

fen, der Maas und der Rarn. Im Jahre 1842 wurden in das Moseldepartement 182,788 Tonnen Steinkohlen geführt. Drei Viertel davon fallen in Zukunft der Eisenbahn anheim, ein Viertel schlägt andere Richtungen ein. Der Steinkohlenverbrauch in Frankreich schreitet übrigens, wie die Erfahrung seit 1830 bewiesen hat, in einem rasch zunehmenden Verhältnisse vor. Wie wird erst die Eisenbahn diese Steigerung des Verbrauchs darthun, wenn der Transportpreis, wenn es thunlich ist, durch die Eisenbahn auf die Hälfte vermindert werden kann! Jetzt beträgt er 14 Fr. für jede Tonne bis Metz. Die Handelskammer von Metz hat in Zahlen dargelegt, daß der Steinkohletransport der Eisenbahn jährlich 1,000,000 Fr. Einnahme verschaffen würde; außerdem würde der übrige Waarentransport noch 400,000 Fr. Einnahme produciren und die Fortschaffung der Personen 1,000,000 Fr., so daß man die jährliche Totaleinnahme auf 2,400,000 Fr. anschlagen könnte. Das wäre also nach dem Anschläge der Handelskammer zu Metz die Bruttoeinnahme einer Eisenbahn, welche nur 20 Millionen Fr. Anlagecapital kostet; seine Wichtigkeit wird wenigstens durch das Vorstehende schon einigermaßen einleuchten. Hoffentlich wird auch diese Wichtigkeit von der Französischen Regierung anerkannt werden, und nicht das unter so günstigen Umständen wieder aufgelebte Project noch einmal in den Schlaf versinken, dem es bereits so lange heimgesallen war.

Mainz-Ludwigshafen.

Mainz, 8. Jun. An den Tagen des 10., 11. und 12. Juni erfolgt hier die Actienzeichnung für das Project der Mainz-Ludwigshafener Bahn, die uns mit der Verbach-Pariser Bahn in Verbindung setzt. Für diese Mainz-Ludwigshafener Eisenbahn sind hier Aufträge zu Actieneinzeichnungen bis zu 100 Mill. Fl. gegeben, während die Bahn nur 4 Mill. kostet. Es läßt sich denken, daß der Andrang zur Liste ungeheuer sein wird, weil sich jeder in Besiz einer gewissen Summe setzen möchte. Beherzigenswerth ist in Bezug auf diesen Actienwindel ein Circular, was soeben hier ausgegeben wird, denn es ist eine gutgemeinte Warnung für Unerfahrene. Es heißt darin unter Anderm: „Diese Gelegenheit zu einem vermeintlich schnellen und sichern Gewinn auf die einzuziehenden Beträge mittels der Agiotage wird vielfachen Nachrichten zufolge schon seit einigen Tagen von Leuten dazu benutzt, um durch dritte Personen mehr oder weniger bedeutende Summen für sich einzeichnen zu lassen, unter dem schriftlichen Versprechen, den etwaigen Gewinn mit dem Zeichner zu theilen, ihn dagegen für jeden etwaigen Verlust schadlos zu halten. Ungeachtet dieser anscheinenden Sicherheit kann dennoch für Unerfahrene großer Verlust aus solchen Unterschriften entstehen, und es ist daher Pflicht, auf die Gefahr aufmerksam zu machen, welche solche Verbindlichkeiten nach sich ziehen können. In den Bedingungen, welche das Comité vorläufig festgesetzt hat, ist ausdrücklich bestimmt, daß jeder Unterzeichner so lange für den von ihm gezeichneten Betrag verbindlich bleibt, bis die ersten 20 Proc. der gezeichneten Summe baar eingezahlt sind. Sollte nun der Fall eintreten, daß durch ungünstige Umstände die einstigen Actien der projectirten Eisenbahn Verlust statt Gewinn brächten, so wären diejenigen, welche sich verlocken lassen, für Andere große Summen zu zeichnen, in der unheilvollsten Lage, denn der Verlust fällt stets auf den ursprünglichen Zeichner; keineswegs aber, sagt das Circular weiter hinzu, beabsichtigen wir aber das Unternehmen selbst auch nur im mindesten beeinträchtigen zu wollen. Vielmehr sind wir mit Allen, denen das Wohl der Stadt Mainz am Herzen liegt, darin einverstanden, daß der Bau dieser Eisenbahn eine Nothwendigkeit für Mainz, eine weitere Bürgschaft für die Zukunft unsers Handels und unsrer Gewerbe und ein neuer, kräftiger Hebel zur Förderung der gemeinsamen Interessen unserer ganzen Provinz ist. Ja, wir setzen die größten Hoffnungen auf die Verwirklichung dieses Projectes, erwarten aber die segensreichen Folgen dieses neuen Verbindungsmittels mit unsern Nachbarn hauptsächlich von dem Bestehen der Bahn selbst, nicht von dem gefährlichen Spiele der Börsenmänner mit den Actien derselben.“ Es war recht nöthig, daß in solchen kräftigen Worten zu der unverständigen Masse gesprochen wurde, denn schon lange vorher, ehe noch ein Comité gebildet war, begannen die ge-

fährlichen Umtriebe der Börsenmänner, denen es nur um einen augenblicklichen Gewinn zu thun ist, während sie ganz gleichgültig um das Schicksal des Unternehmens selbst und um die spätern Wehen sind, denen sich die Leichtgläubigen für einen Sündenloth preisgeben.

