

auch dieses Fabrikat gewissermaßen eine den Erzeugnissen für die den Frieden fördernde Eisenbahn entgegengelegte Bestimmung hat. Es liegen uns die Ab- bildungen der bisher gefertigten Kanonen-, Haubitzen-, Belagerungs- und Feldge- schützrohre, Mörser in 4 Blättern vor, woraus sämtliche Dimensionen, Ge- wichte u. zu entnehmen sind. Es finden sich darunter Stücke bis zu 810 1/2 Kilogramm oder über 16 Zollstr. Gewicht. Folgendes ist das Verzeichniß der bisher gefertigten Gussstahlkanonenrohre.

Jahr der Lieferung.	Empfänger.	Stückzahl.	Gattung.
1847	Er. Maj. der König von Preußen	1	3pfänder
1852	Er. Maj. der König von Preußen	1	6 " } mit Mantel.
1854	Er. Maj. der König von Bayern	1	6 " } nach Form der preuß.
"	Er. Maj. der Kaiser von Oesterreich	1	6 " } Gpfänder in Bronze.
"	Er. Hoh. der Herzog v. Braunschweig	1	12 " Granat-Kanonenrohre.
1855	Er. Maj. der König von Holland	1	12 " in nur geschmied. Zustande.
"	Er. Maj. der König von Hannover	1	12 " "
"	Das königl. engl. Kriegsministerium	1	68 " nach Art d. russ. 60pfänder, im nur geschmied. Zustande.
1856	Er. Maj. der Kaiser von Frankreich	1	12 " obusier-canon.
"	Das kaisert. franz. Kriegsministerium	2	12 " " im nur geschm. Zustande.
"	Das kaisert. russ. Kriegsministerium	1	12 " "
"	Das königl. württ. Kriegsministerium	1	7 " Haubitze.
"	Das schweizerische Kriegsdepartement	1	12 " "
"	Das schweizerische Kriegsdepartement	2	24 " Mörser.
"	Er. Hoh. der Vizekönig von Ägypten	6	12 " "
"	Das königl. preuß. Kriegsministerium	2	6 " im nur geschmied. Zustande.
1857	Das kaisert. franz. Kriegsministerium	6	6 " obusier-canon, im nur geschmiedeten Zustande.
"	Das kaisert. russ. Kriegsministerium	1	60 " mit Mantel.
"	Das kaisert. russ. Kriegsministerium	2	6 " nach Form der französischen.
"	Das kaisert. russ. Kriegsministerium	2	40 " Mörser, im nur geschm. Zust.
"	Das schweizerische Kriegsdepartement	1	24 " Haubitze.
"	Er. Hoh. der Vizekönig von Ägypten	6	16 " "
"	Er. Hoh. der Vizekönig von Ägypten	6	12 " "

Beitrag. Inland.

Oesterreich. — Der Verwaltungsrath der Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft hat ein Comité zur Prüfung des Projekts in Betreff der Verschmelzung der Theißbahn-Gesellschaft mit der oberungarischen Eisenbahn-Gesellschaft erwählt.

Ausland.

Schweiz. — Die drei Gesellschaften der West-, Central- und Nordost- bahn haben zur Herstellung eines schnellen, sichern und regelmäßigen Personen- und Waarenverkehrs zwischen Genf und Basel, resp. Romanshorn, Zürich, Genf, sowohl mit der Neuenburger als Solothurner Dampfschiffahrts-Gesellschaft entspre- chende Verträge abgeschlossen, nach welchen sie der letzteren die Weiterbeför- derung sämtlicher Passagiere und der letzteren den Transport aller direkt spe- dierten Güter übergeben werden. Die nämlichen Gesellschaften haben sich auch über direkte Expedition der Waaren auf ihrer ganzen Linie mit gleichmäßigen entsprechenden Tarifen und über Einführung durchlaufender Personenbillets ver- ständigt. (N. 3.)

Vereinigte Staaten. — In der Botschaft des Präsidenten vom 7. Dezember wird über das Postwesen der Vereinigten Staaten im Wesentlichen bemerkt: Im Jahre 1827 gab es 7000 Postämter, in 1837 . . . 11,177; in 1847 15,146, und in 1857 betrug ihre Zahl 26,586. In diesem Jahre wurden 1725 neue Postämter errichtet, wovon 704 wieder eingingen, was einen Zuwachs von 1021 anmacht. Die Länge der Poststraßen betrug im Jahre 1827 . . . 105,336 Meilen; in 1837 . . . 141,242 Meilen; in 1847 . . . 153,818 Meilen und im Jahre 1857 beträgt sie 242,601, mit Einschluß der 22,330 Meilen Eisenbahn, auf denen Posten transportirt werden. Die Ausgaben des Departements für das mit dem 30. Juni 1857 endende Finanzjahr betragen 11,507,670 Dollar. Die volle Einnahme des Jahres brachte aber nur 8,053,951 Dollar.

