

Frederik, Port Sorel nach Georgetown geführt werden. Am letztgedachten Punkte wird sie sich an eine in Bau begriffene Telegraphenlinie von Georgetown über Launceston nach Hobarttown anschließen. Die größte Unterseeferne auf dieser Linie mißt nur 60 Meilen. Man hofft, daß die Kolonial-Regierung von Tasmania die Hälfte der Kosten der Unterseefernen übernehmen, und daß die ganze Linie im Laufe des nächsten Jahres zur Ausführung kommen werde. Die Länge derselben beträgt etwa 450 engl. Meilen, wovon 150 Meilen auf die Landleitung von Lucecliff nach Cay Otway, andere 150 Meilen auf die Strecke von Cay Otway nach Cay Grim und die letzten 150 Meilen auf die Landleitung auf der Insel Vandiemenland kommen. Die Kosten sind auf beläufig 33,300 Pf. St. veranschlagt. (Zeitschr. des d. ö. Telegr.-V.)

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 13. Oktober 1857.

Vorsitzender: Herr Hagen; Schriftführer: Herr H. Wiebe.

Nach Verlesung und Genehmigung des Protokolls vom 13. Septbr. d. J. werden zunächst einige innere Angelegenheiten des Vereins erledigt. Hr. Ogell macht die Mittheilung, daß in seiner Fabrik eine Siemens'sche Dampfmaschine nach dem Principe der sogenannten Regeneration des Wasserdampfes erbaut worden sey, und sich zur Zeit im Betriebe befindet; er ladet die Mitglieder des Vereins ein, von der Maschine an Ort und Stelle Kenntniß zu nehmen. Hr. Malberg spricht über die neuesten Verbesserungen und Erfahrungen, welche auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn im Betriebe der Lokomotiven gemacht worden seyen. Hierher gehöre zunächst die Anwendung gußeiserner Kessels an Stelle der sonst üblichen schmiedeeisernen Kessels. Bei dem außerordentlich starken Verbrauch dieses Artikels habe sich bei dem Gebrauch der aus Raseneisenstein auf einer Hütte bei Bunzlau hergestellten gußeisernen Kessels eine namhafte Ersparniß ergeben. Sodann hebt Hr. Malberg die Einführung der Kohlenfeuerungen für Lokomotiven als ein wichtiges Mittel zur Ersparung von Heizungskosten hervor. Bei der Anwendung der Steinkohlen in den Lokomotiven der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn hätten sich die niederschlesischen Kohlen aus dem Brangelschacht am besten bewährt; die Konstruktion des Kessels wäre dieselbe wie für Gaseisenerzeugung, nur erfordern die Steinkohlen eine größere Eintrittsöffnung für die Luft, und einige Uebung im Verschicken der Feuerung. Letztere erlangen die Maschinenisten bald, wenn man sie durch hohe Prämien für Kohlen-Ersparung dazu anregt. Hr. Malberg macht übrigens auf die mancherlei Unbequemlichkeiten der Steinkohlenfeuerungen aufmerksam, welche vorzugsweise durch den nicht ganz zu vermeidenden Rauch und Ruß herbeigeführt werden. Als drittes Mittel zur Ersparung von Betriebskosten für die Lokomotiven empfiehlt Hr. Malberg die oft schon im Verein besprochenen Kirchwegerschen Kondensations-Vorrichtungen, er könne die anderweit mitgetheilten günstigen Erfahrungen über diese Vorrichtungen durch eigene Erfahrungen, die er in großem Umfange auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn gemacht habe, nur bestätigen. Hr. Malberg erwähnt noch eines eigenthümlichen, kürzlich auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn stattgehabten Unglücksfalles, bei welchem ein Schaffner vom Wagen stürzte, übergefahren und sofort getödtet wurde, wobei der Wagen entgleiste und ein Achsenbruch und ein Federbruch eintraten. Hr. Hagen erwähnt der Feuerung mit geformten Kohlenziegeln, welche gegenwärtig in ausgedehnter Weise auf den Belgischen Bahnen in Anwendung sey; diese Kohlenziegel würden unter andern bei Mecheln fabriziert, und sollen frei von allen Nachtheilen der Steinkohlen und 25 Proz. billiger im Verbrauch als Gaseisn seyn. Hr. Döbbergt trägt einige Bemerkungen zum 13. Jahresbericht der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft vor. Hr. Malberg macht darauf aufmerksam, daß der zunehmende Güterverkehr bald ein anderes System der Güterbahnhöfe nothwendig machen werde. Ueber diesen Gegenstand werden von mehreren Mitgliedern verschiedene Ansichten geäußert.

