

wird, gleich viel und die Differenz ist die Assuranceprämie. Auf diese Weise würde die Regierung in Stand gesetzt werden, einen reinen Gewinn zu machen, und gleichsam eine Prämie von 895,000 Pfund zu beziehen, indem sie für die Sicherheit des Capitals und die Auszahlung der Interessen Bürgschaft leistet, und eine solche Prämie würde ihr zu dem Behufe entrichtet werden, den aus niedrigen Fahrpreisen entspringenden Verlust zu decken.

Der merkantilische Leser wird dies alles recht gut verstehen; aber für diejenigen, die mit der Beschaffenheit unseres Geldsystems nicht bekannt sind, kann diese Erläuterung vielleicht nothwendig sein.

Ich denke, es ist erwiesen worden, daß die Analogie zwischen Herrn Hill's Plan einer Postreform und dem meinigen einer Eisenbahnreform eine sehr geringe ist; weder aus den Umständen, die beide Fälle bedingen, noch aus den Principien, worauf sich eine jede gründet, kann in finanzieller Hinsicht irgend ein Schluß darauf gezogen werden, wie die Resultate ausfallen würden, wenn die in Antrag gestellte Veränderung wirklich einträte. Die commercielle Reform, die von Herrn Hill zur Sprache gebracht ist, stiftet dem Staate ohne Zweifel einen gar nicht zu berechnenden Nutzen, sie kann aber nie in ihrem ganzen Umfange ausgeführt werden, ehe die Brieffelleisen durch das ganze Land ganz kostenfrei nach jedem Dorfe und Weiler hinbefördert werden, wenn die Regierung nicht geneigt ist, einen beträchtlichen Theil ihrer von den Posten bezogenen Einkünfte aufzuopfern. *)

Ein anderer großer Vortheil für das Ganze würde die Hülfe sein, die dadurch Tausenden von mittellosen Individuen zu Theil wird, die außer Stande sind, ihre Entfernung noch irgend einem Orte, wohin sie sich zu begeben wünschen, zu bezahlen, und deren Unterstützung ihren Gemeinden zur Last fällt. Wie hoch sich dergleichen Kosten für das ganze Land, d. h. für die Parochial-Bereine belaufen, vermag ich nicht anzugeben, allein es macht dies in den Ausgaben der meisten Gemeinden einen sehr bedeutenden Posten aus; die Entfernung solcher Leute durch die Regierung würde nichts kosten, und die jetzt dafür gezahlte Summe würde zu einer ebenso großen Ersparniß für das Land werden.

Noch eine andere Classe darf auch nicht vergessen werden; nemlich eine, die unglücklicherweise in unserm Lande sowohl, wie in andern, nur zu groß ist, diejenige Classe, die den armen Wandersmann begreift, der nicht einmal den halben Pfennig die Meile für seinen Transport erübrigen kann, um sich anderswo Arbeit und Unterhalt zu suchen, und so dem Mangel zu entgehen, und der doch zu viel Ehrgefühl hat, um Unterstützung von der Armencaße seines Kirchspiels zu verlangen. Auf dem festen Lande giebt es Fußwege neben den Eisenbahnen und ich habe nie von einem Unglücksfalle gehört, der denen

*) Herr Hill sagt in seinem Briefe an mich, er könne mir beweisen, daß sein Plan selbst in finanzieller Hinsicht gelingen würde, wenn er ordentlich ausgeführt würde. In anderen Stücken von viel größerer Wichtigkeit ist Herrn Hill's Plan vollkommen gut eingeschlagen, indessen zweifle ich recht sehr daran, wenn die Felleisen nicht frei befördert werden, ob sein Plan, bloß aus finanziellem Gesichtspunkte betrachtet, von glücklichem Erfolge sein wird; auf alle Fälle, wenn er bei den gegenwärtigen großen Kosten verliert, wie viel mehr, wenn diese abgeschafft werden.

