

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

Gemeinnütziger Anhang zu dem Buch für Winterabende von M. Honek

## Gemeinnütziger Anhang

zu

dem Buche für Winterabende

von

M. Honek.

### Eisenbahnen und Dampfsboote in Deutschland.

Die schöne Erfindung der Eisenbahnen, seit Gutenberg die Buchdruckerpresse, diesen Schirm und Schutz gegen Willkür und Tyrannei, erfann, gewiß das Großartigste, was der Menscheng Geist zu finden vermochte, ist bei uns schnell verbreitet worden, und man hat nicht so lange, wie es sonst wohl bräuchlich, gewartet, sondern rüstig Hand an's Werk gelegt. In allen Theilen Deutschlands binden die Eisenschienen der Bahnen die Bevölkerungen enger und fester an einander, der Rauch der Lokomotiven flattert über die weiten Ebenen des deutschen Nordens, und an dem saftigen Grün der süddeutschen Berge hin, und bis auf Kurhessen ist in diesem Augenblicke kein größerer deutscher Staat, in dem nicht für die Bahnen Dämme errichtet, Bäume gefällt, Tausende von Armen in Bewegung gesetzt würden. Nächst Belgien, das hauptsächlich mit durch die Eisenbahnen in nicht vollen dreizehn Jahren wieder einen Wohlstand gewann, wie ihn seine alten Städte seit zwei Jahrhunderten nicht mehr gekannt hatten, besitzt Deutschland jetzt die meisten Eisenbahnen auf dem europäischen Festlande. Sie werden den Verkehr heben, den Spekulationen des Kaufmanns rascheste Ausführung leihen, dem Gewerbfleiß seine tausenderlei Erzeugnisse in alle Gegenden verbreiten, sie werden die Segnungen des Friedens vermehren, vielleicht die leichtfertige Lust zum Kriege vermindern, und so den Besitz, den sie erhöhen, auch schützen helfen — aber sie werden noch Höheres und Größeres leisten, die Bevölkerungen werden sich unendlich näher gerückt. Unser

Postwesen ist im Allgemeinen trefflich geordnet, auf den badi-  
 schen, preussischen, auf den hannöverschen Posten herrscht eine  
 Pünktlichkeit, eine wohlwollende Berücksichtigung der Reisenden,  
 die allen Dank verdient, aber setzt Euch in eine Postkutsche von  
 Köln nach Bremen, von Karlsruhe nach Berlin, wie viel  
 Tage gehen Euch verloren, welcher bedeutenden Kostenaufwand  
 müßt Ihr machen? Wo Ihr Tage und Thaler braucht, da  
 führt Euch die Eisenbahn in Stunden und für Groschen hin  
 — das Reisen wird unendlich leichter, unendlich vervielfältigte  
 Gelegenheit zu persönlicher Verständigung, Besprechung  
 wird geboten, *Selbstanschauung* wird Vorurtheile zer-  
 streuen, Gleichgesinnte werden sich leichter als je zusammen-  
 finden; jeder Deutsche wird große Strecken seines Vater-  
 landes kennen lernen, und wieviel auch zu tabeln und zu  
 beklagen, oder lieber zu ändern, zu verbessern, zu vernichten  
 ist, Millionen werden fortan die Ueberzeugung gewinnen, daß  
 wir doch stolz seyn dürfen, auf dieses Deutschland, von dem  
 aus das Licht der größten geistigen Sonnen strahlte, das das  
 treue, große Herz Europa's ist! Wenn Eisenbahnen das große  
 Land durchkreuzen, was hilft dann auch die alte Heimlichkeit,  
 der Mißbrauch der Polizeigewalt, was hilft dann die liebens-  
 würdige Tante aller Dinge, die das Licht zu scheuen haben,  
 Madame Censur? Dann heißt es Wasser in einem Siebe  
 schöpfen wollen, das gedruckte Wort verbieten, mißhandeln,  
 während ganze Bevölkerungen Mann gegen Mann sich aus-  
 sprechen, die geflügelte Rede, wie sie der alte Dichter nennt,  
 austauschen können?

Und ebenso die Dampfsboote, auch sie dienen diesem Geiste  
 des Fortschrittes, der oft bekämpft, nie besiegt, durch die Ge-  
 schichte unsers Jahrhunderts schreitet, auch sie dienen dem  
 Handel, dem Verkehr, auch sie dienen dem Höheren, der  
 Vaterlandsliebe, und rufen den Bevölkerungen zu: Lernt  
 dieses schöne Land kennen, um es recht zu lieben!

Möge es uns im nächsten Jahrgange vergönnt seyn, von  
 recht viel neuen Eisenbahnen, von Hunderten von Dampf-  
 schiffen berichten zu können, welche unter deutscher Flagge  
 die vaterländischen Ströme, die Meere der Welt bedecken.

M. H.

## Deutschlands Eisenbahnen im Jahr 1843.

Die Eisenbahnen haben auf das Geschäftsleben einen so großen Einfluß geübt, daß es von allgemeinem Interesse für's Publikum, insbesondere aber für Kapitalisten, Reisende, Kaufleute und Techniker seyn muß, eine Uebersicht von den Verhältnissen der in Deutschland schon bestehenden, so wie von den im Bau begriffenen Eisenbahnen zu erhalten. Wir haben uns zu diesem Zweck an sämtliche verehrte Eisenbahn-Direktionen Deutschlands schriftlich mit der Bitte gewendet, uns Mittheilungen, welche von allgemeinem Interesse für's Publikum seyn dürften, in Betreff ihrer eigenthümlichen Bahnen, so wie von denen, welche etwa mit den übrigen in Verbindung treten werden, gefälligst zu machen. — Die meisten respektiven Direktionen haben uns durch bereitwillige Zusendungen in diesem Betreff erfreut; wir erstatten denselben hierfür unsern verbindlichsten Dank, und bitten zugleich um Nachsicht, wenn der Raum dieses Werckens vielleicht zu große Kürze nothwendig machte. Wir erlauben uns ferner an Wohl dieselben das ergebenste Gesuch zu stellen, uns in der Folge diejenigen Rechenschaftsberichte, welche für die respektiven Aktionäre gedruckt werden, so wie Tarifs- und Fahrten-Veränderungen und sonstige Mittheilungen von allgemeinem Interesse, durch die nächst gelegene Buchhandlung oder Post unter unserer Firma gefälligst übersenden zu wollen, damit wir in den Stand gesetzt werden, jedes Jahr zeitig eine vollständige und zuverlässige Uebersicht vom Stand der Eisenbahnen Deutschlands liefern zu können. — Zur Erläuterung fügen wir hier noch bei, daß wir von denjenigen Eisenbahnen, über welche wir die erbetenen Mittheilungen nicht erhielten, uns damit begnügen mußten, was wir aus Zeitungsberichten und sonstigen Nachrichten erhalten konnten.

Karlsruhe, im Juli 1843.

**Das Artistische Institut.**

L. Gutsch & Kupp.

a \*

### 1. Die Großherzoglich Badischen Eisenbahnen.

Durch ein Großherzogliches Rescript vom 22. Dezember 1837 wurden die Mitglieder beider Kammern zu einem außerordentlichen Landtage auf den 10. Februar 1838 einberufen, um sich wegen Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim nach der Schweizergrenze, zu beraten. Die Eröffnung dieses außerordentlichen Landtags fand hierauf am 12. Februar 1838 statt. Das Ergebniß desselben war folgender Gesetzentwurf, aus dem das Wesentlichste hier mitgetheilt wird: Art. 1. Von Mannheim über Heidelberg, Carlsruhe, Rastatt, Offenburg, Dinslingen und Freiburg bis zur Schweizergrenze bei Basel wird eine Eisenbahn erbaut. Rehl wird durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden. Zwischen den genannten Orten an der Hauptbahn soll dieselbe möglichst nahe dem Gebirge mit besonderer Rücksicht auf die Ausmündungen von Seitenstraßen, an den dort liegenden volkreichen Orten hingeführt werden, wo nicht überwiegende Gründe eine Ausnahme rechtfertigen. Art. 2. Der Bau wird auf Staatskosten ausgeführt. Ueber die Fortschritte des Bahnbauwes und über die Kosten der Arbeiten wird jedem Landtage eine besondere Nachweisung vorgelegt zc. zc. Art. 3. Der Fahrdamn der Bahn wird zu einem doppelten Schienenweg angelegt; für jetzt aber nur ein Schienenweg vollständig ausgebaut. Der Regierung wird überlassen, auf einzelne Strecken, wo und wann das Bedürfniß es fordert, den doppelten Schienenweg ausbauen zu lassen. Art. 4. Der Bau selbst wird in Mannheim begonnen, und jene Bauwerke, deren Ausführung längere Zeit in Anspruch nimmt, sogleich in's Werk gesetzt. Nach Festsetzung des Bahnzuges wird das dazu erforderliche Grundeigenthum für die ganze Linie erworben — Ueber die Abtretung des für die Eisenbahn erforderlichen Geländes, wurde mit Zustimmung der Stände das Gesetz vom 29. März 1838 erlassen. Zur Aufbringung der Mittel für die Kosten des Eisenbahnbaues vereinigten sich beide Kammern zu folgendem Gesetzentwurf: Art. 1. Die Kosten des Baues der Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizergrenze bei Basel, nach dem Voranschlag zu 13 Millionen Gulden (für 1 Geleis) berechnet, werden von der Amortisationskasse bestritten, zc. zc. Art. 2. Für den Bauaufwand, der sich während der gegenwärtigen Budgetperiode 1837/39 ergeben dürfte, ist dem Ministerium des Innern ein Credit bis zu 4 Millionen fl. eröffnet zc. zc. Art. 3. Von der darauf geleisteten Summe sind der Amortisationskasse 3 $\frac{1}{2}$ % Zinsen und  $\frac{1}{2}$ % Tilgungsfonds aus der Staatskasse zu vergüten, die das Finanzministerium im Voranschlag von 90,000 fl. auf die budgetmäßigen Ueberschüsse der gegenwärtigen Finanzperiode anweisen wird. Art. 4. In so weit die verfügbaren Mittel der Amortisationskasse zu Leistung der ihr nach Art. 2 obliegenden Verbindlichkeit nicht zu reichen, ist sie ermächtigt, unter Beobachtung des Art. 10 des Gesetzes, über Verfassung und Verwaltung der Amortisationskasse, Anleihen zu machen. — Sämmtliche Kammerbeschlüsse wurden in der II Kammer mit allen gegen 3, und in der I Kammer mit allen gegen 4 Stimmen angenommen. — Am 26. März 1838 wurde der Land-

tag durch den Herrn Staatsminister Winter geschlossen. — Das Groß. Staatsministerium errichtete zur obern Leitung der Geschäfte des Eisenbahnbaues eine eigene Behörde, die Eisenbahnbau-Direktion, welche am 16. Mai 1838 in Wirksamkeit trat. Die Vorarbeiten zur Ausmittelung des Bahnzuges, welcher von den Landständen beantragt war, wurden sogleich begonnen, und waren bereits im Mai 1839 für die ganze Länge der Bahn vollendet. Die Bahnlinie wurde in folgende 13 Sectionen abgetheilt:

I	Section von Mannheim bis Heidelberg	4,25	Stunden
II	" " Heidelberg " Bruchsal	7,40	"
III	" " Bruchsal " Carlruhe	4,77	"
IV	" " Carlruhe " Rastatt	5,24	"
V	" " Rastatt " Dös	1,53	"
VI	" " Dös " Appenweier	7,53	"
VII	" " Appenweier " Offenburg	2,20	"
VIII	" " Offenburg " Dinglingen	3,60	"
IX	" " Dinglingen " Kenzingen	3,60	"
X	" " Kenzingen " Freiburg	6,20	"
XI	" " Freiburg " Müllheim	6 44	"
XII	" " Müllheim " Schwelzergrenze	6,74	"
XIII	" " Appenweyer " Rehl	3,31	"

Die Bahnsection I von Mannheim bis Heidelberg beginnt auf der südöstlichen Seite von Mannheim am Vereinigungspunkt des Rheindammes und der Schwelzinger Straße, nimmt dann durch einen Bogen eine Wendung und zieht nahe am Dorfe Friedrichsfeld vorüber in einer geraden Linie, bis dieselbe ungefähr  $\frac{1}{2}$  Stunde vor dem Ende der Section in einen großen Bogen auf Heidelberg einlenkt, und sodann in einer kurzen geraden Strecke auf der westlichen Seite der Stadt am Anfange des Pariser Weges endet. Die Länge derselben beträgt  $4\frac{1}{4}$  bad. Stunden oder franz. Lieus. Der Vorschlag der Baukosten für die Bahn, der Stationen Mannheim und Heidelberg betrug 1,274.754 fl. Der Bau der Bahn wurde am 14ten September 1838 anafangen, und dieselbe war am 11. September 1840 so weit gediehen, daß der regelmäßige Betrieb beginnen konnte. Obgleich der Heidelberger Bahnhof 53 Fuß höher als der bei Mannheim liegt, so konnte dennoch ein fortwährendes gleichmäßiges Steigen der Bahn eingehalten werden, welches nur  $\frac{3}{12}$  % beträgt. Zu Friedrichsfeld auf der Hälfte der Bahn befindet sich eine Aufnahmestelle und eine Ausweichungspur. Der Bohndamm ist zu 25 Fuß Kronenbreite, für 2 Schienengeleise ausreichend, angelegt, vorerst wurde jedoch nur ein Geleis ausgeführt; in den Bahnhöfen befinden sich indessen 4 Geleise. Die Krone des Bahnkörpers erhält auf alle Sectionen folgende Dimensionen:

Breite der beiden Schienenwege à $5\frac{1}{2}'$	10,667 Fuß
Breite der obern Fläche (Kopf) der 4 Schienenreihen à 0,175'	0,700 "
Entfernung der beiden Schienenwege von einander	5,333 "
Breite der beiden Banquette à 4,15'	8,300 "
Ganze Breite des Bahnkörpers	25 Fuß.

Die Spurweite beträgt 1,6 Meter oder  $5\frac{1}{2}$  bad. Fuß. Der Unterbau besteht abwechselnd aus Quader von  $2 \times 2 \times 1'$  und eichenen Querschwellen von 8' lang und 1 zu 0,5 stark, welche von Mitte zu Mitte 7,5 Fuß entfernt liegen und mit Schotter und Kies fundamentirt sind. Auf diesen sind die 6 auf 10 Zoll starken Langschwellen mittelst hölzerner Dollen befestigt. Sämmtliche Schwellen wurden kyanisirt, d. h. in Sublimarauflösung gebrizt. Bis zur oberen Kante der Langschwellen ist der Bahndamm mit Kies überführt. Die Schiene ist die sogenannte Brück-Schiene (bridge rail) mit platten Fuß von gewalztem Eisen, hat 15 Fuß Länge und wiegt 209—210 Pfund, der laufende Fuß demnach 14 Pfund. Die Schienen werden mittelst der Hackenlöben auf die Langschwellen befestigt; so, daß auf 15 laufende Fuß 16 Stück erforderlich werden, von denen das Stück  $\frac{1}{10}$  Pf. wiegt. In dem Stöße zweier Schienen liegt ein eiserner Sattel von 5 Pf., welcher durch 2 eiserne Räder auf die Langschwellen befestigt ist, wodurch das Verschieben der Schienen verhindert wird. — Nach der Vorlage, welche den Landständen 1842 gemacht wurde, betrug der wirkliche Aufwand für die Section I

1) Baukosten der Bahn . . . . .	801,030 fl.
2) die Station Mannheim . . . . .	219,517 fl.
3) " " Heidelberg . . . . .	169,948 fl.

Summa 1,190,495 fl.

#### Die Section II

von Heidelberg bis Bruchsal, beginnt im Bahnhof zu Heidelberg, und zieht, da dieser Bahnhof eine Endstation bildet, durch dasselbe Thor, welches der Mannheimer Bahn zum Eingang dient; sie wendet hierauf zur linken Seite in einen Bogen, zieht sodann in einer geraden Linie bis zur Dornmühle bei Wiesloch, woselbst eine Zwischenstation errichtet ist. Von hier aus geht die Linie in gerader Richtung längs dem Fuße des Gebirges und erreicht bei Langenbrücken die Zwischenstation. Fast in gleicher Richtung zieht die Bahn gegen Bruchsal, durchschneidet daselbst den Schloßgarten und endet im Bahnhof, welcher nahe der Stadt am Saalbach gelegen ist. Die Construction des Schienenaufbaues ist in dieser Section etwas verschieden gegen der von Section I. Die Quader sind hier weggelassen; die Langschwellen ruhen nur auf eichenen Querschwellen, welche im Mittel 5 Fuß entfernt liegen und durch Schotter fundamentirt sind. Nur die Querschwellen sind kyanisirt. Auf diesen sind die Langschwellen wie in Section I befestigt. — Unter dem Zusammenstoß zweier Schienen ist eine gußeiserne Platte mit Sattel in die Langschwelle eingelassen, welche die Schienen gegen das Verschieben sichert. Die Station Bruchsal liegt nur 1,4 Fuß höher, als die bei Heidelberg. Die größte Steigung, welche am Uebergang eines Baches vorkommt, beträgt  $\frac{3}{4}$  ‰. Der Voranschlag für diese 7,4 Stunden Bahn nebst Stationen beträgt 1,328,590 fl. — Die Baurechnung ist noch nicht veröffentlicht, wird aber wahrscheinlich am nächsten Landtage erfolgen.

#### Section III

von Bruchsal über Durlach bis Karlsruhe ist 4,77 Stunden lang.

Sie zieht nahe am Fuße des Gebirges westlich an Weingarten, wo selbst eine Aufnahmestelle errichtet ist, vorüber, und erreicht bei Durlach den Bahnhof, welcher auf der westlichen Seite der Stadt an der Carlsruher Chaussee errichtet ist. Am Endpunkte dieses Bahnhofes wendet die Linie in einen Bogen, zieht dann in einer geraden Linie, parallel mit der Carlsruher Chaussee, und geht bei Karlsruhe mit der südlichen Seite des Bahnhofs, welcher auf der südlichen Seite der Stadt, zwischen dem Ruppurrer und Ettlinger Thor errichtet ist. Von Bruchsal bis Karlsruhe steigt die Bahn 6,85 Fuß; und in den Verbindungsabzügen beträgt der kleinste Radius 1000 Fuß. Die Station Karlsruhe wird den Hauptbahnhof der ganzen Eisenbahn bilden, in welchem zugleich die Werkstätten für die Betriebsmittel errichtet werden. Die Construction des Schenkeleises ist in dieser Section etwas verschieden gegen der in Section II. Die Querschwellen liegen zum Theil, statt 5 Fuß im Mittel, jetzt 7.5 Fuß von einander entfernt. Sodann sind sowohl die Quer- als Langschwellen mit Steingestück, welches eingerammt und mit Schotter ausgeglichen ist, fundamantirt. Das Uebrige ist mit den andern Sectionen gleich. — Der Voranschlag für den Bau der Bahn nebst den Stationen Durlach und Karlsruhe beträgt 1,357,178 fl.; die Baurechnung ist auch hiervon am nächsten Landtag zu erwarten. Vorliegende 3 Sectionen sind mit allen Nebenwerken bis Karlsruhe vollständig ausgebaut und durch ein Spalier eingefriedigt. Am Bahnhof zu Karlsruhe, welcher 21 Morgen Gelände umfaßt, wird thätig gearbeitet, so daß dessen Vollendung im Sommer 1844 zu erwarten steht. — Die Betriebsmittel, welche bis Juli angeschafft wurden, bestehen in 14 Locomotiven mit Tender, 94 Personenwagen, davon 4 I Classe, 15 I und II Cl. combinirt, 13 II Cl., 54 III Cl. und 8 Stehswagen, in Summe zu 3850 Plätze; sodann 33 Transportwagen aller Art zu 2400 Ctr. Ladung. — Diese kosten nach den bereits gedruckten Nachweisungen circa 630,000 fl.

Ueber die Fortsetzung der Bahn erwähnen wir noch, daß die ganze Linie bis Freiburg in Arbeit befindlich ist, und daß die Strecke von Karlsruhe bis Offenburg und Rehl im Frühjahr 1844 in Betrieb kommen dürfte. Die Bahn erhält bis Offenburg und Rehl folgende Stationen und Anhaltepunkte: Ettlingen, Muggensturm, Rastadt, Dos Bühl, Achern, Rendsch, Appenweiler, Kork, Rehl und Offenburg. — Von Offenburg zieht die Bahn an folgenden Orten vorüber: Niederschöpsheim, Friesenheim, Dinslingen, Rippenheim, Ettenheim, Ringsheim, Kenzingen, Riegel, Emmendingen, Langen-Denzlingen, Freiburg. Von Freiburg bis zur Schweizergrenze weist die Zugstraße, welche von der Direction erschienen ist, folgende Richtung an: Langs dem Gebirg an Schallstadt, Unter-Krozingen, Seefeld, Mühlheim, Schliengen, Rheinweiler, Istein vorüber bis Esringen, woselbst sich der Zug nach Lörrach oder zur Schweizergrenze wenden wird. Von Istein aufwärts ist der Bahnzug noch nicht definitiv bestimmt. Der Voranschlag für die ganze Bahn von 62.8 Stunden Länge ist, nach der Geschäftsnachweisung von 1840, wie folgt :

1) Bahndamm und Bahnwärthäuser . . . .	11,911,908 fl.
Reservefond . . . . .	603,180 "
2) Stationen und Aufnahmestellen . . . .	2,016,294 "
Reservefond . . . . .	91,099 "
3) Betriebsmittel incl. 10 % Reservefond .	1,655,477 "
Für 1 Geleis in Summa . . . . .	16,277,958 fl.
4) Für das 2te Geleis . . . . .	5,575,999 "
Reservefond . . . . .	318,240 "
5) Vorbereitungs- und Verwaltungskosten .	343,410 "
	<b>Summa 22,515,607 fl.</b>

Vergleicht man in Section I den wirklichen Aufwand mit dem Boranschlag, so läßt sich erwarten, daß diese veranschlagten Summen für die Vollendung des Baues vollkommen hinreichen werden; um so mehr, da während der Zeit die Eisenpreise um  $\frac{1}{4}$  billiger geworden sind.

### Uebersicht der Fahrten während des Sommerdienstes 1843.

von Carlsruhe			von Durlach		
nach Durlach	nach Bruchsal	nach Heidelberg und Mannheim	nach Carlsruhe	nach Bruchsal	nach Heidelberg und Mannheim
Vormittag	Vormittag	Vormittag	Vormittag	Vormittag	Vormittag
6U. 30M.	6U. 30M.	6U. 30M.	5U. 32M.	6U. 41M.	6U. 41M.
9 " "	10 " 30 "	10 " 30 "	8 " 23 "	10 " 41 "	10U. 41M.
10 " 30 "			9 " 30 "		
Nachmtg.	Nachmtg.	Nachmtg.	Nachmtg.	Nachmtg.	Nachmtg.
12U. 15M.	12U. 15M.	3U. 15M.	12U. 25M.	12U. 28M.	3U. 26M.
3 " 15 "	3 " 15 "	6 " - "	2 " 31 "	3 " 26 "	6 " 11 "
4 " - "	6 " - "		4 " 20 "	6 " 11 "	
5 " 15 "	9 " 15 "		4 " 36 "	9 " 28 "	
6 " - "			6 " 30 "		
7 " 30 "			8 " - "		
9 " 15 "			8 " 36 "		

## Uebersicht der Fahrten während des Sommerdienstes 1843.

von Bruchsal		von Heidelberg		von Mannheim	
nach Carlsruhe	nach Heidelberg und Mannheim	nach Carlsruhe	nach Mannheim	nach Heidelberg	nach Carlsruhe
Vormittag	Vormittag	Vormittag	Vormittag	Vormittag	Vormittag
5U. — M.	7U. 15M.	6U. 45M.	5U. — M.	6U. — M.	6U. — M.
7 " 52 "	11 " 15 "	10 " 45 "	8 " 30 "	10 " — "	10 " — "
11 " 52 "			10 " 50 "	11 " 45 "	
Nachmtg.	Nachmtg.	Nachmtg.	Nachmtg.	Nachmtg.	Nachmtg.
2U. — M.	4U. — M.	3U. — M.	12U. 25M.	2U. 15M.	2U. 15M.
4 " 5 "	6 " 45 "	7 " — "	3 " 15 "	4 " 15 "	6 " 15 "
8 " 5 "			5 " 10 "	6 " 15 "	
			8 " — "	10 " — "	

### Außerordentliche Fahrten an Sonn- und Feiertagen:

von **Carlsruhe** nach **Langenbrücken**: Mittags 12 Uhr 15 Minuten und zurück 1 Uhr 30 Minuten; von **Carlsruhe** nach **Durlach**: Nachmittag 2 Uhr und 3 Uhr; von **Durlach** nach **Carlsruhe**: Nachmittag 2 Uhr 30 Min. und 3 Uhr 30 Min. Für diejenigen Tage, an welchen in **Carlsruhe** Theatervorstellung oder Concert stattfindet, ist der Abgang der Abendfahrt von **Carlsruhe** nach **Bruchsal** (respve. **Durlach**) von 9<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr auf **10 Uhr** Nachts verlegt.

In einer Zeitkunde werden 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> bad. Wegstunden oder 5<sup>1</sup>/<sub>10</sub> geographische Meilen zurückgelegt. Eine Wegstunde erfordert circa 7 Minuten und eine geogr. Meile circa 12 Minuten. Der Aufenthalt auf den Stationen ist wie folgt: in **Friedrichsfeld** 3 Minuten, **Heidelberg** 10—15 Min., **Wiesloch** 5, **Langenbrücken** 3, **Bruchsal** 5, **Weingarten** 3, und in **Durlach** 3 Minuten.

### Caris für die Beförderung von Personen und deren Reisegepäck.

Jeder Reisende hat sich vor der Abfahrt mit einem Fahr билет bis zum Bestimmungsort zu versehen. Das Bilet gilt nur für die bezeichnete Fahrt. Fünf Minuten vor jeder Abfahrt wird das Ausgeben der Fahrbillets eingestellt, und es bleibt das Biletbureau bis nach der Abfahrt des Wagenzuges geschlossen.

