

zugeführt wird. Aber der Rauch wurde nicht ganz verzehrt; doch erschien die Einrichtung selbst gut und glaubt man, durch Vervollkommung der Konstruktion diesen schwachen Punkt noch überwinden zu können. — Hopson u. Comp. erzielen vollkommene Verbrennung ohne Rauch; doch ist die Einrichtung kompliziert, Säulen und Kammern von feuerfestem Thone bewirken eine vollkommene Mischung von äußerer Luft und den Gasen des Feuers, aber dieses Mauerwerk kann brechen und sich spalten, daher setzt diese Methode große Vorsicht und Sorgfalt beim Feuern voraus, was im Großen und in Masse nicht ausführbar ist, da man seltene, kostspielige, wissenschaftlichgebildete und praktischgeübte Feuermänner dazu brauchen würde. — Stoney's Plan ist im Prinzip gleich mit dem von Williams; beide lassen die Luft von Außen durch die Ofenthüre einströmen. Ueber diese heraus ragt in Stoney's Apparat der Boden des innern Feuerherdes in gleicher Ebene hervor; diese neigt sich nach innen und läßt das theils außerhalb, theils innerhalb platzierte Brennmaterial immer nach dem Zentrum des Feuers rutschen, wobei durch eine Menge kleine Oeffnungen in der Thür reichlich Luft zuströmt, ohne aber gänzliche Verzeehrung des Rauches zu sichern. — Der Williams'sche Apparat läßt die Luft auch von außen durch kleine Oeffnungen eindringen, welche, durch Röhren nach außen verlängert, beliebig geschlossen werden können. Die Hauptsache hierbei ist, daß inwendig stets zwei verschiedene Grade von Feuerung erhalten werden, eine weißglühende auf der einen, eine brennende und mit frischen Kohlen versehene auf der anderen Seite. Während der letztere Rauch entwickelt, verzehrt die Gluth der ersteren denselben, bis Alles vollständig durchgeglüht ist und nun auf der anderen Seite wieder frisches Brennmaterial aufgeschüttet werden kann, welches bald in vollkommene Verbrennung übergeht, und so fort. Der Rauch wurde dabei laut Bericht vollkommen verzehrt, gleichviel, ob während der Stunde 15 oder 27 Pfd. Kohlen pro Quadratfuß verbrannt; bei einem Experimente wurde die Verbrennung sogar auf 37 1/2 Pfd. auf den Quadratfuß pro Stunde getrieben, ohne daß Rauch sichtbar ward, obgleich dabei 5 1/2 Kubikfuß Wasser auf jeden Quadratfuß Feuerplatz pro Stunde verdunsteten. Dabei zeigte sich noch der Vorzug, daß keine besondere Sorgfalt und Wissenschaftlichkeit von Seiten des Heizers erforderlich ist, wenn er nur abwechselnd rechts und links frische Kohlen aufschüttet, was bei großen Fabriken u. sehr wichtig ist. Ueberhaupt beziehen sich diese Experimente bloß auf große Fabrik- und Dampfmaschinenfeuer. Im Kleinen für Haus, Heerd und Ofen erreicht man schon den Zweck ziemlich vollkommen durch sehr häufige, in kleinen Portionen regelmäßige Hinzufügung frischen Brennmaterials. (Fortschritt.)

hiernach 9329 Fr. Im entsprechenden Quartal von 1857 waren die Gesamteinnahmen 71,803,531 Fr. für die durchschnittliche Bahnlänge von 6249 Kilom., also die Einnahme pro Kilom. 11,490 Fr. Die Einnahme in 1858 ist also um 1,333,313 Fr. gegen 1857 zurückgeblieben, trotz der um 1305 Kilom. vermehrten Bahnlänge. Die Mindereinnahme pro Kilom. war 2161 Fr. oder 18.81 Proz. Folgendes ist nach dem Journal des chemins de fer eine Zusammenstellung der Einnahmen je im ersten Quartal der letzten 5 Jahre:

	Durchschnittliche Bahnlänge	Bruttoeinnahme im Ganzen	pro Kilom.
1854	4101 Kilom.	40,136,365 Fr.	9,787 Fr.
1855	4652 "	48,913,349 "	10,514 "
1856	5555 "	59,091,725 "	10,637 "
1857	6249 "	71,803,531 "	11,490 "
1858	7554 "	70,470,218 "	9,329 "

— Von der Paris-Lyon-Mittelmeer Bahn ist die Strecke zwischen Besançon und Belfort am 30. Mai eröffnet und am 1. Juni dem Verkehr übergeben worden. Diese 95 Kilometer lange Bahnstrecke ergänzt die Eisenbahnverbindung zwischen dem Mittelmeer und dem Rhein. Sie durchschneidet ein sehr schwieriges Terrain und die vielen Tunnel, Felseneinschnitte, Brücken u. machen sie zu einer der merkwürdigsten Linien des französischen Bahnnetzes.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (153 1/2 Meilen.)

