

Preußen. — In der zu Mülheim a. d. Ruhr am 26. Oktober stattgehabten Generalversammlung des Bergwerks-Vereins Friedrich-Wilhelms-Hütte wurde der Bericht über das Betriebsjahr vom 1. Juli 1857 bis 30. Juni 1858 erstattet. Nach demselben hat die Gesellschaft aus ihren Gruben 20 1/2 Mill. Pfund Erz zu sehr niedrigen Selbstkosten bezogen, sie hofft nach Eröffnung der Bergisch-Märkischen Bahnlinie über Mülheim mit ihrem Roheisen jeder Konkurrenz die Spitze zu bieten. Große Hoffnung setzt sie auch auf die im Herbst 1859 durch die Deug-Giesener Eisenbahn aufzuschließenden Wiesener Erzgruben. Vollendet ist auf den Neuwiedergruben die Maschinenanlage für den Tiefbauschacht der Zeche Friedrich-Wilhelm, ebenso eine kostspielige Stollenanlage auf den Zechen Lufinglück und Alexander; man hofft deshalb im nächsten Jahr die jetzt von dort bezogene Quantität Spat (3 1/2 Mill. Pfd.) verdreifacht beziehen zu können. Von den 2 Hochöfen blieb der eine, schon im Juli v. J. angeblasene, hauptsächlich des anhaltend niedrigen Wasserstandes wegen ohne Wirkung; er wurde im April dieses Jahres neuerdings angeblasen, und geht seitdem zwar mit gutem Erfolg, aber nicht mit einer so starken Produktion wie der andere, schon im dritten Betriebsjahr stehende. Die vorjährige Eisenproduktion betrug 12 1/2 Mill. Pfd. Die Gießerei und mechanischen Werkstätten haben, durch die neuen Verbesserungen erleichtert, mit größerer Ordnung und Sicherheit arbeiten können. Gemäß der am 30. Juni d. J. aufgestellten Bilanz ergibt sich ein Reingewinn von 32,000 Thlr., wovon 4800 Thlr. (15 Proz.) zum Reservefonds fließen, 1600 Thlr. als Lantien (5 Proz.) des Verwaltungsrathes abgehen und 25,600 Thlr. als Dividende (5 Proz.) vertheilt werden. (Kfz.)

— Ueber die am 11. November eröffnete Bahnstrecke der Rheinischen Bahn von Rolandseck bis Coblenz bringt die Köln. Ztg. folgende Notizen: Das bedeutendste Bauwerk ist die Moselbrücke. Sie ist vom Baumeister Schwarz ausgeführt und hat eine Gesamtlänge von 1030 Fuß; die Gesammtlichtweite beträgt 828 Fuß, und zwar vier Stromöffnungen zu je 132 Fuß, und sechs Fluthöffnungen zu je 50 Fuß. Die Schienen auf der Brücke liegen 42 Fuß über dem kleinsten Wasserstand. Die vier Stromöffnungen sind mit einer Gitterbrücke, die sechs Fluthöffnungen aber mit flachen Bogen überspannt. An beiden Enden der Stromöffnungen stehen besetzte Thürm Pfeiler. Die Fahrbahn ist für zwei Geleise ohne trennendes Mittelgitter hergestellt. Die Konstruktion der Gitter unterscheidet sich von der sonst üblichen dadurch, daß die Gitterstäbe durch starke T-Eisen gebildet und so Gitteröffnungen von sechs Fuß Höhe hergestellt sind. Die Pfeiler sind in sehr grobem Kies und Gerölle auf Beton bis 14 Fuß tief unter die tiefste Stelle des Grundbettes zwischen starken Pfahlwänden gegründet und außerdem durch umfassende und tiefgehende Steinschüttungen gegen Auspülungen geschützt. Am 10. August 1857 wurde der erste Pfahl geschlagen; am 11. November desselben Jahres wurde der Grundstein gelegt, und schon am 11. November 1858 konnte die Brücke dem Verkehr übergeben werden. Die Bahnabtheilung von Rolandseck bis eine Viertelmeile vor Coblenz — 5 1/2 M. lang — mit den sehr bedeutenden Bauwerken bei Remagen, Rheineck, Fernich und Andernach, der Brücke über die Ahr und fünf Bahnhöfen wurde vom Abtheilungsbaumeister Plehner gebaut. Obwohl schon im Herbst 1856 an einzelnen Punkten Vorbereitungen zum Bau getroffen wurden, erfolgten die ersten Terrainüberweisungen doch erst im September 1857, und erst von diesem Zeitpunkt ab konnte kräftig mit den Arbeiten vorgegangen werden, die sonach eigentlich binnen wenig mehr als Jahresfrist hergestellt worden sind. In abermaliger Jahresfrist soll auch die Strecke zwischen Mosel und Nahe dem Verkehr übergeben werden.

Sachsen. — Am 11. November fand auf der Zwickau-Göhring-Chemnitzer Staatsbahn die erste feierliche Probefahrt Seitens der Staatsminister und der höhern Eisenbahnbeamten statt; die Eröffnung der Bahn selbst erfolgte am 15. November.

Groß. Hessen. — Am 11. November ist das Geleise der Main-Rhein Bahn zwischen Darmstadt und Aschaffenburg vollendet und die Bahnstrecke erstmals befahren worden.

