

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 Wily. Engelmann dafelbst erbeten.

Eisenbahn-Zeitung.

N^o 38.

Draunshweig, 22. September.

1844.

Memoire über die Nutzung der Belgischen Eisenbahnen.

(Schluß.)

Auf dieselbe Weise, wie wir es hier mit dem Gange der ersten Züge gemacht haben, könnte man Tabellen in Bezug auf das Ganze der zweiten, dritten u. Züge ebenso leicht aufstellen.

Da es aber nicht unsere Absicht ist, hier eine vollständige Schilderung des Verkehrs zu geben, so halten wir es nicht für nöthig, sie zu liefern.

Wir begnügen uns damit, darauf aufmerksam zu machen, daß die Pünktlichkeit und Universalität der Communicationen zur Folge haben würde, die Anzahl der Passagiere zu vermehren; wir wollen unter tausend Beispielen die man sich denken könnte, nur eins wählen.

Angenommen, drei Kaufleute, welche an entgegengesetzten Stellen von Belgien, der eine zu Verviers, der andere zu Ostende, der dritte zu Tournay wohnen, hätten einen Contract zu unterzeichnen; indem sie des Morgens abfahren, kommen sie Alle zu derselben Stunde nach Mecheln, wo sie die Unterschriften auswechseln, um 1 Uhr wieder abfahren, und um 2 oder 3 Uhr wieder zu Hause sein können.

Wenn einige Artikel eine weitere Besprechung erfordern, so können sie einige Stunden dazu verwenden, und doch an demselben Tage noch wieder zu Hause sein.

Solche Erleichterungen würden für die Kaufleute soviel Anziehendes haben, daß ganz gewiß die Anzahl der Passagiere sich vermehren würde.

Wenn diese Ankunft an demselben Orte und zu derselben Stunde, von welcher Gegend her man auch kommt, für den Handel von großem Werthe ist, so ist es von nicht geringerer Bedeutung, im voraus zu wissen, zu welcher Stunde man an einem bestimmten Orte anlangen wird, um seine Angelegenheiten demgemäß zu reguliren. Das ist aber ein Vortheil, welchen noch das Convergenzsystem darbietet, weil dessen Haupt-Basis die Ankunft zur

festgesetzten Stunde ist, woraus die der Abfahrt sich von selbst ergibt.

Nicht alle Dampfstraßen sind dazu bestimmt, daß dieselbe commercielle Bewegung auf ihnen herrschen sollte; niemals werden die Eisenbahnen von St. Trond nach Landen und von Tournay nach Courtray eine solche Bedeutung haben, wie die von Antwerpen nach Köln, und von Brüssel nach Antwerpen.

Es würde also ein völliger Unsinn sein, wenn man allen diesen Bahnen dieselbe Wirksamkeit zutheilen wollte.

Wir wollen sehen, wie man ohne die Harmonie des Systems zu stören, die Wirksamkeit gewisser Bahnen, wo z. B. vier Bahnzüge der Thätigkeit zu viel sind, verringern könnte.

Angenommen, auf den Bahnen von Gent nach Ostende und von Gent nach Courtray wären nur drei Züge nöthwendig, so beseitigt man den zweiten Zug, um nur den ersten, dritten und vierten beizubehalten.

Angenommen ferner, daß zwischen Courtray und Tournay zwei Züge hinreichen, so beseitigt man den zweiten und vierten, um nur den ersten und dritten bestehen zu lassen.

Angenommen, ein einziger Bahnzug ist zwischen Landen und St. Trond hinreichend, so schafft man die drei letzten auf dieser Bahn ab.

Alle diese Abschaffungen verhindern das System nicht, derselben allgemeinen Vorzüge sich zu erfreuen. In der That wird man immer von welcher Belgischen Stadt es auch sei, das ganze Land auf einem Bahnzuge mit großer Schnelligkeit durchschneiden können; man wird immer, von jeder beliebigen Stadt aus, mit allen andern in Verbindung stehen.

Die allgemeine Durchkreuzung wird immer in dem Centralpunkte vor sich gehen, die Ankunft wird in allen Städten ganz genau zu derselben Stunde stattfinden; mit einem Worte, Nichts wird an dem Systeme verändert werden; nur werden einige Städte von geringer Bedeutung weniger Communicationen haben, als die anderen.

Wir wollen jetzt den Fall näher betrachten, wenn vier Bahnzüge hinreichen würden, eine Eisenbahn-

strecke, z. B. die von Antwerpen nach der Preussischen Gränze, zu bedienen. Angenommen, der Verkehr auf derselben wäre so groß, daß zwei Güter-Convois mehr nöthwendig würden, so daß die Zahl der täglichen Bahnzüge, anstatt auf 4, auf 6 gebracht werden müßte. Dies wird nicht mehr Verwirrung in das System bringen, als es die Abschaffungen gethan haben; man würde noch zwei Supplementair-Convois auf dieser Strecke einführen.

Wenn neue Zweigbahnen bei einer Eisenbahn hinzukommen, so wird dadurch in dem allgemeinen Systeme der Verwaltung keine Störung hervorgebracht; denn es ist hinreichend, einen oder mehrere Convois auf diesem Zweige einzurichten, welche, indem sie mit den übrigen Zügen correspondiren, demselben alle Vortheile einer allgemeinen Uebereinstimmung verschaffen werden. Was die Zeiten der Abfahrt und Ankunft betrifft, so werden sie sich nach der Stelle richten, welche diese Zweigbahn auf der Karte einnimmt, und nach den vorher aufgestellten Grundsätzen zu berechnen sein.

Man sieht also, daß dieses System alle Erfordernisse erfüllt, ohne jemals von seiner Regelmäßigkeit etwas einzubüßen, es hat gewissermaßen eine elastische Natur.

Es ist damit, wenn es mit erlaubt ist, mich eines artistischen Vergleichs zu bedienen, wie mit der Auffassung des Sujets eines Gemäldes, wovon der Maler den Entwurf auf die Leinwand gezeichnet hat; er kann nachher noch die Schatten verdunkeln, das Licht vertheilen, um den Effect davon zu vermehren; er kann die Farben stärker auftragen, und nach seinem Belieben verändern; aber die ursprüngliche Auffassung bleibt doch dieselbe, und das Ensemble beherrscht immer die einzelnen Formen.

In diesem Convergenz-Systeme findet man also, mehr als in jedem anderen, die Sparsamkeit, das Zusammentreffen der Ankunftszeiten und die Mannigfaltigkeit der Communicationen vereinigt. Obgleich dasselbe nur durch diese letztere Eigenthümlichkeit für das Thema, welches wir hier behandeln, ein Interesse hat, so haben uns doch die anderen zu wichtig geschienen, um sie mit Stillschweigen zu über-

gehen, und dies ist der Grund, warum wir uns so weitläufig über dieses System ausgesprochen haben.

Obwohl über diesen Gegenstand noch Vieles zu sagen sein würde, so wollen wir doch hier diese Abschweifung beschließen, indem wir uns damit begnügen, darauf aufmerksam zu machen, daß wir vermittelst dieses Systems, auf jeder Bahn und nach jeder Richtung hin, welche es auch sei, einen Transport einführen können, welcher auf keine andere Weise, als darin beschränkt sein wird, was eine Bahn von gleichem Umfange zu transportiren im Stande ist. Dies folgt daraus, daß alle Bahnzüge immer in derselben Richtung gehen, wenn die Bahn ein doppeltes Geleise hat, und ohne alles Zusammentreffen, wenn die Bahn nur einfach ist. Indessen setzt dies voraus, daß die südliche Bahn, wenigstens von Brüssel nach Braine-le-Comte doppelt sein muß.

Diese besondere Eigenschaft ist von der höchsten Wichtigkeit, sobald man, wie wir hier den Versuch machen, den Ertrag der Bahn in einer großen Menge von Güter-Transporten mit geringer Schnelligkeit finden will, ohne deswegen die Passagier-Beförderung, welche eine weit größere Schnelligkeit erfordert, zu hemmen.

Rehntes Capitel.

Menge der Arbeit wozu die Eisenbahnen fähig sind.

Alle unsere Eisenbahnstraßen haben nur ein Geleise; um indessen das von uns vorgeschlagene System zur Ausführung zu bringen, müßte man einen sehr thätigen Dienst auf denselben einführen; es ist also passend, wenn wir den Betrag der Arbeit näher untersuchen, welche zu prästiren sie in ihrem gegenwärtigen Zustande fähig sind, und wenn es einige Straßen giebt, wo das Geleise verdoppelt werden müßte, so muß man sehr genau die Localitäten bestimmen, wo eine solche Anlage erforderlich ist.

Wir fügen noch die Bemerkung hinzu, daß, in Gemäßheit des Convergenz-Systems, die einzige Straße, welche man verdoppeln müßte, die von Brüssel nach Braine-le-Comte (30 Kilometer) ist, weil auf dieser Strecke allein Durchkreuzungen von Convois erforderlich sind.

Auf allen übrigen Straßen würde dies, wenigstens für den Augenblick, ein überflüssiger Aufwand sein, weil man dort eine alle gegenwärtigen Bedürfnisse weit übertreffende Regsamkeit, und zwar ohne alle Durchkreuzung der Convois *) einführen kann.

Zuvor wollen wir auf eine sehr wichtige Bemerkung aufmerksam machen, daß nämlich der hauptsächlichste Verkehr der schweren und wenig innern Werth habenden Artikel besonders da stattfinden wird, wo sie von höher liegenden Gegenden herabkommen; dazu gehören denn in der That die Kohlen, welche von unsern Steinkohlengruben nach Brüssel, Flandern und den Seehäfen gehen werden; dazu gehören auch die Steine, der Kalk, das

*) Um das durch die letztern Worte ausgesprochene Verhältniß deutlich zu machen, wäre es nöthig gewesen, eine Tabelle aufzustellen, deren Gravirung zur erforderlichen Zeit zu erlangen, nicht möglich war; indessen werde ich mir ein Vergnügen daraus machen, das Original einem Jeden mitzutheilen, der es etwa kennen zu lernen wünscht.

Holz &c., welche Erzeugnisse derselben Gegenden sind.

Der Handelsverkehr wird sich in entgegengesetzter Weise kund thun, und wird meistens aus Waaren von höherm Preise, und deswegen von geringerem Gewichte, bestehen; es werden dies exotische, übers Meer hergekommene Producte und Manufacturen sein, welche man nach dem Rhein hinendet, und am Ende kommt dann noch das Eisen von den äußersten Gränzen der Bahnen hinzu.

Der bedeutendste Verkehr wird also aufkommen, wenn die Waaren von höher liegenden Gegenden hinabgeführt werden; dies ist deswegen ein günstiger Umstand, weil dadurch die bessere Benützung der bedeutenderen Kraft, welche die Locomotiven in dieser Richtung besitzen, möglich wird.

