

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



und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes Bestellungen entgegen. Planmäßige Beiträge werden anständig honorirt und unter Adresse der Redaction oder, wenn Leipzig näher gelegen, durch Vermittelung des Herrn Buchhändler Wihl. Engelmann dafelbst erbeten.

Eisenbahn-Beitung.

№ 30.

Draunschweig, 28. Juli.

1844.

Deutsche Eisenbahnen.*)

Man hat eben in der Theilung Deutschlands in mehrere Souveränitäten den Grund sehen wollen, weshalb das Eisenbahnwesen in diesem Lande eine so viel raschere Entwicklung gefunden hat, als in dem centralisirten Frankreich. Diese Behauptung scheint in der nächsten Zukunft wahr werden zu sollen, für das aber was bisher geschehen, findet sie keine Anwendung. Die Regierungen unseres Vaterlandes waren es nicht, welche das neue Verkehrsmittel zuerst bei uns ins Leben führten, wie es z. B. in Belgien geschah, sondern der Unternehmungsgeist, der Muth und die Ausdauer Deutscher Privatvereine, dürfen diesen Ruhm für sich in Anspruch nehmen, bis dann mehrere Regierungen die große Sache kräftig zu der ihrigen machten.

Werfen wir einen Blick auf das Entstehen der Schienenwege in Deutschland, so sehen wir zu Anfang deren fast nur zum Spazierenfahren angelegt. Jede Stadt von 80 bis 100,000 Einwohnern vermag eine Bahn, welche nach einem nur wenige Meilen entfernten Belustigungsorte führt, durch Personenfrequenz rentabel zu machen. So alimentirte Berlin die Potsdamer, Wien die Stockerauer, Hamburg die Bergedorfer und Frankfurt die Lahnaußbahn, ohne daß diese auf den wirklichen Handelsverkehr irgend einen merklichen Einfluß zu üben vermochten. Wo so bedeutende Städte wie Magdeburg, Leipzig und Dresden, Berlin, Frankfurt und Stettin nur 10 bis 20 Meilen entfernt lagen, wurden denn bald darauf Schienenwege angelegt, bei welchen man dieselbe Erfahrung machte, wie auf der Belgischen Staatsbahn, nämlich, daß der Transport von Gütern der Unternehmung bei fast unmerklicher Vermehrung der Betriebskosten eine sehr erhebliche Einnahme neben der Personenfrequenz gewährte. Die Zahlen sprechen mit unwiderleglicher Bestimmtheit, aber weniger klar waren noch immer die Regierungen über den indirecten Vortheil, welchen das neue Verkehrsmittel dem Ge-

werbleiß und dem Handel selbst bot. Das Vertrauen des Privatmannes wuchs mit dem guten Erfolg, und im Volke faßte der Geist der Vergesellschaftung Wurzel. Die Köln-Aachener Bahn, welche die erheblichsten Schwierigkeiten des Terrains zu besiegen hatte, und die 36 Meilen lange Bahn, welche die beiden größten Städte Norddeutschlands, Berlin und Hamburg, mit einer halben Million städtischer Bevölkerung zu vereinen bestimmt ist, setzen zuerst das Innere der Zollvereinsländer mit dem Weltmeer in Verbindung. Bald waren alle gewinnversprechenden Richtungen von Gesellschaften ausgebeutet, diejenigen Linien hingegen, welche einen unmittelbaren Ertrag nicht versprachen, blieben liegen. Dies konnte nicht anders erwartet werden, denn von Privatleuten ist es nicht zu fordern, daß sie einen wesentlichen Theil ihres Vermögens, daß sie viele Hunderttausende zu einem rein patriotischen Zweck hergeben sollten.

Andero verhält es sich, wenn diese Angelegenheit aus dem Gesichtspunkte des Staats betrachtet wird. Hier kommt es nicht darauf an, ob die zu einer Eisenbahn verwendete Million 4 oder 3 oder 2 Procent trägt; es tritt die einem ganzen Landesheil gewährte Möglichkeit einer gesicherten und wohlfeilen Abfuhr seiner Erzeugnisse in Betracht. Bekanntlich kosten die Chaussees des Preussischen Staates, ohne Neubauten und nach Anrechnung der erhobenen Chausseegelder, immer noch die Summe von 800,000 Thalern jährlichen Zuschuß; dennoch wird Niemand behaupten, der Staat habe Unrecht gehandelt, wenn er diese Chaussees erbaut. In politischer Beziehung sind es eben die entfernteren, die ärmeren Provinzen, welche durch ein erleichtertes Verbindungsmittel mit dem Kern der Monarchie in innigere Berührung gebracht werden müssen, so daß sehr oft gerade die wenigst gewinnversprechenden Bahnlilien dem Staat die wünschenswerthesten werden. Uebernahm nun die Regierung von Haus aus den Bau der Schienenwege, wie er den der Chaussees übernommen, so mußten die zum Theil sehr rentablen Richtungen, eben die, deren Actien heute 60, 80 oder 100 Proc. über pari stehen, den Ausfall der übrigen wenigstens theilweise übertragen. Jetzt hinge-

gen sind der Regierung nur solche Richtungen übrig geblieben, welche keine Rente versprechen, und zu deren Ausführung sich keine Actiengesellschaft verstehen wird, es sei denn, daß der Staat sie durch Capital, durch Zinsgarantie oder andere Opfer unterstützt.

Ein anderer Vortheil, welcher den meisten Regierungen dadurch entgangen, daß sie sich nicht gleich anfangs an die Spitze der neuen Bewegung setzten, ist der, die Richtung der Bahnen dem staatlichen Interesse anpassen zu können. Das Bedürfnis, die vereinzelt Schienenwege zu einem System zu vereinigen, tritt immer dringender hervor. Natürlich wollen nicht alle fertigen Stücke in ein nationales Eisenbahnnetz passen, obschon dies wesentlich doch nur da der Fall ist, wo eben die Regierungen den Privaten Richtungen vorgezeichnet haben, welche sie ursprünglich nicht beabsichtigten. Denn, geleitet von der vorwaltenden Rücksicht auf Rentabilität, folgten die Actiengesellschaften mit ihren Bahnlilien ganz einfach dem natürlichen, bereits bestehenden Handelszug. Sie nahmen den Verkehr, wie er sich aus commerciellen und aus Bodenverhältnissen einmal in der Wirklichkeit gestaltet hatte, und boten demselben nur das vervollkommnete Mittel der Verbindung. Jene Richtungen des großen Handelszugs sind aber eben die wichtigen politischen und strategischen Linien, welche der Staat zu beherrschen wünschen muß. Es wird daher auch immer noch möglich sein, die vollendeten Stücke in das zu erzielende Ganze aufzunehmen, nur, daß die Regierung alle Lasten dabei zu tragen hat und doch nicht ausschließlich Herr der Eisenbahnverbindung sein wird.

Der wahre national-öconomische Nutzen der Eisenbahnen, ist der möglichst erleichterte Gütertransport. Wir wollen zwar nicht in Abrede stellen, daß die schnelle und wohlfeile Beförderung von Personen von großem Gewinn ist, allein wie viele von den Passagieren, welche jetzt zu Hunderten in saufender Eile durch die Deutschen Gauen dahin schießen, und nur an der Farbe der Bahnwärterhütten erkennen, in welchem Königreich oder welchem Fürstenthum sie sich eben befinden, wie

*) Aus der Augsb. Allg. Zeitung.

viele von diesen reisen zu wirklich nützlichem Zweck? Nicht für Jedermann ist die Zeit Geld, und auch früher schon fuhren eben die Personen am schnellsten, welche am wenigsten zu versäumen haben. Wie gar manche Reise wird auf der Eisenbahn gemacht, welche in staatswirthschaftlichem, oft in jedem Betracht ebenso gut unterblieben wäre, wie manche bloß darum, weil sie ja so wohlfeil ist und so schnell abgemacht werden kann! Wenn aber in neuerer Zeit durch höhere Vervollkommnung der Technik, durch größere Concurrenz fast alle Erzeugnisse des Gewerbfleisses zu einem so niedrigen (für den Consumenten nur erwünschten) Preis herabgesunken sind, daß ein geringer Aufschlag oder eine geringe Ersparniß über die Möglichkeit des Absatzes entscheidet, wenn endlich diese Ersparniß nur noch an den Transportkosten zu gewinnen ist, so begreift man, daß eine auf Waarenverkehr berechnete Eisenbahn über den Wohlstand eines ganzen Landstrichs entscheiden kann. Und nicht bloß die werthvollen Früchte des Gewerbfleisses bedürfen dieser Erleichterung, sondern auch die Erzeugnisse des Bodens, die Mineralien, die Wolle, und selbst unter Umständen das Holz und das Getreide. Haben wir doch vor zwei Jahren die Kornpreise in der Provinz Sachsen doppelt so hoch, wie die in der Provinz Westpreußen erlebt, brennt man doch heute noch in der Gegend von Slogau, am schiffbaren Oderstrom, Englische Steinkohlen, während die reichen Schachte von Waldenburg nur 15 Meilen entfernt liegen; sind doch die Holzpreise in den Städten kaum mehr für den unbemittelten Familienvater zu erschwingen, indeß die Stämme in den entlegenen Forsten ungenützt verfaulen.

Um nun aber hier auszugleichen, um wirklichen Nothstand zu lindern, und um Güter im ausgedehnteren Sinne des Wortes auf Eisenbahnen zu fördern, müssen diese nirgends für jene Zwecke berechnet sein. Personen sind die werthvollste Waare, bei ihnen kommt es namentlich auf die Schnelligkeit an, und eine Preiserhöhung von wenigen Groschen wird niemand abhalten seine Reise auf der Eisenbahn auszuführen. Die Personen wiegen nur halb so viel, wie die Wagen welche sie fortschaffen, und da es auf Ersparniß von Geld nicht so genau ankommt, so würden Hülfslocomotiven selbst noch sehr erhebliche Steigungen überwinden. Die Bahnanlagen der Actiengesellschaften sind fast immer auf den Personenverkehr basirt, und die Fortschaffung der Güter bildet dort nur eine erwünschte Nebeneinnahme. Selbst in günstigem Terrain zeigen diese Bahnen daher sehr erhebliche Steigungen; denn um an dem Anlagecapital zu sparen, folgte man der Oberfläche des Bodens, wie er sich in der günstigsten Richtung gab, und vermied die kostspieligen Auf- und Abträge, welche zur Erzielung eines horizontalen Planums selbst in der ebensten Gegend unvermeidlich sind. Zwar mußte, was an Anlagecapital erspart wird, später im Betrieb verloren gehen, wenn man schwere Güterzüge zu fördern bekam, aber eben deshalb förderte man die minder werthvollen Güter nicht, machte sich an den Personen bezahlt und sagte: „die Erzeugnisse des Bodens eignen sich nicht zum Transport auf der Eisenbahn.“

Aber so darf der Staat nicht rechnen. Es kommt beim Gütertransport weit weniger auf eine sehr große Schnelligkeit, als auf die äußerste Wohlfeil-

heit an. Ein halber Silberpfennig per Meile kann darüber entscheiden, ob eine Gattung von Erzeugnissen, welche vielleicht den Reichtum einer Provinz ausmacht, dem Eisenbahnverkehr zufällt oder nicht. Um aber einen wohlfeilen und geregelten Gütertransport zu organisiren, muß die Bahn die geringste mögliche Steigung und ein doppeltes Geleise haben; denn bei einer Steigung von nur 1 Fuß auf 300 Fuß Länge ist bekanntlich fast die doppelte Kraft wie auf der Horizontale, mithin sind doppelte Betriebskosten erforderlich. Ferner gewinnt man (bis zu einer gewissen Gränze) an Kraft, was man an Schnelligkeit nachläßt. Bei ungleichen Geschwindigkeiten aber, der Güter- und der Personenzüge, wird man auf längeren Bahnlängen nicht ohne zwei Geleise auskommen, wenn Aufenthalt, Störungen und Gefahr vermieden werden sollen. Der Staat wird daher auf seine Bahnen ein größeres Anlagecapital verwenden müssen, um sehr mäßige Frachtpreise stellen zu können.