Stationen (Nach dem Alphabet)	Stanz bad. Stun- den oder franz. Lieux	Dauer der Fahrt	Preise der Plätze								Reise Ge- päck r 10 Pfd Ue- ber- gew. Kr.
			I Classe		II Classe		III Classe		Steh- wagen		
			St	M	fl.	kr.	fl.	kr.		fl.	
Bruchsal bis Carlsruhe	4,77	40			57	33	24	15	3		
" " Durlach	3,77	30			45	27	21	12	3		
" " Friedrichsfeld	9,60	1 26	1	57	1 18	1	—	39	6		
" " Heidelberg	7,40	1	—	1 30	1	—	45	30	5		
" " Langenbrücken	2,07	15			27	15	12	6	2		
" " Mannheim	11,65	1 43	2	21	1 33	1 12	45	8	8		
" " Weingarten	2,00	14			24	15	12	6	2		
" " Wiesloch	4,44	34			54	33	24	15	3		
Carlsruhe b. Durlach	1,00	7			12	9	6	3	1		
" " Friedrichsfeld	14,37	2 10	2	54	1 57	1 27	57	9	9		
" " Heidelberg	12,17	1 45	2	27	1 39	1 15	48	8	8		
" " Langenbrücken	6,84	59	1	24	57	42	27	5	10		
" " Mannheim	16,42	2 28	3	18	2 12	1 39	1 3	10	5		
" " Weingarten	2,77	23			33	21	15	9	2		
" " Wiesloch	9,21	1 19	1	51	1 15	57	36	6	9		
Durlach bis Friedrichsfeld	13,37	2	—	2 42	1 48	1 21	54	9	9		
" " Heidelberg	11,17	1 35	2	15	1 30	1 9	45	7	7		
" " Langenbrücken	5,84	49	1	12	48	36	24	4	10		
" " Mannheim	15,42	2 18	3	6	2 3	1 33	1	—	10		
" " Weingarten	1,77	12			21	12	9	6	1		
" " Wiesloch	8,21	1 9	1	39	1 6	51	33	6	6		
Friedrichsfeld b. Heidelberg	2,20	16			27	18	12	9	2		
" " Langenbrücken	7,53	1 8	1	30	1	—	45	30	5		
" " Mannheim	2,05	14			24	15	12	6	2		
" " Weingarten	11,60	1 43	2	21	1 33	1 12	42	8	8		
" " Wiesloch	5,16	46	1	3	42	33	21	4	4		
Heidelberg b. Langenbrücken	5,33	43	1	6	45	33	21	4	4		
" " Mannheim	4,25	33			51	30	21	15	3		
" " Weingarten	9,40	1 19	1	54	1 15	57	36	6	6		
" " Wiesloch	2,96	21			36	21	15	9	2		
Langenbrücken b. Mannheim	9,58	1 26	1	57	1 18	1	—	36	6		
" " Weingarten	4,07	34			51	30	21	12	3		
" " Wiesloch	2,37	17			30	18	12	9	2		
Mannheim b. Weingarten	13,65	2 2	2	45	1 51	1 24	57	9	5		
" " Wiesloch	7,21	1 4	1	27	1	—	45	30	5		
Weingarten b. Wiesloch	6,44	53	1	18	54	39	27	4	4		

Eine erwachsene Person kann ein Kind unter 4 Jahren in der I, II und III Classe frei mit sich führen, wenn die Reisenden dadurch nicht belästigt werden. Kinder von 4—12 Jahren dürfen mit einem Billet in die zunächst höhere Classe, als dasselbe anzeigt, aufgenommen werden. Stehwagenbillets werden nur bis zur Entfernung von 8 Stunden ausgegeben; also nach dem Tarif von 3—30 kr. in einer Tour. Auf den Zwischenstationen kann die Aufnahme nur dann stattfinden, wenn noch leere Plätze vorhanden sind. Das Aussteigen der weiterreisenden Personen ist auf den Zwischenstationen nicht erlaubt. — Das Reiseesepäck muß  $\frac{1}{2}$  Stunde vor der Abfahrt des Wagenzuges zur Expedition gebracht werden und mit einer Adresse versehen seyn. Die Administration übernimmt die Garantie für das Reisegepäck und vergütet dessen Verlust mit  $1\frac{1}{2}$  fl. für jedes Pfund. Jeder Reisende hat 50 Pfund Gepäck frei; für das weitere Gewicht gilt nebenstehende Tare, deren kleinster Betrag jedoch mit 3 kr. in Rechnung genommen wird. Dem Reisenden ist gestattet, kleine Gepäcke bis zu 10 Pfund tarfrei mit sich zu führen. Traglasten sind bis zu 80 Pfund frei und dürfen in den Stehwagen mitgenommen werden, in so fern deren Größe den Raum des Wagens nicht zu sehr beengt. — Hunde und andere Thiere werden in die Personenwagen nicht aufgenommen. (Siehe den Tarif für Viehtransport.)

Tarif für die Beförderung von Equipagen und Pferde.

Stationen (nach dem Alphabet)		Tare in fl. und kr.			
		1 Reisewagen	1 Bedeckte Calische	1 Offene Calische	1 Pferd
Bruchsal	bis Karlsruhe	5 42	4 31	3 20	1 54
"	" Durlach	4 30	3 34	2 38	1 30
"	" Heidelberg	8 51	7 1	5 10	2 57
"	" Langenbrücken	2 33	2 2	1 30	— 51
"	" Mannheim	13 57	11 3	8 9	4 39
"	" Wiesloch	5 15	4 10	3 4	1 45
Karlsruhe	" Durlach	1 12	— 57	— 42	— 24
"	" Heidelberg	14 33	11 32	8 30	4 51
"	" Langenbrücken	8 15	6 32	4 49	2 45
"	" Mannheim	19 39	15 34	11 28	6 33
"	" Wiesloch	11 6	8 48	6 29	3 42
Durlach	" Heidelberg	13 21	10 35	7 48	4 27
"	" Langenbrücken	7 3	5 35	4 7	2 21
"	" Mannheim	18 27	14 37	10 46	6 9
"	" Wiesloch	9 54	7 51	5 47	3 18
Heidelberg	" Langenbrücken	6 27	5 7	3 46	2 9
"	" Mannheim	5 6	4 3	2 59	1 42
"	" Wiesloch	3 36	2 51	2 6	1 12
Langenbrücken	" Mannheim	11 33	9 9	6 45	3 51
"	" Wiesloch	2 51	2 16	1 40	— 57
Mannheim	" Wiesloch	8 42	6 54	5 5	2 54

Die in oder auf dem Wagen mitfahrenden Personen haben Fahr-  
billets für die 3te Classe zu lösen. — Die zu befördernden Equipa-  
gen müssen spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Wagen-  
zuges angemeldet und in den Bahnhof verbracht seyn; auf den Zwi-  
schenstationen muß eine frühere Anmeldung stattfinden, wenn mit  
Sicherheit auf die Abfahrt gezählt werden will. — Die Bezahlung  
der Taxe hat bei der Anmeldung zu geschehen. (Wegen der Pferde  
siehe die Bestimmungen beim Viehtransport.)

## Tarif für den Viehtransport.

Stationen (nach dem Alphabeth)	Taxe in fl. und kr.				
	1 ganzer Wagen für Vieh	1 Stück schwer Rindvieh	1 Stück klein Rindvieh	1 Schwein	1 Kalb, Schaafl, od. Hund
Bruchsal bis Karlsruhe	4 45	— 48	— 38	— 12	— 10
" " Durlach	3 45	— 38	— 30	— 10	— 8
" " Friedrichsfeld	—	—	—	—	— 20
" " Heidelberg	7 23	1 14	— 59	— 19	— 15
" " Langenbrücken	2 8	— 22	— 17	— 6	— 5
" " Mannheim	11 38	1 57	1 33	— 30	— 24
" " Weingarten	—	—	—	—	— 4
" " Wiesloch	4 23	— 44	— 35	— 11	— 9
Karlsruhe " Durlach	1	— 10	— 8	— 3	— 2
" " Friedrichsfeld	—	—	—	—	— 29
" " Heidelberg	12 8	2 2	1 37	— 31	— 25
" " Langenbrücken	6 53	1 9	— 55	— 18	— 14
" " Mannheim	16 23	2 44	2 11	— 41	— 33
" " Weingarten	—	—	—	—	— 6
" " Wiesloch	9 15	1 33	1 14	— 24	— 19
Durlach " Friedrichsfeld	—	—	—	—	— 27
" " Heidelberg	11 8	1 52	1 29	— 28	— 23
" " Langenbrücken	5 53	— 59	— 47	— 15	— 12
" " Mannheim	15 23	2 34	2 3	— 39	— 32
" " Weingarten	—	—	—	—	— 4
" " Wiesloch	8 15	1 23	1 6	— 21	— 17
Friedrichsfeld b. Heidelberg	—	—	—	—	— 5
" " Langenbrücken	—	—	—	—	— 15
" " Mannheim	—	—	—	—	— 4
" " Weingarten	—	—	—	—	— 24
" " Wiesloch	—	—	—	—	— 11
Heidelberg b. Langenbrücken	5 23	— 54	— 43	— 14	— 11
" " Mannheim	4 15	— 43	— 34	— 11	— 9
" " Weingarten	—	—	—	—	— 19
" " Wiesloch	3	— 30	— 24	— 8	— 6
Langenbrücken b. Mannheim	9 38	1 37	1 17	— 25	— 19
" " Weingarten	—	—	—	—	— 9
" " Wiesloch	2 23	— 24	— 19	— 6	— 5
Mannheim b. Weingarten	—	—	—	—	— 28
" " Wiesloch	7 15	1 13	— 58	— 19	— 15
Weingarten bis Wiesloch	—	—	—	—	— 13

Nach und von den Stationen Friedrichsfeld und Weingarten findet die Beförderung von Vieh, mit Ausnahme von Hunden, vorläufig nicht statt. — Viehtransporte müssen spätestens eine halbe Stunde vor Abgang des Wagenzuges angemeldet und in den Bahnhof verbracht seyn. Größere Viehtransporte, welche auf den Zwischenstationen verladen werden sollen, müssen am Tage vorher angemeldet werden. Die Bezahlung der Taxe geschieht bei der Anmeldung. Die niedrigste Taxe ist 3 kr. Jedem Viehtransport muß ein Führer zur Beaufsichtigung beigegeben seyn, welcher für sich ein Fahrbillet zu lösen hat. Entschädigung für beschädigte oder entsprungene Thiere wird nicht geleistet. Einzelne Stücke Kleinvieh werden nur dann zur Beförderung angenommen, wenn ein geeigneter Platz für dieselben übrig bleibt.

Tarif für Beförderung von Gütern, Rohproducten etc.

Stationen (nach dem Alphabet)		Tare in fl. und kr.					
		1 Wagen zu 72 Ctr. Trag- fähigkeit		½ Wagen od. 36 Ctr. Ladung		¼ Wagen od. 18 Ctr. Ladung	
		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Bruchsal	bis Karlsruhe	8	33	5	—	2	51
"	" Durlach	6	45	3	57	2	15
"	" Heidelberg	13	17	7	45	4	26
"	" Langenbrücken	3	50	2	14	1	17
"	" Mannheim	20	56	12	13	6	59
"	" Wiesloch	7	53	4	36	2	38
Karlsruhe	" Durlach	1	48	1	3	—	36
"	" Heidelberg	21	50	12	44	7	17
"	" Langenbrücken	12	23	7	14	4	8
"	" Mannheim	29	29	17	12	9	50
"	" Wiesloch	16	39	9	43	5	33
Durlach	" Heidelberg	20	2	11	41	6	41
"	" Langenbrücken	10	35	6	11	3	32
"	" Mannheim	27	41	16	9	9	14
"	" Wiesloch	14	51	8	40	4	57
Heidelberg	" Langenbrücken	9	41	5	39	3	14
"	" Mannheim	7	39	4	28	2	33
"	" Wiesloch	5	24	3	9	1	48
Langenbrücken	" Mannheim	17	20	10	7	5	47
"	" Wiesloch	4	17	2	30	1	26
Mannheim	" Wiesloch	13	3	7	37	4	21

Die Beförderung von Gütern, Rohproducten zc. beschränkt sich vorerst lediglich auf Abgabe von Transportwagen und deren Beförderung von und nach oben genannten Stationen. Der Versender hat das Auf- und Abladen selbst zu besorgen. Garantie wird nicht geleistet. Güterstücke müssen verpackt und emballirt seyn. Zu jeder Versendung hat der Absender einen Frachtbrief auszustellen. Die Anmeldung der zu befördernden Gegenstände muß auf den Hauptstationen 1 Stunde vor Verbringung derselben in den Bahnhof, auf den Zwischenstationen aber den Tag vorher geschehen. Die Bezahlung der Taxe hat bei der Anmeldung zu geschehen. Die Gegenstände müssen am Bestimmungsorte von dem Adressaten innerhalb 24 Stunden nach angezeigter Ankunft derselben in Empfang genommen und aus dem Bahnhof entfernt werden.

Die Frequenz auf der Mannheim-Heidelberger Bahn bestand im Jahre 1842 in 307,692 Personen und einer Total-Einnahme von 97,314 fl. Seit Eröffnung der weitem Strecke von Heidelberg bis Carlsruhe 10. April 1843 hat sich die Frequenz fast um das Vierfache gegen voriges Jahr vermehrt; wie folgt:

April	45,919 Personen	23,347 fl.	Total-Einnahme
Mai	81,716 "	34,658 "	" "
Juni	104,424 "	41,011 "	" "

3 Monate 232,059 Person. u. 99,016 fl. Total-Einnahme. — Am Pfingstsonntag wurden 6,832 und am Pfingstmontag 10,554 Personen befördert.

## 2. Elsassische Eisenbahnen.\*

Durch das Gesetz vom 6. März 1838 ist das Anerbieten der Herren Nic. Köchlin und Brüder, eine Eisenbahn von Straßburg nach Basel auf ihre Kosten auszuführen angenommen, und denselben eine Concession auf 70 Jahren erteilt worden. Es wurden hierzu von der Regierung folgende Bedingungen gestellt: Das Unternehmen binnen 6 Jahren vollständig auszuführen; und im Fall in Rheinbavien von der Rheinschanze bei Mannheim nach Lauterburg eine Eisenbahn erbaut werden sollte, ist die Gesellschaft verpflichtet, die Bahn von Straßburg bis Lauterburg zu verlängern und zwar binnen 5 Jahren. Das Geländ soll für 2 Geleise erworben werden; die Kunstwerke sollen ebenfalls für 2 Geleise ausgeführt werden, indeß sind die Unternehmer nur verpflichtet, vorerst ein Geleis mit Kreuzungen (Ausweichungen) aufzulegen. Sobald das erste Schie-

\* Man könnte hier einwenden, das Elsas gehöre nicht zu Deutschland, folglich könne auch diese Eisenbahn hier wegbleiben. Wir waren aber der Ansicht, da die Mehrzahl der Bewohner des Elsasses Deutsche sind, und die deutschen Nachbarstaaten mit diesen im Verkehr stehen, diese Bahn deshalb aufzunehmen.

nengeleis vollendet, ist ein zweites anzulegen. Außerdem 14 dreifache Geleise zu Ausweichungen, jedes von 200 Meter Länge anzulegen, und endlich die Eisenbahn entweder über oder unter die Staatsstraßen zu führen, und zwar so, daß die Passage für das Fuhrwerk immer frei bleibe. — Die Bau Summe war im Project auf 26 Millionen Franken angeschlagen, jedoch nur für 1 Geleis voragesehen. Durch die vorstehende Vermehrung der Arbeiten ist der Anschlag der Baukosten von 26 auf 40 Millionen Franken erhöht worden. — Die Bahn soll hiernach in ihrer ganzen Ausdehnung 8 Meter breit gebaut werden und 2 Geleise erhalten. Die Spurweite beträgt 1,44 Meter. Die Schienen sind von gewalztem Eisen 4,5 Meter lang und wiegen 112,5 Kilogramm. Sie sind durch 4 gußeiserne Stühle unterstützt und ruhen an den Endpunkten in viel schwerere gemeinschaftlich. Die Schienen werden durch Holzkeile festgehalten. Die Stühle sind auf Quader und Querschwellen befestigt; letztere sind bei großen Auffüllungen angewendet. Die Quader sind mit Schotter und die Querschwellen mit Kies fundamantirt. — Der Zug der Bahn ist, wie folgt: Sie beginnt bei Straßburg am Kronenburger Thor (der provisorische Bahnhof ist zur Zeit noch bei Königshofen), zieht um die westlichen Festungswerke, geht an Erstein, Schlettstadt und Colmar vorüber und vereinigt sich bei Luttenbach mit der Thannener Eisenbahn. Hierauf wendet dieselbe in einen Bogen nach Mühlhausen, zieht sodann an Siernez vorüber und endet zur Zeit bei St. Louis 0,6 Meis von Basel entfernt. In Folge eines kürzlich mit der Stadt Basel abgeschlossenen Vertrags wird die Bahn vollends bis Basel geführt werden. — Der Anschluß der projectirten Pariser Eisenbahn ist durch Kammerbeschluß bei Straßburg bestimmt worden. Die Transportmittel waren zu 16 Locomotiven, 100 Waggons und 26 Diligences und Char-à-bancs berechnet. — Die veranschlagte Bau Summe wurde durch Actien aufgebracht, und der Bau unter der Direction der Herren Nic. Röcklin und Brüder ausgeführt. — Die Förderung auf der Bahn geschieht nur durch Dampfkraft und es ist die geringste Geschwindigkeit auf 8 Meis incl. Aufenthalt auf 1 Stunde bestimmt.

Es finden verschiedene Fahrten statt, nämlich 4 täglich von jeder Seite auf der ganzen Tour von 3 Stunden 50 Minuten bis 6 Stunden Fahrzeit, 2 Fahrten zwischen Colmar und St.-Louis und zwei Fahrten zwischen Straßburg und Colmar von 2 Stunden 30 Minuten bis 3 Stunden Fahrzeit. — Kleine Kinder bis zu 7 Jahr in Begleitung der Angehörigen sind in Dilig. und Ch. à B frei, in den Waggons bis zu 4 Jahr. Diejenigen, über dieses Alter, zahlen den vollen Preis. Jeder Reisende hat 20 Kilogramm (40 Pfund) Gepäck frei. — Der Transport eines Reisewagens kostet incl. Stadtfahren: Zwischen Straßburg und Basel 50 Fr., zwischen Straßburg und Colmar 30 Fr., zwischen Straßburg und Mühlhausen 40 Fr., zwischen Basel und Colmar 30 Fr. und zwischen Basel und Mühlhausen 15 Fr.

## Tarif, Distanzen und Fahrzeit.

Von Straßburg nach	Ent- fernung in Lieus	Dauer der Fahrt St M	Preise der Plätze					
			Dilig.		C.-à-B.		Wagg.	
			Fr.	ℳ.	Fr.	ℳ.	Fr.	ℳ.
Erstein	4,9	— 39	2	—	1	55	1	05
Benfelden	6,4	— 56	2	60	2	—	1	35
Schlettstadt	10,0	1 35	4	40	3	35	2	25
Kappoldsweiler	12,2	1 57	5	35	4	05	2	75
Colmar	14,8	2 29	6	70	5	10	3	40
Bollwiller	20,5	3 23	9	30	7	05	4	75
Lutterbach	23,0	3 48	10	55	8	—	5	40
Mühlhausen	24,2	4 10	11	15	8	50	5	70
Siereng	28,2	4 42	12	80	9	75	6	55
Saint-Louis	31,0	5 —	13	95	10	60	7	15
Sennheim	25,0	4 8	11	45	8	70	5	85
Lhann	26,1	4 23	12	—	9	10	6	10
Von Saint-Louis nach			(Omnibus nach Basel 50 St.) *					
Siereng	2,8	— 21	1	15	—	90	—	60
Mulhouse	6,8	1 —	2	95	2	25	1	50
Lutterbach	7,10	1 17	3	55	2	70	1	85
Bollwiller	10,5	1 42	4	70	3	60	2	40
Colmar	16,2	2 41	7	40	5	65	3	80
Ribeauvillé	18,8	3 8	8	65	6	60	4	40
Schlestadt	21,0	3 35	9	70	7	35	4	95
Benfeld	24,6	4 9	11	35	8	65	5	80
Erstein	26,1	4 26	12	10	9	20	6	15
Straßbourg	31,0	5 —	13	95	10	60	7	15
Sernay	9,9	1 37	4	50	3	40	2	30
Lhann	11,1	1 52	5	—	3	80	2	55

Den Betrag der Zwischenstationen findet man, wenn die eine Zahl von der andern abgezogen wird.

Tarif für den Rheinstrom...  
 ordinarer Preis...  
 IV.

## Tarif für den Waarentransport.

I. Messageriegegenstände, II. Gold- und wertvolle Sendungen, III. Eifracht, IV. ordinäre Raarfremdung, V. Getreide und Produkte. (Die 4 ersten Classen werden abgeholt und in's Haus geliefert.)

Von <b>Strasburg</b> nach	1. Messageriegegenstände						2. Wertsendungen bis zu Franken						3. Eifracht			4. Ordinäre Waaren			5. Getreide und wertvolle Sendungen
	Kilogramm bis						bis zu Franken						100 Stk.			100 Kilogr.			
	10	25	50	100	250	500	3000	4000	p. ml	100 Stk.	100 Stk.	100 Stk.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	
Elz	Fl.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	70	80	85	155	75	80	85	65	125	110	1	25	110	1	30				
Schlettstadt	75	90	110	25	85	90	95	75	160	135	120	60	135	120	40				
Solmar	1	125	150	285	1	5	110	85	2	140	120	2	140	120	50				
Mühlhausen	120	150	180	345	125	130	135	115	250	175	150	250	175	150	60				
St. Louis	150	165	25	385	155	180	160	120	3	225	2	3	225	2	65				
Basel																			
Von Mühlhausen nach																			
Thann	60	60	65	70	70	75	80	60	60	50	50	60	50	50	10				
Strasbourg n. Thann	15	130	155	295	15	110	115	95	225	170	140	225	170	140	50				
Basel n. Thann	80	90	15	180	1	125	15	70	145	135	130	145	135	130	25				

Ueber die Frequenz wird folgendes bemerkt:

Die Mühlhausen-Thanner Bahn ist die ältere; die Eröffnung derselben fand am 1. September 1839 statt und die Zahl der Reisenden betrug:

b

Vom 2. September 1839 bis 1. September 1840	200,019	Perf.
" 2. " 1840 " 1. " 1841	143,023	"
" 2. " 1841 " 1. " 1842	162,232	"

Also in 3 Jahren . . . . . 505,274 "

welche eine Einnahme von 492,340 Fr. 50 Ct. brachten; dieß macht durchschnittlich à Person 97 Ct

Die Straßburg-Baseler Bahn wurde in 4 Sectionen eröffnet, und je nachdem eine fertig war, in Betrieb gesetzt. Die Section von Mülthausen nach St Louis wurde am 25. October 1840 eröffnet; befördert wurden auf derselben vom 25. October 1840 bis 18. October 1841 116,708 Reisende. Die Einnahme betrug 166,653 Fr. 75 Centiem. Die Section von Colmar bis Biefeld wurde am 18ten October 1840 eröffnet, und hat vom 19. October 1840 bis 31. Mai 1841 91,574 Reisende zu 122,675 Fr. 15 Ct. befördert. Die Section von Colmar nach Königshofen (Station bei Straßburg) wurde am 31. Mai 1841 in Betrieb gesetzt, und hatte von da bis 18. October 1841 136,961 Reisende zu 249,898 Fr. 40 Ct.

Die ganze Linie von Straßburg bis Basel wurde am 15. August 1841 eröffnet. Vom 15. August 1841 bis 18. October 1841 fuhren 171,740 Reisende zu 387,017 Fr. Vom 18. Oct. 1841 bis 1. Januar 1843 fuhren auf allen Linien 1,368,155 Reisende, welche eine Einnahme von 2,743,779 Fr. 21 Ct. brachten. Außerdem wurden 357,709 Fr. für Kaufmannsgüter und Gepäck eingenommen. Vom 15. August 1841 bis 15. August 1842 also binnen einem Jahre sind auf allen Linien befördert 1,097,203 Reisende, welche 2,095,825 Fr. 89 Ct. einbrachten.\*

### 3. Taunus-Eisenbahn.

Die Taunus-Eisenbahn, welche Frankfurt a. M. über Gassel (bei Mainz) mit Wiesbaden verbindet, hat eine Zweigbahn für Pferde-Transport nach Bibrich-Rosbach. Ihre Länge beträgt 43,400 Meter. Durch Ausgabe von 12,000 Aktien à 250 fl. wurde ein Kapital von drei Millionen Gulden für die Anlage dieser Bahn beigebracht; diese Summe reichte indes für die vollständige Ausführung derselben nicht hin, weshalb man sich genöthigt sah, noch ein Anlehn von 300,000 fl. zu 4 Prozent zu machen. Der Bahndamm ist für zwei Schienengeleise, à 1,5 Metre Spurweite, angelegt, jedoch bis jetzt erst eines aufgesetzt worden. Die Konstruktion des Geleises besteht aus 15 süßige freitragende Schienen von 18 Pfund per laufenden Fuß, welche von 3 zu 3 Fuß auf gußeiserne Stühle befestigt sind, die im Einschnitt des Terrains auf Steinblöcken und im Auftrag auf Querschwellen ruhen; erstere sind 0,6 Metre lang und breit, und 0,3 Metre stark,

\* Die resp. Direction der Elßässer Eisenbahnen hat unsere Bitte um Mittheilungen in Betreff Ihrer Bahnen nicht beachtet. Was wir hier bringen, entnehmen wir aus einer Privatmittheilung und aus dem Avant-Projet. Wir behalten uns indes vor, diesen Artikel im nächsten Jahr zu ergänzen, und zwar besonders hinsichtlich der Baukosten, der Transportmittel, der Betriebskosten und des finanziellen Zustandes der Elßässer Eisenbahn. Wir sind um so mehr hierzu verpflichtet, da der Bau der Bahn noch nicht vollkommen beendigt ist, und ein vollständiger Rechnungsabschluß noch bevorsteht.

letztere sind 12—14 Zoll breit und halbrund. Die Stühle unter den Stößen der Schienen sind 21½ Pfund und die Zwischenstühle 18½ Pfund schwer. Die Bahn wurde bis Hattersheim am 11. Sept. 1839 und auf der ganzen Länge am 13. April 1840 eröffnet. Die Stationen liegen der Reihe nach wie folgt: Frankfurt, Höchst, Hattersheim, Flörsheim, Hochheim, Castell (Mainz gegenüber), Biebrich, Wiesbaden. — Die Gesellschaft besitzt gegenwärtig 11 Lokomotiven, 99 Stück Personen-Transportwagen, 9 Stück gedeckte Packwagen und 20 Stück Transportwagen verschiedener Art für Chaisen, Güter, Vieh u. s. w. — Die Lokomotiven haben im Jahre 1842 zusammen 5,205 Fahrten gemacht und 37,144 Stunden zurückgelegt. An Brennmaterial wurde incl. des Holzes zum Anheizen der Maschinen 43,507 Centner Coles verbraucht, was auf die Wegstunde 1 Centner 17 Pfund ausmacht.

Im Jahre 1842 wurden exclusive 4,088 Postreisenden, 809,012 Personen befördert; hiervon fuhren 10,593 I. Klasse, 81,169 II. Klasse, 230,028 III. Klasse, 487,222 IV. Klasse. Die Frequenz war um 43,134 Personen stärker als 1841. Außer den Personen wurden befördert: 11,740 Centner Reisegepäck-Lieferfracht, 5,550 Centner Postgüter, 34,110 Centner Frachtgüter, 1,286,681 fl. baar Geld, 1,435 Equipagen, 4,795 Stück Schlachtvieh, 34 Stück Wildpret, 35 Hafen, 2,665 Hunde, 11,534 Traglasten. Die Gesamteinnahme hierfür betrug: 453,555 fl.

Hierzu die Zahlung der Fürstlich Thurn und Taraxischen Postadministration . . . . . 6,290 "

Ferner Agio und Gewinn an Geldsorten zc. . . . . 349 "

Mithin Total-Einnahme 460,194 fl.

Hievon ab die Betriebs- und Verwaltungskosten . . . . . 236,706 fl.

Steuer an das Herzogthum Nassau\*) 9,280 "

---

245,986 fl.

Bleibt reiner Gewinn 214,208 "

Dieser wurde wie folgt vertheilt:

- 1) Antieme für den Herrn Director . . . . . 1,500 fl.
- 2) Zur Gründung einer Unterstützungskasse . . . . . 1,500 "
- 3) Dividende à 15 fl. per. Actie . . . . . 180,000 "
- 4) Kapital-Reserve-Conto . . . . . 16,000 "
- 5) Maschinen- und Transportmittel-Conto . . . . . 15,208 "

Summe wie oben 214,218 fl.

Im Sommer werden täglich sechs durchlaufende Fahrten in jeder Richtung gemacht; die Fahrzeit beträgt zwischen Frankfurt und Castell 1 Stunde und 15 Minuten, und bis Wiesbaden 1 Stunde 45 Minuten. Außerdem finden noch Lokalfahrten zwischen Castell und Wiesbaden, und zwischen Frankfurt und Höchst statt.

Kinder unter 10 Jahren zahlen die Hälfte. Auf den Zwischen-

\*) Gewerbesteuer, siehe Leipzig-Dresden.

Stationen können Reisende nur dann aufgenommen werden, wenn noch leere Plätze vorhanden sind. Reisegepäck, welches mit dem Namen des Reisenden und des Bestimmungsorts versehen seyn muß, ist bis 40 Pfund frei; das Uebergewicht wird nach den auf den Stationen befindlichen Tarifen bezahlt. Die Effekten, wogegen Empfangscheine abgegeben werden, müssen spätestens  $\frac{1}{2}$  Stunde vor der Abfahrt in den Bahnhof abgeliefert seyn, widrigenfalls sie erst mit dem nächsten Zuge befördert werden können.

