

## Gütertransport von 1839—1851.

Jahr	Meilen-Eintr.	für Thlr.
1839.	3,850,223	84,632.
1840.	6,883,669	143,917.
1841.	8,904,337	183,512.
1842.	11,680,938	212,556.
1843.	11,684,622	225,043.
1844.	11,657,787	226,141.
1845.	12,786,913	242,034.
1846.	15,337,543	273,914.
1847.	17,177,392	303,597.
1848.	15,240,413	278,099.
1849.	20,632,635	362,801.
1850.	23,395,104	403,325.
1851.	27,813,254	465,707.

Der Einnahme-Antheil an der Magdeburger Bahnstrecke hat 57,202 Thlr. 12 Ngr. 1 Pf. betragen.

Die Bahnunterhaltung hat 200,747 Thlr. 15 Ngr. 4 Pf. betragen.

Zur Heizung der Locomotiven sind 10,467,300 Ctr. Coke verbraucht. Ausgabe hier 61,926 Thlr. 15 Ngr.

Damit sind 97,020 $\frac{1}{2}$  Locomotiven-Meilen gefahren worden; kommt auf 1 Meile 107,88 Pfd. Coke = 19 Ngr. 1 $\frac{1}{2}$  Pf.

Für Reparaturen an Locomotiven 24,807 Thlr. 14 Ngr. 3 Pf.

Die Ausgabe für die Zugkraft betrug 118,700 Thlr. 22 Ngr. 7 Pf., kommt auf 1 Meile 1 Thlr. 6 Ngr. 7 Pf.

Für Erhaltung der Wagen wurden gebraucht 35,685 Thlr. 23 Ngr. 5 Pf.; sämtliche Wagen durchliefen 2,884,546 Achsenmeilen.

Der Fonds der Unterstützungscasse ist mit 29,387 Thlr. 7 Ngr. 5 Pf.

abgeschlossen worden. An Unterstützungen wurden ausgezahlt 2513 Thlr. 7 Ngr. 9 Pf.

Die Ausgaben für das gesammte bei der Bahn angestellte Personal beträgt 93,934 Thlr.

Alles Weitere besagt der Geschäftsbericht, auf welchen wir wegen Mangel an Raum in d. Bl. verweisen müssen.

## Die Dampfmachine der Vereinigten Staaten.

Im Auftrage des Ver. St.-Senats hat der Schatzsecretair eine amtliche Statistik über die äußere und innere Dampfmachine des Landes, verbunden mit andern interessanten commercieellen Nachweisungen, anfertigen lassen, der wir Folgendes entnehmen:

**Äußere Dampfmachine.** Die Dampfmachine der Ver. Staaten an der atlantischen Küste, von Passamaquoddy-Bay bis zum Cap Sable, besteht aus 46 Oceansteamern, 274 gewöhnlichen Steamern, 65 Propellern und 80 Fährbooten. Ihr Gehalt beläuft sich auf 154,270 Tonnen. — Die Dampfmachine des Golfs von Mexiko vom Cap Sable bis zum Rio Grande zählt zwölf Oceansteamer, 95 gewöhnliche Steamer und 2 Propeller — zusammen 23,244 Tonnen. — Die Dampfmachine an der pacifischen Küste enthält 37 Oceansteamer und 13 gewöhnliche Steamer mit 34,986 Tonnengehalt. — An der atlantischen Küste giebt es 116 Hochdruck- und 342 Unterdruckboote mit einer Mannschaft von 6348 Personen. Während des Jahres, das mit dem 1. Juli 1851 endete, beförderten sie 33,114,682 Passagiere. — Im Golf von Mexiko giebt es 98 Hochdruck- und 47 Unterdruckboote mit 3447 Mann. Sie beförderten im genannten Jahre 148,700 Passagiere. An der pacifischen Küste zählt man 3 Hochdruck- und 47 Unterdruckboote mit 1418 Mann. Sie beförderten 79,207 Passagiere. Dies giebt zusammen 96 Oceansteamer, 382 gewöhnliche Steamer, 67 Propeller und 18 Fährboote.

**Innere Dampfmachine.** Diese umfaßt 3 große Divisionen: die nördliche Grenze, das Ohiobassin und das Mississippithal. Ihre Größe übersteigt die übertriebensten Abschätzungen. Die nördliche Grenze hat 164 Steamer mit 69,165 Tonnengehalt und 2855 Mannschaft; das Ohiobassin 348 Steamer mit 67,101 Tonnengehalt und 8338 Mannschaft; das Mississippithal 253 Steamer mit 97,967 Tonnengehalt und 6414 Mannschaft. Dies giebt zusammen 875 Steamer mit 204,613 Tonnengehalt und 17,607 Mannschaft.

Die gesammte Dampfmachine Großbritanniens und seiner Colonien wird zu 1184 Steamern und 142,080 Tonnengehalt angeschlagen.

Die Durchschnittssumme der äußeren und inneren Dampfmachine der Ver. Staaten besteht aus 1390 Steamern mit 427,113 Ton-

nengehalt. Somit übersteigt sowohl der äußere wie der innere Steamer-Tonnengehalt der Ver. Staaten einzeln Großbritanniens und seiner Colonien zusammen genommen.

