

Von dieser Zeitschrift erscheint wöchentlich eine Nummer in Imperial-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 anständig honorirt und unter Adresse der Redaction oder, wenn Leipzig näher gelegen, durch Vermittelung des Herrn Buchhändler Wihl. Engelmann daselbst erbeten.

# Eisenbahn-Beitung.

N<sup>o</sup> 31.

Braunschweig, 4. August.

1844.

## Deutsche Eisenbahnen.

(Schluß.)

Nachdem was wir eben gesagt, wird auch einleuchten, welches erhebliche Hinderniß dem Güterverkehr aus der willkürlichen, oft absichtlichen Trennung der Bahnhöfe verschiedener Linien an demselben Ort erwächst. Der Transport der Güter von dem Bahnhof der Altenburger nach dem der Magdeburger Bahn in Leipzig, reicht hin eine Menge von Waaren von der Eisenbahnbeförderung auszuschließen. Sollte man es für möglich halten, daß der Vortheil einiger Gastwirthe und Spediture den Sieg über das Interesse des Handelsverkehrs davontragen konnte? Wenn die Kaiser Bahn zur Ausführung kommt, so ist die Linie Wien, Prag, Dresden, Berlin ein paar Meilen kürzer, als die Linie Wien, Breslau, Frankfurt, Berlin. Werden aber die Bahnhöfe auf der letzteren zweckmäßig beisammen gelegt, so kann die Berücksichtigung einiger Privatleute in Leipzig Ursache genug sein, um den durchgehenden Verkehr zwischen Triest und Hamburg von der Sächsischen auf die Schlessische Linie zu leiten! In größeren Städten, z. B. in Berlin, wo das Zusammenlegen der Bahnhöfe unmöglich ist, wird man später nothgedrungen durch eine Pferdebahn längs den Ringmauern die so wichtige Verbindung bewirken müssen.

Es ist nicht zu übersehen, daß die Eisenbahnen in Händen von Privaten noch andere wesentliche Nachtheile für das Publikum haben. Die Einigung über die Fahrzeiten wird mit der größeren Ausdehnung der Linien immer schwieriger, da jede Gesellschaft die unvermeidlichen Nachfahrten von sich abzuwälzen suchen wird. Aufenthalt an den Kreuzungspunkten, wie z. B. in Götten, oder gar gezwungene Nachtquartiere, wie noch im vorigen Jahre zu Leipzig, werden nur durch das Einschreiten und durch Einigung der Staatsbehörden zu beseitigen sein. Noch mißlicher aber ist folgendes: wenn eine Gesellschaft bei rentabler Personenfrequenz Waaren und Güter eine Zeit lang zu sehr

niedrigen Preise transportirt, zu Preisen, die vielleicht geringer als die Selbstförderkosten sind, so wird sie nach und nach jeden andern Parallelverkehr, sei es auf schiffbaren Strömen, auf Canälen oder Chaussees, zu Grunde richten. Sobald aber Fuhrleute und Schiffer banquerot oder vertrieben sind, bleibt es ihr unbenommen die Preise zu steigern. Die durch das Eisenbahngesetz vorgesehene Bestimmung eines Maximums gewährt hiergegen keinen Schutz, denn sobald eine Bahn wirklich mehr als 12 Proc. einträgt, wird die Direction diesen Mehrbetrag zu Reparaturen und Reservefonds, zu Verbesserungen und Neubeschaffungen, welche als nothwendig dargestellt werden, verwenden. Wir sagen nicht, daß solche Manöver auf Deutschen Eisenbahnen vorgekommen, wir hoffen, daß Deutsche Rechtlichkeit sie nicht wird aufkommen lassen — aber die Möglichkeit ist nicht in Abrede zu stellen. Denn was man die Theilnahme der Privatvereine an dem neuen Verkehrsmittel nennt, ist thatsächlich nichts als die Ertheilung eines Monopols. Wenn ein Creditur zu hohe Preise stellt, so finden sich zehn Nachbarn die im Stande sind Pferd und Wagen anzuschaffen und den Vortheil zwischen sich und dem Publikum zu theilen. Aber welcher Nachbar wird eine Concurrenzbahn bauen, welche Gesellschaft wird auch nur die Hunderttausende zu dem Versuche hergeben, mit eigenen Betriebsmitteln die Bahn zu befahren? In England ist dies gesetzlich zulässig, allein zum Glück für die Sicherheit der Reisenden ist von dieser Erlaubniß, so weit uns bekannt, noch nie Gebrauch gemacht worden. Die Größe des Unternehmens tödtet die Concurrenz.

Endlich würde der Staat als alleiniger Eisenbahnunternehmer noch einen großen Nachtheil der Gesellschaften beseitigt haben, wir meinen den verderblichen Actienschwindel. Wer noch vor zwei oder drei Jahren auf eine Eisenbahnunternehmung zeichnete, der brachte ein patriotisches Opfer, er setzte wenigstens das halbe Procent für die vorläufige Untersuchung daran. Wenn nun später, gegen alle Erwartung, die Actien selbst noch im Bau begriffener Bahnen über ihren Nominalwerth stiegen, wenn

das vermeintliche Opfer ein einträgliches Geschäft wurde, so ist der Gewinn hieraus den ursprünglichen Zeichnern wohl zu gönnen. Das Beispiel der Englischen Schienenwege hätte die Deutschen Unternehmer mißtrauisch machen müssen. Bei einem so viel regern Verkehr, bei so großen Handelsplätzen, welche nicht weiter von einander entfernt liegen als Leipzig und Magdeburg, bei der wohlhabenden Bevölkerung des Landes, und trotz der Wohlfeilheit des Eisens und der Kohle, rentirte anfangs fast keine Englische Bahn, und fast alle Actien standen dort unter pari. Freilich kostet eins in das andere gerechnet, die Deutsche Meile Eisenbahn in England 1 Million Thaler. Man hatte dort mit ungeheurem Aufwand gebaut, und jeder Ingenieur wünschte ein Römerwerk zu hinterlassen, welches die Nachwelt anstaunen, die Actionaire aber bezahlen sollten.

In Deutschland hingegen, wo man zwar auch einen oder den andern Lurustunnel sich hätte schenken können, betrug das Anlagecapital pro Meile durchschnittlich nur ein Viertel jener Summe, und alle Bahnen, deren Bau pro Meile nicht eine halbe Million gekostet, haben sich bisher als rentabel erwiesen. Ihre Einnahme kann in nächster Zukunft nur steigen, wenn nämlich die vereinzelt Bahnstrecken sich mehr und mehr zu einem zusammenhängenden System ausbilden, wenn der Transport der Güter besser geregelt sein wird, wenn die Chaussees, welche jetzt fast überall noch parallel mit den Schienenwegen hinziehen, wie es nothwendig der Fall sein wird, senkrecht auf sie zu führen, die steinernen Zweige des eisernen Hauptstammes bildend, endlich durch Vervollkommnung der Technik, namentlich der Heizmethode und durch Anwendung eines wohlfeileren Heizmittels. Es ist dabei nicht zu übersehen, daß das Capital in Eisenbahnanlagen mindestens ebenso sicher, wie in Grundbesitz oder Staatspapieren angelegt ist. Nur während des Baues würden kriegerische Conjunctionen der Unternehmung verderblich werden. Die vollendete Bahn aber wird bei einem ausbrechenden Kriege, wo schon alle Papiere im Cours sinken, nur mit vermehrter Thätigkeit arbeiten und mithin einen höhern Ertrag gewähren. Sie wird nur im Fall

der Invasion, und auch dann nur, wenn das Terrain, welches sie durchzieht, zum Kriegsschauplatz geworden ist, keine Zinsen für die Unternehmer mehr tragen, ohne daß jedoch das Capital selbst gefährdet wäre. Nichts ist leichter, als den Betrieb einer Bahn durch eine geringe Beschädigung an irgend einem Punkte ihrer Ausdehnung, zu unterbrechen. Den Bahnkörper selbst aber gründlich zu zerstören, setzt einen Aufwand von Zeit und Kräften voraus, welcher dem der Anlage ziemlich gleich kommen müßte. Sind daher nur die Locomotiven und Wagen irgendwo sicher unterzubringen, so wird nach leichten Reparaturen der Dienst auf der Eisenbahn sofort wieder beginnen. In dieser Beziehung ist es von hoher Wichtigkeit für den Staat, die längern Linien in die festen Plätze selbst hinein zu leiten und dort für den hinreichenden Raum zu sorgen, um die genannten Betriebsmittel aufnehmen und sicher stellen zu können. Denn wer über die Locomotiven und Wagen gebietet, wird auch die Bahn, sobald sie nicht unmittelbar vom Gegner besetzt ist, nach geringen Vorbereitungen für sich benutzen können. Eisenbahnen, welche in der Nähe von Festungen vorüberziehen, dienen nur dazu dem Feinde die Heranschaffung des Belagerungsmaterials und die Ernährung und Ergänzung des Belagerungscorps zu erleichtern.

Wenn also die Richtung einer Eisenbahn zweckmäßig gewählt war, wenn sie wirklich dem Bedürfnisse eines großen Verkehrs entsprach, und wenn die Anlegung des verwendeten Capitals vorzugsweise als eine gesicherte angesehen werden darf, wenn endlich das Unternehmen erfahrungsmäßig 6, 8 und 10 Procent eintrug, so war es ganz natürlich, daß der Cours der Actien auf 50 oder 100 Procent über den Nennwerth stieg, und es ist noch sehr die Frage, ob der Preis der Actien solcher Bahnen, welche wirklich im Betriebe stehen, an der Börse jemals ihren wirklichen Werth überstiegen haben.

Der gute Erfolg der ersten Unternehmungen forderte zur Nachahmung auf. Mancher ursprüngliche Zeichner hatte von seinem Rechte Actien zu nehmen gar keinen Gebrauch gemacht. Er hatte die Sache gefördert als sie zweifelhaft war, das Verdienst war sein, der Vortheil fiel den Speculanten zu. Bei dem fortwährenden Steigen der Actien, wurden durch Scheinkäufe ungeheure Gewinne gemacht, welche fast nur den Börsenmännern zu Gute kamen. Jetzt fing man an die Eisenbahnen der Actien wegen zu projectiren. Man achtete nicht darauf, daß offenbar die dem Bedürfnis entsprechendsten, die lucrativsten Strecken von den Privatgesellschaften vorweg genommen waren. Jede Richtung war gleich gut, wenn es nur Actien gab. War es zwei Jahre früher unendlich schwierig gewesen, das dringend nötigste Capital für Bahnen aufzutreiben, deren Zweckmäßigkeit in den mühsamsten Berechnungen des Verkehrs, und gegründet auf die sorgfältigste Aufnahme dargelegt wurde, so fehlte es keinem nur irgend plausiblen Unternehmen an Zeichnungen. Es wurden Eisenbahnen zwischen Städten zweiter und dritter Ordnung vorgeschlagen, und ehe noch einmal der Tract generell nivellirt, ehe man nur nach den Verkehrsverhältnissen gefragt, war das Doppelte der erforderlichen Summe gezeichnet, und zwar bei zwei, selbst drei Gesellschaften gezeichnet, welche sich um den Vorzug stritten, eine solche Bahn bauen, oder richtiger, die Actien derselben ausgeben zu dürfen.

