

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

Eisenbahn-Zeitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Tblr. preuss. Cour. für den Jahrgang — Einrückungsgebühr für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gespaltenen Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. B. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

10. Dezember 1857.

Nro. 49.

Inhalt. Eisenbahn-Betriebsmittel. Krupp'sche Gußstahlachsen und Gußstahlbandagen. — Amerikanische Eisenbahnen. Niagara Kettenbrücke. — Eisenbahn-Statistik. — Bergwerks-, Hütten- und Salinen-Betrieb in Bayern. — Zeitung. Inland. Freie Städte. Ausland. Schweiz, Frankreich, Großbritannien. — Personal-Nachrichten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Eisenbahn-Betriebsmittel.

Krupp'sche Gußstahlachsen und Gußstahlbandagen.

In einer Mittheilung vom November d. J. gibt der Gußstahlfabrikant Herr Friedrich Krupp ein Verzeichniß sämmtlicher von seiner Fabrik bei Essen bisher gelieferten Gußstahlachsen für Eisenbahnwagen, Tender, Lokomotiven, Dampfschiffe und Dampfmaschinen zu dem Zwecke, Jedem, der sich hiefür interessiert, die Gelegenheit zu bieten, über das Verhalten dieses seit 1848 eingeführten Fabrikates direkte Auskunft bei den betreffenden, dasselbe benutzenden Eisenbahnen, Dampfschiffahrts-Gesellschaften und andern industriellen Anstalten einzuholen.

Diese Nachforschungen sollen zu der Bestätigung führen, daß die von obigem Stablfabrikanten bisher ausschließlich empfohlenen ungehärteten Achsen aus dessen bekannter eigenthümlicher Gattung Gußstahl, welche bei vollständiger Homogenität größte Zähigkeit und Stabilität in richtigem Verhältnisse verbindet, unter allen bisher in Gebrauch gekommenen Fabrikaten ganz allein als vollkommen zuverlässig sich bewährt haben, da unter den Tausenden von Exemplaren nicht ein einziges Stück im regelmäßigen Betriebe abgenutzt oder Reparatur bedürftig geworden, geschweige verbogen oder gebrochen sey, trotz der Zulassung einer um 50 Proz. höheren Belastung als diejenige, welche für Achsen von Eisen und Puddelstahl bei gleichen Dimensionen gebräuchlich ist. Zugleich macht sich der Besitzer des Stablfabrikates zur Pflicht, seine frühere Warnung gegen Anwendung gehärteter Gußstahlachsen zu wiederholen, da der Erfolg die seiner Zeit versicherte Unzuverlässigkeit derselben bestätigt habe, und fühlt sich derselbe bewogen, bei besonderer Aufführung der von ihm auf ausdrückliche Vorschrift dennoch im gehärteten Zustande gelieferten Gußstahlachsen zur Bekräftigung dieser Warnung der daraus erfolgten Unfälle zu gedenken.

Gehärtete Gußstahlachsen für Waggons wurden geliefert: 1850 für die Ostbahn 6 Stück à 240 Pfd. an Gewicht; 1852 für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn 460 Stück à 232 Pfd.; 1852 für die Berlin-Stettiner Bahn 10 Stück à 230 Pfd.; in Summa 476 Stück. Von diesen gehärteten Gußstahlachsen zerbrachen im Betriebe bis Anfangs dieses Jahres 17 Stück, und zwar diejenige Zahl, welche in der Eisenbahn-Zeitung Nr. 39 vom 1. Oktober d. J. unter der übrigen Menge der auf deutschen Vereinsbahnen bekannt gewordenen Brüche von Wagen- und Lokomotivachsen aller Gattungen und des verschiedensten Ursprungs, ungenauer Weise nur als „Gußstahl von Krupp“ nicht als „Gehärtete Achsen“ aufgeführt ist, weshalb zur Verhütung eines Zweifels an der Sicherheit in der Fabrikation des, nach eigenem Ermessen dem Bedürfnisse gemäß bestimmten Produktes diese gleichzeitige Berichtigung nothwendig erscheint. — Von obigen Brüchen gehärteter Achsen hat ein Fall beträchtlichen Schaden zur Folge gehabt.

Nach solchen Vergleichen und gründlicher Prüfung aller bekannten Erfahrungen könne die bestimmte Behauptung nunmehr aufgestellt werden, daß die ungehärteten Achsen nicht nur bisher als die einzig zuverlässigen sich bewährt haben, sondern auch, daß in Erwägung der Zulässigkeit einer Verminderung des, bei andern Material erforderlichen Durchmesser, folglich des Gewichtes, auch in Anbetracht der größeren Sicherheit gegen Erhigung der Lagerschenkel und der allgemeinen Ersparniß an Fett und Del, der Unbequemlichkeit des Kostenaufwandes für Nothlager und der vollen Sicherheit gegen jede Betriebsstörung und endlich der Unveränderlichkeit des Werthes des Materials und dessen ferneren Verwendbarkeit, ungeachtet einer mehr oder weniger wesentlichen Differenz in der ersten Kapitalanlage, dennoch pro Stück und Dauer sowohl beim Eisenbahn-Betriebe, wie auch für die Dampfschiffahrt als die wohlfeilsten sich gestalten.

