

ling sann ein Weilchen nach, dann aber drückte er dem Meister die Hand und ging schweigend von dannen. —

Dies schöne Geschichtchen merke Dir, mein lieber Leser, und wende es fleißig an; es thut oft noth und wird Dir manchen Verdruß ersparen. — Sieh nur, wie närrisch hier auf unserm, von dem genialen Hofemann gezeichneten, Bildchen der Mann mit der Schellenkappe aussieht, welcher mit dem Esel um die Wette ausschlägt, anstatt ruhig heim zu gehen und zu denken: der kann's nicht anders.

## Verzeichniß

der

## Eisenbahnen in Europa.

In unserem Volks-Kalender ist schon vor 2 Jahren und darauf auch an vielen andern Orten ein Verzeichniß der Eisenbahnen mitgetheilt worden. Seitdem hat sich das Eisenbahn-Netz zu weit größerer Vollständigkeit entwickelt, und wenn wir damals mehr projektierte als fertige Eisenbahnen anzuzeigen hatten, so hat sich nunmehr das Verhältniß umgekehrt \*).

### A. Das Deutsche Eisenbahn-Netz.

#### I. Vollendete oder im Bau begriffene Bahnen.

1. Berlin-Votßdam, über Steglitz, Zehlendorf und Köhlhafenbrück; 3 1/2 Meilen, in 40—50 Minuten. Geöffnet 30. Okt. 1838. Personen-Frequenz wöchentlich, im Durchschnitt: 9600. Personen-Fahrpreise pr. Meile, in verschiedenen Wagenklassen: 2 3/4, 4 1/3, 5 3/4 Sgr.

2. Berlin-Anhalt. Von Berlin nach Köthen, über Trebbin, Luckenwalde, Süterbogl, Zahna, Wittenberg, Coswig, Roslau, Dessau; 20 Ml., in 4 1/2 — 5 St. Geöffnet 10 Sept. 1841. In Köthen Anschluß an die Magdeburg-Leipziger Bahn. Frequenz: 6100; pr. Ml.: 2 1/2, 4, 6 Sgr. Von Berlin nach Leipzig und von Berlin nach Magdeburg etwas niedrigere Preise. Berlin-Leipzig, 28 3/4 Ml., in 7—8 St.; 2 Tblr. 10 Sgr., 3 Tblr. 20 Sgr., 5 Tblr. 15 Sgr. Berlin bis Magdeburg, 26 1/2 Ml., in 6 bis 7 St.; 2 Tblr., 3 Tblr. 5 Sgr., 4 Tblr. 20 Sgr. Von Berlin nach Dresden, mit Hilfe der Leipzig-Dresdener Bahn, in 12 St.

3. Berlin-Stettin, über Bernau, Biesenthal, Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Passow, Tantow; 18 Ml., in 4 1/2 St. Geöffnet 15. August 1843. Die Frequenz war vor Eröffnung der ganzen Strecke: 3200 Personen wöchentlich; pr. Ml.: 2 1/2, 4 1/4, 5 5/6 Sgr.

4. Stettin-Stargard. 5 Ml.; im Bau begriffen.

\*) Eine gründliche Belehrung über deutsche Eisenbahnen, insbesondere deren Betrieb, findet man in dem Werke: Die Eisenbahnen Deutschlands, vom Freiherrn von Reden (Berlin, bei Mittler, 1843), das auch bei dieser Zusammenstellung benutzt worden.

5. Berlin-Frankfurt a. d. O., über Köpenick und Fürstenthalb; 10 1/2 Ml., in 2 3/4 St. Eröffnet 23. Okt. 1842. Frequenz: 4000; pr. Ml.: 4 1/2, 6 1/2 Egr. (Stehplätze: 2 1/3 Egr.)

6. Magdeburg-Leipzig, über Buckau, Schönebeck, an der Saale, Köthen (7 1/4 Ml.), Halle, Schöneberg; 15 3/4 Ml. in 3 1/2 St. Eröffnet 18. Aug. 1840. Frequenz: 10,500; pr. Ml.: 3, 4 1/2, 6 4/5 Egr.

7. Magdeburg-Halberstadt-Wolfenbüttel. Von Magdeburg über Gr. Fischerleben eines Theils nach Halberstadt, 6 1/2 Ml., und andern Theils nach Wolfenbüttel, 13 Ml., zum Anschluß an die Braunschweig-Harzburger Bahn (Nr. 26.) Eröffnet 16. Juli 1843.

