

bis auf 0 herabzugehen, und die Betriebskosten auf diesen Gebirgstrecken sollen circa 3 mal so groß sein, wie auf verhältnismäßig ebenem Terrain. Außerdem ist nicht zu vergessen, daß die Konkurrenz gegen eine so großartig angelegte, mächtige Linie wie die D. Pedro II-Staatsbahn schwer genug ist. Allerdings scheint die „Leopoldina“ in mancher Beziehung andererseits auch billiger arbeiten zu können und zu wollen, als Staats- oder Provinz-Bahnen, da die Verwaltung der letzteren durch das hier beliebte innerpolitische System über alle Maßen verteuert wird, durch einen Überfluß von Angestellten, die für Wahl- und andere Gefälligkeiten durch „empregos publicos“ entschädigt werden müssen. Die „Leopoldina“ hat die Cantagallo-Bahn erst am 26. September übernommen und in diesen ersten 14 Tagen auf der, bis zum Endpunkt Macuco überhaupt nur 180 Kilometer langen Linie nicht weniger als 400, sage und schreibe vierhundert, Angestellte als überflüssig entlassen und den Gehalt fast allen gebliebenen bedeutend reduziert. Das ist allerdings ein Wort. Speziell wichtig bei der Verbindung der Leopoldina und Cantagallo-Bahn scheint der Umstand zu sein, daß bei eventuellen Verkehrsstockungen in der Serra, wie wir solche auf der D. Pedro- wie der Cantagallo-Bahn ja wiederholt gehabt haben, für das von der Leopoldina-Bahn bediente Gebiet jetzt zwei Auswege existieren.

*
* *

Neu-Freiburg ist eine 1824 gegründete Schweizer-Kolonie, hat als solche aber nicht prosperiert, weil das Klima für Kaffee-Kultur schon zu rauh und der Boden