zugestossen wäre, die sich derselben bedienen. Was für ein Unglück könnte sich aber auch ereignen, wenn ein schlechtes eisernes Geländer zwischen der Bahn und dem Fußstege angebracht würde? Und für diejenigen, die zu Fuße reisen müssen, ist ein gewaltiger Unterschied zwischen der ebenen Fläche und geraden Linie einer Eisenbahn und dem mühevollen Reisen über die steilen Anhöhen und weiten Krümmungen unserer Chaussees, die im Winter mit Roth und im Sommer mit Staub bedeckt sind. In Belgien werden die Eisenbahnwege im Sommer von der eleganten Welt sehr viel besucht, und man kann nicht leicht schönere Spaziergänge finden, als die Eisenbahnen in jenem Lande bilden, und auch in dem unstrigen abgeben könnten, wenn sie dazu eingerichtet würden.

Ein anderer der Erwägung höchst würdiger Gegenstand würde die Ersparung, die der Regierung daraus erwüchse, beim Transporte von Truppen, amtlich abgeordneten Staatsdienern, Courieren, Kriegs- und Seebedürfnissen, Silberbarren &c. sein, was von sehr bedeutendem Belange sein dürfte.

(Schluß folgt.)

Neues Eisenbahnsystem.

Paris, 4. Jun. Vorgestern früh begab sich der Minister der öffentlichen Arbeiten, begleitet von seinem Unterstaatssecretair, dem Ingenieur Bineau &c., in die Werkstätten des Marquis von Jouffroy, Erfinder eines neuen Eisenbahnsystems. Der Marquis, ein ausgezeichnete Ingenieur, hat dort, in der Rue de l'Ouest nahe dem Luxembourg, eine kleine Bahn und Locomotive, beide in dem Maßstabe des Fünftheils der wirklichen Größe erbaut, und seit einer Reihe von Monaten jeden Sonntag damit öffentliche Versuche angestellt, denen einmal auch Hr. Teste anwohnte, der gleich den ihn begleitenden Herren so sehr von den Vorzügen dieses Systems überrascht war, daß er jenem auf Verleihung der Concession einer größern Bahnlinie, der nach Bourges zu führenden, Hoffnung machte. Indes trat Herr Teste aus dem Cabinet; Reid, Eifersucht, Eigennus oder Unkenntniß vereinigten sich gegen den Erfinder, die Presse schwieg, und kaum ein oder das andere Blatt, z. B. die *fourieristische* *Democratie pacifique*, die bei der Redaction selbst tüchtige Ingenieure hat, widmete der Sache die gebührende Aufmerksamkeit. Inzwischen hat auch ein Deutscher Ingenieur, der Hofbaurath Sprenger zu Wien, das neue System geprüft, und ich könnte mich auf dessen Zeugniß berufen, wenn ich sage, daß dieses System bestimmt sein dürfte, den größten Theil der Vortheile zu gewähren, die sich wünschen lassen in Bezug auf Sicherheit, Ueberwindung von Steigungen bis zu 40 Millimetres, von Krümmungen bis zu 10 Metres, Bekämpfung der bei den Krümmungen so gefährlich wirkenden Centrifugalkraft, Verhinderung des gewaltsamen Zusammenstoßens der Wagen, Möglichkeit augenblicklicher Lostrennung derselben, wie augenblickliche Stillsetzung der Locomotive, vorzüglich aber in Bezug auf die Möglichkeit, die Geschwindigkeit des Laufes zu vermindern, ohne zugleich die Kraft der Maschine zu vermindern &c.