Schließlich sey noch zu erwähnen, daß wie bei Verwendung von Eisen und gewöhnlichem Stahl auch bei allen Gattungen von Gußstahlachsen scharf einge-

drehte Ecken, besonders an den Lagern, zu vermeiden sind, daß alsdann bei ungehärteten Gußstahlachsen für gleiche Belastung das erforderliche Gewicht gegenüber von eisernen Achsen um ein Viertel bis ein Drittel reduziert werden darf. Bei Krummachsen für Lokomotive und Dampfschiffe dagegen sey es in dem Falle, daß eine selbst über das Bedürfnis hinausgehende Solidität größeren Werth bietet, als die im Verhältnisse zu dem Werthe des Objectes geringe Ersparniß an Beschaffungskosten, wohl rathsam, die Dimensionen der eisernen Achsen beizubehalten, und sey dies bisher selbst bei den schwersten Dampfschiff-Achsen, welche meistens zum Erfolge zerbrochener deutscher, belgischer und englischer eiserner Achsen geliefert wurden, mit ausnahmslos befriedigendem Erfolge beobachtet worden.

Das Eingangs erwähnte Verzeichniß weist nach, daß seit 1848 von der Gußstahlfabrik von Friedrich Krupp bei Essen geliefert worden sind:

1. Achsen für Personen- und Güterwagen 4623 Stück
2. Grad- und Kurbelachsen für Lokomotiven und Tender 553 „
3. Grad- und Krummachsen für Dampfschiffe 120 „

sämmtlich von ungehärtetem Gußstahl zähester Qualität.

Die Achsen ad 1) sind an der Nabe von $3\frac{3}{8}$ bis $4\frac{11}{16}$, an dem Schenkel von $2\frac{1}{4}$ bis $3\frac{1}{4}$, in der Mitte von 3 bis $4\frac{11}{16}$ rheinl. Zoll stark und das Gewicht beträgt von 192 bis 398 preuss. Pfund.

Die größte Zahl bezog die Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn, nämlich 2563 Stück.

Die Treib-, Lauf- und Tenderachsen ad 2) wurden theils bloß geschmiedet, theils fertig gedreht geliefert und zwar im Gewicht von 300 bis 2800 Pfd. Die meisten solcher Achsen bezog wieder die Köln-Mindener Eisenbahndirektion, nämlich 256; eine Anzahl Lokomotive-Kurbelachsen und zwar der schwersten Sorte wurde für französische Bahnen geliefert (20 Stück à 2800 Pfd. für die Paris-Orleans Bahn).

Die Grad- und Krummachsen ad 3) wurden zum größern Theil für die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd in Triest und für die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien geliefert, nämlich beziehungsweise 18 und 52 Achsen, im Gewicht bis zu 6251 Pfd. fertig zum Einlegen. Die vier schwersten Achsen, Propeller-Gradachsen, 30 Fuß lang, wurden 1856 für die kaiserlich französische Marine geliefert und wogen 11,970 und 11,040 Pfd.

Ein ähnliches Verzeichniß wie über die Gußstahlachsen liegt über die gelieferten patentirten Gußstahl-Bandagen ohne Schweißung aus der Krupp'schen Fabrik vor. Hiernach wurden bis November 1857 im Ganzen abgeliefert 6231 Stück Bandagen, wovon 1064 für die Köln-Mindener Eisenbahn, 1554 für die bayerischen Staatsbahnen, 830 für die österreichische Staatsbahn-Gesellschaft. Die Gußstahlbandagen sind geliefert für Lokomotive-Treib- und Laufräder, für Tenderräder und Wagenräder mit entsprechendem Durchmesser und einer Stärke von 1 Zoll bis $2\frac{1}{2}$ Zoll.

Amerikanische Eisenbahnen.

Niagara-Kettenbrücke.

Im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Begleitung“, gegenwärtig von dem Baurath Dr. Schöffler in Braunschweig redigirt, finden wir folgende dem „International topographical Rail Road Guide“ entnommene Notiz über die Niagara-Kettenbrücke.

Zwei englische Meilen unterhalb der Niagarafälle befindet sich die Hängebrücke, an deren jeder Seite sich eine blühende Stadt erhebt, Niagara City an der amerikanischen und Elgin an der englischen Seite. Die erstere Stadt ist der Ausgangspunkt der New-York Central und Canadaigua Eisenbahn, die letztere der Ausgangspunkt der großen westlichen Eisenbahn.