Privatleute zeichneten Hunderttausende, welche nicht im Stande gewesen wären, auch nur die erste Einzahlung zu leisten; sie konnten ja an der Börse die bloßen Zusageheine schon mit bedeutendem Aufgeld verkaufen!

Wir erinnern hier nur an die Bahnen, welche allein in den Herzogthümern Schleswig und Holstein vorgeschlagen worden sind. Da giebt es eine Rendsburg-Neumünster, eine Rendsburg-Friedrichstatter Bahn, Eckernförde sollte mit Kiel und mit Schleswig, Flensburg mit Husum, Isehoe mit Heyde und Glückstadt, Rendsburg mit Schleswig durch Schienenwege verbunden werden. Nicht viel fehlt, so werden alle Vicinalwege, die sich freilich in kläglichem Zustande befinden, in Eisenbahnen umgewandelt sein. Dies alles in einem Lande ohne Manufacturen und Fabriken, in welchem noch nicht eine einzige durchgehende Chaussee vorhanden ist, auf Entfernungen von fünf bis sechs Meilen, zwischen Städten, welche keine 5 bis 6000 Einwohner zählten, und die zum Theil auf dem Seewege in wohlfeilerer Verbindung mit einander stehen. Nur eine Richtung finden wir unter den vielen projectirten nicht genannt, diejenige, welche eine der rentabelsten in Deutschland abgeben würde, die kürzeste Verbindung durch ein sehr günstiges Terrain zwischen der Ost- und Nordsee, die Bahn von Lübeck nach Hamburg. Diese von den Handelsverhältnissen und von der Natur gleich bestimmt vorgezeichnete Linie, welche allein das Haupt der alten Hanse vom gänzlichen Verfall retten kann, ist darum unmöglich, weil sie gegen die Dänischen Interessen eines Deutschen Bundesfürsten streitet, dessen Holsteinisches Gebiet sie auf kurze Strecken berühren muß. Wir zweifeln aber, daß Kiel Lübeck, und Glückstadt Hamburg wenden wird.

Wenn die Kiel-Altonaer Chaussee zwei Procent des Anlagecapitals trägt, so ist das immer schon ein gutes Ergebnis; die bei weitem größere Zahl Deutscher Kunststraßen rentiren sich geringer. Welche Privatgesellschaft wird sich aber dazu drängen Actien zur Kiel-Altonaer Chaussee al pari oder darüber zu kaufen? Bedenkt man nun, daß eine Eisenbahn durchschnittlich das Zehnfache einer Chaussee kostet, so müßten die oben genannten kleinen Städte ihren Verkehr verzehnfachen, was keineswegs wahrscheinlich ist, um die Eisenbahn mit zwei Procent zu verzinsen, deren Actien demnach nothwendig auf 50 Procent unter ihren Nennwerth herabsinken würden. Man sollte nie vergessen, daß der Verkehr die Eisenbahnen, nicht aber die Eisenbahnen den Verkehr schaffen, sondern, daß sie demselben nur seine volle freie Thätigkeit zu entwickeln gestatten; daß große Capitalien, fest begründetes Vertrauen und ausgedehnte Verbindungen nicht durch Anlegung eines Schienenweges hervorgerufen werden.

Doch keineswegs allein im äußersten Norden von Deutschland sind solche Vorschläge zu Tage gekommen, überall tauchen Bahnprojecte auf, für welche wohl Niemand, der eine Einsicht in die Verhältnisse hat, in der Absicht zeichnen kann, die Actien wirklich zu behalten, und sein Geld in der Unternehmung zinsbringend anzulegen. Der Zweck ist vielmehr das Papier auf den Markt zu bringen, mit einigen Procenten Vortheil loszuschlagen, und den der endlich im Besitz bleibt, zusehen zu lassen, wie er auf seine Kosten kommt. Gegen diesen Schwin-

del, gegen solchen Mißbrauch ist unlängst die Preussische Regierung eingeschritten; mit welchem Erfolg möge die Zukunft entscheiden. Gewiß ist, daß der ganze Uebelstand da vermieden wird, wo der Staat die Eisenbahnanlage übernimmt.

Wir kommen darauf zurück, daß für Actiengesellschaften die Rentabilität die Seele aller Unternehmungen ist, der Staat aber wird höhere Rücksichten kennen. Auffallenderweise stehen die eifrigsten Anhänger der Centralisirung, die Franzosen, im Begriff bei der wichtigen Angelegenheit der Eisenbahnen die Decentralisation einzuführen. Dennoch glauben wir, daß die Französischen wie jede andere Regierung mit der Zeit genöthigt sein wird, einen so gewaltigen Hebel des Verkehrs in die Hand zu nehmen, und die den Gesellschaften überantworteten Eisenbahnen, als ein veräußertes Hoheitsrecht zurück zu fordern. Nur steht dabei zu fürchten, daß, ähnlich wie bei der Thurn und Tarischen Postberechtigung, die zu leistende Entschädigung in dem Maße bedeutender werden wird, als man sich später zu einem nothwendigen Opfer entschließt.

## Die Reform des Englischen Eisenbahnwesens.

(Anhang.)

(Fortsetzung.)

Grand Junction, 78 Meilen. — die Constituirungsacte dieser Eisenbahn datirt vom Mai 1833; der Kostenanschlag betrug 1,040,000 Pfd., oder ungefähr 13,300 Pfd. auf die Meile; die wirklichen Kosten haben sich aber auf mehr als das Doppelte dieser Summe belaufen; das gesammte zur Ausbringung autorisirte Capital betrug am Ende 1,957,800 Pfd.

Lauf der Bahn. Sie verläßt die Station auf der Curzon Street, in Birmingham, geht dann rechts von Aston, bis dicht an Perry Bar fort, und rechts von Wolverhampton umbiegend, zieht sie sich in gerader Linie nach Stafford und Crewe, wo die Bahn von Chester links abbiegt; die Hauptlinie zieht über Hartford und Preston Brook nach Warrington, wo sie die Eisenbahn von Liverpool und Manchester erreicht. Sie hat über 150 Brücken und zwei Tunnel, einen zu Wolverhampton, 200 Ellen lang, den andern zu Preston Brook, 40 Ellen lang.

Bei dem Bau dieser Linie sind nur wenig Terrainschwierigkeiten zu überwinden gewesen, da sie ganz durch ziemlich ebenen Boden hat. Die verschiedenen Stationen sind mit viel Rücksicht auf Kostenersparung aufgeführt worden.

Die Anzahl der von dieser Compagnie beförderten Passagiere war im Jahre 1842:

1. Classe . . .	283,864
2. " . . .	151,210
3. " . . .	60,893

hieraus ergiebt sich demnach, daß die Passagierzahl erster Classe fast das Doppelte von der zweiten Classe, und daß das Verhältniß zu den Passagieren dritter Classe mehr als vier zu eins ist.

Keine Compagnie hat so gute Gelegenheit, unser Eisenbahnsystem operiren zu lassen, als die Grand Junction. Die Art, wie sie es in Ausführung bring-

gen, haben wir schon Veranlassung gehabt, zu erwähnen; das Resultat ist oben angegeben worden. Passagiere, deren Umstände sich vielmehr dazu eignen Wagen dritter Classe zu nehmen, müssen sich oft eines Wagens erster Classe bedienen. Es kann gar kein Zweifel darüber stattfinden, daß die Compagnie durch Anwendung dieses Zwangsystems gewinnt.

Im Wolverhampton Chronicle stand vor Kurzem folgender Artikel: —

„Da die Grand Junction Compagnie vermuthlich bei der vor einiger Zeit zwischen Birmingham und Norton Bridge eingeführten Preiserhöhung keine Vergrößerung ihrer Einnahme erfuhr, setzte sie die Preise am 1ten dieses Monats ziemlich auf den alten Tarif herunter. Dieser ist jedoch, wie wir der Compagnie zu bedenken geben können, wenn sie den Wunsch hegt, den Zug von Reisenden und den Verkehr zwischen dieser Stadt und Birmingham zu behalten, noch immer viel zu hoch. Die Post- und Omnibus-Preise schweben in der Mitte zwischen 1 Sch. 6 Pce. und 2 Sch. 6 Pce. Die Eisenbahnpreise zwischen 2 Sch. und 4 Sch. (die Schweinefarten ausgenommen, die 1 Sch. 6 Pce. kosten); und muß man noch die Unannehmlichkeit hinzusetzen, an jedem Orte ungefähr eine Meile weit zu Fuß bis nach der Station zu gehen, oder einen Schilling für die Fahrt in einem Omnibus auszugeben, wodurch die Kosten von 3 Sch. bis auf 5 gebracht werden. Der Preistarif ist auch höchst anomal, und in Beziehung auf die kürzeren Entfernungen sehr übertrieben; indem er sich auf nicht weniger, als 4 bis 7 Pence für die Meile beläuft. Nimmt man diesen Preisansatz mit der notorischen Mangelhaftigkeit der Einrichtungen zusammen, so ist es hinlänglich klar, warum Wenige Lust haben, auf dieser Eisenbahn zu reisen.“

Große Nordbahn von England, 45 Meilen. — Diese Linie ist noch nicht halb so weit geführt, als die ursprüngliche Absicht war, nemlich von Newcastle nach York, 75 1/2 Meile, mit verschiedenen Zweigbahnen, die noch beinahe 40 mehr ausgetragen haben würden.

Die Constituirungsacte kam 1836 heraus, und der Bau der ganzen Linie von Newcastle bis York, zusammen mit der Verbindungslinie nach Leeds, 35 Meilen, wurde auf 1,700,570 Pfd. angeschlagen; sie ist aber erst bis Darlington fertig geworden, 45 Meilen, und diese Strecke allein hat 1,200,000 Pfd. gekostet.

Lauf der Eisenbahn. Sie fängt bei Hob Moor an, wo sie sich mit der Eisenbahn von York und North Midland in Verbindung setzt, von wo die Linie nach Acomb zieht, bei welchem Orte die Zweigbahn der Stadt York abgeht. Sie läuft dann in gerader Linie über den Fluß Duse, durchschneidet von dort aus Bill Moor, im Kirchspiele von Brasserton, geht eine Meile westlich von Thirsk durch, und so bei Castle Hill, immer in gerader Richtung über den Fluß Wiske vorbei, bis sie mit der Croft Zweigbahn von Stockton und Darlington zusammentrifft, welche nachher für 20,000 Pfd. verkauft worden ist.

Bei der Anlage dieser Linie legte das Terrain große Schwierigkeiten in den Weg, oder die Arbeiten waren wenigstens sehr kostspielig; unter andern verdienen die Durchstiche von Dalton und Castle Hill und die Böschungen von Tees und North Alerton erwähnt zu werden.

Auf dieser Eisenbahn befinden sich 45 Brücken; die über die Tees und Duse sind die größten.

