

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 23.

Sonntag den 23. Januar.

1853.

Deutschlands Eisenbahnen am Schlusse d. J. 1852.

Am Schlusse des Jahres 1852 waren in Deutschland (mit Einschluß der preussischen Provinzen Preußen und Posen) in runder Zahl 1100 geographische Meilen Eisenbahnen in Betrieb, wobei aber die nicht zum Personentransport dienende Pferdebahn von Prag bis Lahna, $7\frac{1}{2}$ Meilen lang, nicht mitgerechnet ist. Mit Ausnahme der 26 Meilen langen Budweis-Linz-Smunderer Bahn, der $4\frac{1}{6}$ Meilen langen Bahn von Cottbus bis Soyas am Schwiebochsee, der kurzen Zweigbahn von Fröttstadt nach Waltershausen und des Bibericher Stückes der Taunusbahn werden alle mit Locomotiven befahren. Die kleinere Hälfte, 540 Meilen, sind Staatsbahnen, die größere, 560 Meilen, Privatbahnen. Von den erstern kommen 1) $120\frac{1}{4}$ Meilen auf Preußen (niederschlesisch-märkische Bahn von Berlin nach Breslau mit Zweigbahn nach Görlitz; Ostbahn von Kreuz über Bromberg und Dirschau nach Danzig und von Marienburg nach Braunsberg; westphälische Bahn von Hamm bis Paderborn; Saarbrücker Bahn von Forbach bis zur französischen Grenze bei Forbach); 2) $107\frac{1}{4}$ Meilen auf Oesterreich (Nordbahn von Brunn und Olmütz über Prag bis zur sächsischen Grenze; Südbahn von Märzuslag über Graz und Eilly bis Laibach); 3) 80 Meilen auf Baiern (von der sächsischen Grenze bei Hof über Nürnberg und Augsburg bis Rempten mit Seitenbahnen von Bamberg nach Schweinfurt und von Augsburg nach München); 4) $52\frac{1}{2}$ Meilen auf Sachsen (von Leipzig bis zur bayerischen Grenze bei Hof mit Zweigbahn nach Zwickau; von Dresden bis Görlitz; von Dresden bis zur böhmischen Grenze bei Bodenbach; von Chemnitz nach Riesa); 5) $46\frac{1}{2}$ Meilen auf Hannover (von Hildesheim über Lehrte nach Harburg; von der braunschweigischen Grenze über Lehrte und Hannover nach Minden; von Wunstorf nach Bremen); 6) 43 Meilen auf Baden (von Mannheim über Heidelberg und Karlsruhe bis Haltingen, unweit Basel, mit Zweigbahnen nach Baden und Kehl); 7) 35 Meilen auf Württemberg (von Heilbronn über Stuttgart und Ulm nach Friedrichshafen); 8) 36 Meilen auf Hessen und Frankfurt a. M. (Main-Weserbahn von Kassel nach Frankfurt a. M., Main-Neckarbahn von Frankfurt über Darmstadt nach Mannheim und Heidelberg); 9) $15\frac{3}{4}$ Meilen auf Braunschweig (von Aschersleben über Braunschweig bis zur hannoverschen Grenze; von Wolfenbüttel bis Harzburg); 10) $3\frac{1}{2}$ Meilen auf Schaumburg-Lippe (Theil der Bahn) von Hannover nach Minden; 11) $\frac{3}{4}$ Meile auf Bremen (Theil der Bahn) von Hannover nach Bremen. — Die Zahl der im Besitz von Actiengesellschaften befindlichen Privatbahnen in Deutschland beträgt gegenwärtig 43. Die längste derselben ist die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn in Oesterreich, $54\frac{3}{4}$ Meilen lang. Dann folgen zwei Bahnen zwischen 30 bis 40 Meilen lang: die Berlin-Hamburger mit $38\frac{1}{2}$ und die Köln-Mindener mit 37 Meilen; 7 Bahnen von 20—30 Meilen; die Berlin-Anhaltische mit $29\frac{3}{4}$, die oberschlesische mit fast 27, die Budweis-Linz-Smunderer mit $26\frac{1}{2}$, die thüringische mit $25\frac{1}{4}$, die Berlin-Stettin-Stargarder mit $22\frac{2}{3}$, die Stargard-Posener mit 23 und die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn in Kurhessen mit $20\frac{1}{2}$ Meilen; 9 Bahnen von 10—20 Meilen: die mecklenburgische mit $19\frac{3}{4}$, die Berlin-Potsdam-Magdeburger mit $19\frac{2}{3}$, die Leipzig-Dresdner mit $18\frac{1}{2}$, die Wien-Sloggnitzer mit $16\frac{3}{5}$, die pfälzische Ludwigsbahn mit 15, die Magdeburg-Leipziger (excl. des sächsischen Theils) mit $14\frac{2}{5}$, die Altona-Kieler mit $14\frac{2}{3}$, die Magdeburg-Wittenberger mit 14, die rheinische mit $11\frac{1}{2}$ Meilen; die übrigen 24 Bahnen sind noch nicht 10 Meilen lang und zwar 10 Bahnen 5—10 Meilen lang: die niederschlesische Zweigbahn (Hausdorf-Slogau), die