Dabei giebt das neue System noch den Vortheil, daß jedenfalls die Kosten nicht vermehrt, sondern eher noch verringert werden, und daß die jetzt bestehende Bahneinrichtung sich dem neuen System gemäß leicht umwandeln läßt. Der Marquis von Jouffroy hat jetzt sein System der Regierung und den Kammern vorgelegt, und verlangt ein Stück Boden auf den äußeren Boulevards oder längs und innerhalb der Ringmauer, um da auf eigene Kosten und Gefahr eine größere Bahn von einigen Kilometres Länge, mit der dazu gehörigen Locomotive und fünf Waggons zu bauen, und so die Ausführbarkeit auch im Großen zu beweisen. Er macht sich dabei anheischig, im Fall des Nichtgelingens, Grund und Boden in dem früheren Stande wieder zurückzustellen. Für Erfüllung dieser Bedingungen sind alle Bürgschaften geboten, und die Deputirtenkammer hat vor etwa vier Wochen schon einstimmig beschlossen, sein Gesuch dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Eisenbahncommission zur Berücksichtigung zu überweisen. (A. 3.)

Correspondenzen.

Sächsisch-Schlesische Eisenbahn.

Dresden. Am 10. Juni in den frühen Morgenstunden begannen die Erdarbeiten an der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn mit einigen Feierlichkeiten in Gegenwart der Directoren. Mehrere Hunderte Arbeiter legten gleichzeitig Hand an das Werk auf der Strecke vom Bahnhof an (welcher neben dem der Leipziger Eisenbahn gelegen) bis zu der alten Schanze über dem ehemaligen Exercierplatz links von der Königsbrücker Chaussee. Ein Einschnitt von bedeutender Tiefe und ein zu demselben führender Damm von entsprechender Höhe und ansehnlicher Länge ist bestimmt, die bedeutende Höhe des linken Uferhals, welche dem ersten Anschein nach die Anlage eines Schienenweges unmöglich erscheinen läßt, durch Verteilung der Steigung auf eine lange Strecke durch die Locomotiven erstiegbar zu machen. Die Erdarbeiten auf dieser Strecke sind einem Unternehmer, der bereits mit Glück an den Eisenbahnen auf gleiche Weise speculirt hat, in Accord gegeben worden.

Rheinische Eisenbahn.

Auf der Rheinischen Eisenbahn wurden im Jahr 1843 285,929 Personen befördert (und zwar 28,378 in der ersten, 107,642 in der zweiten, 149,909 in der dritten Wagenklasse), welche zusammen 189,932 Thlr. 15/4 Sgr. bezahlten (à Person 20 Sgr.). Die Nebeneträge der Personentransporte betragen 26,592 Thlr. 27/4 Sgr. (für 94,382 Stück oder 29,392 Str. Reisegepäck, 1071 Equipagen, 43 Pferde, 1696 Hunde und kleines Vieh). Der Gütertransport brachte eine Einnahme von 108,232 Thlr. 24 Sgr. für 1,379,574 Str. Von den letzteren kommen auf den inneren Verkehr 1,026,451 Str. und zwar 6873 Str. Postgüter, 1603 Str. Eilfracht, 390 Str. Geldsendungen, 397,661 Str. Kohlen und Kalksteine, 444,017 Str. rohe Producte, besonders Eisen, Schienen und Holz, 175,907 Str. Handelsgüter, ferner 333,123 Str. auf den Belgischen Verkehr, und zwar 335,971 Str. Import und 17,152 Str. Export. Mit Zurechnung von 1444 Thlr. an extraordinären Einnahmen stellt sich die ganze Einnahme für 1843 auf 326,202 Thlr. 8 Sgr., und da die Betriebsausgaben 162,266 Thlr. 1 Sgr. betragen (wobei jedoch die vom Baufonds übernommenen Reste der Directionsverwaltung im Betrage von circa 15,000 Thlr. nicht gerechnet sind und dagegen die Vorräthe an Coaks und Bekleidungsgegenständen mit 3500 Thlr. in Abzug kommen, so bleibt ein Ueberschuß von 163,936 1/4 Thlr. Die vorhandenen 14 Locomotiven legten 27,205 Meilen zurück und consumirten 63,766 Str. Coaks (1842: 24,122 Meilen und 71,066 Str.), außer