Große Unzufriedenheit findet bei den Actionairen, denen besonders zu Newcastle, Statt, wegen der enormen Kosten, die weit über die Anschläge hinausgegangen sind, und wegen der geringen Wahrscheinlichkeit, daß die Linie jemals von der gegenwärtigen Compagnie bis zu dem ursprünglichen Ziele ihrer Bestimmung vollendet werden wird. Bei ihrer letzten halbjährigen Zusammenkunft bemerkte einer der Herren (indem er sich an die Directoren wandte), ich glaube selbst, daß die Verwaltung so schlecht wie möglich gewesen ist. Erstlich sängen Sie damit an, die Erklärung abzugeben, daß die Bahn von Darlington bis York 36,000 Pfd. kosten würde; in Ihrem nächsten Bericht schlagen Sie den darauf zu machenden Aufwand zu 450,000 Pfd. an; dann sagte man aus, sie würde für 720,000 Pfd. fertig gemacht werden können; — der nächste Antrag ging bis auf eine Million, und nun sehen wir, daß die Kosten bis auf ein und eine Viertelmillion gestiegen sind; welchen Glauben können wir also noch Ihren Angaben beimessen? —

Ein anderer Herr, der sich auf die von dem Collegium ausgegebenen Berichte, worin der Ertrag zu 14 Proc. jährlich von der Ausgabe berechnet war, ob er gleich wirklich nur 2 1/2 Proc. ausmachte, berief, machte folgende Bemerkung: „Diese Täuschung in dem Berichte der Directoren ist höchst verderblich gewesen, und wirklich, wenn Männer von Grundsätzen und Gefühl, den ernsthaften Nachtheil bedenken wollten, der dadurch herbeigeführt werden kann, und wirklich schon daraus entstanden ist, so werden sie sich dadurch bewegen lassen, in ihren Berichten die gehörige Behutsamkeit zu beobachten, anstatt Angaben zu liefern, denen die Thatsachen selbst so bald und so allgemein widersprochen haben.“ Man sollte glauben, wenn man diese durch keinen Widerspruch entkräfteten Ausstellungen lieset, und die Directoren sich, das Mindeste zu sagen, offenbar unfähig gezeigt haben, ihrem Posten vorzustehen, daß sie entweder freiwillig zurückgetreten, oder durch eine Abstimmung von Seiten der Eigner, „daß sie ihr Vertrauen verloren hätten,“ dazu genöthigt sein würden. Indessen hat nichts von der Art stattgefunden, und selbst ein Antrag, ihre Anzahl zu vermindern, ist verworfen worden.

Die Passagierzahl, die auf dieser Linie während des halben Jahres bis zum 31. December 1841, befördert worden ist, war 72,091; während des halben Jahres bis zum 31. December 1842 betrug sie 80,738.

Große Westbahn, 118 1/4 Meilen. — Die Constituirungsacte für diese Compagnie datirt von 1835. Das Capital, das durch vereinte Actien aufgebracht werden sollte, war 2,500,000 Pfd. und durch eine Anleihe 833,333 Pfd.; aber wie es fast bei allen andern Eisenbahnen der Fall ist, die wirklichen Kosten überstiegen bei Weitem den Anschlag; dieses Mal machte der Mehrbetrag ungefähr drei Millionen! Durch später erfolgte Parlamentsacten wurde die Aufbringung des erforderlichen Capitals autorisirt.

Lauf der Bahn. — Sie verläßt den Grenzpunkt von London bei Paddington, und geht südlich von Kensall Green auf Hanwell, West Drayton, Slough, Maidenhead, Twyford, Reading und Steventon, und weiter bis Swindon, wo die Bahn

von Cheltenham abzweigt; von da zieht sie sich fort nach Wooton Bassett, Chippenham, Bath und Bristol, und endigt bei der Station von Temple Mead.

Wenige Unternehmungen haben aber jemals so entsetzliche Schwierigkeiten bei der Ausführung des Baues dargeboten, wie diese Eisenbahnstrecke; sie sind so allgemein bekannt, daß es hinreicht, nur eben einen Blick darauf zu werfen; die Erdarbeiten sind außerordentlich mühsam und großartig gewesen, besonders die Böschung von Keynsham Hams, der Durchstich von Saliford und der Böschung daselbst. Es sind eine große Menge Tunnels darauf, von welchen der vornehmste der von Bor Hill ist, zwischen Bath und Chippenham, über 1 3/4 Meilen lang. Die Brücken und Viaducte sind ebenfalls sehr zahlreich. Der Viaduct von Wharncliffe bei Hanwell, welcher die Eisenbahn über das Thal der Brent führt; die Brücke über die Themse bei Maidenhead und der Viaduct von Bath, sind die vorzüglichsten Werke dieser Art auf der Linie.

Die Eisenbahn wurde im Juni 1838 bis Maidenhead eröffnet, und im August 1841 ganz durch bis Bristol.

Diese Compagnie hat die Bahn von Cheltenham auf einige Jahre verpachtet, desgleichen die von Bristol und Exeter; mit den Eignern der ersten Linie ist eine Uebereinkunft wegen Verschmelzung beider Compagnien getroffen worden. Die ganze Länge der von dieser Compagnie im Stande erhaltenen Linie beträgt in diesem Augenblicke 189 3/4 Meilen, nämlich die Great Western, 118 3/4 Meilen; die von Bristol und Exeter 53 3/4 Meilen; die von Cheltenham 18 1/4 Meilen; die Pacht der beiden Zweiglinien macht wöchentlich ungefähr 1,300 Pfd. An die Exeter Compagnie wird gleichfalls ein Farthing für den Passagier und für die Tonne Waaren pr. Meile bezahlt.

Ungeachtet die Auslagen dieser Compagnie so weit über den Anschlag hinausgegangen sind, so liefert sie doch als merkantillische Speculation sehr guten Ertrag. Das aufgewandte Capital war bis zur letzten Zusammenkunft 6,540,000 Pfd. und die Einnahme setzt die Directoren in Stand, den Actionairen jährlich 6 Proc. vom Capitale zu bezahlen.

Es ist bereits bemerkt worden, daß der Secretair dieser Gesellschaft, bei der letzten halbjährigen Zusammenkunft der Eigner, auf eine deswegen an sie gerichtete Frage sich geweigert hat, die Anzahl der Passagiere dritter Classe, die während der letzten sechs Monate auf der Bahn gereist waren, anzugeben; der würdige Secretair gab zu verstehen, daß es wünschenswerth wäre, über diesen Punkt Stillschweigen zu beobachten, worauf der Eigner mit Recht erwiderte: — Was würde es dann helfen wenn Sie Stillschweigen darüber zu behaupten suchen, da Sie doch genöthigt sein werden, der Regierung alle statistische Auskunft zu geben, die verlangt werden kann;“ Der Secretair aber dachte ohne Zweifel: „es ist genug, jeden Tag das Uebel zu dulden, das er mit sich bringt.“ Folgendes ist eine Copie des Rechnungsberichts, in wie weit er die Passagiere betrifft, welchen die Compagnie dem Parlamente hat vorlegen müssen, von dem Jahre bis zum 31. December 1841: —

Passagiere 1. Classe . . . . .	201,964
„ 2. „ . . . . .	634,638
„ 3. „ . . . . .	45,517
	882,119

Die Anzahl der während der letzten sechs Monate des Jahres 1842 beförderten Passagiere war 869,444 und wenn man die verschiedenen Classen in demselben Verhältnisse, wie oben, annimmt, läßt sich ihre Zahl leicht herausrechnen; die Compagnie ist im Stande, die Sache noch einige Monate länger geheim zu halten.

Die Directoren stellen die Actionairs durch die Verwaltung ihrer Angelegenheiten vollkommen zufrieden, und auf keiner Bahn in England ist der Luxus des Eisenbahnreisens so hoch hinauf getrieben, als bei den Wagen erster Classe auf der Great Western.

Hull und Selby, 30 Meilen. — Diese Compagnie wirkte ihre Constituirungsacte 1836 aus; sie erhielt die Vollmacht, 400,000 Pfd. in Actien zu erheben, und außerdem 133,333 Pfd. durch Anleihe, Alles in Allem 533,333 Pfd.

Lauf der Bahn. — Sie verläßt die Eisenbahn von Leeds und Selby auf dem südlichen Ufer der Duse, und nachdem sie vermittelst einer aus einem einzigen Bogen bestehenden Brücke über diesen Fluß gelaufen ist, geht sie in gerader Linie an den Dörfern Cliff, Wressel und Castrington vorbei, worauf sie nach Ueberschreitung des Flusses Derwent und des Canals von Market Weighton, zwischen North Ferriby und dem Flusse Humber hindurchzieht, und den westlichen Kai des Humber-Werftis bei Hull erreicht. Diese Compagnie steht im Begriffe, mit der von Manchester und Leeds zusammengezogen zu werden.

Die Linie ist fast ganz eben; die Hauptbrücken gehen über die bereits erwähnten Flüsse und oben genannten Canal.

Diese Eisenbahn zahlt 3 Proc. vom angelegten Capitale; die wöchentlichen Einnahmen betragen gegenwärtig etwa 800 Pfd.

Die Anzahl der während des Jahres bis zum 30. Juni 1842 beförderten Passagiere war, wie folgt:

1. Classe . . . . .	36,708
2. " . . . . .	45,136
3. " . . . . .	144,162

Summa 226,006

Lancaster und Preston, 20 1/2 Meilen. — Sobald die westliche Kette der Eisenbahncommunication zwischen der Hauptstadt und Schottland vollendet ist, wird diese Linie kein unbeträchtliches Glied davon bilden.

Im Mai 1837 ging die Constituirungsacte für diese Compagnie durch; der Betrag des damals und späterhin zur Aufbringung autorisirten Capitals war 488,000 Pfd.; der ursprüngliche Anschlag zum Bau der Bahn betrug 250,000 Pfd., und die Ausgaben 20,000 Pfd.; die muthmaßliche Einnahme 45,363 Pfd. 14 Sch.

Lauf der Eisenbahn. — Sie verläßt Lancaster in der Gegend von Scatforth und Galgate, und indem sie im Westen von Cloughton Hall fortläuft, überschreitet sie die Preston'sche Chaussee bei Barton Lodge und zieht sich in fast gerader Linie bis zu ihrer Vereinigung mit der North Union Bahn in Dock Street, zu Preston weiter. Diese Bahn besitzt ungefähr 50 Brücken und Viaducte, von welchen letzteren der vornehmste der zu Galgate ist, so wie von den Brücken die über den Wyre. — Die Bahn ist im Juni 1840 eröffnet worden.

Diese Linie ist an die Canalcompagnie zu 13,000 Pfd. jährlich verpachtet. Bei der letzten Zusammen-

kunft ergab sich für das halbe Jahr eine Dividende von 16 Sch. auf die ganzen Actien, worauf 47 Pfd. bezahlt worden waren, und von 10 Sch. 7 Pce. auf die 1/4 Actien, worauf 19 Pfd. bezahlt waren.

Die Passagierzahl während des Jahres bis zum 30. Juni 1842 war 130,314.