Um ganz genau die Last zu bestimmen, welche eine hinabfahrende Locomotive fortziehen kann, würde es von Nutzen sein, eine Vorlegung der täglichen Verzeichnisse, welche die Verwaltungen der Eisenbahnen an jedem Tage über die Bedeutung der Güter-Convois zu führen nicht unterlassen können, durch ein gerichtliches Decret zu erwirken. Da ich diese Urkunden nicht habe, kann ich nur ein Factum anführen, nämlich von einem Zuge von 52 beladenen Wagen, welche durch eine einzige Locomotive von Braine-le-Comte nach Brüssel expedirt wurden. Dieser Convoi bestand aus 8 Wagen mit Coaks, einer Passagier-Kutsche, worin ich mich befand, und 43 Güterwagen; wenn man nur die Ladung dieser letztern auf 4000 Kilogr. schätzt, so bekommt man eine Last von 172 Tonnen, welche ohne die geringste Schwierigkeit expedirt wurde.

Dieser Fall ist nicht bei einer besonderen Probefahrt, sondern im gewöhnlichen Dienste vorgekommen; jedenfalls kann, was einmal geschehen ist, sich auch wiederholen, und indem man einen vollständigen Convoi, als mittlere Zahl, auf 100 Last-Tonnen anschlägt, braucht man keine Unmöglichkeit zu fürchten.

Nachdem dieser erste Punkt festgestellt ist, wollen wir sehen, in welchen Zwischenräumen die Güter-Convois einander folgen können.

Seit mehren Jahren betreibt man zwischen Brüssel und Mecheln den Dienst mit der größten Kühnheit, ohne daß der geringste Unfall passiert wäre. Jeden Morgen folgen sich drei Bahnzüge, welche mit großer Schnelligkeit gehen, in Zwischenräumen von einer Viertelstunde; dasselbe Verfahren wird gegen die Mitte des Tages wiederholt, und ebenso noch zweimal bei der Rückkehr der Züge. Man kann es also als eine ausgemachte Sache betrachten, daß Bahnzüge, die sehr schnell gehen, in Zwischenräumen von einer Viertelstunde einander folgen können; und umsomehr muß dasselbe bei Güter-Convois stattfinden, weil die Schnelligkeit derselben um die Hälfte geringer ist.

Indessen wollen wir zugeben, daß die Klugheit nicht mehr als drei Convois in jeder Stunde, von einem bestimmten Orte aus, zuließe, so wären es also 300 Tonnen pr. Stunde, welche man während aller der, von der Personen-Beförderung übrig gelassenen Zeit expediren könnte.

Das Convergenz-System erlaubt aber, wenn keine Personen-Beförderung stattfindet, über die Bahn, ganz als wenn sie frei wäre, über drei Stunden lang in jeder Richtung zu verfügen. Man könnte also 1000 Tonnen, in jeder Rich-

tung der Bahn, oder 700,000 Tonnen Waaren jährlich möglicherweise transportiren, welche Quantität die als wahrheitlicher Verkehr angegebene ungeheuer übersteigt, und wobei demzufolge auf alle Unregelmäßigkeiten der Fracht hinreichende Rücksicht genommen ist.

Wir können daraus schließen, daß die Dampfstraßen, so wie sie jetzt beschaffen sind — die Strecke von Brüssel nach Braine-le-Comte ausgenommen, deren Geleise zu verdoppeln angemessen sein würde — die Bedürfnisse des Handels reichlich befriedigen können, und daß in dieser Beziehung nur erforderlich ist, daß man eine zweckmäßige Ordnung in ihren Fahrten einführt.

Die einzige Ausgabe, die man nothwendigerweise machen müßte, um das neue System zur Ausführung zu bringen, besteht darin, die Zahl der Güterwagen in einem großen Maßstabe zu vermehren. Dies Material, was überdies wenig Kosten verursacht, ist schon bei der jetzigen Einrichtung der Fahrten unzureichend; man würde die Entwicklung des neuen Systems, durchaus verhindern, wenn man hierfür nicht vollkommene Sorge tragen wollte.

Es darf auf einer Eisenbahn ebensowenig an Wagen fehlen, wie es auf einem Canal an Fahrzeugen fehlt, oder man riskirt den Verkehr hinschmachten und gehemmt zu sehen.

Jetzt noch eine letzte Bemerkung.

Diesjenigen, welche die absolute Behauptung aufstellen: die Eisenbahnen werden den Canälen schädlich sein, haben Unrecht; Alles hängt von der relativen Lage dieser Transportmittel ab.

Wenn die Eisenbahn perpendicular auf die Wasserstraße zuläuft, so muß sie, weit entfernt ihr nachtheilig zu sein, die entgegengesetzte Wirkung haben.

Eben dasselbe muß stattfinden, wenn die Eisenbahn die Verlängerung eines Canals bildet.

Sie können nicht anders mit einander concurriren, als wenn sie dieselbe Richtung verfolgen.

Nur noch zwei Worte über die Fälle dieser Art, welche Belgien darbietet:

Die Canäle in Flandern, tief, mit ausgedehnten Nebenarmen und ohne Schleuse, werden immer einen zu niedrigen Preis stellen, um die Concurrenz zu fürchten.

Was den Canal von Charleroi betrifft, so dient er einer an schwer ins Gewicht fallenden Erzeugnissen so reichen Gegend, daß beide Straßen auf Beschäftigung hoffen können.

Man muß also diese Besorgniß, welche man in einer zu allgemeinen Weise ausgedrückt, und woraus man sich ein Schreckbild gemacht hat, ganz fallen lassen.

Recapitulation des Inhalts der Capitel.

Wir glauben die vorzüglichsten Fragen in Beziehung auf den Güter-Transport durch die Eisenbahnen, sämmtlich einer Untersuchung unterworfen zu haben, und wir wollen hier davon noch eine kurzgefaßte Wiederholung geben, welche dem Leser die wichtigsten Thatfachen, in derselben Ordnung, worin wir sie vorgetragen haben, noch einmal vor die Augen stellen wird.

Die Capitel 1, 2 und 3 handeln von den wichtigen Folgen, welche eine Herabsetzung des Güter-Tarifs, in Bezug auf den Handel, den Ackerbau und die Gewerbe haben würde; wir haben dort be-

wiesen, daß der Wohlstand des Landes im höchsten Grade dabei interessirt ist, und daß, selbst in dem Falle, daß sie keine Verbesserungen in den Finanzen der Eisenbahnen zur Folge haben würde, es doch von der höchsten Wichtigkeit wäre, zu erfahren, ob man die Tarife herabsetzen muß oder nicht.

Die Capitel 4 und 5 beschäftigen sich mit der Erforschung des wahrscheinlichen Verkehrs, welcher auf unseren Eisenbahnen aufkommen würde, wenn man die Tarife auf den mittleren Fuß der Fracht auf den Canälen herabsetzte; und wir haben dort gesehen, daß alle Wahrscheinlichkeiten dafür sind, daß der jetzt bestehende Verkehr sich wenigstens verfünffachen würde, was doch nur halb so viel, als der auf den Englischen Bahnen realisirte Verkehr ausmachte.

Das Capitel 6 zeigt, daß in Folge dieses Verkehrs und wenn man den bestehenden Tarif um die Hälfte niedriger stellte, das Deficit, welches man gegenwärtig zu tragen hat, verschwinden, und an dessen Stelle ein Gewinn treten würde, welcher von allen angelegten Capitalen reichliche Zinsen erstattete.

Dieses Capitel spricht sich sehr detaillirt über das Finanzsystem der Eisenbahnen aus, und zeigt bis zur äußersten Evidenz, daß die Erhaltungskosten in demselben Maße schnell sich verringern, wie die Menge der transportirten Waaren zunimmt.

Die Capitel 7 und 8 enthalten die Grundlagen zu einem neuen Tarif, dessen vorzüglichstes Resultat darin bestehen würde, daß er es der Verwaltung möglich machte, immer vollständige Güter-Convois zu haben — ein in doppelter Hinsicht schätzbarer Umstand, insofern er das Einkommen vermehrt, und die Bahn dadurch eine nützlichere Beschäftigung erhält. Auch führen sie gewisse Grenzen an, wie weit es zweckmäßig sei bei der Erniedrigung der Tarife zu gehen.

Die Capitel 9 und 10 zeigen wie man den Bahndienst organisiren muß, um ein umfassendes Transportsystem möglich zu machen, indem sie nur die Minima von neuen Einrichtungen zu den bereits bestehenden hinzufügen.

Anmerk. Diese beiden letzten Capitel werden vielleicht, in Folge des Ausbleibens einer Karte, welche nicht zur erforderlichen Zeit hat geliefert werden können, etwas weniger leicht, als die vorhergehenden, verstanden werden.

B e s c h l u ß.

Die gesetzgebende Versammlung muß aufgefordert werden, ein Votum abzugeben, nach welchem die Tarife der Eisenbahnen für die Zukunft definitiv festgesetzt werden.

Dieses so unendlich wichtige Votum ist ein bei jeder Ausbeutung durch den Staat durchaus unentbehrliches Erforderniß. Man begreift in der That, daß dabei nichts ungewiß und vague bleiben darf; daß im Gegentheil die Ausbeutung einen Charakter der Unparteilichkeit, Klarheit und Festigkeit an sich tragen muß, welches einem Jeden die Speculationen, welche er auf unerschütterlich feststehenden Grundlagen unternehmen will, hierauf zu gründen gestattet.

Die auf die Personen-Beförderung sich beziehenden Documente sind sehr zahlreich, wir sind ihnen allen, von der Entstehung des Betriebs an, mit Sorgfalt nachgefolgt, und haben sie in allen ihren Beziehungen durchstudirt: es steht also nichts der Einführung eines definitiven Tarifs

für diesen Zweig der Beförderung entgegen.

Ganz anders verhält es sich aber mit dem Güter-Transport; dieser Transport ist kaum zum Entstehen gekommen, er befindet sich in einem Uebergangszustande, welcher durch die Eröffnung der großen nationalen Bahnstrecke offenbar verändert werden muß.

Die Kammern haben den Beweis eines seltenen verständigen Verfahrens gegeben, indem sie die Regierung bevollmächtigten, alle die erforderlichen Versuche anzustellen, um ihr Votum auf vollständige Kenntniß der Sache zu gründen. Nachdem sie, was den Tarif der Personen-Beförderung betrifft, zu ihrem Ziele gelangt sind, werden sie dies langsame, aber sichere Verfahren fortsetzen wollen, bevor sie sich in Betreff des Tarifs des Güter-Transports, in Bezug auf welchen man noch so wenige positive urkundliche Belege besitzt, definitiv aussprechen.

Zwei Systeme liegen vor: das eine gründet sich auf hohe Preise und Beschränkungen des Handels, zum Nachtheile der Staatscasse; dies ist das jetzt bestehende System. Das andere gründet sich auf sehr ermäßigte Preise, indem es nach allen Erleichterungen des Handels forscht und sie in großer Ausdehnung anerkennt, wobei es jedoch die Rechte der Staatscasse respectirt; dies ist das in der vorstehenden Schrift entworfene System.