## Entgegnung.

Auf die Frage des „Seins oder Nichtseins der Communalgarde“ nicht eingehend, dabei erkennend, daß sie als Nachahmung eines ausländischen Instituts aus Mangel an Nationalstolz die von ihr gehegten Erwartungen nicht gänzlich erfüllt hat, steht sie doch keineswegs, wie der Verfasser des Aufsatzes in Nr. 55 d. Bl. behauptet, alles Ruhens und aller Achtung bar da. Weil Niemand aufgetreten ist, jenen Aufsatz nach Verdienst zu würdigen und jene Behauptung zu widerlegen, der es besser gekonnt hätte als ich, so fühle ich mich gedrungen, die Ehre des Corps, in welchem ich die Ehre gehabt, acht Jahre zu dienen, wobei ich hinreichende Gelegenheit hatte, vielen Ehrenmännern in demselben zu begegnen und sie achten zu lernen, zu vertheidigen.

Wenn ich einem Vereine, gleichviel zu welchem Zweck er sich gebildet, angehöre, so bin ich Glied eines moralischen Körpers und schade mir selbst, wenn ich denselben herunterzusetzen und zu verdächtigen suche, indem ich das Unangenehme desselben hervorhebe, alle Mängel aufsuche und das geleistete Gute und den Nutzen, welchen er geschaffen, ignore. Ich trat bei Errichtung des Corps auch ungern in dasselbe, dachte aber: der echte Mann muß das Muß vergessen und da, wo es sich um Pflichten handelt, das Wollen mitbringen. Dem größten Theile der Compagnie, welcher anzugehören ich die Ehre hatte, ging es wie mir, er war anfangs kalt; doch unsere Vorgesetzten und besonders unser wackerer Hauptmann wußten durch Wort und That die Ehre des Corps anzufachen und zu erhalten; ich hätte es keinem rathen wollen, in unserer Gegenwart das ganze Corps zu verhöhnen; wir betrachteten die Sache nicht als Spielerei, sondern von der ernstesten Seite, und thaten vorkommenden Falls unsere Pflicht, ohne das Flüstern Uebelwollender zu beachten.

Was die Behauptung: „eine einzige Compagnie regulaires Militair vermöge mehr auszurichten als alle Communalgarden der Welt“ anlangt, so wird wohl jeder Unbefangene eine solche Redensart zu würdigen wissen und mit mir annehmen, daß Männer von Ehre gar wohl fähig sind, für ihre Mitbürger und für Familie und Eigenthum nöthigenfalls ihr Leben einzusetzen. Die bei den Maireignissen gefallenen Braven haben diese Behauptung rühmlichst bestätigt. Ohne dem Militair irgendwie zu nahe treten zu wollen, setze ich hinzu: daß, wenn ein wackerer Führer unter unsern Communalgardisten eine Auswahl treffen dürfte, derselbe es mit jedem Militair von gleicher Anzahl und Waffe aufnehmen könnte und dürfte, und am Ende eines Kampfes als Sieger oder auch als Besiegter ehrenvoll dastehen würde. Maul- und Pantoffelhelden und solche, denen die Epauletts und der klirrende Säbel die Hauptsache sind und, wenn Gefahr voranden, sich gern hinter einer Schürze verstecken, würde ein solcher Führer freilich nicht wählen, sondern Männer, welche König und Verfassung ehren und von wahren Ehrgefühl und Gemeinssinn beseelt sind.

Giebt es in dem Corps wie bei allen großen Vereinen Schwache und ihre Pflichten Verkennende, so hat doch der größte Theil derselben bewiesen, daß wahre Ehre ihm nicht fremd sei. Was möchte vor drei Jahren aus unserer Stadt geworden sein, wenn nicht die Braven des Corps, um Stadt und Leute zu schützen, der Gefahr offen in die Augen gesehen hätten! Maulhelden waren das gewiß nicht, sondern besonnene Männer der That.

Was die so sehr hervorgehobene Zeit- und Geldopfer betrifft, so wird jeder brave Bürger in Hinsicht auf den Schutz der Geseze, welchen er genießt, sie gern bringen und auf irgend eine Weise solche wieder einzubringen suchen. Kostspielige Vergnügungen sind zu umgehen, weil Niemand dazu gezwungen werden kann.

Als anmaßend zu rügen ist die Behauptung des fraglichen Herrn Zugführers, daß es dem, welcher für die Beibehaltung der Communalgarde stimmen könnte, an Verstand und Willen fehlen oder er von Nebenabsichten oder persönlicher Eitelkeit geleitet würde, wenn er die angeführten Gründe des Herrn Zugführers nicht für stichhaltig halten sollte. — Dieser mein Aufsatz möge davon zeugen, daß es mir eben nicht an erstern beiden fehle, und gegen den Verdacht der letztern beiden schützen mich wohl die funfzehn Jahre, welche seit meinem Austritt aus dem Corps verfloßen sind. Wie es in diesem Punkte mit dem Herrn Zugführer beschaffen sein mag, will ich unerörtert lassen.