Leeds und Selby, 20 Meilen. — Diese Compagnie constituirte sich im Mai 1830, und das damals und späterhin zur Aufbringung autorisirte Capital betrug 340,000 Pfd. Die Linie wurde im September 1834 eröffnet.

Diese Bahn bildet ein Kettenglied der Communication zwischen dem Osten und Westen von Hull bis Liverpool. Von Leeds geht die Linie durch Whitchurch, Garforth, Esherburn nach Selby fort, dicht an dem Flusse Duse weg.

Auf dieser Linie ist sehr viel Geld ausgegeben worden; einige der Böschungen sind sehr hoch; es befinden sich ungefähr 40 Brücken und 1 Tunnel bei Leeds darauf, welcher zwischen 7 bis 800 Ellen lang ist.

Eine lange Zeit hindurch war diese Eisenbahn sehr uneinträglich, und erst als die York und Midland Bahn eröffnet wurde, im Jahr 1839, haben sich ihre Umstände verbessert. Die Einnahme während der drei Jahre bis zum 30. Juni 1840, belief sich auf 127,000 Pfd. und die Ausgabe betrug gegen 97,000 Pfd.; fast 90 Proc. vom Einkommen.

Die Anzahl der auf dieser Eisenbahn beförderten Passagiere war während des Jahres bis zum 30. Juni 1842:

1. Classe . . . . .	29,330
2. " . . . . .	43,942
3. " . . . . .	84,432

Summa 157,704

Im Jahre 1840 wurde diese Linie an die York und North Midland Compagnie verpachtet, für einen Pachtzins von 17,000 Pfd. des Jahres. Diese Summe giebt der Compagnie einen reinen Ertrag von 5 Proc. von ihrem Capitale.

Leicester und Swannington, 16 Meilen. — Die Acte wegen Constituirung dieser Gesellschaft wurde im Mai 1830 angenommen; das in Actien und Darlehen vereinte Capital beläuft sich auf 175,000 Pfd. Diese Dampfstraße verbindet das Kohlenlager bei Ashby mit der Stadt Leicester. Die Bahn wurde im Juli 1832 eröffnet; der Verkehr derselben besteht hauptsächlich in dem Kohlentransport.

Das rohe Einkommen beträgt im Durchschnitt jährlich circa 20,000 Pfd., und die Ausgabe jährlich 11,000 Pfd.

Liverpool und Manchester, 30 3/4 Meilen. — Diese hat man die „Große Britische Experimental-Eisenbahn“ genannt, und es kann keinen Zweifel leiden, daß die allgemeine Verbreitung des Eisenbahn-Systems, nicht bloß in unserem Lande, sondern auch auf den Continenten von Europa und Amerika, vorzüglich dem Erfolge dieses höchst wichtigen Werkes zu verdanken ist. Es war am 5. Mai 1826, als die Acte wegen Constituirung dieser Gesellschaft die Königliche Genehmigung erhielt, und am 15. Septbr. 1830 wurde die Bahn für das Publikum eröffnet. Ursprünglich wurden die Unkosten auf 300,000 Pfd. angeschlagen, aber das ganze dabei verwandte Capital beläuft sich bis auf anderthalb Millionen.

Lauf der Eisenbahn. — Von Lime Street ausgehend, läuft die Bahn vermittelst des Tunnels unter einem Theile der Stadt durch bis Edge Hill, von hier über Roby, Rainhill, Sutton und Newton — hier beginnt die Grand Junction (die große vereinigte) Eisenbahn, welche eine Biegung zur Rechten macht und ein wenig weiter, bei Park Side, die North Union (nördliche Verbindung), mit einer Biegung zur Linken. Die Straße geht weiter nach Kenyon, wo sie sich mit der Bahn von Kenyon nach Leigh verbindet, von hier über Chat Moss und den Fluß Irwell nach dem Manchester Bahnhofe auf Water Street.

Die Bahn geht durch drei Tunnel, von denen der längste 1 1/4 Meile, sich bei Liverpool befindet; und über 60 bis 70 Brücken und Viaducte. Die Brücke über den Irwell und die Viaducte bei Sankley und Newton, sind Anlagen von beträchtlichem Umfange.

Passagiere der dritten Classe werden auf dieser Straße gar nicht befördert, und daher ist der niedrigste Fahrpreis doppelt, dreimal oder viermal so hoch, als auf anderen Straßen. Die ärmste Classe in den beiden Städten wird natürlich durch einen solchen Tarif gänzlich abgehalten, von der einen zur andern, wenigstens vermittelst der Eisenbahn, nach Arbeit zu gehen. Es wurde von Sir Robert Peel vorhergesagt, daß einer der größten Vortheile, die aus der Errichtung der Eisenbahnen entstanden, in den wohlfeilen Transportmitteln bestehen würde, die man den arbeitenden Classen verschaffte. In manchen Theilen des Staates haben sich diese Vorhersagungen verwirklicht, aber gewiß nicht in dem fraglichen Falle; das Reisen auf dieser Bahn würde einem armen Manne gerade noch siebenmal so viel kosten als auf der von Glasgow nach Greenock, während die Unkosten jener Eisenbahn 45 Proc. von der Einnahme, und die der letztern nur 3 Proc. mehr betragen.

Während des mit dem 31. Decbr. 1842 zu Ende gehenden halben Jahres wurden 627 Wagenlasten von Rindvieh und Schafen, 33,483 Schweine, und 134,364 Gütertonnen auf der Bahn versandt.

Der Gewinn der Gesellschaft macht 10 Proc. von ihrem Capitale aus.

Lannilly und Llandillo, 3 Meilen. — Diese Eisenbahn wird fast ausschließlich zur Kohlenverföndung gebraucht. Die Zahl der Passagiere, während des mit dem 30. Juni 1842 zu Ende gehenden Jahres, war nicht höher als 2431, und die aufgenommene Summe 100 Pfd. 4 Sch. Die Menge der während derselben Zeit verföhrten Kohlen betrug ungefähr 40,000 Tonnen. Der Verkehr brachte im Jahre 1842 5,186 Pfd. ein.

London und Birmingham, 112 1/4 Meilen. — Die Parlamentsacte für diese große Straße ist vom Mai 1833. Der ursprüngliche Kostenanschlag war 2,500,000 Pfd., aber zur Vollendung war mehr als das Doppelte dieser Summe nöthig. Die Eisenbahn wurde bis Bormoor, am 20. Juli 1837, und im Monat September des folgenden Jahres auf der ganzen Strecke eröffnet.

Lauf der Eisenbahn. — Von der Euston Station in London ausgehend, läuft die Straße über Hampstead Road und Kensall Green, macht eine Biegung zur Rechten von Harrow und Pinner, und geht weiter nach Watford, welches zur Linken liegt; dann geht sie über Tring, Leighton, Wolwer-

ton, Rugby, Coventry &c. bis zu ihrem Ende in Curzon Street in Birmingham.

Die Errichtung dieser großartigen Dampfstraße gehört zu den schwierigsten und kostbarsten Anlagen dieser Art im ganzen Lande; sie enthält an 250 Brücken und Viaducte, von denen die bedeutendsten die Brücken über die Flüsse Sowe, Colne, Brent und den Regents Canal, und der Viaduct zu Birmingham sind. Die bedeutendsten Tunnel sind die von Primrose Hill, Watford und Kilsby, der letztere ist beinahe anderthalb Meilen lang.

Die Einnahme des mit dem Juni 1840 zu Ende gehenden Jahres betrug 687,000 Pfd.; seitdem hat sie, wie wir bereits gesehen haben, beträchtlich zugenommen.

Der Verkehr auf dieser Eisenbahn ist viel bedeutender, als auf irgend einer andern in England, und der gewöhnliche Leser kann sich von seinem Umfange und seiner Wichtigkeit eine Vorstellung machen, wenn er bedenkt, daß das rohe Einkommen die ungeheure Summe von 800,000 Pfd. jährlich übersteigt.

Das folgende ist ein Résumé der statistischen Angaben der Gesellschaft von dem mit dem 31. Decbr. 1841 zu Ende gehenden halben Jahre.

Erste Classe, Passagiere	161,044
Zweite " "	212,987
Dritte " "	32,043
Soldaten " "	7,198
Total 413,272	

Hornvieh 9,232, Kälber 811, Schafe 65,097, Schweine 2,352, Pferde 1,616, Wagen 1,616 und 79,261 Tonnen Güter.

Die Angelegenheiten dieser Gesellschaft werden sehr gut verwaltet, und das freundlichste Einverständnis besteht zwischen den Eigenthümern und Directoren. Man muß es sehr bedauern, daß achtungswerthe und humane Leute, welche ohne Zweifel die Directoren dieser und der meisten andern Compagnien sind, was die niederen Classen ihrer Landsleute betrifft, in eine so falsche Stellung haben kommen müssen. Sie müssen entweder die pecuniären Interessen ihrer Constituenten in einem gewissen Umfange aufopfern, oder die Armen ganz vom Reisen abhalten — was werden sie am wahrscheinlichsten thun?

Eine Dividende von 11 Proc. wird auf die ursprünglichen Actien ausgezahlt.

London und Blackwall, 3 $\frac{3}{4}$  Meilen. — Diese Eisenbahn unterlag lange dauernden Betrachtungen, aber die Annahme der Bill stieß auf eine heftige Opposition von Seiten der Eigenthümer einer rivalisirenden Bahn und anderer dabei interessirter Personen. Die Constituirungs-Acte ging im Juli 1836 durch, aber erst 1840 kam die Straße zur Vollendung.

Lauf der Eisenbahn. — Von Fenchurch Street ausgehend, läuft sie über Crutched Friars und die Minories, und geht dann parallel mit dem Commercial Road nach White Horse Street; nachdem sie hier durchgegangen läuft sie weiter zwischen dem Regents Canal und der Commercial Road, geht über in West India Dock Road, und so weiter bis zu ihrem Ende an den Brunswick Wharf. Die Bahn ist 3 $\frac{3}{4}$  Meilen lang, und die ganze Straße auf Bogen errichtet; anstatt der Locomotive werden stationaire Maschinen angewandt, um die Züge zu schleppen.

Diese Gesellschaft kann wohl zu den unglücklichsten unter den „unglücklichen“ gezählt werden. Für das letzte Jahr sind gar keine Dividenden ausgezahlt, und der gangbare Preis der Actien, trotz ihres hohen Nominalwerths, beträgt ungefähr ein Viertel von der ursprünglichen Ausgabe. Vor einigen Monaten wurde ein Comité von Actionairen beauftragt, die Angelegenheiten der Gesellschaft zu untersuchen und darüber Bericht abzustatten; sie scheinen aber ihren Auftrag in einer Weise ausgeführt zu haben, welche die übrigen Teilnehmer nur wenig befriedigt hat.

Drei Hauptursachen scheinen einen so schrecklichen Zustand der Dinge veranlaßt zu haben — zu geringer Kostenanschlag, zu hohe Schätzung der Einnahme und schlechte Verwaltung.

