

Von dieser Zeitschrift erscheint wöchentlich eine Nummer in Superal-Quart, welcher zu öfterm 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 ausständig honorirt und unter Adresse der Redaction oder, wenn Leipzig näher gelegen, durch Vermittelung des Herrn Buchhändler Wihl. Engelmann da selbst erbeten.

Eisenbahn-Beitung.

N^o 24.

Draunschweig, 16. Juni.

1844.

Die Reform des Englischen Eisenbahnwesens.

Kontinuation.

VIII. Da wir den Werth des Eisenbahn-Eigenthums im Königreiche für unseren gegenwärtigen Endzweck genau genug ausgemittelt haben, wollen wir die verschiedenen Verfahrensweisen, wie man sich gegen die Compagnieen zu benehmen haben würde, in Betracht ziehen.

1) Man kann einen bestimmten, allgemein gültigen Tarif, z. B. ein Sechstel der gegenwärtigen, durchschnittlich anzunehmenden Kosten festsetzen, und die Eigner nach einer bestimmten Reihe von Jahren entschädigen, wenn sich der Verlust, den sie erlitten hätten, genau würde tariren lassen.

2) Man kann sich mit den Compagnieen über eine bestimmte Summe, entweder ein für allemal, oder jährlich zahlbar, vereinigen, so daß die in Vorschlag gebrachte Abänderung auf ihre eigene Gefahr ins Werk gerichtet wird.

3) Man kann das Ganze des Eisenbahn-Eigenthums im Königreiche ankaufen, indem man alle Schulden, Obligationen und Hypotheken, die darauf haften, bezahlt, und den Actionairs den vollen Marktpreis für ihre Actien entrichtet.

Die sehr erhebliche und in der That gar nicht zu beseitigende Einwendung gegen den ersten Plan würde darin bestehen, daß das Publikum eventuell nicht bloß den wirklichen, sich ergebenden Verlust an und für sich, sondern auch den ganzen Betrag, bis zu welchem ihn die Compagnieen für gut finden würden, durch einen übertriebenen Kostenanschlag und durch eine nachlässige Verwaltung, welche sie sich erlauben könnten, zu vergrößern, zu bezahlen haben würde. Dieser Plan würde daher nicht auszuführen sein.

Der zweite Vorschlag würde weit eher befolgt werden können; allein dagegen erhebt sich eine doppelte Schwierigkeit. Die erste liegt darin, daß die Besitzer von Eisenbahn-Eigenthum gewiß eine große Summe, vielleicht nicht weniger als fünfzehn bis zwanzig Millionen Pfund für eine so tiefe Herab-

setzung ihrer Preise, z. B. fünf Sechstel, verlangen würden; und zweitens wäre mit eben so großer Gewißheit zu erwarten, daß sich die Regierung nie, auch nur auf einen Augenblick, darauf einlassen würde, einen solchen Vorschlag in Ueberlegung zu nehmen; und doch, wenn die Wohlthaten, welche der Nation aus einem vergleichungsweise freien Transportmittel durch das ganze Königreich erwachsen würden, auf keine andere Weise erreicht werden könnten, würde es wohlfeil genug erkaufte werden. Es ist indessen fruchtlos, die Sache von einem solchen Standpunkte aus weiter zu erörtern; die Schuld des Landes, das ohnehin unter einer Last von Steuern erliegt, noch um zwanzig Millionen zu vermehren, wäre Thorheit, in Vorschlag zu bringen; eine solche Idee würde für zu abenteuerlich gehalten werden, um nur in Erwägung gezogen werden zu können.

Es bleibt daher nur der dritte und letzte Vorschlag übrig, nemlich das ganze Eisenbahn-Eigenthum zu ankaufen, so daß man alle Schulden und Hypotheken abbezahlt, und die Actien für den currenten Marktpreis des Tages ankauft. Wenn ich diesen Plan für ebenso hoffnungslos, wie die vorhergehenden, gehalten hätte, so würde dem Leser die Mühe erspart worden sein, auf alle weitem Bemerkungen von mir über diesen Gegenstand seine Aufmerksamkeit zu verwenden, und ich würde mich gern dem Verfasser des Aufsatzes im Edinburgh Review in Hinsicht seines Endresultates angeschlossen haben, nemlich, daß dem Uebel nicht abzuhelfen wäre, und hätte es „von Herzen bedauert, daß eine Sache von so ganz besonderer Wichtigkeit für das Gemeinwesen nicht von Anfang an zu einer Nationalangelegenheit gemacht worden ist.“

Würde nun dieser Plan ausführbar, würde er nützlich, würde er endlich gerecht sein, das sind die Fragen, die wir jetzt in Erwägung zu ziehen haben.

In Beziehung auf die Ausführbarkeit desselben kann schwerlich irgend eine Meinungsverschiedenheit stattfinden. Wenn es von der Regierung für rathsam gehalten würde, daß der Staat alles Eisenbahn-Eigenthum im Königreiche besäße, so würde es keine Schwierigkeit machen, das zur Bezahlung nöthige Geld zu denselben Interessen zu erhalten,

die den andern Staatsgläubigern gezahlt werden. Ein solcher Ankauf würde den Credit des Landes nicht beeinträchtigen können, da diese Anleihe nicht so, wie andere Anleihen, die gar nichts einbringen, der Regierung eben so viel abwerfen würde, als jetzt der Fall ist, nur das abgerechnet, was in Folge der in Vorschlag gebrachten Veränderung ausfallen würde.

Ueber diesen Punkt ist es völlig unnöthig, sich weitläufiger zu verbreiten.

Die Hauptsache, die hier erwogen werden muß, ist der Nutzen für die Regierung, wenn sie sich auf die von mir in Vorschlag gebrachte Weise ins Mittel legt.

Im Laufe der von mir gemachten Bemerkungen werden hoffentlich die folgenden Sätze bereits ihre Rechtfertigung gefunden haben. Einige von ihnen leuchten so ganz von selbst ein, daß es bloße Wortverschwendung sein würde, wenn ich mehr thun, als sie hier geradezu aufstellen wollte.

1) Die Einführung von Eisenbahnen hat in der Transportweise unsres Landes eine große und wohlthätige Veränderung hervorgebracht; um mit einem ausgezeichneten Schriftsteller im Quarterly Review zu reden, „sind sie ein Brunnquell intellectueller, moralischer und politischer Vortheile, die sich gar nicht ermessen und abschätzen lassen, — und bringen eine Umwälzung in dem inländischen Handelsverkehr und allen Zuflüssen des Nationalwohlstandes hervor, die Niemand, der einiges Nachdenkens fähig ist, ohne Staunen beobachten kann.“

2) Die Vortheile, die besonders ein großes, Handel treibendes Land aus einer freien und ungehemmten Communication durch seine ganze Länge und Breite zieht, lassen sich fast gar nicht berechnen, und in dem Verhältnisse, wie die Erleichterungen eines solchen Verkehrs zwischen den verschiedenen Theilen desselben durch Herabsetzung der Preise befördert werden, wird auch Handel und Wandel belebt, und nicht allein ein einzelner Theil des Publikums von einer drückenden Last befreit, sondern es wird auch der großen Masse der Societät dadurch möglich gemacht, diese Vortheile zu genießen, deren sie sonst gänzlich beraubt sein würden!

3) Die von den Eisenbahn-Compagnieen in unserm Lande angelegten Preise sind mit wenigen Ausnahmen so hoch, daß es dem Lande dadurch unmöglich gemacht wird, den Nutzen von diesen Anlagen zu ziehen, dessen es sonst genießen würde.

4) Die schweren Kosten, die man für Personen- und Waarentransport anrechnet, entstehen nicht aus dem nothwendigen Aufwande, den die Fortschaffung an und für sich erfordert, da zehnmal so viel Menschen und zehnmal so schweres Gut in manchen Fällen mit kaum irgend vermehrten Ausgaben fortgeschafft werden könnten, und in anderen Fällen die Vermehrung vergleichungsweise höchst unbedeutend sein würde; auch sind die Preisansätze keineswegs mit Hinsicht auf die Kosten der Eisenbahn, sondern bloß nach dem Principe von den Eigern gemacht, sich so gut als möglich bezahlen zu lassen, oder den höchsten Geldbetrag daraus zu ziehen; und daher finden wir Eisenbahnen, deren Preise mehr als zehnmal so hoch sind, als die mancher andern.