8. Oberschlesische Eisenbahn. 28 Ml. Von Breslau über Ohlau, Brieg, Oppeln (10 3/4 Ml.), Kosel, Gleiwitz und Königshütte bis an die Weichsel, woselbst eine Verbindung mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (Nr. 12.) bei Döwierzim beabsichtigt wird. Die Strecke von Breslau bis Brieg, 5 1/2 Ml., am 3. Aug. 1842 eröffnet. Frequenz: 4600; pr. Ml.: 2 3/5, 4 1/2, 7 Egr.

9. Breslau-Freiburg, mit Zweigbahn nach Schweidnitz. 8 3/8 Ml. Die Eröffnung der Bahn nach im J. 1843 zu erwarten.

10. Rheinische Eisenbahn. Von Köln über Horrem, Düren, Eschweiler nach Aachen, 9 Ml., in 3 St., eröffnet 5. Sept. 1841. Von Aachen nach der belgischen Grenze, 2 1/2 Ml., und von da über Herviers und Rüttich Anschluß an die belgischen Bahnen (s. d.), eröffnet 15. Okt. 1843; pr. Ml.: 3 1/3, 5, 6 2/3 Egr.

11. Düsseldorf-Elberfeld, über Gertrath und Rohwinkel; 3 1/2 Ml., in 3/4 St. Eröffnet 1. Sept. 1841. Freq.: 7400; pr. Ml.: 3 2/5, 4 5/6, 6 3/4 Egr. (Stehplätze 2 4/5 Egr.) Von Elberfeld nach Solingen führt eine Zweigbahn, 1 1/2 Ml.

12. Bonn-Köln. 4 Ml. Im Bau begriffen, wird baldigt eröffnet werden.

13. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. 51 1/2 Ml. Von Wien über Gänserndorf, Lundenburg, Gradisch, Rogaschl, Sullein, Brerau, Leipnitz, Wasfirchen, Ostrau, Döwierzim und Krakau nach Bocknia. Von Wien bis Leipnitz, 26 1/2 Ml. in 6 St., eröffnet 1. Sept. 1841. Zweigbahnen von Wien nach Stockerau, 2 3/4 Ml., eröffnet 26. Juli 1841; von Lundenburg ab nach Brünn (20 Ml. von Wien, in 4 1/2 — 5 St.), eröffnet im Mai 1840; von Brerau ab nach Olmütz (29. Ml. von Wien, in 7 St.), eröffnet 17. Okt. 1841. Frequenz: 11,900; pr. Ml.: 3 3/5, 5 1/3, 8 2/5 Egr. (Mit den Lastzügen 1/3 weniger.) Von Ostrau soll eine Zweigbahn nach Troppau geführt werden. Bei Döwierzim würde die oberchlesische Bahn von Breslau, und bei Krakau die Bahn von Warschau einmünden.

14. Wien-Gloggnitz, über Baden (3 1/2 Ml.) und Neuentirchen. 11 Ml., in 3 St. Eröffnet 5. Mai 1842. Frequenz: 22,000; pr. Ml.: 2 1/2, 4 1/2, 6 Egr. (Salomwagen 10 Egr.)

15. Budweis-Linz-Gmünd. (Pferdebahn.) 26 1/4 Ml. in 17 St. Von Budweis über Kirchbaum nach Linz, 17 Ml., in 12 St., eröffnet 1832, pr. Ml.: 2, 3 Egr. Von Linz über Wels und Lambach nach Gmünd, 9 1/4 Ml., in 5 St. Eröffnet 1. Mai 1836; pr. Ml.: 1 3/5, 2 1/2 Egr. Freq.: 2800.

16. Prag-Plana (Pferdebahn). 6 3/4 Ml., dem Verkehr eröffnet. Soll nach Pilsen weitergeführt werden.

17. Olmütz-Prag. 37 3/4 Ml., über Tribau, ist im Bau begriffen. Von Brünn aus soll eine Flügelbahn in Tribau einmünden.

18. Augsburg-Bayerische Nordgrenze. 37 1/4 Ml. Von Augsburg über Donaumörth, Schwabach, Nürnberg, Erlangen, Bamberg und Gumbach nach Hof zum Anschluß an die Sächsisch-Bayerische Bahn (Nr. 20.) Von Augsburg bis Nürnberg 17 Ml., und von Nürnberg bis Hof 20 1/4 Ml. Auf Staatskosten im Bau und in 2 Jahren die Vollendung zu gewärtigen.