Beitrag. Inland.

Oesterreich. — Ueber den Stand des Unternehmens der Franz-Joseph Orientbahn enthält der Aktionär eine Mittheilung, welcher wir Nachstehendes entnehmen. Zunächst hat man den Plan festgestellt, nach welchem das ganze Unternehmen in Angriff genommen werden soll. Zu diesem Zwecke ist das ganze Bahnetz von circa 150 Meilen in drei Kreise getheilt, von denen der erste die Linien Pragerhof-Kanisa-Stuhlweißenburg-Ofen, Wien-Kanisa und Komorn-Stuhlweißenburg, der zweite die Linien Kanisa-Fünfkirchen, Stuhlweißenburg-Fünfkirchen und Fünfkirchen-Eszeg, der dritte endlich die Linie Eszeg-Semlin umfaßt. Der erste Kreis wird zunächst in Angriff genommen werden, sodann der zweite und endlich der dritte. Ferner wurden alle für die Direktion in Wien, so wie für die Linien

des ersten Kreises erforderlichen Mobilien, Geräthschaften, Instrumente, Pläne etc. angeschafft. Die Reglements, Vorschriften und Normalien für sämtliche administrative und technischen Geschäftszweige wurden bearbeitet und festgestellt; das gesammte für die Direktion sowohl als die Linien des ersten Kreises erforderliche administrative und technische Personal wurde angestellt und befindet sich in voller Thätigkeit. Die Detailpläne der Linien Ofen-Pragerhof und Komorn-Stuhlweißenburg sind ausgearbeitet, so daß unmittelbar nach in nächsten Wochen erfolgter Genehmigung Seitens der Behörden mit dem Bau selbst begonnen werden kann. Die Beschaffung der Schwellen, Schienen- und Schienenbefestigungsmittel ist im Werke und die der nothwendigen Betriebsmittel wird vorbereitet. Daß der Bau schnell fortschreiten wird, kann nicht bezweifelt werden. Die Grundeinlösungen gehen in Ungarn erfahrungsgemäß leicht von Statten, ja es ist die unentgeltliche Abtretung großer Strecken bereits zugesichert. Die Bodenerhältnisse sind die günstigsten. Keine zeitraubenden Erdbewegungen, keine großen kostspieligen Kunstbauten werden die Vollendung verzögern. Auch finanzielle Hindernisse sind um so weniger zu erwarten als die disponiblen Mittel jedenfalls bis zu Ende des Jahres 1858 vollkommen ausreichen werden. Treten nicht außer Berechnung liegende Hemmnisse ein, so werden die verschiedenen Linien in folgenden Zeitpunkten voranschließlich dem Betriebe übergeben werden können: Pragerhof-Kanisa und Komorn-Stuhlweißenburg Ende des Jahres 1858; Kanisa-Stuhlweißenburg im Sommer 1859; Stuhlweißenburg-Ofen Ende 1859; Kanisa-Wien Ende 1860; Kanisa-Fünfkirchen-Eszeg Ende 1861; Stuhlweißenburg-Fünfkirchen Ende 1862; Eszeg-Semlin Ende 1863.

— Seit 15. Oktober ist die Verbindungsbahn vom Südbahnhof zu Wien bis in das Hauptpostamtgebäude für den Gütertransport eröffnet. Der Frachtsatz für den Gütertransport auf der Wiener Verbindungsbahn ist Ginen Kreuzer pro Wiener Zentner ohne Unterschied der Waarenklasse festgesetzt.