Die Brücke hat zwischen dem Centrum der beiden Aufhängethürme 822

Fuß Spannweite, eine Bahnhöhe über dem Wasserspiegel von 250 Fuß. Die Brückenbahn wird von 4 Kabeln (Drahtseile) von 10 Zoll Durchmesser getragen.

Die Verbindung des Rahmwerkes mit den 4 Kabeln ist mittels 624 Hänge-seilen von Draht hergestellt. Die absolute Festigkeit eines dieser Hänge-seile ist so groß, daß daran ein Gewicht von 30 Tons mit Sicherheit wirken kann, obgleich durch gewöhnliche Belastung der Brücke nur ein Gewicht von 1 1/2 Tons auf jedes Seil kommt, indem der Ingenieur die wirkende Last auf sehr sinnreiche Weise durch angebrachte Quertungen und Kreuzverbindungen vertheilt hat; so z. B. wird das Gewicht von 34 Tons einer Länge von 200 Fuß mitgetheilt.

Die Länge jedes oberen Kabels beträgt 1246 1/2 Fuß, während jedes untere nur 1190 Fuß mißt. Jede der 9 Rigen, aus welchen die Kabeln konstruirt sind, besteht aus 404 etwa 1 Linie starken Drähten.

Die den Kabeln zur Unterstützung dienenden Thürme haben eine Höhe von 60 Fuß über den Eisenbahnschienen, eine Basis von 16 Fuß Quadrat und eine Oberfläche von 8 Fuß Quadrat, während die Höhe der Thürme an der amerikanischen Seite vom Felsen ab 88 Fuß, an der englischen (Canada) Seite 78 Fuß beträgt.

Das zur Auführung der Thürme verwandte Material besteht aus Kalksteinen, welche den zur Aufnahme der Thürme dienenden Felsen entnommen sind. Der auf jeden Thurm kommende Theil des Brückengewichtes beträgt 600 Tons.

Trotzdem, daß die in Rede stehende Brücke eine Spannweite von 822 Fuß hat, wird die Brückenbahn durch eine Belastung von 47 Tons, welche etwa dem Gewichte einer Maschine, eines Tendere und eines mit Menschen besetzten Passagierwagens entspricht, nur um 5 1/2 Zoll in der Mitte durchgehoben, während die größte Senkung von 10 Zoll erst durch einen 386 Tons schweren Frachtkrain herbeigeführt wird.

An den Enden der Kabeln sind aus 9 Stück 7 Fuß langen Gliedern Ankerketten gebildet, welche 30 Fuß tief in den Felsen eingreifen und daselbst durch 6 1/2 Fuß im Quadrat große Ankerplatten, welche an den Stellen, wo die Ketten durchgehen, 12 Zoll stark sind, befestigt.

Die Konstruktion der Brücke wird als sehr solide bezeichnet, und sollen weder durch den Eisenbahnverkehr, noch durch die Benutzung der unteren Fahrbahn, ja selbst durch die heftigsten Stürme, erheblichen Schwankungen vorkommen

Eisenbahn-Statistik.

Einem Aufsatz im Journal des chemins de fer entnehmen wir folgende zwei Uebersichten: 1) der Längen aller eröffneten Eisenbahnen von 5 zu 5 Jahren seit 1825; 2) der Längen und Anlagekosten aller Bahnen in den verschiedenen Ländern am 1. Januar 1856, ohne übrigens die Genauigkeit der Ziffern zu verbürgen.

1) Die Länge der eröffneten Bahnlängen betrug:

Ende	in Europa	in Amerika	in anderen Welttheilen	Zusammen
1825	119	—	—	119 Kilom.
1830	440	66	—	506 "
1835	868	1,477	—	2,345 "
1840	4,021	3,487	—	7,508 "
1845	8,861	7,259	—	16,120 "
1850	24,239	11,860	—	36,099 "
1855	33,100	31,115	345	64,560 "

2) Längen und Anlagekosten der eröffneten Eisenbahnen waren am 1. Januar 1856:

	Länge	Anlagekosten
in Frankreich	5,552 Kilom.	2,161,580,000 Fr.
" Großbritannien	13,330 "	7,439,582,100 "
" Preußen	3,370 "	784,684,400 "
" Oesterreich	1,922 "	574,780,900 "
" Sachsen	576 "	168,589,900 "
" Bayern	4,075 "	226,770,700 "
" Hannover	525 "	97,581,400 "
" Württemberg	303 "	68,572,500 "
" anderen deutschen Staaten	1,164 "	276,961,000 "
" Belgien	1,209 "	309,307,250 "
" Holland	266 "	60,280,600 "
" Sardinen	585 "	189,050,000 "
" Dänemark	155 "	16,851,400 "
" Rußland	1,148 "	287,000,000 "
" anderen europ. Staaten	1,980 "	550,000,000 "
Zusammen in Europa	33,100 Kilom.	13,211,592,150 Fr.
" Amerika	31,115 "	4,512,000,000 "
Summa	64,215 Kilom.	17,723,592,150 Fr.