Es steht zu vermuthen, daß bei dem Mangel an vollständigen und triftige Beweise enthaltenden urkundlichen Belegen über die Frage in Bezug auf die Einrichtung des Güter-Transports, die Kammern, bei dem vorsichtigen Verfahren und der legislativen Klugheit, welche sie gezeigt haben, beharrend, die Meinung hegen werden, daß noch ein Jahr lang der Minister der öffentlichen Arbeiten dazu autorisirt werden müsse, die Preise des Waaren-Tarifs festzustellen; indem man ihn auf die beiden Systeme aufmerksam macht, damit am Ende der Sitzung der Herr Minister das System, welches die Bedürfnisse der Industrie und des Handels, sowie die Ansprüche der Staatscasse am besten befriedigt, ihnen zur Genehmigung vorlegen könne.

Dieses ist der Wunsch, welchen wir im Interesse der Eisenbahnen, und zum Gedeihen des Landes aussprechen.

Delavelaye.

Stephenson's Bericht über die atmosphärische Eisenbahn.

Wir haben bereits in Nr. 26 die Schlussätze des Stephenson'schen Berichts über die atmosphärische Eisenbahn mitgetheilt und lassen nun einen alles Wesentliche enthaltenden Auszug aus demselben, aus Dingler's Journal entlehnt, folgen.

Kostenbetrag des atmosphärischen Systems im Vergleich mit andern stationären Maschinensystemen.

Ich ziehe im folgenden und zwar nach den Resultaten der von mir auf der Kingstown-Dalkey Bahn angestellten Versuche einen Vergleich zwischen dem atmosphärischen System und anderen schon lange angewandten Fortschaffungssystemen mittelst stationärer Maschinen um ihre relativen Vorzüge oder Nachtheile nachzuweisen. Ich wählte zu diesem Zweck die stationären Maschinen zu Camden Town, weil sie einen jenem zu Kingstown ähnlichen Fall darbieten, oder jedenfalls die Verschiedenheiten derselben die Vergleichung nicht wesentlich hindern. Nachfolgende Tabelle enthält die Steigungen und Länge der Guston-Rampe mit dem Gewichte des daselbst angewandten Seiles, die Dimensionen der Maschinen und Angaben über die verschiedenen Trains, welche die Rampe gewöhnlich hinaufgezogen werden; es folgt hierauf die wirksame Totalkraft der stationären Maschinen und der Verlust an derselben durch den Widerstand der Maschinen, des Seils, des Trains und der Atmosphäre, woraus der Verlust abgeleitet wird, welcher durch die Anwendung des Seils als Fortpflanzungsmittel der Triebkraft entsteht.

T a b e l l e.

Die constanten Größen, auf welchen diese Tabelle beruht, sind eine durchschnittliche Steigung von $\frac{1}{100}$; Länge der mittelst des Seils befahrenen Strecke 0,91 (Engl.) Meile; Gewicht des Seils 7 Tonnen; Fläche der beiden Maschinencylinder 2904 Quadrat Zoll; Geschwindigkeit der Kolben 224 Fuß in der Minute.

T r a i n.		Pferdekraften consumirt durch											Durch das Seil verlorene Kraft.
Gewicht.	Wdhung.	Schwerkraft.	Schwerkraft der Maschine.	die Reibung und Schwerkraft des Seils.	die Reibung und Schwerkraft des Trains.	den Widerstand der Atmosphäre.	den Trains mit Geschw. u. d. Seile.	alles mit Verlust der Maschine.	Pferdekraft.	Pferdekraft.	Pferdekraft.	Pferdekraft.	
Tonnen.	Pfund.	Pfund.	Stellen in der Stunde.	Pferdekraft.	Pferdekraft.	Pferdekraft.	Pferdekraft.	Pferdekraft.	Pferdekraft.	Pferdekraft.	Pferdekraft.	Pferdekraft.	Pferdekraft.
35	350	740	20	13	45	24,1	58	31,1	13	7,0	71	116	39
40	400	845	20	13	45	21,1	67	31,1	15	7,0	82	127	36
45	450	951	20	13	45	18,7	75	31,1	17	7,0	92	137	33
50	500	1057	20	13	45	16,8	83	31,1	19	7,0	102	147	30
70	700	1479	20	13	45	12,0	116	31,1	24	6,5	140	185	25
90	900	1902	20	13	45	9,3	149	31,1	29	6,0	178	223	20
110	1100	2324	20	13	45	7,7	183	31,1	32	5,5	215	260	17

Ehe ich eine Vergleichung zwischen den Resultaten in dieser Tabelle und den bei meinen Versuchen auf der atmosphärischen Eisenbahn erhaltenen anstelle, finde ich es um so nöthiger, die Daten auseinanderzusetzen, worauf erstere sich gründen, weil alle Resultate berechnet sind mit Ausnahme der durch die Reibung der Maschine und des Seils absorbirten Kraft. Es wurde an den Camden Town-Dampfmaschinen ein Indicator angebracht, um den Betrag dieser letzteren zu ermitteln und diese Resultate führen uns zu der Thatsache, daß 58 Pferdekräfte erforderlich sind, um die Maschinen in Gang zu setzen und das bloße Seil mit einer Geschwindigkeit von 20 Meilen pr. Stunde zu ziehen. Aus Versuchen über die Reibung der Dampfmaschinen und der Maschinerie an der Blackwall Bahn, wo Gelegenheit ist, das Seil und die Trommeln außer Verbindung zu setzen und das Verhältniß der Kraft auf den beiden Schienenwegen zu bemessen, ersah ich, daß 13 Pferdekräfte von derselben auf die Reibung der Dampfmaschinen und der Maschinerie kommen, wonach also 45 Pferdekräfte für die Reibung des Seils übrig bleiben.

Die Reibung der einzelnen Wagenzüge, zu 10 Pfund per Tonne angenommen, addirt zur Schwerkraft in Folge der durchschnittlichen Steigung, wurde multiplicirt mit der oben erwähnten Geschwindigkeit von 20 Meilen per Stunde und in der Tabelle in Pferdekräften ausgedrückt. Die durch den Widerstand der Atmosphäre absorbirte Kraft wurde nach Gardner's Versuchen berechnet. Man erhielt so die von den Dampfmaschinen ausgeübte Gesamtkraft, von welcher die zur Ueberwindung der Reibung der Dampfmaschinen und Maschinerie erforderliche Kraft abgezogen wurde, um einen genaueren Vergleich mit der auf der atmosphärischen Eisenbahn zu Ringstown verwendeten Kraft anstellen zu können. Die in den angeführten Fällen zum Ingangsetzen des Seils erforderliche Kraft beläuft sich auf einen zwischen 39 und 17 Proc. wechselnden Verlust an der Gesamtkraft, welcher in dem Maße abnimmt, als das Gewicht des Trains zunimmt.

Um mit diesen Resultaten diejenigen der Versuche auf der atmosphärischen Eisenbahn zu vergleichen, wählte ich einen Fall, wo zwischen beiden Systemen hinsichtlich des Widerstandes und der Geschwindigkeit die größte Aehnlichkeit Statt fand. Der vierte Wagenzug in obiger Tabelle entspricht in dieser Hinsicht sehr nahe dem achtzehnten Wagenzug einer Reihe von Versuchen auf der atmosphärischen Bahn, indem der Gesamtwiderstand der Seilzugbahn, mit Einschluß der Reibung, der Schwerkraft und des Widerstandes der Atmosphäre gleich war 102 Pferdekräften, und bei der atmosphärischen Bahn 100 Pferdekräften und die respectiven Geschwindigkeiten 20 und 18 Meilen per Stunde betragen. Der Kraftverlust durch das Treiben des Seils war gleich 30 Proc., und bei der atmosphärischen Bahn betrug der durch Erzeugung des luftleeren Raums, das Leckwerden (Lusteindringen) und Unvollkommenheiten des Apparats entstehende Verlust 74 Proc. der Totalkraft. Um jedoch die Vergleichung zwischen beiden Fällen ganz richtig zu machen, muß in jenem die Totalkraft im Verhältniß der mittlern zur größten Geschwindigkeit vermehrt werden, was den angestellten Versuchen zufolge einen Mehrbetrag von 37 Pferdekräf-

ten ausmacht, welcher der Totalkraft hinzugerechnet werden muß, wo dann das Verhältniß sich so stellt, daß der Kraftverlust bei der Custon-Rampe 45 Proc. ausmacht, während derjenige auf der Ringstown-Dalkey Bahn 74 Proc. beträgt. Dieses Resultat wurde mit einem Train erhalten, welcher den durchschnittlichen Betrieb der Custon-Rampe repräsentirt. Es ist daher einleuchtend, daß in diesem besondern Fall das Seil um ein Bedeutendes weniger kostspielig ist als das atmosphärische System. Nehmen wir ein anderes Gewicht des Trains an, so finden wir, daß je leichter derselbe wird, um desto mehr der Verlust durch den atmosphärischen Apparat sich vermindert, weil mit der Abnahme des Drucks auch das Leckwerden ganz oder theilweise aufhört; der Kraftverlust durch das Seil hingegen wird größer, weil die Kraft um das Seil in Bewegung zu setzen, dieselbe bleibt bei einem leichteren wie bei einem schwereren Train; während andererseits bei schwereren Trains der Verlust durch das Seil sich vermindert und bei dem atmosphärischen System sich vergrößert in Folge des stärkeren Leckwerdens und der Kraftvermehrung, welche nöthig ist, um ein höheres Vacuum zu erzeugen.

Ferner dient zu dieser Vergleichung die Bestimmung der auf den beiden Bahnen täglich verbrauchten Quantität Brennmaterials. Zu diesem Zweck habe ich 14 Tage den Betrieb der Custon-Rampe beobachtet, und auf der Ringstown-Dalkey Bahn einen Versuch angestellt, bei welchem die Anzahl der Trains, das genaue Gewicht eines jeden und die Consumtion an Brennmaterial einen ganzen Tag hindurch aufgezeichnet wurde. Das Resultat bei der ersteren war, daß dreizehn Trains, jeder im Durchschnitt von 44 Tonnen, deren mittlerer Widerstand 1590 Pfd. betrug, die 0,91 Meile lange Steigung mit einer mittleren Geschwindigkeit von 17 Meilen per Stunde, in einem Tage zu 15 Stunden, bei einem Verbrauch von 30 Ctr. Steinkohlen, hinaufgezogen wurden; das Resultat bei der letzteren war, daß zehn Trains, jeder im Durchschnitt von 44 Tonnen, deren mittlerer Widerstand 1295 Pfd. betrug, die 1,22 Meilen lange Steigung mit einer mittleren Geschwindigkeit von 14 Meilen per Stunde, in einem Tage zu 8 Stunden, bei einem Verbrauch von 29 Ctr. Steinkohlen hinaufgefahren wurden. Die Kohlenconsumtion pr. Meile beträgt für die Trains in diesen beiden Fällen bei der Rampe zu Custon 284 Pfd., bei Ringstown 266 Pfd.; dividirt man dieselben mit den respectiven Beträgen der Reibung und Schwerkraft, so erhält man die relative Consumtion pr. Pfd. Zugkraft gleich 18 Pfd. im erstern und 21 Pfd. im letztern Fall.

