

Königlich Preussische
Stargard : Posen'er Staats-Eisenbahn.
 (Karte XXXV.)

Diese Bahn führt von **Stargard** nach **Posen***). Ihre Länge beträgt 22,6₃ Ml. Die Betriebs-Eröffnung der ganzen Bahn fand am 10. August 1848 statt. Das Anlagecapital erreichte die Höhe von 5 Millionen Thlr., aufgebracht durch 50000 Stammactien à 100 Thlr. Von den Ausgaben kommen: auf die Bahn 3846588 Thlr., auf die Bahnhöfe 489020 Thlr. und auf die Betriebsmittel 658440 Thlr. — Die Erdarbeiten waren nicht bedeutend; die größten Brücken führen über die Neze bei Driesen, über die Warthe bei Bronke und über die Drage. — Die Eisenbahnschienen lieferte die Fabrik des Hrn. Bayley Brothers. Die Locomotiven bezog man aus der Maschinenbauanstalt des Hrn. Borfig. An Transportmitteln sind vorhanden: 20 Locomotiven nebst 20 Tenders, 40 Personen- und 48 Güterwagen etc.

Am 1. Juni 1851 übernahm der Staat die Administration der **Stargard-Posen'er** Bahn und übertrug dieselbe der königlichen Direction der Ostbahn in Stettin. Ebenso wird der Betrieb auf der Eisenbahn von Stettin nach Stargard (welche eine Zweigbahn der Berlin-Stettiner ist) von derselben geleitet.

Stationen von Stettin nach Posen: Stettin, Alt-Damm, Finkenwalde, Carolinenhorst, Stargard, Dölitz, Arnswalde, Augustwalde, Woldenberg, Kreuz, Bronke, Samter, Kofietnice, Posen.

Fahrpreise von Stettin bis Posen: I. Cl. 5 Thlr. 27 Sgr., II. 4 Thlr. 2 Sgr., III. 3 Thlr. 5 Sgr.

Stettin. Siehe Seite 62. — Wir gedenken nun noch der von Stettin aus stattfindenden **Dampfschiff-Fahrten**. Sie erfolgen von Stettin nach

Anclam über Uckermünde (Mai—October).

Cammin per Wollin (April—November).

Frankfurt a. d. O. (April—November), I. Pl. 2 Thlr. II. 1 $\frac{2}{3}$ Thlr.

Königsberg in Pr. (April—November), Fahrzeit 36 Std.; I. Pl. 8 Thlr., II. 6 Thlr., Deck 2 $\frac{1}{2}$ Thlr.

Kopenhagen, Fahrzeit 18—20 Std.; I. Pl. 7 $\frac{1}{2}$ Thlr., II. 5 $\frac{1}{4}$ Thlr., III. 3 Thlr.

Petersburg (Mai—October) jeden Sonnabend, Fahrz. 65—70 St.;

I. Pl. 62 Thlr., II. 40 Thlr., III. 23 $\frac{1}{2}$ Thlr. (incl. Beköstigung).

Riga (Mai—October), Fahrzeit 2—2 $\frac{1}{2}$ Tage; I. Pl. 33 Thlr., II. 22 Thlr.

*) Am 26. Juli 1853 hat die Generalversammlung der oberschlesischen Eisenbahngesellschaft über die Ausführung der seit einem Decennium von den Provinzen Schlesien und Posen auf das dringendste gewünschten beiden Verbindungsbahnen wörtlich mit 710 gegen 15 Stimmen beschlossen; 1) das Gesellschafts-Unternehmen auf eine von Breslau über Lissa nach Posen zum Anschlusse an die Stargardt-Posener Bahn zu führende Eisenbahn nebst einer zum Anschlusse an die niederschlesische Zweigbahn bestimmten Flügelbahn von Lissa nach Glogau auszudehnen, die zur Ausführung und Ausrüstung bei den Verbindungsbahnen erforderliche Bedarfssumme auf 8000000 Thlr. festzusetzen und dieselbe nach Maßgabe des zwischen der Staatsregierung und dem Directorium hierüber vorläufig geschlossenen Vertrages aufzubringen, zu verzinsen und zu tilgen; 2) dem Directorium die Ermächtigung zu ertheilen, diesen vorläufig geschlossenen Vertrag mit der Staatsregierung definitiv abzuschließen und einen, dem Beschlusse ad 1. sowie der Grundlage dieses Vertrages entsprechenden Nachtrag zum Gesellschaftsstatute Namens der Gesellschaft zu errichten.