Was den zu geringen Kostenanschlag betrifft, so verdienen die Gründer dieser Gesellschaft in dieser Hinsicht eben so wenig einen besondern Vorwurf als die meisten andern Compagnien. Der Anschlag belief sich auf 600,000 Pfd., und war, dem Berichte des von dem Unterhause (im Juni 1836) mit der Untersuchung der Sache beauftragten Ausschusses zufolge, dem Zwecke „vollkommen entsprechend.“ Die wirklich aufgewandte Summe ist 1,225,000 Pfd., und beträgt also noch etwas mehr als das Doppelte der „vollkommen entsprechenden“ Summe. Es ist jedoch Nichts mehr als billig, noch hinzuzufügen, daß die Strecke von den Minories in dem Anschlage nicht mit angeschlagen war.

Die Schätzung der Einnahme ist eine höchst merkwürdige Berechnung, wenn man sie überhaupt so nennen kann, welche jeder Wahrscheinlichkeitsregel Hohn spricht. Die Zahl der Passagiere wurde auf 2,860,158 veranschlagt; die wirkliche Zahl in dem mit dem 31. März zu Ende gehenden Jahre war 2,141,849; aber man rechnete darauf, daß jeder Passagier 6 Pce. bezahlen würde, und doch wurden nur 3 Pce. verlangt, als die Eisenbahn eröffnet wurde, und zwar die ganze Strecke für Passagiere des zweiten Plazes. Nach dem Anschlage sollte die Einnahme von Passagieren 71,517 Pfd. betragen. Das wirkliche Einkommen aus dieser Quelle beläuft sich auf ungefähr 45,000 Pfd. in einem Jahre. Die aus dem Waaren-Transport zu erwartende Revenue ward auf 12,057 Pfd. 15 Sch. angeschlagen, und aufgenommen wurden in dem letzten halben Jahre unter dieser Rubrik 402 Pfd. 18 Sch. 1 Pce. Die „Pacht von den Schwibbogen“ wurde auf 7000 Pfd. taxirt, sie haben jedoch nicht so viele Hunderte bekommen. Die ganze Sache läßt sich so zusammen fassen: Die veranschlagten Kosten waren 600,000 Pfd., die wirklichen mehr als 1,200,000 Pfd.; das Einkommen sollte der Berechnung nach 90,574 Pfd. 15 Sch. betragen, und aufgenommen wurde in dem letzten laufenden Jahre 49,126 Pfd. 3 Sch.; dem Anschlage nach sollten die Ausgaben 33 Proc. von dem Einkommen betragen, die wirklichen Ausgaben beliefen sich auf 57 Proc. von der Einnahme; die von dem angelegten Capitale zu erwartenden Interessen wurden auf 10 Proc. angeschlagen, es wirft aber gar nichts ab. — So schlecht ist der Erfolg für die unglücklichen Actionaire der London-Blackwall Eisenbahn gewesen.

Sind aber die Actionaire selbst von allem Tadel frei zu sprechen, daß sie ihr Geld zu einer Unternehmung hergaben, die einen so schlechten Ausgang genommen hat? Wurden sie nicht gewarnt von

dem Ausschusse des Unterhauses, von welchem die zur Unterstützung der Bill vorgebrachten Beweise geprüft wurden: wenn auch nicht von dem Ausschusse als Collegium, doch wenigstens von den einsichtsvollsten und am Besten unterrichteten Mitgliedern desselben? Das wollen wir sehen. Es wurde eine Motion gemacht, die Erklärung abzugeben, „daß der Ausschuss nur mit großem Mißtrauen eine Schätzung der Einnahme empfing, welche sich auf die übertriebenen Annahmen gründet, welche die in diesen Berechnungen“ — den von uns angeführten — „sich aussprechenden Erwartungen charakterisirt.“ Diese Motion wurde in einem Ausschusse von 21 Mitgliedern, durch eine Majorität von einer Stimme verworfen. In der Minorität befanden sich die beiden Mitglieder für die Tower Hamlets, zwei von den Mitgliedern der City, und noch andere Herren, die sehr gut dazu geeignet waren, ein Urtheil über den Gegenstand zu fällen. In der Majorität befand sich, nur mit einer Ausnahme, vielleicht kein einziger Mensch, der jemals in den Tower Hamlets gewesen war, ausgenommen auf seinem Wege nach Blackwall um hier einmal Breitlinge zu essen!

Was die schlechte Verwaltung betrifft, so würde es unnütz und zwecklos sein, diese Frage jetzt zu erörtern. Wenn die Fahrpreise noch weiter hinuntergesetzt würden, so würde dies glaube ich, besonders in den Zwischenstationen, eine Vergrößerung ihrer Einnahme zur Folge haben, aber Thorheit würde es sein, zu erwarten, daß diese Eisenbahn jemals „zahlungsfähig“ sein könnte.

Ich habe die Angelegenheiten dieser Gesellschaft mit größerer Ausführlichkeit dargestellt, als ich es sonst zu thun pflege, weil sie mehr oder weniger dazu dienen, die verschiedenen Ursachen ans Licht zu setzen, welche den Verlust eines so großen Capitals in Eisenbahn-Speculationen bewirkt haben.

(Fortsetzung folgt.)

### Das neue Eisenbahnsystem des Marquis von Jouffroy.

Dieses neue Eisenbahnsystem weicht von dem gewöhnlichen sowohl in der Anlegung der Bahn als in der Construction der Locomotiven und Waggons wesentlich ab.

#### Anlegung der Bahn.

Nach diesem System erhält die Bahn eine größere Spurweite, nämlich 2 Meter anstatt 1 $\frac{1}{2}$  Meter, ohne daß dadurch ein größeres Terrain bedingt würde. Die Bahn besteht aus drei Schienenslinien, wovon die mittlere gerieft ist und die eigentliche Treibschiene bildet, während die Schienen des gegenwärtig üblichen Systems als Seitenschienen benutzt werden. Die Schienen ruhen auf Querschwellen, Längsbalken &c., aber unter günstigeren Bedingungen, welche der Bahn eine größere Solidität sichern. Da die Seitenschienen nur die Waggons zu tragen haben, so läßt sich das Gewicht der Schienen bedeutend reduciren, und das neue System eignet sich insbesondere auch zur Anwendung gußeiserner Schienen.

## Locomotive.

Bei der neuen Locomotive sind die beiden Treibräder durch ein einziges von großem Durchmesser (2 bis 2½ Meter) ersetzt, welches im Innern aus Kreissegmenten von hartem Holz besteht. Dieses Rad läuft auf der in der Richtung ihrer Breite geriesten eisernen oder gußeisernen Mittelschiene. Ein Rahmen, welcher die Cylinder und die übrigen Theile des Mechanismus einschließt, wird von dem Treibrad getragen. Dieser Rahmen (dessen untere Fläche nur 10 bis 12 Centimeter vom Boden der Bahn entfernt ist) ist durch starke Charniere mit einem zweiten verbunden, der den Dampfkessel trägt, und dieser wieder mit einem dritten welcher den Tender enthält. Die Locomotive ruht demnach auf fünf Rädern, von denen das größte den Impuls von der Dampfmaschine erhält und den ganzen Train mit sich zieht. Die vier andern Räder, welche den Kessel und Tender tragen, rotiren frei um ihre Achsen. Die Adhäsion der Peripherie des großen Rades auf der geriesten Centralschiene gestattet demselben ohne zu gleiten, Rampen hinaufzusteigen; sie dient zugleich dazu, an Abhängen die Geschwindigkeit zu mäßigen. Die Art, wie die drei Rahmen oder Wagengestelle mit einander verbunden sind, erlaubt ihnen Curven, selbst von 10 Meter Halbmesser sich anzuschmiegen, ohne daß jene Gefahren zu befürchten sind, welche bei dem gewöhnlichen System durch das Abgleiten und die Centrifugalkraft herbeigeführt werden. Die beiden Cylinder theilen die Bewegung mittelst Lenkstangen und Krummzapfen einer an der Vorderseite der Maschine angeordneten horizontalen Welle mit. An dieser Welle befinden sich zum Behuf der Transmission Räder von verschiedenen Durchmessern, welche die Bewegung abwechselnd der horizontalen Welle mittheilen. Die Transmission wird durch Raucanson'sche Bankketten oder durch Laufriemen vermittelt, die um Räder von verschiedenen Durchmessern laufen, welche an der Achse dieses Rades befestigt sind. Die oben erwähnte horizontale Welle ist mit einem im Bereich des Conducteurs befindlichen Muff versehen, um bald das eine, bald das andere der Transmissionsräder in Eingriff zu bringen, und auf diese Weise, je nach Bedürfnis die Geschwindigkeit des Treibrades verändern zu können, ohne deshalb die Geschwindigkeit der Dampfrolben ermäßigen zu müssen. Zur Erzielung der Rampen oder zum Behuf des Waarentransports kann man also durch Verminderung des Geschwindigkeitsverhältnisses zwischen dem Kolben und dem Rade dieselbe Quantität Dampfes bei verminderter Geschwindigkeit consumiren, d. h. dieselbe Kraft mit einer geringeren Geschwindigkeit erzielen. Die neue Locomotive ist einerseits viel leichter als die gewöhnliche, andererseits ist ihr Gewicht auf eine größere Länge vertheilt, welche Anordnung allein schon eine Garantie gegen alle Unfälle in Folge von Stößen bei großen Geschwindigkeiten liefert. Bei dem gewöhnlichen System sind nämlich 18,000 Kilogr. auf ungefähr 7 Meter Bahnoberfläche vertheilt, während bei dem neuen System 10,000 Kilogr. durch eine Bahnfläche von 24 Meter unterstützt sind. Da bei der gewöhnlichen Methode die Locomotive unabhängig von dem Tender arbeitet, während die drei Theile der neuen Locomotive ein in verticalem Sinne untheilbares Ganze bilden, so wird der Vortheil des neuen Systems hin-

sichtlich der Abnutzung der Bahn und des Effectes der bewegten Masse bei großen Geschwindigkeiten das Verhältniß von 6 zu 1 weit übersteigen.

## Waggons.

Bei dem neuen System ist der Wagenkasten, und mithin auch sein Schwerpunkt, der Bahn näher gerückt. Die Räderachsen, der Schwerpunkt des Waggons und der Angriffspunkt der Zugkraft sind durch diese Tieferlegung des Wagenkastens und durch den größern Durchmesser der Räder in eine und dieselbe horizontale Ebene gebracht. Diese Anordnung, welche die größten Winkel der Stabilität erzeugt, beseitigt jede dem Convoi schädliche Zerlegung der Kraft, und führt eben dadurch zum Maximum der Zugkraft. Die Wagen, welche die Curven zu durchlaufen haben, bestehen aus zwei Hälften, die durch zwei, eine horizontale Drehung gestattende Charniere mit einander vereinigt sind. Jeder dieser Halbwagen ruht auf zwei Rädern die sich frei um ihre Achse drehen. Dieses Prinzip der Gliederung isolirt jedes Räderpaar und läßt ihm freies Spiel wie bei einem zweiräderigen Cabriolet, das in den kleinsten Curven wendet. Der Durchmesser der Räder kann doppelt so groß als bei gewöhnlichen Eisenbahnwagen sein, weil sie außerhalb der Wagen liegen. Es ist einleuchtend, daß bei dieser Anordnung die Wagen nicht umstürzen können, selbst wenn eine Achse brechen oder Räder abfliegen sollten, weil sie in diesem Falle sogleich auf dem Boden ausfliegen würden, von dem sie nur durch einen Raum von 12 bis 15 Centimeter getrennt sind; da die Räder frei rotiren, so schmiegen sie sich ohne Reibung allen Curven an; endlich ist die unangenehme und gefährlich schwankende Bewegung beseitigt, indem die horizontalen Schwingungen nie das Gewicht von einem Rad auf das andere überzutragen streben.