5) Es ist eine nur wenige Ausnahmen zulassende Thatsache, daß vergleichungsweise hohe Fahrpreise einträglicher gefunden werden, als niedrige, und in den letztern Jahren sind die bei den vornehmsten Compagnieen erhöht worden, wobei man selbst die Absicht hat, sie noch höher zu stellen; und muß man daher alle Hoffnung aufgeben, daß die Eisenbahn-Compagnieen in Gesammtheit sie jemals heruntersetzen werden.

6) Es würde ein großer Gewinn für das allgemeine Beste sein, wenn Passagiere und Waaren zu einem Sechstel der gegenwärtigen durchschnittlichen Preise transportirt werden könnten.

7) Es erscheint als Pflicht der Regierung, und, wie wir alle Ursache haben, zu vermuthen, als eine ihr selbst willkommenen Pflicht, eine solche wünschenswerthe Veränderung hervorzubringen, wenn sie mit Gerechtigkeit gegen alle Parteien bewirkt werden könnte, und ohne durch anderweitige Abgabevermehrung die Lasten des Landes zu erhöhen.

Die Wahrheit vorstehender Sätze wird, denke ich, zugegeben werden; indessen will ich zur Bestätigung dessen, was ich bereits in Beziehung auf die Transportkosten gesagt habe, das Zeugniß der Directoren der Eisenbahn-Compagnieen von Glasgow und Greenock anführen, die es vortheilhafter gefunden haben, zu sehr niedrigen Preisen zu fahren, nemlich ihre Fahrpreise 66 Proc. heruntersetzen, oder, was auf eins herauskommt, eine andere Classe zu dem sehr niedrigen Preise von 1 Pfennig auf die Meile zu befördern. In ihrem Berichte von dem mit dem 30. Juni 1842 geschlossenen Halbjahre sagen sie: „Es hat sich gefunden, daß die Zunahme an Betriebsaufwand für eine vermehrte Passagierzahl fast gar nicht in Anschlag zu bringen ist, und daß bei der gegenwärtigen Anzahl von Zügen 50 Proc. Passagiere mehr mit einer ganz unbedeutenden Erhöhung der Auslage transportirt werden könnten. Die Aufkünfte von den Fahrpreisen dritter Classe haben sich so ansehnlich erwiesen, daß die Directoren dadurch in Stand gesetzt worden sind, den Actionairs zu erklären, daß, wenn die Ermäßigung des Ansages vor dem Anfange des laufenden Jahres eingetreten wäre, das Ergebnis des Jahresverkehrs ein ganz anderes gewesen sein würde, als sie ihnen jetzt vorlegen könnten.“

In der Woche bis zum 21. Mai betrug die Pas-

Passagierzahl	12,133
die nächste Woche nach Herabsetzung der Preise	17,332
die nächstfolgende	19,621

und so nahm es immer zu, bis wir in einer Woche, im Sommer, die Zahl der Beförderten zu 33,887 anwachsen sahen; und bei einer sehr geringen Ausgabevermehrung, sagen die Directoren, könnten wöchentlich 50,000 transportirt werden. Die Anzahl der auf der ganzen Linie mitgenommenen Passagiere in dem halben Jahre war 123,349, und da der allgemeine Betriebsaufwand nicht erhöht worden ist, ist der Netto-Ertrag bis zu 10 Proc. durch die Annahme des 6 Pence Preises gestiegen, obgleich beinahe ein Viertel der Passagiere erster und zweiter Classe nachher Wagen der dritten Classe genommen haben.*)

Die Dublin und Ringstown Eisenbahn ist ein noch auffallenderes Beispiel von dem sehr niedrigen Fahrpreissysteme, womit man seit zwei Jahren begonnen hat; im letzten Jahre beförderte die Compagnie ohne irgend eine Erhöhung ihrer Ausgaben 478,117 Passagiere mehr, als sie 1840 gethan hatte, und die 100 Pfd. Actien, welche damals zu 18 Proc. Discout standen, stehen jetzt zu 16 Proc. Prämie.

„Das Bestehen eines Preisansages von einem halben Pfennig auf die Meile,“ sagte eine der Eisenbahnzeitungen, indem sie die letzte halbjährige Zusammenkunft der Eigner erwähnt, „für gewisse Classen von Passagieren, wird ohne Zweifel manchen von den Vertheidigern der hohen Preise dieserseits das Canals stützigen machen; allein der Erfolg, welcher die Operationen der Compagnie von Ringstown begleitet hat, zeigt, daß der Ansatz nicht zu gering ist. Wir würden uns freuen, wenn wir die Englischen Compagnieen von einem ähnlichen Geiste beseelt sähen; — indessen versteht es sich von selbst, daß wir damit keineswegs auf irgend einer unserer Bahnlilien gerade die Einführung dieses bestimmten Ansages anrathen wollen.“

Es muß hierbei bemerkt werden, daß Herapath's Eisenbahnjournal, und andere mit den Eisenbahnen beschäftigte Blätter, eifrige Vertheidiger der Maßregel sind, auf den meisten Linien einen viel niedrigeren Fahrpreis anzunehmen, als Mittel die gegenwärtigen Dividenden zu erhöhen; ohne daß derselbe jedoch die Reductionen gros erreichte, die von mir vorgeschlagen worden ist.

Wir haben schon gesehen, daß in einigen Fällen sehr niedrige Fahrpreise besser rentiren, als selbst die gemäßigten. Diese machen sicher eine Ausnahme von der allgemeinen Regel; aber, wenn der Versuch häufiger gemacht würde, so könnte die Zahl der Ausnahmen leicht so groß werden, daß sie ganz nahe an ein völliges Wegfallen der Regel gränzte. Das Resultat auf der Blackwall-Bahn haben wir bereits gesehen; die Greenwich Compagnie verliert darüber, daß sie die Fahrpreise 30 Proc. erhöht hat, von ihrer wöchentlichen Einnahme ungefähr 20 Proc.; nicht, als ob ihre Preise selbst jetzt bei diesem Ansage hoch genannt werden könnten; sie gehören vielmehr zu der billigen Classe.**)

*) Halbjähriger Bericht, Januar 1843. Vor Kurzem sind die Preise um 100 Proc. erhöht worden, durch welche Abänderung die Compagnie ein halb Procent zu gewinnen denkt.

**) Diese Compagnie hat vor Kurzem ihre verschiedenen

Es würde verkehrt sein, wenn man nur einigermaßen eine Abschätzung des Gewinns und Verlustes, der auf jeder Eisenbahn aus einer Heruntersetzung ihres durchschnittlichen Preistarifs um 83 Proc. erfolgen würde, versuchen wollte.*)

Die Blackwall Compagnie gewinnt, wie wir gesehen haben, ungefähr 100 Pfd. wöchentlich durch eine Heruntersetzung von 30 Proc.; eine weitere Heruntersetzung von 30 Proc. könnte mit Sicherheit eintreten, ohne irgend einen Verlust besorgen zu müssen.

Die Dublin und Ringstown Compagnie hat durch Annahme des halben Pfennig-Principis, welches ungefähr eine Reduction von 80 Procent ausmacht, ihre Dividenden von 4 bis auf 5 Proc. gesteigert.

Die von Glasgow und Greenock hat durch Verminderung ihrer Fahrpreise um 66 Proc. ihre Umstände bedeutend verbessert.

Auf vielen Eisenbahnen würde das Resultat ohne Zweifel dasselbe sein; die von Liverpool und Manchester z. B. hat nur zwei Classen, die höchste zu 6 Sch. 6 Pce., und die niedrigste zu 4 Sch. 6 Pce. Ich glaube schwerlich, daß der geringste Verlust zu befürchten wäre, wenn die Preise auf 2 Sch. 6 Pce. und 1 Sch. 6 Pce. gesetzt würden, und noch ein Zug dritter Classe, zu 1 Sch. hinzu käme.