Hier weichen die Interessen von einander ab, und wir dürften erleben, daß Staatsbahnen, oder solche welche der Staat unterstützt und denen er daher seine Bedingungen stellt, auf meilenweite Entfernungen neben Privatbahnen herziehen werden, welche anderen Principien gehuldigt haben, und sich daher für den Güterverkehr nicht eignen. Dies ist aber ein Aufwand von Kräften, welcher nur zu beklagen sein wird.

(Schluß folgt.)

Die Reform des Englischen Eisenbahnwesens.

(A n h a n g.)

(Fortsetzung.)

Chester und Birkenhead, 15 Meilen. — Die Acte für diese Compagnie kam 1837 heraus. Von Chester ab läuft die Linie über Moston, Sutton, Greenfield, und Harvey Lane bis zu ihrem Ende bei Birkenhead.

Diese Eisenbahn ist für die Actionairs ein verderbliches Unternehmen gewesen; zur Zeit ihrer Eröffnung war alle Aussicht vorhanden, daß sie wegen des dadurch ersparten Umweges nach Liverpool gewinnreich ausfallen würde; die Ursache aber, warum das Publikum verhindert ward, mit dieser Eisenbahn zu fahren, und die Speculation daher scheitern mußte, ist von dem Verfasser eines Aufsatzes in der Times sehr gut auseinandergesetzt worden. Er sagt:

„Als der Plan zu einer Eisenbahn zwischen Chester und Birkenhead entworfen ward, hegte man allgemein die günstigste Meinung von dem Gelingen des Unternehmens. Der Verkehr auf der Straße war offenbar groß, die Orte, die an derselben liegen, nahmen an Volksmenge und Wohlstand zu, und der Zusammenhang der Eisenbahn mit Birmingham und dem Süden, vermittelt der Zweigbahn von Chester und Crewe, schien die glänzendsten Aussichten zu verbürgen. Demzufolge stiegen die Actien lange vorher, ehe die Linie angelegt wurde, bis zu einer Prämie von 8 Pfd., und eine Prämie blieb wenigstens immer eine beträchtliche Zeit über. Un-

glücklicherweise trat die Grand Junction Compagnie dazwischen, und nachdem sie sich der Chester und Crewe Zweigbahn bemächtigt hatte, hat sie den Verkehr der südlichen Grafschaften, der sonst durch Chester ging, durch allerlei kleinliche Kunstgriffe unedler Rivalität entscheidend abgeschnitten, selbst auf Unkosten und zum Schaden des Publikums, zu dessen Vortheile dem Vorgeben nach diese Eisenbahnen doch ursprünglich angelegt waren. Es ist ein notorisches Faktum, daß seit der Eröffnung der Chester und Birkenhead Eisenbahn, die Grand Junction Compagnie systematisch gegen das Zusammentreffen der Züge bei Chester operirt und chicanirt hat. So oft die Chester und Birkenhead Compagnie ihre Zeitbestimmungen abänderte, um mit den Zügen der Grand Junction bei Chester zusammentreffen zu können, veränderte die letztere sogleich ihre Abfahrtsstunden, und nöthigte dadurch die unglücklichen Reisenden, entweder ein Paar Stunden auf den Stationen zu verweilen, und sich alle die mit dem Besteigen neuer Wagen verbundenen Unannehmlichkeiten gefallen zu lassen, oder sich dazu zu entschließen, den Weg über Liverpool und Warrington zu nehmen. Selbst den Mailzügen gestattet es die Grand Junction Compagnie nicht bis nach Crewe durchzufahren, sondern sie müssen bei Chester anhalten, und die Bagagestücke werden dort über die Heerstraße geschafft, und mit dem Zuge der Grand Junction befördert. Die Folge von aller dieser parteisüchtigen und unwürdigen Rivalität ist die, daß das Publikum dabei empfindliche Nachteile erlitten hat, und die Aussichten der Chester und Birkenhead Eisenbahn außerordentlich getrübt worden sind. Ihre Actien sind von 8 Pfd. Prämie bis auf 32 Pfd. Discout heruntergegangen, oder 64 Procent!

Dem letzten Halbjahrsberichte zufolge haben sich die Umstände der Compagnie wieder etwas verbessert, die Anzahl der Passagiere, die während des halben Jahres befördert worden sind, hat 127,659 betragen, die Einnahme 16,580 Pfd., und die Ausgabe hat sich gegen das correspondirende halbe Jahr von 1841 auf 1700 Pfd. vermindert.

Chester und Crewe, 18 Meilen. — Diese Linie wurde 1837 angefangen, und 1839 beendet, und bildet mit der Chester und Birkenhead Bahn die geradeste Straße nach Liverpool; sie wurde deshalb von der Grand Junction Compagnie angekauft, um zu verhüten, daß sich der Verkehr nach dieser Richtung hinwandte. Das Capital, das auf den Bau derselben verwandt wurde, betrug 458,333 Pfd., und die Actien, eine jede 50 Pfd. Die Grand Junction Compagnie machte sich anheißig, den Inhabern der Actien 25 Pfd. Actien von ihrer Compagnie zu geben; und da ihr respectiver Werth auf dem Markte derselbe war, konnte man es im Grunde mehr als eine Amalgamation, denn als einen Verkauf betrachten.

Lauf der Eisenbahn. — Von der Grand Junction mit einer leichten Krümmung abbiegend, zieht sich die Linie nach Dal Farm, von dort nach Aston Hall, und über den Chester Canal bei Bunbury Locks vorbei, indem sie dicht am Canale hingehet, und das Stadtgebiet von Newtown durchschneidet, läuft sie bis Saughton Lane fort, und, durch das Stadtgebiet von Great Boughton hindurchgehend, endet sie bei Broof Street in Chester.

Ein sehr schöner Aquäduct führt den Ellesmere

Canal über die Eisenbahn weg; er ist über 400 Fuß lang. Die Hauptbrücke ist die über den Fluß Weaver; es sind acht Bogen, jeder 40 Fuß weit gewölbt.

Die Berechnungen dieser Eisenbahn sind in denen der Grand Junction enthalten.

Clarence, 32 Meilen. — Die Parlamentsacte für diese Eisenbahn ist vom Mai 1828; das autorisirte Capital war 500,000 Pfd. Sie fängt bei Port Clarence an, auf der Nordseite des Flusses Tees, und Middlesburgh gegenüber, dem östlichen Endpunkte der Stockton und Darlington Eisenbahn; die Linie zieht durch die Stadtgebiete von Norton, Carlton, Whitton, Stillington und Great Aycliffe, und läuft bei Sim Pasture in eine Verbindung mit der Stockton und Darlington Bahn aus; die Länge der Hauptbahn beträgt 14 Meilen.

Sie hat drei Zweigbahnen. Die erste, nach der Stadt Durham, verläßt die Hauptlinie bei Stillington, und endet in der Nähe von Crow Trees; die Entfernung beträgt $10\frac{1}{4}$ Meilen. Die zweite, nach der Stadt Stockton, verläßt die Hauptlinie bei dem Zollthore von Norton und läuft über die Chaussee von Stockton und Sunderland, ungefähr eine Viertelmeile von der Stadt entfernt; diese Zweigbahn ist zwei Meilen lang. Die Zweigbahn von Byers Green biegt von der Stadt Durham bei Ferny Hill ab, und endet im Stadtgebiete von Byers Green; 5 Meilen.

In letzter Zeit sind dem Parlamente von dieser Compagnie keine statistischen Rechnungsberichte eingereicht worden.

Dublin und Drogheda, 20 Meilen. — Es ist sehr zu bedauern, daß das Zusammentreffen mehrerer, sowohl politischer als finanzieller Ursachen, die Capitalisten verhindert hat, ihre Aufmerksamkeit auf Irland zu richten; und in keiner Hinsicht hätten sie ihr Capital nützlicher anwenden können, wenigstens was das Land selbst betrifft, als zur Anlage von Eisenbahnen. Der Bericht der Irändischen Eisenbahncommission war indessen nicht von der Art, daß dadurch die Hoffnung auf einen vortheilhaften Ertrag von dem angelegten Capitale hätte erweckt werden können. Die Folge davon ist gewesen, daß in dem Lande nur eine, und zwar kurze Eisenbahn vollendet worden ist; eine andere ist nur theilweise eröffnet worden, und eine dritte wird erst noch projectirt und in Ueberlegung genommen, worauf sich die ganze Liste der Irändischen Eisenbahnen beschränkt.

Diese Linie wurde vor mehreren Jahren angefangen, aber wegen Geldverlegenheiten mußten die Arbeiten eine Zeitlang ausgesetzt werden; indessen hat ein von den Commissairen der Schatzkammer bewilligtes, ansehnliches Darlehn v. 150,000 Pfd., die Directoren in den Stand gesetzt, von Neuem anzufangen, und höchst wahrscheinlich wird die Linie binnen Jahresfrist vollendet werden.

Diese Eisenbahn zieht von Dublin aus in nördlicher Richtung so dicht am Meere hin, als es die Beschaffenheit des Terrains gestattet; sie geht in der Nähe von Glasnevin, Swords, Rush und Balbriggan durch, bis zu ihrem Endpunkte bei Drogheda.

Die Ulster Eisenbahn, von Belfast nach Armagh, ist bis nach Portadown, 24 Meilen weit eröffnet, und es steht zu hoffen, daß eine Compagnie binnen Kurzem unternimmt, eine Linie zwischen den beiden Gränzpunkten zu bauen, und so die Linie

der Eisenbahnverbindung zwischen Dublin und dem Norden von Irland vervollständigen wird.

Dublin und Kingstown, 6 Meilen. — Die Constituirungsacte für diese Compagnie kam 1831 heraus; das Capital war 370,000 Pfd. Die Linie fängt in Westland Row, zu Dublin, an, ungefähr eine halbe Meile vom Generalpostamte, geht zwischen Great Brunswick Street und dem Grand Canal durch, und nachdem sie den Fluß Dodder überschritten hat, läuft sie in gerader Linie bis Merion, jenseit welches Punktes sie über einen Damm quer durch Dublin Bey nach Black Rock geführt wird, eine Entfernung von ungefähr $1\frac{3}{4}$ Meilen; sie zieht sich dicht am Meere hin, links von Monkstown und Dunleary, und endet bei Kingstown Harbour.

In dem Jahre bis zum 28. Februar 1839, betrug die Passagierzahl 1,326,830; die Einnahme 35,307 Pfd. In dem Jahre bis zum 28. Februar 1840, da die Fahrpreise zweiter Classe $12\frac{1}{2}$ Proc. erhöht wurden, betrug die Passagierzahl 1,280,763; der Ertrag 34,275 Pfd. Das atmosphärische Princip ist neuerdings auf dieser Eisenbahn mit sehr glücklichem Erfolge versucht worden.

Die Umstände der Compagnie standen damals keineswegs günstig, denn die Actien standen ungefähr 25 Proc. unter Pari, als sich die Directoren entschlossen, eine kühne und uneigennütige Politik zu befolgen, und den Versuch zu machen, das Publikum durch eine beträchtliche Herabsetzung der Fahrpreise dazu zu bewegen, daß es sich der Vortheile, die ihm die Eisenbahn darbieten würde, bedienen sollte. Wie vollkommen glücklich die Probe eingeschlagen ist, hat man anderswo bereits nachgewiesen; die Passagierzahl war 1840, 1,341,248 und 1842, 1,758,878; die Actien standen damals 25 Pfd. discount, und jetzt geben sie 16 Pfd. Prämie. Die Angelegenheiten der Compagnie werden zweckmäßig verwaltet.