### Tarif für den Personen-Transport.

Stationen. (Nach dem Alphabet.)	Distanz in Stun- den oder franz. Lieus.	Preise der Plätze.							
		I.	II.	III.	IV.				
		Klasse fl. kr.	Klasse fl. kr.	Klasse fl. kr.	Klasse fl. kr.				
Gaßel bis Biebrich	1 50	—	—	12	—	9	—	6	
" " Flörsheim	2,30	—	42	—	30	—	21	—	15
" " Frankfurt	7,22	2	6	1	27	1	—	—	42
" " Hattersheim	3,90	1	9	—	48	—	33	—	24
" " Hochheim	1,20	—	21	—	15	—	12	—	9
" " Höchst	5,20	1	30	1	3	—	42	—	30
" " Wiesbaden	1,96	—	36	—	24	—	18	—	12
Biebrich " Flörsheim	3,80	1	6	—	45	—	30	—	24
" " Frankfurt	8,72	2	30	1	45	1	12	—	48
" " Hattersheim	5,40	1	30	1	3	—	42	—	30
" " Hochheim	2,50	—	42	—	30	—	21	—	15
" " Höchst	6,70	1	54	1	21	—	51	—	36
" " Wiesbaden	1,14	—	—	—	12	—	9	—	6
Flörsheim " Frankfurt	4,92	1	24	1	—	—	39	—	27
" " Hattersheim	1,60	—	24	—	18	—	12	—	9
" " Hochheim	1,30	—	21	—	15	—	9	—	6
" " Höchst	2,90	—	48	—	36	—	21	—	15
" " Wiesbaden	4,26	1	15	—	54	—	36	—	27
Frankfurt " Hattersheim	3 32	1	—	—	40	—	27	—	18
" " Hochheim	6,22	1	45	1	15	—	48	—	33
" " Höchst	2,02	—	36	—	24	—	18	—	12
" " Wiesbaden	9,18	2	42	1	48	1	15	—	51
Hattersheim " Hochheim	2,90	—	48	—	36	—	21	—	15
" " Höchst	1,30	—	24	—	15	—	9	—	6
" " Wiesbaden	5,86	1	42	1	12	—	48	—	33
Hochheim " Höchst	4 20	1	9	—	51	—	30	—	21
" " Wiesbaden	2,96	—	54	—	39	—	27	—	18
Höchst " Wiesbaden	7,16	2	6	1	27	—	57	—	42

**Carif für den Transport von Fuhrwerk etc.**

Von Frankfurt nach: und in entgegengesetzter Richtung.	Castel	Wiesbaden oder Biebrich.
	Schwere mit Koffern bepactete Reisewagen	8 fl. 15 kr.
Gewöhnliche vierstiege Kaleschen . . .	6 " 12 "	7 " — "
Jedes andere leichte Fuhrwerk . . .	5 " 30 "	6 " — "

Von Castel nach Wiesbaden 2 fl. 20 kr., 2 fl. und 1 fl. 45 kr. die verschiedenen Wagen.

Die Reisenden, welche während der Fahrt von ihren Wagen Gebrauch machen wollen, zahlen die Tarife der II. Wagenklasse, die sie begleitende Dienerschaft ist auf den äußeren Sigen frei.

**Carif für den Transport von Schlachtvieh und Wildpret.**

Von Frankfurt nach: und in entgegengesetzter Richtung.	Castel	Biebrich oder Wiesbaden
	1 ganzer Transportwagen (für 6 Ochsen oder 24 Schweine) . . . . .	8 fl. — kr.
1 Stück Rindvieh . . . . .	1 " — "	1 " 20 —
1 Schwein . . . . .	— " 30 "	— " 36 "
1 Kalb . . . . .	— " 20 "	— " 24 "
1 Schaaf . . . . .	— " 15 "	— " 18 "
1 Stück Wildpret, Hirsch, Reh zc. . . . .	— " 30 "	— " 36 "

1 Hund 3 kr. und 1 Traglast für 1 Person 1 kr. die Stunde Weges.

Frachttarif für Güter, Geldsendungen u. Gegenstände mit Werthangabe.

(Tare in Kreuzer) per Zollcentner.	nach Frankfurt.		nach Castel.		nach Biebrich.		nach Wiesbaden	
	Zrochnes Gut.	Raffes Gut.	Zrochnes Gut.	Raffes Gut.	Zrochnes Gut.	Raffes Gut.	Zrochnes Gut.	Raffes Gut.
Frankfurt . . . . .	—	—	18	20	22	24	22	24
Höchst . . . . .	9	10	18	20	22	24	22	24
Hartersheim . . . . .	9	10	9	10	11	12	11	12
Hörsheim . . . . .	18	20	9	10	11	12	11	12
Hochheim . . . . .	18	20	9	10	11	12	11	12
Castel . . . . .	18	20	—	—	8	9	8	9
Biebrich . . . . .	22	24	8	9	—	—	8	9
Wiesbaden . . . . .	22	24	8	9	8	9	—	—

Von Geldsendungen und Gegenständen mit Werthangabe sind 3 Kr. von jeden 100 fl. deklarierten Werth — für alle Bahnstrecken gleich zu bezahlen. — Pakete unter 25 Pfund unterliegen dem Postzwang.

Taxe der Omnibus. Von Frankfurt zum Bahnhof eine Person ohne Gepäck 6 Kr., mit Gepäck 12 Kr., von Mainz incl. Gepäck und Brückengeld 18 Kr., von Castel zur neuen Anlage 24 Kr. Von Wiesbaden incl. Gepäck 12 Kr. Von Höchst nach Eoden 12 Kr., nach Königsstein 24 Kr.

#### A. Rheinische Eisenbahn.

(Cöln-Aachen.)

Diese Bahn beginnt bei Cöln, geht über Aachen bis zur belgischen Grenze, und zieht nur durch preussisches Gebiet. Die Bahn tritt bei Herbesthal zwischen Aachen und Berviers mit den belaischen Bahnen in Verbindung; sie führt ohne Unterbrechung von Cöln nach Müngersdorf, Königsdorf, Horren, Buir, Düren, Langerwehe, Eschweiler und Stolberg vorüber nach Aachen. An sämtlichen Orten halten die Wagenzüge; zu Cöln, Aachen und Düren werden Wagenzüge formirt. Der Oberbau der Bahn besteht aus eichenen Querschwellen, auf denen gußeiserne Stühle mittelst schmiedeiserner Nägel befestigt sind. In den Stühlen sind die Schienen mit Holzkeilen befestigt. Die Bahn hat bis jetzt nur ein Geleis; die Spurweite beträgt 4 Fuß  $8\frac{1}{2}$  Zoll englisch Maß, und das Gewicht der Schienen per laufende Fuß 17 Pfund. Auf sämtlichen oben angegebenen Stationen befinden sich Ausweichungen. Seit September 1841 ist die Bahn zwischen Cöln und Aachen eröffnet; das Stück zwischen Aachen und der belgischen Grenze bei Herbesthal wird im October 1843 beendet und eröffnet werden. Die Anlagekosten werden sich nach Beendigung der ganzen Bahn mit doppltem Geleis auf 9,250,000 preussische Thaler belaufen. Für Locomotiven, Wagen, Güterbahnen, Ausstattung der Werkstätten zc. sind bis jetzt 424,339 Thl. verausgabt. Die Bahn ist auf Actien erbaut; der Nennwerth einer Actie ist 250 Pr. Thlr. Stammactien sind 18,000, und Prioritätsactien 10,000 Stück ausgegeben. — Die Förderung auf der Bahn geschieht nur durch Dampfkraft. Im Winter, Frühjahr und Herbst gehen täglich 2 Personenzüge und 1 Güterzug in jeder Richtung zwischen Aachen und Cöln, und im Sommer 3 Personenzüge. Die preussische Meile wird in 10–12 Minuten durchfahren. Gegenwärtig besteht die Hauptförderung in Personentransport. Nach Beendigung der Bahn ist ein großartiger Waarenverkehr zwischen Antwerpen und Cöln zu erwarten. Aus dem Kohlengebiete der Inde und Wurm kommen viele Steinkohlen, vom Rheine her viel Bauholz auf die Bahn. Viehtransport hat außer Pferden und Hunden bis jetzt nicht stattgefunden. Die Taxe für 1 Pferd ist 20 Sgr. und 1 Stück Rindvieh  $7\frac{1}{2}$  Sgr. per Meile.

Carif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

In der Fahrzeit ist der Aufenthalt auf den Stationen mit eingerechnet, welcher zwischen 26 und 30 Minuten beträgt. Freigepäck

wird nicht bewilligt; der Zollentner Gepöck zahlt 2 Sar. per Meile.

No.	Von einer Station zur andern	Entfernung Pr. Meit	Dauer der Fahrt Min.	Preise der Plätze		
				I.	II.	III.
				Gl. Sar.	Gl. Sar.	Gl. Sar.
1	Edin bis Münzgersdorf	0,95	13	6	4	3
2	Münzgersdorf bis Königsdorf	0 88	17	4	3	2
3	Königsdorf bis Horren	0,67	15	4	3	2
4	Horren bis Ruir	1,50	23	8	6	4
5	Ruir bis Düren	1,25	20	8	6	4
6	Düren bis Langerwehe	1,25	22	8	6	4
7	Langerwehe bis Schweiler	1,05	20	6	4	3
8	Schweiler bis Stolberg	0,43	12	4	3	2
9	Stolberg bis Aachen	1,35	23	8	6	4
	Summe	9,38	165	2	1 1/2	1
				Zhl.	Zhl.	Zhl.

Extra-Reisende zahlen für einen vierradrigen Wagen 1 Zhl. und für einen zweiradrigen 20 Sgr. und für 1 Pferd 20 Sgr. per Meile. Eine Person im eiaenen Wagen zahlt den Preis der 2ten Wagenklasse. Die Briefe werden für die Post und ohne Vergütung befördert. Der Gütertransport geschieht nach 5 Classen für die ganze Bahnstrecke, wie folgt: 1te Classe: Steinkohlen, Stein, Sand in Ladungen von 80 Z.-Str. à 3 Sgr. — 2te Classe: Asphalt, rohe Metalle, Holz, Kalk, Gyps, Getreide. &c. à Str. 4 Kr. — 3te Classe: alle Güter, die nicht zu andern Classen gehören, die nicht sehr schwierig zu verladen, oder nicht sehr voluminös sind, à Str. 6 Sgr. — 4te Classe: Gilgaut, welches mit den Personenzügen befördert wird, à Str. 18 Sar. — 5te Classe: baares Geld und Werthstücke für 500 Zhl. und darunter 15 Sgr., für jede 100 Zhl. mehr 3 Sgr. Die Frequenz auf der ganzen Bahn betrug im Jahr 1842: 317,766 Personen und 538,614 Z.-Str. Güter. — Eine Dividende ist noch nicht gezahlt worden, da der Bau noch nicht beendigt ist.

### 5. Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn.

Diese Bahn beginnt bei Düsseldorf, berührt die Orte Gerresheim, Erkrath, Hochdahl, Haan, Behwinkel und endet bei Elberfeld. Vom Rhein zum Rathhof bei Düsseldorf führt eine Pferdebahn welche für den Güterverkehr bestimmt ist. Die Gesammtlänge der Hauptbahn beträgt 3,52 Preuß. Meilen; sie zieht nur durch Preuß. Gebiet, und steht bis jetzt noch mit keiner andern Bahn in Verbindung. Der Anschluß der project. Rheinwieserbahn zu Düsseldorf, so wie die Ausführung der bezweckten Kohlenbahn zu Steele nach Behwinkel wird sehr gewünscht. Die Bahn ist bis auf einige kleine Nachbauten beendigt und wird seit dem 1. September 1841 befahren. Außer der geneigten Ebene von Erkrath bis Hochdahl hat

die Bahn nur ein Geleis; indeß befinden sich auf sämtlichen Bahnhöfen Ausweichungen. Die Spurweite beträgt 4' 8 1/2" engl. oder 4' 6 7/8" Preuß. Maß; das Gewicht der Schienen per Fuß 15 L. Die Schienen ruhen in Stützen welche auf Querschwellen befestigt sind. Das gesammte Bau- und Anlagekapital sammt dem Rezervefond beträgt 2,027,800 Thlr. preuß. Courant, welches durch Actien aufgebracht wurde. Es sind deren 20,278 Stück à 100 Thlr. ausgegeben worden. Die Betriebsmittel bestehen in Folgendem: 8 Locomotiven, 4 Personenwagen I Kl., 8 II Kl., 27 gedeckte III Kl., 4 ungedeckte III Kl., 2 Bagagewagen, 2 Equipagewagen, ein Gemüswagen, 2 Viehwagen und 31 Güterwagen, deren Anschaffung 184,580 Thlr. betrug. Die Hauptförderung auf der Bahn besteht in Perlonen; mit diesen werden zugleich auch Güter befördert. Die Briefe werden für Rechnung der Post versendet. An Produkten werden vorzüglich Kalksteine gefördert. Die Förderung selbst geschieht durch Dampfkraft, die Feuerung durch Coaks; und es werden in einer Stunde 4 Meilen zurückgelegt. Im Sommer werden täglich 10 — 12 und im Winter 8 — 9 Fahrten gemacht. An allen oben genannten Stationen halten die Wagenzüge, und es werden daselbst nach Bedarfsfuß neue formirt oder Wagen beigegeben.

Tarif für den Personentransport, Distanzen u. Fahrzeit incl. Aufenthalt-

Stationen.	Entfernung. Meil.	Dauer der Fahrt. Min.	Preise der Plätze			
			I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV. Kl.
			Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.
Von Düsseldorf bis Gerresheim	0.79	12	7	5	3 1/2	3
" " " Erkrath	1.14	20	10	7	5	4
" " " Hochdahl	1.49	28	12 1/2	10	7	5
" " " Haan	2.07	40	16	12 1/2	9	7
" " " Bohwinkel	2.79	54	20	15	10	8
" " " Eberfeld	3.52	68	25	18	12 1/2	10
Gerresheim bis Erkrath	0.35	5	5	4	3	2
" " Hochdahl	0.70	14	7 1/2	6	4	3
" " Haan	1.38	27	12	9	6	5
" " Bohwinkel	2.00	39	16	12	8	6
" " Eberfeld	2.73	53	20	15	10	8
Erkrath bis Hochdahl	0.35	5	5	4	3	2
" " Haan	1.03	18	9	7	5	4
" " Bohwinkel	1.65	31	12 1/2	9	6	5
" " Eberfeld	2.38	44	17	12 1/2	9	7
Hochdahl bis Haan	0.68	10	7	6	4	3
" " Bohwinkel	1.30	22	10	8	6	4
" " Eberfeld	2.03	36	15	10	7 1/2	6
Haan bis Bohwinkel	0.62	9	6	5	4	3
" " Eberfeld	1.35	23	12	8	6	5
Bohwinkel bis Eberfeld	0.73	11	8	6	4	3

In der Fahrzeit ist der Aufenthalt auf jeder Station zu 3 Minuten gerechnet. — Die IV. Kl. sind Stehplätze. — Der Reisende hat 30 *℔* Gepäck frei; für 10 *℔* Uebergewicht werden 2 *℔* Sgr. bezahlt. — Für einen Reisewagen werden für die ganze Tour 2 1/2 — 4 *℥* Thlr. bezahlt; eine Person im eigenen Wagen zahlt 11 *℔*, Pferde werden noch nicht befördert. Für einen Hund werden 3 *℔* Sgr. bezahlt. Viehtransport findet zu ganzen Wagenladungen statt und kostet per Wagen 3 1/2 *℥* Thlr. Eben so Steine, Kalk, Sand und Kohlen. Die Güterfracht beträgt per *℥*r. für die ganze Bahn 3 *℔* Sgr. — Die Frequenz vom September 1841 bis incl. November 1842 beträgt 494,731 Personen zu 123,763 *℥*hr in 4099 Fahrten und 456 Tagen. — 8024 *℥*r. Ueberfracht-Gepäck zu 1280 *℥*hr. — 214 Reisewagen zu 580 *℥*hr. — 351,246 *℥*r. Güter zu 20,741 *℥*hr.

### 6. Nürnberg-Fürther-Eisenbahn.

Im Jahre 1836 erhielt ein Verein unter dem Titel Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft auf 30 Jahre ein Privilegium exclusivum, eine Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth auf Actien zu erbauen. Diese Bahn, welche gegenwärtig noch isolirt dasteht, ist 20 700 bair. Fuß oder 0,82 geograph. Meilen lang, und nach dem System der Liverpool-Manchester Eisenbahn, nämlich mit freitragenden Schienen in aufeisernten Stühlen auf Quader befestigt, erbaut worden. Die Bahn hat nur ein Geleis, dessen Spurweite 4 Fuß 8 Zoll englisch Maß beträgt. Die Schienen wiegen 7 1/2 Pfund bayr. Fuß; und ein aufeiserner Stuhl 9 und 11 Pfund. Das Baukapital für die Bahn incl. der Stationen zu Nürnberg und Fürth sammt den Betriebsmitteln betrug bis jetzt 212,000 fl. rhein. Es sind 1770 Stück Actien à 100 fl. ausgegeben worden; demnach hat sich also das Gesellschaftsvermögen durch Ueberschüsse um 35,000 fl. vermehrt. Die Dividende für eine Actie belief sich im Jahr 1842 auf 15 %; und ihr gegenwärtiger Kurswerth ist 310 fl. Die Förderung auf der Bahn geschieht durch Dampf- und Pferdekraft; in der Regel werden täglich 8 Dampf- und 16 bis 20 Pferdefahrten gemacht, von denen erstere à 10 und letztere 25 Minuten Zeit erfordern. Im Jahr 1842 wurden 2,786 Dampf- und 6456 Pferdefahrten gemacht. Die Personenfrequenz betrug 450 638, von denen 49 in der I., 236 in der II. und 715 in der III. Classe auf 1000 zu rechnen sind. — Das Fahrgehd beträgt: I. Classe 12 *℔*., II. Classe 9 *℔*. und III. Classe 6 *℔*. Der Reisende hat so viel Gepäck frei, als er tragen kann. Uebergewicht wird nicht bezahlt. Gütertransport findet nicht statt; im Viehtransport nur Schweine à 4 *℔*. — Die Briefe werden für die Post befördert, welche dafür jetzt 91 fl. 30 *℔*. zahlt. — Die Gesammteinnahmen betragen im Jahr 1842 53,637 fl. 3 *℔*., und die Ausgaben 24,123 fl. 6 *℔*., also verbleiben an reinem Ertrag 29,513 fl. 57 *℔*. Hieron sind 15 % Dividende mit 26,550 fl. den Actionären gezahlt, und der Rest von 2963 fl. 57 *℔*. zum Reservefond genommen.

## 7. Münchener-Augsburger Eisenbahn.

Am 18. Juli 1836 wurde der Bau und die Richtung der Eisenbahn von München nach Augsburg von Sr. Maj. dem Könige von Baiern genehmigt. Die Gesellschaft ist zum Personen- und Waarentransport zwischen München und Augsburg berechtigt, hat jedoch die Verpflichtung; die Briefe für die Post unentgeltlich und die Postpakete zu  $\frac{1}{3}$  der Frachttaxe mitzunehmen. Die Bahn beginnt in München, zieht nur durch bayerisches Gebiet, berührt die Orte Hochhausen, Dilling, Maisach, Rannhofen, Altheigenberg, Mering, Stierhof, und endet in Augsburg, und wird nirgends unterbrochen. An allen diesen Orten befinden sich Stationen und Ausweichungen, und in Rannhofen begegnen sich die zu gleicher Zeit in München und Augsburg abgegangenen Waarenzüge. Die Bahn hat bis jetzt nur ein Geleis und wurde vom 1. Sept. 1839 bis 3. Okt. 1840 Streckenweis, seit 4. Oct. 1840 aber in ihrer ganzen Länge befahren. Zur Zeit steht die Bahn mit keiner andern in Verbindung, doch wird dieselbe mit der bereits in Anstift genommenen Lindau-Augsburger und Augsburg-Nürnberger Nordseebahn in Verbindung treten. — Das Schienengeleis ruht auf hölzernen Querschwellen, auf welchen die Stühle befestigt sind; das Gewicht vom laufenden Fuß Schiene beträgt circ.  $12\frac{1}{4}$  Z. Die Spurweite ist die gesetzliche Pariserische von 4 Fuß  $8\frac{1}{2}$  Zoll englisch. Die Kosten für den Bau der Bahn und Anschaffung der Betriebsmittel zc. betragen 1840: der Bahndamm 3,168,501 fl., Hochgebäude 112,202 fl., Transportmittel 272,419 fl., Leitung des Baues 151,513 fl., außerordentliche Ausgaben als Verzugszins, Inventarium zc. 239,228 fl. Summa 3,942,863 fl. Die Einnahmen betragen 4,114,446 fl. hiervon ab die Ausgaben, verblieb am 1. Okt. 1840 nach Abzug von Rationen zc. ein Activrest von 171,583 fl. Außerdem war vorhanden an veräußerlichen Grundstücken circ. 500 Tagewerke zu 50,000 fl. und an Mobilien 372,638 fl. Die Betriebsmittel bestehen gegenwärtig in: 8 Locomotiven, 8 Tender, 1 Gallowagen, 5 Wagen I Kl., 16 II Kl., 15 abgedeckte III Kl., 5 offene III Kl., 23 Frachtwagen, 12 Rollwagen, 5 Wagengalfen zc., deren Anschaffung 385,958 fl. kostete. — Die Capitalien wurden beigebracht durch 6000 Actien à 500 fl., 1,100,000 fl. Anlehen à 4 Proz. und 100,000 à  $4\frac{1}{2}$ , also in Summa 4,200,000 fl. — Die Actien stehen gegenwärtig 94—95 Proz. Die Stammactien erhielten im Jahr 1842 3 Proz. Dividende. — Die Föderung auf der Bahn geschieht gewöhnlich durch Dampfkraft; nur in den Wintermonaten fanden auch postliche Sendungen mittelst Pferdebefrachtung statt, bei welchen auch Personen befördert wurden. Die höchste Fahr- geschwindigkeit ist auf 10 Wegstunden in einer Zeitstunde festgesetzt, also für  $16\frac{1}{4}$  Wegstunde 1 St. 36 Min. Der Aufenthalt auf den 8 Zwischenstationen beträgt 53 Minuten. Während der Sommermonate wurden täglich regelmäßig 3 und in den Wintermonaten 2 Fahrten von Augsburg und München aus gemacht. Im Jahr 1842 wurden 917 Fahrten zu 29,802 Weg-Stunden gemacht.

Carif für den Personentransport, Distanzen u. Fahrzeit incl. Aufenthalt.

Stationen.	Entfernung in Stunden.	Dauer der Fahrt. Minuten.	Preise der Plätze.		
			I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
			fl. 'kr.	fl. 'kr.	fl. 'kr.
München nach Passing .	2	12	— 24	— 18	— 12
" " Lochhausen	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	27	— 36	— 27	— 15
" " Disching	5	42	— 57	— 40	— 27
" " Maisach .	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	57	1 15	— 51	— 30
" " Rannhofen	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	75	1 36	1 9	— 42
" " Altbehenberg	11	101	2 —	1 27	— 54
" " Mering .	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	116	2 21	1 39	1 3
" " Stierhof .	15 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	137	2 45	2 —	1 15
" " Augsburg	16 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	150	3 —	2 12	1 24
Augsburg nach Stierhof .	1 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>	7	— 15	— 12	— 9
" " Mering .	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	28	— 39	— 33	— 21
" " Altbehenberg	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	43	1 —	— 45	— 40
" " Rannhofen	7 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	64	1 24	1 3	— 32
" " Maisach .	9 <sup>7</sup> / <sub>12</sub>	87	1 45	1 21	— 54
" " Disching .	11 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	102	2 3	1 33	— 57
" " Lochhausen	12 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	117	2 24	1 45	1 9
" " Passing .	14 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	131	2 36	1 54	1 12
" " München	16 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	150	3 —	2 12	1 24

Jeder Reisende hat 40  $\mathcal{A}$  Gepäck frei. Das Uebergewicht wird bezahlt 1  $\mathcal{A}$  zu 6, 2 zu 9, 3 zu 12, 4 zu 14 kr. Eine einspännige Chaise oder Cabriolet zahlt 10 fl., 1 zwösp. 12 fl., Glaswaagen 14 — 16 fl., 1 viersp. Reisewagen 20 fl., ein sechsp. Reisewagen 24 fl. für die ganze Bahn von Augsburg bis München. Die Person im eignen Wagen zahlt II. Kl. — Für ein Pferd werden 5 und 6 fl. und für 1 Hund 12 kr. bezahlt. — Geldsendungen werden bezahlt 1 — 5  $\mathcal{A}$  mit 3 kr., 5 — 10 zu 6 kr., 10 — 15 zu 9 kr., 15 — 20 zu 12 kr., 20 bis 25 zu 15 kr. Für Colli über 25 Pfund und Frachtgüter werden 30 kr. pr. Ctnr. bezahlt. — Viehtransport findet zu folgenden Preisen statt: 1 Dohse, Kuh, Stier 3 — 4 fl. für die Bahn; Kälber und Lämmer pr. Ctnr. und Stunde 2 kr., Schweine von 25 Pf. zu 9 kr. und bis 400 Pf. zu 1 fl. 30 kr., Gänse 100 Stück 12 — 15 fl., Wild pr. Pf. und Stunde 2 kr. Die Frequenz auf der Bahn war im Jahr 1842 = 211,308 Personen; hievon fuhren 2522 Pers. I. d. I. Cl., 34,657 II. Cl. u 174,129 III. Cl.; an Waaren wurden befördert 81,917 Ctnr., Thiere 22 130 Stück, Reisewagen 851 Stück. — Der Rechnungsabschluss vom 8. Nov. 1842 weist folgende Zahlen nach: Personentransport 199,453 fl., Waarentransport 56 925 fl., Divers-Einnahme 14,676 fl., Gelammtennahme 271,054 fl. Die Unterhaltungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten, so wie neue Anschaffungen betragen in Summa 146,996 fl. (circa 54%). Es blieb demnach

Einnahme-Ueberschuß 124,058 fl.; davon wurden ausgegeben 47,075 fl.  
Zinsen für sämtliche Anleihen. Es verblieben folgende Activreste:

I. Abth. von früheren Jahren . . . . .	13,789 fl.
II. " vom Betrieb i. J. 42 . . . . .	76,983 fl.
III. " von Zinsenrechnung . . . . .	28,472 fl.
IV. " vom Reservefond . . . . .	154 fl.
Gesamt-Activrest = 119,398 fl.	

Hiezu kommen

Immobilien (Geleis außer der Bahn) . . . . .	50,000 fl.
Vorräthe an Materialien . . . . .	24,614 fl.
Maschinen und Werkstätten . . . . .	235,977 fl.
Wagen und Werkstätten . . . . .	149,981 fl.
Geräthschaften, Utensilien und Werkzeuge . . . . .	29,668 fl.

Summa 609,638 fl.

Von vorstehenden Activresten erhielten die Stammactien 3% Dividende = 90,000 fl.

### 8. Leipzig-Dresdner-Eisenbahn.

Eine Actiengesellschaft erhielt 1835 von der sächsischen Regierung ein ausschließliches Privilegium für den Bau und den Betrieb dieser Eisenbahn. Sie beginnt in Leipzig, berührt die Stationen Wurzen, Luppau-Dahlen, Nisch, Riesa (woselbst die Elbe überschritten wird), Pristewitz, Niederau und endet in Dresden. Die Länge dieser Bahn, welche nur durch sächsisches Gebiet zieht, beträgt 15½ geogr. Meilen. Dieselbe Gesellschaft unternahm auch den Weiterbau der Magdeburger Bahn bis zur Preuß. Grenze, welche 1½ Meilen von Leipzig entfernt liegt. Die Magdeburger (Preussische) Eisenbahngesellschaft hat jedoch den Betrieb auf dieser Bahnstrecke von der Grenze bis Leipzig übernommen. Die Bahn hat 2 Geleise, die nach einem eigenthümlichen System mit Vignolschienen, welche nur auf Querschwellen ruhen, erbaut sind. Die Spurweite beträgt 4 Fuß 8½ Zoll engl. und das Gewicht der Schienen pr. laufender Fuß engl. 16½  $\mathcal{L}$ . Die Bahn wird nirgends unterbrochen und hat auf alle Bahnhöfe und Stationen Ausweichungen und Verzweigungen. Die Baukosten der Bahn betragen:

Für 15½ Meilen Hauptbahn . . . . .	4,941,642 Thlr.
" 1½ M. von Leipzig bis zur Preuß. Grenze . . . . .	423,646 "
" sämtliche Gebäude . . . . .	274,628 "

mithin die Summe der Baukosten 5,639,916 Thlr.