Bergwerks-, Hütten- und Salinenbetrieb in Bayern.

Die k. bayerische General-Bergwerks- und Salinen-Administration in München stellt jährlich eine statistische Uebersicht der Berg-, Hütten- und Salinenproduktion in Bayern zusammen, in welcher nicht bloß die ärarischen, sondern auch die Privatwerke berücksichtigt werden. Aus diesen Nachweisungen ist zu ersehen, daß die Berg-, Hütten- und Salinenproduktion in Bayern seit 1848 nicht unbedeutend zugenommen hat. Der Geldwerth der Produktion am Ursprungsorte berechnet sich wie folgt:

Im Betriebsjahre	Bergwerksprodukte fl.	Hütten-erzeugnisse fl.	Salz fl.	Zusammen fl.
1848-49	787,805	3,875,592	3,682,503	8,345,900
1849-50	826,945	4,190,985	3,633,338	8,651,269
1850-51	881,489	3,847,983	3,771,843	8,501,314
1851-52	943,623	4,347,328	3,893,676	9,186,627
1852-53	1,048,246	4,978,957	3,897,667	9,924,870
1853-54	1,243,527	5,766,412	3,858,435	10,868,374
1854-55	1,452,464	6,441,181	4,047,938	11,941,582
1855-56	1,648,958	7,740,749	4,000,981	13,390,689

Nur beim Bergbau hat die Zahl der Werke und der dabei beschäftigten Arbeiter seit 1848 stätig zugenommen; bei den Hüttenwerken dagegen trat eine Verminderung der Werke und der Arbeiterzahl ein, so daß sich deren gesteigerte Produktion als eine Folge der Verbesserungen in den Werksvorrichtungen und in der Arbeitsmethode darstellt. Im Salinenbetriebe wurde in den letzteren Jahren bei gesteigerter Produktion eine Ersparung an Arbeitern erzielt. Die nachstehende Uebersicht enthält die Zahl der Werke und der bei denselben beschäftigten Arbeiter:

Im Betriebsjahre	Bergwerke		Hüttenwerke		Salinen		Im Ganzen	
	Werke	Arbeiter	Werke	Arbeiter	Werke	Arbeiter	Werke	Arbeiter
1848-49	411	3785	125	3853	8	3008	544	10,646
1849-50	462	3670	143	3835	8	3054	613	10,559
1850-51	519	3831	156	3483	8	2959	683	10,273
1851-52	531	3802	142	3610	8	2936	681	10,384
1852-53	550	3908	135	3811	8	2913	693	10,632
1853-54	569	4020	127	3299	8	2754	704	10,073
1854-55	569	4024	125	3407	8	2849	729	10,280
1855-56	649	4455	118	3458	8	2818	775	10,731

Aus den einzelnen Uebersichten der Werke und der Produktionsmengen gehen für 1855-56 folgende Daten hervor:

I. Gruben.	Anzahl der im Betriebe stehenden Werke	Menge der Produktion
Gold (Waschgold)	34	398 1/2 Kronen
Gold- und silberhaltige Erze	2	2,970 Zollgr.
Eisenerze	135	1,695,406 1/4 "
Bläuerze	2	3,236 1/2 "
Quecksilbererze	1	47 3/4 "
Kupfererze	1	83 1/2 "
Kobalt und Fahlerze	1	138 1/4 "
Antimonerze	2	1,654 "
Magnet- und Schwefelkiese	2	25,701 3/4 "
Ocker- und Farberden	33	44,801 1/2 "
Stein- und Braunkohlen	74	4,424,358 "
Grafit	39	29,148 "
Porzellanerde	22	5,700 "
Schmirgelerde	1	1,091 "
Thonerde	14	73,610 3/4 "
Speckstein	1	1,680 "
Gyps	4	5,000 "
Dach- und Tafelschiefer	8	23,902 "
Schwefel, Fluß- u. Feldspath, dann Quarz	10	21,238 1/2 "
II. Hüttenwerke.		
Eisen: Roheisen in Gängen u. Massen	74	575,189 "
Rohstahl	—	— "
Gußwaaren aus Erzen	—	100,962 1/4 "
" " Roheisen	7	46,673 3/4 "
Gefrischtes Eisen: Stab- u. gewalz. Eisen	17	437,788 1/2 "
Eisenblech	3	25,992 1/4 "
Eisenblech	8	12,750 "
Stahl	1	660 "
Antimonium	1	263 1/3 "
Alaun	—	86 3/4 "
Bitriol: Eisenvitriol	2	3,393 1/2 "
gemischter Bitriol		
Roths Farbe (Potée)	—	2,669 "