— Nach einer in der Zeitschrift des deutsch-österreichischen Telegraphenvereins veröffentlichten Uebersicht waren Verkehre und Einnahmen der österreichischen Staats-Telegraphen im Jahr 1856 folgende:

Ausgegeben. Depeschen im innern Verkehre	183,889	mit	6,174,677	Wort.	für	287,726	fl.
„ „ „ „ internat. „	95,133	„	1,906,317	„	„	494,594	„
Angesom. „ „ „ „	83,553	„	1,852,016	„	—	—	„
Durchgangsdupeschen. „ „ „	25,920	„	810,046	„	—	—	„
Summe 388,495 mit 10,743,056 Wort. für 782,320 fl.							

Im Durchschnitt bestand sonach jede beförderte Depesche aus 28 Worten. Von den im inneren Verkehre aufgegebenen 183,889 Depeschen waren 118,972 Privatdepeschen und 64,917 gebührenfreie Staatsdepeschen; erstere enthielten 3,125,070 Worte, letztere 3,049,607 Worte.

Preußen. — Am 12. Oktober sind die Eisenbahnstrecken zwischen Frankfurt a. d. Oder und Kreuz und zwischen Dirschau und Marienburg, mit letzterer die Weichsel- und Rogalbrücke bei Dirschau und Marienburg, dem Verkehre übergeben worden.

Freie Städte. — Die von der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft nachgesuchte Konzession für eine direkte Eisenbahn zwischen Lübeck und Hamburg über Oldesloe und Wandsbeck ist nunmehr von der k. dänischen Regierung ertheilt worden. Man hofft in Lübeck zuversichtlich, daß auch die direkte Eisenbahnverbindung über Lauenburg nach Lüneburg zum Anschluß an die hannoversche Bahn recht bald ins Leben treten werde, weil durch eine solche allein eine direkte Verbindung für Mitteldeutschland, die Schweiz, Belgien, Frankreich etc. mit Lübeck geboten wird.

— Die Dampfelinie von Lübeck nach Schweden und Finnland wird im nächsten Jahre durch einige neue Schiffe vermehrt werden; man beabsichtigt nämlich, zwischen Finnland und Lübeck zwei oder drei Dampfschiffe in Fahrt zu setzen, und die Verbindung mit Stockholm durch ein weiteres Räderdampfschiff „Evea“ zu vermehren, welches direkt zwischen beiden Städten ohne unterwegs irgendwo anzulegen, gehen, und diese Fahrten in 36 Stunden zurücklegen soll. Die Verbindung Lübeck mit St. Petersburg wird von nun an durch 7 Dampfschiffe („Trave“, „Reva“, „Helix“, „Gee“, „Gär“, „Wiborg“ und „Volga“) unterhalten, da die Dampfschiffe, welche bisher diese Linie versahen, dem außerordentlich starken Verkehre nicht haben genügen können. Auch die Aktionäre der Riga-Lübecker Dampfschiffahrts-Gesellschaft haben den Bau eines zweiten Räderdampfschiffes zur Fahrt zwischen Riga und Lübeck beschlossen und wird diese Verbindung in Zukunft durch 3 Dampfschiffe unterhalten werden. (Austr.)

Ausland.

Rußland. — Mittels kaiserlicher Ukase vom 28. Sept. und 10. Oktober haben der Kommerzienrath Hermann Späin zu Warschau, der k. preussische Staatsminister a. D. Wilde, der Graf Renard auf Gr. Strelitz und der Baron v. Muschwitz für die Dauer von 75 Jahren die Konzession zum Betriebe und Bau folgender Eisenbahnen erhalten: 1) die im Betriebe befindliche Eisenbahn zwischen Warschau und Granica, 2) die im Betriebe befindliche Eisenbahn zwischen Skierniewice und Lowicz, 3) eine von Zabkowie nach Kattowitz zu erbauende und 4) eine die Eisenbahn von Warschau nach Granica mit der preussischen Südbahn verbindende, von Lowicz in der Richtung nach Bromberg zu