

Im Jahre 1861 besuchte ich die Städte, wo ich dieselben einzuführen gedachte, sah mir deren Strassen an, ersann den Oertlichkeiten angemessene Verbesserungen und suchte bei den betreffenden Regierungen und städtischen Behörden Concessionen nach, die mir das Recht, *die Geleise zu legen, die Bahnen zu bauen und dieselben während einer gewissen Reihe von Jahren befahren zu lassen*, sichern würden.

§ 15.

Antrag zur Ertheilung einer Concession für die Anlagen von Strassen-Eisenbahnen in Kopenhagen, Wien, Hamburg und Altona.

Im Mai 1860 wurde meine Aufmerksamkeit zuerst auf die Stadt Kopenhagen, als die für die Einführung von Strasseneisenbahnen am meisten geeignete Stadt des Continents, gelenkt, um so mehr, als ein unternehmender Herr dieser Stadt, der Lieutenant v. Garde, bereits bei der dänischen Regierung um eine Concession nachgesucht und eine königliche Zusage dafür erhalten hatte, zu welcher Concession das Folkething im vorigen November seine Einwilligung gab und die in Folge dessen vom Minister des Innern auf 40 Jahre ertheilt wurde. Im April desselben Jahres suchte ich bei der österreichischen Regierung um eine Concession für die Stadt Wien und deren Vorstädte an, und im September wandte ich mich an das königliche Ministerium für Holstein, um eine ähnliche Concession zu einer Strasseneisenbahn in der Stadt Altona bis nach Flottbeck, die später bis nach Blankenese ausgedehnt und mit einer Bahn durch die Stadt Hamburg in Verbindung gebracht werden sollte, mit einer Zweigbahn nach der Uhlenhorst und dem Endpunkte in dem Flecken Wandsbeck. Im November suchte ich beim Hamburger Senat um eine Concession zu dem Bau von Strasseneisenbahnen durch die Stadt und deren Vorstädte an, zu dem Zwecke:

- 1) Passagiere zwischen dem Kiel-Altonaer und dem Berliner Bahnhof;
- 2) ebenfalls Passagiere zwischen Altona und Hamburg und dessen Vorstädte bis nach Wandsbeck zu befördern;