Eine Reduction von 83 Proc. auf der London-Birminghamer Eisenbahn würde dagegen wahrscheinlich ihre Einnahme um 150,000 Pfd. des Jahres vermindern. Die Einnahmen auf den meisten Hauptbahnen könnten vielleicht in verhältnißmäßigem Grade leiden.

Die gesammte Verminderung der Einnahme möchte sich zu anderthalb Millionen Pfd. anschlagen lassen. Dieses würde, glaube ich, den wirklichen Verlauf der Summe bei Weitem übersteigen; allein bei Berechnungen dieser Art, wenn man es Berechnungen nennen darf, kann die Gränze nicht leicht zu weit gesteckt werden.

In den beiden Ausgaben dieser Abhandlung, die ins Publikum gekommen sind, habe ich die Rechnung für die Regierung aufgestellt, ohne auf die siebenzehn Eisenbahnen Rücksicht zu nehmen, die in der vierten Classe begriffen sind; diese sind nämlich die von Ardrossan und Johnston, von Ballochey, Bishop Auckland, Bodmin und Wadebridge, Bolton und Preston, Clarence, Dunfermline und Charlestown, Edinburgh und Newhafen, Lanally, Monkland und Kirkintilloch, Paisley und Renfrew, St. Helen's und Runcorn Gap, Whitby und Pickering, und noch ein Paar andere, die im Anhang bemerkt worden sind. Es ist nicht möglich, den Werth dieser verschiedenen Eisenbahnen genau zu berechnen; indessen reicht es für alle praktischen Zwecke hin, wenn wir den Werth des sämmtlichen Eisenbahn-Eigenthums im Königreiche zu 75 Millionen Pfd. anschlagen.

Die Generaleinnahme vom Fahrbetriebe für das Jahr, das wir im Begriffe stehen anzufangen, kann nicht geringer als auf 6 Millionen tarirt werden; für gegenwärtiges Jahr wird sie schwerlich so viel

Classenpreise von 30 bis auf 50 Proc. reducirt; man hat etwas durch diese Veränderung gewonnen, aber nicht viel.

*) Die Laren der Compagnieen sind so verschieden, daß es schwerlich richtig sein würde, sich des Ausdruckes durchschnittlich zu bedienen; er ist nur in Ermangelung eines bessern gebraucht worden.

betragen; man muß dabei aber bedenken, daß die Eisenbahn-Zeitungen nur den Ertrag der einen Hälfte der Eisenbahnen angeben; die andern werden selten angeführt; indessen ist der Verkehr auf denselben vergleichungsweise gering. Angenommen also, das Eisenbahn-Eigenthum kostete 75,000,000 Pfund, was in dreiprocentigen Consols zu 106,79,500,000 Capital ausmachen würde; die Ausgaben verhielten sich ferner ebenso zur Einnahme,

wie jetzt, nach einem Durchschnitte durch das ganze Königreich, also etwa wie 40 Proc., dieser Ausfall der Einnahme aber beliefe sich, mit dem gegenwärtigen Systeme verglichen, auf anderthalb Millionen, und die Extra-Ausgabe wäre zu einer Viertelmillion anzuschlagen; — so wollen wir einmal, noch ein Paar andere Punkte mit eingeschlossen, zusehen, wie sich die Rechnung stellen würde.

Obliegenheiten verantwortlich; oder vielleicht, was noch besser sein würde, da das Handelstribunal vor Kurzem gestiftet worden ist, der Präsident im Hause der Pairs, und der Vice-Präsident im Hause der Gemeinen. *)

Ich würde vier Classen von Passagieren vorschlagen: —

Die erste Classe, für jede zwei Meilen, 1 Penny, die zweite Classe, für jede drei Meilen, 1 Penny, die mit demselben Zuge, zu 25 Meilen die Stunde, Aufenthalt mit eingeschlossen, fahren müssen.

Die dritte Classe, für jede sechs Meilen, 1 Penny, die vierte Classe, für jede acht Meilen 1 Penny, welche mit demselben Zuge, 15 Meilen die Stunde, Aufenthalt eingeschlossen, befördert, und zweimal des Tages, in den für die ärmeren Classen bequemsten Stunden, abgehen müßten. Ich will damit keineswegs andeuten, daß das Reisen mit dem letztern Zuge darum langsamer sein müßte, um die Leute abzuhalten, damit zu fahren; sondern einzig und allein deswegen, weil die Unkosten für die Wagen beim schnellen Fahren, und die Abnutzung durch die Reibung in einem Falle doppelt so groß ist, wie in dem andern; aus diesem Grunde müßte die dritte Classe (die bedeckten Wagen) mit der zweiten Classe gleich stehen, indem der Unterschied des Preises für die vermehrte Geschwindigkeit zu rechnen wäre. So wird z. B. eine Locomotive, wie man aus folgender, aus Herrn Nicolas Wood's Werke über Eisenbahnen entlehnten Tabelle sehen wird, die eine Last von 125 Tonnen zu 15 Meilen die Stunde mitnimmt, nur 25 Tonnen mitnehmen, wenn die Geschwindigkeit verdoppelt wird. Die folgende Tabelle zeigt das genaue Verhältniß.

Tab. IX.

Regierungs-Nachweis über Gewinn und Verlust.

Auf Dividenden v. Pfd. 79, 500,000	Pfd. St.	Bruttoeinnahme	Pfd. St.
Stoß, zu 3 Proc.	2,385,000	Durch Vermehrung d. Post-Einkünfte, und durch die erleichterte Beförderung der Mail	4,500,000
Ausgaben, 40 Proc. v. der Einnahme	1,800,000		150,000
Extra-Ausgaben	350,000		4,650,000
Gegenwärtige Zahlung an die Post	100,000		
Balance	15,000	Balance	15,000
	4,650,000		

Vorstehende Berechnung würde, wenn das Project ausgeführt würde, vermuthlich ebenso richtig gefunden werden, wie es bei den meisten Berechnungen ähnlicher Art der Fall zu sein pflegt; und in gehöriger Uebereinstimmung mit den für solche Fälle vorgeschriebenen Regeln, lasse ich mir eine runde Bilanz von 15,000 Pfd.; so braucht man keine überschüssigen Hunderte in Rechnung zu bringen. Nur in zwei Fällen sind außerordentlich niedrige Fahrpreise in unserm Lande angeführt worden, welche wir bereits angeführt haben; in einem Falle ein Pfennig, und im andern eine Passagier-classe zu einem halben Pfennig die Meile! und beide Compagnien haben bei diesem Ansätze gewonnen. Nach einer Schätzung, und angenommen, daß die Compagnien selbst die Veränderung gemacht, und durch Beförderung einer dreifachen Anzahl von Passagieren und einer eben so großen Menge von Gütern, keinen Pfennig Extra-Kosten gehabt haben, würde der reine Gewinn, den sie jetzt ziehen, von 2,846,450 Pfd., nur 2,051,000 betragen, oder mit andern Worten, die gegenwärtigen Interessen von 4 Pfd. 19 Sch. 6 Pce. bis auf 3 Pfd. 2 Sch. 1 Pce. und den Werth des Eisenbahn-Eigenthums von 63,888,000 auf 39,980,000 Pfd., oder, was jetzt 100 Pfd. werth ist, auf 61 Pfd. reduciren. *)

eine mannichfaltigen und in einander verwickelten gesetzlichen Bestimmungen und Nebenbestimmungen, Verordnungen, Regeln und Einrichtungen, sammt den Untersuchungsausschüssen, und ihren gewichtigen Berichten aufheben, müssen wir erst fest setzen, was und wer an ihre Stelle treten soll. Nach welchem Systeme sollen die Eisenbahnen verwaltet werden? Ich glaube, das beste System würde das sein, welches dem unserer eignen Postdirection am Nächsten kommt. Eine Person von Rang und Talent, und Mitglied des Cabinets, müßte die alleinige Oberaufsicht haben, versteht sich, der Regierung und dem Lande für die gewissenhafte Erfüllung seiner

Tab. X.