Dundee und Arbroath, $16\frac{3}{4}$ Meilen. — Diese Eisenbahn zieht sich an der Küste in südwestlicher Richtung von Dundee hin, indem sie West Ferry und Milton passirt; das verausgabte Capital bis zur letzten jährigen Zusammenkunft, (den 7. Juni) war 153,136 Pfd.; als der Entschluß gefaßt ward, die Capitalrechnung zu schließen, ein Beispiel, welches andere Compagnieen klüglich befolgen sollten. Die Einnahmen dieser Compagnieen während des letzten laufenden Jahres beliefen sich auf 12,943 Pfd.; 843 Pfd. weniger, als im vorhergehenden Jahre.

Diese Compagnie ist nicht glücklich gewesen; ihr Rechnungsbericht hat nur 3 Proc. jährlich vom Capital ergeben. Die Linie ist die am wohlfeilsten gebaute im Königreiche.

Dundee und Newtyle, 11 Meilen. — Die Parlamentsacte für die Anlage dieser Eisenbahn wurde im Mai 1826 erlassen. Das damals und späterhin autorisirte Capital belief sich auf 170,000 Pfd. Diese Linie fängt bei dem Hafen von Dundee an, und geht über die Sidlaw Hügel, wo stationaire Maschinen gebraucht werden, in das Thal von Strathmoore, von wo zwei Zweigbahnen abbiegen, eine nach Coupar Angus, $2\frac{1}{2}$ Meile, die andere nach Glamis, $5\frac{1}{2}$ Meile.

Der Verkehr auf dieser Linie ist sehr gering; in dem Jahre bis zum 30. Juni 1842 war die Anzahl der beförderten Passagiere 62,346; die Brutto-Ein-

nahme für Passagiere, Waaren u. c. betrug 4,700 Pfund.

Dunfermline und Charlestown, 5 Meilen. — Nur sehr wenige Passagiere werden auf dieser Bahn befördert; die Wagen werden von Pferden gezogen; die Brutto-Einnahme in dem Jahre bis zum 30. Juni 1842 belief sich auf 3,955 Pfd.

Durham Junction, $4\frac{1}{2}$ Meile. Die Constituirungsacte für diese Compagnie kam im Juni 1834 heraus. Die Summe, deren Aufbringung autorisirt ward, betrug 130,000 Pfd.; aber die Arbeiten wurden nicht vor 1836 angefangen, und im Juni 1838 vollendet.

Lauf der Eisenbahn. — Sie verläßt die Stanhope Bahn im Kirchspiele von Washington, geht dann über den Fluß Weare, und läuft in gerader Linie bis New Lambton, von wo sie, die Stadtgebiete von Ost- und West-Haughton durchschneidend, in dem letzteren an der Eisenbahn von Seaham ihr Ende erreicht.

Ein sehr schöner Viaduct, über 800 Fuß lang, führt nahe bei Low Lambton über den Fluß Weare; er wurde mit einem Kostenaufwande von beinahe 40,000 Pfd. erbaut.

Der Verkehr auf dieser Bahn ist nicht von Bedeutung; in den 6 Monaten bis zum 3. Januar 1842, betrug die Anzahl der beförderten Passagiere 32,753, und die Einnahme 802 Pfd.; der Hauptertrag fast aller Durham Eisenbahncompagnieen beruht auf dem Steinkohlentransport; wenn aber die Steinkohlenbergwerke und die Eisenbahn, auf welcher die Kohlen nach dem Einschiffungsplaz gebracht werden, denselben Parteien gehören, wie im gegenwärtigen Falle, werden keine Rechnungsberichte an das Parlament geschickt.

Durham und Sunderland, 16 Meilen. Die Parlamentsacte für die Anlage dieser Bahn kam im August 1834 heraus; die ganze damals und durch nachfolgende Parlamentsbeschlüsse zur Aufbringung autorisirte Summe war 256,000 Pfd. Diese Linie, die bei Sunderland Moor anfängt, geht nach Merton (über Ryhope und Seaton), von wo eine Zweigbahn nach Haswell abbiegt, wo sie mit der Hartley Pool Eisenbahn zusammentrifft, und die Hauptbahn geht weiter bis Sherborne, welches die Station für Durham ist, von wo die Passagiere in einem Postwagen weiter befördert werden.

Diese Eisenbahn ist die längste im Königreiche, auf welcher das System der firen Maschine eingeführt ist, indem keine Locomotiven irgend einer Art angewandt werden; es befinden sich darauf acht fire Maschinen.

Das von dieser Compagnie aufgewandte Capital beläuft sich auf 265,664 Pfd. Die Einnahme im letzten laufenden halben Jahre war 15,365 Pfd. Die Angelegenheiten der Compagnie standen vor einiger Zeit so schlecht, daß es allen Anschein hatte, als ob die Compagnie sich auflösen würde; indessen ist es damit in der letzten Zeit wieder etwas besser geworden, und es werden jetzt 2 Proc. vom Capitale gezahlt.

Deftliche Grasschaften, 51 Meilen. — Die Constituirungsacte für diese Compagnie kam im Juli 1836 heraus; das zur Aufbringung autorisirte Gesamttactien-capital betrug 1,600,000 Pfd. und 533,333 durch Anleihe, Alles in Allem 2,133,333 Pfd.

Es war die ursprüngliche Absicht, und die Par-

lamentäccte lautete dahin, eine Eisenbahn nach Norwich und Yarmouth, 126 Meilen weit, zu bauen, und so die Mittel einer Eisenbahncommunication mit der Hauptstadt und den volkreichen Graffschaften Norfolk, Suffolk und Essex herbeizuführen; wegen der großen Schwierigkeiten aber, die man bei den Ingenieurarbeiten zu überwinden hat, reichte das für den Bau des Ganzen berechnete Capital nur eben dazu hin, die Linie bis Colchester zu vollenden. Die Compagnie ist dahin übereingekommen, die Nord- und Ostlinie auf immer in Pacht zu nehmen.

Lauf der Eisenbahn. — Sie beginnt bei High Street, Shoreditch, südlich von Church Street, geht durch Spitalfields quer über Brick Lane, und läuft dann weiter fort durch Mile End, wo eine Station ist; dann durchschneidet sie Dog Row und Globe Lane, und zieht sich rechts von den östlichen London Waterworks bei Old Ford weiter; nachher über die Marshes und links von Stratford weg, wo sie über die Heerstraße von Wanstead geht; während Ilford links liegen bleibt, springt sie über die große Chaussee von Essex, ehe sie Romford erreicht.

Der Viaduct vor London ist ein höchst verdienstliches Werk; er besteht aus 160 Bogen und ist über fünf Viertel Meilen lang.

Erst vergangenen März wurde die Linie bis Colchester fertig; seitdem hat die Einnahme im Durchschnitt etwas mehr als 2000 Pfd. die Woche betragen, wobei noch die größte Wahrscheinlichkeit stattfindet, daß sie immer mehr eintragen wird; die Preise sind im Vergleiche mit den meisten andern Linien sehr hoch; bis Colchester, 51 Meilen, beträgt der Fahrpreis in einem Wagen dritter Classe 7 Sch.; auf der südöstlichen Eisenbahn bis Folkstone, 79 Meilen, zahlt man nur 6 Sch.

Edinburgh und Dalkeith, $8\frac{1}{4}$ Meile. — Die Constituirungsacte für diese Compagnie ist vom Mai 1826, und ihr Capital belief sich auf 133,053 Pfund, aber die Linie wurde erst im Juli 1831 eröffnet. Späterhin wurde eine Zweigbahn nach Leith angelegt, die im Juli 1838 fertig wurde, auch wurde zu derselben Zeit noch ein anderer, kurzer Zweig nach Musselburgh fertig; die Bahn hat einen Tunnel, welcher über eine Viertelmeile lang, und neun Brücken.

In den Jahren 1838 und 1839 war die Passagierzahl 548,164, und die Einnahme 13,672 Pfd.; das Verhältniß der Passagiere dritter zu denen erster Classe ist ungefähr wie 58 zu 1; zu denen zweiter Classe, wie $4\frac{1}{2}$ zu 1, und die zweite Classe verhält sich zur ersten, wie 13 zu 1.

Der Verkehr in Steinkohlen beträgt jährlich ungefähr 120,000 Tonnen. Die Ausgaben während der drei Jahre bis zum 31. Dec. 1838 beliefen sich auf 29,769 Pfd. 14 Sch., und die Einnahme auf 41,177 Pfd. 19 Sch. 9 Pce.

Die Passagierzahl während der sechs Monate bis zu 31. Dec. 1841, betrug 143,000. In der Einnahme ist seit der Eröffnung der Eisenbahn wenig Veränderung eingetreten.

Edinburgh und Glasgow, 46 Meilen. Eine lange Zeit verging, ehe sich die vorsichtigen Schotten auf einen so großartigen Plan, wie den einer großen Stamm-Eisenbahn, einlassen wollten. Diese Compagnie wirkte sich ihre Parlamentsacte im Juli 1838 aus; ihr Capital war 1,200,000 Pfd., nachher bis auf 1,500,000 Pfd. vermehrt.

Lauf der Eisenbahn. — Sie verläßt den östlichen Grenzpunkt bei Haymarket, und die Linie nimmt dann eine westliche Richtung, indem sie auf ihrem Zuge nahe bei Kingston, Linlithgow und Falkirk vorbeigeht, und fast parallel mit dem Edinburgh und Glasgow Canale fortläuft, den sie bei der sechszehnten Schleuse des Forth und Clyde Canals überschreitet, mit welchem sie fast parallel bis Glasgow hinzieht — innerhalb $3\frac{1}{2}$ Meilen von dem Glasgow Grenzpunkte.

Der Hauptdurchschnitt ist im Abercorn Kirchsplele, 50 Fuß tief, und ungefähr 3 Meilen lang; es sind 5 Tunnels darauf, deren Länge ungefähr $1\frac{1}{4}$ Meile beträgt, 64 Brücken und mehrere Viaducte von bedeutender Länge, deren vornehmste über die Gewässer von Almond und Avon hingen — der erstere ist 720 Ellen lang.

Die Linie wurde bis ganz hin im März 1842 eröffnet. Die Passagierzahl war bis zur letzten Halbjahreszusammenkunft im Februar, 11 Monate nach Eröffnung der Linie, wie folgt:

Erste Classe	92,930
Zweite Classe	145,557
Dritte Classe	346,898
Summa	585,385

Die Preise sind sehr mäßig gestellt, 1. Cl. 8 Sch., 2. Cl. 6 Sch., 3. Cl. 4 Sch.; und außerdem ein Extrazug für Passagiere dritter Classe zu 2 Sch. 6 Pce., und so muß ein Passagier dritter Classe auf einer so eben angeführten Eisenbahn (der östlichen Graffschaften) beinahe dreimal so viel für wenig mehr, als dieselbe Entfernung, zahlen.

Es ist daran gedacht worden, die Linie bis nach der Nordbrücke zu Edinburgh zu verlängern; indessen zeigte sich unter den Eignern eine so große Meinungsverschiedenheit über diesen Umstand, daß der Plan wieder aufgegeben wurde.

An Sonntagen gehen nur zwei Züge von jedem Ende der Linie ab; auch wurde von einigen Actionnairs ein erfolgloser Versuch gemacht, das Reisen am Sonntage auf der Linie gänzlich abzuschaffen.

Diese Compagnie hat ziemlich gute Geschäfte gemacht; sie zahlt 5 Proc. von ihrem Capitale; seit einiger Zeit hat sich der Ertrag bedeutend vermehrt.

Edinburgh und Newhaven, 2 Meilen. Die zur Constituirung dieser Compagnie erlassene Parlamentsacte datirt vom August 1836; das Capital betrug 140,000 Pfd. Die Linie verläßt die Nordbrücke bei der Stadtwage, und zieht sich fast ganz gerade bis zum Trinity Kettenbaum bei Newhaven, wo sie zu Ende geht.