III. Salinen.

Steinsalz	1	36,065	Jolljtr.
Kochsalz	7	856,052 1/2	"
Viehsalz		60,595	"
Dungsalz		25,876	"

Bei den Hüttenwerken sind in 1855—56

	im Betriebe gestanden	fast gelegen
Hochöfen	61	2
Blasöfen	14	2
Kupelöfen	16	12
Flammöfen	4	—
Tiegelöfen	3	—
Puddlingsöfen	39	—
Schweißöfen	15	—
Frish- und Streckfeuer	192	17
Rohstahlfeuer	—	1
Zementöfen	1	—
Kassniröfen	2	—
Walzwerke	5	—
Drahtwalzwerke	1	—
Drahtzüge	14	—
Ferner:		
Bleischmelz- und Röstöfen	—	4
Zinnschmelzöfen	—	1
Alaunpfannen	2	1
Bitriolsubpfannen	11	—
Farbrennöfen	1	—
Säigeröfen	1	—

Das in Bayern gewonnene Steinsalz stammt ausschließlich aus dem Salzwerke zu Berchtesgaden, in welchem überdies durch Auslaugung im Verwaltungsjahr 1853—54 . . 1,014,079 1/2, 1854—55 . . 1,419,722 1/2 und 1855—56 1,338,655 Eimer Salzsoole gewonnen wurden, wovon ein Theil in der Saline zu Berchtesgaden versotten, der Ueberrest aber mittelst Röhren nach der drei Meilen entfernten Salinenstadt Reichenhall geleitet und mit der dortigen Anellsoole gemischt wird. Die so gewonnene Mischsoole kommt theils in Reichenhall, theils in den Salinen zu Traunstein und Rosenheim, wohin sie in einer 10 1/2 Meilen langen Röhrenleitung abfließt, zur Versiedung. Minder bedeutend als in den oberbayerischen Salinen ist die Salzerzeugung zu Kissingen und Orb in Unterfranken und zu Dürkheim in der Pfalz.

Zeitung.
Inland.

Freie Städte. — Hamburgs Schiffahrt im Jahre 1856 stellt sich in folgenden Ziffern dar. Es kamen im ganzen zur See 5201 Fahrzeuge (gegen 4593 im Jahr 1855) an, 4458 beladen, 743 in Ballast, mit einer Gesamtladungsfähigkeit von 390,908 Kommerzlasten à 3 Tonnen; darunter befanden sich 1119 Reisen von Dampfschiffen. Abgegangen sind 5175 Schiffe (gegen 4562 im Jahr 1855), davon 2989 in Ladung, 2186 in Ballast mit einem Raum von 387,308 Tonnen. Hamburg selbst besaß am Schluß des vorigen Jahres 468 Seeschiffe mit 57,639 Kommerzlasten; 1855 waren 448 Schiffe von 53,221 Kommerzlasten vorhanden. An Flussfahrzeugen liefen von der Oberelbe ein 4996 Schiffe und Flöße, und die über Hamburg gehende Auswanderermenge stieg von 18,652 auf 26,203.

Ausland.

Schweiz. — Der Regierungsrath von Luzern hat unter Vorbehalt der Ratifikation durch den großen Rath die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Luzern, und zwar einstweilen vom Rankhof an, über Obikon bis an die Kantonsgrenze in der Richtung nach Zürich ertheilt. Die Konzessionäre anerboten innerhalb drei Monaten nach Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung eine Kaution von 60,000 Fr. zu leisten, und innerhalb sechs Monaten die Arbeiten zu beginnen.

Frankreich. — Die umgebante Bahnlinie von St. Etienne nach Roanne (jetzt der Gesellschaft der Bahnen von Paris nach Lyon und dem Mittelmeer angehörig) ist am 1. Dezember für den Personen- und Güterdienst eröffnet worden.

— Die Rheinbrücke zwischen Strassburg und Kehl, welche auf gemeinschaftliche Kosten der französischen Bahnen- und bairischen Staatsbahnverwaltung angeführt werden soll, würde nach dem bearbeiteten Projekte 5 Oeffnungen

erhalten, wovon die drei mittleren von 63 Meter und die zwei Seitenöffnungen von 27 Meter. Erstere erhalten einen Oberbau nach dem Gittersystem, letztere drehbare Brückenfelder zum Durchlassen der Schiffe mit Masten. Die Fundazion soll mittelst gußeiserner hohler Zylinder geschehen, welche 12—15 Meter Tiefe erreichen. Außer den Eisenbahnzügen sollen nur Fußgänger die Brücke passiren; für letztere würden Trottoirs außerhalb der Gitterwände angebracht. Neben der Eisenbahnbrücke soll die Schiffsbrücke für den Straßenverkehr fortbestehen.