Leistung einer gewöhnlichen Locomotive.

Labung in Tonnen.	Meilen.	Meilen.	Labung in Tonnen.
25	30.90	10	250
50	25.15	12½	184
75	22.54	15	138
100	18.18	17½	106
125	15.98	20	83
150	14.29	22½	65
175	13.28	25	50
200	11.20	27½	38
225	10.77	30	28

Ich möchte dem rüstigsten Verteidiger der hohen Preisaufsätze die Frage vorlegen, ob er, vorausgesetzt, daß sie durch die Staatsgewalt genöthigt würden, ihre gegenwärtigen Fahrpreise um fünf Sechstel zu reduciren, eine solche trostlose Entwerthung des Eigenthums, eine solche Reduction, wie ich zur Basis meiner Berechnung gemacht habe, befürchten würde? Ei, gleich hier neben uns haben wir die südöstliche Eisenbahn, die ihre Passagiere zu drei Pfennig die Meile befördert, und die östliche zu zwei Pence! Warum bestände denn eine solche Differenz, wenn die hohen Fahrpreise so einträglich wären? —

So würde eine Locomotive, die einen Zug von 138 Tonnen zu 15 Meilen die Stunde mitnimmt, nur einen Zug von 50 Tonnen, zu 25 Meilen die Stunde, mitnehmen. Die Abnutzung durch Reibung ist auch beträchtlich größer. Daher ist in der Wirklichkeit eben so viel verhältnißmäßiger Gewinn bei den Passagieren zu einem Pfennig die Meile, wie bei denen zu einem Penny. Wenn beide gleich schnell befördert würden, so würde entweder eine Ungerechtigkeit gegen die höhere Passagier-classe begangen werden, indem man sie langsamer beförderte, als sie zu fordern berechtigt sind, oder beim Transport der andern wäre ein offener Verlust.

recht geschwind fahren wollten, oder auch wohl aus Honoratiorengesühl eine weniger gemischte Reisegesellschaft vorzögen.

X. Ich habe den Ertrag in Beziehung auf die Einnahme, und nur in Beziehung auf das allgemeine Beste, so weit dasselbe unmittelbar durch die Preisreduction in Aller Augen gefördert werden würde, in Erwägung gezogen, und wir haben nun noch zu untersuchen, wie groß der indirecte Vortheil sein würde, den das Land von der in Vorschlag gebrachten Veränderung ziehen könnte.

Die vollständige Durchführung des von Herrn Rowland Hill entworfenen vortrefflichen Planes einer Postreform würde bei dem gegenwärtigen Systeme schwerlich möglich sein, wenn die Regierung nicht darauf gefaßt wäre, einen bedeutenden Theil ihrer directen Einkünfte davon aufzugeben. Man wird bemerken, daß ich von der Einnahme

*) Diese Berechnung bezieht sich auf die bona fide Interessen, die das Eisenbahn-Eigenthum von dem gegenwärtig eingelegten Capitale liefern würde, aber, selbst nach dem angenommenen Satze von 4 Pfd. 12 Sch. 3 Pce., würde die muthmaßliche Entwerthung über 30 Proc. betragen.

*) Siehe Anhang No. 2.

120,000 Pfd. abgezogen habe, welche jetzt von der Postdirection für Beförderung der Felleisen an die Eisenbahn-Compagnien gezahlt werden, so daß die Post die Felleisenbeförderung für sich behält, auf der anderen Seite habe ich 150,000 Pfd. in's Gut haben geschrieben, welches meiner Meinung nur so viel ausmachen würde, als bei vermehrter Erleichterung des Transports herauskommt, und dabei hätte denn die Post zu allen Zeiten die Möglichkeit, ohne alle Ausgabe von ihrer Seite, die Felleisen im ganzen Königreiche so oft herumzusenden, als erforderlich gefunden werden würde.

Von den 55 Eisenbahnen, die ich aufgezählt habe, werden eine Hälfte ungefähr von der Postdirection gar nicht benutzt, zu welcher die Südöstliche, Westliche, Nördliche und Westliche gehören; und nicht mehr als fünf von der gesammten Anzahl sind für das Publikum, einzeln vorkommende Gelegenheiten ausgenommen, zur Felleisenbeförderung brauchbar gemacht worden, und diese fünf empfangen ungefähr drei Viertel von der ganzen ausgezahlten Summe; wie viel aber würde es der Postdirection kosten, so viele Felleisen mit allen den verschiedenen Eisenbahnen zu versenden, wie mit diesen fünf? Für die Beförderung der Felleisen zwischen Birmingham und Gloucester, 55 Meilen, zahlt die Postdirection jährlich 10,156 Pfd. auf der Carlisle und Newcastle Bahn, 60 Meilen, auf der von Stockton und Darlington, 25 Meilen, auf der großen Nördlichen von England, 45 Meilen, auf der von London und Brighton, 50 Meilen, auf der von Manchester und Leeds, 60 Meilen; auf diesen fünf großen Eisenbahnen, im Ganzen 240 Meilen in der Länge, zahlt die Postdirection nur 2,994 Pfd., nicht den dritten Theil von dem, was sie auf einer nur 55 Meilen langen Linie zahlt. Die Post wird in der That nie mehr aufwenden, als sie nothwendig zu thun gezwungen ist, und das Resultat kann kein anderes sein, als daß sie sich der Eisenbahnen so wenig, als irgend möglich, bedienen wird. Was auch irgend für Vortheile dem Publikum aus der vollständigen Durchführung des von Herrn Hill entworfenen Planes einer Postreform erwachsen würden, und ohne Zweifel würden diese sehr groß sein, so würde doch nothwendig ein größeres Opfer an Einkünften gebracht werden müssen, als die Regierung geneigt sein möchte, zuzugestehen. Wenn dagegen die Eisenbahnen der Regierung gehörten, so würde dem Lande nicht allein erspart werden, was es jetzt für die Beförderung der Felleisen bezahlt, sondern es würde auch in Stand gesetzt, Herrn Hill's Reform im ganzen Umfange zur Ausführung zu bringen. *)

Die Veränderung, welche ich in Vorschlag bringe, ist in gewisser Hinsicht, wenn auch nur in einem beschränkten Grade, derjenigen analog, die durch Herrn Rowland Hill's Vorschlag einer Postreform erzielt werden soll. Es wird nöthig sein, den Unterschied in dem Grundsatz, auf welchen beide beruhen, zu untersuchen, sowie die Umstände, unter welchen sie beabsichtigt werden, und inwiefern die Resultate, die sich auf der einen Seite ergeben, als eine Probe für Gelingen oder Nichtgelingen auf der anderen in finanzieller Hinsicht betrachtet werden können.

1) Nach dem Plane des Herrn Rowland Hill

*) Siehe Anhang.

wurde das Porto auf ein Sechstel von Dem, was es ehemals gewesen war, heruntergesetzt, und der Ausfall in den Einkünften belief sich demzufolge auf 900,000 Pfd. Bei der Eisenbahn-Reform, die ich vorschlage, steht die Herabsetzung in demselben Verhältnisse, und den Ausfall in der Einnahme von den Eisenbahnen habe ich auf anderthalb Millionen Pfund angeschlagen.