Obgleich die Linie nur kurz ist, sind doch die Arbeiten auf derselben sehr ausgedehnt; der Hauptdurchschnitt ist der durch die Heerstraße von Queensferry, und enthält fast eine Viertelmillion Cubikellen.

Der Tunnel von Edinburgh ist Tausend Ellen lang; unter mehreren Brücken, die sich darauf befinden, ist die über die Queensferry Straße die hauptsächlichste.

Ueber den Verkehr auf dieser Eisenbahn sind keine Rechnungsberichte beim Parlamente eingelaufen.

Gankirk und Glasgow, 8 Meilen. — Diese Compagnie hat sich mehrere Parlamentsacten ausgewirkt, von welchen die erste im Mai 1826 herauskam, und das zur Aufbringung autorisirte Capital betrug 148,195 Pfd.

Lauf der Eisenbahn. — Sie beginnt zu St. Rollox, bei Glasgow, und verfolgt einen geraden Lauf

bis Milton; von da geht sie in einem Bogen über Robroyston Moss, nimmt einen östlichen Lauf, zieht bei Clay House vorbei, und in geringer Entfernung von Gartloch läuft sie in die Monkland und Kirkintilloch Eisenbahn aus, in der Nähe von Gargill Colliery bei Gartsherrie; es befinden sich einige schwere Durchschnitte und schöne Brücken auf der Bahn; der Verkehr ist in den verschiedenen specifisirten Jahren folgender gewesen:

	Tonnen.	Passagiere.	Pfd.	Sch.	Pce.
1832	114,144	62,605	6,476	6	5
1839	206,275	97,777	13,462	18	4
1842	274,808	137,099	14,822	0	0

Das Verhältniß der Passagiere erster und zweiter Classe war 1842 wie 1 zu 21; die Ausgabe 7,633 Pfd. 18 Sch. $0\frac{1}{2}$ Pce. — Das ganze verausgabte Capital 107,364 Pfd. 12 Sch.

Glasgow, Paisley und Greenock, $22\frac{1}{2}$ Meile. — Es war ein kühnes Unternehmen, eine Eisenbahnstrecke bei so furchtbarer Concurrenz anzulegen, wie die Compagnie wußte, daß sie sich gegen sie erheben würde, und womit man beständig zu rivalisiren haben mußte, ohne je im Stande zu sein, sie gänzlich zu überwältigen, nemlich die der Signer von Dampfbooten auf dem Flusse Clyde; auch ist die Dampfkraft nie auf irgend einer Eisenbahn in so großem Umfange in Anwendung gebracht worden, als Ersatz von Thierarbeit, und bei der Thätigkeit von locomotiven Maschinen.

Diese Compagnie erhielt ihre Constituirungsacte im Juli 1837; ihr Capital belief sich auf 533,333 Pfd., wovon 133,333 Pfd. durch eine Anleihe aufgebracht wurden, und die Eisenbahn wurde im Juli 1840 eröffnet.

Lauf der Eisenbahn. — Die Eisenbahn von Ayrshire und die von Greenock laufen als eine Linie von Glasgow nach Paisley, und gerade hinter diesem Orte trennen sie sich ($6\frac{3}{4}$ Meilen). Die Greenock Bahn biegt dann rechts ab, geht bis dicht an die Rennbahn, über die Gewässer von Black Cart und Grype, und durchschneidet in gerader Linie Falwood und Dargavel Moss, bis Bishopston Ridge, worauf sie nach Laigh Hatton und Westferry weiter geht, jenseit welcher Punkte sie bis hart an das südliche Ufer des Clyde fortgeht, von wo sie nach Port Glasgow und darüber noch hinausläuft, bis zu ihrem Ende bei Greenock.

Die größten Durchschnitte sind bei Bishopston Ridge und mehrentheils auf beiden Seiten, und zwischen den beiden Tunnels, in Felsen gehauen. Bei Gartsburn Hill und Carnegie Hill sind auch zwei beträchtliche Durchschnitte. Es befinden sich auf der Bahn ungefähr 60 Brücken und Viaducte; die wirklichen Kosten haben 758,000 Pfd. betragen; die erwartete Einnahme war auf 93,511 Pfd. 1 Sch. und 4 Pce. angeschlagen. Die Berechnung war so genau gemacht, daß nicht einmal der eine Schilling und die vier Pence weggelassen werden konnten. Der wirkliche Ertrag ist nicht halb so hoch gekommen.

Die Art, wie man bei der Verwaltung dieser Eisenbahn verfährt, ist so oft besprochen worden, und der finanzielle Effect der Herabsetzung der Fahrpreise, um zwei Drittel, ist ein Gegenstand so weitläufiger Discussionen gewesen, daß jetzt jede weitere Notiz darüber überflüssig sein würde. Die Anzahl der beförderten Passagiere in dem Jahre bis zum 31. Dec. 1841, betrug 435,650; für das Jahr, das 1842 zu Ende ging, war die Zahl 633,755

nachdem die Abänderung der Preise im Mai jenes Jahres eingetreten war. Das finanzielle Ergebnis ist anderswo bemerkt worden.

Glasgow, Paisley, Kilmarnock und Ayr, 51 1/2 Meile. — Diese Linie wird aller Wahrscheinlichkeit nach effectiv dazu dienen, eine Eisenbahnverbindung zwischen den Hauptstädten von England und Schottland im Westen herbeizuführen. Von London nach Lancaster ist die Linie durch die Eisenbahnen von Birmingham, Grand Junction, und Preston, eine Strecke von 232 Meilen, bereits vollendet und die Linie von Edinburgh nach Kilmarnock ist fertig; es bedarf daher nur noch einer Bahn von Kilmarnock nach Lancaster, um die Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Hauptstädten zu vervollständigen.

Die Constituirungsacte für die Glasgow und Ayr Compagnie kam im Juli 1837 heraus; der Betrag des Capitals und der Anleihe war 833,300 Pfd., welches auf 1,093,650 Pfd. erhöht worden ist.

Lauf der Eisenbahn. — Sie verläßt die Station von Tradeston bei Glasgow, läuft parallel mit dem Canal von Glasgow und Paisley, etwa eine Meile lang, und nimmt dann drei Meilen weit eine westliche Richtung bis Laigh Hillington, und von dort nach Paisley, ungefähr zwei Meilen; nachdem sie von hier abgebogen, und den Fluß Cart überschritten hat, geht sie nördlich von Elderslie weiter, und nachdem sie an drei verschiedenen Stellen über den Canal von Glasgow, Paisley und Johnstone gelaufen ist, zieht sie sich südlich bei Johnstone weg, von wo sie bis dicht vor Kilmarnock, und dann durch die Stadt Kilmarnock westlich, da, wo die Eisenbahn von Ardrossan abbiegt, hindurchläuft — und so nach Irvine hingehet, dann aber, nahe am Firth von Clyde hinstreifend, in gerader Linie ihrem Endpunkte, bei der neuen Brücke zu Ayr, an der Nordseite des Flusses, entgegenzieht. Der Zweig von Kilmarnock (der vergangenen März eröffnet ward) verläßt die Hauptbahn am Kirchspiel von Dalry, etwa 23 Meilen von Glasgow; er läuft etwa zwei Meilen südlich fort, und biegt dann südwestlich nach seinem Ende zu ab, eine Entfernung von 11 Meilen.

Auf dieser Bahn befinden sich 12 Brücken, von welchen die ansehnlichsten die über die Gewässer von Irvine und Garnock, und über den Fluß Cart bei Paisley geschlagen sind; ein einziger kurzer Tunnel ist bei Arcton.

Die Passagierzahl vom 5. August 1839 bis zum 5. August 1840, war 137,117 — die Linie wurde damals 14 Meilen weit eröffnet; während des Jahres bis zum 31. Juni 1841, war die Zahl 618,484. Die Fahrpreise sind mäßig.

Die Compagnie hat kein Stück gehabt; die 50 Pfd. Actien stehen zu 16 Pfd. discount.

(Fortsetzung folgt.)

Bonn-Kölner Eisenbahn.

Auszug

aus den Verhandlungen des Verwaltungsrathes in der Quartalsitzung vom 1. und 4. Juli.

Sitzung des Verwaltungsrathes v. 1. Juli 1844.

Auf einen desfallsigen, durch früheren Beschluß des Verwaltungsrathes veranlaßten Antrag des Vorsitzenden, Herrn Kanzler von Grooten, wird für zweckmäßig erachtet, heute schon die Commission zur Prüfung der Bilanz für

das Jahr 1844 zu ernennen und derselben zu überlassen, unter Rücksprache mit der Direction diejenige Erleichterung bei der Rechnungsrevision herbeizuführen, welche ihnen angemessen erscheint.

Die Direction trägt ihren Quartalsbericht über die Lage

Monat.	Fahrten.	Personen.	Einnahme.			Uebersicht, Wa-			Im Ganzen.		
			Tblr.	Sgr.	Pf.	Tblr.	Sgr.	Pf.	Tblr.	Sgr.	Pf.
15 — 29 Febr.	93	16852	3047	23	11	8	11	—	3056	4	11
1 — 31 März	220	39536	6636	19	6	38	27	6	6695	17	—
1 — 30 April	254	50087	9285	20	11	67	18	10	9353	9	9
1 — 31 Mai	380	68880	12965	5	6	95	7	—	13060	12	6
1 — 30 Juni	360	57164	10829	21	6	122	17	6	10952	9	—
	1307	232519	42765	1	4	352	21	10	43117	23	2

(In der Geld-Einnahme ist die Liquidation der beförderten Postgüter nicht mitbegriffen.)

Interessant ist das aus nachstehender Uebersicht hervorgehende Verhältniß der einzelnen Classen und deren Rente bei unserem Tarif, der bekanntlich zu den niedrigsten von ganz Deutschland gehört:

	Personen.	Einnahme.			Durchschnittlich per Bilet.		Von ganzen Betr. fehr d. Personen.	Von der ganzen Einnahme an Geld.
		Tblr.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.		
I. Classe	7176	2820	29	6	11	9 1/2	3 Proc.	6 1/2 Proc.
II. "	77299	18331	19	6	7	1 1/3	33 1/2 "	43 1/4 "
III. "	73241	12829	16	6	5	3	31 3/4 "	30 1/4 "
IV. "	73151	8478	26	6	3	5 1/4	31 3/4 "	20 "
ambul. Einnahme	1652	303	29	4				
Summa	232519	42765	1	4				
Uebersicht zc.		352	21	10				
Ganze Einnahme		43117	23	2				

Vertheilt auf 137 Tage, wurden per Tag 1697 Personen befördert und 314 Tblr. 21 Sgr. 10 Pf. eingenommen.

Vertheilt auf 1307 Fahrten, wurden per Fahrt 178 Personen befördert und 32 Tblr. 29 Sgr. 8 Pf. eingenommen.

Binnen kurzer Zeit wird das Betriebsmaterial durch einen von früherer Bestellung noch rückständigen (auf Bogenfedern ruhenden) Wagen 1. Classe und einen Wagen 2. Classe, sowie durch später — auf Grund des jüngst bewilligten Credits — bestellte 4 Wagen 2. Classe, 2 Wagen 3. Classe und 2 Chaisewagen verstärkt werden. Nicht unerwähnt dürfen wir lassen, daß das Belgische Gouvernement der Verlegenheit, welche für die Pfingsttage durch verspätete Ablieferungen bedingener Wagen entstanden war, durch leihweise Ueberlassung von 12 seiner Wagen auf die großmüthigste Weise zu Hülfe kam und daß unsere Gesellschaft der Belgischen Eisenbahn-Verwaltung dafür zu Danke verpflichtet bleibt. Vor wenigen Tagen ist die fünfte Locomotive von Sharp Brothers in Manchester, mit sechsräderigem Tender, angekommen und wird nächstens in Dienst treten. Mit der Belgischen Locomotive von Regnier-Poncelet besitzen wir deren jetzt sechs.