Das Resultat dieser Vergleichung stimmt sehr nahe mit der vorhergehenden Vergleichung der Pferdekräfte überein und die geringe Abweichung ist dem Umstand zuzuschreiben, daß ich die Zeit für das Vorheizen, die verschiedene Construction der Dampfmaschinen etc. nicht berücksichtigte. Dies unterließ ich aber absichtlich, weil mein Zweck nicht war, in eine Vergleichung der Details einzugehen, sondern nur im Wesentlichen die Leistungen der beiden Systeme zu ermitteln; die besprochenen Fälle sind interessant, weil sie zwischen diesen beiden Systemen von Triebkraft eine schöne Parallele zu ziehen gestatten, da der Betrag der verrichteten Arbeit beinahe gleich ist und die Trains auf jeder Bahn nur in Einer Richtung gezogen wurden, indem sie in der anderen Rich-

tung durch die Schwerkraft hinunter liefen. In Bezug auf einige Trains, welche die Custon-Rampe hinaufgezogen wurden und volle 100 Tonnen betragen, finden wir jedoch, daß der Totalwiderstand die Capacität der zu Ringstown angewandten Röhre, welche 15 Zoll Durchmesser hat, überschreitet; denn nimmt man den Druck = 22 Zoll Barometerhöhe oder 11 Pfd. auf den Quadrat Zoll an, so würde ein solcher Train auf der Steigung von 1 auf 75, wie sie nahe am obern Ende der Custon-Rampe stattfindet und sich auf ein Drittel ihrer Länge fortsetzt, bei einer Geschwindigkeit von 17 Meilen per Stunde, einen Widerstand von 4500 Pfd. darbieten und daher eine Röhre von 23 Zoll Durchmesser erheischen.

Eine solche Vergrößerung der Röhre hat aber nothwendig eine große Beeinträchtigung der Geschwindigkeit beim atmosphärischen System zur Folge, oder bedingt eine Vergrößerung der Luftpumpe, welche wieder eine entsprechende Vergrößerung der Kraft erheischt, weil das Verhältniß zwischen den Kolbenflächen der Luftpumpe und der Vacuumröhre dadurch gestört wird; denn es ist klar, daß wenn man für dieselbe Triebkraft bei großer Luftentleerung eine enge Röhre oder bei einer weiteren Röhre ein geringeres Vacuum anwendet, an Geschwindigkeit gleichmäßig geopfert wird. Dies ist ein entscheidender Beweis, daß die sogenannten guten Steigungen keineswegs ein gleichgültiger Gegenstand für das atmosphärische System sein können und daß demselben mit Unrecht die Eigenschaft zugeschrieben wurde, die Herstellung der Eisenbahnen bedeutend wohlfeiler zu machen.

Die Vergleichungen in welche wir eingingen, zeigten uns, daß für die Custon-Rampe das Seil ein viel wohlfeileres Fortschaffungsmittel ist als die Vacuumröhre; würde aber die Rampe auf 3 bis 4 Meilen fortgesetzt, so wäre dies sehr in Frage zu stellen, weil der von der Reibung des Seils herrührende Kraftverlust genau im Verhältniß der Länge zunimmt; beim atmosphärischen System aber nimmt der Verlust durch das Leckwerden nicht so schnell zu, weil ein großer Theil desselben von dem Kolben der Luftpumpe und Röhre herrührt, und für alle Längen der Röhre sich gleich bleibt.

Kosten der Zugkraft bei Locomotiven in Vergleich mit den stationären Maschinen des atmosphärischen Systems.

Bei einer Fahrt, wo die größte Geschwindigkeit erreicht wurde und deren Resultate ganz zu Gunsten des atmosphärischen Systems sprechen, betrug die Last 26,5 Tonnen und es wurde bei einer Steigung von 1 auf 115 eine Geschwindigkeit von 34,7 Meilen per Stunde erreicht, daher der Widerstand 1311 Pfd. betrug, die Reibung, die Schwerkraft und den Widerstand der Luft inbegriffen. Bei Befestigung dieses Widerstandes gingen nach dem Experiment auf der atmosphärischen Bahn 53 Proc. an Kraft verloren. Nun muß eine Locomotive unter diesen Umständen, außer jenen 1311 Pfd., noch die Reibung, die Schwerkraft und den atmosphärischen Widerstand der Maschine und des Tenders, zusammen ungefähr 900 Pfd. überwinden, zugleich aber noch einen fernern Widerstand, welcher von dem Druck der Atmosphäre gegen den Kolben herrührt, da die Locomotive eine nicht condensirende Dampfmaschine ist; diese Widerstände betragen re-

spective 32 und 22 Proc., zusammen also 54 Proc. der von der Maschine entwickelten Gesamtkraft. Bei dieser Vergleichung habe ich die Reibung des Triebwerks vernachlässigt, weil sie auch bei den stationären Maschinen unberücksichtigt blieb, indem die Aufzeichnungen des Indicators zu Kingstown von der Luftpumpe und nicht von dem Dampfzylinder genommen wurden. Auch habe ich den durch das Schleifen der Räder bei der Bewegung von Locomotiven auf steilen Steigungen entstehenden Verlust nicht in Rechnung gebracht. Der Kraftverlust bei einer Locomotive unter solchen Umständen scheint daher denjenigen beim atmosphärischen System etwas zu übertreffen; es ist dies aber für die Locomotive eine sehr unvortheilhafte Vergleichung, weil eine solche Steigung für sie viel zu groß ist.

Wird die Last vergrößert, so nimmt der Kraftverlust bei der Locomotive etwas ab und der Verlust in Procenten von der Totalkraft wird dadurch vermindert; während beim atmosphärischen System der Verlust den Procenten nach sich bedeutend vergrößert und bei einem Zug von 64,7 Tonnen 77 Proc. ausmacht. Es geht daraus hervor, daß bei kleinen Trains auf dieser Steigung 1 : 115 der Kraftaufwand beim atmosphärischen System geringer ist als mit Locomotiven; während andererseits, falls der Widerstand des Trains so groß ist, daß ein starkes Vacuum nöthig wird, die Locomotive vor dem atmosphärischen System den Vorzug verdient.

Die leichtesten Züge auf der Kingstown-Dalkey Rampe überschreiten bei den erwähnten Geschwindigkeiten wahrscheinlich die Kräfte der Locomotiven und beweisen so weit, daß das atmosphärische System zu etwas steileren Steigungen anwendbar ist und bei solchen Steigungen eine größere Geschwindigkeit stattfinden kann als mit Locomotiven. Es muß jedoch bemerkt werden, daß dieser Vorzug nicht bloß dem atmosphärischen System eigenthümlich ist, sondern nothwendig jedem aus einer Reihe stationärer Maschinen bestehenden System zukommt, bei welchem die Schwerkraft der Treibmaschine keinen Bestandtheil des der Bewegung entgegengesetzten Widerstandes ausmacht.

Wandeln wir die bei den Versuchen fortgeschafften Lasten in äquivalente Lasten auf einer waagrecht Ebene um, so finden wir, daß sie in keinem Fall die täglichen Leistungen der Locomotiven überschreiten. So wird nach obigem Versuch, wo die Last 26,5 Tonnen betrug, der Widerstand pr. Tonne auf einer Rampe von 1 : 115, bei einer Geschwindigkeit von 34,7 Meilen pr. Stunde (den Widerstand der Atmosphäre nach Lardner's erwähnten Versuchen angenommen) sich wie folgt ergeben:

Schwerkraft	20 Pfd. per Tonne
Reibung	10 " " "
Atmosphäre	20 " " "
Gesamtwiderstand	50 Pfd. per Tonne

Und der Widerstand auf einer waagrecht Ebene wird sein:

Reibung	10 Pfd. per Tonne
Atmosphäre	20 " " "
Gesamtwiderstand	30 Pfd. per Tonne

Dieser Train von 26,5 Tonnen auf einer Rampe von 1 : 115 kommt daher gleich 44 Tonnen auf einer waagrecht Ebene bei derselben Geschwindigkeit von 34,7 Meilen per Stunde. Diese Leistung, welche unbestritten die höchste von allen bei meinen Versuchen auf der Kingstown-Bahn erzielt ist,

wird auf vielen Eisenbahnen, namentlich auf der Great-Western-, der Nord- u. Ostbahn, täglich weit übertroffen. Aus allen diesen Versuchen ergibt sich folglich, daß die Leistungen der Kingstown-Dalkey-Maschine, auf eine entsprechende Ebene reducirt, sowohl hinsichtlich der Geschwindigkeit als der fortgeschafften Last hinter der täglichen Leistung der Locomotiven unserer vorzüglichsten Eisenbahnen zurückbleibt.

Wird die Vergleichung so angestellt, daß man die Locomotive auf die Umstände der Kingstown-Dalkey-Rampe anwendet, so tritt das atmosphärische System in Vortheil. Eine solche Vergleichung aber kann nicht als streng richtig betrachtet werden, weil die Locomotive als bewegende Kraft auf steilen Steigungen kostspielig und unsicher ist; auf einer langen Reihe schlechter (unvortheilhafter) Steigungen, welche sich auf mehrere Meilen erstrecken, und wo der Verkehr der Art ist, daß Zwischenstationen vermieden werden sollen, ist daher das atmosphärische System passender. Wo aber Zwischenstationen zulässig sind, z. B. beim Transport schwerer Güter oder von Steinen, wie auf den Eisenbahnen in der Nähe von New-castle-upon-Tyne, ist die Anwendung des Seils dem atmosphärischen System vorzuziehen. Diesen Schluß halte ich durch die Vergleichung der Kingstown und Guston-Rampe für völlig begründet. Auf Eisenbahnlagen hingegen, wo mäßige Steigungen um billige Kosten hergestellt werden können, verdient die Locomotive vor dem atmosphärischen System entschieden den Vorzug, sowohl was Kraft als Geschwindigkeit anbelangt.

Ueber die Herstellungskosten des atmosphärischen Systems.

In dieser Hinsicht muß vor allem ermittelt werden, ob man mit einer einzigen Vacuumröhre ausreichen kann, was von einigen sogar auf großen Bahnen für thunlich gehalten wird. Es ist aber leicht zu zeigen, daß eine einzige Röhrenlinie für den gewöhnlichen Verkehr, wie er auf den Hauptbahnen unseres Landes stattfindet, durchaus nicht genügt. Es wurde deshalb von jenen, welche die Leistungen des atmosphärischen Systems für beinahe unbeschränkt halten, mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß man alle halbe, ja alle Viertelstunden einen Zug abfahren lassen könne; aber sie haben dabei ganz übersehen, daß gerade dieser Vorzug, hinsichtlich der Anzahl der Züge eben gegen das Ausreichen einer einzigen Röhrenlinie für eine nur etwas beträchtliche Eisenbahnlänge spricht.