	Personen.	Güter.	Einnahme.	1857.
	Zahl.	Ztr.	fl. G.M.	fl. G.M.
28. Mai bis 3. Juni . . .	42,604	778,698	280,940	278,800
bis 3. Juni 1858 . . .	770,202	12,825,644	5,473,931	4,846,165

Pfälzische Eisenbahnen. — I. Ludwigsbahn.

Ergebnis.	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Mai 1858	93910	52840	384790	47664	569980	79875	180380
" do. 1857	86764	49295	532825	64203	461020	69468	182966
1858 mehr weniger	7146	3545	148035	16539	108960	10407	2586
in den ersten 8 Monaten 1857—58	566629	321442	2887988	367205	5152760	720080	1408728
1856—57	529587	298524	3582285	444470	3999980	593107	1336101
1857—58 mehr weniger	37042	22918	694297	77264	1152780	126973	72627

II. Maximiliansbahn.

Ergebnis.	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Mai 1858	26667	9077	74295	5427	155820	8190	22694
" do. 1857	24536	8531	143632	11741	101600	5311	25583
1858 mehr weniger	2131	546	69337	6314	54220	2879	2889
in den ersten 8 Monaten 1857—58	165779	57702	505112	36006	1318900	69287	163045
1856—57	166981	55844	917652	76933	824560	42921	175748
1857—58 mehr weniger	1202	1858	412540	40927	494340	26366	12703

Leipzig-Dresdener Eisenbahn. — Monat April 1858.

72,102 Personen	64,973 Ztr. 15 Mgr.
945,918 Ztr. Güter	116,091 " 14 "
	181,064 Ztr. 29 Mgr.
Hierzu vom 1. Januar bis ult. März c.	392,568 " 1 "
Summa	573,633 Ztr. — Mgr.
Vom 1. Januar bis ult. April 1857	617,541 " 8 "
Mindereinnahme in 1858 gegen 1857	43,908 Ztr. 8 Mgr.

Lübeck-Büchen. — Monat Mai 1858.

13,981 Personen (incl. Gepäck)	6,846 Ztr.
117,458 Ztr. Güter; Vieh und Equipagen	8,564 "
Summa	15,410 Ztr.
gegen 13,972 Personen, 161,038 Ztr. Güter und 18,744 Ztr. im Mai 1857.	
Mithin im Mai 1858 weniger 3334 Ztr. Seit 1. Januar sind vereinnahmt 53,189 Ztr. gegen 61,477 Ztr. in 1857.	

Beitrag.
Inland.

Oesterreich. — Am 1. Juni ward der Betrieb auf der 5 1/2 Meilen langen Strecke von Josephstadt nach Falgendorf der süd-norddeutschen Verbindungsbahn eröffnet. Auf der Strecke Josephstadt-Falgendorf bestehen Zwischenstationen in Rufus, Königshof und Mastig. Letztere bildet die Station für Arnau, so wie Falgendorf für Hohenebel.

Baden. — Die Bundesversammlung hat in ihrer Sitzung vom 5. Juni auf Antrag des Militäranschlusses dem von Baden vorgelegten Projekt zum Bau einer Eisenbahnbrücke zwischen Kehl und Straßburg ihre Zustimmung erteilt.

Preußen. — In einer nach Elberfeld berufenen außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 27. Mai wurde der einstimmige Beschluß gefaßt, das Anlagekapital einer Eisenbahn von Witten nach Dortmund über Bochum, Steele, Essen und Mülheim nach Duisburg und an den Rhein, durch Emittirung neuer Stammaktien Lit. A. im Betrage von 5 Mill. Thlr., eventuell einer weiteren Mill. Thlr. zu beschaffen; ferner die Deputazion der Gesellschaft zu ermächtigen, bei der Staatsregierung die zur Ausführung des Unternehmens erforderlichen Schritte zu thun.

Luxemburg. — Die Gesellschaft Wilhelm Luxemburg hat in Paris mit den belgischen Unternehmern, Gebrüder Varing, den Vertrag zum Bau der vier luxemburgischen Eisenbahnlinien abgeschlossen. In demselben ist unter anderm stipulirt, daß die Linien an die französische und belgische Grenze in einem Jahr, die nach Trier, resp. Wasserbillig in zwei, und die nach Diekirch in drei Jahren fertig seyn müssen. Sämmtliche 4 Linien zusammen haben eine Länge von 161 Kilometer.

Ausland.

Frankreich. — In dem ersten Quartal von 1858 haben die französischen Eisenbahnen nach dem offiziellen Ausweis Brutto ertragen 70,470,218 Fr.; die Bahnlänge war am 31. März d. J. 7,707 und im Mittel für das ganze Quartal 7554 Kilometer. Die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer betrug