Breslau-Schweidnitz-Freiburger, die Magdeburg-Halberstädter, die Bergisch-Märkische, die Wilhelmshahn (Cosel-Derberg), die Brieg-Neisser, die Ruhrort-Crefeld-Glabbacher, die Aachen-Düsseldorfer (eröffnet von Rheydt bis Herzogenrath), die Lübeck-Büchener und die Taunusbahn; 14 Bahnen noch nicht 5 Meilen lang: von Löbau nach Zittau, von Münster nach Hamm, von Rendsburg nach Neumünster, von Cottbus nach Soyas, von Steele nach Bawinkel (Prinz-Wilhelmshahn), von Bonn nach Köln, von Düsseldorf nach Elberfeld, von Röhren nach Bernburg, von Hamburg nach Benzendorf, von Frankfurt nach Hanau, von Glückstadt nach Elmshard, von Nürnberg nach Fürth, von Höchst nach Soden, von Fröttstadt nach Waltershausen. (Fünf Bahnen, die früher im Besitze von Privatgesellschaften waren, die niederschlesisch-märkische, die München-Augsburger, die sächsisch-bayerische, die sächsisch-schlesische und die Chemnitz-Riesaer sind später Staatsbahnen geworden. Zwei Eisenbahngesellschaften, die Berlin-Frankfurter und die Berlin-Potsdamer haben ihre Bahnen bereits vor längerer Zeit an andere Gesellschaften abgetreten.) (Dr. J.)

Lumpenschulen.

Um den Lumpenschulen Londons, durch welche bisweilen viel Großes geleistet worden ist, hört man bei uns so oft sprechen, daß es wohl der Mühe werth erscheinen dürfte, zum Verständniß dieses Ausdrucks Folgendes zu bemerken:

Unsere deutschen Armenschulen gleichen den englischen national schools, mit dem Unterschiede jedoch, daß der englische Arme den Unterricht für seine Kinder nicht unentgeltlich haben will, sondern ein wöchentliches Schulgeld von 1 bis 2 Pence zahlt, in der Meinung, daß das, was er umsonst haben könne, nichts werth sei. Tief unter diesen national schools stehen die sogenannten ragged schools, wörtlich „zerlumpte Schulen“, in welche die Kinder der Bettler zerlumpt, ungewaschen und ungekämmt von der Straße weg kommen, während die Kinder in den national schools reinlich und ordentlich erscheinen müssen. Die Schüler der ragged schools fragt man weder nach Familie, noch Wohnung, sie bilden die Jugend des niedrigsten englischen Proletariats und gehen in der Regel demselben Schicksal entgegen, unter welchem ihre Erzeuger seufzen. Die Liebe zum Betteln und Stehlen ist unter diesen unglücklichen Kindern wie ein Erbfehler heimisch, und es soll nicht selten vorkommen, daß sie noch vor dem Schlusse der Schule den Lehrer bitten, daß er sie entlassen möge, da sie um diese Zeit „ihre reichlichste Ernte“ hätten. Dies ist nämlich die Zeit, wo die Kirchgänger aus dem Gotteshause kommen; hinter diesen schleichen sich die kleinen Wegelagerer her und stehlen ihnen die Taschentücher und was sie sonst erlangen können.

Vermischtes.

Stettin. Am 15. Januar Nachmittag war ein hiesiger Böttchmeister mit mehreren Gesellen auf dem Hofe der nahe beim Bahnhofe belegenen Wallbrauerei mit dem Verpichen einer Anzahl großer Fässer beschäftigt. Als das Spundloch des einen mit einem glühenden Eisen erweitert werden sollte, entzündete sich das noch nicht hinlänglich erkaltete Pech und das Faß explodirte. Die Stücke desselben flogen nach allen Seiten umher, und fast alle bei der Arbeit beschäftigten Leute wurden von ihnen getroffen; der Bött-