Angenommen z. B. eine 112 Meilen lange Eisenbahnlänge werde in Stationen von $3\frac{1}{2}$ Meilen Länge abgetheilt, wie es die Erfinder vorschlugen; wird nun 12 Stunden lang jede halbe Stunde ein Zug abgeschickt und könnte dabei die Geschwindigkeit von 37 Meilen in der Stunde, das Anhalten zum Zweck des Verkehrs mit eingeschlossen, erreicht werden, so würde sich auf je 10 Meilen der Linie ein Zug befinden, und jeder Zug auf seiner Fahrt eilf anderen Zügen begegnen, deren Fortgang er hinderlich wäre; kurz, jeder Train müßte nothwendig eilfmal anhalten und stehen bleiben, bis der die Abtheilung der Röhre einnehmende Train sie wieder verlassen hat und die Röhre wieder ausgepumpt worden ist. Eine solche Reihe von Aufhalten würde natürlich eine so große Verzögerung verur-

sachen, daß eine doppelte Röhrenlinie zur gebieterischen Nothwendigkeit würde. In dem eben angeführten Beispiel sind als mittlere Geschwindigkeit 37 Meilen per Stunde angenommen, die ganze Fahrt würde also 3 Stunden Zeit erfordern; allein diese eilf Aufhalte, wovon jeder wenigstens zehn Minuten in Anspruch nimmt, was noch bedeutend hinter dem Bedürfnis zurückbleibt, würden, trotz der angenommenen großen Geschwindigkeit, die Zeit auf 5 Stunden ausdehnen. Nun darf aber nicht vergessen werden, daß dieses Anhalten wieder neue Begegnungen von Zügen nach sich zieht, was den Aufenthalt noch weiter vermehrt, wodurch die Zeit sich also auf $7\frac{1}{2}$ Stunden ausdehnt. Oder reducirt man die mittlere Geschwindigkeit auf 30 Meilen per Stunde, was jetzt die größte mittlere Geschwindigkeit auf Eisenbahnen ist, so wächst die ganze Fahrzeit auf 10 Stunden heran.

Wir müssen daher eine doppelte Röhrenlinie annehmen, wodurch die eben erwogene Hauptschwierigkeit sicher beseitigt wird; allein die Herstellung einer doppelten Linie involvirt eine andere kaum weniger zu fürchtende Schwierigkeit, wenn es sich um die Kosten des besprochenen Systems handelt. Das absolute Anhalten der Züge wird zwar dadurch vermieden, aber eine große Beeinträchtigung der Geschwindigkeit muß auch hier nothwendig an den Stationen entstehen, wo sich die Züge begegnen, wenn nicht für jede Röhrenlinie eine besondere Reihe stationärer Maschinen errichtet wird, indem sonst die Maschine 7 Meilen Röhren auf einmal auspumpen müßte, was der Geschwindigkeit großen Eintrag thun würde. Eine solche Beschränkung ist ganz unzulässig, wenn es sich um die Einführung dieses Systems für die großen Bahnen unseres Landes handelt.

Die Schwierigkeit, wegen welcher wir eine doppelte Reihe stationärer Maschinen für nöthig erachten, dürfte auf den ersten Anblick zu überwinden sein durch Beschränkung dieser Verdoppelung auf die Punkte, wo sich die Züge begegnen, wodurch eine große Vermehrung der ursprünglichen Ausgaben bei Herstellung dieses Systems auf einer großen Linie umgangen würde; dies setzt aber wieder voraus, daß man nicht so oft, jede halbe Stunde, einen Zug abfahren ließe, weil dies die Verdoppelung aller Maschinen erheischen würde. Man kann aber unmöglich die Begegnung der Züge auf denselben Punkten eintreten lassen, wenn man auch annehmen wollte, daß jede Eisenbahn unabhängig von jeder andern, mit welcher sie in Verbindung steht, betrieben würde. Berücksichtigen wir nun noch den Umstand, daß mehrere Zweigbahnen nothwendig in die Hauptbahnen münden müssen, daß keine Linie unabhängig befahren werden kann, daß die Ankunft der Züge sehr vielen Unregelmäßigkeiten ausgesetzt ist, und jederzeit sein muß, welche bald von örtlichen Verhältnissen, bald vom Wetter, bald von den auf einer Eisenbahn unvermeidlichen Zufälligkeiten herrühren, — so muß es einleuchten, daß zwei von einander unabhängige Reihen stationärer Maschinen eben so unentbehrlich sind, als zwei von einander unabhängige Röhrenlinien, zur Erreichung jener Sicherheit, Regelmäßigkeit und schnellen Expedition, welche die gewöhnlichen Eisenbahnen schon charakterisirt.

(Schluß folgt.)

Correspondenzen.

Posen-Slogau.

Bekanntlich bildete sich vor einiger Zeit ein Comité für den Bau einer Eisenbahn von Slogau nach Posen und eröffnete zu gleicher Zeit die Actienzeichnungen. Darauf zeigte das Comité den Interessenten an, daß die Zeichnungen geschlossen seien, und bei dem reichlichen Ausfälle derselben eine Repartition der gezeichneten Summen nach Maßgabe des veranschlagten, eigentlichen Geldverhältnisses stattfinden werde. Hierbei wurde das Repartitionsverhältnis unseres Wissens nicht näher angegeben, so wie wohl überhaupt nicht bekannt ist, wie viel eigentlich gezeichnet worden sei; es gelangten jedoch 3. B. Zeichner von 20, 30, 40 ja 50 Tausend Thaler ein jeder nur mit 2000 Thlr. zur Perception.

In Breslau nahm bei dem Erscheinen des Projectes das Banquierhaus L. Bamberg's Wittve und Söhne Actienzeichnungen entgegen, stellte den Zeichnern die Bedingung einer für die Zeichnung zu entrichtenden Provision von 1/2 Proc., quittirte schriftlich über die angenommene Zeichnung und distribuirte endlich doch wohl im Namen und Auftrage des Ausschusses die gemachten Zeichnungen und zwar so, daß der, welcher 50,000 Thlr. zeichnete, nur 2000 Thlr. Actienzuschüsse erhielt.

Nach diesem verschloß jedoch dasselbe Handlungshaus noch außerordentlich bedeutende Quantitäten Posen-Slogauer Eisenbahnactien zu sehr in die Höhe getriebenen Coursen, und zwar in einer Weise, die voraussehen läßt, daß ihm eine ungeheure Summe Actien zur freien Disposition stand, indem in den ausgegebenen Schlusszetteln ausdrücklich bemerkt ist, daß der Käufer (nachdem gesetzlich die Zahl der Primitivzeichner sich nicht mehr vermehren konnte) als ursprünglicher Zeichner bei gedachtem Eisenbahnunternehmen eintritt, alle Rechte und Pflichten eines solchen übernimmt und sich allen von gedachtem jetzigen Posener Comité bereits erlassenen oder noch zu erlassenden Bestimmungen unterwirft.

Nachdem nun das Ministerial-Rescript vom 25. Juni d. J. bestimmte, daß die nach §. 1 des Gesetzes vom 24. Mai e. erforderliche Genehmigung zur Eröffnung und Annahme von Actienzeichnungen zwischen Posen und Slogau für jetzt noch nicht erteilt werden könne, so wurde die Auflösung der abgeschlossenen Käufe nicht vorhandener Actien und die Rückerstattung der gemachten Einzahlungen von allen Seiten gefordert, womit sich auch die unmittelbaren Käufer einverstanden erklärten, umso mehr als in den von dem genannten Banquierhause erhaltenen Schluss-Scheinen ausdrücklich folgende Worte vorkommen: „Sollte diesem mehr erwähnten Comité die allerhöchste Concession zum Bau der Posen-Slogauer Eisenbahn verweigert, oder dieses Comité selbst aufgelöst werden, so ist Herr X. aller seiner gegen dasselbe als erster Zeichner von X. Thaler Actien übernommenen Verbindlichkeiten entbunden, und wir zahlen die heute baar empfangenen X. Thaler nebst vier Proc. jährlicher Zinsen von heute ab sofort an Herrn X. zurück, indem gegenwärtiger Schlusszettel seinem ganzen Inhalte nach annullirt wird.“ Bereit jedoch, die Weiterkäufe ihrerseits aufzulösen, fanden die ersten Käufer ein unübersteigliches Hinderniß in ihrem Gewährsmann, dem Handlungshaus L. Bamberg's Wittve und Söhne, welches behauptete, daß die Lage der Sachen ungeändert jenes angeführten ministeriellen Rescripts unverändert dieselbe geblieben sei, und demzufolge jede restitutio in integrum ablehnte.

Um nun hundertfach verzweigten Processen zu entgegen, wo es sich rein um die Rechtsbeständigkeit eines Comités für eine Bahn handeln würde, wozu der Finanzminister seine Concession mit den deutlichen Worten verweigert, „daß eine Genehmigung zur Eröffnung und Annahme von Actienzeichnungen für jetzt noch nicht erteilt werden könne“, so vereinigten sich eine Menge jener ersten Käufer zu einem Gesuche an den Finanzminister, worin sie denselben am 8. Juli ersuchten, sein Rescript vom 25. Juni in Kraft treten zu lassen und alle ohne gesetzliche Befugniß angenommenen Zeichnungen zu annulliren, was sich umso mehr rechtfertigen läßt, da schon die Eröffnung von Zeichnungen ohne höchste Genehmigung eo ipso null und nichtig ist. Unter dem 24. Juli wurden indessen die Bittsteller von Sr. Excellenz dem

Herrn Finanzminister Flottwell folgendermaßen beschied: „Auf die Vorstellung vom 8. d. M. erwidere ich Ihnen, daß ich mich ebensowenig ermächtigt wie veranlaßt finden kann, die Annullirung sämmtlicher auf das eingeleitete Posen-Slogauer Eisenbahn-Unternehmen gemachten Actienzeichnungen auszusprechen, die Erledigung der in Folge dieser Zeichnungen entstandenen Differenzen vielmehr den Interessenten selbst überlassen muß.“

Berlin, den 24. Juli 1844.

Der Finanz-Minister. (gez.) Flottwell.

Mehrere Betheiligte.

(Schles. 3.)

Schlesische Eisenbahnen.