Den vielseitig geäußerten Wünschen des Publikums nachkommend, bezwecken wir, binnen Kurzem mit dem Versuche eines Güter- und Viehtransports zu beginnen, und haben ein darauf bezügliches Reglement entworfen, welches mit den übrigen Anträgen Ihrer Prüfung und Genehmigung vorliegen wird.

Die in jüngster Zeit erfolgten gerichtlichen Entscheidungen haben unter Anderm den Grundsatz, daß nur derjenige Werth des Grund und Bodens, der vor der Anlage der Eisenbahn bestand und der sich am meisten aus Urkunden und stattgehabten öffentlichen Versteigerungen ergibt, zu vergüten sei, bestätigt. Diesemnach darf die Eisenbahn-Gesellschaft sich des gesetzlichen Schutzes gegen übertriebene Anforderungen derjenigen Eigenthümer erfreuen, die — nicht zufrieden damit, daß ihre Grundstücke durch das verbesserte Communicationsmittel ganz außerordentlich an Werth gewonnen haben — auch noch diese Werthverhöhung mit bezahlt erhalten möchten. Die Direction darf nun hoffen, daß billige und gerechte Vorschläge Schörs finden werden.

Zur Verminderung der Gefahr, die bei starkem Andrang durch das Kreuzen der Züge in Brühl entstand, haben wir, im Vertrauen auf die Genehmigung des Verwaltungsrathes, eine große Ausweiche bei Sechtem ausführen, und die Züge an dieser weniger frequenten Stelle kreuzen lassen. Der kleine dadurch entstehende Zeitverlust wird durch die größere Sicherheit des Betriebs bei Weitem überboten.

Der Coaksverbrauch stellt sich verhältnißmäßig gerin-

und den Fortgang des Geschäftes, die Berichte des Bahn-Ingenieurs über den Zustand so wie die Unterhaltung der Bahn, und des Maschinen-Ingenieurs über den Zustand und die Erhaltung des Betriebsmaterials vor, woraus sich im Wesentlichen Folgendes ergibt:

Gerät	Uebersicht, Wa-			Von ganzen Betr. fehr d. Personen.	Von der ganzen Einnahme an Geld.
	Tblr.	Sgr.	Pf.		
1) die Zinsen der gesammten, theilweise noch auszugebenden Capitalsumme v. 900,000 Tblr.	45,000				
2) die Betriebskosten, als: Brennmaterial, Reparatur des gehenden Zeug, Unterhaltung der Bahn und Zubehör, Personal-Stat u. s. w.	56,200				
zusammen	101,200				
betragen und im Jahre 3650 Personenfahrten stattfinden. jede Fahrt 27 Tblr. 21 Sgr. 9 Pf. einbringen müsse.					
Die oben angeführte Uebersicht weist nun nach, daß bisher jede Fahrt durchschnittlich 32 Tblr. 29 Sgr. 8 Pf. eingebracht hat. Michin ergibt sich die jetzt eine Mehreinnahme per Fahrt von 5 Tblr. 7 Sgr. 11 Pf.					
Ferner beruht der Voranschlag auf der Annahme, daß für 3681 Fahrten (incl. der Extrafahrten) pr. Fahrt an Coaks nöthig sein würde:					
a) pr. Fahrt 750 Pfd.	2,760,750				
b) für Anheizen 1000 Pfd. pr. Tag	365,000				
c) für Abgang am Gewicht 5 Proc.	156,200				
Summa	3,281,950				
zu 14 Sgr. pr. 100 Pfd.	15,315				
macht pr. Fahrt 891 Pfd.; 4 Tblr. 5 Sgr.					
" " Meile 22 3/4 " 1 " 1 1/4 "					
Nach den jüngsten Berichten des Maschinen-Ingenieur ist das dermalige Bedürfniß im Durchschnitt pr. Fahrt einschließlich Anheizen und Reserve 546 Pfd. ohne dergleichen	456				
Demnach wären f. 3681 Fahrt. erford.:					
a) pr. Fahrt zu 546 Pfd.	2,009,826				
b) 5 Proc. Abgang an Gewicht	110,491				
Summa	2,320,317				
zum wirklichen Preise (frei Bahnhof) à 13 Sgr. pr. 107 Pfd.	9396				
oder pr. Fahrt 573 Pfd.: 2 Tblr. 9 Sgr. 7 Pf.					
" " Meile 143 1/4 " — " 17 " 5 "					
wonach der Gesamt-Unterschied an Coaks 961,633 Pfd. an Geld	5908				
betragen würde.					
Fügt man zu obiger Differenz in der Mehreinnahme pr. Fahrt gegen den Voranschlag 5 Tblr. 7 Sgr. 11 Pf. diese ermittelte Differenz der geringern Ausgabe von	1				
hingu, so ergibt sich eine Gesamtdifferenz von	7				
zu Gunsten jeder Fahrt.					
In wie fern ein so günstiges Verhältniß durch das					

ganze Jahr durchzuführen und die übrigen Suppositionen des Voranschlags ausreichend oder überwiegend sein werden, kann nur die fernere Erfahrung lehren.

Die Direction legt alsdann dem Verwaltungsrath folgende Anträge zur Genehmigung vor.

Die Anträge: 1. auf Einführung des Waaren- und Viehtransports und auf Genehmigung des betreffenden Reglements; — 2. auf nachträgliche Genehmigung der bereits eingeführten Supplementarbillets, womit auf den Zügen den Reisenden die Facultät des Wechsels der Plätze, sowie die Fortsetzung der Reise nach einem weiteren Orte gegeben wird. — Die Anträge: 5. auf Anstellung eines Wagenmeisters zu Köln und eines Oberwagenpüfers zu Bonn, mit angemessenem Gehalte; — 6. auf Erhöhung des Gehaltes des Bahnmeisters als persönliche Zulage; — 7. auf Anstellung eines Bahn-Ingenieurs mit angemessenem Gehalte; — 8. auf Verbesserung des Gehaltes des Zugführers, — und 9. auf Feststellung des Gehaltes für den Empfänger zu Sechtem werden von dem Verwaltungsrathe genehmigt.

Sitzung des Verwaltungsrathes v. 4 Juli 1844.

10. Ein Antrag wegen Erhöhung des Personal-Stats wurde nach dem Beschlusse des Verwaltungsrathes ausgelegt, bis die Differenzen gegen den früher genehmigten Personal-Stat näher nachgewiesen sind.

Die Anträge: 11. unter den Reiseeffecten auch 25 Pfd. anderes Gepäck jeder Art frei, jedoch ohne Garantie aufzunehmen; 12. Kinder unter 10 Jahren auf allen Wagenclassen nur die Hälfte des Tariffahes gegen Anspruch auf die Hälfte eines Platzes für eine erwachsene Person bezahlen zu lassen; — 13. für Jagdhunde in Begleitung des Jägers, so wie für Metzger- und Schäferhunde in Begleitung des Metzgers und Schäfers zwischen Bonn und Brühl, sowie zwischen Köln und Brühl nur die Hälfte des Tariffahes, mithin 2 Sgr. zahlen zu lassen; — 14. um Bewilligung eines Credits zur Anschaffung von Uhren mit Schlagwerk für die Stationen Bonn, Brühl und Köln; — 15. desgleichen für eine Verwaltungswohnung und ein Centralmagazin in Bonn; — 16. um Erhöhung des Gehaltes für den Buchhalter; — 17. auf Erbauung von Einsteigehallen in Bonn und Köln zum Schutz der Personen und der zu jedem Zuge nöthigen Wagen und zum Ersatz der nicht ausreichenden Wagenschuppen; — 18. auf Erbauung eines Locomotiv- und Wagenschuppens zu Brühl; — 19. auf Erbauung von 6 Bahnwärterhäusern für einzelne Familien und 12 dergleichen für einzelne Wärter an den von Dörfern entlegenen Wartestellen; — 20. auf Erbauung eines Stationshauses zu Sechtem; — 21. auf Abschließung der Hallen am Stationshause zu Brühl mit Glaswänden zur Einrichtung zweier Wartesäle ohne fernern Anbau; 22. auf Ausführung der erforderlichen Vorrichtungen zur Speisung der Locomotiven mit Wasser aus dem Hürther-Bach zu Köln und aus dem Endenicher-Bach zu Bonn vermittelst Röhrenleitung und Cisternen unter Befestigung der etwa dadurch zu befürchtenden Conflict, und zwar wo möglich auf gutlichem Wege, nöthigenfalls aber auch selbst auf Gefahr eines Processes mit den Einsprüche vorbringenden Anschließenden wurden unter den geeigneten Bemerkungen und Modificationen und in Betreff der auszuführenden Bauten unter dem Vorbehalt der Revision der noch nicht genehmigten Pläne und Kostenanschläge, durch die technischen Mitglieder von dem Verwaltungsrathe genehmigt. (Köln. 3.)

Correspondenzen.

Kopenhagen, 28. Juni. Unterm 14. Juni ist hier eine Königl. Commission für sämtliche Eisenbahnangelegenheiten im Königreiche Dänemark und den Herzogthümern Schleswig-Holstein u. Lauenburg ernannt worden. Sie besteht aus dem Deputirten in der Königl. Rentenkammer und den Finanzen Kammerherren Grafen C. Moltke, dem Chef des Königl. Ingenieurcorps Generalmajor von Quaade, dem Deputirten in der General-Zollkammer und dem Commerzcollegium Statrath Dr. Garlieb, dem Chef des Revisionswesens in eben diesem Collegium

Statrath Wedel, dem Deputirten in der Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Kanzlei Statrath Rathgen, und dem Deputirten in der Königl. General-Zollkammer und dem Commerzcollegium Statrath Franke, wie dem Deputirten in der Königl. Rentenkammer Conferenzrath Lund. Alle waren Mitglieder der unterm 10 Decbr. 1833 ernannten Commission zur Prüfung der Frage wegen einer Eisenbahnanlage zwischen der Nord- u. Ostsee. Diese hat nun als solche aufgehört zu existiren, doch ist die von ihr unterm 18. Mai 1840 erlassene Bekanntmachung der Bedingungen, unter welchen Einzelne oder Privatgesellschaften gewärtigen können, das ihnen die Anlage von Eisenbahnen zur Verbindung der Nord- und Ostsee durch das Herzogthum Schleswig oder das Herzogthum Holstein werde gestattet werden, in der unten angegebenen Weise in Kraft geblieben. — Wie weit es hier mit dem Eisenbahnschwindel geht, erzieht man am besten aus der Actienzeichnung zur Eisenbahn zwischen Kopenhagen und Helsingör; der Wechselmakler Heymann lud dazu ein, ohne Kostenanschläge für die Anlage der Bahn und das Nivellement oder Ueberschläge über die zu erwartende Frequenz gemacht, noch die allerhöchste Concession einer solchen Bahn nachgesucht zu haben; dessen ungeachtet haben sich ziemlich Viele zur Actienzeichnung gefunden, was denn freilich auch wohl der eben geschlossenen Zeichnung sein mag. Hinterher hat Herr Heymann bei der Kanzlei ein Gesuch um eine Concession und die Ertheilung der der eben genannten Bahn zugestandenen Begünstigungen eingereicht, welches Gesuch die Kanzlei der Bürgerrepräsentantschaft zur Begutachtung zugestellt. Diese äußerte sich indes dahin, daß, obwohl sie die Annehmlichkeit und den Nutzen einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Helsingör und der Hauptstadt für die Bewohner derselben sehr wohl anerkenne und dieselbe ohne Opfer von Seiten der Commune bewerkstelligt werden könne, sie auch überdies einsehe, daß den betreffenden Communen bei der Ausführung einer so bedeutenden Arbeit, für welche die Geldmittel von auswärts herbeigeschafft würden, viele Vortheile zufließen könnten, so fehlten doch dem erwähnten Gesuche die zur Beurtheilung eines solchen Projectes nöthigen Aufklärungen und Motivirungen weshalb sie die Annahme dieses Projectes in seiner gegenwärtigen Form nicht anempfehlen könne. Die übrigen Bahnen des Königreichs und der Herzogthümer werden aber aller Wahrscheinlichkeit nach wohl zu Stande kommen, man erwartet bereits mit Verlangen die Eröffnung der Altona-Kieler Bahn, während zu der Rendsburg-Neumünster Bahn der Kostenanschlag gemacht und hierher gesendet ist, und die Kosten der Rendsburg-Schleswig-Flensburger Eisenbahn in Calculation, und die Vermessungen derselben bereits vollendet sind; zur Nivelirung der Apenrade-Hadersleben-Aerofunder Bahn ist ein Gesuch hier angekommen, und ebenso für die projectirte Flensburg-Sonderburg-Rummarder Bahn, wozu von 28 Berliner Häusern 625,000 Thlr. gezeichnet sind, welche mit den 500 Sonderburger und 250 anderweitig gezeichneten Actien die 700,000 Thlr. darstellen, welche die Bahn sammt der Brücke über den Altoner Sund kosten soll; auch zur Flensburg-Husum-Tönninger Bahn ist das Capital bereits vollständig zu Stande gebracht und die Actienzeichnung geschlossen; ob die Jütländische Bahn zu Stande kommen wird, ist freilich noch die Frage, doch findet das Project dort vielen Anklang, und es möchte wohl kaum zweifelhaft sein, ob in jetziger Zeit für eine dort projectirte Bahn nicht auch die Geldmittel zusammengebracht würden. Die anfangs erwähnte Eisenbahn-Commission hat nun folgende Bekanntmachung erlassen: „Mit Rücksicht auf die in letzter Zeit ohne vorhergegangene allerhöchste Erlaubnis ergangenen Einladungen zur Actienzeichnung für Eisenbahnanlagen, und da die auf diese Veranlassung ausgestellten Actienpromessen und dergleichen Documente auf eine dem Privatcredit im Allgemeinen schädliche Weise Gegenstand der Speculation geworden sind, wird dem allerhöchsten Befehle Sr. Maj. des Königs zufolge hierdurch Folgendes zur öffentlichen Kunde gebracht:

Sowie die Einladungen zur Actienzeichnung für Eisenbahnanlagen, wie Ausstellung und Uebertragung der Actienpromessen, Quittungen, Interimsbeweise und anderer ähnlichen dieses Unternehmens betreffenden Documente, ohne vorher eingeholte Erlaubnis zur Actienzeichnung aller Gewähr entbehren, so muß insbesondere auf die

Bestimmungen hingewiesen werden, welche in dieser Hinsicht in den §§. 1 — 3 und §. 5 der Bekanntmachung vom 18. Mai 1840 enthalten sind, und namentlich darauf aufmerksam gemacht werden, daß nach dem §. 5 der Bekanntmachung lit. c. Derjenige, welcher sich für eine Actie zeichnet, unbedingt für die Einzahlung ihres Belaufes verantwortlich ist, wenn nicht die Gesellschaft, nachdem 40 Proc. des Nominalbelaufs der Actie erlegt sind, ihn seiner Verpflichtung, für den fernern Einschuss verantwortlich zu sein, entbeht. Ferner wird hierdurch in Erinnerung gebracht, daß das Zugestehen der im §. 4 und den §§. 11 — 14 der angeführten Bekanntmachung erwähnten Begünstigungen nur für solche Eisenbahnen erwartet werden kann, welche die Verbindung der Nord- und Ostsee zum Zwecke haben. Die Einräumung ähnlicher Begünstigungen für andere Eisenbahnanlagen, insofern sie nicht schon ertheilt oder allenfalls zugesagt sind, und namentlich die im §. 4 der oft angeführten Bekanntmachung erwähnte Theilnahme der Finanzen kann folglich nur auf den Fall erwartet werden, daß die Förderung eines solchen Unternehmens in allgemeinen Staatsrücksichten rathsam gefunden werde, weshalb auf jeden Fall eine besondere allerhöchste Bestimmung gegeben werden wird.“ §. 11 dieser Bekanntmachung lautet: „Die Abtretung von Grundstücken welche der Landesherrschaft gehören, wird unentgeltlich erfolgen.“ Ferner: „§. 12. Der zur Eisenbahnanlage verwendete Grund und Boden wird, so lange derselbe für diesen Zweck benutzt wird, von allen sonst auf demselben ruhenden Königl. Abgaben und Lasten, wie auch von der Bankhaft befreit. Gleichfalls sind die auf diesem Grund und Boden aufgeführten, zur Eisenbahn gehörigen Gebäude, Speicher und Packhöfe sowohl in den Städten als auf dem Lande von allen Königl. Steuern und Abgaben frei.“ §. 13. Der Gebrauch des Stempelpapiers wird sowohl für die abzuschließenden Contracte als auch für Actienbriefe und Interimscheine und deren Cession und Transport erlassen.“ §. 14. Für alle zur ersten Anlage der Bahn erweislich verwendeten Materialien, als Eisen, Bauholz, Kalk etc., ist nach Ablauf des Jahres, in welchem solche eingeführt worden, die Rückzahlung des erlegten Einfuhrzolles zu gewärtigen. Auch wird der Einfuhrzoll für alle zum Betriebe der Bahn erforderlichen Maschinen, Locomotiven und Wagen, welche vor Ablauf von drei Monaten nach Vollendung der Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung zur Einfuhr declarirt worden, erlassen werden.“

Höchst-Sodener Eisenbahn.

Für den demnächstigen Betrieb der Höchst-Sodener Eisenbahn ist ein atmosphärischer Druck-Apparat in England bestellt; der Bau selbst wird sogleich nach Beendigung der Kurzeit in Soden beginnen.

Mainz-Ludwigshafen.

Darmstadt, 15. Juli. Die heute erschienene Nummer der Großherzogl. Hessischen Zeitung enthält nachstehenden Artikel: „Seit einigen Tagen sagt man sich im Publikum, daß dem provisorischen Comite, welches sich zum Zweck des Baues einer Eisenbahn von Mainz nach Ludwigshafen zu Mainz gebildet hat, von Seite des Großherzoglichen Ministeriums des Innern und der Justiz eine provisorische Antwort auf ein desfallsiges Gesuch geworden ist, und zwar, wie behauptet wird, dahin, daß die fragliche Concession dermalen noch nicht ertheilt werden könne, weil auf dem jüngsten Landtag Regierung und Stände, bezüglich der Eisenbahnen-Verhältnisse unterstellt und vorausgesetzt hätten, welche durch Realisirung jenes Vorhabens alterirt werden könnten.“ Dieser offenbar halbofficielle Artikel stimmt zugleich mit demjenigen zusammen, was man über jenes Vorhaben einer Eisenbahn von Mainz nach Ludwigshafen schon längere Zeit hier im Publikum sich sagte. Danach war nämlich, bei aller freundlichen Aufnahme der Deputation aus Mainz, ihr doch für gewiß erklärt worden, es würde die projectirte Bahn, käme sie zur Ausführung, der Mainz-Neckar Eisenbahn in ihrem Ertrage wesentlich schaden, und man hatte dabei erst für spätere Zeit die Genehmigung des ausgesprochenen Wunsches einigermaßen in Aussicht gestellt. Was den Inhalt dieser Verhandlungen auf dem jüngsten Landtage betrifft, so ist dieser zwar nicht seiner ganzen Vollständigkeit nach zur öffentlichen Kenntniß gekommen, indem die Verhandlungen geheim waren und auch nach-

her nicht, wie sonst wohl bei andern geheimen Verhandlungen geschah, ihr Druck erfolgte; aber in den Badischen Landtagsverhandlungen kam davon vor, und auch sonst läßt sich unschwer entnehmen, daß jene unterstellten und vorausgesetzten Verhältnisse wenigstens mit auf den Ertrag der Main-Neckar Eisenbahn und Tilgung der für ihre Erbauung aufgenommenen und verwendeten Staatsgelder gerichtet gewesen sind. Endlich giebt auch das den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen betreffende, im Jahr 1842 im Großherzoglichen Regierungsblatt erschienene Gesetz in dieser Hinsicht deutliche Winke. Es spricht zwar bloß von den mit den Ständen vereinbarten Hauptlinien der Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen, und daß diese auf Staatskosten ausgeführt und der Betrieb derselben für Rechnung der Staatscasse verwaltet werden sollte, wogegen zu Localbahnen Concessionen an Privaten ertheilt würden und letztern der Betrieb überlassen bliebe; aber es läßt sich doch nicht verkennen, daß ein Grundsatz damit im Spiele sich befinde, der nämlich: die Hauptlinien der Eisenbahnen sollen Staatssache sein. Die Richtigkeit des Vorstehenden vorausgesetzt, war es dann aber ebenso gegen die projectirte Mainz-Ludwigshafener, als die projectirte Mainz-Alzei-Kaiserslauterer Bahn, als Privatsache. (A. 3.)

Fahrstunden der Deutschen Eisenbahnen im Sommer 1844.

Anmerkung. Mit * sind Güterzüge, welche auch Personen (zum Theil jedoch nur in der letzten Wagenklasse) befördern, bezeichnet.

- I. Badische (Mannheim-Keßl und Offenburg).**
Abfahrt von Mannheim früh 6 $\frac{1}{2}$ u. u. 10. u. 25 M., Nachm. 3 u. 40 M.
" " Keßl " 6 u. 25 M. u. 10 u. 35 M., Nachm. 3 $\frac{3}{4}$ u.
" " Offenburg " 6 u. 35 M. u. 10 u. 50 M., Nachm. 3 u. 50 M.
(,, " Carlsruhe nach Keßl u. Offenburg früh 6 u., nach Mannheim 6 $\frac{1}{4}$ u.
" " Keßl } n. Carlsruhe Abds. } 6 u. 50 M.
" " Offenburg } " 7 u.
" " Mannheim nach Carlsruhe Abds. 6 $\frac{3}{4}$ u.)
- II. Berlin-Anhaltische (Berlin-Göthen).**
Abfahrt von Berlin früh 7 $\frac{1}{2}$ u. und Mitt. 12 u. (nach Wittenberg Nachm. * 4 $\frac{3}{4}$ u.)
" " Göthen " 8 $\frac{1}{2}$ u. u. Mitt. 1 $\frac{1}{2}$ u. (nach Wittenberg Abds. * 6 $\frac{3}{4}$ u.)
" " Wittenberg nach Göthen früh * 5 $\frac{1}{4}$ u. n. Berlin früh * 5 $\frac{1}{2}$ u.)
- III. Berlin-Frankfurt a. d. O.**
Abfahrt von Berlin früh 7 u., * 11 u. und Abds. 6 u.
" " Frankfurt früh 7 u. 20 M., * 11 $\frac{1}{2}$ u. u. Abds. 6 $\frac{1}{2}$ u.
- IV. Berlin-Potsdam.**
Abfahrt von Berlin früh 8 u., 11 u., Nachm. 2 u., 3 u., 6 $\frac{1}{4}$ u. u. Abds. 10 u.
" " Potsdam früh 6 $\frac{1}{2}$ u., 9 $\frac{1}{2}$ u., Mitt. 12 $\frac{1}{2}$ u., Nachm. 4 $\frac{3}{4}$ u., Abds. 7 $\frac{3}{4}$ u. 10 u.
- V. Berlin-Stettin.**
Abfahrt von jedem Endpunkte früh 6 u., * 9 u. u. Nachm. 4 u.
- VI. Bonn-Köln.**
Abfahrt von Bonn früh 6 $\frac{3}{4}$, 9 u., Mitt. 12 $\frac{1}{4}$ u., Nachm. 2 $\frac{3}{4}$, 5 $\frac{1}{2}$, 7 $\frac{3}{4}$ u.
" " Köln " 7, 10 $\frac{1}{4}$ u., Mitt. 12 u., Nachm. 2 $\frac{1}{2}$, 4 $\frac{1}{4}$, 7 $\frac{1}{2}$ u.
- VII. Braunschweig.**
Abfahrt von Braunschweig nach Hannover früh 7 $\frac{1}{4}$ u., Mitt. 1 u., Abds. 7 $\frac{1}{4}$ u.
" " " " n. Harzburg früh 8 u., Mitt. 1 $\frac{1}{4}$ u., Abds. 7 u.
" " " " n. Dscherleben (Magdeburg) früh 7 $\frac{3}{4}$ u., Nachm. 2 u. * 5 $\frac{1}{4}$ u.
" " Harzburg n. Braunschweig u. Dscherleben früh 5 u. 10 $\frac{3}{4}$ u., Nachm. 4 $\frac{1}{2}$ u.
" " Dscherleben nach Braunschweig und Harzburg früh * 5 $\frac{3}{4}$ u. 10 Uhr, Nachm. 4 $\frac{1}{2}$ Uhr.