(D. A. 3.)

Zweibrücken-Homburg.

Zweibrücken, 29. Mai. Mit vielem Vertrauen können die Bewohner des pfälzischen Kreises neben der größern Ludwigseisenbahn nun auch der baldigen Erbauung einer kleineren Zweigbahn von Zweibrücken nach Homburg entgegen sehen. Ein am 15. d. aus jener Stadt ergangener Aufruf brachte die Idee dieses Unternehmens zum erstenmale in Anregung. Vom Publicum wurde sie augenblicklich mit Wärme ergriffen, unter thätiger Mitwirkung der königlichen Regierung der Pfalz. Schon am 27. Mai fand unter dem Vorfiz des Hrn. Regierungscommissärs Bettinger und unter Beiziehung des in Deutschland so bekannten Baurathes Hrn. Denis die erste Generalversammlung in Zweibrücken statt. Zur Deckung des Baucapitals, das für diese Bahn bei einer Länge von 11 bis 12,000 Meter und mit Inbegriff der Locomotive und Waggons nur 800,000 fl. beträgt, waren an diesem Tage schon 2,600,000 fl. gezeichnet, so daß die Subscriptionsliste sogleich geschlossen werden mußte. Dieses für die Pfalz so erfreuliche Resultat darf nicht befremden. Die projectirte Zweigbahn bringt einmal Zweibrücken mit der ganzen Pfalz und dem Auslande in directe Eisenbahnverbindung — Zweibrücken, welches, abgesehen von seinen nicht unbedeutenden Fabriken, der Garnison und vielen öffentlichen Anstalten, der Siz der höchsten Civil- und Criminaljustizstellen des Landes ist, und darum wegen des hier existirenden öffentlichen und mündlichen gerichtlichen Verfahrens in ständiger und lebhafter Communication mit der gesammten Bevölkerung der Pfalz steht. Der weitere Zweck jener Bahn besteht sodann hauptsächlich im Kohletransport. Beinahe alle Feuerherde der Stadt und der Umgegend von Zweibrücken sind auf Kohlenconsumtion eingerichtet. Der Bedarf erstreckt sich hier wenigstens eine Million Centner im Jahr; die amtlichen Register der Königl. Regierung weisen sogar ein Quantum von 1,600,000 Ctr. Steinkohlen aus, welches Jahr für Jahr in und durch die Stadt Zweibrücken geführt. Dieses ganze Quantum wird bei den jetzt so hohen Frachtkosten für die Zukunft und zum Wohl der Gesammtbevölkerung nothwendiger Transportgegenstand der beabsichtigten Zweigbahn, und scheint dieser allein schon bei dem geringen Ansaz von 3 Kr. auf den Ctr. Transportkosten eine Brutto-Einnahme von 80,000 fl. Wolte man auch annehmen, daß nach Erbauung der größeren Ludwigsbahn von diesem Quantum einige hunderttausend Centner, welche dormalen durch Zweibrücken in die Gegend unterhalb Landau verführt werden, dann billiger in Neustadt bezogen werden könnten, so erhält Zweibrücken dafür in nächster Zukunft ein mehr als genügendes Acquivalemt. Im Laufe dieses Jahres erlangt die Straße von da nach Bitsch ihre Vollendung; diese ist dann für die Niederrheinischen Eisenhütten, die gewerbliche Gegend von Bischweiler und überhaupt für das ganze Departement des Niederrheins der nächste Weg zu den ihrer Qualität wegen am meisten dort gesuchten St. Ingverter Kohlen. Sie wird um so mehr von jeder Frachtfuhr eingeschlagen werden, als sie weder durch Berge noch durch preussische Chausseegelder dem Fuhrmann diejenigen Beschwerclichkeiten darbietet, welche derselbe bisher auf dem weitem Wege von Bitsch über Saargemünd nach Saarbrücken zu überwinden gehabt hatte. Zweibrücken darf darum mit Sicherheit noch im Laufe dieses Jahres einen weitem Transit von 800,000 Ctr. Steinkohlen im Jahr erwarten, welche inhaltlich der Mauthregister bisher der Straße Saargemünd nach Bitsch sich zugewandt hatten, und nach der Errichtung der Zweigbahn ebenfalls dieser zukommen müssen. Beim Hinblick auf diese Ergebnisse, auf das oben bezeichnete Baucapital auf die geringe Ausdehnung der projectirten Bahn und die hieraus entspringende leichte und wohlfeile Verwaltung mußte dieses Unternehmen sich darum unter den günstigen Vorzeichen darstellen und die allgemeine Theilnahme des Publikums gewinnen. Die K. Regierung des pfälzischen Kreises hat demselben deswegen auch ihre Billigung und Unterstützung gewährt, und mit Zuversicht läßt sich wohl erwarten daß