Die Betriebsmittel bestehen in 23 Locomotiven, 13 Tender, 12 Wagen I. Classe, 34 II. Cl., 30 III. Cl. mit Verdeck, 23 III. Cl. ohne Verdeck, zusammen 99 Personenwagen zu 2968 Plätze. 120 Packwagen mit 4 Räder, 5 mit 8 R., 12 mit 6 R., 8 Wagen f. Equipagen, 4 W. f. Pferde, zusammen 149 Packwagen zu 14,000 Gr. Ladung. Die Anschaffungskosten betragen 576,748 Thlr. Die Einrichtungen, Inventarium und Bestände kosten 281,540 Thlr. — Diese Gesamtkosten wurden aufgebracht durch 45,000 Actien à 100 Thlr.,

1½ Million Anteile und 500,000 Stk. Kassenscheine; also durch ein Kapital von 6½ Millionen. Die Actien stehen gegenwärtig 14—15% über Pari. Den Actionären wurden 4½% Zinsen bezahlt; außerdem verblieb ein Ueberschuß von 44,421 Thlr. vom Jahre 1842. — Am 24 April 1837 wurde die erste Fahrt nach Althen (1 Meile v. Leipzig) gemacht, und am 7. April 39 die ganze Bahn eröffnet und in vollen Betrieb gesetzt. — Auf alle obenannte Stationen werden nach Erforderniß Wagen beigegeben. Die Förderung geschieht nur durch Dampfkraft; die Bahn zwischen Leipzig und Dresden wird durchschnittlich in 3½ Stunden befahren; also nach Abzug des Aufenthalts von circa 5 Minuten auf jeder Station mit einer Geschwindigkeit von circa 5½ Meilen pr. Stunde. Täglich werden 8 regelmäßige Fahrten und Extrafahrten nach Bedürfniß gemacht. Die Locomotiven haben im Jahr 1842 57,528 geogr. Meilen zurückgelegt und pr. Meile 3,22 Scheffel Koks (circa 350 *H*) verbraucht; und die im Gebrauch gewesenen Wagen haben 464,015 Meilen zurückgelegt. Die Distanzen der Bahn betragen: von Leipzig bis Burgen 3½ geogr. Meilen, bis Luppau-Dahlen 5¼, bis Ditsch 7, bis Riesa 9, bis Pristewitz 11½, bis Niederau 13½ und bis Dresden 15½ Meilen. — Die Briefe werden für Rechnung der Post befördert. —

Ein kleines Kind, welches eine Person trägt, ist frei; Kinder bis zu 10 Jahren können mit Billets III. Classe in alle Classen fahren. Jeder Reisende hat 50 Pfund Gepäck frei; das Uebergewicht wird à 10 Pfund zu 2½ Ngr. für 15½ Meilen bezahlt. Für einen Reisewagen mit 4 Räder werden 25 Ngr. und für einen kleinen Wagen oder Cabriolet 20 Ngr. pr. Meile bezahlt. Personen im eigenen Wagen haben Billets II. Cl. und die auf dem Boock fahrenden III. Cl. zu lösen. Der Pferdetransport zwischen Leipzig und Dresden wird 1 zu 10 Thlr., 2 zu 15 und 3 zu 20 Thlr. bezahlt. Hunde werden im Käfig zu 1 Nar. pr. Meile mitgenommen. Für Frachtgüter wird bezahlt pro 100 Pfund Zollgewicht von Leipzig bis Dresden: A. Eilfracht mit den Postzügen 20 Ngr.; B. Güterfracht mit den Packzügen 10 Ngr.; C. Productenfracht 5½ Ngr. Viehtransport findet statt, im Greifen der Wagen pr. Meile 1 Thlr.; 1 Kindvieh von Leipzig bis Dresden 4½ Thlr., 1 Schwein 1½ Thlr., 1 Kalb 29 Ngr., 1 Schaaf 20 Ngr.; jedoch alles nur unter Verantwortlichkeit der Treiber.

## Tarif für den Personen-Transport.

Fahrta- ge in	Stadt															
	Stettin															
Stettin für eine Person in	Stettin															
	1	11	11	11	1	11	11	11	1	11	11	11	1	11	11	11
Stettin	Stettin															
	20	15	10	10	15	11	8	13	17	11	35	26	17	50	37	25
Stettin	Stettin															
	35	26	17	15	8	6	4	8	6	4	12	9	6	27	20	14
Stettin	Stettin															
	42	32	21	23	17	11	8	6	4	12	9	6	15	11	8	27
Stettin	Stettin															
	54	41	27	35	26	17	20	15	10	12	9	6	15	11	8	27
Stettin	Stettin															
	70	53	35	50	37	25	35	26	17	27	20	14	15	11	8	27
Stettin	Stettin															
	81	61	41	62	46	31	47	35	23	59	29	20	27	20	14	12
Stettin	Stettin															
	90	68	48	74	55	37	59	44	29	51	38	26	59	29	20	24

Die Frequenz im Jahre 1842 war folgende: Auf der Leipzig-Dresdner Bahn 382,284 Personen; davon fuhren I. Cl. 12,877, II. Cl. 77,285, III. Cl. 292,122 Personen. Die Einnahme hierfür machte 322,472 Ehlr. Der durchschnittl. Fahrpreis ist  $3\frac{1}{2}$  Mgr. für die Person und Meile. — Die Gewichtsmasse aller Frachtgegenstände betrug auf 1 Meile 11,680,938 Ctr.; diese zerfällt in: A. 110,805 Ctr. Eilfracht, B. 5,768,465 Ctr. gew. Fracht und C. 4,247,375

Etr. Produktenfracht, 983 Equipagen, 829 Stück Vieh, 88,179 Etr. Gepäck 142,366 Etr. Postfracht und 989,982 Etr. Steinkohlen; die Brutto-Einnahme hierfür beträgt 212,556 Thlr. Die Einnahme auf der Leipzig-Dresdner Bahn war demnach 535,028 Thlr. — Der Antheil von der Magdeburger Bahnstrecke beträgt 26,156 Thlr. Reinertrag. Davon 16,857 Thlr. für 206,277 Personen, von denen 6202 in der I. Cl., 73,187 II. Cl. und 126,888 III. Cl. fuhren. Ferner 9299 Thlr. Frachtgelber für 31,333 Etr. Silb., 471,859 Etr. Frachtagut, 106,888 Etr. Produkten und 1018 Equipagen zc. — Die Gesamteinnahme beträgt demnach 561,184 Thlr. — Der Rechnungsabluß vom Jahre 1842 gibt folgende Nachweise:

Uebertrag vom Jahre 1841 . . . . .	1,646 Thlr.
Personenfahrt . . . . .	322,472 "
Gütertransport netto . . . . .	191,278 "
Magdeburger Bahnstrecke (s. oben) . . . . .	26,156 "
Pachtertrag . . . . .	3,405 "
Gewinn auf verschiedene Conti . . . . .	9,124 "
Summe der Einnahme . . . . .	554,081 Thlr.
Die Betriebskosten machen (circa 47%) . . . . .	258,659 Thlr.
Bleiben an Ueberschuß . . . . .	295,421 Thlr.
Davon wurden bezahlt:	
12 Monat Actienzinsen . . . . .	180,000 Thlr.
12 " Anleihz. u. Amortif. . . . .	60,000 "
Postensckädigung . . . . .	10,000 "
Gewerbesteuer . . . . .	1,000 "
Bleibt Reservefond . . . . .	251,000 Thlr.

    Bleibt Reservefond . . . . . 44,421 Thlr.

Der Vermögensstand der Gesellschaft war am 1. Januar 1843 = 6,636,254 Thlr.

## 9. Magdeburg-, Cöthen-, Halle-, Leipziger-Eisenbahn.

Am 13. Novbr. 1837 ist einer Actiengesellschaft zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Magdeburg über Cöthen und Halle nach Leipzig ein Privilegium ertheilt worden. Im Monat April 1838 wurde mit dem Bau begonnen. Sie hat ihren Anfangspunkt in der Mitte der Stadt Magdeburg auf dem linken Ufer nahe der Brücke, zieht sodann an den Städten Schönebeck, Groß-Salza und Kalbe an der Saale vorüber, überschreitet  $\frac{1}{4}$  Meile weiter die Saale auf einer dazu erbauten Brücke von 1,421 Fuß Länge, und nahe vor Cöthen schließt sich die Berlin-Anhalt'sche Eisenbahn an. Von Cöthen ab führt sie ziemlich nahe bei den Städten Halle und Schkeuditz vorüber, und endet in Leipzig unmittelbar neben der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Die Länge der Bahn beträgt  $15\frac{3}{4}$  geogr. Meilen, davon ziehen  $11\frac{3}{4}$  Meilen auf l. preussischem, 3 Meilen auf Anhalt-Cöthen'schem und  $1\frac{1}{2}$  Meilen auf l. sächsischem Gebiet. Die letzte Bahnstrecke ist auf Kosten der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft erbaut, wofür dieselbe einen verhältnißmäßigen Antheil von der Brutto-

Einnahme erhält. Der Betrieb wird jedoch auf der ganzen Bahnstrecke von obiger Gesellschaft besorgt. Zum ersten Geleise sind Brückformschienen angewendet, von denen der laufende Fuß 14 Pfund wiegt. Diese sind auf Lagschwellen, welche in eiserne Querschwellen eingelassen sind, aufgeschraubt. Das zweite Geleis, welches gegenwärtig ausgeführt wird, erhält  $3\frac{1}{4}$  Zoll hohe Schienen mit einem  $3\frac{1}{4}$  Zoll breiten Fuß und einem Mittelsteg, welche per lauf. Fuß 18 Pfund wiegen. Diese werden unmittelbar auf eichene Querbölder, 3 Fuß entfernt durch Hacknägel befestigt. Die Zusammenfüße sind durch Langbölder und eiserne Unterlagelplatten gesichert. — Die Spurweite beträgt 4 Fuß  $6\frac{7}{8}$  Zoll. — Das Anlagekapital zur Herstellung der Bahn mit 2 Geleisen bis zur sächsischen Grenze bei Schkeuditz sommt Gebäuden und Betriebsmitteln beträgt 4 100,000 Thlr und besteht in 23,000 Stammaetien à 100 Thlr. und 18,000 Prioritäts-Aetien à 100 Thlr. zu 4 % und  $\frac{1}{2}$  % Amortisationsfond. Die Eröffnung der Bahn erfolgte theilweis und zwar von Magdeburg bis Schönebeck am 29. Juni 1839, Schönebeck bis zur Saale 8. September 1839, von der Saale bis Cöthen 19. Juni 1840, Cöthen bis Halle 22. Juli 1840, und in ihrer ganzen Länge bis Leipzig 18. August 1840. An Transportmitteln sind vorhanden 19 sechsrädrige Lokomotiven, 2 sechsrädrige Tender, 11 vierrädrige Tender, 8 Personenwagen I. Classe, 30 II. Classe, 62 III. Classe, 6 Gepäckwagen, 100 Güterwagen, 10 ditto mit 8 Räder, und 26 verschiedene vierrädrige Fahrzeuge für Equipagen, Vieh &c. Außerdem noch 98 Transportwagen für beide Bahnen in Gemeinschaft mit der Leipziger Gesellschaft. Die Föderung auf der Bahn geschieht nur durch Dampfkraft. Die reine Fahrzeit von Magdeburg nach Leipzig ohne Aufenthalt ist 177 bis 225 Minuten, und von Leipzig nach Magdeburg 160—208 Min. Also im Mittel mit 5 Min. Aufenthalt, auf den Stationen 230 Min. und einer Geschwindigkeit von 4,1 Meilen per Stunde. Täglich werden 3 Personenzüge und 2 Güterzüge, mit denen auch Personen in II. und III. Classe befördert werden, von jedem Endpunkt aus gemacht. Die Bahn hat folgende Stationen und Distenzen: Magdeburg bis Schönebeck 2 geogr. Meilen, bis Gnadau  $2\frac{3}{4}$ , bis zur Saale  $3\frac{3}{4}$ , bis Cöthen  $6\frac{3}{4}$ , bis Trumsdorf  $8\frac{1}{8}$ , bis Halle  $11\frac{1}{2}$ , bis Schkeuditz 14, bis Leipzig  $15\frac{3}{4}$  Meilen.



Kleine Kinder, welche getragen werden, sind frei; bis zu zehn Jahren zahlen je 2 ein Billet, oder ein Kind kann mit seinem Billet in der zunächst höheren Classe fahren. — Jeder Reisende hat 40 Pf. Gepäc frei. Für Uebergewicht wird bezahlt für die Meile; 41–100 Pfund 6 Pfennige, 101–150 Pf. 1 Sgr., 151–200 Pfund 1½ Sgr.

Personen im eigenen Wagen zählen II Cl., und die auf dem Kopf mitzuführenden Personen III Cl.	nach Magdeburg			nach Gößhen			nach Halle			nach Leipzig		
	I Cl.	II Cl.	III Cl.	I Cl.	II Cl.	III Cl.	I Cl.	II Cl.	III Cl.	I Cl.	II Cl.	III Cl.
Magdeburg	1	II	III	1	II	III	1	II	III	1	II	III
Gößen	7	5¼	—	7	5¼	—	11½	8⅝	7⅔	10	15	20
Halle	11½	8⅝	4⅔	—	3⅝	4⅔	—	4½	3	9	8¼	11⅔
Leipzig	16	12	10⅔	9	6¾	6	4	3⅞	3	—	—	—

  

Personen im eigenen Wagen zählen II Cl., und die auf dem Kopf mitzuführenden Personen III Cl.	nach Magdeburg			nach Gößhen			nach Halle			nach Leipzig		
	I Cl.	II Cl.	III Cl.	I Cl.	II Cl.	III Cl.	I Cl.	II Cl.	III Cl.	I Cl.	II Cl.	III Cl.
Magdeburg	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Gößen	—	6⅝	9	4½	6⅝	9	7½	11⅝	15	10	15	20
Halle	7½	11⅝	15	3½	5	6⅔	—	3⅔	5	6⅔	8¼	11⅔
Leipzig	10	15	20	5⅝	8¾	11⅔	3⅔	5½	7⅝	—	—	—

nach den andern Stationen im Verhältniß.

### Tarif für den Transport von Pferden.

Der Transport von Schlachtvieh kostet für die ganze Bahnstrecke: 1 Rindvieh 4½ Thir., 1 Schwein 40 Sgr., 1 Schaaf 29 Sgr., 1 Kalb 20 Sgr. — Für den Gütertransport, welcher in 3 Klassen zerfällt, wird für die ganze Bahn bezahlt: per 1 Zentner Güterfracht 8 Sgr., 1 Zentner Gutgut 14½ Sgr., 1 Zentner Produkte 6¾ Sgr. Pakete unter 40 Pfund unterliegen dem Postzwang. — Nach dem Geschäftsbericht vom 14. Mai 1842 bestand die Frequenz vom Jahr

### Fahrtaare für Equipagen in preuß. Chales.

1841 in: 511,564 Personen, 570,815 Zentner Güter und 1050 Stück Equipagen.

Die Gesamt-Einnahme belief sich auf . . . 421,672 Thlr.

Davon ab die Betriebskosten . . . . . 237,256 "

bleibt . . . . . 184,416 Thlr.

Davon wurden verausgabt:

Zinsen der Prioritätsactien . . . . . 27,790 Thlr.

Amortisation der Prioritäts-

actien . . . . . 10,500 "

Antheil der Leipzig = Dres-

dener Eisenbahn . . . . . 20,815 "

59,106 "

bleibt reiner Gewinn pro 1841 . . . . . 125,310 Thlr.

Der Geschäftsbericht vom Jahre 1843 ist uns noch nicht zugekommen, wir können daher die Frequenz vom Jahre 1842 nur im Allgemeinen annehmen. Diese ist jedoch im Zunehmen und besteht in 544,621 Personen und einer Total-Einnahme von 531,585 Thlern.

### 10. Die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn.

(Leipzig = Altenburg.)

Die Sächsisch-Bayerische Bahn zieht von Leipzig über Altenburg, Krimmichschau und Plauen zur Bayerischen Grenze bei Hof, und ist bis dahin 19 Meilen lang und erhält von Weidau aus eine Meile lange Zwiabahn nach Zwittau. Sie wird eisriz bearbeitet, soll etwa 6,000,000 Thlr. kosten und demnächst über Lichtenfels, Bamberg nach Nürnberg verlängert werden. Die Bahnstrecke von Leipzig bis Altenburg, welche  $5\frac{1}{2}$  Meilen lang ist, wurde am 19. September 1842 eröffnet. Die Frequenz bestand bis Neujahr 1843, in 103 Betriebs-tagen, in 43,622 Personen und einer Einnahme von 26,333 Thlern. Der Fahrpreis für eine Person ist in I Classe 42 Ngr., II Classe 26 Ngr. und III Classe 16 Ngr. — Wir haben die erbetenen Mittheilungen in Betreff dieser Bahn zur Zeit noch nicht erhalten; hoffen jedoch in den Stand gesetzt zu werden, einen vollständigen Bericht über die Sächsisch-Bayerische Bahn im nächsten Jahrgang liefern zu können.

### 11. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Durch eine Actiengesellschaft wurde diese Bahn erbaut, und ist am 15. Juli 1843 vollständig und auf die ganze Länge von  $7\frac{3}{4}$  Meil. feierlich eröffnet worden. In Magdeburg beginnt die Bahn und endet in Halberstadt; in Gr. Döbberleben schließt sie sich an die Bahn von Gr. Döbberleben nach Wolfenbüttel und Braunschweig an. In Magdeburg verzweigt sich die Bahn mit der Magdeburg-Leipziger Bahn, mit welcher sie einen gemeinschaftlichen Anfangspunkt hat. Die Bahn zieht nur durch Preuß. Gebiet und berührt die unweit derselben gelegenen Städte Gr. Wanzleben ( $\frac{3}{8}$  Meil. entfernt), Döbberleben ( $\frac{1}{2}$  Meil.), Gr. Döbberleben und Halberstadt. Stationen sind in Langenweddingen, bei Klumberg unweit Gr. Wanzleben, (wo Güterzüge halten) bei Döbber-

c\*

leben, Gr. Dscherleben und Nienhagen. Auf allen vorstehenden Stationen, mit Ausnahme von Blumberg und Nienhagen, werden Wagenzüge formirt. Die Bahn erhielt vorerst nur ein Geleis, das Planum ist für 2 Geleise von Magdeburg bis Gr. Dscherleben angelegt. Nirgends wird die Bahn unterbrochen. Auf allen Stationen befinden sich Ausweichungen. In Gr. Dscherleben gehen die gemeinschaftlichen Güterwagen auf die Braunschweiger Bahn über, wodurch das Ueberladen vermieden wird. Die Bahn ist nach einem eigenthümlichen System auf Querschwellen erbaut, nach welchen die Schienenstöbe durch Langschwellen gesichert werden, mit Anwendung von Bignoles-Schienen. Die Spurweite ist die gefegl. Preuß. von  $4' 6\frac{3}{8}''$  Rheinl. Das Gewicht der Schienen per lauf. Fuß 18 Z. — Die Baukosten für die Bahn und den Stationen sammt den Betriebsmitteln sind zu 1,700,000 Thlr. veranschlagt; letztere bestehen in 6 Locomotiven nebst Tender, 31 Personenwagen, 20 Güterwagen, 3 Schneepflüge, 34 gemeinschaftliche Güterwagen mit der Gr. Dscherleben-Braunschweiger Bahn; Decimawagen zc. kosten 200,000 Thlr. — Es sind bis jetzt 15,750 Actien à 100 Thlr. ausgegeben, also weniger als veranschlagt, welche jedoch sicher gespart werden. Die Actien stehen gegenwärtig (Juli)  $20\frac{1}{2}$  Proz. über Pari. — Die Forderung auf der Bahn geschieht nur durch Dampfkraft; in einer Stunde werden 5 Meil. zurückgelegt. Vorkäufig werden in diesem Jahre täglich 2 Fahrten von jedem Ende aus gemacht werden. Contractlich hat die Magdeburg-Keipziger Eisenbahn-Gesellschaft auf 5 Jahre den Betrieb auf der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn mit übernommen.

Carif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit incl. Aufenthalt.

Von Magdeburg nach	Entfernung. Meil.	Dauer der Fahrt.		Preife der Plätze.		
		St.	M.	I. Cl. Sgr.	II. Cl. Sgr.	III. Cl. Sgr.
Langenweddingen	2	—	30	12	8	5
Blumberg (Gr. Wanzleben)	$2\frac{3}{4}$	—	45	$16\frac{1}{2}$	11	7
Hadmersleben	4	1	—	24	16	10
Gr. Dscherleben	5	1	15	30	20	$12\frac{1}{2}$
Nienhagen	$6\frac{1}{2}$	1	30	39	26	$16\frac{1}{2}$
Halberstadt	$7\frac{3}{4}$	2	—	45	30	20

Wagen I Classe zahlen per Meile 1 Thlr. — II Cl. 20 Sgr. — Eine Person im eigenen Wagen zahlt II Cl. — Für 1 Pferd per Meile 20 Sgr, für 2 = 1 Thlr., für 3 = 1 Thlr. 10 Sgr. — Der Reisende hat 40 Z Gepäc frei. Für Uebergewicht wird bezahlt: 41 — 100 Z = 6 Pf. per Meile, 101 — 150 Z = 1 Sgr, 151 — 200 Z =  $1\frac{1}{2}$  Sgr. — Briefe, und dem Postzwang unterworfenen Paçete so wie Reisende mit Postfreischein werden unentgeltlich befördert. Dazu hat die Post eigene Wagen. — Güter zahlen 6 Pf.

Silgut 10 Pf., Producte 5 Pf. per Str. u. Meile u. 6 Pf. Aufstaberlohn.  
 — Rindvieh 9 Sgr., Schweine 2 $\frac{1}{2}$  Sgr., Schafe 1 $\frac{1}{4}$  Sgr. und  
 Räder 1 $\frac{1}{4}$  Sgr. per Meile. (1 Zhr. = 30 Sgr. à 12 Pf.)

### 12. Braunschweig-Harzburger Eisenbahn.

Diese Bahn geht über Wolfenbüttel und Bienenburg 5 $\frac{3}{4}$  Meilen lang, mit Kübelbahn von Bienenburg nach Goslar 1 $\frac{1}{4}$  Meilen; sie ist bis Wolfenbüttel am 28. November 1838, und bis Harzburg am 31. October 1841 eröffnet. Die Frequenz vom Jahr 1842 bestand in 289,454 Personen und 74,466 Zhr. Einnahme. — Wir werden im nächsten Jahrgang eine vollständige Abhandlung über diese Bahn nachbringen, weil wir bis jetzt die nöthigen Daten nicht erhielten.

### 12a. Braunschweig-Magdeburger Eisenbahn.

So eben erhalten wir die hier folgende Nachricht, welche wir, obgleich die Eisenbahn-Abhandlungen schon abgeschlossen waren, hier noch einreihen.

Braunschweig, 13. Juli. Die herzogliche Eisenbahn-Commission hat den Fahrplan und die Fahrpreise der am 16. d. M. für den allgemeinen Verkehr in Betrieb kommenden Braunschweig-Magdeburger Eisenbahn veröffentlicht. Man zählt zwischen Braunschweig und Magdeburg: in der I Wagenklasse 2 Zhr. 20 Sgr., II Klasse 1 Zhr. 20 Sgr. und III Klasse 1 Zhr. 4 Sgr. Mitihin kommt die in einem Tag ganz bis Berlin, auch Dresden, zurückzulegende Dampfwagenreise, z. B. in der II Wagenklasse von Braunschweig bis Leipzig auf nicht ganz 4 Zhr., bis Dresden auf 6 Zhr. 6 Sgr., bis Berlin auf 5 Zhr. zu stehen. Die Postbehörden haben die Personenposten nach und von Hamburg, Hannover, Holzminden &c. in genauem Zusammenhang mit den hiesigen Hauptzügen auf der Eisenbahn, gebracht. Man kann daher nun z. B. von Hamburg nach Dresden und nach Berlin in 36 Stunden von einem Morgen bis zum frühen Abend des andern Tages; von Hannover nach Berlin und Dresden in 22 Stunden, von einem Abend zum andern, gelangen. — Wir werden im nächsten Jahrgang einen vollständigen Bericht über diese Eisenbahn bringen.

### 13. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

Am 1. Juni 1840 wurde einer Actiengesellschaft zum Bau dieser Eisenbahn eine Concession ertheilt, und seit dem 17. Mai 1842 ist dieselbe vollendet und in Betrieb. Sie beginnt in Hamburg auf der Bastion Bartholdus, durchzieht nur Hamburgisches und berberständisches (Hamburg und Lübeck) Gebiet und endet bei Bergedorf. Die Bahn, welche 10 $\frac{1}{4}$  englische Meilen lang ist, und nirgends unterbrochen wird, steht bis jetzt noch mit keiner andern in Verbindung; indeß ist der Anschluß der Berliner Bahn bei Bergedorf zu erwarten. Der Bahndamm und die Brücken sind für zwei Geleise gebaut, jedoch erst ein Geleis gelegt worden. Die Schienen ruhen in gußeisernen Stützen, welche auf Querschwellen befestigt sind. Die Spurweite beträgt 4 Fuß 8 $\frac{3}{4}$  Zoll englisch, und das Gewicht der Schienen

per laufenden Yard (3 Fuß englisch) 62 englische Pfund. — Das Betriebsmaterial besteht in 4 Locomotiven nebst Tender, 3 Personenzüge 1 Klasse, 12 II Klasse, 1 offener 1 Klasse, 2 offene II Klasse, 1 für I und II Klasse combinirt (alle mit 6 Räder) und 10 Pack- und Güterwägen. — Die Hauptförderung besteht in Personenzug, sodann wenig Vieh- und Güterverkehr; die Förderung selbst geschieht durch Dampfkraft. Die ganze Strecke wird in 25 Minuten zurückgelegt, und es werden je nach der Jahreszeit an Wochentagen 3—5 und an Sonntagen 5—7 Fahrten von jedem Endpunkt aus gemacht. Die Preise der Plätze sind folgende:

Von Hamburg bis Bergedorf,	Coupe	1 Klasse,	II Klasse
Sonntags	20 Schill.	16 Schill.	10 Schill.
Wochentags	16 "	12 "	8 "

Der Reisende hat 40 Pfund Gepäck frei; für Ubergewicht wird 100 Pfund zu 2—4 Schillingen, 1000 Pfund zu 1 Gr. Mk. Der Transport von Rädern und Schweinen kostet 6 Schillingen per Stück. Der Status bis Ende September 1842 ist wie folgt:

Für den Bau der Bahn nebst Zubehör . . . . .	1,188,851	Rc. Mk.
Die Eigenthumsvermehrung . . . . .	549,389	"
Wirtschaftsgebäude in Bergedorf . . . . .	71,976	"
Bank- und Cassen-Saldo . . . . .	37,477	"
Summa . . . . .	1,847,693	Rc. Mk.

Einnahmen sind:

5000 Actien à 300 Rc. Mk. Nennwerth . . . . .	1,499,280	"
Discount-Ueberschuß . . . . .	13,364	"
Anleihe zu 5 % . . . . .	250,000	"
Beschwerung der Wirtschaftsgebäude in Bergedorf . . . . .	60,000	"
Betriebskasse . . . . .	25,049	"
Summa . . . . .	1,847,693	Rc. Mk.

Die Anleihe wird aus dem Ertrag verkäuflicher Grundstücke vollkommen getilgt werden. —

Die Finanzverhältnisse der Gesellschaft waren am letzten September 1842 wie folgt:

Einnahmen an Personenzeldern . . . . .	59,696	Rc. Mk.
Pacht für Grasland . . . . .	36	"
Summa . . . . .	59,732	"
Ausgaben . . . . .	30,377	"
bleibt Ueberschuß . . . . .	29,354	Rc. Mk.
Activa: Kassen-Saldo . . . . .	2,949	"
Bauconto . . . . .	25,049	"
Inventar . . . . .	1,849	"
Passiva: verschiedene Creditoren . . . . .	492	"
Summa . . . . .	29,354	Rc. Mk.

Die Schlussrechnung über den Bau der Bahn hat noch nicht erfolgen können; indeß hat sich herausgestellt, daß die Baukosten

26,149 P.c.M. weniger als die Voranschläge betragen. Die Bahn wird also im Endresultat nicht mehr als die veranschlagte Summe von 1½ Million P.c.M. kosten. — Die Frequenz im Jahre 1842 (in 288 Tagen) bestand in 153,648 Personen, und die Einnahme betrug 89,751 C.M. 15 Schilling.