Großbritannien. — Folgendes sind einige weitere Details des großen Dampfers „Leviathan“. Die 10 Dampfkessel werden mit einem Dampfdruck von 2 1/4 Atmosphären arbeiten und die 100 Heizöfen sind zur Feuerung sowohl mit gewöhnlichen, als Anthrazit-Steinkohlen eingerichtet. Der Kohlenraum kann 12,000 Tonnen dieses Materials aufnehmen. Die zwei Schaufelräder sind von einander unabhängig und jedes wird von zwei unter 45 Grad geneigten Dampf-Zylindern von 1.87 Meter Durchmesser und 4.25 Meter Kolbenhub in Umdrehung gesetzt. Die Schaufelräder haben einen Durchmesser von 16.70 Meter und eine Breite von 3.95 Meter. Die Dampfmaschine zur Bewegung der Schraube hat 4 Zylinder von 2.13 Meter Durchmesser und 1.22 Meter Hub. Die Schraube hat 4 Flügel und einen Durchmesser von 7.30 Meter; die Welle derselben ist 8.50 Meter lang und 0.80 Meter im Durchmesser. Das Schiff mit seinen Maschinen wiegt 12,000 Tonnen. Zu dem Schiffe gehören 20 Dienstboote nebst 2 hinter den Schaufelrädern aufgehängten Schraubendampfsbooten von 60 und 70 Tonnen Gehalt, bestimmt Personen und Waaren zu und von dem Dampfer zu schaffen. Man hofft mit dem Schiff eine Geschwindigkeit von 16 Meilen in der Stunde einzuhalten und den Weg nach Indien oder Australien um das Cap in 30—35 Tagen zurückzulegen.

— In der Sitzung des Unterhauses vom 5. Dezember erwiederte Lord Palmerston auf die Frage, ob die Regierung mit irgend einer Kompagnie oder einem fremden Staat einen Kontrakt Behufs der telegraphischen Verbindung mit Egypten und Indien abgeschlossen habe und ob darüber eine Unterhandlung schwebt? im Wesentlichen: die Regierung war in Korrespondenz mit Oesterreich wegen einer von Ragusa nach Alexandrien zu legenden Linie, aber die österreichischen Bedingungen waren der Art, daß die englische Regierung nicht sogleich auf dieselben eingehen konnte, und man ließ daher die Unterhandlungen fallen. Eine jener Bedingungen war, daß die britische Regierung sich verpflichten sollte, keine andere Linie als die österreichische zur Verbindung mit Indien zu benützen, und eine andere, daß England sich anheischig machen sollte, die Linie von Suez nach Indien weiter zu legen. Natürlich hielt man es nicht für rathsam, die erste Bedingung anzunehmen, und was die zweite betrifft, so sah man nicht recht, wie sie so bald angeführt werden könnte. Indes werde die Hoffnung nicht aufgegeben, daß Oesterreich eine solche Linie herstellen wird, da sie zu seinem eigenen Vortheil wäre; und für England wäre sie sehr wünschenswerth. In diesem Falle würde man für die Benützung der Linie gerne nach einem anständigen Tarif zahlen. Es muß hier noch bemerkt werden, daß die türkische Regierung den Plan hat, eine telegraphische Verbindung von Konstantinoyel oder vom entgegengesetzten Ufer bis an das nördliche Ende des persischen Meerbusens einzurichten, indem sie hofft, daß entweder die britische Regierung oder die ostindische Kompagnie dann geneigt wäre, den Telegraphen von Bassora bis Kurrachi fort zu leiten.

Personal-Nachrichten.

Oesterreich. — Dem Inspektor 1. Klasse bei der lombardischen Bau-direktion, R. Gaimi, ist aus Anlaß seines Uebertritts in den Ruhestand, das Ritterkreuz des Franz-Joseph-Ordens verliehen.

— Der k. k. Obertelegraphist P. Brenna hat das Ritterkreuz 2. Klasse des herzoglich Parma'schen St. Ludwigs-Ordens erhalten.

Preußen. — Nachbenannten Beamten der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft sind R. hannoversche Orden verliehen, und zwar das Kommandeurkreuz 2. Klasse: dem Vorsitzenden der Direktion, Regierungspräsident a. D. v. Wittgenstein zu Köln; das Ritterkreuz 3. Klasse dem Mitglied der Direktion, D. Dypenheim, ebendasselbst; so wie das Ritterkreuz 4. Klasse des R. Guelphen-Ordens dem Spezial-Direktor Kühlwetter zu Köln und dem Betriebs-Direktor Baurath Leopold zu Minden.