Aus Schlessien, 27. August. Der Bau unsrer beiden Haupt-Eisenbahnen wird mit solchem Nachdruck bewiesen, daß man ihrer schnellen Vollendung entgegensehen darf. Von der Niederschlesisch-Märkischen soll die Strecke von Breslau nach Liegnitz von mehr als acht Meilen bis zum 15. Oct. so weit fertig sein, daß sie an diesem Tage, dem Geburtstag des Königs, eingeweiht werden kann. Bereits sind die Schienen auf mehr als der Hälfte dieser Strecke gelegt. Auch mit den in dieselbe einmündenden Seitenbahnen ist schon ein ernstlicher Anfang gemacht. Allem nach wird diese eine der befahrensten Bahnen in unserm Staate werden, zumal da es wahrscheinlich ist, daß die mit ihr verbundene Zweigbahn nach Dresden fast gleichzeitig wie die ganze Bahn nach Berlin fertig werden wird. Mit gleichem Eifer, wenn auch nicht mit ganz gleicher Kraft wird der Weiterbau der Oberschlesischen Bahn betrieben, und da auch die über Ratibor nach der Landesgränze führende Zweigbahn in starken Angriff genommen ist, so ist es leicht möglich, daß man in zwei Jahren von Breslau nach Wien ohne Unterbrechung fahren wird, indem man mit der Ferdinand-Nordbahn der diesseitigen rasch entgegenkommt. Der Hauptzug der Ober-Schlesischen Eisenbahn geht jedoch nach Berun, jenseit welcher Stadt sie sich an die von Krakau herkommende anschließen wird. An letzterer wird, zuverlässigen Nachrichten zufolge, neuerdings mit aller Kraft gearbeitet. Sobald dann beide Richtungen vollendet, und Breslau mit Wien und Krakau verbunden sein wird, dann ist an einer ungeheuren Personen- und Güter-Frequenz keinen Augenblick zu zweifeln, und es dürfte diese Bahn vor allen andern gut rentiren. In dem Credit, welchen die Actien derselben vorzugsweise genießen, spricht sich auch bereits eine allgemein günstige Meinung dafür aus. Denn wollte man z. B. die momentane Rentabilität allein gelten lassen, so müßten die Actien der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn bedeutend höher stehen, als die der Ober-Schlesischen; und dennoch ist es umgekehrt, obgleich die Einnahme der ersten fortwährend viel höher ist als die der letzten, trotzdem daß diese eine 3/2 Meilen längere Fahrstrecke hat. In vergangener Woche war z. B. wieder die Personenzahl der Breslau-Freiburger Bahn 7162 mit einer Einnahme von 4091 Thlr., während auf der Ober-Schlesischen nur 3139 Personen fuhren und 3238 Thlr. eingenommen wurden. Jedoch hat letztere das voraus, daß ihre Einnahmen gleichmäßiger und stationärer sind, indem sie bei der andern sehr von der Gunst der Witterung abhängen, die zu Lustreisen ins Gebirge einladen muß.

(A. 3.)

Friedrich-Wilhelms Nordbahn.

Kassel, 10. Sept. Wir sind so glücklich, aus zuverlässiger Quelle die Nachricht zu bringen, daß mittels höchsten Beschlusses des Kurprinzen-Mitregenten vom heutigen Tage ab das Statut einer Actien-Unternehmung für den Bau der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn genehmigt ist, welche von der Thüringischen Eisenbahn und derselben in einer und derselben Bahnlinie unmittelbar sich anschließend über Hönebach, Rotenburg u. Meisungen nach Kassel und weiter zur Preussischen Grenze bei Haueba, zum Anschluß an die Minden-Kölnener Bahn führen soll. Die zur Vorbereitung des Actien-Unternehmens erforderlichen Geschäfte und Verhandlungen sind den Banquiers Bernus du Fay zu Hanau, Gebrüder Bethmann und R. Schmidt zu Frankfurt a. M. übertragen. Das zum Bau nöthige Capital beträgt die Summe von 8 Millionen Thlr., die während des Baues, der binnen fünf Jahren vollendet sein muß, mit jährlich

4 Proc. aus dem Baucapital verzinst und von den Actienbesitzern an den Katenzahlungen abgezogen werden. Die Concession ist ohne Zeitbeschränkung erteilt, doch behält sich die Regierung vor, die Bahn nach 30 Betriebsjahren an sich zu kaufen, wobei die Durchschnittsdividende der letztern 25 Jahre capitalisirt wird. Auch ist der Regierung vorbehalten, wenn der Reinertrag der Bahn jährlich 6 Proc. ausmacht, ein Drittel des Mehrbetrags zum Ankauf von Actien zu verwenden, welche in ihr Eigenthum zum Behufe der Amortisation des Unternehmens übergehen. Das Verhältniß der Actiengesellschaft zur Postverwaltung ist im Allgemeinen dasselbe, wie das durch den Staatsvertrag zwischen Kurhessen, Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha am 20. Decbr. 1841 festgesetzte.

Die ursprünglichen Zeichner zahlen bis 40 Proc. der von ihnen gezeichneten Beträge. Die Einzahlungen sollen nach Einzahlung der ersten 10 Proc. in gleichen Raten von 5 Proc. jede dergestalt stattfinden, daß die zweite am 1. Decbr. d. J., die folgenden stets am 1. Februar, 1. Mai, 1. August, 1. November jeden Jahres eingefordert werden, die letzte am 1. Febr. 1849. Der Sitz der Gesellschaft, der Direction und des Verwaltungsraths ist zu Kassel. Fünf Actien machen stimmberechtigt, doch darf Niemand mehr als 10 Stimmen in der General-Versammlung vertreten, deren jährlich eine zu Kassel stattfindet, die erste am 18. October d. J. Wenn die Gesamtsumme aller Zeichnungen, die in Kassel, Frankfurt und Hanau stattfinden, den Betrag von 8 Millionen Thlr. übersteigt, so müssen sich die Teilnehmer eine verhältnismäßige Kürzung ihrer Subscriptionsbeträge gefallen lassen.

Berlin-Königsberg.

Posen, 16. Sept. Ueber unsere Eisenbahnangelegenheit kann ich aus guter Quelle folgende Nachrichten mittheilen. Wie verlautet steht die allerhöchste Entscheidung über die Richtung, welche die Eisenbahn von Königsberg in Preußen nach Berlin, und von Bromberg aus nehmen wird, nahe bevor, und soll demnächst mit dem Bau derselben sofort vorgegangen werden, um den Bewohnern der vor Kurzem durch Wassernoth so sehr heimge suchten Weichselmündung Gelegenheit zur Arbeit und Verdienst zu verschaffen. Von Königsberg wird die Eisenbahn über die Städte Brandenburg in Ostpreußen, Braunsberg, Elbing, Marienburg, Marienwerder und Graudenz führen; dort wird eine höchst kostbare Brücke über die Weichsel gebaut, zur Vereinigung mit der Bahnlinie, welche von Danzig über Dirschau, Mewe und Neuenburg projectirt ist. Von der gedachten Weichselbrücke zieht sich dann der Schienenweg über Schwes nach Bromberg; ob von letzterem Ort aber die Bahn über Schneidemühl, Filselne, Driesen, Landsberg und Küstrin oder über Posen und Frankfurt a. d. O. geleitet werden wird, darüber erwartet man mit nächstem die allerhöchste Entscheidung. Für Stettin wäre die Richtung von Bromberg über Schneidemühl höchst vortheilhaft, und deshalb wird auch schon eifrig an der Bahn zwischen Stettin und Stargard gearbeitet um solche später von dort bis Schneidemühl zu verlängern; für Danzig, Königsberg und Posen, sowie für alle Weichselstädte wäre daher diese Richtung unheilbringend; und wiewohl hochgeborene Individuen im Vereine mit der Stadt Stettin, eifrig dahin wirken, daß die Bahnlinie, wie oben angegeben, von Bromberg über Schneidemühl nach Küstrin laufe, so läßt sich doch kaum erwarten, daß zum Vortheile des einen Orts, nämlich Stettin, und einzelner einflußreicher Gutsbesitzer, alle Städte rechts und links der Weichsel, namentlich aber Danzig, so unberücksichtigt bleiben sollten. Binnen wenigen Jahren muß man mittels Dampf vom Adriatischen Meere bis zur Ostsee fahren können, und zwar auf dem natürlichen Wege von Triest über Grätz, Wien, Breslau, Posen, Bromberg nach Danzig und Königsberg; daher ist es von der höchsten Wichtigkeit für die letztgenannten Städte, daß die Eisenbahn von Königsberg und Danzig nach Berlin nicht über Schneidemühl und Küstrin, sondern über Posen und Frankfurt a. d. O. geführt werde; denn bald wird Posen mit Schlessien durch einen Schienenweg verbunden sein; noch früher aber dürfte die Ober-Schlesische Bahn, deren Bau mit Macht vorschreitet, beendet werden, und somit wäre die schnellste Verbindung zwischen dem Großherzogthum Posen, Schlessien und den

Rheinische Eisenbahn.

Directer Anschluß der Rheinisch-Belgischen Eisenbahn an die Dampfschiffahrt von Ostende nach Dover und an die Eisenbahn von Dover nach London.

[149] Vom 28. August o. werden auf den Stationen zu Köln und Aachen directe Fahrbillets nach London ausgegeben, welche auf einen Monat gültig sind und den Reisenden die Bequemlichkeit gewähren, in den Haupt-Zwischenorten (Aachen, Berviers, Lüttich, Löwen, Brüssel, Antwerpen, Gent, Brügge, Ostende) sich beliebig aufhalten zu können.

Die Abfahrt der Dampfschiffe von Ostende erfolgt täglich (Samstag ausgenommen) um 8 — 9 Uhr Morgens, die Ueberfahrt bis Dover dauert 5 Stunden; die Fahrt von Dover bis London per Eisenbahn $3\frac{1}{2}$ Stunde, so daß die Züge, einschließlich des Aufenthaltes an dem Zollamte zu Dover gegen 5 — 6 Uhr in London eintreffen. Die Ankunft der Eisenbahnzüge in Ostende findet täglich gegen 9 Uhr Abends statt.

Preise der Fahrbillets:

		I. Classe.	II. Classe.
I. Von Köln bis London			
welche sich theilen wie folgt:			
Von Köln bis Ostende	7 Thlr. 6 Sgr.	5 Thlr. 16 Sgr.	
" Ostende bis Dover	7 " 10 "	3 " 20 "	
" Dover bis London	6 " 14 "	2 " 11 "	
II. Von Aachen bis London.			
welche sich theilen wie folgt:			
Von Aachen bis Ostende	5 Thlr. 6 Sgr.	4 Thlr. 1 Sgr.	
" Ostende bis Dover	7 " 10 "	3 " 20 "	
" Dover bis London	6 " 14 "	2 " 11 "	

Das Nähere ist auf den Stationen zu Köln und Aachen zu erfragen.
Köln, im August 1844.

Die Direction.

Bekanntmachung.

[150] Nachdem Seine Königliche Hoheit der Kurprinz und Mitregent von Hessen für den Bau der

Friedrich-Wilhelms-Nordbahn,

welche, an die Thüringische Eisenbahn sich unmittelbar anschließend und mit dieser im Publikum so günstig aufgenommenen Bahn eine Linie bildend, über **Hönebach, Rotenburg und Nelsungen nach Kassel**, und weiter zur Preussischen Gränze bei **Haudea**, behufs Anschlusses an die Minden-Kölnener Bahn, führt, auf Aktien-Unternehmung ein Statut ertheilt und durch welches die zur Vorbereitung des Aktien-Unternehmens erforderlichen Geschäfte und Verhandlungen den Banquiers

F. Bernus du Fay (Eigenthümer der Handlungs-Firma du Fay, Leisler u. Cp. in Hanau), **Gebr. Bethmann** und **H. N. Schmidt** in Frankfurt a. M.