2) Herrn Rowland's Plan ist in dem wichtigen Punkte der finanziellen Berücksichtigung bedeutend hinter Dem, was man erwartete, zurückgeblieben, weil dabei das Princip einer feststehenden Taxe anstatt eines abgestuften Tarifs angenommen wurde, welcher in diesem Falle höchst vortheilhaft gewesen sein würde, wie er sich immer auch in andern erwiesen haben möchte *). Giebt man auch zu, daß Herrn Hill's Idee in sofern richtig gewesen ist, als sie sich auf die wirklichen Unkosten der Versendung eines Briefes für den, der ihn abschickt, bezieht, so übersah er doch ganz, welchen Werth der Empfang eines solchen Briefes für den Empfänger haben würde. Wenn ein Kaufmann zwei Artikel von sehr verschiedener Beschaffenheit hat, die ihm denselben Preis kosten, so sieht er eben so sehr auf ihren relativen Werth in Hinsicht auf den in Aussicht stehenden Käufer, als auf die Kosten, die er selbst davon hat. Jemand, der gewohnt gewesen wäre 1 Sch. 6 Pence Porto nach einem, und 6 Pence nach einem andern Orte zu bezahlen, und im Stande gewesen wäre, seine Correspondenz zu einem Sechstel des angeetzten Preises fortzusetzen, würde schwerlich deswegen einen Brief mehr schreiben, wenn die Herabsetzung noch auf ein Achtzehntel heruntergegangen wäre, und die Differenz ist daher für die Einnahme verloren. Eine Ansicht der Tabelle Nr. III. wird zeigen, daß die reinen Kosten der Beförderung eines Passagiers auf 100 Meilen mit der Glasgow- und Greenock Eisenbahn, wenn sich die gegenwärtige Anzahl verdoppelte, 6 Pence; die reinen Kosten des Transports selbst zwar nicht mehr als 3 Pence, aber, was auf ihn an allgemeiner Berausgabe als Gemeindegeldern, Auslagen u. s. w. zu rechnen wäre, noch drei Pence darüber betragen würde. Aber könnte wohl irgend Jemand vernünftiger Weise erwarten, daß, weil er 100 Meilen weit für 6 Pence, — von hier nach Liverpool z. B. für 2 Sch. 2 Pence transportirt werden könnte, während es ihm jetzt 27 Sch. kostete, — die reinen Transportkosten die einzige Rücksicht ausmachen sollten, und nicht zugleich seinem eignen Anschlage gemäß, die Vortheile mit in Rechnung bringen.

Aus diesem Grunde weicht mein Plan sehr weit von dem des Herrn Hill ab; seine Berechnung ist einzig auf die Kosten des Verkäufers basirt, bei dem meinigen ist aber der von dem Käufer empfangene Werth gleichfalls in Erwägung gezogen.

3) Es findet aber ein gänzlicher Unterschied der Umstände zwischen beiden Fällen statt; in Folge der Postreform ist der Ausfall von 900,000 Pfd. in der Einnahme ein unmittelbarer Verlust für die Einnahme und muß durch eine unmittelbare Besteue-

*) Herr Rowland Hill hat mich mit einem Schreiben beehrt, worin er die Güte gehabt hat, seine vollkommene Zufriedenheit mit dem von mir in Vorschlag gebrachten Plane einer Eisenbahnreform auszusprechen, und noch hinzusetzt, daß es eine Wohlthat für das Ganze sein würde, die, wenn sie zur Ausführung käme, keiner andern etwas nachgäbe.

rung bis zu erwähntem Betrage gedeckt werden; durch den in Vorschlag gebrachten Plan einer Eisenbahnreform kommt aber die Einnahme nicht um einen einzigen Pfennig zu kurz. Die Einkünfte, welche die Eisenbahn der Regierung liefert, machen ungefähr 200,000 Pfd. aus. Diese Summe bleibt nicht allein bei der Berausgabe unangetastet, sondern der von der Post gezahlte Betrag ist von der Einnahme abgezogen worden; die Regierung würde in der Wirklichkeit durch die herabgesetzten Preise nur so viel verlieren, als sie sonst durch das Fortbestehen der gegenwärtigen Taxen gewinnen würde. Der Credit des Staats setzt ihn in Stand, Geld zu wenig mehr als drei Proc. zu borgen; der Käufer von Eisenbahnactien oder irgend eines andern Gegenstandes, dessen Werth auf Speculation beruht, wird sich nicht bewegen lassen, sein Capital zu niedrigeren Interessen als zu 5 Procent anzulegen; Sicherheit für sein Geld ist die erste Rücksicht des Capitalisten, die Interessen bilden nur eine untergeordnete, Eisenbahnactien, die heute 100 Pfd. werth sein mögen, können vielleicht heute über ein Jahr keine 50 Pfd. gelten *); daher der Unterschied zwischen einer wandelbaren, ungewissen Zinseneinnahme, ja nicht bloß einer Zinseneinnahme, sondern einer solchen, wobei die Sicherheit des Capitals und der gewissen Zinsen mit auf dem Spiele steht, und dem vergleichungsweise unwandelbaren Capitale, das vom Staate gesichert ist.

Daß sich dies in Wahrheit so verhalte, darüber kann gar kein Zweifel herrschen. Capital gleich dem Wasser, wie man sehr richtig bemerkt hat, wird sich immer von selbst ins Steigen bringen — der Besitzer von Bankscheinen, der für sein Angelegtes nur 3 Pfd. 2 Sch. in Consols erhebt, könnte verkaufen und dafür Eisenbahnactien von den besten Bahnen nehmen, die ihm 5 Proc. oder doch beinahe eben so viel eintragen würden; er thut es aber nicht, und daraus sieht man eben, daß Ersteres für ihn einen größeren Werth hat als Letzteres. Assuranz-Compagnien sind bei Weitem die vortheilhaftesten Institute im Lande; die „Equitable,“ die reichste Corporation in der Welt, soll ein Vermögen von 15,000,000 Pfd. besitzen; dieses von einer einzigen Compagnie erworbene Capital ist der Gewinn, den sie dafür vom Publikum gezogen hat, daß sie dasselbe vor Verlusten sichert. Die verschiedenen Assuranz-Compagnien theilen, nachdem sie der Regierung über eine Million Pfund jährlich an Steuer bezahlt haben, dennoch erstaunliche Gewinnste unter ihre Actionairs, und man braucht nur einen flüchtigen Blick auf ihre Actien zu werfen, um sich einen Begriff von ihrem Werthe zu machen. Und woher entstehen alle diese Gewinnste? Aus der allgemeinen Sorgsamkeit für Sicherung des Eigenthums, und der Bereitwilligkeit der Leute, ein Bedeutendes mehr zu bezahlen, als nöthig wäre, jeden muthmaßlichen Verlust zu decken. Mit den Eisenbahnspeculationen hat es eine ähnliche Bewandniß. Man verwandle die Eisenbahnactien in dreiprocentige Scheine, und die gewissen 3 Pfd. 2 Sch. im einen Falle sind eben so viel werth, als die ungewissen 4 Pfd. 19 Sch. 6 Pence im andern. Die Actie giebt bei beiderlei Papier, wenn sie in Geld verwandelt

*) Die London-Blackwall Bahnactien standen 1842 zu 12 Pfd.; jetzt werden sie zu 4 Pfd. 10 Sch. angegeben. Die Abwechselung in den Actien während der letzten fünf Jahre ist im Anhange bemerkt worden.

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 *fourtieristische 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 Wagensklasse), 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

den angegebenen Personen und Gütern transportierten sie 2384 Schachtruhren oder 381,500 Str. Kies und 24,000 Str. andere Bau- und Betriebsmaterialien. Die Anzahl der Transportwagen ist 1843 um 2 Personen- und 104 Güterwagen vermehrt worden und beläuft sich jetzt auf 310, wovon 54 Personenwagen; 30 neue Wagen für Kohlen und Eisen wurden später bestellt. Nahm die Rheinische Eisenbahn im Jahr 1843 hinsichtlich des transportierten Güterquantums den dritten Platz unter den Deutschen Eisenbahnen ein, so ist ihr für 1844 der erste gesichert; in diesem Jahr ist auf eine Gütermasse von mindestens 2 1/2 Mill. Str. und eine Bruttoeinnahme von 500,000 Thlr. zu rechnen. Als conditio sine qua non eines vollständigen Gelingens des Unternehmens ist im Verwaltungsberichte sehr richtig die Herstellung des Doppelgleises bezeichnet. Die Ausführung desselben steht indes nahe bevor, ebenso die der Bahnhofsanlage vom Sicherheitshafen bis zum Freihafen in Köln, da die bisherigen Hindernisse beseitigt und die Pläne von Seiten der Ministerien des Kriegs und der Finanzen genehmigt sind. Die Summe aller Ausgaben für die allgemeine Verwaltung, den Bau und das Betriebsinventar betrug bis Ende 1843: 8,301,071 Thlr., wovon auf die Baurechnung 6,487,584, auf das Betriebsinventar 559,128 Thlr., auf die gezahlten Interessen 893,447 Thlr. kommen. Der Grunderwerb kostete 623,863, die drei größten Tunnel 1,628,023, sämtliche Bahnhöfe 479,253 Thaler etc. (D. A. 3.)

