche Buchhandlung.
Preis: 7½ Sgr. oder 27 fr.

Nicht bloß von lokalem, sondern von einem allgemeineren Interesse ist diese Schrift, da sie den Gegenstand aus einem höheren, allgemein nationalen Standpunkte betrachtet. Der Verfasser ist ein ausgezeichneter Publist.

Redaction: Dr. Meyer.

[52] Bei Carl Jügel in Frankfurt a. M. ist so eben erschienen und in allen Buchhandlungen zu haben:

Eisenbahn-Atlas
von
Deutschland, Belgien u. dem Elfaß.

Mit allen Fahrplänen, Tarifen, Betriebs-Verordnungen und sonst dahin gehörigen Nachweisungen, so wie den speciellen Karten der bedeutenderen, bisjezt vollendeten Eisenbahnen.

Ein Handbuch für Reisende
und für Alle, welche sich dieses großartigen Transportmittels bedienen.

Nach officiellen Quellen bearbeitet von
U. Hendschel,
fürstlich Turn- und Taxis'schem Ober-Postamts-Secretair.
17 Bogen Text und 16 Special-Karten in Taschenformat, elegant cartonnirt in Gold gepreßtem Umschlag
Preis 1 Thlr. 25 Sgr.

Bei der stets mehr ins praktische Leben eingreifenden Benutzung der Eisenbahnen und deren rasch fortschreitenden Annäherungen zu einander, ist ein Werk, wie das hier angekündigte, zum wahren Bedürfnis geworden, dem der durch seine große Post- und Reisekarte von Deutschland bereits so vorthellhaft bekannt gewordene Verfasser desselben, auch hier auf eine dem Zweck vollkommen entsprechende Weise abgeholfen hat. — Die aus officiellen Quellen geschöpften Nachweisungen über den Betrieb der sächsischen, bisjezt in Deutschland vorhandenen Eisenbahnen, in Verbindung mit Belgien und dem Elfaß, sind hier auf das Vollständigste und Uebersichtlichste zusammengestellt, so wie auch der Lauf der Bahnen durch specielle Karten erläutert, so daß das Ganze in jeder Beziehung allen Anforderungen genügen wird.

Indem wir dieses mit dem größten Fleiß und der zuverlässigsten Genauigkeit ausgearbeitete Werk allen Reisenden, Bureau- und Comptoirten als ein gegenwärtig im Geschäftsleben schon fast unentbehrlich gewordenes Hülfsmittel empfehlen, verweisen wir zugleich auf den darüber ausgegebenen ausführlichen Prospectus, der, in allen Buchhandlungen vorrätzig, sich über dessen Brauchbarkeit noch näher verbreitet.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

[53] Zur Anlage des ersten Geleises der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahnstrecke zwischen Bunzlau und Liegnitz soll

Die Lieferung von 60,300 eichenen Unterlagschwellen,

in 12 Loose getheilt, im Wege der Submission in Uebersicht gegeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen mit Nachweisung der Ablieferungsorte und Quantitäten, so wie die Submission-formulare, können in den technischen Büreaus der Gesellschaft, hier und in Bunzlau, eingesehen und gegen Erlangung von 10 Silbergroschen Abschriften dieser Stücke in Empfang genommen werden.

Submissionen für die Lieferung eines oder mehrerer Loose müssen mit der Aufschrift „Schwellen-Lieferungs-Offerte“

vor dem 1. Mai e.

vertorfrei bei uns eingereicht werden. Später eingehende Submissionen werden nicht berücksichtigt. Die sich Meldenden bleiben drei Wochen, vom 1. Mai e. gerechnet, an ihre Offerten gebunden.

Berlin, den 16. März 1844.

Die Direction der Nieder-Schlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Course der Eisenbahn-Actien.

| Börsenplätze. | Actien. | Zinsfuss. | Brief. | Geld. | Gem. |
|---|--|-----------|---------|---------|---------|
| Augsburg, 20. März. | Augsburg-München-Eisenb. Div. 1844 | — | 100 | 99 1/2 | |
| | „ „ Obl. | 4 | 102 3/4 | — | |
| | „ „ Prior. Obl. | 4 1/2 | — | — | |
| | Venet.-Mail. Eisenbahn | 4 | — | 110 1/2 | |
| Berlin, 22. März. | Berlin-Potsd. Eisenbahn | 5 | 168 1/2 | — | |
| | „ „ Prior. Obl. | 4 | — | 103 3/4 | |
| | Magdeburg-Leipziger Eisenbahn | — | 193 1/2 | — | |
| | „ „ Prior. Obl. | 4 | — | 103 3/4 | |
| | Berlin-Anhalt. Eisenbahn | — | — | 152 | |
| | „ „ Prior. Obl. | 4 | — | 103 3/4 | |
| | Düsseldorf-Elberf. Eisenbahn | 5 | — | 95 | |
| | „ „ Prior. Obl. | 4 | — | 99 3/8 | |
| | Rheinische Eisenbahn | 5 | 89 1/2 | 88 1/2 | |
| | „ „ Prior. Obl. | 4 | — | 99 1/4 | |
| | „ v. Staate garant. | 3 1/2 | 98 3/4 | 98 1/4 | |
| | Berlin-Frankf. Eisenbahn | 5 | 152 1/2 | 151 | |
| | „ „ Prior. Obl. | 4 | — | 103 7/8 | |
| | Oberschlesische Eisenbahn | 4 | 125 | — | |
| | „ „ Lit. B. v. eingez. | — | 116 | — | |
| | Berlin-Stettin Litt. A & B | — | 131 3/4 | — | |
| | Magdeburg-Halberst. Eisenbahn | 4 | 119 1/2 | — | |
| | Breslau-Schweidnitzer Eisenbahn | 4 | 124 1/4 | — | |
| | Magdeburg-Halberst. Eisenbahn | 4 | — | — | |
| Braunschweig, Frankf. a. M., 20. März. | Taunusbahn | 4 | — | — | 380 1/2 |
| Hamburg, 22. März. | Hamburg-Bergedorf. Eisenbahn | — | 109 | 110 | |
| | Hamburg-Berlin-Actienzeichn. | 4 | 118 | — | |
| | Altona-Kieler Eisenbahn, Spec. Cours pari, pr. Cassa | — | 113 1/2 | 113 | |
| | Glückstadt-Elmsborner Zeichnungen | — | 117 | 116 | |
| Leipzig, 22. März. | Leipzig-Dresd. Eisenbahn | — | 143 1/2 | — | |
| | „ „ Prior. Obl. | 3 1/2 | — | 107 | |
| | Sächsisch-Bairische Eisenbahn | 4 | 107 1/2 | — | |
| | Magdeburg-Leipz. incl. Div. Sch. | — | 196 | — | |
| | Sächsisch-Schles. Eisenbahn | 4 | 115 | — | |
| Wien, 18. März. | Kaiser-Ferdinands-Nordbahn | — | — | — | 148 1/2 |
| | Wien-Gloggnitzer Eisenbahn | 4 | — | — | 111 |
| | Budweis-Linz-Grundner | — | — | — | — |
| | Venet.-Mail. Eisenbahn | 4 | — | — | 109 1/2 |

Druck und Verlag von Gebrüder Meyer.