Der letzte Wagen des Convoi's enthält einen gußeisernen mit Holz bekleideten Rahmen, der nach der geriesten Schiene hinabgeht und sich nöthigenfalls mit dem ganzen Gewicht des Wagens gegen dieselbe stemmt; dieser Hemmapparat, der mächtigste von allen bei dem neuen System angewandten, ist in dem Bereich des auf dem letzten Waggons placirten Conducteurs, und bürgt insbesondere an bedeutenden Abhängen für die Sicherheit des Convoi's.

(A. 3.)

## Correspondenzen.

## Leipzig: Dresdener Eisenbahn.

Leipzig, 30. Juli. Die heutige außerordentliche General-Versammlung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie, in welcher 7226 Actien mit 1130 Stimmen durch 337 Personen vertreten waren und zu welcher von Seiten der Staatsregierung der Kreisdirector Dr. von Falkenstein als Königl. Commissair und der Geheim-Baurath Major Kunz sich eingefunden hatten, eröffnete der Vorsitzende des Directoriums, Herr Parkort, mit folgenden Worten: „Der in Ihrer heutigen außerordentlichen Versammlung zur Berathung und Erledigung zu bringende Gegenstand ist Ihnen geehrte Herren bereits durch eine unterm 15. Juli veröffentlichte Mittheilung vorgelegt worden, und da wir voraussetzen dürfen, daß Sie allerseits Kenntniß davon genommen haben, so glauben wir uns einer Wiederholung überheben zu

dürfen, insofern nicht eine solche ausdrücklich gewünscht werden sollte. Wir haben indeß jener Mittheilung hinzuzufügen, daß seitdem auf Veranlassung eines verehelichten Gesellschaftsausschusses bei der Hohen Staatsregierung noch einige Modificationen der in dem eventuellen Decretentwurf enthaltenen Feststellungen beantragt worden sind, und zwar: 1) daß Punkt 4 b. bb. \*) dahin näher erläutert werde, daß, als unter dieser Bestimmung begriffen, nicht bloß die dort genannten Anleihen von 1839 und 1841, sondern im Allgemeinen alle mit Zustimmung der Hohen Staatsregierung contrahirten oder noch zu contrahirenden Anleihen ausdrücklich genannt; 2) daß die in demselben Punkte sub b \*\*) erwähnte Kündigungsfrist für den Fall des Ankaufs der Bahn durch die Hohe Staatsregierung von sechs Monaten auf zwölf Monate ausgedehnt und der Eintritt einer solchen nicht im Laufe eines Jahres, sondern stets nur bei Beginn desselben angenommen, und endlich 3) daß die Gesellschaft von der ihr Punkt 5 sub e \*\*\*) auferlegten Vertretung ihrer Beamten, bei möglichen Contraventionen derselben gegen die Postbefugnisse, enthothen werden möge.

Die Hohe Staatsregierung hat nun zwar Bedenken getragen, auf die hier zuletzt genannte, allerdings nicht wesentliche Modification, einzugehen, da die angeregte Vertretung allen Eisenbahnen aufzuerlegen sei, indem die Veranlassung zu den hier fraglichen Contraventionen lediglich durch den Eisenbahntransport gegeben werde, die Verbindlichkeit selbst auch pecuniärer Art und die Gesellschaft sich eintretendenfalls durch die Besoldung der betreffenden Beamten schadloß zu halten im Stande sei; dagegen aber ist den beiden andern Anträgen insofern Berücksichtigung gewährt worden, als die Fassung der in Rede stehenden Bestimmungen wie folgt abgeändert worden ist: Punkt 4 bb. „Derjenige Betrag, welcher von den Seiten der Compagnie . . . Thlr. ausschließlich der den Obligationeninhabern gewährten Prämien, ingleichen von den zu Beschaffung des Anlagecapitals für die Sächsisch-Böhmische Eisenbahn bis zu dem Betrage von 4½ Mill. Thlr., nach Befinden zu creirenden Anleihen zur Zeit des Kaufs wirklich getilgt sein wird.“ Punkt 4 d. „Von dem ihrerseits beschlossenen Ankauf der Bahnen wird die Regierung dem Gesellschaftsdirectorium in Zeiten und dergestalt amtliche Mittheilung machen, daß zwischen dem Ankauf selbst und der Ankündigung desselben ein volles Kalenderjahr inne liegt, welches jedoch bei Ermitteilung des oben unter b. aa. †) gedachten 10jährigen Durchschnittsertrages außer Ansatz bleibt.“ (Wenn z. B. die Kündigung am 31. Decbr. 1884 erfolgte, so würde der Durchschnitt aus der Zeit vom 1. Januar 1875 bis 31. Decbr. 1884 zu entnehmen sein.) Endlich haben wir

\*) Die Grundlage der den Actionairen zu gewährenden Entschädigung bildet . . . derjenige Capitalbetrag, welcher von den, von Seiten der Compagnie in den Jahren 1839 und 1841 contrahirten Anleihen, an zusammen 1½ Mill. Thlr. — ausschließlich der den Obligationeninhabern gewährten Prämien — zur Zeit des Kaufs wirklich getilgt sein wird.

\*\*) Die Regierung wird von dem von ihr beschlossenen Ankauf der Bahnen dem Gesellschaftsdirectorium sechs Monate zuvor amtliche Mittheilung machen.

\*\*\*) Es bewendet bei dem gezeiglichen bestehenden ausschließlichen Vorrechte der Postanstalt, Briefe, Pakete und Geldsendungen bis zu und mit 20 Pfd. zu befördern. Die Eisenbahnverwaltung wird sich daher nicht nur der Annahme solcher Sendungen, sondern auch aller und jeder, den gezeiglichen Strafen ohnehin unterliegenden Connoyenz in Betreff von Contraventionen enthalten, welche etwa von Seiten der von ihr hierunter zu vertretenden Untergebenen oder von den Mitreisenden und Absendern versucht werden könnten.

†) Die Grundlage der den Actionairen zu gewährenden Entschädigung bildet der denselben im Durchschnitte der letzten zehn Jahre vor Realisirung des Kaufgeschäfts wirklich zu gute gekommene Zinsen- und Dividendenertrag, welcher dergestalt zu berechnen ist, daß zuvörderst der höchste und der niedrigste der in dem zehnjährigen Zeitraum auf die einzelnen Actien ausgefallenen Jahreserträge ausgeschieden und die Summe der übrigen mit acht getheilt wird.

noch zu erwähnen, daß hinsichtlich der unter Punkt 6\*) des Decretentwurfs erwähnten, jedoch bis zur definitiven Fassung desselben ausgefetzt gebliebenen Bestimmungen wegen Beförderung von Militärtransporten eine officielle Mittheilung uns zwar noch nicht zugekommen ist, daß aber die desfalligen vorläufigen Eröffnungen uns nicht bezweifeln lassen, daß eine Vereinbarung auf billigen Grundsätzen ohne besondere Schwierigkeit werde erzielt werden können, wenn die heutigen Beschlüsse der geehrten Versammlung überhaupt eine Veranlassung dazu geben. In letzterem Falle würden wir uns ermächtigt zu sehen wünschen, unter Genehmigung des Gesellschaftsausschusses sowohl über den obengedachten Punkt als über diejenigen Maßregeln, welche eventuell zur Ausführung der gefassten Beschlüsse noch erforderlich sein werden, eine definitive Uebereinkunft abzuschließen und demgemäß die weiteren Einleitungen zu treffen, wobei wir uns nach Kräften bemühen werden, das Interesse der Gesellschaft in jeder Beziehung wahrzunehmen und uns eine abermalige Berufung auf Ihre Entscheidung vorbehalten, wenn unerwarteterweise Anforderungen gestellt werden sollten, deren Bewilligung sich mit unserer Ueberzeugung nicht vereinigen ließe. Von dem aufrichtigen Wunsche geleitet, durch die Berathung des wichtigen Gegenstandes nur das wahre Interesse der Gesellschaft gesichert zu sehen, sind wir bereit, Ihnen alle etwa noch zu wünschenden nähere Aufschlüsse, die uns zugänglich sind, zu geben, und glauben, Sie zu einem Austausch Ihrer Ansichten im Allgemeinen auffordern zu müssen, bevor wir auf die Stellung der zu entscheidenden Fragen in Betreff der einzelnen Punkte übergehen."

Demnach erbittet sich ein Actionair Auskunft über die gleich im Anfange der „Mittheilung an die Actionaire“ vorkommende Stelle, welche dahin laute, daß der am 15. Juni 1836 von der General-Versammlung geleistete Verzicht auf den Bau einer Eisenbahn nach Prag zu Gunsten einer in Dresden zu bildenden Gesellschaft, da derselbe die Genehmigung nicht erhalten habe, auch nicht in Wirksamkeit getreten sei. Unterlägen derartige Beschlüsse der General-Versammlung erst nach der Genehmigung der Staatsregierung, ehe sie Geltung erlangen könnten, so sei anzunehmen, daß die Gesellschaft möglicherweise gezwungen werden könne, den Bau auszuführen. Nachdem der Vorsitzende erklärt, daß die Regierung diesem Beschlusse die Genehmigung nicht habe erteilen können, weil die Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie nicht das Recht gehabt habe, das ihr durch Decret von 1836 zugesprochene Recht auf eine andere Gesellschaft überzutragen, daß es aber auch der Regierung nicht bekommen werde, die Compagnie wider deren Willen zu einem Bause zu zwingen, spricht sich der vorerwähnte Redner im Allgemeinen gegen die Uebernahme der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn durch die Leipzig-Dresdner Compagnie aus, und zwar deshalb, weil die Regierung viel zu wenig biete, da der Zinsgewinn, den der von ihr in Aussicht gestellte Vorschuss von 1 Million Thaler biete, hier, wo es sich um  $4\frac{1}{2}$  Million Thaler handle, ganz unbedeutend sei. Man biete allerdings auch die Hälfte der Kosten zum Brückenbau bei Dresden; allein was verlange man dafür auch für eine Brücke, und zwar ohne alle Garantie, daß ein außerordentlicher Unfall, den die Brücke durch Eisfahrten z. B. erleide, gleichmäßig von der Regierung werde übertragen werden. Bringt man nun vollends damit in Verbindung, daß durch die Uebernahme der Verzicht des Privilegiums der Leipzig-Dresdner Eisenbahn nach 38 Jahren bedingt sei, wenn auch gegen die Gewährung eines schönen Ablösungscapitals, so könne man sich unmöglich für die Bejahung der Frage wegen Uebernahme des Baues der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn erklären, da es, wenn alles gut gehe, nach 38 Jahren, bei der Anhäufung von Capitalien, unsern Nachkommen (der Sprecher war nicht Kaufmann, sondern Beamter) sehr schwer ihr Geld leiblich unterzubringen werden würde. Jetzt wisse der Actionair was er habe; er möge sich nicht durch die Aussicht auf einem unsichern

\*) In Ansehung der wegen Beförderung von Militärtransporten zu treffenden Bestimmungen bleibt das Weitere der deshalb sowohl mit dem Kriegsministerium, als mit Königl. Preussischer Regierung erforderlichen Vernehmung halber bis zu definitiver Fassung des gegenwärtigen Entwurfs ausgefetzt.