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Am 6. Juni ist mit den Erdarbeiten zu der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in der Nähe von Bunzlau, sowie auf der ganzen Linie vom Queisflusse bis nach Martinswaldbau begonnen worden.

Oesterreichische Eisenbahnen.

Wien, 30. Mai. Die Ratification der Ungarischen Central-Eisenbahn ist vom Kaiser erfolgt, und gleichzeitig auch der Nordbahn-Gesellschaft die Bewilligung zum Bau eines Flügels von Gänserndorf an die Ungarische Gränze, welcher die Verbindung über Pressburg herstellen soll, erteilt worden. Auch nach der Bairischen Gränze hin soll, dem Vernehmen nach, an den Bau der Staatsbahn schon im kommenden Jahr Hand gelegt werden. (D. A. 3.)

Grätz. Die Arbeiten an der Wien-Triester Eisenbahn werden auf das lebhafteste betrieben und mit einer Raschheit angegriffen, die in Erstaunen setzt. Auch südlich von Grätz am Markte Wildon, dann in der Nähe von Marburg, bei St. Agidy und am Leitersberge, an welchen Orten Tunnels angebracht werden müssen, sind schon viele Arbeiter thätig, um Dämme aufzuführen, Durchstiche zu graben, Felsen zu sprengen u. dergl. m. Der interessanteste Punkt ist aber unstreitig an der Padelwand, einer riesigen Felsenmauer nächst den Markte Fronleiten. Hier versammeln die im größten Maaßstab ausgeführten und seit Wochen täglich mehrmals wiederholten Sprengungen stets eine Menge von Besuchern, selbst von Grätz herauf. Am 14. Mai war auch Hofrath Franzescioni von Wien hierher gekommen, um sich von dem Fortschritte der Arbeiten durch den Augenschein zu überzeugen. Dieser ist zwar so beschaffen, daß er billige Anforderungen vollkommen zu befriedigen fähig ist, vermag aber denn doch den Erwartungen des Hrn. Ministers Fejn. v. Rübeck nicht ganz zu entsprechen, der gerne die Bahn von Märzguschlag bis Grätz noch vor dem Eintritte des Herbstes vollendet sähe. Um sich von den Schwierigkeiten, welche der Ausführung seines Vorhabens sich entgegensetzten, zu überzeugen, ist er selbst in die Steiermark gekommen und hat gestern die Bahn von Bruck bis zur Weinzettelbrücke ob Grätz bereist, den kolossalen Sprengungen an der erwähnten Felswand beigewohnt und den Grundstein zu jenen wahrhaft großartigen Bauten gelegt, die an jenem Punkte unternommen werden müssen, um neben dem Flusse und zwischen ihm und der dicht benachbarten Felsenhöhe Raum für Bahn und Poststraße zu gewinnen. Alle diese Werke im Laufe von zwei oder drei Monaten ausgeführt zu sehen, dürfte kaum möglich sein. Vollendet wird dieses Werk den Meister loben und der Regierung Kaiser Ferdinands, an dessen Namenstagsvorabend die Feierlichkeit an der Padelwand stattfand, zu bleibendem Ruhme gereichen. (A. 3.)

Württembergische Eisenbahnen.

Stuttgart, 8. Jun. Die Anträge einiger Berliner Capitalisten zu Uebernahme des Württembergischen Eisenbahnbaues waren in der hier darüber niedergelegten Commission ungenügend befunden worden; es wurden daher die Bedingungen beigefügt, zu denen sich die Unternehmer verstehen müßten, wenn überhaupt Schritte zu einem Eingehen auf den Plan erwartet werden wollten. Dem Vernehmen nach ist vor wenigen Tagen die Antwort von Berlin gekommen, daß die dortigen Antragsteller in alle, für die Gesellschaft zum Theil sehr ungünstigen Aenderungsverschlüsse willigen. Jetzt ist ein zweites auswärtiges Haus mit ähnlichen Anerbietungen aufgetreten. Die H. H. Haber und Comp. in Karlsruhe haben sich dießfalls an das K. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten gewendet und die Grundzüge der Bedingungen vorgelegt, unter welchen sie die Herstellung und den Betrieb dieser Eisenbahnlinien zu übernehmen bereit wären, welche nun ohne Zweifel ebenfalls der Begutachtung von k. Commissairen unterstellt werden dürften. Uebrigens soll wegen dieser Unterhandlungen das wirkliche Beginnen des Baues nicht aufgeschoben werden, und es werden in den nächsten Tagen die Bekanntmachungen wegen Abbruchs der auf dem zum hiesigen Bahnhofs bestimmten Plätze stehenden Häuser erfolgen, wie denn auch für Erd- und Steinhauerarbeiten u. s. w. bereits Accorde abgeschlossen sind. (A. 3.)

Höchst-Soden.

Frankfurt a. M., 3. Jun. Die Eisenbahn von Höchst nach Soden wird nunmehr rasch zur Ausführung kommen, indem das hiesige Banquierhaus Gebrüder Bethmann von Seite der Nassauischen Regierung die Concession zur Anlage einer Eisenbahn, Erbauung eines Curhauses und den alleinigen Debit des Mineralwassers von Soden erhalten hat. Die Bahnstrecke, wozu die Hälfte der breiten Landstraße verwendet werden soll, wird unentgeltlich gegeben, Bahn und Betrieb sind auf eine Reihe von Jahren frei von Steuern und sonstigen Lasten. In der Concession ist der Bahnbetrieb mittelst Pferden bestimmt, diese Locomotivkraft darf aber durch andere neuere Erfindungen ersetzt werden, insofern die Erlaubniß der betreffenden Behörden dazu eingeholt worden ist. Dem Vernehmen nach soll das atmosphärische System bei diesem ganz dazu geeigneten Terrain in Anwendung kommen, was in vielfacher Beziehung der Sache von Nutzen sein wird. (?) Da Mittel und Thatkraft den Unternehmern nicht fehlen, so ist an dem Gelingen des Ganzen nicht zu zweifeln. (Allg. 3.)

Wälzische Ludwigs-Eisenbahn.

Seitdem die Ludwigsbahnen-Verbacher Eisenbahn (Mannheim-Saarbrücken), über welche wir in unsern nächsten Blättern ausführlicher berichten werden, gesichert ist, reihen sich dieser zwei andere wichtige Unternehmungen an, und zwar eine Bahn von Saarbrücken nach Metz, und eine andere von Mainz nach Ludwigsbahnen.

