

den? Auf den möglichen Einwurf, „daß eine parlamentarische Regierung uns vor allen Nachtheilen zu schützen wissen werde,“ haben wir nur die Antwort: „Zuviel Köche verderben den Brei.“ Die parlamentarischen Erfahrungen der letzten zwei Jahre haben die Richtigkeit dieses Sprüchwortes unwiderlegbar dargethan. Die Ordnung und Regelung von Geschäften verlangt kundige Geschäftsmänner. Schönredner und Phantasten taugen dazu nicht.

Soll also das allgemeine Interesse wesentlich gefördert werden, so muß das Privatinteresse künftig weniger stark vortreten. Je bereitwilliger der Einzelne die nothwendigen Opfer bringt, desto größer wird der Gewinn für das Ganze, der dann auch auf den Einzelnen zurückfließt. Man erkenne daher neben den Splittern auch die Balken im eigenen Auge, und bald wird's besser werden.

Die deutschen Eisenbahnen.

Am Schlusse des Jahres 1849 belief sich die Gesammtlänge aller zum Personentransporte dienenden deutschen Eisenbahnen auf etwa 918 geographische Meilen (wovon 80 M. erst im Laufe des vorigen Jahres eröffnet wurden). Rechnet man die in diesem Jahre bis jetzt eröffneten beiden Strecken (der Main-Weser-Bahn von Cassel nach Frankfurt) hinzu, so ergeben sich als in diesem Augenblicke fahrbar ca. 928 Meilen, worunter 335 Meilen Staatsbahnen

sind. Von den einzelnen deutschen Staaten hat Preußen 340, Oesterreich 187, Baiern 82 1/2, Sachsen 55 1/2, Hannover 48, Baden 42, Kurhessen 33, Württemberg und Holstein je 25, Mecklenburg-Schwerin 19, Anhalt 12, Braunschweig 11 1/2, Sachsen-Weimar 10 Meilen u. s. w. Ganz isolirt sind zur Zeit noch die württembergischen Eisenbahnen, so wie die Sudweis-Linz-Osmundner Pferdebahn; das oberrheinische Eisenbahnsystem, welches die badische Staatsbahn, die Main-Neckar-Bahn, die pfälzische Ludwigsbahn, die Taunusbahn und die Bahnen von Frankfurt nach Offenbach, Hanau und Friedberg umfaßt, ist von dem großen-norddeutschen Eisenbahnnetz durch die fehlende Strecke zwischen Friedberg und Marburg getrennt, so wie die bayerischen Bahnen durch die Strecke von Plauen bis Reichenbach und die österreichische Südbahn durch die Strecke von Sloggnitz bis Würzzuschlag (über den Sömmering). Die Privatbahnen sind im Besitze von 41 Actiengesellschaften, deren Actien capitale einen Gesammtbetrag von 158 1/2 Mill. Thalern geben, wozu noch Anleihen im Betrage von 62 1/2 Mill. Thalern kommen. — In diesem Jahre sollen die fehlenden Strecken der württembergischen Staatsbahn, so wie die ganze Prag-Dresdner Eisenbahn (wovon bis vor Kurzem nur 2 Meilen von Dresden bis Pirna fahrbar waren) eröffnet werden; hierzu wird wahrscheinlich eine weitere Strecke der Main-Weser-Bahn (von Marburg bis Gießen), so wie der Rest der mecklenburgischen Eisenbahn kommen.

(Ep. 3.)

Verantwortlicher Redacteur: Professor Dr. Schletter.

III. Freitag d. 17. Mai a. c. Ab. 6 U. M. C.

□ A.

Leipziger Börse, am 16. Mai.

Eisenbahnen.	Br.	Geld.	Eisenbahnen.	Br.	Geld.
Altona-Kieler . . .	94 3/4	—	Löb.-Zittauer La. B	—	—
Berlin-Anhalt La. A.	88 1/2	—	Magdeb.-Leipziger	214 1/2	—
do. La. B.	—	—	Sächs.-Schlesische	95	—
Berlin-Stettin . . .	—	—	Sächs.-Baiersche .	87	86 3/4
Chemnitz-Riesa . .	23 1/4	23	Thüringen	—	—
do. 10 ϕ -Sch. . . .	—	—	Wien-Gloggnitz . .	—	—
do. 100 ϕ -Sch. . . .	—	—	Wien-Pesther . . .	—	—
Cöln-Minden . . .	94 1/2	94	Anh.-Dessauer Land-	—	—
Fr.-Wilh.-Nordbahn	39 5/8	—	desbank	146	145 1/2
Leipzig-Dresdner .	120 3/8	120 1/8	Preuss. Bank-Anth.	95 1/2	—
Löb.-Zittauer La. A.	26 1/4	25 3/4	Oesterr. Bank-Noten	86	85 3/4

Leipzig, den 16. Mai. Spiritus loco 19 1/4 — 19 1/2.

Berliner Börse, am 15. Mai.