### 14. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Diese Bahn zieht über Wittenberg und Dessau nach Cöthen und vereinigt sich daselbst mit der Magdeburg-Leipziger Bahn. Sie ist circa 20 Meilen lang und hat einen Kostenaufwand von 4,200,000 Thlr. verursacht. Die erste Strecke ist am 1. September 1840, und die ganze Bahn am 10. September 1841 eröffnet worden. — Die Bahn hat folgende Stationen: Berlin, Großbeeren, Ludwigsfelde, Trebbin, Buckenwalde, Jüterbogk, Zahna, Wittenberg, Coswig, Köstau, Dessau und Cöthen. Die Fahrzeit ist zwischen Berlin und Wittenberg 3 Stunden, zwischen Wittenberg und Dessau 1½ Stunden und von Dessau bis Cöthen ¾ Stunden; also im Ganzen 5¼ Stunden. Es werden täglich 4 Fahrten auf der ganzen Bahn und außerdem noch Localfahrten gemacht.

#### Tarif für den Personen-Transport.

Tare in Sgr. für 1 Person	I Cl. II Cl. III Cl.		
	I Cl.	II Cl.	III Cl.
Von Berlin nach Cöthen	109	73	47½
„ „ „ Magdeburg	140	95	60
„ „ „ Halle	149	99	61½
„ „ „ Leipzig	165	110	70

#### Tarif für Gepäck - Ueberfracht.

Tare in Silbergroschen (so Pfund hat jeder Reisende frei.)	41 bis 100 Pf. 101 bis 150 Pf. 151 bis 200 Pf.		
	41 bis 100 Pf.	101 bis 150 Pf.	151 bis 200 Pf.
Von Magdeburg bis Berlin	13½	26½	40
„ „ „ Wittenberg	7½	15	22½
„ „ „ Dessau	5	10	15
„ Leipzig „ Berlin	14½	29	43½
„ „ „ Wittenberg	8½	17	25½
„ „ „ Dessau	6	12	18
„ Halle „ Berlin	12½	25	37½
„ „ „ Wittenberg	6½	13	19½
„ „ „ Dessau	4	8	12

## Tarif für den Transport von Equipagen.

Care in preussischen Thalern.	Für 1 Equipage	
	1 Cl.	II Cl.
Von Magdeburg nach Berlin	25	18
" " " Wittenberg	15	11 <sup>11</sup> / <sub>12</sub>
" " " Dessau	10	7 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
" Leipzig " Berlin	27	19
" " " Wittenberg	17	13 <sup>5</sup> / <sub>12</sub>
" " " Dessau	12	9 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
" Halle " Berlin	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	16 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>
" " " Wittenberg	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>
" " " Dessau	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>

Zur I Classe werden schwere Equipagen, zur II Classe alle andere leichte vierrädrige und zweirädrige Wagen gerechnet.

## Tarif für den Transport von Pferden.

Care in preussischen Thalern.	1 Pferd	2 Pferd	3 Pferd
Von Berlin nach Magdeburg	18	25	32
" " " Halle	16 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	28 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>
" " " Leipzig	19	27	35

## Tarif für Güterfracht per Centner in Silbergroschen.

Von	nach Berlin		nach Wittenberg		nach Dessau	
	Güter-Fracht	Eilgut-Fracht	Güter-Fracht	Eilgut-Fracht	Güter-Fracht	Eilgut-Fracht
Magdeburg	13	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	10	—	7 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	—
Leipzig	14	26	11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—
Halle	13	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—

Für Produkte ist 1 Thlr. pro Meile und Wagen excl. Auf- und Abladen zu bezahlen.

Die Frequenz vom Jahre 1842 bestand in 318,659 Personen und 530,522 Thlr. Total-Einnahme. -- Nachdem alle Betriebskosten so wie die Zinsen der Prioritäts-Actien pro 1842 bezahlt wurden, verblieb ein Netto-Ueberschuss von 5<sup>2</sup>/<sub>3</sub> % den Stammactien; davon sind 1<sup>1</sup>/<sub>6</sub> % zum Reservefond gelegt und 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> % Dividende für 1842, also 9 Thlr. für 1 Actie von 200 Thlr. gezahlt worden.

Wir haben in Betreff der vorstehenden Bahn nur sehr dürftige Materialien erhalten, werden uns jedoch bemühen, im nächsten Jahrgange das Fehlende nachzubringen.

### 15. Berlin-Potsdamer Eisenbahn.

In Folge des Gesetzes vom 3. Novbr. 1838, welches für alle preussischen Eisenbahnen erlassen wurde, bildete sich eine Gesellschaft, welche diese Eisenbahn auf Aktien erbaute. Sie verbindet Berlin und Potsdam, beginnt zu Berlin dicht am Potsdamer Thor, zieht an Steglitz und Zehlendorf vorüber, sodann längs dem linken Havelufer durch Novawes, und endet bei Potsdam, dem königl. Schloß gegenüber, an der langen Brücke. Die Bahn ist  $3\frac{1}{2}$  preuss. Meilen lang, wird nirgends unterbrochen, steht indeß gegenwärtig noch mit keiner andern in Verbindung; es wird aber eine Verlängerung nach Magdeburg resp. Hamburg gewünscht. Die Bahn hat nur ein Geleis; auf den beiden Endstationen und zu Steglitz und Zehlendorf befinden sich Ausweichungen. Sie ist nach dem System der belgischen Bahnen, mit freitragenden Schienen, erbaut; nur sind zur Befestigung der Stühle Schraubenbolzen mit Muttern angewendet. Die Spurweite beträgt  $4' 6\frac{7}{8}''$ , und der Spielraum für die Räder  $\frac{5}{8}$ — $\frac{7}{8}$  Zoll. Das Gewicht der Schienen ist für den lauf. Fuß 13 Pfund. — Das ganze Baukapital für die Bahn und die Bahnhöfe sammt den Betriebsmitteln beläuft sich auf 1,400,000 preuss. Thlr. Es sind hierzu 5000 Stück Actien à 200 Thlr. ausgegeben; außerdem courstren 2000 Stück Prioritätsactien à 200 Thlr. als Schuld, welche mit 4% verzinst und amortisirt wird. Dividenden wurden gezahlt: 1839  $6\frac{1}{2}\%$  — 1840  $7\frac{1}{2}\%$  — 1841 7% — 1842 7%; außerdem ist jährlich zur Bildung eines Reservefonds zurückgelegt, welcher sich gegenwärtig auf 33,426 Thlr. stellt. — Der Coursverth der Actien ist à 280 $\frac{1}{2}$  Thlr. — Die Hauptfördererung auf der Bahn besteht im Personentransport. Die Förderung geschieht nur durch Dampfkraft; die Feuerung durch Coaks. — Die Fahrzeit ist durchschnittlich 40 Minuten für die ganze Bahn; bei Tage werden 5 und bei Abend und Nebel 4 preuss. Meilen in 1 Stunde zurückgelegt. Fahrten werden täglich von jedem Ort, im Winter 4 bis 5 und im Sommer 6 bis 9 gemacht. — Wagenzüge werden nur in Berlin und Potsdam formirt. Die Betriebsmittel bestehen in Folgendem: 13 Locomotiven, 2 Staatswagen, 14 Personenwagen 1 Classe, 16 ditto II Classe, 42 ditto III Classe bedeckt, 8 ditto offene, 20 Güterwagen und 2 Gepäckwagen, deren Anschaffungs = Kosten 362,312 Thlr. betragen.

#### Tarif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

In Steglitz wird nicht immer angehalten; von Potsdam bis Steglitz wird der volle Personentarif bezahlt; die übrigen Preise sind von Potsdam wie von Berlin. Der Reisende hat 30 Pfund Gepäck frei; für 10 Pfund Uebergewicht wird 1 Sar. bezahlt. — Für einen Reisewagen werden 3 bis 4 Thlr., für eine Person im eigenen Wagen  $12\frac{1}{2}$  Sgr. und für ein Pferd 1 Thlr. 10 Sgr. für die ganze Tour bezahlt.

Von Berlin bis	Entfernung in preuß. Meilen	Dauer der Fahrt Min.	Preise der Plätze			
			I Cl.	II Cl.	III Cl.	IV Cl.
			Sar.	Sar.	Sgr.	Sgr.
Etzlig	1	12	—	5	3	2
Zehlendorf	1,75	20	15	—	7 $\frac{1}{2}$	—
Potsdam	3,50	40	15	12 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$	—

Die Beförderung der Briefe und der Pakete unter 40 Pfund unterliegen dem Postzwang. Der Gütertransport vom Bahnhof bis zum Adressanten kostet per Cener von Berlin bis Potsdam 6 Sgr. und Potsdam bis Berlin 7 Sgr. Für einen Hund werden 2 $\frac{1}{2}$  Sgr. bezahlt — Die Frequenz war im Jahr 1842 wie folgt:

Personentransport 500 906 zu 145,502 Thlr 8 Sar. Gütertransport 100.572 Str., 207 Wagen 169 Pfd-rd und 1869 Stück Vieh zc. zu 12,865 Thlr. 23 Sgr. Sonstige Einnahmen brachten 5,126 Thl. 19 Sgr. Bestand vom vorigen Jahre war 120 Thlr. 15 Sgr. 6 Pf., mithin betrug die Gesamt-Einnahme . . . 163,615 Thlr. 6 Sgr. die Summe der Betri.-bz- und Verwaltungs-

kosten machte . . . . .	67,508	"	29	"
folglich war der Reinertrag . . . . .	96,106	Thlr.	7	Sgr.
Hiervon wurden vertheilt:				
7% Dividende den Stamm-				
actien . . . . .	70 000	Thl. -	Sgr.	
4% Zinsen den Prioritäts-				
actien . . . . .	17,047	"	-	"
Amortisation d. Prioritäts-				
actien . . . . .	6,000	"	-	"
Antheil des Specialdirectors	400	"	-	"
Reisefond . . . . .	2,600	"	-	"
Kassenrest für kleine Rech-				
nungen . . . . .	59	"	7	"
Summa wie oben . . . . .	96,106	Thl.	7	Sgr.

## 16. Berlin-Frankfurter Eisenbahn.

Diese Bahn, welche die Spree und Oder verbindet, beginnt innerhalb Berlin im Stralauer Stadtviertel auf der rechten Seite der Spree, in der Nähe des Stralauer Platzes, und ist durch einen Schienenweg mit einem Bahnhof an der Spree in Verbindung gebracht. Nachdem die Bahn die Stadtmauer durchschneidet, zieht dieselbe an Kammelsburg, ziemlich nahe an Göpnick und Friedrichshagen vorüber und überschreitet bei der Col. Erkner die Wasserstraße vom Döberitz- und Flakensee. Hierauf umgibt die Bahn den Böcknitzbach, naht sich bei Hangelberg der Spree, und durchschneidet bei Fürstentwalde die Els-Borstadt; zieht sodann nahe an Beckenbrück, Kersdorf,

Briesen, Jakobsdorf und Pilgram vorüber und erreicht bei Rosengarten die Höhe und Wasserscheide zwischen der Spree und Oder. Die Bahn endet sodann bei Frankfurt an der Sabener Vorstadt auf dem linken Ufer der Oder in ihrem Bahnhof, welcher durch eine Chaussee mit der Stadt verbunden wird. — Der Bau der Bahn hat am 1. Juni 1841 seinen Anfang genommen und ist am 23. Oktober 1842 vollendet worden. — Die ganze Länge der Bahn beträgt 21,571 Rutden oder  $10\frac{3}{4}$  Preussische Meilen, und wird dieselbe nirgends unterbrochen. Das Planum ist für zwei Geleise berechnet, jedoch bis jetzt erst eines gelegt worden; das Geleis besteht auf  $8\frac{1}{2}$  Meilen Länge aus Quer- und Langschwellen mit 45 Pfund schweren Schienen pr. Yard, und  $2\frac{1}{2}$  Meilen auf Querschwellen mit 50 Pfund schweren Schienen pr. Yard. Auf allen Stationen befinden sich Ausweichungen. Die Befestigung der Schienen auf den Unterlagsbälzern geschieht mittelst Schraubenbolzen die innerhalb der Schienen sich befinden. Der Oberbau der Bahn ist eigenthümlich und hat sich bisher sehr gut bewährt. — Die Spurweite beträgt 4 Fuß  $6\frac{7}{8}$  Zoll Preuß. M. — Die Bahn steht bis jetzt noch allein; die Fortsetzung nach Breslau ist jedoch in nahe Aussicht gestellt.

Die Baukosten der Bahn betragen:

1)	Grunderwerb . . . . .	316,133	Rthlr.
2)	Erdarbeiten . . . . .	332,425	"
3)	Brücken, Durchlässe und Viadukte . . . . .	111,854	"
4)	Fundamentirung . . . . .	49,786	"
5)	Oberbau (Schienengeleis) . . . . .	697,397	"
6)	Ausweichungs-Vorrichtungen . . . . .	3,174	"
7)	Uebergänge und Barrieren . . . . .	23,659	"
8)	Signale, Telegraphen und Wärterhütten . . . . .	13,206	"
9)	Abtheilungszeichen . . . . .	1,161	"
10)	Einfriedigung der Bahn . . . . .	3,075	"
11)	Stationsplätze:		
	a) Berlin . . . . .	238,833	Rthlr.
	b) Frankfurt . . . . .	76,458	"
	c) Fürstenwalde . . . . .	17,849	"
	d) Cöpnick . . . . .	12,191	"
	e) Eckner . . . . .	13,752	"
	f) Briesen . . . . .	8,537	"
	g) Hangelberg . . . . .	3,893	"
	h) Rosengarten . . . . .	3,664	"
	Summa: Stationen	375,177	Rthlr.
12)	Bahnwärterhäuser . . . . .	12,075	"
13)	Transportmittel:		
	a) 14 Dampfwagen nebst Tender . . . . .	187,079	"
	b) 9 Personenwagen I. Cl., 15 II. Cl. 40 Güterwagen, 6 Viehwagen, 4 Pferdewagen, 17 Equipagewagen, u. 4 Bagagewagen . . . . .	217,263	"
14)	Drehbänke und Schiebepattformen . . . . .	11,450	"
	Latus	2,354,914	Rthlr.

	Uebertrag	2,354,914 Rthlr.
15) u. 16) Inventarium und Ausstattung . . .		29,227 "
17) Technische Bauleitung . . .		100,954 "
18) Zinsen der Aktien bis 1. Januar 1843 . . .		127,601 "
19) Administrationskosten . . .		33,026 "
20) Insgemein . . .		9,811 "
	Hauptsumme	2,653,533 Rthlr.

Die Einnahmen betragen:

a) 22,000 Stammaktien à 100 Rthlr.	2,220,000
b) 6,000 Prioritätsaktien à zu 4%	600,000
	<hr/> 2,800,000 Rthlr.

Mithin Ueberschuß 144,467 Rthlr.

Die Bahn, welche durch eine Aktiengesellschaft erbaut wurde, ist seit Oktober 1842 in Betrieb. Die Föderung geschieht nur durch Dampfkraft. Es sind 14 Lokomotiven vorhanden, welche sämmtlich aus der Fabrik von W. Norris in Philadelphia und zur Holzbeizung einarrichtet sind. Die Personenzüge werden in 12 Min. eine preuß. Meile und die Güterzüge in 15 Min. eine Meile geföordert. Täglich werden drei Fahrten von Berlin nach Frankfurt und drei zurück gemacht. — Die Hauptföderung besteht in Personen und Gütertransport, Produkte und wenig Holz. — Wagenzüge werden nur auf den Endstationen formirt und auf den Zwischenstationen nach Bedarf Wagen zugegeben. Die Dauer der Fahrt, incl. Aufenthalt ist für die ganze Strecke 2 Stunden 43 Minuten und zwar:

Von Berlin bis Cöpnick	1 $\frac{1}{2}$ Meil.	18 Min.	5 Aufenth.
" Cöpnick bis Erkner	1 $\frac{3}{4}$ "	22 "	5 "
" Erkner bis Fürstenwalde	3 "	38 "	10 "
" Fürstenwalde bis Briesen	2 "	24 "	5 "
" Briesen bis Frankfurt	2 $\frac{1}{2}$ "	36 "	— "

### Carif für den Personen-Transport.

Extrafahrten im Sommer von Berlin nach Cöpnick hin und zurück, I. Cl. 12 $\frac{1}{2}$  Sgr., II. Cl. 7 $\frac{1}{2}$  Sgr. Von Berlin nach Erkner hin und zurück, I. Cl. 25 Sgr., II. Cl. 15 Sgr. Die I. Cl. geht nur mit den Personenzügen, die Stehwagen nur mit den Güterzügen, die II. Cl. aber mit beiden Zügen.

Kinder unter zwei Jahren sind frei auf dem Platz der Angehörigen. Kinder bis zehn Jahren können zwei auf ein Billet reifen. Jeder Reisende hat 50 Pfund Gepäck frei. Ueberfracht wird auf alle Distanzen gleich bezahlt: 51 bis 100 Pfund 7 $\frac{1}{2}$  Sgr., 101 bis 150 Pfund 15 Sgr., 151 bis 200 Pfund 22 $\frac{1}{2}$  Sgr. u. f. f.

Fahrtage in Eilbergroschen à Person	nach Berlin.		nach Cöpnitz.		nach Erther.		nach Fürstenaube.		nach Briesen.		nach Frankfurt.					
	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	III.			
Von Berlin	—	—	7 $\frac{1}{2}$	5	2 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{2}$	6	40	25	15	52 $\frac{1}{2}$	32 $\frac{1}{2}$	20	70	45	25
" Cöpnitz	7 $\frac{1}{2}$	5	—	—	—	10	7 $\frac{1}{2}$	32 $\frac{1}{2}$	20	12 $\frac{1}{2}$	45	27 $\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{2}$	62 $\frac{1}{2}$	40	22 $\frac{1}{2}$
" Erther	17 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	6	10	3 $\frac{1}{2}$	—	—	22 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	9	35	20	14	52 $\frac{1}{2}$	32 $\frac{1}{2}$	19
" Fürstenaube	40	25	15	32 $\frac{1}{2}$	20	12 $\frac{1}{2}$	22 $\frac{1}{2}$	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Briesen	52 $\frac{1}{2}$	32 $\frac{1}{2}$	20	45	27 $\frac{1}{2}$	35	20	12 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$	5	—	—	—	17 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	5
" Frankfurt	70	45	25	62 $\frac{1}{2}$	40	52 $\frac{1}{2}$	32 $\frac{1}{2}$	30	20	10	17 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	5	—	—	—

Equipagen zahlen von jedem Punkte der Bahn zum andern 6 Rthlr. I. Cl. 5 Rthlr. II. Cl. Reisende im eigenen Wagen zahlen Billets II. Cl. Für ein Pferd wird 5 Rthlr. und für einen Pferdewagen zu 4 Stk. 16 Rthlr. bezahlt, gleichviel nach welcher Station. — Güterfracht kostet der Centner 15 Sgr., gleichviel wohin. — Die Güterzüge halten außer obigen Stationen noch bei Rummelsburg, Friedrichshagen, Hangelberg, Berkenbrück, Pilgram, Rosengarten und Ruhnen. Die ganze Fahrt dauert 3 St. 47 Min. Die Fahrpreise bis zu diesen Anhaltepunkten sind dieselben wie die der nächstfolgenden Station. — Frachtgüter werden nach vier Klassen für die ganze Bahn berechnet. Erstklasse: leichte und voluminöse Güter für die ganze Bahn. 15 Sgr., I. Cl. gewöhnliche Kaufmannsgüter à Str. 7½ Sgr., II. Cl. Colonialwaaren. Rohe Waaren, Baumwolle, grobe Eisenwaaren, Butter, Del zc. à Str. 5 Sgr., III. Cl. Getreide, Mehl, Holz, Produkte aller Art à Str. 4 Sgr. Für abholen und bringen à Str. 2 Sgr. — Pakete unter 40 Pfd. unterliegen dem Postzwang, eben so die Briefe, welche in eigenen Postwägen befördert werden. — Der Viehtransport findet zu folgenden Preisen statt, gleichviel nach welcher Station: 1 Mastochs 2 Rthlr. 7½ Sgr., 1 Rindvieh von 5 Str. 1 Rthlr. 22½ Sgr., 1 Kalb 15 Sgr., 1 Schwein 20 Sgr., 1 Ferkel 10 Sgr., 1 Schaaf 5 Sgr., 1 Hund 15 Sgr. 1 Treibers Hund 5 Sgr., Geflügel pr. Str. 15 Sgr. Viehreiber haben Stehwagenbillets zu lösen. — Die Frequenz und Einnahme vom 23. Oktober 1842 bis 31. März 1843 bestand in:

81,984 Personen zu	78,131 Rthlr.
143 Equipagen	858 "
Passagierverack-Ueberfracht	2,530 "
5,632 Str. Güterfracht	3,125 "
203,333 " Güterfracht	33,974 "
Viehtransport	1,774 "
Miethen und Nebeneinnahmen	2,456 "
und 43,720 Rthlr. Total-Einnahme.	Zusammen 122,848 Rthlr.
Die Betriebs- und Verwaltungskosten sind	54,773 "
Hiernach verbleibt Ueberschuß für Zinsen und Amortisationsfond	68,065 Rthlr.

### 17. Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Nach dem Voranschlag dürfte diese Bahn von 18 preuß. Meil. Länge etwa 3 028,000 Thlr. kosten. — Die resp. Direction der Berlin-Stettiner Bahn hat unsere Bitte, uns Mittheilungen in Betreff ihrer Eisenbahn zu machen, nicht beachtet; wir werden uns demnach, diese Lücke im nächsten Jahrgang dieses Buches auszufüllen. Indesß benachrichtigen wir, daß die Bahn am 30. Juli 1842 von Berlin bis Neufeldt-Gerswalde und später bis Angermünde eröffnet ist. Im Monat August d. J. wird dieselbe bis zu einer kurzen Strecke dieses Stettin, welche einige Schwierigkeiten darbietet, fahrbar seyn. Die Frequenz vom Jahr 1842 in 154 Tagen betrug 70,880 Personen, und 43,720 Thlr. Total-Einnahme.

## 18. Die Ober-Schlesische Eisenbahn.

(Breslau — Oppeln.)

Die Ober-Schlesische Eisenbahn beginnt bei Breslau und führt über Dörlau, Briesa, Oppeln u. s. w. nach Neu-Berun an der Weichsel, wofelbst eine Verbindung mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn beabsichtigt wird. Sie wird eine Gesammtlänge von etwa 28 Meilen erhalten; ihr Bau hat bereits bedeutende Fortschritte gemacht. Die Strecke von Breslau bis Oppeln, welche  $10\frac{1}{4}$  Meilen lang ist, und zu 1,467 000 Thlr. veranschlagt war, ist bereits seit 22. Mai 1842 bis Briesa in Betrieb. Die Frequenz bis Ende 1842 bestand in 139 128 Personen und 57,340 Thlr. Einnahme. — Es ist uns nicht geglückt, einen vollständigen Bericht über den Stand dieser Eisenbahn zur Zeit zu erhalten; hoffen jedoch, im nächsten Jahrgang das Fehlende nachbringen zu können.

## 19. Prag-Pilsener Eisenbahn.

Durch eine Gesellschaft Actionäre wurde der Bau dieser Eisenbahn zwischen Prag und Pilsen unternommen. Die österreichische Regierung theilte dieser Gesellschaft ein 50jähriges Privilegium, während welcher Zeit keine zweite Bahn in dieser Richtung geführt werden darf. Nach Ablauf von 50 Jahren (1850) hat der Staat das Recht, die Bahn gegen angemessene Vergütung einzuziehen. — Nach dem ursprünglichen Plan sollte die Bahn von Prag bis Pilsen gebaut werden, sie hat aber bisher nur die Hälfte des Weges erreicht, und zwar ten April von Prag bis Lohna auf eine Distanz von  $7\frac{1}{2}$  Meilen oder 30,000 Ruthen Klafter, welche nirgends unterbrochen ist. Nachdem die Actiongesellschaft sich aufgelöst hat, ist die Bahn durch Kauf in den Besitz Sr. Durchlaucht des Herrn Karl Eugen Fürsten zu Fürstenberg gekommen, und wird in eigener Regie betrieben. Der Contract derselben wird zu wesentlichen Verbesserungen des Oberbaus verwendet. Die Bahn, welche bei Prag beginnt, zieht durch den Rakonitz Kreis in Böhmen, berührt nur Dorfschäfer, ist seit dem Jahr 1830 in Betrieb und führt bis jetzt noch mit keiner andern Bahn in Verbindung. Die Stationen, wo die Wagenzüge halten, heißen: 1. Station Prag, 2. Waghba, 3. Station Lohna auf der Fürstlich Fürstenbergischen Herrschaft Pürglitz. — Die Bahn hat nur ein Geleis, jedoch Doppelbahn Parzellen (Aueweichungen) auf den 2 Spannungsplätzen und den 3 Hauptstationen. Die Spurweite beträgt 42 österreichische Zoll. Das Gewicht der Schienen per lauf. Fuß 6—8 österreichische Pfund. Der Oberbau besteht auf  $\frac{2}{3}$  der Bahn aus sich aneinander liegenden Sandstrinquadern von 2—5 Fuß Länge 15" Breite und 12" Höhe, und  $\frac{1}{3}$  der Bahn aus Kiefern und tannenen Unterlagelwellen, welche mit gußeisernen Keilen belegt sind. Die Baukosten für die Bahn incl. der Stationen belaufen sich auf 337,000 fl. C. M. Das Betriebsmaterial besteht in 200 Stück Transportwagen und 48 Pferden, und kostete 30,000 fl. C. M. — Die Förderung auf der Bahn geschieht nur durch Pferdekraft und es werden in einer Stunde mit beladenen

Frachtwagen 3,000 Ruthen Klaster zurückgelegt. Täglich wird ein Fahrt mit Ladung von Lähna nach Prag und eine leere zurück gemacht. — Die Hauptförderung besteht in Holz, Steinkohlen, Holzkohlen, Steinmeharbeiten und in etwas Getreide. Personentransport ist nicht vorhanden. Für den Transport von Gütern wird auf die ganze Distanz pro öster. Centner und Meile  $\frac{7}{8}$  Kr. und auf kürzere Distanzen 1 Kr. C.M. bezahlt. Im Jahre 1842 wurden 380,000 Ctr. verschiedene Producte, meistens Holz, auf der Bahn verführt. — Es ist aufs Neue im Werke, den Ausbau der Bahn von Lähna nach Pilsen zu Stande zu bringen.