Ueber die Linie

Metz-Saarbrücken

berichtet eine Correspondenz aus Saarbrücken vom 20ten Mai Folgendes:

Endlich ist denn auch einmal Ernst in die Durchführung des alten Projectes einer Eisenbahn von Metz nach Saarbrücken gekommen. Seit etwa zehn Tagen liegen die Unterschriftenlisten zu einem dafür projectirten Actienverein offen; es ist bereits viel gezeichnet, vielleicht schon der volle Bedarf, was wir nicht übersehen können, da die Listen an vielen Orten offen liegen. Diese Bahn ist durch viele günstige örtliche Verhältnisse angedeutet, und daher war es sehr natürlich, daß sie schon vor einer Reihe von Jahren zur Sprache kam. Bereits im Jahre 1838 unternahmen einige Kaufleute von Metz und Saarbrücken, die Studien der Linie auf ihre Kosten bewirken zu lassen. Obgleich diese nicht ungünstig ausfielen, so fehlte es doch damals an Muth zur Ausführung; das Bahnstück war zu abgerissen von allen Verbindungsmitteln; man befürchtete, daß es nur seine wesentlichste Nahrung in seinem eigenen Gebiete finden könnte; die damalige französische Gesehgebung war für Unternehmungen dieser Art nicht günstig genug; es blieb bei dem Ge-

danken. Seitdem hat sich Vieles geändert; die französische Regierung bewies sich gegen die ernstlich gemeinten Bahnausführungen sehr günstig; die durch das französische Eisenbahngesetz vom Jahre 1842 beschlossene Bahnausführung von Paris nach Straßburg läßt Metz von einem ihrer bestimmten Punkte, nämlich von Arnaville, nur die kleine Strecke von 17 Kilometer zur Seite, welche jedenfalls bald durch eine Verbindungsbahn ausgefüllt werden muß, und alsdann werden die Schienen einerseits die Stadt Paris, und andererseits die Stadt Straßburg in einem Zusammenhange mit Metz verbinden. Von der westlichen Gränze Mitteldeutschlands, welches gerade für die Personen- und Bagentransporte von Deutschland nach Frankreich und umgekehrt sehr wichtig und wichtiger ist, als die Verbindung der beiden Länder tiefer südlich am Rheine bei Straßburg, kommt die Werbach-Ludwigsbahnen-Bahn, wenn auch nicht bis zur Stadt Saarbrücken, doch bis auf eine geringe Strecke entgegen, und diese Strecke, welche bereits vollständig studirt ist, wird leicht ebenso ihre besondere selbstständige Ausfüllung durch Schienen finden, wie die eben gedachte Strecke von Metz nach Arnaville sie erhalten muß. Ist alles dieses geschehen, so ist der Eisenweg von Ludwigsbahnen (Mannheim), also von der Mitte der westlichen Begränzung von Deutschland, bis nach Paris zusammenhängend geschaffen. In Verbindung mit der Ausführung der übrigen gesetzlich für Frankreich feststehenden Bahnpläne wird dann der Osten von Frankreich mit Mittel- und Norddeutschland ebenso wie mit den Häfen am Englischen Canal und mit dem Baltischen Meere in unmittelbare Eisenbahnverbindung treten. Das sind also jetzt ganz andere und günstige Umstände, welche zur baldigsten Ausführung der Bahn von Metz nach Saarbrücken dringend einladen, um so mehr, da noch insbesondere diese Bahn an und für sich, selbst abgesehen von jenem größern Zusammenhange, sehr günstige Verhältnisse für ihre Ertragsfähigkeit darbietet. Die Bahn von Metz nach Saarbrücken steht in ihren Studien vollständig fest. Als Doppelbahn ausgeführt wird sie im Maximum 24 Mill. Fres. zu stehen kommen. Da aber nach dem Gesetze vom 11. Juni 1842 der Staat die Kosten der Bodenwerbung und der Kunstarbeiten selbst bestreitet, so wird die Bahngesellschaft nur 10 bis 12 Mill. Fres. aufzubringen haben, so daß also bloß diese Gegenstand der Unterzeichnung sind.

Die Bahn ist fast eine Lebensfrage für die Stadt Metz, welche sonst bei ihrer Seitenlage von der Paris-Straßburger Bahn außer aller großen Verbindung treten würde. Das hat ihr Stadtrath recht sehr gefühlt und daher auch durch einen Beschluß vom 6. April 1844 (der mit einem ins Einzelne gehenden vorausgegangenen gütlichen Bericht gedruckt erschienen ist), als eine Aufmunterung für den Bahnbau, von Seiten der Stadt die Summe von einer Million Franken verwilligt, und andere Bewilligungen dieser Art sind von Seiten des Moseldepartements erfolgt. Der Sitz der Bahngesellschaft soll in Metz sein; die erforderlichen 12 Millionen sollen 24000 Actien bilden, jede zu 500 Fr. Ein provisorischer Verwaltungsrath ist ernannt, ein definitiver wird bei der ersten General-Versammlung gewählt werden. Wenn die Regierung und die Kammern spätestens in ihren Sitzungen von 1846 die Eisenbahn von Metz nach Saarbrücken nicht als eine vom Staate anerkannte Bahnlinie genehmigen sollten, so löst sich die Gesellschaft auf. Aus dem eben erwähnten Bericht, den eine erwählte Commission dem Stadtrath zu Metz über das Bahnproject erstattete, entnehmen wir Folgendes, welches ich auch über die dabei sehr vorwaltenden Preussischen Interessen verbreitet. Es betrifft nämlich hauptsächlich den Transport der Steinkohlen aus den Bergwerken von Saarbrücken nach Frankreich. Daß die Bahn auch vorzüglich ein Weg für die Steinkohlen werden soll, ist eine ihrer besonders hervorragenden Seiten, wodurch sie sich gerade vortheilhaft vor den meisten gewöhnlichen Eisenbahnen auszeichnet. Das Steinkohlenbecken von Saarbrücken gehört zu den allerreichsten, die man kennt; der Betrieb der Werke ist leicht und das Product vortrefflich. Es verforzt das ganze nordöstliche Frankreich mit Steinkohlen. Sie werden gegen Süden bis St. Die und Epinal verführt und westlich bis St. Dizier und Verdun; sie versorgen die Hüttenwerke des Moseldepartements, des westlichen Abhanges der Boge-

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 Besitz 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 unsrer 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 Vorsth des Hrn. Regierungscommissärs Bettinger und unter Beizichung 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 Sitz 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 Kohlentransport. 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 Ansatz 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 Aequivalent. 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. Ingberter 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 Publicums 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 Bahnhofe 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 Bahnhofe 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.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

[95] Da unserer Aufforderung vom 4. v. M. ungeachtet der Quittungsbogen Nr. 994 auf die Zeichnung von 300 Thlr. zu den nach dem Beschlusse der vorjährigen General-Versammlung zu creirenden 1,500,000 Thlr. Actien Litt. A. bei unserer Hauptcasse nicht eingegangen ist, so haben wir denselben auf Grund der Bestimmungen des §. 13 unseres Statuts annullirt, was wir hierdurch zur allgemeinen Kenntniß bringen.

Stettin, den 3. Juni 1844.

Das Directorium.

Witte. Kutscher. Ebeling.

[96] Die in termino 1. Juli d. J. fälligen Zinsen der Prioritäts-Actien der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft und die Abschlagszahlung von 4 Thlr. pr. Actie auf die diesjährige Dividende sind im Laufe des Monats Juli, in den Vormittagsstunden der Wochentage, bei unserer Haupt-Casse im Bahnhofs-Gebäude, gegen Einlieferung der von Nummern-Verzeichnissen begleiteten Coupons, zu erheben.

Berlin, den 5. Juni 1844.

Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft.

v. Cronstein, Vorsitzender.

Kundmachung.

[97] Zu den Vorarbeiten für die Eisenbahn von Wiener-Neustadt nach Dedenburg werden Ingenieure, welche die nöthigen Erfahrungen und Kenntnisse im Traciren und im Eisenbahnbau besitzen, aufgenommen. Darauf Reflectirende wollen sich

bis längstens Ende Junius d. J.

entweder an das Central-Bureau der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn in Wien, oder an das unterzeichnete Comité wenden.

Dedenburg, den 25. Mai 1844.

Das provisorische Comité der Dedenburg-Neustädter Eisenbahn.

[98] Der Dienst auf der Badischen Eisenbahn wird mit dem 1. Junius d. J. bis Offenburg und Kehl (Straßburg) ausgedehnt.

Bis auf weitere Bestimmung finden täglich drei Hin- und Herfahrten auf der ganzen Bahnstrecke (Mannheim bis Offenburg und Kehl) und eine Hin- und Herfahrt zwischen Karlsruhe und Mannheim, und Karlsruhe und Offenburg-Kehl statt.

Für Beförderung von Equipagen, von Reisenden, von Thieren u. s. ist Einrichtung getroffen.