19. Nürnberg-Fürth. 7 3/5 Ml. in 8 — 10 Min. Eröffnet 7. Dez. 1835. Frequenz: 8700; pr. Ml.: 2, 3, 4 Egr.

20. München-Augsburg, über Lochhausen, Maijath, Rannhofen; 9 Ml., in 2 3/4 St. Eröffnet 4. Okt. 1810. Frequenz: 4100; pr. Ml.: 2 3/4, 4 1/4, 6 Egr.

21. **Sächsisch-Bayerische Eisenbahn.** 20 *Me.* Von Leipzig nach Hof über Altenburg, Krimtschau, Werdau u. Plauen. Zweigbahn von Werdau nach Zwittau, 1 *Me.* Von Leipzig bis Altenburg, 5 1/4 *Me.*, in 1 *St.* Größnet 19. Sept. 1842. Die Strecke bis Krimtschau und Zwittau soll noch 1843, die ganze Bahn 1846 fahrbar werden.

22. **Leipzig-Dresden,** über Wurzen, Luyppa-Dahlen, Oschatz, Riesa, Priesewitz, Niederau; 15 1/2 *Me.* in 3 1/2 *St.* Größnet 7. Apr. 1839. Frequenz: 7250; pr. *Me.*: 3, 4 2/5, 5 3/5 *Sgr.* (Mit den Güterzügen 2 1/2 *Sgr.*.)

23. **Badensche Eisenbahn.** Von Manheim nach Basel, über Heidelberg, Bruchsal, Karlsruhe, Rastatt, Baden, Appenweiler (Seitenbahn nach Rehl, 2 *Me.*), Offenburg, Dingslinger (Zahr), Freiburg, Mühlheim, Lörrach, Weil (an der Schweizer Grenze).

Von Manheim nach Heidelberg 2 1/2 *Me.*, eröffnet 13. Sept. 1840, und von Heidelberg bis Karlsruhe 7 *Me.*, eröffnet 10. April 1843. Frequenz: ca. 9000; pr. *Me.*: 2, 3 3/5, 5 3/5 *Sgr.*

24. **Darmstadt-Heidelberg,** über Friedrichsfeld. 7 *Me.* Der Bau ist im J. 1843 angefangen.

25. **Tannus-Bahn.** Von Frankfurt a. *M.* über Höchst, Gattersheim, Hochheim, Kastell (Mainz), nach Wiesbaden. 5 1/2 *Me.* in 1 *St.* 20 *Min.* Größnet 3 Aug. 1840. Frequenz: 15,560; pr. *Me.*: 1 4/5, 2 3/4, 4, 6, 8 4/5 *Sgr.* Eine kleine Flügelbahn von Höchst nach Soden ist im Bau.

26. **Sannover-Braunschweigische Grenze.** 8 *Me.* Auf Staatskosten im Bau und die Vollenzung sehr bald zu erwarten.

27. **Braunschweig-Harzburger,** über Wolfenbüttel und Wienburg, 5 3/4 *Me.* Größnet 31. Okt. 1841. Von Wienburg bis Harzburg (3/4 *Me.*) ist Pferdebahn; bergab laufen die Wagen von selbst. Frequenz: 5600; pr. *Me.*: 1 2/3, 2 1/2, 3 1/3 *Sgr.* Zweigbahn von Wienburg nach Goslar, 1 1/4 *Me.*, im Bau.

28. **Hamburg-Bergedorf.** 2 *Me.*, in 25 *Min.* Größnet 16. Mai 1842. Frequenz: 4400; pr. *Me.* 3, 4 2/5, 6 *Sgr.* (An Sonn- und Festtagen: 4 1/2, 7 1/2, 9 *Sgr.*)

29. **Altona-Kiel.** Ueber Elmshorn und Neumünster. 13 1/2 *Me.* Im Bau begriffen.