## 20. Budweis-, Linz-Gmundner Eisenbahn.

Unterm 7. September 1824 ertheilte S. M. der Kaiser Franz I. dem Ritter Anton von Gersfner ein ausschließliches Privilegium zu einer zwischen Mauthausen und Budweis, die Donau mit der Moldau verbindenden Holz- und Eisenbahn, für den Zeitraum von 50 Jahren. Am 12. März 1825 überließ der R. v. Gersfner sein Privilegium einer Actien-Gesellschaft, welche darauf unter der Firma: „K. K. privil. Erste öster. Eisenbahn-Gesellschaft“ in Wirklichkeit trat. Im Jahr 1828 war die Bahn von Budweis bis Kerschbaum kaum zur Hälfte oder 8 Meilen lang vollendet, und der Kostenschlag des Ganzen von 900,000 fl. C.M. mit 85,194 fl. überschritten. Der R. v. Gersfner, welcher den Bau bis dahin geführt hatte, übergab hierauf die Oberleitung desselben dem Hr. Ing. Schönerer, welcher sowohl die Trace als das Bauystem den Umständen anpaßte. Die Bahn wurde hiernach, statt nach Mauthausen, von Pest aus nach Linz geführt. Am 1. August 1832 ward die Budweis-Linzer Bahn vollendet und dem Verkehr eröffnet; der Bau derselben hat 1,654,322 fl. C.M. gekostet. — Sodann ertheilte die Regierung zur Fortsetzung dieser Bahn von Linz bis zum Traunsee bei Gmunden den Handlungshäusern Geymüller, Rothschild und Stames unterm 18. Juni 1832 ebenfalls ein 50jähriges ausschließliches Privilegium, welches diese aber am 14. Februar 1834 an die erste priv. Eisenbahn-Gesellschaft abtraten. Die Anlage beider Bahnen bildet demnach nur ein Unternehmen. Der Bau dieser Bahn begann Anfangs 1834 und ward im Frühjahr 1836 vollendet; die Baukosten beliefen sich auf 649,800 fl., incl. der Flügelbahn nach Zizelau von 1,500 Alfrt. Länge. Die Gesamtausgabe für den Bau nebst Fundus instructus stieg auf 2,374,000 fl. C.M., wovon durch Erwerbung während des Baues und Abschlagszahlungen aus den Erträgnissen noch 2,210,000 fl. als Activum erscheinen. Dies Kapital wurde beigebracht: durch 15,000 Actien à 200 fl. C.M. Nominalwerth und einer Anleihe von 400,000 fl. zu 5 %, welche 1842 bis zu 268,000 fl. getilgt wurde. Ueber die Zugrichtung und das Bauystem der Bahn folgen hier einige Notizen. Die Eisenbahn beginnt in der Prager Vorstadt der böhmischen Kreisstadt Budweis, welche an der Einmündung der Malsch in die Moldau liegt; sie zieht sodann südlich gegen die  $2\frac{1}{2}$  Meilen entfernt liegende Station Holkau. Die nächste Station heißt

Angern; die Entfernung bis dahin beträgt  $2\frac{7}{8}$  Meilen. Die Bahn erreicht 3 Meilen weiter zu Kerschbaum ihre größte Höhe, welche 2,244 W. Fuß über dem Meere liegt. Die Steigung von Budweis bis hier auf  $8\frac{1}{2}$  Meilen beträgt 1042 Fuß. In Kerschbaum beiegen sich Mittags die Reisenden von Budweis bis Linz. Bei Eisenhut überschreitet die Bahn die Grenze zwischen Böhmen und Oesterreich. Die Bahn erreicht 3 Meilen weiter die Station Kest. Bis Kest ist die Bahn in ihrer ursprünglichen Richtung gebaut worden; von hier sollte sie in südlicher Richtung nach Mauthausen ziehen. Die oben erwähnten Finanzzustände machten jedoch eine Abänderung der Trace, welche billiger auszuführen, nothwendig. Von Kest geht die Bahn zur Station Oberndorf; diese Distanz beträgt  $2\frac{1}{2}$  Meilen. Auf dieser Bahnstrecke befindet sich das stärkste Gefäll von  $\frac{1}{266}$ , weßhalb aufwärts Vorspann genommen werden muß. Von Oberndorf zieht die Bahn westlich gegen Linz und endet im Bahnhof zu Urfahr auf dem linken Donauufer. Diese Entfernung beträgt  $2\frac{3}{4}$  Meilen. Die Bahn durchzieht hierauf die Urfahrgasse zur großen Donaubrücke, über welche  $1\frac{1}{2}$  Zoll starke schmiedeeiserne Schienen aufgenagelt sind, welche das Geleis bilden. Auf dem rechten Donauufer befindet sich der Aufsteiplat für die Gmundner Bahn. Diese zieht sodann in der Richtung der Donau bis zur Wien-Linzer Poststraße, von welcher Stelle eine Seitenbahn von  $\frac{1}{2}$  Meile Länge nach Zizlau zur Donau führt. Die Flügelbahn ist bestimmt, das Salz und die Güter, welche nach Niederösterreich verladen werden, zu fördern. Hierauf geht die Trace immer in der Nähe des Traunflusses und der Chaussee bis zur östlichen Seite der Stadt Gmunden am Traunsee. Auf dieser Tour befinden sich folgende Stationen: Neubau  $2\frac{1}{40}$  Meilen, Wels  $1\frac{1}{4}$  Meilen, Lambach 2 M. und Gmunden 3 Meilen von einander entfernt. Die ganze Länge beider Bahnen beträgt circa 26 deutsche Meilen. Zwischen Budweis und Linz bildet der Bahnzug fast ununterbrochen eine geschlossene Linie, bei welcher zuweilen außerordentlich starke Krümmungen, wie z. B. in der Vorstadt Urfahr von 54 Fuß Radius, angewendet sind. Die Ausführung des Baues war außerordentlich schwierig, indem der Zug meistens über Fhäler und Berge und an Bergabhängen hinzieht. Diese Gebirgsgegend ist reich an Naturschönheiten, und bietet dem Reisenden die mannigfaltigsten Landschaften. Die Fortsetzung der Bahn von Linz bis Gmunden zieht fast immer in der Ebene des Traunthales, hat meilenlange gerade Linien, sehr flache Verbindungsbögen, und viel günstigere Steigungsverhältnisse als die erste Bahn; jedoch ist eine kurze Strecke von 455 Klafter in der Nähe der Donau vorhanden, welche ein Gefäll von  $\frac{1}{20}$  hat. Die Bahn steht bis jetzt noch mit keiner andern in Verbindung und hat nur ein Geleis. Indeß hat sich in neuester Zeit ein Verein gebildet welcher eine Kohlenbahn von Budweis bis Pilsen bauen will. Diese würde circa 34 Meil. lang werden und ist zu circa  $3\frac{1}{2}$  Millionen Gulden berechnet. Hierzu ist die kaiserliche Genehmigung bereits ertheilt worden. Auf der Budweis-Linzer Bahn befinden sich auf allen Stationen Ausweichungen, und außerdem noch 3, wo sich die Wagenzüge zu begegnen haben. Auf der Gmundner Bahn befinden sich

alle 1,500 Klafter eine Ausweichung. Die Spurweite beträgt 3 Fuß 6 Zoll, und das Gewicht der Schienen  $4\frac{1}{2}$  Pfund per laufenden Fuß. Die Construction der Bahn besteht aus  $\frac{6}{11}$  röhlichen Langschwellen, welche von Klafter zu Klafter durch Querschwellen unterstützt und verbunden sind; letztere sind durch Steinestück fundamentirt. Die Langschwellen sind mit 9 Fuß langen,  $2\frac{1}{4}$  Zoll breiten und  $\frac{1}{2}$  Zoll starken schmiedeisernen Schienen benagelt. In den Städten Budweis, Linz, Wits und Gmunden besteht das Geleis aus aufeisernen Schienen, welche auf Quader befestigt sind, und ist ganz eingepflastert. An der ganzen Bahn befinden sich 18 Stationsplätze und 67 Bahnhaupthäuser, von denen jedes für eine Familie eingerichtet ist. — Die Betriebsmittel bestehen in 762 Transportwagen 58 Personenwagen I Classe, und 11 Personenwagen II Classe. Die Föderung auf der Bahn geschieht nur durch Pferdekraft und ist verpachtet. Ein Pferd zieht 70 B. Ctr. reine Ladung in circa 40 Minuten die Meile, und macht täglich 6 Meilen — Der Hauptverkehr besteht in Salz-, Güter- und Personentransport. — Die Personenzüge geben: Zwischen Budweis und Linz täglich Morgens 5 Uhr von jedem Endpunkt. Die Dauer der Fahrt mit Aufenthalt ist 14 Stunden. Außerdem von Linz nach Pest täglich 3 Uhr Nachmittags und von Pest nach Linz um 7 Uhr Morgens. Zwischen Linz und Gmunden täglich 4 mal; die Dauer der Fahrt ist  $5\frac{1}{2}$  Stunden.

Carif für den Personentransport, Distanzen und Fahrzeit.

Stationen.	Entfernung in Meil.	Dauer der Fahrt	Preise der Plätze.						
			Separatw. für 4 Personen	1 Pers im Stellw.					
				I Class	II Class	III Class			
		St. M.	fl.	fl. kr.	fl.	fl. kr.	fl.	fl. kr.	
v. Budweis nach Holkau	$2\frac{1}{2}$	2 15	—	30	—	20	—	—	
„ „ „ Anaern	$5\frac{3}{8}$	4 45	—	1	—	40	—	—	
„ „ „ Kerschbaum	$8\frac{7}{8}$	7 15	—	1	30	1	—	—	
„ „ „ Lest	$11\frac{3}{8}$	9 45	—	2	—	1 20	—	—	
„ „ „ Oberndorf	$14\frac{1}{8}$	11 45	—	2	30	1 40	—	—	
„ „ „ Urfar (Linz)	$16\frac{7}{8}$	13 50	—	3	—	2	—	—	
von Lest nach Oberndorf	$2\frac{1}{2}$	2	—	—	—	—	—	12	
„ „ „ Linz	$5\frac{1}{2}$	4	—	—	—	—	—	24	
von Linz nach Oberndorf	$2\frac{3}{4}$	2	—	—	—	—	—	12	
„ „ „ Weikersdorf	$3\frac{1}{2}$	2 35	—	—	—	—	—	15	
von Linz nach Neubau	$2\frac{1}{2}$	1 15	2	15	—	10	—	—	
„ „ „ Wets	$3\frac{7}{8}$	2 30	4	30	—	20	—	—	
„ „ „ Lambach	$5\frac{3}{8}$	3 45	6	45	—	30	—	—	
„ „ „ Gmunden	$9\frac{7}{8}$	5 30	8	1 20	—	50	—	—	

Kinder unter 10 Jahren zahlen die halbe Gebühr. Ein Separatwagen ist für 4 Personen bestimmt; jede weitere Person zahlt I Gl. Die Reisenden haben sich mit polizeilichen Passirscheinen zu versehen. Jeder Reisende hat auf der Gmundner Bahn I Classe 20 Pfund, II Classe 10 Pfund Gepäc frei; und auf der Budweiser Bahn I und II Classe 20 Pfund, und III Classe 10 Pfund. Das Ubergewicht wird pro 10 Pfund auf der ersten Bahn mit 15 kr. und auf der zweiten mit 10 kr. bezahlt.

**Tarif für den Transport von Waaren und Producten.**

Frachttage in Kreuzern pro Spoco Str. von und nach	Budweis			Einz oder Zizlau			Wels			Lambach			Gmun- den		
	Getreide, Mehl		Waaren	Getreide, Mehl		Waaren	Getreide, Mehl		Waaren	Getreide, Mehl		Waaren	Getreide, Mehl		Waaren
	I	II		I	II		I	II		I	II		I	II	
Budweis	—	—	—	12	—	16	17	—	22	19	—	25	20	—	29
Einz	24	32	30	—	—	—	5	8	6	7	10	9	8	15	13
Zizlau	27	36	33	—	—	—	5	8	6	7	10	9	8	15	13
Wels	30	—	37	6	—	7	—	—	—	3	—	4	6	—	9
Lambach	32	—	39	8	—	9	3	—	4	—	—	4	4	—	6
Gmunden	—	—	44	—	—	14	—	—	8	—	—	6	—	—	—

Die Frequenz im Jahr 1842 bestand in: 165,429 Personen, 1,272,111 Str. Frachtgüter, mehrere hundert Ladungen Fische, über 10,000 Klafter Scheitholz. Die Gesamteinnahme betrug 168,862 fl. C. M. (Wahrscheinlich nach Abzug der Betriebskosten; vide Uebersicht der Einnahmen.)

**21. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.**

Eine Gesellschaft Actionaire erhielt am 19ten März 1836 ein 50jähriges ausschließliches Privilegium für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit Nebenbahnen.

Nach Ablauf dieses Termins ist die Verlängerung zugesichert; jedenfalls gehört die Bahn sammt Fundus instructus der Gesellschaft; nur der Stockerauer Flügel von 3 Meilen Länge fällt nach 50 Jahren mit Ausnahme des Fundus instructus dem Staate anheim, wenn er sich inzwischen verzinst. — Die Bahn beginnt in Wien und endet in Leipzig, 27 Meilen entfernt; in Florisdorf ästet sich die Flügelbahn nach Stockerau von 3 Meilen Länge, in Lundenburg die nach Brünn von 9 Meilen und in Perrau die Flügelbahn nach Olmütz von 3 Meilen Länge. Diese Bahnen von 42 Meilen Länge bilden ein und dasselbe Unternehmen. Die Nordbahn durchzieht nur K. österreichisches Gebiet. Dieselbe ist bis Bochnia privilegiert; da aber die Geldmittel nicht ausreichten, so ist Leipzig vor-

d\*

erst als Endpunkt zu betrachten. Die Bahn steht bis jetzt noch isolirt, es ist jedoch die Aussicht gestellt, daß von Olmütz und Brünn nach Prag und Dresden, von Strau nach Breslau und Oswiezin nach Warschau, von Stockerau nach Baiern und von Gänserndorf nach Preßburg und Pest Eisenbahnen in Verbindung treten werden. — Die Bahn hat mit Ausnahme der 4 Meilen langen Strecke von Wien bis Gänserndorf nur ein Geleise; jedoch auf allen Stationsplätzen Ausweichungen. Das Geleise besteht aus Kantenschienen, welche in Chairs ruben, die auf Querschwellen befestigt sind; und wird nirgends unterbrochen. Die Spurweite beträgt 4' 6" 6''' Wiener Maas, und das Gewicht per lauf. Fuß Schiene 12  $\bar{u}$ .

Die Anlage der ganzen Bahn hat bis Ende 1842 folgende Kosten verursacht:

	Hauptbahnen	Stockerau Fl.
Vorauslagen	12,653 fl.	— fl.
Erhebungen und Projectverfassungen	105,085 "	9945 "
Erwerbung des Bodens	1,146 181 "	82,927 "
Erdarbeiten	3,459,788 "	253,077 "
Donaubrückenbau	114 671 "	— "
Bahnoberbau	5,660,294 "	387,826 "
Gebäude und div. Baukosten	1,025 699 "	143 000 "
Mobiliare, Requisiten zc.	123,294 "	5,941 "
Fundus instructus zc.	289,691 "	— "
Dampfwagen	765 000 "	82,500 "
Transportwagen	611,087 "	67,500 "
Gesellschaftswagen zc.	6,639 "	— "
Bahnbetriebs-Vorauslagen	69,604 "	1,833 "
Administrativauslagen während d. Baues	179,871 "	10,460 "
Actien-Kap. Verzinsung	1,283,876 "	66,863 "
Inventarstand	638,248 "	— "
Diverse Buchlatdie	76,970 "	— "
Cautionsleistungen	97,012 "	— "
<b>Summa</b>	<b>15 665,663 fl.</b>	<b>1 111,922 fl.</b>

Die vollständige Bauliquidation ist noch nicht erfolgt, sondern der künftigen Jahresrechnung vorbehalten.

Die Betriebsmittel bestehen in Folgendem: 42 Locomotiven nebst 33 Tender zu 847,500 fl. 121 Personenwägen zu 3165 Plägen. Diese bestehen in 1 Hofwagen, 1 Salonwagen, 14 I. Cl., 55 II. Cl., 44 III. Cl., 4 I. und II. Cl., 2 II und III Cl. Ferner 410 Lastwagen zu 24,600 Gr., 19 Equipagewägen, 3 Pferdewägen zu 9 Pf., 10 Broncecardwägen für 500 Gr., 9 Victualienwägen zu 450 Gr. Diese 572 Wagen kosteten 678,587 fl. C. Mz. — Der Rechnungsabschluss vom Jahr 1842 weist im Ganzen für den Bau der Bahn, den Betriebsmitteln, Inventarien- und Materialvorräthen sammt Verzinsung der Actien die Ausgabe-Summe von 16 Millionen 777,585 fl. C. Mz. nach. — Dieß Kapital wurde beigebracht durch: 14,000 Stück Actien à 1000 fl., einer Anleihe von 1,400,000 fl. zu 5% Zinsen und Amortisation in 50 Jahren, nebst schwebender Schuld von 1,000 000 fl. C. Mz. Der Stand der Actien war Anfangs Juli 104  $\frac{1}{2}$ %. — Die Förderung geschieht nur durch Dampfkrast mit einer Geschwindigkeit von circa

4 Meilen per Stunde. Die Feuerung geschieht durch Coaks und bezug im Mittel 256  $\mathcal{R}$  pro Meile. Auf der Hauptbahn werden im Sommer zwischen Wien und Leipzig 4 Fahrten, zwischen Wien und Lundenburg 4, auf der Stockerauer Flügelbahn 14, auf der Brünner 6 und auf der Olmüger 4 Fahrten gemacht. Im Zeitraum vom 1. Novbr. 1841 bis 31. Decbr. 1842 wurden 6808 Fahrten gemacht und 91,924 Meilen zurückgelegt. — Die Briefe werden für Rechnung der Post befördert, und Postwagen sendungen nach dem Tarif für Partien. **Tarif für den Personentransport, Distanzen u Fahrzeit incl. Aufenthalt.**

Stationen der Hauptbahn.	Distanz in Meilen	Dauer der Fahrt.		Preise der Plätze								
				I. Kl.		II. Kl.		III. Kl.		IV. Kl.		
				fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
Wien bis Florisdorf	1	9	24	15	10	6						
„ „ Süßenbrunn	2	20	—	32	20	12						
„ „ Wagram	2 $\frac{1}{2}$	37	1	38	25	15						
„ „ Gänserndorf	4	1 4	1 36	1	40	24						
„ „ Angern	5	1 29	2	1 15	50	30						
„ „ Dürnkrut	7	1 51	2 48	1 45	1 10	42						
„ „ Drösing	8	2 6	—	2 5	1 20	48						
„ „ Hohenau	9	2 27	3 36	2 15	1 30	54						
„ „ Lundenburg	11	3 6	4 24	2 45	1 50	1 6						
„ „ Neudorf	12 $\frac{1}{4}$	3 55	5	3 8	2 5	1 15						
„ „ Goding	14	4 16	5 36	3 30	2 20	1 24						
„ „ Bisenz, Pisek	17	4 59	6 48	4 15	2 50	1 42						
„ „ Gradisch	19	5 26	7 36	4 45	3 10	1 54						
„ „ Kapajeld	21	5 53	8 24	5 15	3 30	2 6						
„ „ Hullein	23	6 32	9 12	5 45	3 50	2 18						
„ „ Prerau	25	7 4	10	6 15	4 10	2 30						
„ „ Leipzig	27	7 45	10 48	6 45	4 30	2 42						
Stockerauer Flügelbahn.												
Wien bis Florisdorf	1	—	9	24	15	10	6					
„ „ Jedlersee	1 $\frac{1}{4}$	—	15	30	18	12	8					
„ „ Enzersdorf	1 $\frac{1}{2}$	—	27	36	24	15	10					
„ „ Kronenburg	2	—	37	48	30	20	12					
„ „ Stockerau	3	—	59	1 12	45	30	18					
Brünner Flügelbahn.												
Lundenburg bis Saiz	2	—	38	48	30	20	12					
„ „ Branowitz	5	1 10	2	1 15	50	30						
„ „ Raiaern	7	1 43	2 48	1 45	1 10	42						
„ „ Bün	9	2 16	3 36	2 15	1 30	54						
Olmüger Flügelbahn.												
Prerau bis Brodeck	1 $\frac{1}{2}$	—	24	36	23	15	9					
„ „ Olmütz	3	1 6	1 12	45	30	18						

Der Raum gestattet nicht diesen Tarif in seiner ganzen Ausdehnung wie er existirt hier aufzustellen, indeß kann der Reisende denselben von und nach jeder Station sehr leicht berechnen wie folgt:

## 3. B. Von Wagram bis Raigern.

Stationen der Haupt- bahn.	Dis- tanz in Mei- len	Dauer der Fahrt.		Preise der Plätze.							
				I. Kl.		II. Kl.		III. Kl.		IV. Kl.	
				fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Lundenburg Wagram	11	3	6	4	24	2	45	1	50	1	6
	$2\frac{1}{2}$	—	37	1	—	—	38	—	25	—	15
Wagram bis Lundenburg	$8\frac{1}{2}$	2	39	3	24	2	7	1	25	—	51
Lundenburg bis Raigern	7	1	43	2	48	1	45	1	10	—	42
Wagram bis Raigern	$15\frac{1}{2}$	4	22	6	12	3	52	2	35	1	33

Für die Fahrten von Büdn nach Dlmús, Leipnit oder Perau sind die Preise für Reisende mit polizeiliche Ausweise ermäßigt zu 6 fl. I. Kl., 4 fl. II. Kl., 2 fl. III. Kl. und zwischen Dlmús und Leipnit I. Kl. 1 fl. 30 kr., II. Kl. 1 fl., III. Kl. 36 kr. Reisende welche mit dem Frachttrain fahren, zahlen in den drei ersten Klassen um eine Klasse niedriger. Kinder bis zu zw. i Jahren sind frei und die von 2—10 Jahren zahlen die Hälfte der Taxe. — Jeder Reisende hat 40  $\mathcal{A}$  Gepäck frei. Für Uebergewicht wird pro Meile bezahlt: 1—20  $\mathcal{A}$  1 kr., 21—40  $\mathcal{A}$  2 kr., 41—60  $\mathcal{A}$  3 kr., 61—80  $\mathcal{A}$  4 kr., 81—100  $\mathcal{A}$  5 kr. zc. zc. Für Eilgut, welches mit den Personenzügen befördert wird, findet dieselbe Taxe wie beim Uebergewicht statt. Equipagen werden nach 4 Klassen befördert und die Gebühr pro Meile ist I. Kl. 1 fl., II. Kl. 1 fl. 15 kr., III. Kl. 1 fl. 30 kr., IV. Kl. 2 fl. — Für den Pferdetransport wird pro Meile bezahlt: 1 zu 1 fl., 2 zu 1 fl. 15 kr., 3 zu 1 fl. 30 kr. Beim Transport der Hunde ist die mindeste Taxe 10 kr. sonst 3 kr. per Meile. — Frachttäuer werden nach 2 Klassen befördert; zur ersten gehören rohe Stoffe, als Baumaterialien, Farbhölzer, Brennholz, Gemüse, Früchte, Getraide, Brod, Butter, Wein, Bier, Brantwein, Salz und Produkte verschiedener Art; die Taxe ist pro Wiener Sporcocentner in der kleinsten Entfernung 3 kr. auf der ganzen Bahn 36 kr. sonst  $1\frac{1}{2}$  kr. per Meile. — II Klasse; werthvollere Gegenstände, verarbeitete Stoffe in Emballagen per Ctr. und Meile  $1\frac{1}{2}$  kr. also 4—42 auf der ganzen Bahn. Volumindie Gegenstände zahlen den doppelten Preis der ersten Klasse und zerbrechlich und gefährliche Gegenstände, als; Schießpulver, Terpentin zc. den doppelten Preis der II. Kl. — Viehtransport findet nach dem Gewicht zum Preise der ersten Frachtklasse statt und wird gerechnet: 1 Pferd zu 12 Ctr., 1 Ochse 15 Ctr., 1 Kuh 6 Ctr., Käiber zu 3 und 1 Ctr., 1 gemästetes Schwein 2 Ctr., ein ungemäst. Schwein 1 Ctr., ein Hammel 1 Ctr. zc., Equipagen und Güterwagen zahlen II Kl. — Auf einen Transportwagen dürfen nur 60 Ctr. geladen werden. Die Frequenz war in 1ster Periode vom 1. Novbr. 1841 bis 30 April 1842 = 231,057 Passagiere und 676,490 Ctr. Fracht. über. Die Brutto-Einnahme hierfür betrug 506,581 fl. und die Ausgaben 442,175 fl., mithin blieb 64,406 fl. Ueberschuß. In der 2ten Per

riode vom 1. Mai bis 31. Dec. 1842 = 475,799 Passagiere und 1,028,000 Ctr. Frachtgüter zu 937,166 fl. Brutto-Einahme. Die Gesamttauslagen betragen 511,516, mithin war Ueberschuß 425 650 fl. — Der erste Ueberschuß wurde dem Interesses-Conto aut geschrieben. Vom zweiten Saldo kommen in Abzug die Zinsen vom 8. M. für das Anlehn mit 37,064;  $\frac{1}{2}$  Proct Tilgungsquote mit 2,933 fl. und für das Pressburger Doppelgleis 776 fl., wonach ein Netto-Ueberschuß von 384 817 fl. bleibt. Hiervon wurden verausgabt 20 fl. pr. Actie = 282,000 fl.; Zinsen für die schwebende Schuld 18,534 fl., daher zur weiteren Vertheilung noch ein Rest von 84,282 fl. disponibel bleibt, somit für 8 Monate 25 fl. 58 $\frac{1}{2}$  kr. pr. Actie entfallen.

## 22. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn.

Diese Bahn bildet den Anfang der Wien-Triester Bahn, und ist bisher Wien-Raaber Bahn genannt worden. Sie beginnt zu Wien nächst der Belvedere-Kinie, berührt die Orte Meidling, Piesina, Brunn, Mödling, Gumpoldskirchen, Baden, Wr. Neustadt, Neunkirchen und endet zur Zeit in Gloaaniß. Sie ist 10 Meilen lang; davon haben  $6\frac{3}{8}$  Meilen bis Wr. Neustadt Doppelgleis. Die Baukosten waren zu 6,625,000 fl. C.M. veranschlagt. Die Strecke von Wien bis Meidling ist im März 1841 und bis Neunkirchen am 24. Oct. 1841 eröffnet. — Täglich werden 4 Personen- und 4 Frachttrains zwischen Wien und Gloaaniß befördert; ferner zwischen Wien und Neustadt 2 Personentrains und zwischen Baden und Wien 2 Personentrains. Außerdem finden an Sonn- und Feiertagen noch 6 Extrafahrten zwischen Wien und Baden statt. Mit den Lastentrain werden auch Personen in II. u. III. Classe befördert. —

### Carif für den Personen-Transport.

Distanzen.	Dauer der Fahrt. St. M.	Preise der Plätze.									
		Car- ton- wagen	I.			III.		Steh- wag- gen.			
			fl.	kr.	fl.	kr.	fl.		kr.		
Wien nach Mödling	— 30	—	45	—	36	—	27	—	18	—	—
" " Baden	1 —	1	15	1	—	—	45	—	30	—	—
" " Wr. Neustadt	2 —	—	—	1	50	1	24	—	55	30	—
" " Gloggnitz	— 45	—	—	—	3	—	2	15	1	30	—
Mödling " Baden	— 30	—	—	—	28	—	20	—	15	—	—
" " Wr. Neustadt	1 30	—	—	—	1	18	1	—	40	—	—
" " Gloaaniß	2 15	—	—	—	2	24	1	50	1	12	—
Baden " Wr. Neustadt	1 —	—	—	—	—	54	—	42	—	28	—
" " Gloaaniß	1 45	—	—	—	—	2	—	1	30	1	—
W. Neust. " Gloggnitz	— 45	—	—	—	1	10	—	54	—	36	—

Kinder bis zu 2 Jahren dürfen frei, und von 2 bis 10 Jahren

gegen Entrichtung der halben Tare mitgenommen werden. — Der Reisende hat 25 Pfund Gepäck frei, muß es jedoch selbst bewachen und unter den Sitz legen. Für Equipagen wird bezahlt: I. Cl. ganz leichte unbepackte Wagen, 1 fl. pr. Meile. II. Cl. zweifelhige gepackte Kaleschen, 1 fl. 15 kr. pr. Meile. III. Cl. vierstellige gepackte Kaleschen und Courirwagen, 1 fl. 30 kr. pr. Meile. IV. Cl. schwere vierstellige gepackte Reisewagen, 2 fl. pr. Meile. Für das Abholen der Wagen in Wien zum Bahnhof à Pferd 40 kr. Die zu den Equipagen gehörigen Personen haben Billets III. Cl. zu lösen, und dürfen die Herrschaft in Wagen I. Cl., die Diener in II. Cl. Platz nehmen. — Für den Pferde-transport wird bezahlt: für 1 oder 2 Pferde per Meile 1 fl.; für 3 oder 4 Pferde per Meile 2 fl. — Hunde werden in eigene Behälter mitgenommen; die niedrigste Fahrtaxe beträgt 10 kr., und für weitere Distanzen 3 kr. per Meile. — Die Frequenz von 1842 bestand in: 1,151,393 Personen, und 716,417 fl. C.M. Totalinnahme.\*

### Bemerkungen zu nachstehender Uebersicht.

Zu 1. Diese Summe ist annähernd bestimmt, da der Rechnungsabluß noch ausbleibt, und wird bis zum vollständigen Ausbau der Station Carlsruhe hinreichen. (Die Bahn hat ein Geleis.)

Zu 2. Nach der von der Regierung bewilligten Bausumme von 40 Millionen Franc. für zwei Geleise. Die Actien haben 350 Fr. Nennwerth.

Zu 3. Nach dem letzten Geschäftsbericht; für ein Geleis.

Zu 4. Nach zuverlässigen Mittheilungen; für zwei Geleise.

Zu 5. Ebenso; für ein Geleis.

Zu 6 u. 7. Nach den letzten Geschäftsberichten; für ein Geleis.

Zu 8 und 9. Ebenso; für zwei Geleise. (Curs der Actien incl. Dividende.)

Zu 10. Nach Zeitungsberichten; für ein Geleis.

Zu 11. Nach zuverlässigen Mittheilungen; für ein Geleis.