- VIII. Breslau-Freiburg.**
Abfahrt von Breslau früh 6 u., Nachm. 2 und 5 Uhr.
" " Freiburg 18 Minuten später.
- IX. Düsseldorf-Elberfeld.**
Abfahrt von Düsseldorf früh 7 $\frac{1}{2}$ u. 11 u., Nachm. 2 $\frac{1}{2}$ u. 5 u., Abds. 8 Uhr.
" " Elberfeld früh 7 $\frac{1}{4}$ u. 10 $\frac{3}{4}$ u., Nachm. 2 $\frac{1}{4}$ u. 4 $\frac{3}{4}$ u., Abds. 7 $\frac{3}{4}$ Uhr.
- X. Hamburg-Bergedorf.**
a) in der Woche Abfahrt von Hamburg früh 7 u. 10 u., Nachm. 2 $\frac{1}{2}$ u. 5 $\frac{1}{2}$ u.
" " Bergedorf früh 8 u. 11 $\frac{1}{2}$ u., Nachm. 4 u. 6 $\frac{1}{2}$ u.
b) an Sonn- u. Festtagen Abf. v. Hamburg früh 7, 9 u. 11 u., Nachm. 1, 3 u. 5 $\frac{1}{2}$ Uhr, Abds. 7 $\frac{1}{2}$ Uhr.
Abf. v. Bergedorf früh 8, 10 u. 12 u., Nachm. 2, 4 u. 6 $\frac{1}{2}$ u., Abds. 8 $\frac{1}{2}$ u.
- XI. Hannover-Braunschweig.**
Abfahrt von Hannover früh 5 u. 10 $\frac{1}{2}$ u., Nachm. 4 u.
" " Braunschweig s. oben VII.
- XII. Leipzig-Dresden.**
Abfahrt von Leipzig früh 6 u. * 10 u., Nachm. 4 u. (nach Dschaß Abds. * 6 $\frac{1}{2}$ u.)
" " Dresden " 6 u. * 10 u., Nachm. 4 u. (nach Riesa Abds. * 6 $\frac{1}{2}$ u.)
(,, " Dschaß nach Dresden und von Riesa nach Leipzig früh * 5 u.)
- XIII. Linz-Budweis.**
Abfahrt von jedem Endpunkte früh 5 Uhr.
(,, " Linz nach Pest Nachm. 6 u.
" " Pest " Linz früh 7 Uhr.)
- XIV. Linz-Gmunden.**
Abfahrt von Linz früh 6 u. u. Mitt. 1 u. (nach Lambach früh 7 $\frac{1}{4}$, Nachm. 4 u.)
" " Gmunden " 5 $\frac{1}{2}$ u. u. Nachm. 2 $\frac{3}{4}$ u.
" " Lambach nach Linz früh 4 $\frac{1}{2}$ u. 11 $\frac{3}{4}$ u.
- XV. Magdeburg-Halberstadt.**
Abfahrt von Magdeburg früh 8 u., Nachm. 3 u. * 6 $\frac{1}{2}$ u.
" " Halberstadt " * 6 u. 8 $\frac{3}{4}$ u., Nachm. 3 $\frac{1}{2}$ u.
- XVI. Magdeburg-Leipzig.**
Abfahrt von Magdeburg früh 6 $\frac{1}{4}$, * 8 $\frac{1}{2}$, 11 $\frac{1}{2}$ u., Nachm. 4 u. (n. Göthen Nachm. * 2 $\frac{1}{4}$ und Abds. * 6 u.)
" " Leipzig früh 6, * 6 $\frac{1}{4}$, 10 $\frac{3}{4}$ u., Nachm. 4 $\frac{1}{2}$ u., (n. Göthen Abds. * 6 u.)
(,, von Göthen n. Magdeburg früh * 6 u. u. Nachm. * 5 u., Leipzig früh * 6 $\frac{1}{2}$ u.)
- XVII. München-Augsburg.**
Abfahrt von jedem Endpunkte früh 7 u., Nachm. 3 u. 7 u.
- XVIII. Nordbahn (Wien-Bränn, Olmütz, Leipzig und Wien-Stockerau.)**
Abfahrt von Wien nach Bränn, Olmütz und Leipzig früh 7 u.
" " " " " Nachm. 2 $\frac{1}{2}$ u.
" " " " " Stockerau früh 5 $\frac{3}{4}$, 9 $\frac{1}{2}$, Mitt. 12 $\frac{1}{2}$ u., Nachm. 3, 4 $\frac{1}{2}$, * 7 u.
" " Bränn nach Wien früh 8 u. u. Nachts 11 u.
" " Olmütz u. Leipzig nach Wien früh 5 $\frac{3}{4}$ u.
" " Stockerau nach Wien früh * 5 $\frac{3}{4}$, 8, 11 u., Nachm. 1 $\frac{3}{4}$, 5 $\frac{3}{4}$, 7 $\frac{1}{2}$ u.
- XIX. Nürnberg-Fürth.**
Abfahrt von Nürnberg alle Stunden früh 8 bis Abds. 8 u.
" " Fürth " " " 7 $\frac{1}{2}$ b. Ab. 7 $\frac{1}{2}$ u.
- XX. Oberschlesische (Breslau-Doppeln).**
Abfahrt von Breslau früh 6 u., Nachm. 2 u. 6 u.
" " Doppeln " 6 u. 10 Min., Nachm. 1 u. 6 u. 10 Min.
- XXI. Rheinische (Köln-Nachen-Herbesthal an der Belgischen Grenze).**
Abfahrt von Köln-Herbesthal (Belgien) früh 6, * 9 und Nachm. 2 $\frac{3}{4}$ u.

- Abfahrt von Herbesthal-Köln Vorm. * 10, Nachm. 1 $\frac{1}{2}$ u. 5 $\frac{1}{2}$ u.
(,, " Köln-Nachen Abends 6 $\frac{1}{4}$ u.
" " Nachen nach Köln früh 6 $\frac{1}{4}$ u., nach Herbesthal früh * 5 $\frac{3}{4}$ u.
" " Herbesthal-Nachen früh * 6 $\frac{1}{2}$ u. und Abds. 8 $\frac{1}{4}$ Uhr.)
- XXII. Sächsisch-Bairische (Leipzig-Grimmichau).**
Abfahrt von Leipzig früh * 6 u. u. Nachm. * 3 u. (nach Altenburg Nachm. 5 u.)
" " Grimmichau früh * 9 u. u. Abds. * 6 u.
" " Altenburg nach Leipzig früh 6 Uhr.)
- XXIII. Taunusbahn (Frankfurt a. M. Mainz-Wiesbaden.)**
Abfahrt von Frankfurt früh 6 $\frac{1}{2}$, 9 u. 11 $\frac{1}{2}$ u., Nachm. 3, 5 $\frac{1}{2}$ u. 8 $\frac{1}{2}$ u.
" " Wiesbaden " 6, 8 $\frac{1}{2}$, u. 11 u., Nachm. 2 $\frac{1}{2}$, 5 u. 8 u.
- XXIV. Wien-Sloggnitz.**
Abfahrt von Wien früh 6 $\frac{1}{2}$ u., Nachm. 2 u. 7 u. (nach Baden früh 9 u., Nachm. 3 u. 4 u.; n. Neustadt Vorm. 11 u., Nachmittags 5 $\frac{1}{2}$ u.)
" " Sloggnitz früh 3, 9 $\frac{1}{2}$ u., Abds. 6 u. (nach Neustadt früh * 4 $\frac{3}{4}$ u. Mittags 12 $\frac{1}{2}$ u.)
(,, " Baden-Wien früh 6 $\frac{3}{4}$ u. 8 $\frac{1}{2}$ u., Nachm. 2 $\frac{1}{2}$, 5 $\frac{1}{2}$ u. 6 $\frac{1}{2}$ u.)

Anonyme Gesellschaft der Leopoldsbahn.

Auszug aus den Verhandlungen der General-Versammlung, gehalten den 17. Junius 1844 in Florenz.

[127] Bei dieser Versammlung waren alle Glieder des Administrationraths gegenwärtig. Actionaire waren 142 anwesend, unter Vertretung von 4220 Actien mit 384 Stimmen. Der Präsident trug die schon einmal gelese und einstimmig vom Administrationrath gutgeheißene Eröffnungsrede vor, in welcher alle zu verhandelnden Gegenstände in der Reihenfolge aufgeführt waren.

Hierauf wurden die §§. der Statuten in Beziehung auf die General-Versammlungen verlesen. Sodann verlas der Präsident vor der Versammlung die Vorschläge, welche der Administrationrath den Actionairen schon beim Eintritt in den Saal hatte vertheilen lassen. Diese wurden einzeln durchgegangen und einstimmig von der General-Versammlung genehmigt und bestanden hauptsächlich in folgendem:

1. Vorschlag. Die Arbeiten unserer Eisenbahn und vorzüglich der zweiten Section von Pisa nach Pontedera schnellstens zu vollenden.
2. Vorschlag. Der Administrationrath wird durch eine einzige Infimuation die H. Actionaire einladen, die Flüssigmachung des zweiten Zehntheils des Capitals zu realisiren, mittelst Einzahlung von 7 pr. 100 auf jede Actie, welche am 31. October d. J. 1844 zu leisten wäre. Wir beziehen uns wegen dieses außerordentlichen Verlangens auf die Gränzen der Nachsicht und die Guttheilung des Verfalls, ausgesprochen in §. 29 der Statuten, mit der demselben gegebenen und von der General-Versammlung am 23. October 1843 angenommenen Auslegung.
3. Vorschlag. Der Rath erhebt den Zahlungsvorschuß von 7 Proc. des Capitals mit einer Vergütung von 1 $\frac{1}{2}$ Proc. auf die Summen, welche am 30. September 1844 Mittags fließen.
4. Vorschlag. Es soll der Rath die Genehmigung nachsuchen, um den Ankauf und die Expropriation der Güter vorzunehmen zu können, welche zur Errichtung der zweiten Section unserer Eisenbahn nöthig werden.
5. Vorschlag. Der Rath hat sich mit seinem Ingenieur Hrn. Robert Stephenson über die Conventenz zu berathen, den Arno dießseits von Pontedera zu überschreiten, um den Uebergang der Rotta zu vermeiden, wozu die Gesellschaft durch §. 4 der Artikel der allerhöchsten Genehmigung ermächtigt ist.
6. Vorschlag. Die Administrativ-Reform wird genehmigt, welche von dem Administrationrath in der Zeitung von Florenz vom 7. Mai d. J. bekannt gemacht wurde, und in welcher namentlich folgende Verfügungen vorkommen:
Die Directorstelle ist aufgehoben.
Die dem Director anvertrauten Verpflichtungen sind denjenigen des Secretairs des Rathes einverleibt.
Um die Annahme der Stellen bei der Gesellschaft zu erleichtern, wird die Deponirung der durch die Statuten bedingten Actienpromessen vorläufig wie folgt reducirt:

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

[128] Unter Hinweisung auf §§. 18., 19. u. 20. der Statuten fordern wir die Actionaire unserer Gesellschaft hierdurch auf, **Zwanzig Procent** des Betrages einer jeden Actie, als dritten Einchuß auf dieselbe, in den Tagen

vom 15. bis 31. August e.

mit Ausnahme der Sonntage, Vormittags zwischen 9 und 1 Uhr, an die Hauptkasse unserer Gesellschaft, Leipziger Straße Nr. 61, zu zahlen und dabei die über die früheren Einchüsse sprechenden Quittungsbogen mit einem doppelten Verzeichniß einzureichen, auf welchem außer den Nummern des Quittungsbogen, auch der summarische Betrag der mit denselben eingehenden Zahlung zu vermerken ist.