— Der Vorsitzende der Direktion der Westphälischen Eisenbahn, Geh. Regierungsrath Henz zu Münster, hat das Kommandeurkreuz 2. Klasse des R. hannoverschen Guelphen-Ordens erhalten.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

K. K. privilegirte österr. Staats-Eisenbahn. (157 Meilen.)	Personen.		Güter.		Einnahme.	
	Zahl.	Str.	Str.	fl. G.M.	fl. G.M.	fl. G.M.
26. Nov. bis 2. Dez.	39,973	730,497	320,748	238,496		
bis 2. Dez. 1857	2,104,150	25,731,650	12,867,477	12,625,408		

Pfälzische Eisenbahnen. — I. Ludwigsbahn.

Ergebnis im	Personen.		Güter.		Kosten.		Gesamte Einnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat November 1857	76190	41933	379134	46680	635380	91158	179773
" do. 1856	62295	35355	370280	43408	412880	60633	139397
1857 mehr	13895	6578	8854	3272	222500	30525	40376
in den ersten 2 Monaten 1857—58	170101	99091	779072	96389	1242280	177443	372924
1856—57	142475	83839	805268	98470	792640	119983	302293
1856—57 mehr weniger	27626	15252		26196	449640	57460	70631

— II. Maximiliansbahn.

Ergebnis im	Personen.		Güter.		Kosten.		Gesamte Einnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat November 1857	21012	7378	67760	4906	109680	5281	17566
" do. 1856	19203	6612	113404	9588	70700	3734	19935
1857 mehr weniger	1809	766	4545	4682	38980	1546	2369
in den ersten 2 Monaten 1857—58	50253	17759	150621	10081	256120	12925	40766
1856—57	46874	16081	208719	16590	113500	5980	38651
1857—58 mehr weniger	3379	1678	58097	6509	142620	6945	2115

Lübeck-Büchen. — Monat November 1857.

9,123 Personen (incl. Gepäck) 4,348 Thlr.
 144,755 Ztr. Güter; Vieh und Equipagen . 10,619 „
 Summa . 14,917 Thlr.
 gegen 8,815 Personen, 165,700 Ztr. Güter und 15,397 Thlr. im November 1856.
 Seit dem 1. Januar 1857 sind vereinnahmt 179,557 Thlr. gegen 174,786 Thlr. in 1856, also in 1857 mehr 4771 Thlr.

Ankündigungen.

[66—68] Königl. Bayerische Pfälzische Eisenbahnen. I. Ludwigsbahn.

Die Herren Aktionäre der Pfälzischen Ludwigsbahn werden in Gemäßheit des §. 40 der Gesellschaftsstatuten zu der
Dienstag, den 5. Januar 1858, Morgens 11 Uhr
 zu Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude abzuhaltenden
Generalversammlung

hiermit eingeladen.

Gegenstände der Verhandlung:

- 1) Geschäftsbericht der Direktion.
- 2) Verbescheidung der Rechnungen vom 1. Oktober 1856 bis 30. Septbr. 1857.
- 3) Festsetzung der zur Vertheilung an die Aktionäre gelangenden Dividenden.
- 4) Aufnahme eines Prioritäts-Anlehens Behufs der Fortsetzung des zweiten Geleises auf der Linie Ludwigshafen-Worms, Vermehrung der Fahrapparate und Erweiterung der Bau-Anlagen in den Bahnhöfen Kaiserslautern und Ludwigshafen.
- 5) Erneuerung eines Dritttheils der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes nach §. 52 der Statuten.

Diejenigen Herren Aktionäre, welche dieser Versammlung beizuhören wollen, haben sich längstens bis zum **29. Dezember** d. J. auf dem Bureau der Direktion zu Ludwigshafen über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalaktien oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniß auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Diese Karten ermächtigen zugleich zur freien Fahrt auf der Pfälzischen Ludwigsbahn am Tage der Generalversammlung und zwar in der Richtung nach Ludwigshafen mit den Vormittagszügen, in der Richtung von Ludwigshafen mit den Nachmittags- und Abendzügen.

Nach dem 29. Dezember können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

II. Maximiliansbahn. (Neustadt-Weisenburg.)

Die Herren Aktionäre der Pfälzischen Maximiliansbahn werden in Gemäßheit des §. 40 der Gesellschaftsstatuten zu der

Mittwoch, den 6. Januar 1858, Morgens 11 Uhr
 zu Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude abzuhaltenden

Generalversammlung

hiermit eingeladen.