übertragen hat, auch die Vorarbeiten für diese, für den Verkehr von Mitteldeutschland so wichtige Bahn vollendet sind, aus denen hervorgeht, daß das zum Bau benötigte Capital die Summe von

Acht Millionen Thaler, im 14 Thaler-Fuß,

betragen wird; so machen die von der Kurfürstlichen Regierung dazu Bevollmächtigten Banquiers hierdurch bekannt, daß sie, behufs der Beschaffung erwählter benötigten Acht Millionen Thaler in 80,000 Stück auf den Inhaber lautenden Aktien von 100 Thaler jede,

in **Kassel**, in Gegenwart eines Regierungsbevollmächtigten, im Locale der Eisenbahn-Commission den 23. u. 24. d. M., Vormittags 9 — 1 Uhr, Nachmittags 3 — 5 Uhr,

in **Hanau**, bei den Herren **du Fay, Leisler u. Comp.**, den 24. u. 25. d. M., Vormittags 9 — 1 Uhr, Nachm. 3 — 5 Uhr,

in **Frankfurt a. M.**, bei den Herren **Gebrüder Bethmann**, den 24. u. 25. d. M., Vormittags 9 — 1 Uhr, Nachm. 3 — 5 Uhr,

Subscriptionen auflegen werden, in welche Jedermann die Geldbeträge, für welche er sich an diesem Unternehmen betheiligen will, mittelst beigefügter eigenhändiger Unterschrift oder durch schriftliche Anmeldung einzeichnen kann. Wird die Gesamtsumme aller Zeichnungen in **Kassel, Hanau oder Frankfurt a. M.** den Betrag von **Acht Millionen Thaler** übersteigen, so müssen sich sämtliche Theilnehmer eine verhältnismäßige Kürzung ihrer Subscriptionen gefallen lassen, zu welchem Zwecke durch die Kasseler, Hanauer und Frankfurter Tagesblätter, nach Zusammenstellung der Subscriptionen, die erforderliche Reduktion bekannt gemacht wird.

Von den eingehenden und den jedem Unterzeichner wirklich zugetheilten Beträgen müssen bis spätestens 14. October entweder in **Kassel** (wird bei der Subscription bekannt gemacht),

in **Hanau**, bei den **H. du Fay, Leisler u. Cp.** in **Frankfurt a. M.**, bei den **H. Gebrüder Bethmann**

zehn Proc. baar eingezahlt, oder sei es in Kurhessischen Papieren *al pari*, sei es in sonstigen soliden Staatspapieren (10 Procent unter dem Tagescourse berechnet) deponirt werden. Vor Einzahlung des zweiten Termins sind die deponirten Staatspapiere gegen baares Geld einzulösen. Unterzeichner jedoch, deren Unterschrift ohne Beigabe

von Deckung nicht genügend erscheint, haben solche auf Verlangen unverzüglich beizubringen.

Am 18. October wird zu **Kassel** eine General-Versammlung aller Stimmberechtigten oder deren Bevollmächtigten gehalten, in welcher zur Wahl des Verwaltungsrathes und der Direction geschritten wird, der alsdann von Seiten der Kurhessischen hohen Staatsregierung das Statut zur Ausführung, sowie der Bau und die Verwaltung der Bahn übergeben wird.

Die Stimmberechtigten unterwerfen sich dem von der hohen Staatsregierung ertheilten Statut.

Kassel, am 10. September 1844.

Die von der Kurfürstlich Hessischen Regierung bevollmächtigten Banquiers.

In deren Namen: **F. Bernus du Fay.**

Hauptbedingungen des Statuts.

Das Anlagecapital ist auf Acht Millionen Thaler festgesetzt.

Der Bau der Bahn soll in fünf Jahren, vom Tage des Beginns der Arbeit, vollendet sein.

Während des Baues der Bahn, und bis solche in ihrer ganzen Ausdehnung in Betrieb kommt, werden 4 Procent Zinsen jährlich aus dem Baucapital vergütet, die von den Actienbesitzern an den Ratenzahlungen abgezogen werden.

Die Concession ist ohne Zeitbeschränkung ertheilt; doch behält sich die Regierung vor, die Bahn nach 30 Betriebsjahren an sich zu kaufen, wobei die Durchschnitts-Dividende der letzten fünf Jahre **zweifach** capitalisirt wird.

Die Regierung behält sich vor, falls der Reinertrag der Bahn mehr als sechs Procent jährlich beträgt, $\frac{1}{3}$ Proc. dieses Mehrbetrags zum Ankauf von Aktien zu verwenden, die in ihr Eigenthum, Behufs der Amortisation des Unternehmens, übergehen.

Das Verhältnis der zu bildenden Gesellschaft zur Post ist im Allgemeinen dasselbe, wie das durch den Staatsvertrag zwischen Kurhessen, Preußen, Sachsen-Weimar-Eisenach und Sachsen-Coburg-Gotha vom 20. Decbr. 1841 festgesetzt.

Die ursprünglichen Unterzeichner haften bis zu 40 Proc. der von ihnen gezeichneten Beträge.

Die Einzahlungen finden nach der Einzahlung der ersten 10 Proc. in gleichen Raten von 5 Proc. jede statt, und zwar so, daß die zweite am 1. Decbr. 1844, und dann die folgende stets am 1. Februar, 1. Mai, 1. August, 1. November jeden Jahres eingefordert werden; die letzte am 1. Februar 1849.

Der Sitz der Gesellschaft sowie der Direction und des Verwaltungsrathes ist zu **Kassel**.

Wer fünf Aktien hat, ist stimmberechtigt. Niemand darf mehr als 10 Stimmen in der General-Versammlung vertreten.

[151] Mit Bezugnahme auf unser Rundschreiben vom 25. Mai d. J. fordern wir diejenigen, welche ihrer in den Bedingungen der Actienzeichnung zur Bildung einer Rheinisch-Schweizer resp. Düsseldorf-Rheinisch-Schweizer Eisenbahn-Gesellschaft eingegangenen Verpflichtung nicht nachgekommen sind und das zu den Vorarbeiten bestimmte $\frac{1}{2}$ Proc. noch nicht eingezahlt haben sollten, hierdurch auf, diese Zahlungen ungehäumt an den zur Empfangnahme berel-

Oesterreichischen Staaten hergestellt. Sollte dagegen die Königsberg-Berliner Bahn über Küstrin geleitet werden und Posen sich an solche nur durch eine Zweigbahn bei Zitzsche oder Driesen anschließen, so werden Güter und Personen, die aus Oesterreich und Schlesien nach der Ostsee gehen, den kürzesten Weg mit der Nieder-Schlesischen Eisenbahn nach Berlin und von dort zum nächsten Ostseehafen, also nach Stettin, nehmen, weil dann der Umweg zu groß sein würde, wenn man Posen berühren wollte. Dadurch, daß Stettin schon seit Jahresfrist durch eine Eisenbahn mit Berlin verbunden ist, sowie aus andern Gründen hat sich der dortige Verkehr zum Nachtheile Danzigs und Königsbergs schon außerordentlich gehoben; sollte nun die Handelsstraße vom Adriatischen zum Baltischen Meer auch noch über Stettin geführt werden, so würden die Kaufleute ihr Geschäft in Danzig wohl aufgeben können. Aber auch aus andern Gründen dürfte die Bahn über Posen und Frankfurt überwiegende Vortheile gegen die andere Linie darbieten, indem von Bromberg bis Posen und von hier bis Frankfurt gar keine Terrainschwierigkeiten zu überwinden sind, wogegen auf dem Wege von Schneidemühl nach Landsberg ein Lehm- und Sandberg an den andern sich reiht, die alle durchstochen werden müßten; ferner von Landsberg bis Küstrin der ungeheure Warthe- und Oberbruch sich ausdehnt, der sammt der Ober zu überschreiten ist. Für die Millionen, welche der Bau der Bahn in dieser Gegend erfordert, kann unbedenklich die Bahn von Posen nach Frankfurt a. d. O. hergestellt werden; überdies ist dann der Umweg nach Berlin für Danzig und Königsberg so unbedeutend, daß er bei der großen Länge der ganzen Bahn gar nicht in Betracht kommen kann. Soll Posen sich nur durch eine Zweigbahn an die große Ostbahn anschließen, so erlangen wir zwar dadurch eine schnelle Verbindung mit Stettin, diese Bahn würde aber alsdann ebenso wenig rentiren als die Posen-Slogauer, welche beide Bahnen dann lediglich Militärstraßen würden; denn nur ausnahmsweise werden Kaufmannsgüter in einzelnen dringenden Fällen mit Dampfwagen befördert werden, weil der Wassertransport sich ungleich billiger stellt. Der Personenverkehr zwischen dem Großherzogthum Posen und der Provinz Pommern ist aber sehr unbedeutend. Dagegen war Danzig Jahrhunderte hindurch und bis zur Anlage des Bromberger Canals der Stapelplatz für die Producte unseres Großherzogthums; dorthin wird sich der Handelsweg wieder wenden, wenn eine directe Eisenbahnverbindung zu Stande kommt. Auch in strategischer Hinsicht dürfte eine directe Eisenbahnverbindung zwischen Ostpreußen und Schlesien von hoher Wichtigkeit sein. — (Allgem. Z.)

Ungarische Central-Eisenbahn.

Wien, 9. Sept. Die definitive Baubewilligung der Ungarischen Central-Eisenbahn ist von Seite der Regierung unter günstigen Verhältnissen erfolgt, wozu die fast sichere Erwartung tritt, daß das Anlagecapital gefesselt eine 5procentige Zinsengarantie erhalten wird. Dasselbe erhebt sich in Folge des neuerlichen Beschlusses, durchweg eine Bahn für Locomotiven zu bauen, nun auf 18 Mill. Gulden, wovon 8 Millionen früher subscribirt und theilweise eingezahlt waren, und weitere 3 Millionen durch die Intervention des Freiherrn von Rothschild gesichert sind, sodas der nächsten General-Versammlung noch die Verfügung über die Emission von 7 Millionen Gulden anheimgegeben bleibt. Die Concessionszeit für die Gesellschaft erstreckt sich auf 80 Jahre, und außer der Hauptbahn von Pesth an die Oesterreichische Gränze und nach Debreczin, ist auch die Finalbewilligung der Flügeltraten nach Somorn, Arad, Großwardein und Racomag ertheilt worden. Der Bau muß zu gleicher Zeit von Pesth aufwärts und nach Debreczin hinab begonnen werden. Ein Vertrag mit der Ungarischen Statthalterei stellt das Maximum des Fuhrlohns für Passagiere und Güter fest, welcher, auf die Meile berechnet, für Personen nach den verschiedenen Wagenklassen auf 12, 10 u. 8 kr. C. M., für den Ctr. Kaufmannsgüter, je nach dem Umfang oder Werth der Waaren, auf 4, 2 u. 1 kr. die Meile entfällt. Bis jetzt sind etwa $\frac{1}{4}$ Proc. von der präliminirten Bausumme verausgabt worden, und die seit dem Mai 1842 eingestellte 4proc. Zinszahlung wird laut Beschluß der General-Versammlung für die früher verausgabten 32,000 Partia-len, im Betrage 8 Millionen Gulden, nun wieder beginnen.

ben und zur Ausstellung der Quittungen von uns ermäch-
tigten Kaufmann, Hrn. Wilhelm Pelzer hieselbst zu leisten.
Rheydt, den 6. Septbr. 1844.