auch Sr. k. Maj. ihm die nemliche wohlwollende Fürsorge angedeihen lassen wird, unter deren Einwirkung das Nürnberg-Fürther Eisenbahnunternehmen zu so erfolgreichen Resultaten gelangt ist. (A. 3.)

Miscellen.

Unglücksfälle auf d. Englischen Eisenbahnen.

Nach amtlichen Mittheilungen an das Unterhaus fanden in England auf den Eisenbahnen statt: An Unglücksfällen, wobei Jemand ohne eigne Schuld zu Schaden kam, im Jahr 1840 während der letzten fünf Monate 28 mit 22 Todten und 131 Verwundeten; 1841: 29 mit 24 Todten und 72 Verwundeten; 1842: 10 mit 5 Todten und 14 Verwundeten; 1843: 5 mit 3 Todten und 3 Verwundeten. An Unglücksfällen, wobei die Beschädigten selbst die Schuld trugen, 1841: 17 Todte und 20 Verwundete; 1842: 22 Todte und 26 Verwundete; 1843: 41 Unfälle mit 24 Todten und 17 Verwundeten. Im Jahr 1843 waren unter den Getödteten 2 Taubstumme; 13 wurden getödtet oder verwundet, weil sie vorschriftswidrig über die Bahn gingen, und 7 davon waren betrunken; 2 wurden getödtet und 5 verwundet, weil sie während der Fahrt auf oder absteigen wollten; 2 Getödtete waren Eisenbahnarbeiter, von denen 1 betrunken war. Demgemäß hat nur ein einziges eigentliches Unglück stattgehabt, und bei diesem ist nur ein einziger Mensch getödtet worden, obwohl während des Jahres wenigstens 24 Mill. Personen durchschnittlich 13 Miles gefahren sind. In Belgien fuhren 1841: 2,635,874, 1842: 2,716,775 Personen, und es kamen vor während 1840 und 1841 ohne eigne Schuld 1 Todter, 6 Verwundete, durch eigne Schuld 2 Todte, 4 Verwundete, beim Stehen über die Bahn 2 Todte, 1 Verwundeter, als Bahnbeamte 11 Todte, 16 Verwundete, Selbstmörder 3 Todte; zusammen 19 Todte, 27 Verwundete; während des Jahres 1842 ohne eigne Schuld 2 Verwundete, durch eigne Schuld 1 Verwundeter, beim Stehen über die Bahn 2 Todte, als Bahnbeamte 4 Todte, 4 Verwundete, zusammen 7 Todte, 7 Verwundete.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

[93] Die Erhebung der am 1. Juli e. fälligen Zinsen auf unsere Actien erfolgt mit 4 Thlr. für die Voll-Actie und 2 Thlr. für die Halb-Actie gegen Abgabe des Zins- und Dividendenscheins Nr. 2 vom ersten Juli e. ab hier bei unserer Hauptcasse, und in den Tagen

vom 1. bis incl. 3. Juli e. in Berlin

auf unserm Bahnhofs daselbst, Vormittags von 9 bis 12 Uhr.

Stettin, den 8. Juni 1844.

Das Directorium.

Witte. Kutscher. Ebeling.

Berlin-Potsdamer Eisenbahn.

[94] Die Zinszahlung für die Prioritäts-Actien der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft für das 1te halbe Jahr 1844 wird vom 1. bis incl. den 15. Juli d. J., Vormittags von 9 bis 12 Uhr, mit Ausschluß der Sonn- und Feiertage, im Cassen-Local auf dem hiesigen Bahnhofs statt haben. Ein jeder Besitzer von Coupons hat eine Specification derselben, nach den laufenden Nummern geordnet, mit seiner Namens-Unterschrift und seiner Wohnungs-Anzeige versehen, einzureichen und gegen Abgabe der Coupons die Zahlung durch unseren Rentanten Herrn Plahn sofort zu gewärtigen. In dem oben angegebenen Zeitraume werden auch die bis jetzt noch nicht erhobenen Zins-Coupons der Stammactien und Dividendenscheine aus früheren Jahren zur Auszahlung kommen.

Ein nach Nummern geordnetes Verzeichniß ist ebenfalls dabei erforderlich.

Berlin, den 10. Juni 1844.

Die Direction.