Gegenstände der Verhandlung:

- 1) Geschäftsbericht der Direktion.
- 2) Verbescheidung der Rechnung vom 1. Oktober 1856 bis 30. September 1857.
- 3) Erneuerung eines Dritttheils der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes nach §. 52 der Statuten.

Diejenigen Herren Aktionäre, welche dieser Versammlung beizuhören wollen, haben sich längstens bis zum **29. Dezember** d. J. auf dem Bureau der Direktion zu Ludwigshafen über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalaktien oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniß auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Diese Karten ermächtigen zugleich zur freien Fahrt auf der Pfälzischen Maximiliansbahn am Tage der Generalversammlung und zwar in der Richtung nach Ludwigshafen mit den Vormittagszügen, in der Richtung von Ludwigshafen mit den Nachmittags- und Abendzügen.

Nach dem 29. Dezember können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

Ludwigshafen, den 29. November 1857.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen. Wahl.

K. k. privilegierte Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Kundmachung.

Die General-Direktion der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft beehrt sich die v. L. Herren Aktienbesitzer in Kenntniß zu setzen, daß die am 1. Januar 1858 fälligen halbjährigen Interessencoupons der Aktien, auf welche die für den 5. Oktober 1857 ausgeschriebene fünfte und letzte Einzahlung geleistet worden ist, mit dem Betrage von 11 Francs 50 Cent.; jene der konvertirten vormaligen Wien-Raabser Eisenbahn-Aktien (Nr. 1 bis incl. 15066 enthaltend) dagegen mit dem Betrage von 12 Francs 50 Cent. — vom 2. Januar 1858 an — bei der Centralkasse der Gesellschaft in Wien, Minoritenplatz Nr. 42, von 9 Uhr früh bis 2 Uhr Nachmittags ausbezahlt werden.

Die Zahlung geschieht in Bankvaluta zum Durchschnittskurse der vorhergehenden Woche.

Wien, am 2. Dezember 1857.

Von der General-Direktion der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Fortschritt.

Zeitschrift für Handel, Gewerbe und Landwirtschaft. 9. Jahrgang. 1858.

Herausgegeben vom

Bureau für Handel, Gewerbe und Landwirtschaft.

Diese Zeitschrift beabsichtigt die in den verschiedenen Industriezweigen gemachten neuen und neuesten Fortschritte, so wie die großen und wichtigen Veränderungen im Volkerverkehrleben zur Kenntniß der Industriellen Deutschlands und überhaupt aller intelligenten Freunde und Beförderer des allgemeinen Fortschritts zu bringen. Sie vertheilt demgemäß ihre Spalten auf folgende Rubriken: 1) Die Beröfenlichung der über dem Bureau zur Verwerthung übertragenen Erfindungen abgefaßten Programme; 2) Nationalökonomische Aufsätze; 3) Mercantile, gewerblich-technische und landwirthschaftliche Mittheilungen, nach den neuesten allgemeinen Fortschritten aus dem In- und Auslande; 4) Anzeigen und Rezensionen der neuesten Industrie-Literatur; 5) Handelsberichte und Kundgebungen der wichtigeren Veränderungen auf dem Gesamtindusriemarkt; 6) Kurze geschäftliche Anzeigen aller Art, von den Herren Abonnenten gratis.

Die Zeitschrift erscheint in einzelnen Bogen monatlich viermal und wird am Schluß des Jahrganges den Abonnenten ein vollständiges alphabetisches Inhaltsverzeichnis und ein Titelblatt geliefert. Da der Fortschritt sich nicht mit Tageserscheinungen beschäftigt, so kann ein Veralteten seines Inhaltes nicht ein treten, sondern es wird derselbe gewissermaßen als eine Statistik des allgemeinen Fortschrittes zu betrachten sein.

Der jährlich voranzubehaltende Abonnementspreis der Zeitschrift beträgt 4 Rthlr. Pr. Ort. oder 6 fl. Conv.-Geld oder 7 fl. rhein. und ist dieselbe von unserem Bureau so wie durch alle Postämter und Buchhandlungen zu beziehen.

Zu zahlreichen Abonnement label höflichst ein

Leipzig, im November 1857.

Das Bureau

für Handel, Gewerbe und Landwirtschaft.

Alle in das Fach der Eisenbahnen einschlagenden **Ankündigungen**, so wie **literarische Anzeigen** über alle Erscheinungen im Gebiete der Technik, finden durch die **Eisenbahn-Zeitung** die zweckdienlichste Verbreitung.

Die Inserzionsgebühr wird mit 2 Sgr. oder 7 fr. rh. für den Raum einer gespaltenen Petitzeile berechnet.

Redaktion: C. Ebel und V. Klein. — In Kommission der J. B. Nebler'schen Buchhandlung in Stuttgart.