Das provisorische Comité.

v. Steffens. Schönbrod. Friedr. Englerth.
Friedrichs. Sartorius. Coning. Wilh.
Pelzer. Büschgens. Ferd. Stein.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

[152] Unserer Aufforderung vom 18. Juli d. J. zur
Zahlung eines Einschusses von 20 Proc. auf
das gezeichnete Actien-Capital in der Zeit vom 15—31 Au-
gust e. ist, der Erinnerung vom 20. August e. ungeachtet,
in Betreff der nachstehend verzeichneten Quit-
tungsbogen nicht genügt worden:

Nr. 1579	2614	2615	2774	3386	3391	3777
4481	und	4491				
à 1000 Thaler Actien-Capital.						
Nr. 7490	7491	7492	7493	8039	8147	
11864	12420	12527	15529	15531	16015	
23131	23132	23133	23134	23135	23136	
23137	23836	24070	24071	24072	24073	
24114	24115	24116	24117	24118	24119	
24120	24121	24122	24123	24124	24125	
24740	24741	24742	24743	24744	25325	
25326	25327	25328	25329	25330	25331	
25332	25333	25334	27334	27335	27990	
27991	27992	27993	27994	27995	27996	
27997	27998	27999	28000	28001	28002	
28003	28004	29719	29720	und	29721	
à 100 Thaler Actien-Capital.						

Mit Bezug auf den §. 20 des Gesellschaftsstatuts wer-
den daher die Inhaber jener Quittungsbogen aufgefordert,
die Einzahlung von 20 Procent nebst der Con-
ventionalstrafe von 2 Thlr. für jeden Actienbetrag von 100 \mathcal{F}
binnen vier Wochen bei unserer Haupt-Casse zu leisten,
widrigenfalls die gedachten Quittungsbogen
für erloschen erklärt werden müssen und die
darauf bisher gemachten Einschüsse der Ge-
sellschaft verfallen.

Berlin, den 13. Septbr. 1844.

Die Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisen-
bahn-Gesellschaft.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

[153] In Folge des von dem Verwaltungsrathe in
seiner Sitzung vom 4. d. M. gefassten Beschlusses werden
die Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesell-
schaft hiermit zu einer

General-Versammlung

auf Freitag den 18. October d. J., Vormittags 9 Uhr,
auf das hiesige Rathhaus

berufen, um

- 1) die zur Ergänzung des Verwaltungsraths notwen-
digen Wahlen zu vollziehen, und
- 2) über die Fortführung der Bergisch-Märkischen Eisen-
bahn von Dortmund über Herbern und Münster bis
zur Gms nach Greven, wie über eine Zweigbahn
von Herbern nach Hamm, nach Anhörung des dar-
über zu erstattenden Berichts, nach Lage der Sache
zu beschließen.

Der Eintritt in die General-Versammlung, sowie die
Theilnahme an den Verhandlungen derselben, wird durch
die in den §§. 66 u. 67 des in der diesjährigen Gesell-
schaftsammlung Nr. 30 erschienenen Statuts vorgeschriebenen
Legitimation resp. Vollmacht bedingt.

Elberfeld, den 9. Septbr. 1844.

Der Präsident des Verwaltungsrathes,
Ober-Bürgermeister v. Carnap.

Ungarische Central-Eisenbahn.

[154] Die H. Actionaire, welche die Einzahlung der
am 25. Julius d. J. fällig gewordenen 5procentigen Rate
der ersten Emission von 8,000,000 fl. Conv.-Mz. und der
10proc. Rate der weiters emittirten 3,000,000 fl. C. M. bis
heute, somit auch nach dem ersten Prälust-Termine von
6 Wochen, nicht geleistet haben, werden nach der Bestim-
mung des §. 4 der Gesellschafts-Statuten aufgefordert,
ihrer Zahlungsverbindlichkeit binnen weiteren 6 Wochen,
das ist längstens

bis zum 17. October d. J.

Redaction: Dr. Meyer.

nachzukommen und die betreffende Quote sammt Verzugs-
zinsen und zwar von heute an mit 6 Proc. gerechnet, an
die Hauptcasse der Unternehmung

in Wien, obere Bäckerstraße Nr. 752, oder
in Pesth bei der Pesther Ungarischen Com-
mercial-Bank

zu erlegen, widrigenfalls dasselbe laut §. 5 der Statuten
der gesellschaftlichen Rechte verlustig erklärt, die von ihnen
geleistete Einzahlung als Eigenthum der Gesellschaft, un-
ter Vorbehalt der derselben zustehenden Ansprüche einge-
zogen, über die Actien neuer Emission aber unter demsel-
ben Vorbehalte weiter verfügt werden wird.

Preßburg, den 5. Sept. 1844.

Die Direction der Ungarischen Central-Eisenbahn.

Berlin-Frankfurter Eisenbahn.

[155] Am 29. Juni v. J. hatten sich zwei Personen
erlaubt, unbefugter Weise auf dem zur Berlin-Frankfurter
Eisenbahn gehörigen, und dicht daneben belegenen Terrain
Gras zu mähen, und den betreffenden Bahnwärter, welcher
diesen Anflug verhindern wollte, zu verhöhnen und thätlich
so arg zu mißhandeln, daß er in Folge der erhaltenen
Verletzungen längere Zeit krank darnieder lag. Durch rechts-
kräftiges Erkenntniß in zwei Instanzen ist demnach ein
jeder der beiden Inculpaten

- a) wegen schwerer Körperverletzung eines Menschen mit
viermonatlicher Strafarbeit, und
- b) wegen thätlicher Widerschlichkeit gegen einen Eisen-
bahnbeamten mit zweimonatlicher Strafarbeit

außerordentlich bestraft worden, welches wir für Pflicht
halten, öffentlich bekannt zu machen und vor ähnlichen
Excessen dringend zu warnen.

Berlin, den 19. August 1844.

Die Direction der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-
Gesellschaft.

* Interessante Neuigkeit. *

[156] Bei Ign. Jachowis in Leipzig erschien so eben:

Herr Bussen

auf der

Berlin-Leipziger Eisenbahn.

Von

Hd. Brennglas.

Auch unter dem Titel:

Berlin wie es ist und — trinkt.

XXI. Heft.

Mit einem colorirten Titellupfer von P. Sabelmann.
8. elegant geh. im Umschlag. Preis: $\frac{1}{4}$ Thlr.

Das I. bis XX. Heft von diesem interessanten Werke ist
in den neuesten Auflagen wieder vollständig zu haben.

Frequenz auf den Herzogl. Braun- schweigischen Eisenbahnen.

Auf den Herzogl. Braunschw. Eisenbahnen sind im Mo-
nate August d. J. 64,343 Personen befördert,
wofür 20,011 Thlr. 7 Sgr. 11 Pf.
und für transp. Güter 5,675 " 9 " 6 "
in Summa 25,686 Thlr. 17 Sgr. 5 Pf.
aufgekommen sind.

Braunschweig, den 16. September 1844.

Course der Eisenbahn-Actien.

Börsenplätze.	Actien.	Zins- fuss.	Brief.	Geld.	Gem.
Augsburg, 17. Sept.	Venet.-Mail. Eisenbahn	4	—	—	
Berlin, 21. Sept.	Berlin-Potsd. Eisenbahn	5	109 $\frac{1}{2}$	—	
	" Prior. Obl.	4	103 $\frac{3}{4}$	—	
	Magdeburg-Leipziger Eisenbahn	—	—	186	
	" Prior. Obl.	4	—	103 $\frac{1}{4}$	
	Berlin-Anhalt. Eisenbahn	—	—	150 $\frac{1}{2}$	
	" Prior. Obl.	4	103	—	
	Düsseldorf-Elberf. Eisenbahn	5	—	89	
	" Prior. Obl.	4	98	—	
	Rheinische Eisenbahn	5	79 $\frac{1}{2}$	78 $\frac{1}{2}$	
	" Prior. Obl.	4	97 $\frac{3}{4}$	—	
	" v. Staate garant.	3 $\frac{1}{2}$	98 $\frac{1}{2}$	—	
	Berlin-Frankf. Eisenbahn	5	—	143	
	" Prior. Obl.	4	102 $\frac{1}{2}$	—	
	Oberschlesische Eisenbahn	4	115 $\frac{1}{2}$	114 $\frac{1}{2}$	
	" Lit. B. v. eingez.	—	109 $\frac{1}{2}$	108 $\frac{1}{2}$	
	Berlin-Stettin Litt. A & B	—	120	—	
	Magdeburg-Halberst. Eisenbahn	4	112	111	
	Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn	4	—	—	
	" Prior. Obl.	4	102 $\frac{1}{4}$	—	
	Bonn-Kölner Eisenbahn	—	—	131	
	Taubsbahn	—	—	—	373 $\frac{1}{2}$
Frankf. a. M., 15. Sept.	Hamburg-Bergedorf. Eisenbahn ohne Coupon	—	95	94	
Hamburg, 20. Sept.	Hamburg-Berlin-Actienzeichn.	4	111 $\frac{1}{2}$	111	
	Altona-Kieler Eisenbahn, Spec. Cours pari, pr. Cassa	—	108	107	
	Glückstadt-Elmshorner Zeichnungen	—	—	—	
Leipzig, 20. Sept.	Leipzig-Dresd. Eisenbahn	—	132 $\frac{1}{2}$	—	
	" Prior. Obl.	3 $\frac{1}{2}$	—	107 $\frac{3}{4}$	
	Sächsisch-Baiersche Eisenbahn	4	103	—	
	Magdeburg-Leipz. incl. Div. Sch.	—	190	—	
	Sächsisch-Schles. Eisenbahn	4	110 $\frac{3}{4}$	—	
Wien, 16. Sept.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	—	—	—	153 $\frac{1}{2}$
	Wien-Gloggnitzer Eisenbahn	4	—	—	113
	Budweis-Linz-Gmundner	—	—	—	111 $\frac{1}{2}$
	Venet.-Mail. Eisenbahn	4	—	—	115 $\frac{1}{4}$
	Livorno	—	—	—	—

Druck und Verlag von Gebrüder Meyer.