Zu 12. Nach Zeitungsberichten; für ein Geleis.

Zu 13. Nach dem letzten Geschäftsbericht; für ein Geleis.

Zu 14. Nach Zeitungsberichten; für ein Geleis.

Zu 15 u. 16. Nach zuverlässigen Mittheilungen; für ein Geleis.

Zu 17 u. 18. Nach Zeitungsberichten; für ein Geleis.

Zu 19 u. 20. Nach zuverlässigen Mittheilungen; Pferdebahnen mit ein Geleis.

Zu 21. Nach dem neuesten Geschäftsbericht und zuverlässigen Mittheilungen; für ein Geleis.

Zu 22. Nach Zeitungsberichten; für ein Geleis.

In Deutschland sind bis Juli 1843 an Eisenbahnen 405 Wegstunden (oder 16,2 Grade des 360-theil Meridians) erbaut worden,

\* Wir haben in Betreff dieser Bahn nur sehr dürftige Mittheilungen erhalten; wir hoffen aber in den Stand gesetzt zu werden, im nächsten Jahrgange das Fehlende hinsichtlich des Baues und Betriebes und der Finanzverhältnisse nachbringen zu können.

welche annähernd die Summe von 113 Millionen Gulden rheinisch gekostet haben. — Eine Durchschnittssumme für die Stunde läßt sich nicht wohl annehmen, da sowohl die Terrain-Verhältnisse, so wie auch das Bau-system bei den einzelnen Bahnen, sehr von einander abweichen.

### Uebersicht

von den in Deutschland, Böhmen und im Elsaß bis zum Juli 1843 vollendeten Eisenbahnen.

Ordnungs- n <sup>o</sup> .	Bahnen.	Ganze Länge in Stun- den 25= 1 Grad.	Anlagekosten incl. Betriebsmittel		Cours der Stamm- Actien im Juli 1843. Proc
			für die ganze Bahn	für die Stunde	
1	Mannh.-Heidelbrg-Carlsruh.	16,42	4,000 000	243,605	—
2	Strasburg-Basel-Thann	35,00	18,666,667	533,333	57
3	Mainz-Frankfurt-Wiesbaden	10,00	3,300,000	330 000	140
4	Cöln-Wachen . . .	19,21	16,187,500	842 660	78
5	Düsseldorf-Eberfeld . . .	5,97	4,116,155	689,473	82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
6	Nürnberg-Fürth . . .	1,36	212,000	155,882	320
7	München-Augsburg . . .	13,55	4,186,211	308 946	95
8	Leipzig-Dresden . . .	25,83	10,297,120	398,650	120 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
9	Leipzig-Magdeburg . . .	26 25	7,916,380	301 576	170
10	Leipzig-Altenburg . . .	8,67	3,000 000	346,021	100
11	Magdeburg-Halberstadt	13 14	2,975 000	226,406	120 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
12	Braunschweig-Harzberg	9,58	1,750,000	182,672	—
13	Hamburg-Bergedorf . . .	3,71	1,250,000	336 442	99 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
14	Berlin-Anhalt . . .	33,90	7 350 000	216,817	144
15	Berlin-Potsdam . . .	5,93	2,450,000	113,120	140 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
16	Berlin-Frankfurt a./D.	18,28	4,647,183	254 278	127 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
17	Berlin-Stettin . . .	30 51	5,300,000	173,713	120
18	Breslau-Oppeln . . .	18,22	2,600,0 0	142,700	116
19	Praag-Pilsen (Lohn)	12,80	440 400	34,406	—
20	Budweis-Linz-Gmunden	43 32	2,852,800	65 854	62 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
21	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	71,70	20,133,100	280,796	103
22	Wien-Gloggnitz (früh. Raab)	16,67	8,000,000	479,904	97

## Heberſicht

der Perſonenfrequenz und der Total-Einnahmen auf den beuſſiſchen und eſſiſchen Eiſenbahnen im Jahre 1842.

No.	Bahnen.	Betriebs-Zeit	Perſonen	Totale Einnahme
1	Mannheim-Heidelberg	volles Jahr	307 692	97,314 fl
2	Ertraburg-Kaſel	$\frac{25}{6}$ 41 — $\frac{21}{6}$ 42 volles Jahr	1,097,203	2,099,826 grs
3	Mannh-Krautthur-Weiſbaden	volles Jahr	809 012	453,555 fl.
4	Sölm-Moden	bitto	317 766	266 094 Thlr.
5	Düſeldorfer-Gelberfeld	bitto	384,946	129,046 "
6	Stühlerberg-Fürth	bitto	450,638	53,637 fl.
7	Münchens-Münſterburg	bitto	213,647	268,658 fl.
8	Leipzig-Dresden	bitto	389,284	554 081 Thlr
9	Leipzig-Görlitz-Görlitz-Regensburg	bitto	544 621	531,585 Thlr.
10	Regensburg-Regensburg	$\frac{30}{6}$ 42 — $\frac{12}{2}$ volles Jahr	43 622	26 333 Thlr.
11	Regensburg-Regensburg	$\frac{17}{6}$ 42 — $\frac{31}{2}$ volles Jahr	280,454	74,466 Thlr.
12	Regensburg-Regensburg	volles Jahr	153,648	89,751 Thlr.
13	Bamberg-Regensburg	bitto	316,659	530,522 Thlr.
14	Berlin-Magdeburg (Südlich)	bitto	500,906	163,615 Thlr.
15	Berlin-Magdeburg	bitto	33,274	49,233 Thlr.
16	Stettin-Königsberg a. D.	$\frac{23}{6}$ 42 — $\frac{31}{2}$ bitto	70,880	43 720 Thlr.
17	Stettin-Strasburg	$\frac{30}{6}$ 42 — $\frac{31}{2}$ bitto	139,128	57,340 Thlr.
18	Stettin-Strasburg	$\frac{22}{6}$ 42 — $\frac{31}{2}$ bitto	14,274	239,927 fl. S.
19	Stettin-Strasburg	bitto	121,155	200,551 fl. S.
20	Stettin-Strasburg	bitto	297,505	1,106 175 fl. S.
21	Stettin-Strasburg-Dimmig-Strasburg	bitto	321,490	148 946 fl. S.
22	Stettin-Strasburg (ſüdlich)	bitto	1,151,393	716,417 fl. S.

### Bemerkungen.

Bei mehreren Eiſenbahn-Verwaltungen fängt das Rechnungsjahr mit dem Tag der Bahneröffnung an; dieſe Zuſammenſtellung iſt aber mit Ausnahme von D. 3. 2 vom 1. Januar bis 31. Dezember 1842 aufgeſtellt worden. Wo alſo dieſe Zahlen mit denen in vorſtehenden Eiſenbahn-Abhandlungen nicht übereinſtimmen, liegt die Urſache in den verſchiedenen Betriebsperioden.

Zu 3. Die 4088 Poſtreiſenden ſind hierunter nicht begriffen; eben ſo auch der Ertrag davon und für Poſtgut, welcher ſich zu 9,248 fl. beläuft.

Zu 5. Außerdem noch 877 Mann Militär.

- Zu 8. Ferner für Post- und Salzfracht 34,045 Thlr., Magdeburger Antheil 60,201 Thlr., und Kohlenfracht 4,077 Thlr.  
 Zu 9. Hierzu 3,235 Thlr. für Güter- und Gepäckverkehr.  
 Zu 10. Die Bahn wurde am 19. Septbr. 1842 eröffnet.  
 Zu 11. Die Magdeburg-Halberstädter Bahn ist am 15. Juli eröffnet worden.  
 Zu 12. Die Eröffnung fand am 31. Octbr. 1842 statt.  
 Zu 13. Wurde am 17. Mai 1842 eröffnet.  
 Zu 14. Die Bahn ist vom 10. Septbr. 1841 an in ihrer ganzen Ausdehnung in Betrieb.  
 Zu 16. Ist am 23. Octbr. 1842 eröffnet.  
 Zu 17. Die Bahn ist am 30. Juli 1842 bis Neustadt-Eberswalde und später bis Angermünde eröffnet.  
 Zu 18. Am 22. Mai 1842 bis Pries eröffnet worden.  
 Zu 19. Die Prag-Pilsener Bahn ist hier außer Rechnung gelassen, weil auf derselben kein Personentransport statt findet.  
 Zu 22. Wurde bisher Wien-Raaber Bahn genannt.  
 Als Resultat der Bewegung auf den deutschen Eisenbahnen (excl. Straßburg-Basel) ergibt sich an Personen die Zahl 6,867,994 und eine Total-Einnahme von 8,074,028 fl. Rbn. — Eine Uebersicht über den Frachtverkehr läßt sich nicht vollständig geben, weil bei vielen Bahnen eine Auscheidung in dieser Hinsicht nicht bekannt geworden.

Verhältniß des Geldes, nach welchem vorstehende Summen gerechnet wurden:

- 24 $\frac{1}{2}$  fl. rheinisch = 1 Mark fein Silber.  
 1 fl. Conv.-Münze = 1 fl. 12 kr. rhn.  
 1 Preuß. Thaler = 1 fl. 45 kr. rbn.  
 1 Hamburger Mark Courant = 40 kr. rhn.  
 1 " " " Banko = 50 kr. rhn.

## Verzeichniß der Eisenbahnen mit ihren Stationen.

- |   |  |
|---|--|
| <p>Machen, Ordn.-Zahl 4.<br/>           Albern 1.<br/>           Altrenb rg 10.<br/>           Altbegebenberg 7.<br/>           Angermünde 17.<br/>           Anaern 20. 21.<br/>           Anhalt 14.<br/>           Appenweyer 1.<br/>           Augsburg 7.</p> <p>Badische Eisenbahn 1.<br/>           Baden bei Wien 22.<br/>           Bamberg 10.<br/>           Basel 1. 2.<br/>           Bensfelden 2.<br/>           Bergedorf 13.<br/>           Berlin-Anhalt 14.<br/>           Berlin-Frankfurt 16.<br/>           Berlin-Stettin 17.<br/>           Berlin-Potsdam 15.<br/>           Berun 18.<br/>           Biebrich 3.<br/>           Biesenz-Bisef 21.<br/>           Blumberg 11.<br/>           Bollwiller 2.<br/>           Branowiß 21.<br/>           Braunschweig-Harzberg 12.<br/>           Braunschweig-Magdeburg 12a.<br/>           Breslau-Doppeln 18.<br/>           Brieg 18.<br/>           Briesen 16.<br/>           Brodek 21.<br/>           Buchsäl 1.<br/>           Bünn 21.<br/>           Bühl 1.<br/>           Budweis-Linz 20.<br/>           Buir 4.</p> <p>Carlseruhe 1.<br/>           Castell 3.<br/>           Cernay 2.<br/>           Cöln-Aachen 4.<br/>           Copnik 16.</p> | <p>Cöthen 9. 14.<br/>           Colmar 2.<br/>           Coswig 14.</p> <p>Deßau 14.<br/>           Dinglingen 1.<br/>           Dresden 8.<br/>           Dröfing 21.<br/>           Düren 4.<br/>           Dürnkret 21.<br/>           Düsseldorf-Eberfeld 5.<br/>           Durlach 1.<br/>           Eberswalde 17.<br/>           Eberfeld 5.<br/>           Elßbische Eisenbahn 2.<br/>           Emmendingen 1.<br/>           Enzweidorf 21.<br/>           Erkner 16.<br/>           Ertrath 5.<br/>           Erstein 2.<br/>           Esweiler 4.<br/>           Ettlingen 1.<br/>           Ettinheim 1.</p> <p>Fertinands-Nordbahn 21.<br/>           Flörsbhem 3.<br/>           Florisdorf 21.<br/>           Frankfurt am Main 3.<br/>           Frankfurt-Mainz 3.<br/>           Frankfurt an der Oder 16.<br/>           Freiburg 1.<br/>           Friedrichsfeld 1.<br/>           Fürstenwalde 16.<br/>           Fürth 6.</p> <p>Gänserndorf 21.<br/>           Gerresheim 5.<br/>           Glogauiß 22.<br/>           Gmunden 20.<br/>           Gnadau 9.<br/>           Göding 21.<br/>           Goslar 12.<br/>           Gröbers 9.<br/>           Großbeeren 14.</p> |
|---|--|

Gaan 5.  
 Hadmersleben 11.  
 Halberstadt 11.  
 Halle 9.  
 Hamburg-Bergedorf 13.  
 Harzburg 12.  
 Hattersheim 3.  
 Heidelberg 1.  
 Herbesthal 4.  
 Höchst 3.  
 Hochdahl 5.  
 Hochheim 3.  
 Hof 10.  
 Hohenau 21.  
 Hoflau 20.  
 Horren 4.  
 Pradisch 21.  
 Hullein 21.

Geblersee 21.  
 Züterbock 14.

Kaiser-Ferdinands-Nordbahn 21.  
 Karlsruhe 1.  
 Kehl 1.  
 Kenzingen 1.  
 Kerichbaum 20.  
 Köln-Nachen 4.  
 Königsdorf 4.  
 Königshofen 2.  
 Kork 1.  
 Krinmischkau 10.  
 Kronenburg 21.  
 Krosingen 1.

Labna 19.  
 Lahr 1.  
 Langenbrücken 1.  
 Langenwiddingen 11.  
 Langenwehe 4.  
 Lambach 20.  
 Lest 20.  
 Leipnic 21.  
 Leipzig-Altenburg 10.  
 Leipzig-Dresden 8.  
 Leipzig-Magdeburg 9.  
 Lichtenfels 10.  
 Linz-Gmunden 20.  
 Lochhausen 7.

Eorach 1.  
 St. Louis 2.  
 Lützenwalde 14.  
 Ludwigseide 14.  
 Lundenburg 21.  
 Lutterbach 2.  
 Luppä-Dahlen 8.

Magdeburg-Halberstadt 11.  
 Magdeburg-Leipzig 9.  
 Mainz-Frankfurt 3.  
 Maisach 7.  
 Mannheim-Heidelberg 1.  
 Mering 7.  
 Mödling 22.  
 Mühlhausen-Thann 2.  
 München-Augsburg 7.  
 Müngersdorf 4.  
 Mugaensturm 1.  
 Müllheim 1.  
 Muthouse 2.

Mannhofen 7.  
 Kapajeld 21.  
 Neubau 20.  
 Neu-Berun 18.  
 Neudorf 21.  
 Neustadt-Eberswalde 17.  
 Neustadt-Br. 22.  
 Niederau 8.  
 Ninnhagen 11.  
 Nürnberg-Fürth 6.  
 Nürnberg 10.

Oberndorf 20.  
 Oerschlesische-Eisenbahn 18.  
 Offenburg 1.  
 Obtau 18.  
 Oding 7.  
 Otmüh 21.  
 Os 1.  
 Oppeln 18.  
 Oschag 8.  
 Oscherleben, Gr. 11.

Passing 7.  
 Pilsen 19.  
 Plauen 10.  
 Potsdam 15.

Prag-Wissen 19.  
Prerau 21.  
Priefkewig 8.

Raab 22.  
Rai,ern 21.  
Rappoltsweiler 2.  
Rostadt 1.  
Renschen 1.  
Rheinische Eisenbahn 4.  
Ribrauvillé 2.  
Riesa 8.  
Roslau 14.

Saale 9.  
Sächsisch-Bayerische Eisenbahn 10.  
Saiz 21.  
Steuditz 9.  
Schlesische, Ober-, Eisenbahn 18.  
Schlesstadt 2.  
Schlettstadt 2.  
Schliengen 1.  
Schönebeck 9.  
Sennheim 2.  
Siereng 2.  
Spickel 7.  
Stettin 17.  
Stierhof 7.  
Stockerau 21.  
Stolberg 4.  
Straßburg-Basel 2.  
Stumsdorf 9.  
Süßenbrun 21.

Taurus-Eisenbahn 3.  
Tann 2.  
Trebbin 14.

Urfahr 20.

Wegibha 19.  
Wienenburg 12.  
Wobwinkel 5.

Wagram 21.  
Wanzleben, Gr. 11.  
Weingarten 1.  
Weitersdorf 20.  
Wels 20.  
Werbau 10.  
Wien-Bochnia 21.  
Wien-Brünn 21.  
Wien-Gloggnitz 22.  
Wien-Olmütz 21.  
Wien-Raab 22.  
Wien-Stockerau 21.  
Wiesbaden 3.  
Wiesloch 1.  
Wittenberg 14.  
Wolfenbüttel 12.  
Würzen 8.

Zahna 14.  
Zebendorf 15.  
Zizlau 20.  
Zwickau 10.

## Deutschlands Dampfboote im Jahr 1843.

Wir haben es nicht an den größten Bemühungen fehlen lassen, eine Uebersicht von den Dampfschiffahrts-Gesellschaften, so vollständig als irgend möglich zu geben; aber leider mußte dieselbe unvollständiger bleiben, als wir es wünschten. Vieler Orten haben wir vergebliche Bitten thun müssen, und die öffentlichen Nachrichten reichten durchans nicht hin, die Lücken auszufüllen, welche durch Ungefälligkeit der nicht wenigen Verwaltungen veranlaßt worden sind. Gerade in nächster Nähe haben wir diese Nichtbeachtung in größerem Maaße erfahren müssen, während entferntere Gesellschaften, wir nennen darunter besonders die Oesterreichischen und mehre Schweizer, uns durch ausführliche Mittheilungen verpflichteten. — Die respectiven Gesellschaften werden zugestehen, daß derartige Mittheilungen und öffentliche Bekanntmachung mehr zu ihrem Vortheil als zu dem unsrigen, jedenfalls aber von allgemeinem Interesse für's Publikum seyn dürfte. In dieser Voraussetzung glauben wir diesmal keine Fehlbitte zu thun, wenn wir Dieselben ersuchen, das Fehlende zu ergänzen, und uns jedes Frühjahr vom Stand der Gesellschaft, so wie von den etwaigen Tarif- und Fahrtenveränderungen, durch die nächstgelegene Buchhandlung oder Post, Nachricht zu geben. — Wir werden uns dagegen erlauben, die vollständige Uebersicht sogleich nach dem Druck den geehrten Dampfschiffahrts-Directionen zu übersenden.

Carlsruhe, im August 1843.

**Das Artistische Institut.**  
 F. Gutsch & Kupp.

## Dampfschiffe.

### Rhein.

Auf dem Rhein war die erste Gesellschaft, welche das neue Verkehrsmittel der Dampfboote in ausgedehnter Weise benutzte, die Köhner. Der Köhner Handelsstand erwarb von Holländern im Jahre 1825 ein Dampfboot, der Rhein, um mit demselben Verkehrsreifen auf dem Mittel- und Oberheine anzustellen. Eine Probefahrt am 15. September ergab die Ueberzeugung, daß es möglich sei, die Wasserstraße von Köln bis Straßburg vermittelt der Dampfschiffe zu befahren. Die erste Fahrt stromaufwärts dauerte vierundsiebzig und eine halbe Stunde, die erste Fahrt stromabwärts siebenundzwanzig Stunden. — Im Jahre 1827 trat die Köhner Gesellschaft dann zusammen, Dampfbootfahrten regelmäßig statt finden zu lassen; zu ihrem Präsidenten wurde Herr M. H. Merken's gewählt. Am 1. Mai fand die erste Fahrt mit dem Dampfschiffe Concordia zwischen Köln und Mainz statt; vom 8. Juni an besuhr ein zweites Boot, der Friedrich Wilhelm, den Fluß. Beide Schiffe machten gleich im ersten Sommer zusammen siebenundneunzig Reisen zwischen Köln und Mainz, beförderten 18,624 Personen und 57,135 Centner Güter, und trugen sehr viel dazu bei, den Verkehr zwischen den Uferstaaten Preußen, Nassau, Hessen, Baiern, Baden, später auch dem Elsaß zu fördern. Für die Sicherheit der Fahrt ist von den betreffenden Staaten, oft mit bedeutenden Opfern, viel geschehen; auf dem Mittelrheine bieten die Bank bei St. Goar, das wilde Gefähr bei Pacharach, das Bingerloch bei Bingen mitunter noch Hemmnisse für die Fahrten, die Befahrung des Oberheins wird oft durch den niedrigen Wasserstand erschwert und können dann nur ganz flach gehende Schiffe gebraucht werden. In Bezug auf Größe stehen die Dampfboote den Segelschiffen durchaus gleich. Im Jahre 1842 besaß die Köhner Gesellschaft zweiundzwanzig Dampfboote. Die Hauptorte, wo ihre Schiffe anhalten, sind Düsseldorf, Köln, Bonn, Koblenz, Mainz, Mannheim, Speier, Knielingen (für Karlsruhe) Pfetsheim (für Baden-Baden), Straßburg. — Von Düsseldorf bis Straßburg, also auf die ganze Ausdehnung der Fahrt beträgt der Preis auf dem ersten Plage 28 Gulden 21 Kreuzer; auf dem zweiten Plage 18 Gulden 24 Kreuzer; auf dem dritten Plage 10 Gulden 51 Kreuzer. Auf die Stunden der Fahrt anzuschlagen, stellt sich das Verhältniß so heraus, daß der erste Platz etwa 17 kr., der zweite 11 kr., der dritte 6 kr. kostet. Bei Abnahme einer Personalkarte für Reisen stromaufwärts und stromabwärts in allen Abgangsorten an, werden die Preise um beinahe ein Drittel ermäßigt. Die Fahrten werden im Winter nur dann eingestellt, wenn sie durch Eis ganz unmöglich gemacht sind. Die Zahl der Reisenden, so wie die Güter, welche sie befördert, veröffentlicht die Köhner Ge-

gesellschaft nicht. Die Actien sind in sehr festen Händen, werden zu fünf Prozent verzinst und zahlen außerdem eine Dividende von fünf Prozent.

Die Kölner Gesellschaft hatte für ihr Unternehmen ein aus schließliches Privilegium auf zehn Jahre, nach Ablauf dieser Zeit 1837 bitbete sich eine Mainz-Düsseldorfer Gesellschaft, ihre Preise sind dieselben wie bei der Kölner Gesellschaft, auch ihre Hauptstationsorte sind bis Mainz dieselben wie bei jener. Sie fahren mit den acht Schiffen, welche sie besitzen, bis Amsterdam und Rotterdam und von jenen Städten aus bis Mainz. Außer ihr wird der Niederrhein von Amsterdam bis Köln auch durch die Boote der niederländischen Gesellschaft befahren. Befördert wurden im Jahre 1842 durch die Mainz-Düsseldorfer Gesellschaft in Allem stromaufwärts 121,440 Reisende, stromabwärts 107,237 Reisende, dann 682 Wagen, 517 Pferde, 401 Hunde und an Gütern 209,882 Centner. Die Gesamteinnahme betrug 282,509 Rthlr. Das Publikum verdankt der Mainz-Düsseldorfer Gesellschaft die wesentlich ermäßigten Preise auf den Dampfbooten. Für viele Reisende ist es wohl von Interesse, daß die Verwaltung, wo eine besondere Sorge um die Sicherstellung der Effecten gewünscht wird, dieselbe für eine sehr mäßige Vergütung übernimmt. Die finanziellen Verhältnisse der Mainz-Düsseldorfer Gesellschaft stehen bis jetzt sehr ungünstig, ihre Actien sind auf die Hälfte ihres ursprünglichen Werthes gesunken, und weder Zinsen noch Dividende konnten gezahlt werden.

Die Gesellschaft der Adler des Oberrheins schließt sich an die Mainz-Düsseldorfer Gesellschaft an, um den Rhein bis Basel zu befahren. Die Gesellschaft trat 1840 mit einem Kapital von 1,000,000 Franken, in 200 Actien getheilt, zusammen. Sie besitzt drei Schiffe, unter denen das eine der Aoler No. 3 erst seit 1843 im Dienst. Die Ausdehnung, auf denen ihre Fahrten stattfinden, von Basel bis Mainz, beträgt, die Krümmungen des Flusses mit eingerechnet, 78 Meilen, und diese Strecke wird in einem Tage zurückgelegt. Befördert wurden 19,080 Personen, 172 Wagen und an Gütern 966,622 Kilogramme. Die Actien zahlten im Jahre 1841 fünf Prozent Zinsen, im Jahre 1842 wurden keine Zinsen vergütet, und nach öffentlichen Nachrichten ruht eine große Schuldenlast (215,000 Franken) auf der Gesellschaft. Im Jahre 1843 hat die Alergesellschaft ihre Fahrten auf dem Oberrheine eingestellt, und um einigen Ertraa aus ihren Schiffen zu ziehen, dieselben an die Düsseldorfer Gesellschaft vermiehet.

Ueber eine Dampfschleppschiffahrt, welche zur Beförderung von Waaren auf dem Rheine in's Leben getreten ist, fehlen noch alle Nachrichten.

### Bodensee.

Der Bodensee wird durch drei Gesellschaften befahren, deren Direktionen zu Konstanz (im Badischen), zu Friedrichshafen (im Württembergischen), zu Lindau (im Baierschen), ihren Sitz haben.

Die Friedrichshafner Gesellschaft trat im Jahre 1823 zusammen, um ihre Stiftung erwarben sich besondere Verdienste, der Oberfinanzrath Rördlinger und der verstorbene Baron Kotta von Kottendorf in Stuttgart. Ursprünglich waren 132 Actien zusammen mit der Summe von 66 000 fl. ausgegeben, im Jahre 1838, wo das Unternehmen durch Anschaffung eines zweiten Bootes bedeutend vergrößert wurde, wurden noch weitere 132 Actien ausgegeben, so daß das Grundcapital der Gesellschaft sich auf 132,000 fl. beläuft. Die Actien sind durchaus in festen Händen; 1842, wo außerordentliche Reparaturen notwendig waren, betrug die Dividende  $2\frac{1}{2}$  Procent. Die Gesellschaft besitzt zwei Schiffe, davon das eine mit zwei- und zwanzig Pferdekraft, das andere mit fünfzig Pferdekraft und ein großes Schlepsschiff. Die Boote berühren Nordschach, Füssach, Breazen, Lindau, Konstanz, und stehen in Verbindung mit den Elwaagen-Gütern nach der Schweiz, nach Mailand, dann nach Ulm, Stuttgart, Frankfurt a. M. Die Fahrpreise sind so, daß der Reisende auf dem ersten Plage ungefähr 24 Kreuzer für die Meile, auf dem zweiten Plage 16 Kreuzer zahlt. Die Boote fahren das ganze Jahr hindurch, und beförderten im Jahre 1842: 12,500 Personen, diese Zahl würde indessen größer gewesen seyn, hätte nicht eines der Schiffe einer größeren Ausbesserung bedurft. An Gütern wurde in demselben Zeitraume befördert, 123,500 Centner Kaufmannsgüter, 7,700 See = Eimer (= 1 Centner) Wein, 36,500 Württembergische Scheffel Getreide.

Die Gesellschaft zu Konstanz wurde 1833 gestiftet, und es wurden 630 Actien, die Actie zu 300 fl., ausgegeben. Die Fahrpreise sind wohl dieselben wie bei der Württembergischen Gesellschaft, und wie diese, berührt sie alle Ortschaften am See. Ueber die Zahl ihrer Schiffe, die Zahl der Reisenden und Güter, welche sie beförderte, hat die Gesellschaft uns keine Mittheilungen gemacht.

Die Lindauer Gesellschaft hat uns Mittheilungen versprochen, uns aber vergeblich darauf warten lassen.

### Schweiz.

So gern wir eine vollständige Uebersicht der Dampfschiffe auf den Schweizer-Seen gegeben hätten, so haben doch nur einige der Gesellschaften die Güte gehabt, uns das nöthige Material einzusenden.

Auf dem Lucerner See bildeten die Herren Friedrich Röder und Sohn und Herr J. M. Nonca im Jahre 1835 eine Gesellschaft, es wurden 110 Actien, jede zu 1,000 Lire, ausgegeben. Die Fahrten gehen fünf Meilen Weges das ganze Jahr täglich Morgens fünf Uhr von Luzern nach Fluelen, Abends fünf von Fluelen nach Luzern. Im Sommer finden täglich doppelte Fahrten statt. Die Stationen, bemerkenswerth für Reisende, weil sie zu den schönsten Theilen der Schweiz führen, sind:

- 1) Station Beggais; kürzester und bequemster Weg für Fußgänger und Saumresse auf den Nigi.
- 2) Station Beggenried, Straße über den Brünig nach dem Berner Oberlande.

3) Station Gerbau, Weg zu dem Kurort Nigi-Schriedeck und von da auf den Nigi.