## II. Bahnen, welche zwar noch nicht im Bau, jedoch gesichert sind:

1. **Niederschlesisch-Märkische Bahn** (Frankfurt a. *D.*-Breslau). 42 *Me.*
2. **Oberschlesische Bahn** (Oppehn-Weichsel). 18 1/4 *Me.*
3. **Berlin-Posen.** (Ueber Küstrin oder Frankfurt.)
4. **Berlin-Hamburg.** (Am rechten Elb-Ufer.)
5. **Halle-Kassel.** 36 *Me.*
6. **Rhein-Weser-Bahn.** (Minden-Köln, Richtung Hamm-Duisburg.) 38 *Meilen.*
7. **Berlin-Ostpreußen.** (Richtung nach unentwieden.)
8. **Dresden-Prag.** (Durch das Elbthal.) 23 1/2 *Me.*
9. **Wien-München** (über Salzburg), mit Benutzung des Stockerauer Flügels der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. 53 *Me.*
10. **Wien-Triest,** mit Benutzung der Wien-Gloggnitz-Bahn. 75 *Me.*
11. **Mugsburg-Lindau.** (Am Bodensee.) 18 *Me.*
12. **Rheinschanze-Verbach.** (Von Verbach an der französischen Grenze über Saarbrücken und Speyer auf die Rheinschanze bei Manheim.) 14 *Me.*
13. **Erzgebirgische Bahn.** (Riesa-Ghemmitz-Zwittau.) 15 *Me.*
14. **Von Heilbronn** über Ludwigsburg, Canstadt und Stuttgart nach *Alm.* 16 *Meilen.*
15. **Von *Alm*** durch das *Almerthal* nach Friedrichshafen (am Bodensee). 14 *Meilen.*
16. **Ludwigsburg-Heilbronn.** 5 1/4 *Meile.*
17. **Kassel-Marburg-Gießen-Frankfurt a. *M.*** 20 *Meilen.*
18. **Frankfurt a. *M.*-Darmstadt-Heidelberg.** 11 *Meilen.*

19. Von Kassel (Hofgeismar) nach Carlshafen (a. d. Weser). 3 Mil.
20. Hildesheim = Celle.  $7 \frac{1}{4}$  Meile.
21. Celle = Harburg. 17 Meilen.
22. Hannover = Minden.  $8 \frac{1}{2}$  Meile.
23. Hannover = Bremen.  $15 \frac{1}{4}$  Meile.

### III. Projectirte Bahnen,

deren Ausführung ziemlich sicher erscheint, sind: Breslau = Dresden über Görlitz, Löbau, Bautzen; Köln = Eberfeld mit Zweigbahn von Eberfeld nach Dortmund und Mitten; Potsdam = Magdeburg über Genthin und Burg mit Zweigbahn Genthin-Berleberg zum Anschluß an die Berlin-Hamburger Bahn; Halle = Naumburg über Weissenfels; Lausitzer Bahn (Dresden = Zittau und von da nach der Preuß. Grenze zum Anschluß an Breslau = Dresden); Gera = Altenburg; Jüterbogk = Niesa; Kassel = Lippstadt; Bingen = Saarbrück; Nachen = Mastricht; Wien-Ungarn; Wien = Galizien; Rhein = Scharze = Lauterbach (Richtung nach Straßburg); Bamberg = Eisenach (zur Verbindung der Baierschen und der Halle = Kassel = Bahn); Lüneburg = Boitzenburg = Wismar.

## B. Eisenbahnen außerhalb Deutschlands.

### I. Belgien.

1. Mecheln = Antwerpen.  $3 \frac{1}{2}$  Mil. (seit 1836). Die Personen-Fahrpreise auf den belgischen Eisenbahnen sind durchschnittlich pr. Meile:  $1 \frac{2}{5}$ ,  $2 \frac{4}{5}$ ,  $4 \frac{1}{2}$  Sgr. Für 4 Thlr. kann man durch ganz Belgien fahren.
2. Mecheln = Termonde = Gent = Bruges = Ostende. 17. Mil. (seit 1838.)
3. Gent = Courtray,  $5 \frac{1}{2}$  Mil. (seit 1839), und Courtray = Tournay,  $4 \frac{1}{2}$  Meile. (seit 1842.)
4. Mecheln = Brüssel,  $2 \frac{3}{4}$  Meilen, (seit 1835.)
5. Brüssel = Tubize = Soignies (5 Mil.) und von da über Mons nach Quévrain ( $5 \frac{1}{2}$  Mil.) seit 1841.
6. Mecheln = Löwen = Tirlemont = Waremme = Ans ( $11 \frac{3}{4}$  Mil.) seit 1838.
7. Antwerpen = Brüssel = Lüttich = Nerviers nach der Preuß. Grenze. (mit Seitenbahn von Landen nach St. Trond), eröffnet 15. Okt. 1843. Siehe Rheinische Eisenbahn.