Reisende nach Baden-Baden erhalten auf den Hauptstationen Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg u. Kehl directe Fahrбилет dahin, und werden von Doss ab in gut eingerichteten Omnibus befördert.

Karlsruhe, den 28. Mai 1844.

Direction der Badischen Posten und Eisenbahnen.

Kreglinger.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

[99] In Folge der in der letzten General-Versammlung unserer Gesellschaft vorgenommenen Wahlen besteht das Directorium gegenwärtig aus folgenden Mitgliedern: dem Kaufmann E. C. Witte — dem Stadtrath Ebeling — dem Lieutenant Kutscher — dem Consul Schlutow und dem Kaufmann Frensdorf hier selbst — unter denen der Kaufmann E. C. Witte zum Vorsitzenden und der Lieutenant Kutscher zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt worden sind —

und aus dem Regierungsrath von, dem Justiz-Commissarius Leucke und dem Kaufmann und Redacteur Altvater hier selbst

als Stellvertretern, was wir in Gemäßheit des §. 43 unseres Statuts hierdurch zur allgemeinen Kenntniß bringen, mit dem Bemerkten, daß der Verwaltungsrath durch die Herren:

Medicinalrath Dr. Rhades (Vorsitzender), Kaufmann Goldammer (stellvertretender Vorsitzender), Stadtrath G. Wegener, Justiz-Commissarius Fries, Consul Schilow, General-Consul Lemonius, Commerzienrath Wismann, Banko-Director Jobst — von hier — Landrath von Koelliker auf Santred,

Banquier Ehart, Oberst von Reuß, Leibarzt Dr. von Arnim in Berlin

und den Stellvertretern Ritterguts-Besitzer von Heyden auf Kartlow, Stadtverordneten-Vorsitzer Goerlich, Syndikus Pischky — von hier — und Stadtrath Keibel in Berlin gebildet wird.

Stettin, den 8. Juni 1844.

Das Directorium.

Witte. Kutscher. Ebeling.

Berlin-Frankfurter Eisenbahn.

[100] Die Zinsen der Prioritäts-Actien der Berlin-Frankfurter Eisenbahn pr. 1tes Semester 1844 mit 2 Thlr. pro Actie werden in unserer Hauptcasse auf dem hiesigen Bahnhofs in den Tagen vom 1. bis 31. Juli 1844, mit Ausnahme der Sonntage, Morgens von 9 bis 1 Uhr, gegen Einlieferung des 3ten Zins-Coupons gezahlt. Die Inhaber werden zu diesem Ende ersucht, die gedachten, so wie die pro 1tes und 2tes Semester 1843 fällig gewesen und nicht abgehobenen Coupons in der genannten Zeit mit einem nach den Nummern geordneten Verzeichnisse in unserer Hauptcasse einzureichen und den Betrag dafür in Empfang zu nehmen. Die bis 31. Juli e. nicht zur Realisation eingehenden Coupons werden erst bei der nächsten Zinszahlung im Januar 1845 realisiert.

Berlin, den 8. Juni 1844.

Die Direction der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft.

Oberschlesische Eisenbahn.

[101] Die Bezahlung der am 1. Juli 1844 fälligen Zinsen auf unsere Prioritäts- und Stammactien Litt. A. und B. erfolgt, mit Ausnahme des Sonntags täglich vom 1. bis 8. Juli e.

in Breslau in der Central-Casse der Gesellschaft, auf dem Bahnhofs, Vormittags von 8 bis 1 Uhr, in Berlin bei den Herren M. Dyppeheims Söhne, Burgstraße Nr. 27, Vormittags von 9 bis 12 Uhr, gegen Einlieferung der mit einem Verzeichnisse zu versehenen Coupons.

Breslau, den 1. Juni 1844.

Das Directorium der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft.

[102] Bei Unterzeichnetem ist so eben erschienen:

Die Eisenbahnen Deutschlands.

Statistisch-geschichtliche Darstellung ihrer Entstehung, ihres Verhältnisses zu der Staatsgewalt, sowie ihrer Verwaltungs- u. Betriebs-Einrichtungen

von

Freiherrn Friedr. Wilh. von Reden.

Erste Abtheilung. Zweiter Abschnitt. Erste Lieferung.

(Die Oesterreichischen Eisenbahnen.)

brosch. 1 Thlr. 15 Sgr.

Bei dem reichhaltigen Material, welches dem Herrn Verf. zugekommen, hat derselbe es für zweckmäßig erachtet, diesen zweiten Abschnitt in drei auf einander folgenden Lieferungen herauszugeben und werden dieser ersten Lieferung baldigst folgen:

2te Lieferung: die Preussischen Bahnen,

3te " : die Bahnen des übrigen Deutschlands, welcher letzteren auch eine Karte der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Verbindungen von Mittel-Europa beigegeben wird.

E. S. Mittler,

Steckbahn Nr. 3.

Frequenz auf den Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahnen.

Auf den Herzogl. Braunschw. Eisenbahnen sind im Monate Mai d. J. 40,957 Personen befördert,

wofür 11,776 Thlr. 1 Sgr. 9 Pf.

und für transp. Güter 10,542 " 6 " 7 "

in Summa 22,318 Thlr. 8 Sgr. 4 Pf.

aufgekommen sind.

Braunschweig, den 12. Juni 1844.

Course der Eisenbahn-Actien.

Börsenplätze.	Actien.	Zinsfuss.	Brief.	Geld.	Gem.	
Augsburg, 12. Juni.	Augsburg-München-Eisenb. Div. 1844	—	106 1/2	105 3/4		
	" " Obl.	4	101 1/2	101		
	" " Prior. Obl.	4 1/2	—	—		
	Venet.-Mail. Eisenbahn	4	114	—		
	Berlin, 14. Juni.	Berlin-Potsd. Eisenbahn	5	165 1/2	—	
		" " Prior. Obl.	4	—	103 3/4	
		Magdeburg-Leipziger Eisenbahn	—	194 1/2	—	
		" " Prior. Obl.	4	—	103 3/4	
		Berlin-Anhalt. Eisenbahn	—	183	—	
		" " Prior. Obl.	4	104 1/4	—	
Düsseldorf-Elberf. Eisenbahn		5	—	—		
" " Prior. Obl.		4	97 1/2	—		
Rheinische Eisenbahn		5	88 1/2	88 1/2		
" " Prior. Obl.		4	98 1/2	—		
" v. Staate garant.	3 1/2	98 1/2	—			
Berlin-Frankf. Eisenbahn	5	149	148			
" " Prior. Obl.	4	101 1/4	—			
Oberschlesische Eisenbahn	4	126	—			
" " Lit. B. v. eingez.	—	118	117			
Berlin-Stettin Litt. A & B	—	132	—			
Magdeburg-Halberst. Eisenbahn	4	123 1/2	—			
Breslau-Schweidnitzer Eisenbahn	4	—	—			
" " Prior. Obl.	4	103 1/2	—			
Frankf.a. M., 12. Juni	Taunusbahn	—	—	—	369 3/4	
	Hamburg, 14. Juni.	Hamburg-Bergedorf. Eisenbahn	—	—	105	
		Hamburg-Berlin-Actienzeichn.	4	122	121 1/2	
		Altona-Kieler Eisenbahn, Spec. Cours pari, pr. Cassa	—	118	116	
		Glückstadt-Elmshorner Zeichnungen	—	—	—	
		Leipzig-Dresd. Eisenbahn	—	—	142 1/2	
		" " Prior. Obl.	—	—	107 1/4	
		Sächsisch-Baiersche Eisenbahn	3 1/2	—	—	
		Magdeburg-Leipz. incl. Div. Sch.	4	113 1/2	—	
		Sächsisch-Schles. Eisenbahn	—	195	—	
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn		4	122	—		
Wien, 10. Juni.	Wien-Gloggnitzer Eisenbahn	—	—	—	132	
	Budweis-Linz-Gmundner	4	—	—	111	
	Venet.-Mail. Eisenbahn	—	—	—	105	
	Livorno	4	—	—	107	

Redaction: Dr. Meyer.

Druck und Verlag von Gebrüder Meyer.