Gewinn in neue Verlegenheiten und Ungewissheiten stürzen. Der Geiz sei nun einmal die Wurzel alles Uebels. Ein anderer Sprecher erklärte sich mit dem ersten Theile der Rede des vorigen Sprechers vollkommen einverstanden, nur kann er dessen Besorgniß nicht theilen, daß man nach 38 Jahren nicht wissen werde, was man mit dem Gelde anfangen solle. Dies werde sich schon machen. Er findet es sehr natürlich daß der Staat das der Leipzig-Dresdner Eisenbahn verliehene Privilegium beseitigt wissen will. Es habe eine Zeit gegeben, wo dies sehr leicht gewesen sei, wo gegen dreiprocentige Staatspapiere jeder Actionair gern seine Actien an den Staat abgetreten hätte. Diese Zeit sei vorbei; die Staatsregierung habe sie zu nützen verabsäumt. Jetzt stehe die Partie anders. Das Unternehmen sei gesichert. Nur unter wichtigen Compensationen werde man sich gegenwärtig zur Abtretung an den Staat entschließen können. Was aber die Regierung biete sei viel zu gering; vielleicht habe man nur so wenig geboten, weil man gefürchtet habe, durch höhere Gebote die Actionaire auf den Werth Dessen aufmerksam zu machen, was sie jetzt aufgeben sollten. Die Regierung müsse die Bahn bauen; die desfalligen Verträge mit der Oesterreichischen Regierung seien bereits abgeschlossen, die Vortheile, welche die neue Bahn der Leipzig-Dresdner in Aussicht stellt, seien demnach derselben gesichert, auch wenn sie den Bau nicht übernehme. Zwar wolle er nicht verkennen, daß eine gemeinschaftliche Administration der Eisenbahn, von einem Ende des Landes zum andern, sehr viel Vortheile gewähre, daß auch die Leipzig-Dresdner Eisenbahn durch Uebernahme der Sächsisch-Böhmischen Manches wieder gut machen könne, allein diese Vortheile könnten gar nicht in die Waagschale kommen gegen die Ungewissheiten, welche die neue Bahn biete. Jetzt sei durchaus nicht der Zeitpunkt, das im Hafen der Ruhe und Gesicherheit eingelaufene Schiff der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, nachdem es so viele Gefährlichkeiten überstanden, und zwar ohne andere Hülfen, nur unterstützt durch das rastlose Sorgen seines vortrefflichen Directoriums, dasselbe von neuem zu lösen und dem Sturme preiszugeben. Er erkenne es sehr dankbar an, daß das Directorium die Angelegenheit als eine lediglich von den Actionairen zu entscheidende behandelt habe und empfehle der Versammlung, den Vorschlag der Regierung zwar abzulehnen, aber, da derselbe im Allgemeinen bei bessern Bedingungen auch wieder in mehrfachen Rücksichten empfehlenswerth erscheine, das Directorium zu weiteren Verhandlungen mit der Staatsregierung zu ermächtigen. Auch ein dritter Redner schließt sich in seiner Ansicht den beiden vorigen Sprechern an. Er ist überzeugt von der Wichtigkeit der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn in politischer, merkantillischer und vielen andern Beziehungen; er bezweifelt nicht die Rentabilität der Bahn; doch ist ihm die Summe von  $4\frac{1}{2}$  Mill. zu groß für die Strecke von  $7\frac{1}{2}$  Meilen, zumal da man doch immer noch nicht wisse, ob diese Summe reichen werde. Wenn man auf andere Bedingungen hoffe, welche die Regierung stellen werde, so müsse er solches bezweifeln, da dieselbe in Rücksicht auf das allgemeine Wohl des Staates füglich keine bessern stellen könne. Es scheine ihm überhaupt eine Actiengesellschaft für die Ausführung dieser Bahn weniger geeignet, da dieselbe unter zehn Jahren wenig Ertrag gewähren, und die Verbindung von Oesterreich noch nicht von der Art sei, daß in der nächsten Zeit ein bedeutender Verkehr mit diesem Staate sich entwickeln werde. Es möge sich eine neue Gesellschaft für den Bau bilden; diese habe bloß die Aussicht, einige Jahre keine Zinsen ihres eingeschossenen Capitals zu erhalten, der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie aber stehe Verlust dabei im Capital in Aussicht, indem nach Uebernahme der neuen Bahn die Actien sicher bedeutend fallen würden. Er sei für unbedingte Ablehnung des Antrags der Regierung; am wenigsten eigne es sich in der Versammlung über die etwanigen Bedingungen zu sprechen, auf die man, wenn sie von Seiten der Regierung gestellt würden, einzugehen geneigt; derartige Unterhandlungen könnten, wenn sie zum Zwecke führen sollten, nur von dem Directorium geleitet werden. Ein anderer Actionair bringt die halbe Million Eisenbahnscheine zur Sprache, die die Staatsregierung der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie auszugeben verstatet hat, und findet, daß für die jährlichen Zinsen, welche dieselbe in alle Ewigkeit gewährt, in den gegenwärtigen Vorlagen der Regierung eine angemessene

Entschädigung nicht geboten sei, was aber von dem Vorsitzenden durch die Bemerkung beseitigt wird, daß es sich um die Ablösung dieses Rechtes gegenwärtig gar nicht handle. Nachdem hierauf ein Actionair das Directorium aufgefordert in bestimmterer Weise, als dies in dem „Berichte“ geschehen, sich über die schwebende Frage zu erklären, bemerkt der Vorsitzende: Absichtlich habe das Directorium sich nicht entschieden für Uebernahme des Baues ausgesprochen; allein es spreche offen aus, daß es in diesem Bau einen Vortheil für die Gesellschaft erkenne. Es gehe dabei von der allerdings der Beurtheilung eines jeden Einzelnen zu überlassenden Ansicht aus, daß die Böhmisches Bahn an sich rentiren werde. Dies vorausgesetzt, würde der Bau für die Leipzig-Dresdner Compagnie allerdings vortheilhafter, als für irgend einen Dritten sein, theils wegen Vereinfachung der Administration, besonders aber deswegen, weil die Verlängerung der Linie nach Böhmen ein so außerordentlich günstiges Niveau darbiete und es dadurch der Compagnie möglich werde, ihre schwächern Maschinen dort mit Nutzen zu verwenden, welche wegen der großen Steigungen auf der Hauptbahn hier mit weit weniger Vortheil arbeiten. Es sei ferner zu erwägen, daß eine Compagnie, die die ganze Bahn administriere, es mehr in der Hand habe, auf der ganzen verlängerten Linie die nützlichsten und vortheilhaftesten Einrichtungen zu treffen. Demnach rath einer der Actionaire der Versammlung an, gegen die Regierung zur Uebernahme des Betriebs der Bahn sich zu erbieten, den Bau derselben aber abzulehnen; ein anderer macht nochmals auf die Wichtigkeit des unbedingten Verzichts auf das Privilegium der Gesellschaft aufmerksam. Allerdings, sagt er, könne man sich, wenn die Bedingungen, welche jetzt vorlägen, die äußersten seien, welche die Staatsregierung gewähren wolle, nicht für die Uebernahme des neuen Baues erklären, allein die Sache sei doch von solcher Wichtigkeit, daß es nicht rathsam erscheine, dieselbe sofort definitiv abzumachen; zweckdienlicher erscheine es, das Directorium zu beauftragen, mit der Staatsregierung weitere Verhandlungen zu pflegen, namentlich wegen des Brückenbaues bei Dresden und der Entschädigung der Post.

Hierauf ergreift der Königl. Commissar das Wort, indem er bemerkt: Die Versammlung werde nicht erwarten, daß er zur Vertheidigung einer Ansicht sprechen werde, die hier mehrfachen Angriffen unterlegen, da von der hohen Staatsregierung Alles, was sie nach ihrer Stellung und den obwaltenden Verhältnissen haben sagen können und sagen wollen, gesagt worden sei, wie dies die „Mittheilung“ des Directoriums ausweise. Nur auf ein paar Punkte wolle er aufmerksam machen, nicht als Königl. Commissar, sondern als Freund des Leipzig-Dresdner Eisenbahnunternehmens. Allerdings müsse er bemerken, daß der gleich anfangs erwähnte Beschluß der Generalversammlung im Jahre 1836, zufolge dessen sie auf die Verlängerung der Bahn nach der Böhmisches Gränze zu Gunsten einer andern Gesellschaft verzichtet, der Bestätigung der Regierung durchaus bedurft habe. Wenn nun diese denselben nicht bestätigt, es vielmehr vorgezogen habe, die Uebernahme der in Rede stehenden Bahn der Leipzig-Dresdner Compagnie nochmals anzutragen, so könne die Versammlung der hohen Staatsregierung dafür doch wahrlich nur dankbar sein. Zur Unterstützung des Antrags finde er dem, was über die Wichtigkeit eines definitiven Verzichts auf ein bewilligtes Privilegium bemerkt worden sei, nur noch hinzuzufügen, daß, wenn auch die Bahn unter allen Umständen werde gebaut werden, es doch ungewiß sei, ob sie dann unter Modalitäten werde ausgeführt werden, welche der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie gleichen Gewinn zuzuwenden geeignet seien, wie es der Fall sein werde, wenn die Compagnie das ganze baue. Namentlich sei ungewiß, ob bei Ausführung der Bahn durch die Regierung auch der Bau der Eisbrücke erfolgen werde, die doch ein wesentliches Glied in der Kette des Verkehrs von Böhmen her nach Leipzig zu sei. Die Regierung habe ihre Ansicht offen ausgesprochen und der Gesellschaft die Wahl gelassen, ob sie die gemachten Vorschläge annehmen und auf Grund des früheren Decrets ohne Unterstützung des Staats bauen wolle. Den Actionairen stehe es jetzt lediglich zu, sich nur über das Eine oder das Andere zu entscheiden. Hierauf bemerkt sofort wieder ein Actionair, daß man auf beide von der Direction in