### II. Frankreich.

1. Paris = Versailles (linkes Ufer),  $2 \frac{1}{4}$  Mil., seit 1840.
2. Paris = Versailles (rechtes Ufer), über St. Cloud, 3 Mil., seit 1839. Fahrpreis 1 Franc (8 Sgr.). Fast sämtliche franzöf. Eisenbahnen haben nur 1 Wagenklasse und kosten (Versailles ausgenommen) 4 Sgr. pr. Meile.
3. Paris = St. Germain,  $2 \frac{1}{2}$  Mil., seit 1837.
4. Paris = Corbeil,  $4 \frac{1}{6}$  Mil., seit 1840 (ein Theil d. Paris = Orleans = Bahn.)
5. Paris = Orleans,  $15 \frac{1}{3}$  Mil., seit 2. Mai 1843.
6. Paris = Rouen, 17 Mil., seit 3. Mai 1843.
7. Lyon = St. Etienne,  $8 \frac{2}{3}$  Mil., seit 1832.
8. St. Etienne = Andrézieux (Pferdebahn),  $2 \frac{1}{2}$  Mil., seit 1828.
9. Andrézieux = Roanne (Pferdebahn), 9 Mil., nebst Zweigbahn nach Montbrison, 2 Meilen.
10. Bordeaux = La Teste, 8 Mil. (verbindet die Stadt mit dem Hafen.)
11. Cette = Montpellier = Nismes, 16 Mil., seit 1839.
12. Beaucaire = Nismes = Mais = Grand = Combe,  $11 \frac{1}{2}$  Mil., seit 1840.
13. Straßburg = Basel, über Kolmar und Mülhausen,  $18 \frac{2}{3}$  Mil., seit 1841. Preise: 2 Thlr.,  $2 \frac{3}{4}$  Thlr.,  $3 \frac{1}{2}$  Thlr. Dauer der Fahrt: 3 St. u.  $4 \frac{1}{2}$  St. Eine Zweigbahn führt von Mülhausen nach Lann,  $2 \frac{1}{2}$  Mil.
14. Lille = Belgische Grenze, 2 Mil., und Valenciennes = Belgische Grenze,  $1 \frac{2}{3}$  Mil., im Bau begriffen.
15. Paris = Belgische Grenze, im Bau.

### III. England.

1. London: Birmingham, 24 deutsche Meilen, in  $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$  St. Preis 7 Thlr. und  $10\frac{1}{2}$  Thlr. Das Personengeld auf engl. Bahnen beträgt für die deutsche Meile etwa 8 und 12 Sgr., indeß sind die Preise nicht nur auf verschiedenen Bahnen verschieden, sondern auch auf derselben Bahn bei Tage und bei Nacht.
2. London: Brighton, 11 Ml., davon 2 Ml. gemeinschaftlich mit London:Greenwich und London:Croydon.
3. London: Greenwich,  $4\frac{1}{5}$  Ml.
4. London: South Western (nach Southampton führend),  $16\frac{1}{2}$  Ml.
5. Great Western. Von London nach Bath und Bristol.  $25\frac{1}{6}$  Ml.
6. Commercial Blackwall. Von der Fenchurch Street nach den Ost- und West-India-Docks.  $3\frac{3}{4}$  Ml.
7. London: Croydon,  $2\frac{1}{5}$  Meile.
8. South: Eastern. Von London nach Canterbury, Dover und Faversham.  $14\frac{1}{4}$  Ml. (Noch unvollendet.)
9. Eastern: Counties. Von London über Colchester nach Norwich und Yarmouth. 24 Ml. (Noch nicht vollendet.)
10. Grand: Junction. Von London nach Birmingham und Manchester.  $17\frac{3}{4}$  Meilen.
11. Birmingham: Derby: Junction,  $8\frac{1}{4}$  Ml.
12. Birmingham: Gloucester,  $10\frac{1}{4}$  Meile.
13. Bristol: Exeter, über Taunton und Wellington.  $16\frac{1}{6}$
14. Bristol: Gloucester, 7 Meilen.
15. Bolton: Preston,  $3\frac{1}{2}$  Meilen.
16. Cheltenham: Great Western, 9 Meilen.
17. Chester: Crewe,  $3\frac{3}{4}$  Meilen.
18. Great North of England. Von York nach Newcastle.  $9\frac{1}{2}$  Ml.
19. Lancaster: Preston,  $4\frac{1}{3}$  Ml.
20. Hull: Selby,  $6\frac{1}{2}$  Ml.
21. Liverpool: Manchester,  $6\frac{1}{2}$  Ml.
22. Leeds: Selby,  $4\frac{1}{4}$  Ml.
23. Manchester: Birmingham,  $6\frac{1}{3}$  Ml.
24. Manchester: Leeds (mündet bei Normanton in die North-Midland-Bahn),  $10\frac{3}{4}$  Meilen.
25. Manchester: Bolton und Bury,  $2\frac{1}{6}$  Ml.
26. Manchester: Sheffield, 8 Meilen.
27. Maryport Carlisle, 4 Meilen.
28. Midland: Counties. Von Rugby nach Derby (auf der Straße von London nach Birmingham).  $10\frac{1}{4}$  Ml.
29. Newcastle: Nord: Shields,  $1\frac{1}{2}$  Ml.
30. Newcastle: Carlisle,  $13\frac{1}{3}$  Ml.
31. North: Midland. Von Derby nach Leeds, mit Zweigbahn nach Sheffield.  $15\frac{1}{2}$  Ml.
32. York: North: Midland. Von York nach Methby. 6 Ml.