Eisenbahnen.	Br.	Geld.	Eisenbahnen.	Br.	Geld.
Amsterd.-Rotterd. 48	—	—	N. Schl. Pr. III. Ser. 50	—	102
Berg-Märkische —	40	—	Nordb. Fried. Wlh. 4	—	39 1/2
d. Priorit. 5	100 1/2	—	Nordbahn (K. F.) 4	—	—
Berl.-Anh. A. u. B. —	—	87 3/4	Oberschles. A. 3 1/2	104 1/4	—
d. Prior.-Action 4	94 3/4	—	d. Prioritäts. 4	—	—
Berlin-Hamburg. —	77 1/2	—	Oberschles. B. 3 1/2	102	—
d. Prior. 4 1/2	100 1/2	—	Potsdam-Magd. —	—	62
d. d. II. Ser. 4 1/2	97 1/4	—	d. Oblig. A. u. B. 4	92 1/4	—
Berlin-Stettin . . .	102	—	d. Prior.-Oblig. 5	101 1/4	—
d. Priorität. —	104 3/4	—	Rheinische	39 1/2	—
Breslau-Freib. . . . 4	72	—	d. Priorität. 4	75 1/4	—
d. Prior. 4	—	—	d. Preference. 4	—	—
Chemnitz-Riesa . . 5	—	—	d. v. Staat gar. 3 1/2	—	—
Cöln-Minden . 3 1/2	93 3/4	—	Sächs.-Baiersche 4 1/2	—	—
d. Prior. 4 1/2	—	101	Stargard-Posen 3 1/2	—	81 1/2
Cracau-Oberschl. 4	—	67 3/4	Thüringische	63	—
d. Prior. 4	82	—	d. Priorit. 4 1/2	98 1/4	—
Düsseld.-Elberf. —	77 1/4	—	Wilh.-Bahn	70	—
d. Priorität. 4	—	88 1/2	d. Priorit. 5	100	—
Kiel-Altona 4	—	93 1/2	Zarskoie-Selo	78 1/2	—
Magdb.-Halberst. 4	142	—	—	—	—
Magdb.-Wittenb. 4	56	—	—	—	—
Mail.-Venedig . . . 4	—	—	—	—	—
Niedersch.-Mk. 3 1/2	83	—	—	—	—
d. Priorität. 4	94 3/4	—	—	—	—
d. d. 5	103 1/4	—	—	—	—

Die Nachrichten aus Paris wirkten nachtheilig auf die ohnehin gedrückte Stimmung der Börse und die meisten Effecten erlitten einen mehr oder minder starken Rückgang.

Berlin, 15. Mai. Getreide: Weizen poln. 50 — 56. Roggen loco 28 — 30, Frühjahr 28 1/2, pr. Mai-Juni 28 3/4 — 1/2, Juni-Juli 28 1/2, pr. Juli-Aug. 29 1/4 — 2, Sept.-Oct. 30. Hafer loco 17 — 19. Gerste loco große 20 — 22. Rüböl loco 12, pr. Mai 11 1/2, Mai-Juni 11 nominell, Juni-Juli 11 nominell, Sept.-Oct. 10 1/2. Spiritus loco 14 1/4, Mai 14 1/4, Mai-Juni 14 1/4, Juni-Juli 14 1/2, Juli-Aug. 14 5/8.

Roggen wieder etwas höher bezahlt, Rüböl und Spiritus wie gestern.

London den 13. Mai.

3% Consols baar und auf Rechnung 96 1/8 — 1/4.

Paris den 14. Mai.

5% Rente baar 58. 70.

3% 55. —.

Nordbahn 412. 50 Bankactien 2080.

Tageskalender.

- Dampfwagen-Abfahrten zu Leipzig:**
- 1) nach Altenburg und Hof (Nürnberg und München). Personenzüge: Morgens 5, Mittags 12 und Nachm. 5 U.; letzterer Zug mit Uebernachtung in Plauen. — Güterzug, jedoch nur bis Zwickau, Morgens 6 1/2 Uhr. Anschluß in Plauen nach Hof Vorm. 11 1/4, Abends 7 u. Morgens 8 U. in Hof nach Nürnberg Morgens 5 2/3 u. Nachm. 2 1/4 U. in Nürnberg nach München Nachm. 1 1/2 U. (Ant. Abds. 7 U.)
 - 2) nach Berlin über Eöthen (Breslau, Frankfurt a./D. und Stettin). Personenzüge: Morgens 6 1/2, Mittags 12 und Nachts 11 Uhr. Anschluß in Berlin nach Breslau Morgens 7, Abends 6, Abends 6 1/2 und Nachts 11 1/2 Uhr. Frankfurt a. d. D. Abends 6 Uhr. Stettin Morgens 6 1/4, Nachm. 12 1/4 und Abends 5 Uhr.
 - 3) nach Dresden und Görlitz (Zittau, Prag und Wien.) Personenzüge: Morgens 6, Nachm. 12 1/2 und Abends 5 U. — Güterzüge: Vormittags 10 und Abends 7 Uhr, letzterer mit Uebernachtung in Dsch. Anschluß in Riesa nach Döbeln und Limmritz Morgens 8, Nachm. 2 1/2 und Abends 7 Uhr. Dresden nach Görlitz und Zittau Morgens 6, Vorm. 10, Nachm. 2 und Abends 5 Uhr. Pirna und Königstein Morgens 6 1/2, Mittags 1 1/2, Nachm. 5 1/2 Uhr. Localzug nach Pirna Vorm. 10 1/2 (Sonntags und Festtags bis Königstein) und Abends 10 Uhr.