Rassau. — Nachdem die der Rhein- und Lahn-Eisenbahngesellschaft zu Wiesbaden ertheilten Konzessionen vom 23. Mai 1853 und vom 31. März 1857 erloschen sind, die Erbauung von Eisenbahnen von Wiesbaden bis Lahnslein und von da bis an die Grenze des Herzogthums oberhalb Weilburg aber als nothwendig erkannt wurde, so ist am 1. November nachstehende herzogliche Verordnung erlassen worden: §. 1. Von Radesheim bis Lahnslein längs des Rheines und von Lahnslein bis an die Grenze Unseres Herzogthumes oberhalb Weilburg längs der Lahn sollen auf Staatskosten Eisenbahnen als Staatseigenthum gebaut und unmittelbar für Rechnung des Staates betrieben werden. Zur theilweisen Ausbringung des zu diesem Bahnbau erforderlichen Kapitals ist ein Anlehen von vier Millionen Gulden aufzunehmen und dieser Gesammtbetrag in Parzial-Obligazionen, welche auf den Inhaber lauten und mit der erforderlichen Zahl von halbjährigen Zinsabschnitten zu versehen sind, zu vertheilen. §. 2. Das in Gemäßheit des vorstehenden Paragraphen aufzunehmende Kapital ist als Staatsschuld anerkannt; die zur Verzinsung und Tilgung derselben erforderlichen Beträge sind aus den paratesten Einkünften der Staatskasse zu entnehmen. §. 3. Das aufgenommene Kapital soll nach einem von der vollzie-

henden Behörde festzusetzenden Tilgungsplane innerhalb einer Periode von 50 Jahren, welche spätestens 5 Jahre nach der Kapitalaufnahme zu laufen beginnt, successive wieder getilgt werden. §. 4. Mit der Vollziehung dieses Gesetzes wird, was die Aufnahme des Anlehens anbelangt, Unser Finanzkollegium, was den Bau und den Betrieb der Bahnen betrifft, Unsere Landesregierung beauftragt."

Ausland.

Schweiz. — Am 12. November hat die Lokomotive „Speiser“ den offiziellen Eröffnungszug vom Dylar Feld bei Bern über die Narbrücke nach dem Bahnhof gebracht.

Sardinien. — Am 11. November ging der Einweihungszug der Eisenbahnstrecke von Caluso nach Ivrea, zur Victor-Emanuel Bahn gehörig, um 11 Uhr von Turin ab, und langte um 1 Uhr in Ivrea an, wo ein Bankett vorbereitet war. Besonders bewundert wurde die im Bau begriffene Brücke über die Dora.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Kaiser-Ferdinands Nordbahn. — Monat Oktober 1858.

(Länge sämmtlicher Betriebsstrecken 82 1/2 Meilen.)

	Personen.	Zentner.	Einnahmen.
Wien, Krasau, Stöckerau, Marchegg	186,855	2,162,077	1,132,623 fl. C.M.
Brünn, Olmütz, Troppau, Biellitz, Miskowitz und Granica			
gegen im Okt. 1857	143,056	1,553,668	1,064,049 „ „
1. Jan. bis incl. 31. Okt. 1858	1,392,348	16,618,076	9,219,323 „ „
gegen in 1857	1,265,008	13,352,081	9,152,004 „ „
(Regietransporte ohne Frachtbetrag im Okt. 1858)		142,303 Ztr.	

Königl. sächsische Staats-Eisenbahnen. — Monat Oktober 1858.

Bahnlängen und deren Länge. M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Total-Einnahme.
	Personen.	Einnahme.	Güter.	Frachtbetrag.	
Leipzig: { Zwickau } 24.0	95,515	55,719	1,036,330	107,563	165,145
{ Hof }					
Zwickau-Schwarzenberg 5.4*)	—	—	432,591	3,102	3,102
Chemnitz-Riesa 8.9	35,692	14,115	414,385	29,969	44,409
Dresden-Bodenbach 8.8	57,630	19,602	266,309	29,844	50,833
Dresden-Görlitz 14.0	55,489	29,858	395,266	40,096	71,013
Summa 61.1	244,326	119,294	2,544,881	210,574	334,502

*) von der wieder fahrbaren Strecke.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Betriebsstrecke vom 4. Nov. 1857 bis 31. Mai 1858 . . 5 1/2 Meilen, seit 1. Juni 1858 . . 11 Meilen.)

Monat	Personenverkehr		Güterverkehr		Total-Einnahme
	Anzahl der Personen	Einnahmen fl. fr.	Zentner	Einnahmen fl. fr.	
Okt. 1858.	15510	10309 36	88063	20497 16	30806 52
Vom 4. November 1857 bis 30. September 1858	117470	76005 43	650394	109328 43	185334 26
Summa	132980	86315 19	738457	129825 59	216141 18

Magdeburg-Wittenberge. — Monat Oktober 1858.

12,777 Personen, Einnahme	9,647 Thlr.
245,512 Ztr. Güter „	28,958 „
Außerordentliche Einnahmen	1436 „
Summa	40,041 Thlr.

gegen 13,139 Personen, 174,913.4 Ztr. Güter und 30,044 Thlr. Einnahmen im Oktober 1857.

Ankündigungen.

K. Württembergische Staats-Eisenbahn.

[110] (Stuttgart. Diensterledigung.) Bei den bevorstehenden neuen Bahnbauten sind einige Bauinspektors-Stellen mit einem Normalgehalt von 1000 fl. nebst Vergütung für Reisekosten und sonstige dienstliche Auslagen zu besetzen. Die Bewerber um solche Stellen haben sich binnen 14 Tagen unter Anschluß von Rationallisten und Zeugnissen bei der Eisenbahn-Baukommission zu melden.

den 17. November 1858.

K. Eisenbahn-Baukommission.
Bilfinger.