### IV. Schottland.

1. Edinburgh: Glasgow,  $9\frac{3}{4}$  Ml.
2. Edinburgh: Leith: Newhaven,  $1\frac{1}{2}$  Ml.
3. Glasgow: Paisley und Greenock,  $3\frac{1}{4}$  Ml.
4. Glasgow: Paisley: Ayr,  $8\frac{1}{2}$  Ml.

### V. Irland.

1. Dublin: Kingstown,  $1\frac{1}{3}$  Ml.
2. Dublin: Drogheda,  $6\frac{3}{4}$  Ml.
3. Great: Leicester und Munster, 16 Ml.
4. Ulster: Bahn (Delfast-Armagh),  $7\frac{3}{4}$  Ml.

## VI. Holland.

1. Amsterdam - Haarlem, 2 M., seit 1839.
2. Haarlem - Rotterdam, über Leyden, Haag u. Delft, 10 M.; im Bau.
3. Amsterdam - Arnheim, über Utrecht, 12 M.; im Bau.

## VII. Italien.

1. Mailand - Monza, 2 1/2 M., seit 1840.
  2. Neapel - Castellamare, über Portici, Torre del Greco und Torre Annunziata, 4 Meilen.
  3. Mailand - Venedig, über Brescia, Verona, Vicenza, Padua; 32 Meilen; nebst Zweigbahn von Treviso nach Bergamo, 2 1/2 M. Die Strecke von Padua bis Morignana ist fahrbar; die ganze Bahn wird erst in 7 Jahren vollendet werden.
  4. Florenz - Livorno, über Pisa. 12 1/2 M. Soll 1844 vollendet werden.
- Projektiert sind ferner, aber unsicher: Monza - Bergamo, Mailand - Como, Mailand - Cremona, Triest - Venedig.

## VIII. Polen.

Warschau - Ferdinands - Nordbahn. 43 Meilen. Von Warschau nach Daniezin, wo sie mit der Breslau-Derschlesischen und mit der Wiener Nordbahn zusammentreffen soll. Im Bau begriffen.

## IX. Rußland.

1. Von St. Petersburg nach Zarskojeselo und Pawlowak. 4 M. Seit 1838.
2. Libau - Georgenburg - Kowno. 45 M. Im Bau begriffen.
3. Petersburg - Moskau. Die Ausführung dieser Bahn scheint sich noch sehr weit hinauszuziehen.

## X. Ungarn.

Von Presburg über St. Georgen, Böfing und Modern nach Eysnau. 6 Meilen. Ist im Bau begriffen.

Projektiert ist Wien - Presburg und Presburg - Pesth.

## XI. Amerika.

Die Vereinigten Staaten sind von 176 Eisenbahnen durchschnitten, deren erste im Jahre 1827 ausgeführt worden. Die Gesammtlänge sämtlicher Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten beträgt über 1400 Deutsche Meilen. Die längste Eisenbahn-Verbindung in der Welt ist die von Providence in New-Hampshire bis Pensacola in Florida. Sie beträgt gegen 350 Deutsche Meilen, welche, inclusive der Dampfboot-Verbindung, in etwa 100 Stunden zurückgelegt werden.