— Ueber den Plan einer Eisenbahn an das Stille Meer heißt es in der Präsidentenbotschaft vom 7. Dezember: „Ich empfehle dem Kongress die Errich- tung einer Territorialregierung über Arizona, mit welchem passende Theile Neu-Mexiko's verbunden werden mögen. Die Zahl der dortigen Bürger, denen wir Schutz für ihr Leben und Eigentum schuldig sind, ist allbereits beträchtlich, und trotz der jetzigen ungünstigen Umstände wahrscheinlich in der Zunahme be- griffen. Zudem besitzt das in Vorschlag gebrachte Territorium, wie man glaubt, die Elemente mineralischen und landwirtschaftlichen Reichthums, besonders in Silber und Kupfer. Die Poststellen der Vereinigten Staaten nach Californien

werden jetzt über die ganze Ausdehnung dieser Landschaft gebracht, und dieser Weg gilt als der nächste und beste an den „Stillen Ocean.“ Die Botschaft verbreitet sich hier über die Nothwendigkeit einer großen Militärstraße, und zwar Schienenstraße, zum Schutz Californiens und der Pacifischen Seeküste. „Nur dadurch werden wir im Stande seyn Mannschaft und Kriegsmunition aus unsern atlantischen Staaten in gehöriger Zeit nach jenen entfernten Theilen der Republik zu werfen. Die Erfahrung hat gelehrt, daß die Wege über den Isthmus Central- Amerika's im besten Fall sehr unverlässliche Kommunikationsmittel sind; aber wäre das auch nicht der Fall, so würden sie alsbald für uns geschlossen seyn, wenn wir in Krieg gerietten mit einer stärkeren Seemacht, welche die Häfen an den Ausgangspunkten dieser Wege zu blockiren vermöchte. So können wir uns nur auf eine Militärstraße durch unser eigenes Gebiet verlassen. Die Schwierig- keiten und Kosten des Baues einer Militäreisenbahn zur Verbindung unserer atlantischen mit unserer Stillen Meeresküste hat man höchlich übertrieben. Die Distanz auf der Arizona-Linie, nahe dem 32° N. Br., zwischen der Westgrenze von Texas am Rio Grande, und der Ostgrenze Californiens am Colorado, be- trägt nach den besten Erforschungen nicht über 470 englische Meilen, und das Terrain ist im Ganzen günstig. Aus naheliegenden Gründen darf die Regie- rung den Bau dieser Bahn nicht selbst übernehmen, sondern wird sie anderer (privatlicher) Thätigkeit überlassen, welche dann der Kongress durch Verleihung von Ländereien, oder mit Geld, oder auch mit beidem unterstützen mag. Auch die Handelsinteressen des ganzen Landes, des Ostens und des Westens, werden durch eine solche Bahn sehr gefördert werden, und überdies verspricht sie ein weiteres mächtiges Band der Einigung zu werden. Aus diesen Gründen empfehle ich dem Kongress die Frage der Stillen Meeres-Eisenbahn, ohne mich im voraus für eine besondere Richtung auszusprechen.“ (N. 3.)

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Königl. sächsische Staats-Eisenbahnen. — Monat November 1857.

Bahnl. und deren Länge.	M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Total- einnahme.
		Personen.	Einnahme.	Güter.	Frachtbetrag.	
Leipzig- (Zwickau *) Hof	24.6	59,663	28,297	1,126,616	128,948	158,505
Chemnitz-Riesa . . .	8.9	30,803	12,454	339,816	26,452	39,130
Dresden-Bodenbach . . .	8.8	40,047	13,368	390,743	43,391	57,785
Dresden-Görlitz . . .	14.0	44,888	26,065	502,454	58,972	86,212
Summa	56.3	175,401	80,184	2,359,629	257,763	341,632

*) Einschließlich der Kohlenbahn.

Rhein-Wendener Eisenbahn. — Monat November 1857.

a) auf der Hauptbahn.

180,081 Personen	81,770 Thlr.
3,836,289 Ztr. Güter	230,043 "
Extraordinarien	33,869 "
Summa	345,682 Thlr.

gegen 153,091 Personen, 3,172,404 Ztr. Güter und 313,066 Thlr. Einnahme im Monat Nov. 1856. Mithin im Monat Nov. 1857 mehr 32,616 Thlr.

In den ersten 11 Monaten des Jahres 1857 wurden eingenommen für 2,205,891 Personen, 39,836,478 Ztr. Güter u. 4,034,623 Thlr., gegen 1,879,056 Personen, 34,893,714 Ztr. Güter und 3,526,153 Thlr. in 1856. Mithin pro 1857 mehr 508,470 Thlr.

b) auf der Oberhausen-Rheinheimer Zweigbahn.

37,618 Personen	10,276 Thlr.
307,772 Ztr. Güter	18,354 "
Extraordinarien	153 "
Summa	28,783 Thlr.

In den 11 ersten Monaten des Jahres 1857 wurden eingenommen für 385,882 Personen, 1,617,290 Ztr. Güter u. 218,711 Thlr.

Ankündigungen.

[72—73]

Tannus-Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Unterhaltung der Bahn in 1858 erforderlichen 1800 Stück Bahnschienen im ungefähren Gewicht von 7380 Zentnern soll auf dem Submissionewege vergeben werden.

Dieserjenige Fabrikanten, welche die Lieferung dieser Schienen übernehmen wollen, können die Lieferungsbedingungen von der unterzeichneten Stelle beziehen und haben dieselben ihre Angebote spätestens bis zum 20. Januar 1858 mit der Aufschrift

„Submission für die Schienenlieferung“

an dieselbe einzusenden.

Frankfurt a. M., den 23. Dezember 1857.

Der Direktor der Tannus-Eisenbahn.
Wernher.