Eins von diesen Verzeichnissen bleibt bei unserer Casse, das zweite wird, mit dem Cassenstempel bedruckt, als Interimskquittung sofort zurückgegeben. Die Rückgabe der Quittungsbogen selbst, auf welchen über die geleistete Zahlung der 20 Proc. von einem dazu deputirten Directions-Mitgliede, dem Rentanten Nieze und dem Controleur Schmidt, quittirt werden wird, erfolgt drei Tage nach der Einlieferung in den Nachmittagsstunden zwischen 4 und 6 Uhr, gegen Retradition der Interimskquittung und an den Präsentanten der letzteren.

Die auf die bisherigen Einchüsse fallenden Zinsen seit dem letzten Einzahlungstage werden gemäß §. 23 der Statuten durch Abrechnung auf die gegenwärtig eingeforderten 20 Procent vergütigt; es sind deshalb mit Rücksicht auf die verschiedene Zeit, in welcher die bisherigen Einchüsse auf die ursprünglichen und resp. auf die zur Kohlsfurt-Görlitzer Strecke nachträglich gezeichneten Actien (Nr. 14501 bis 31625) geleistet worden sind, zur Deckung dieser 20 Procent nur baar zu zahlen:

- 1) Auf jeden Quittungsbogen über Tausend Thaler: 196 Thlr.
- 2) auf jeden Quittungsbogen über Hundert Thaler, von Nr. 6001 bis Nr. 14500 incl., 19 Thlr. 18 Sgr. und
- 3) auf jeden Quittungsbogen über Hundert Thaler, von Nr. 14501 bis Nr. 31625 incl.: 19 Thlr. 23 Sgr. 4 Pf.

Berlin, den 18. Juli 1844.

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

Löbau-Zittauer Eisenbahn.

[129] Das unterzeichnete Comité bringt hierdurch zur öffentlichen Kenntniß, daß die erste Einzahlung von 10 Thlr. im Bierzehn-Thalerfuß auf die Löbau-Zittauer Eisenbahnactien künftigen

21., 22. und 23. August d. J.,

von Vormittags 8 bis 12 Uhr und Nachmittags 2 bis 5 Uhr, auf hiesigem Rathhause zu leisten ist, und daß bei unterbleibender Einzahlung die Actien-Zeichnung als erloschen betrachtet wird.

Zittau, den 20. Juli 1844.

Das Comité für die Löbau-Zittauer Eisenbahn.

Stifts-Syndikus **Muster**, Vice-Vorstand.
Ober-Stadtschreiber **Weidisch**, Secretair.

Bei uns ist folgende, von **C. F. Weiland** gezeichnete Karte erschienen:

Deutschland, Preußen und die Schweiz.

Mit der Angabe der inneren Eintheilung der Staaten in Provinzen, Regierungsbezirke und Kreise, sämmtlicher Chausseen, vollendeter Eisenbahnen und Eisenbahnstationen, Poststraßen u. Poststationen, Bäder und Gesundbrunnen, Universitäten, Schlachtfelder, sowie der Zollämter an der Gränze der zum Deutschen Zollverbände gehörigen Staaten.

Vier Blätter im größten Imperial-Format. Ausgezeichnet schöner Kupferstich.

Preis: 2 1/2 Rthlr. — 4 1/2 fl. rhn. oder 3 3/4 fl. Conv.

Die beste Empfehlung der Karte dürfte sie selbst sein, wenn man sich die Mühe nimmt, sie im Ganzen und Einzelnen zu studiren. Sie hat unseres Wissens für jetzt keine neuere ähnliche Karte als Concurrenz zu bestehen, und dürfte daher sowohl wegen ihres bedeutenden Maßstabes von 1/100000 Genauigkeit und Klarheit der Darstellung sich zum mannichfachen Gebrauch eignen.

Weimar, im Mai 1844.

Das Geographische Institut.

Jene der Mitglieder des Administrationsraths auf 10 Actien für jeden.

Jene des Cassiers auf 50 Actien.

Jene des Agenten in Livorno auf 50 Actien.

7. Vorschlag. Das Recht 4 Proc. Interessen von den eingezahlten Geldern des Actionairs zu fordern, wird aufgehoben.

8. Vorschlag. Dem Administrationsrath wird die Befugniß ertheilt, Agenten der Gesellschaft in jenen auswärtigen Plätzen zu ernennen, wo er es für nöthig hält.

9. Vorschlag. Die Besitzer von veremphyteutischen Actien, welche das Depositum von 1 1/2 Proc. in dem bewilligten Termine geleistet haben, werden verurtheilt.

10. Vorschlag. Der Rath wird autorisirt, mit den Gründern unserer Gesellschaft übereinzufommen, daß die 300 industriellen Actien in ihr Eigenthum übergehen.

11. Vorschlag. Es wird beschloffen, daß die Hinterlegung der Actien von den Gliedern des Administrationsraths in den drei Tagen, von dem Tage ihrer Ernennung an, zu geschehen habe.

12. Vorschlag. Es wird vorgeschrieben die Entwürfe zu verbrennen, dagegen aber die Verhandlungen der bei den General-Versammlungen anwesenden Notare aufzubewahren.

13. Vorschlag. Es wird verordnet, daß die Verhandlungen einer jeden General-Versammlung, von dem Secretair zusammengetragen immer durch den Druck veröffentlicht werden.

14. Vorschlag. Es wird bestimmt, daß unter den vier Gliedern des Administrationsrathes die in der gegenwärtigen Versammlung erwählt wurden, die beiden, welche die Stimmenmehrheit haben, ihr Amt in der General-Versammlung von 1847 niederlegen, während jene zwei, welche weniger Stimmen haben, ihr Amt schon in der General-Versammlung von 1846 ablegen.

Nachdem der Rechenschaftsbericht verlesen war, zog sich der Rath zurück und bildete noch den

15. Vorschlag. Die Versammlung anerkennt die schon veröffentlichten Ausweise und Rechnungsabschlüsse der Administration der Gesellschaft etc.

Dieser Vorschlag wurde einstimmig angenommen.

Zwei von Ritter **C. Feuzi** gemachte Vorschläge wurden dem Rath durch den Präsidenten vorgebracht, nämlich:

16. Vorschlag. Bezüglich auf die Formalität für die Bevollmächtigten über die Casse, wurde einstimmig angenommen.

17. Vorschlag. Daß, weil sich in Deutschland eine große Zahl unserer Actionaire befindet, der Rath alle jene Bekanntmachungen, welche die Zusammenberufung einer General-Versammlung oder die Aufforderung zu einer Einzahlung betreffen, sowie auch einen Auszug der Verhandlungen einer General-Versammlung in die Allgem. Zeitung von Augsburg in Deutscher Sprache einrücken lasse.

Dieser Vorschlag wurde einstimmig gebilligt.

Nach diesen Beschlüssen hat die General-Versammlung im Vorschlag von einigen Actionairen einstimmig abgestimmt.

18. Vorschlag. Ueber das Honorar des Administrationsraths à 18,000 £. pro anno nach Bestätigung des Wiederbeginns der Arbeiten.

19. Vorschlag. Ueber das Honorar der Rechnungsführer à 6000 £. während der langen Zeit die das Rechnungswesen umfaßt.

Der Rath veröffentlicht

1) die Namen der vier Glieder des Rathes, welche ihr Amt niederlegen und wieder gewählt werden können;

2) die drei Vorgeschlagenen für die Cassierstelle;

3) die drei Vorgeschlagenen für die Agentenstelle in Livorno.

Hierauf erfolgte von den Notaren der Namensaufruf, nachdem die Entwürfe eingeliefert und von den anwesenden Notaren vernichtet wurden.

Als Mitglieder des Administrationsrathes wurden ernannt:

- die Herren **Felix Wasse.**
- Peter Grilli.**
- Paul Vieusseux.**
- Ritter Vincenz Peruzzi.**

Ferner wurden ernannt:

- die Herren **Em. Feuzi & Comp.** als Cassiere.
- W. Senn & Comp.** als Agenten in Livorno,

und zu Rechnungsführern:

- die Herren **Adv. Leopold Vini.**
- Robert Costantini.**
- Cesar Casaja.**

Um 4 Uhr Nachmittags kündigte der Präsident an, daß die Versammlung aufgehoben sei.

Dasquale Benini, Präsident.
Felix Wasse, Secretair.

Course der Eisenbahn-Actien.

Börsenplätze.	Actien.	Zinsfuss.	Brief.	Geld.	Gem.
Augsburg, 22. Juli.	Augsburg-München-Eisenb. Div. 1843	—	106 1/2	105	
	" " Obl.	4	101	100 1/4	
	" " Prior. Obl.	4 1/2	—	—	
	Venet.-Mail. Eisenbahn	4	114	112	
	Berlin-Potsd. Eisenbahn	5	166 1/2	—	
	" " Prior. Obl.	4	103 3/4	—	
	Magdeburg-Leipziger Eisenbahn	—	192	—	
	" " Prior. Obl.	4	—	103 3/4	
	Berlin-Anhalt. Eisenbahn	—	158	—	
	" " Prior. Obl.	4	103 3/4	—	
	Düsseldorf-Elberf. Eisenbahn	5	93 1/2	—	
	" " Prior. Obl.	4	—	98 1/2	
	Rheinische Eisenbahn	5	83 1/2	—	
	" " Prior. Obl.	4	98 1/4	—	
	" v. Staate garant.	3 1/2	—	96 3/4	
	Berlin-Frankf. Eisenbahn	5	147 1/2	—	
	" " Prior. Obl.	4	103 3/4	—	
	Oberschlesische Eisenbahn	4	119 1/2	—	
	" " Lit. B. v. eingez.	—	111 1/2	—	
	Berlin-Stettin Litt. A & B	—	124 1/2	—	
	Magdeburg-Halberst. Eisenbahn	4	116 1/2	—	
	Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn	4	115 1/2	—	
	" " Prior. Obl.	4	103 1/4	—	
	Bonn-Kölnener Eisenbahn	—	—	—	
	Taunusbahn	—	—	—	369 1/4
	Hamburg-Bergedorf. Eisenbahn	—	99	98 1/2	
	Hamburg-Berlin-Actienzeichn.	4	116 1/2	—	
	Altona-Kieler Eisenbahn, Spec. Cours pari, pr. Cassa	—	113 1/2	113	
	Glückstadt-Elmshorner Zeichnungen	—	114	—	
	Leipzig-Dresd. Eisenbahn	—	141	—	
	" " Prior. Obl.	3 1/2	—	107 3/4	
	Sächsisch-Bairische Eisenbahn	4	—	108 1/4	
	Magdeburg-Leipz. incl. Div. Sch.	—	194	—	
	Sächsisch-Schles. Eisenbahn	4	112 3/4	—	
	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	—	—	—	140 1/2
	Wien-Gloggnitzer Eisenbahn	—	—	—	112
	Budweis-Linz-Gmundner	4	—	—	110
	Venet.-Mail. Eisenbahn	4	—	—	114 3/4
	Livorno	—	—	—	—

Redaction: Dr. Meyer.

Druck und Verlag von Gebrüder Meyer.