4) Station Brunnen, Straße über Schwyz nach Goldau und Einsiedeln.

5) Station Fluelen, Poststraße über den St. Gotthard. In diesen Fahrten werden die Kantone Luzern, Unterwalden, Schwyz und Uri berührt. Das Boot der Gesellschaft beförderte im Jahre 1842: 35,000 Personen und 1,550,000 Kilogramme Waaren, besonders schweizerische und italienische Landesprodukte, rohe Seide, schweizerische, rheinische und französische Manufakturwaaren. Die Actien der Gesellschaft sind durchaus in festen Händen, 1842 betrug die Dividende 8 Prozent. Für 1843 wurde neben dem Boote, die Stadt Luzern, noch ein neues Boot, der St. Gotthard angeschafft.

Den Genfer See befahren die Adlergesellschaft, errichtet 1823, die Lemanz-Gesellschaft seit 1825, und die Gesellschaft „die Schweiz“ seit 1840. Die Fahrten umfassen die Hauptpunkte am See in einer Ausdehnung von achzehn Meilen, und sie dauern vom 1. März bis 30 November. Die Preise der Plätze sind ein halber Schweizerfrank für den ersten Platz und halb soviel für den zweiten. 1842 befuhren an 80,000 Reisende den See auf Dampfbooten.

Der Thuner und der Brienzler See wird gleichfalls durch ein Dampfboot befahren, und erleichtert den Reisenden namentlich den Besuch des Berner Oberlandes. Eine Actiengesellschaft bildete sich zu diesem Zwecke durch den Eifer der Gbri über Krechtenböser, Eigentümer des Gasthofes Bellevue bei Thun, welche ein Kapital von 10,000 Franken in 36 Actien zusammenstieß; ihr Unternehmen war so erwinnlich, daß es 10 Prozent Dividende abwarf. Das Boot beförderte im Jahre 1842 35,000 Personen, und was bemerkt zu werden verdient, darunter 2000 arme Gebirgsbewohner unentgeltlich. Die ganze Länge des See's, fünf Stunden, wurden in 75 Minuten zurückgelegt, die Preise waren 3 Schweizer-Franken für den ersten und 1½ Franken für den zweiten Platz. Die Fahrten fangen am 15. Mai an und werden am 15. October geschlossen. 1843 hat die Gesellschaft für Befahrung des Thuner See's auch Fahrten auf dem Brienzler See eingerichtet, die Strecke zwischen dem Thuner und dem Brienzler See wird von den Reisenden auf Wagen zurückgelegt, welche die Gesellschaft unterhält.

### Main.

Die Dampfchiffahrt auf dem Main, datirt vom 16. Juni 1841, an diesem Tage trat ein vorläufiger Ausschuss zusammen, dessen Verhandlungen die Herren Franz Gaetschenberger und J. J. v. Hirsch als Präsident und Vicepräsident leiteten. Es wurde ein Kapital von 500,000 Gulden in 2000 Actien zusammengepfossen und im Jahre 1842 begannen die Fahrten, fünf Boote sind schon im Gange, zwei andere werden im Laufe dieses Sommers in Thätigkeit gesetzt werden. Die Fahrten gehen

1) von Bamberg aus und enden zu Schweinfurt;

2) zu Würzburg und enden bei Frankfurt a. M., werden aber unter günstigen Verhältnissen auch bis Mainz fortgesetzt;

3) von Bamberg bis Mainz gefahren werden, sobald der die Fahrt hindernde Mühlwehrbau bei Kitzingen beendet seyn wird.

Die Schiffe berühren die Staaten Bayern, Baden, Kurhessen, Hessen = Darmstadt, Frankfurt und Nassau, und die Städte Bamberg, Schweinfurt, Kitzingen, Würzburg, Lohr, Wertheim, Miltenberg, Aschaffenburg, Hanau, Offenbach, Frankfurt, Höchst, Mannheim, in allen diesen Städten unterhält die Gesellschaft Agenturen. Die Schiffe haben möglichst geringen Tiefgang, so daß die Fahrt auch bei niedrigem Wasserstande nicht unterbrochen zu werden braucht. Die Fahrpreise sind etwa auf die Meile 24 Kreuzer. Vom Januar bis März waren mit nur drei Booten, die damals im Gange waren, 6.000 Personen befördert. Auch der Transport von Waaren, namentlich von Sütgütern, wird sich, allem Anschein nach, als sehr bedeutend herausstellen.

### Neckar.

Zur Befahrung des Neckars mit Dampfbooten bildete sich im Herbst 1829 eine Gesellschaft zu Heilbronn, mit einem Kapital von 100.000 Gulden in 500 Actien. Die Gesellschaft hat günstigen Fortgang, und vermittelt von der gewerblichen Stadt Heilbronn aus den Verkehr zwischen Taatsfeld, Wimpfen, Eberbach, Heidelberg, Ladenburg, Mannheim, und steht zur schnellsten Beförderung sowohl ihrer Reisenden, als ihrer Güter rheinaufwärts mit der Köliner Gesellschaft in Verbindung. Die Preise von Heilbronn bis Mannheim sind 3 fl. 36 kr. für die erste Kajüte, und 2 fl. 24 kr. für die zweite Kajüte stromabwärts, stromaufwärts aber 2 fl. 24 kr. und 1 fl. 38 kr. Der Preis für Güter ist von Heilbronn bis Mannheim 32 kr für 100 Pfund Zollgewicht. Doch werden nur Güterstücke angenommen, die nicht über 300 Pfund wiegen.

### Donau.

Zu Befahrung der Donau von Ulm aus hatte sich eine Gesellschaft gebildet, die aber leider auf widerwärtige Hemmnisse gestoßen ist, welche, uns gemachten Mittheilungen zufolge, von bayerischer Seite ausgegangen sind.

Von Regensburg bis Linz befahren die Boote einer Bairisch-Württembergischen Gesellschaft die Donau; von Regensburg bis Linz kostet ein Platz in der ersten Kajüte 12, ein Platz in der zweiten Kajüte 8 Gulden; von Linz bis Regensburg sind die Preise 9 Gulden und 6 Gulden. Weitere Mittheilungen, als diese sehr dürftigen, haben wir über jene Gesellschaft nicht erhalten.

Die k. k. privilegirte Donau = Dampfschiffahrts gesellschaft befährt den Strom von Linz bis Konstantinopel in einer Länge von 366 deutschen Meilen, und dehnt ihre Fahrlinien noch auf das schwarze Meer bis Smyrna, Salonich und Trapezunt aus. Die Gesellschaft wurde im Jahre 1830 gegründet. Die

Engländer Andrews und Pritchard erlangten das Privilegium zur Befahrung der Donau mit Dampfschiffen, welches sie an eine Actiengesellschaft abtraten, um deren Begründung sich Baron J. B. Puthon besondere Verdienste erworben hat. Graf Stephan Szekényi, in dem sein Land einen unermüdblich thätigen Patriotem verehrt, trug sehr viel dazu bei, das Unternehmen in Ungarn in Flor zu bringen. Das ursprüngliche Kapital der Gesellschaft waren 100,000 fl. C. M., ihr gegenwärtiges bediufst sich auf vier Millionen. Die Actien standen al pari und die Dividende betrug 1842 fünf Prozent. — Die Gesellschaft besitzt zwanzig Flussschiffe von 50 bis 100 Pferdekraft, und für ihre Seefahrten von Konstantinopel aus in die Levante sieben Seeschiffe von 44 bis 160 Pferdekraft. Ihre Fahrten berühren Ober- und Nieder-Oesterreich, dann Ungarn, dann rechts Serbien, Bulgarien, links Wallachei und Moldau. Hauptstationen sind: Wien, Pesth, Czemlin, Orsova, Ruszuck, Galatz, Konstantinopel, Smyrna, Salonich, Trapezunt. Hemmnisse der Fahrt sind die Klippen und Seichten Stellen der Donau, welche in einer Strecke von 11 deutschen Meilen die Dampfschiffahrt unterbrechen. Diese Strecke wird auf gut gedeckten und gut ausgerüsteten Ruderbooten zurückgeleut. Die Fahrt von Wien nach Konstantinopel dauert 12 Tage. Die Fahrpreise sind von Linz nach Wien 9 Gulden C. M. (1 fl. = 1 fl. 12 kr. rhein) für den ersten und 6 fl. für den zweiten Platz. Von Wien nach Konstantinopel kostet der erste Platz 165 fl., der zweite Platz 115 fl. und ein Platz auf dem Verdecke 71 fl. Stromaufwärts sind die Fahrten noch niedriger gestellt, von Wien nach Linz 6 fl. 20 kr. und 4 fl. 10 kr. Von Konstantinopel nach Wien 100 fl., 70 fl. und 65 fl. Ein Pferd kostet von Wien bis Konstantinopel 100 fl. und eben so stromaufwärts, ein Hund 8 fl. Die Reisenden haben bis Wien 50 Pfund, von Wien aber bis Konstantinopel 200 Pfund frei. Der Centner Waaren von Wien bis Konstantinopel und umgekehrt zahlt 6 Gulden. Die Abgaben für Uferrechte, Brückenzölle u. s. w., welche die Gesellschaft zu zahlen hat, sind bedeutend. Die Fahrzeit auf der Donau ist nicht in jedem Jahre gleich, gewöhnlich gehen die Schiffe neun Monate des Jahres. Von Konstantinopel in die Levante gehen die Schiffe dagegen das ganze Jahr unausgesetzt. Im Jahre 1842 wurden im Ganzen auf den Fahrzeugen der Gesellschaft 211,401 Reisende und 591,408 Centner Waaren befördert, die stromabwärts namentlich aus Erzeugnissen des Reichs, Böhmens, Mährens und aus Manufakturen und Einkäufen von der Leipziger Messe, stromaufwärts aus Produkten Ungarns, der Wallachei und der Türkei bestehen.

### Elbe.

Ueber diese lebhafte Dampfschiffahrt auf der Elbe haben wir fast gar keine Mittheilungen erhalten können. Nur über eine im Jahre 1837 eingerichtete Dampfschiffahrt, zwischen Dresden und Teschen, erhielten wir durch die Freundlichkeit der Gesellschaft Ko-

tizen. Es hat dieselbe zwei von Eisenblech erbaute Boote, und erleichtert Fremden den Besuch der sächsischen und böhmischen Schweiz sehr. Im Jahre 1841 wurden 26 000 Personen befördert; im Jahr 1842 mußten die Fahrten wegen niedrigen Wasserstandes fast immer ausgesetzt bleiben. Das Passagieraed für die Meile beträgt 5 Kreuzgröschn. Das Kapital der Gesellschaft beträgt 150,000 Thaler auf 1,500 Actien, auf jede Actie waren 85 Thaler eingezahlt; die Dividende betrug im Jahre 1841 2 Thaler.

#### Dampfschiffahrt zwischen Magdeburg und Hamburg.

Täglich findet eine Fahrt von Magdeburg nach Hamburg (abwärts) statt. Die Stationen und Abfahrtsstunden sind, wie folgt: Magdeburg 6 Uhr Morgens, Rosäß  $7\frac{1}{2}$ , Tangermünde  $9\frac{1}{2}$ , Arneburg  $10\frac{1}{2}$ , Havelberg  $11\frac{1}{2}$ , Sandau  $11\frac{1}{2}$ , Werben  $12\frac{3}{4}$  Uhr Mittags, Wittenberge 2 U. N., Schnackenburg  $3\frac{1}{2}$ , Penzen 4, Dömitz 5, Dieckow 7 U. N., Bieckede  $8\frac{1}{2}$ , Roizenburg  $9\frac{1}{2}$ , Lauenburg  $10\frac{1}{2}$  Ankunft in Hamburg zwischen 4 und 7 Uhr Morgens. Also circa 24 Stunden Fahrzeit. — Von Hamburg nach Magdeburg (aufwärts), wie folgt: Hamburg 6 Uhr Morg., Lauenburg  $10\frac{1}{2}$ , Roizenburg  $11\frac{1}{2}$ , Bieckede  $12\frac{1}{4}$  U. Mitt., Dieckow 4 U. N., Dömitz  $5\frac{1}{2}$ , Penzen  $7\frac{1}{2}$  U. N., Schnackenburg 9, Wittenberge 5 U. Morg., Werben  $7\frac{1}{2}$ , Sandau 9, Havelberg 9, Arneburg  $10\frac{1}{2}$ , Tangermünde 12 U. Mitt., Rosäß 4 U., Ankunft in Magdeburg 7 Uhr Abends. Also 37 Stunden Fahrzeit. — Das Passagieraed beträgt für eine Reise auf- oder abwärts: In der I Cajüte 10 Thlr., II Caj. 7 Thlr. à Person Bei Plünumeration auf Hin- und Herreise: In der I Cajüte  $16\frac{1}{2}$  Thlr., II Caj. 12 Thlr. à Person. — Für eine Familie, bestehend aus Mann, Frau und Kind: I Caj. 15 Thlr., II Caj.  $10\frac{1}{2}$  à Person für Hin- und Herreise. — Wagen und Pferde können zu verhältnismäßig billigen Preisen nur von Magdeburg, Wittenberge, Roizenburg und Hamburg befördert werden. — Am Montag fährt von Magdeburg bloß ein Schlepddampfschiff zu ermäßigten Preisen.

#### Berlin - Hamburger Schlepddampfschiffahrt.

Zwischen Berlin (Spree) und Potsdam (Havel) unterhält die königliche Seehandlungsgesellschaft zu Berlin eine Verbindung mittelst Dampfbooten. Von Berlin aus werden Güter, auf Schlepsschiffe geladen, durch zwei Boote in der Weise befördert, daß das eine Boot, der Delphin, die Schlepsschiffe bis Wittenberg bringt, von wo sie das Boot "Berlin" weiter nach Hamburg bugsiert. Die Fahrt dauert stromaufwärts wie stromabwärts 48 Stunden, (von Sonntag Abend bis Dienstag Abend, und Dienstag Abend bis Donnerstag Abend). Die Frachtpreise sind in einem besonderen Tarife festgesetzt. Es werden durch diese Schiffe auch Personen befördert und betragen die Preise hiesfür I Cajüte 6 Thaler, und II Cajüte 4 Thaler. Für den Prisonentransport von Potsdam aus sind zwei Boote bestimmt, die Dauer der Fahrt ist gleichfalls zwei Tage, die Preise sind: I Cajüte 8 Thlr., und

II Cajüte 6 Thlr. Für Familien von 3 und mehr Personen findet eine Ermäßigung des Preises um ein Viertel statt.

Zwischen Glückstadt und Altona fährt das Dampfboot Glückstadt täglich hin und zurück. Die Entfernung zwischen beiden Orten ist sieben Meilen, die Hauptstationen die holsteinischen Städte Collmar, Hohenhorst, Schutau. Das zu der Fahrt verwendete Dampfboot wurde im Jahre 1840 für 13,200 Thaler, welche von sechs Actionären zusammengeschossen waren, angekauft. Der Gewinn der Actionäre betrug im Jahre 1842, einschließlich der Zinsen auf das Kapital, 2,400 Thlr. Es wird sehr, und gewiß mit großem Rechte geklagt, daß die Fahrt durch die übertriebenen strengen Zollbestimmungen, welche die holstein-dänische Regierung aufrecht erhält, leidet; kein Reisender darf zollpflichtige Gegenstände mit an Bord bringen, welche die Zollbehörde für Waaren erklären könnte, will er sich nicht der Gefahr aussetzen, daß ihm diese Gegenstände weggenommen und er, so wie selbst der Kapitän des Schiffes, in eine Geldstrafe genommen werde. Eigenthümlich ist bei dieser so sehr drückenden Maßregel noch, daß von der Zollbehörde in keiner Weise angegeben ist, welche zollpflichtigen Gegenstände sie als Gut der Reisenden ansehen, und welche sie als Waaren anhalten und wegnehmen wil. Die Verwaltung der sonst in so schönem Flor stehenden Glückstädter Gesellschaft hat sich, in Bezug auf diese Willkürlichkeiten klagend, an die höhere Behörde gewendet, und hofft von der Gerechtigkeit derselben schnelle Abstellung. — Im Jahre 1842 wurden 14,817 Personen befördert, die Fahrt beginnt Anfang März und dauert bis Ende November. Die Preise betragen auf dem ersten Plage  $\frac{2}{5}$  Thlr., und auf dem zweiten Plage  $\frac{1}{2}$  Thlr.

### W e s e r.

Die Weser soll noch in diesem Jahre durch Dampfboote befahren werden, und es steht zu hoffen, daß dadurch der Verkehr an den Ufern des schönen Flusses bedeutend gesteigert werde. Die Gesellschaft, welche sich zu diesem Zwecke gebildet hat, trat 1842 zusammen, und hat ihre Ausschüsse in den am Wichtigsten betriebenen Städten Bremen (preussisch), Minden, Hameln, Münden. Es sollen Actien bis zu 100,000 Thlr ausgegeben werden, die Actie zu 100 Thlr.; bis Anfang Mai dieses Jahres waren schon für 62,000 Thlr. untergebracht. Die Fahrten sollen von Bremen bis Münden, eine Entfernung von 48 bis 50 Meilen, gemacht werden, und berühren das Bremische, Preussische, Sippische, kurfürstlich Hessische, Hannoverische, Braunschweigische Gebiet. Hauptstationsorte sollen Bremen, Minden, Hameln, Münden, Hörter, Stolzenau, Hoya, Wltho, Rinteln, Oldendorf, Rodenwerder, Holzminnen, Beverungen, Carlshaven seyn, und es liegt in der Absicht, die Fahrten zu jeder Jahreszeit zu machen, wenn nicht der Eisgang hemmt. Vorerst sollen zwei Schiffe angeschafft werden, welche die allberühmten Namen Hermann und Wittekind tragen sollen.

## Meerschiffahrt.

## Mittelländisches Meer.

So großartig hat sich die deutsche Dampfeschiffahrts-Gesellschaft auf dem mittelländischen Meere gestaltet, und wir sind durch die äüßtigen ausführlichen Mittheilungen der Dampfeschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd in den Stand gesetzt, die Ergebnisse derselben nach den neuesten Quellen zu schildern.

Das Oesterreichische Lloyd zu Triest entlehnte Namen und Einrichtungen von einer ähnlichen in London bestehenden Anstalt, welche ihr Gründer im achtzehnten Jahrhunderte stiftete, um den Handelsbäußern der britischen Hauptstadt die ausführlichsten Nachrichten über alle Bewegungen des Welthandels und der Schiffahrt zu geben, zu welchem Ende er an allen Seeplätzen und Handelsstädten Verbindungen unterhielt, Schriften und Karten sammelte und die Ergebnisse der ihm gemachten Mittheilungen in einem öffentlichen Blatte niederlegte. — Das österreichische Lloyd wurde 1833 unter dem besonderen Schutze des Staatskanzlers Fürsten Metternich gegründet, und wirkt seitdem von dem ersten Seehafen der österreichischen Monarchie aus auf die Entwicklung des österreichischen Handels, auf die Beförderung der Schiffahrt und auf die Förderung der Rational-Industrie. Das österreichische Lloyd wird durch Beiträge seiner Mitglieder erhalten, gibt ein Blatt heraus und ist im Besitze einer schönen Büchersammlung für alle Fächer der Handels- und Seewissenschaften.

Als durch Erleichterungen, welche die Pforte dem Handel zu Theil werden ließ, durch die Freiheit Griechenlands, durch den nicht zu läugnenden Aufschwung der Aegypter unter der Verwaltung Mehemmed Ali's der Verkehr auf dem mittelländischen Meere sich wieder sehr hob und diese alte Handelsstraße wieder belebter wurde, als seit Jahrhunderten, trat in Verbindung mit dem Lloyd und als eine zweite Abtheilung desselben eine Gesellschaft zur Befahrung des mittelländischen Meeres mit Dampfbooten und vorzugsweise zum Zwecke einer regelmäßigen Verbindung zwischen den österreichischen Häfen und den Ionischen Inseln, Griechenland, dem Archipel, Konstantinopel, Smyrna, Syrien und Aegypten zusammen. Die österreichische Regierung, die alle Unternehmungen welche dem Handel und Verkehr zu Gute kommen, kräftigst unterstützt, statete die neue Gesellschaft mit werthvollen Rechten aus und das Haus Rothschild förderte durch seine so umfassenden Mittel das neue Unternehmen. Das ursprüngliche Kapital der Gesellschaft betrug eine Million Gulden in Aktien, jede zu 1000 Gulden, wurde aber später durch Creirung von neuen Aktien und Anlehen auf das Doppelte vermehrt. Es sind jetzt vierzehn Schiffe von 160, 120, 100 bis 40 Pferdekraft im Dienst, sie haben die Ehre und das Vorrecht, die kaiserliche Postflagge und Wimpel führen zu dürfen, ihre Offiziere und Mannschaften dürfen Uniformen tragen, ein Umstand, der für die Sicherheit der Reisenden und Güter in den Gegenden, wohin die Fahrten gehen, von nicht untergeordneter Bedeutung ist. Hauptsta-

tionen sind: Ancona, Korfu, Patras, Athen, Smyrna, Konstantinopel, Beyrut, Cypern. Eine Reise von Triest nach Konstantinopel soll nur zehn Tage dauern. Von Triest nach Athen kostet der erste Platz (mit Bett) 100, der zweite 68 fl.; von Triest nach Smyrna 113 fl. und 73 fl. Die Weltstiauna beträgt auf dem ersten Plage täglich 2 fl. 30 kr., auf dem zweiten 1 fl. 30 kr. Es wurden 1842 mit den Schiffen des österrreichischen Lloyd's 34,301 Personen, die Summe von 14,291,650 Gulden Conv.M. an Geld oder in Kostbarkeiten, 98,966 Briefe, 41,240 Gebinde und 65,645 Wiener Centner an Waaren befördert. Die Gesamteinnahmen dafür betruagen 727,644 Gulden und 13 Kreuzer. Es wurde den Aktionären eine Dividende von 40 fl. ausbezahlt und 69,576 fl. 18 kr. zur Abzahlung von Schulden verwendet. Besonders bemerkenswerth ist, daß die Gesellschaft durch fortgesetzten Eifer für den Unterricht ihrer Mannschaften zu beachtende Büchereien für die Sicherheit ihrer Fahrten liefert, keinen Offizier anstellt der nicht befähigt ist, ein Schiff als Kapitän zu führen und auf alle Protectionen durch Seewattertschaften u. s. w. ernstlich verzichtet hat.

#### Nordsee.

Ueber die Fahrten von Dampfschiffen auf der Nordsee, namentlich von Hamburg aus, sind wir ohne alle Nachrichten geblieben, obwohl wir es an Mühe, die erforderlichen Mittheilungen zu erhalten, nicht haben fehlen lassen.

Eine Dampfschiffahrtsverbindung zwischen Hamburg und Havre (französische Küste) hat ungünstige Resultate geliefert. Eine Gesellschaft, die sich 1834 bildete, und diese Fahrt mit 3 Booten machte, welche ein Kapital von 1,250,000 Franken in Anspruch nahmen, löste sich 1840 auf, und zahlte für den Werth jeder Actie von 2000 Franken nur 850 Franken zurück. An ihre Stelle ist eine zweite Gesellschaft getreten, welche den Dienst mit 2 Booten versieht, und im Jahre 1842 etwa 1200 Reisende beförderte. Die Preise der Nebersahrt sind 100 Franken für den ersten und 75 Franken für den zweiten Platz, einschließlich der Weltstiauna. (etwa 25 und 18  $\frac{1}{2}$  Thlr.) Die Boote beförderten an Waaren nach Havre 10,000 Tonnen Beer, Zink, Häute; von Havre Champagner, Seidenstoffe, Baumwolle, Quincailleriewaaren. Die Fahrten dauern von Anfang März bis Anfang Dezember.

Zwischen Hamburg und Hull (England) fahren 4 Gesellschaften. Nur von zweien derselben haben wir jedoch Mittheilungen bekommen. Eine Gesellschaft für den Transport von Reisenden und Waaren besitzt zwei Schiffe, die Victoria und den Transit. Die Preise für Personen auf ihr für den ersten Platz 3 Pfund Sterling (18 Thlr., 31  $\frac{1}{2}$  Gulden), und 1  $\frac{1}{2}$  Pfund für den zweiten Platz. Von den Dampfbooten, welche Waaren führen, wird bittere Klage über den hohen (er beträgt oft 3 und selbst 4 Prozent von der Schiffsladung!) und durchaus willkürlichen Zoll geführt, welchen der König von Hannover in Stade erheben läßt. Im Jahre 1840 trat besonders durch die Bemühungen des Schiffseigners und Handelsherrn

H. Stomann eine Gesellschaft für die Beförderung von Reisenden und Waaren zwischen Deutschland und England zusammen, sie besitzt drei Schiffe, jedes von 200 Pferdekraft. Das zur Anschaffung derselben nöthige Kapital belief sich auf 725 000 Mark Banco oder etwa 363 000 Thl. in Actien zu 100 Mk.-Stück; diese Actien stehen 3 und 4 Proz. über ihren ursprünglichen Preis, eine Dividende ist bis jetzt noch nicht ausgezahlt worden. Die Fahrten der Hamburg-Huller Schiffe dauern das ganze Jahr hindurch, mit Ausnahme von 5—6 Wochen im Winter, wo die Elbe voll Eis ist. An Waaren verladen die Schiffe von Hamburg nach Hull meist Getreide und Wolle, von Hull zurück Manufacturen und Twiste. Die Entfernung zwischen Hamburg und Hull beträgt 120 geographische Meilen.

### Öfsee.

Auch über die Verbindung mittelst Dampfbooten zwischen Lübeck und Rughland sind wir in demselben Falle.

Von Deutschland nach den dänischen Inseln besteht eine Dampfschiffahrt von Kiel aus. Im Jahr 1833 ward zu diesem Behufe das Dampfschiff der Löwe (dänisch Løven) angekauft und ein Capital von 27,750 Thalern darauf verwendet. Der Verkehr zwischen Kiel und den dänischen Inseln ist jedoch noch so gering, daß bisher die Betriebskosten nur mit Mühe gedeckt werden konnten. Das Schiff fährt von Kiel nach Flensburg, Snoghoe in Jütland, Middelvarth, Sonderburg, Alsen und Maroesund. Die Fahrten finden von Anfang Mai bis Ende October statt.

Von Stralsund aus unterhält das Dampfschiff gleichen Namens einen lebhaften Verkehr mit den übrigen preussischen Dstseehäfen, es beförderte 1842 2,993 Reisende und nahm für Reisende, Güterfrachten und Bausierelohn für andere Schiffe 8305 Thaler ein.

Die directe Verbindung zwischen Kiel und Kopenhagen, eine Entfernung von 40 Seemeil., wird durch das Dampfschiff Christian VIII, geführt von einem Offizier der dänischen Marine, und den Herren Conferenzrath Danner in Altona und M. T. Schmidt in Kiel gehörend, unterhalten. Für Reisende aus Hamburg und Altona sind Wagen bestimmt, welche sie in 9 Stunden nach Kiel und an Bord des Schiffes führen. (Nach Vollendung der Kiel-Altonaer Eisenbahn, die 1844 erfolgen soll, wird diese Strecke in 2½ Stunden zurückgelegt, und der Verkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen viel lebhafter werden). Die Reise auf dem Boote dauert 15½ bis 17 Stunden; die Preise sind etwa 7½, 4⅔ und 2½ Thlr. für die drei vorbandenen Plätze. Für Familien findet eine angemessene Preisermäßigung statt. Im Jahre 1842 wurden 6000 Personen und 8000 Centner Waaren, meist Manufacturwaaren, befördert.

Zwischen Stettin, Wollin und Kammin fährt das Dampfboot Wellin, die Preise sind

zwischen Stettin und Wollin 20 Silbergroschen,  
 " Wollin und Kammin 10 "  
 " Stettin und Kammin 1 Thaler.

Das Schiff befördert auch mittelst Schleppschiffe Waaren, namentlich Getreide.

Zwischen Stettin, Swinemünde und Puttbus aebt das Dampfboot die Kronprinzessin und die Preise sind: Erster Platz bis Swinemünde 1 Thaler 15 Silbergroschen. Zweiter Platz 20 Silbergroschen; bis Puttbus 2½ Thaler und 1 Thaler. Das Dampfboot Hedrei fährt mit seinem Passagierschiffe Borussia in den Sommermonaten gleichfalls nach Swinemünde und hat dieselben Preise wie das erste Schiff.