dem Bericht angekündigte Fragen mit Nein antworten müsse. Es sei Selbsttäuschung, wenn man nach genauerer Prüfung des Anschlags und Erwägung der Schwierigkeiten des Baues noch für Uebernahme des letztern stimmen wollte. Die Bahn sei noch nicht halb so lang als die Hauptbahn, koste aber drei Viertel von dem, was diese gekostet habe. Diese gebe 5 Proc., wie solle nun die neue nur 4 Proc. geben? Er sei sehr dafür, daß die Eisenbahnen in den Händen des Staats seien; er habe gewünscht, daß auch in dieser Angelegenheit Sachsen, das Richtige erkennend, sich an die Spitze stellt; doch wolle er dabei nicht in Abrede stellen, daß die Regierung ihre guten Gründe gehabt habe, das Risiko für die erste Eisenbahn nicht zu übernehmen. Wie die Sache nun aber einmal stände, könne er der Versammlung nicht raten, gegen nichts, oder so viel wie nichts, ja sogar noch gegen Uebernahme von Lasten ein gutes Recht aufzugeben. Der Vorsitzende bemerkt nochmals gegen den vorigen und andere Redner, daß, wenn man eine unbedingte Sicherheit für den zu übernehmenden Bau verlange, diese nicht zu erlangen sei; daß man aber doch hierbei auch bedenken möge, daß die Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie auch nicht bestehen würde, wenn man eine unbedingte Sicherheit verlangt hätte. Das Directorium sei ganz ohne eigenes Interesse bei dem Bau, der demselben gewiß große Arbeit, Mühe und Sorgen, möglicherweise aber wenig Dank bringen werde. Nachdem sich hierauf noch mehrere Sprecher für Ablehnung des Vorschlags der Regierung ausgesprochen, und die Feststellung einige Discussion veranlaßt hatte, stellt der Vorsitzende die Frage: Will die Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie die Ausführung der Sächsisch-Böhmischen Bahn unter Beihilfe der hohen Staatsregierung und unter den solchenfalls von der letztern gestellten Bedingungen, wie sie in der Beilage A der Mittheilung des Directoriums vom 15. Juli dieses Jahrs aufgeführt sind, mit den bei Eröffnung der heutigen Verhandlung erwähnten Modificationen übernehmen? und es wird dieselbe mit 729 gegen 306 Stimmen verneint.

Desgleichen wird die Frage: Will die Gesellschaft den Bau jener Bahnstrecke lediglich auf Grund des Allerhöchsten Concessionsdecrets vom 6. Mai 1835 — vorbehaltlich derjenigen Modificationen, welche dasselbe nothwendigerweise erleiden muß — ausführen? (wobei zu bemerken sei, daß die unbedingte Verneinung auch dieser Frage eine gänzliche Verzichtleistung auf das aus jenem Decret abzuleitende Vorrecht der Verlängerung der Bahn in der Richtung von Dresden bis zur Böhmisches Grenze involvirt, und daß die angedeuteten Modificationen nur solche sind, wie sie die Ausdehnung und Anwendbarkeit des Concessionsdecrets auf die Sächsisch-Böhmische Bahn erfordert) mit 608 gegen 117 Stimmen verneint. Schließlich kommt noch folgendes Amendement eines der obigen Sprecher: „Die Generalversammlung ermächtigt das Directorium, weitere Verhandlungen über die Modalitäten der Ausführung der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie zu pflegen und insofern sich durch dieselben günstigere Bedingungen als die jetzt gestellten erlangen lassen, einer anderweitig einzuberufenden General-Versammlung zur Genehmigung vorzulegen“ — zur Abstimmung, und es wird solches mit 319 gegen 22 Stimmen angenommen, womit die Versammlung schließt. (D. N. 3)

**Raffauiische Eisenbahnen.**

**Wiesbaden, 17. Juli.** Ein wohlbekannter Capitalist aus London ist bei der Herzogl. Staatsbehörde mit einem Concessionsgesuch für eine Eisenbahn angekommen, deren Anlage-Plan ganz eigentlich darauf berechnet ist, den Vertrieb des reichen Naturproductenfergens unseres Landes zu fördern. Zu dem Ende soll die projectirte Eisenstraße das Herzogthum in seiner ganzen Breite durchziehen und durch das Kar-, Niefer- und Sieghal geführt werden. Zwar ist die Stadt Siegen Preussisches Besitztum; allein die zu unserem Herzogthum gehörende Umgegend ist besonders reich an Eisenwerken, für deren Erzeugniß sich mittels dieser Straße leichtere und wohlfeilere Absatzwege, als die seitherigen, erschließen würden. Erfolgt nun unsererseits die Con-

cession, so wird sich der Unternehmer ohne Verzug nach Berlin wenden, um die Genehmigung der Preussischen Regierung nachzusuchen, soweit die Bahn deren Staatsgebiet berührt. Man darf wohl annehmen, daß unsere fürsorgliche Landesregierung mit anderen die Ueberzeugung theilt, daß kein Deutsches Land der Eisenbahnen entbehren kann, um nicht Gefahr zu laufen, von den Nachbarn überflügelt zu werden. Hat sie daher bis jetzt Anstand genommen, auf ein vor längerer Zeit ihr überreichtes Concessionsgesuch für eine sogenannte Bieberich-Ehrenbreitsteiner Eisenbahn Resolution zu ertheilen, so lag der Grund davon unstreitig in der offenkundigen Unzweckmäßigkeit dieses Bahnzugs, wodurch für unsere Landeserzeugnisse kein neuer Abzugscanal eröffnet worden wäre, da sie sich längs dem Rheinstrome hinziehen sollte und deren Ertragsfähigkeit überdies kein Rechenkünstler zu ergrübeln vermochte, da mit ihr die Dampfschiffahrt auf diesem Strome in eine Concurrrenz getreten sein würde, bei welcher der Vortheil ganz auf Seiten der letztern war. (Frk. 3.)

**Berlin-Hamburg.**

**Lauenburg, 19. Juli.** Die Königliche Resolution in Betreff der Richtung der Berlin-Hamburger Eisenbahn lautet: Unsere freundliche Dienste und Willfährung zuvor, Edle, Beste, Ehrbare, Wohlgelehrte, auch Ehrfame und Weise, günstige und gute Freunde. Se. Majestät der König haben unterm 21. v. M. die Allerhöchst angeordnete Eisenbahn-Commission zu autorisiren geruht, den Vertretern der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu eröffnen, daß der Gesellschaft die Concession zur Erbauung der Eisenbahn durch das Herzogthum Lauenburg in der Richtung von Büchen über Schwarzenbeck und Friedrichsruhe, jedoch unter der Verpflichtung, die Stadt Lauenburg mittelst einer auf Kosten der Gesellschaft zu erbauenden, mit Locomotiven zu betreibenden und zu unterhaltenden und von den Einwohnern der Stadt Lauenburg und der dortigen Vorstädte, ohne die Entrichtung eines besondern Bahngeldes zu benutzenden und gleichzeitig mit der Hauptbahn zu eröffnenden Zweigbahn nach Büchen, mit der Hauptbahn in Verbindung zu setzen, —

falls die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft sich nicht mit der Stadt Lauenburg und den dortigen Vorstädten über eine Vergütung für die Befreiung von dieser Verpflichtung sollte vereinigen können, — Allernädigt werde ertheilt werden. Vorstehendes lassen wir Euch in Folge Kanzleischreibens vom 24. v. M. zur Nachricht, um davon die Aichtmänner der Stadt Lauenburg, so wie die Vorsteher der drei dortigen Vorstädte in Kenntniß zu setzen, hiermit unverhalten. Wir sind Euch zu freundlichen Diensten auch zu willfahren geneigt.

Magdeburg, den 3. Juli 1844.

Königlich Dänemarkische, zur Regierung des Herzogthums Lauenburg verordnete Landdrost und Regierungsräthe. G. Ranßau."

**Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.**

[130] Da unserer Bekanntmachung vom 8. December v. J. ungeachtet noch täglich eine große Zahl Anstellungs-Gesuche bei uns eingehen, so sehen wir uns veranlaßt, nochmals darauf aufmerksam zu machen, daß **neue Anstellungs-Gesuche** unsererseits **nicht** mehr berücksichtigt werden können, und daß solche unbeantwortet zu den Akten genommen, etwa beigefügte Atteste aber ohne Weiteres werden remittirt werden.

Berlin, den 23. Juli 1844.

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

**Course der Eisenbahn-Actien.**

Börsenplätze.	Actien.	Zinsfuss.	Brief.	Geld.	Gem.
<b>Augsburg, 27. Juli.</b>	Augsburg-München-Eisenb. Div. 1843	—	107	106	
	" " Obl.	4	—	—	
	" " Prior. Obl.	4 1/2	—	—	
<b>Berlin, 2. Aug.</b>	Venet.-Mail. Eisenbahn	4	114	—	
	Berlin-Potsd. Eisenbahn	5	165	—	
	" " Prior. Obl.	4	103 3/4	—	
	Magdeburg-Leipziger Eisenbahn	—	191 1/2	190 1/2	
	" " Prior. Obl.	4	104 1/4	—	
	Berlin-Anhalt. Eisenbahn	—	156 1/2	155 1/2	
	" " Prior. Obl.	4	103 3/4	—	
	Düsseldorf-Elberf. Eisenbahn	5	91 1/2	90 1/2	
	" " Prior. Obl.	4	—	98 3/4	
	Rheinische Eisenbahn	5	78 1/2	77 1/2	
	" " Prior. Obl.	4	98 1/4	—	
	" v. Staate garant.	3 1/2	—	96 3/4	
	Berlin-Frankf. Eisenbahn	5	146	145	
	" " Prior. Obl.	4	103 1/2	103	
	Oberschlesische Eisenbahn	4	—	114 1/2	
	" Lit. B. v. eingez.	—	—	108	
	Berlin-Stettin Litt. A & B	—	120 1/2	119 1/2	
	Magdeburg-Halberst. Eisenbahn	4	115 1/2	—	
	Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn	4	108 1/2	107 1/2	
	" " Prior. Obl.	4	103 3/4	—	
	Bonn-Kölnener Eisenbahn	—	131 1/2	130 1/2	
<b>Frankf. a. M., 20. Juli.</b>	Taunusbahn	—	—	—	369 3/4
<b>Hamburg, 26. Juli.</b>	Hamburg-Bergedorf. Eisenbahn	—	98	96	
	Hamburg-Berlin-Actienzeichn.	4	115 1/2	114 1/2	
	Altona-Kieler Eisenbahn, Spec. Cours pari, pr. Cassa	—	112 1/2	112	
	Glückstadt-Elmshorner Zeichnungen	—	114	—	
<b>Leipzig, 99. Juli.</b>	Leipzig-Dresd. Eisenbahn	—	140	—	
	" " Prior. Obl.	3 1/2	—	107 3/4	
	Sächsisch-Baiersche Eisenbahn	4	105 1/4	—	
	Magdeburg-Leipz. incl. Div. Sch.	—	193 1/2	—	
	Sächsisch-Schles. Eisenbahn	4	111 3/4	—	
<b>Wien, 24. Juli.</b>	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	—	—	—	140
	Wien-Gloggnitzer Eisenbahn	4	—	—	112 3/4
	Budweis-Linz-Gmundner	—	—	—	—
	Venet.-Mail. Eisenbahn	4	—	—	109 1/2
	Livorno	—	—	—	115

Redaction: Dr. Meyer.

Druck und Verlag von Gebrüder Meyer.

