

Die Gebühr betrug für eine Depesche im Durchschnitt 1 fl. 10.8 kr., für jedes Wort 3.31 kr.; und zwar für die Depesche im innern Verkehr 43.2 kr., für 1 Wort 2.03 kr.; für die Depesche im internationalen Verkehr 1 fl. 38.4 kr., pro Wort 4.58 kr.

Jede Depesche enthielt im Durchschnitt 21.4 Worte.

Die Abrechnung ergibt:

Einnahmen	165,924 fl.
Ausgaben	159,616 "
Ueberschuß	6,326 fl.

Da der Gesamtaufwand für die Staats-Telegraphenlinien bis daher 629,434 fl. betrug, so entziffert obige Reineinnahme für das Etatsjahr 1857—58 eine Rente von 1 Proz.

Werden die bei Beurtheilung der Rentabilität notwendigerweise zu berücksichtigenden, blos in Vormerkung genommenen Gebühren für Staats- und Bahndepeschen zur wirklichen Einnahme gezogen, so erhöht sich der Aktivrest pro 1857—58 auf 16,584 fl. und würde demnach die Verzinsung des Anlagekapitals auf 2.63 Proz. sich erhöhen.

Die Bahnbetriebs-Telegraphen welche am Schluß des Jahres 1856—57 eine Ausdehnung von 243.5 Meilen hatten, haben in 1857—58 einen Zuwachs von 30.5 Meilen erhalten. Für die 274 Meilen Leitungen sind bis zum Schluß des Jahres verausgabt worden 481,318 fl. Die Gesamtzahl der Zeigerapparate wurde auf 165 gebracht.

Um die Telegrapheneinrichtungen gemeinnütziger zu machen, wurden mit dem 1. Oktober 1857 die bis daher ausschließlich für den Bahnbetriebsdienst bestimmten Bahn-Telegraphen — am Orte von 87 Expeditionen und Haltstellen — der Benützung durch das Publikum eröffnet und ist hiemit der Weg zu einer weiteren Ausdehnung des Instituts im allgemeinen Landes-Interesse, ohne außerordentlichen Aufwand von Betriebskosten, angebahnt. Bis zu Ende 1857—58 waren 108 solcher Stationen der allgemeinen Benützung übergeben.

Dieselben haben in 1857—58 befördert 6199 Privatdepeschen mit 120,406 Worten für den Gebührenbetrag von 4343 fl. 49 kr., welcher Betrag jedoch nur die Taxen für die Beförderungstaxe bis zur nächsten Staats-Telegraphenstation begreift. Im Durchschnitte treffen auf jede solche Privatdepesche 19.4 Worte und 42 kr. Einnahme.

IV. Ludwigs Donau-Main-Kanal.

Die gesammte Ausgabe für die ganze Kanalanlage hat bis Ende 1857—58 betragen 16,091,353 fl.

Im Jahre 1857—58 haben den Kanal befahren: 4299 Schiffe und 1552 Flöße mit einer Gesamtlast von 3,003,664 Ztr. gegen 2,990,553 Ztr. im Vorjahr.

An Gebühren wurden von den einzelnen Einnehmerien erhoben 170,839 fl. gegen 178,080 fl. im Vorjahr.

Im Durchschnitt ergab sich auf den Zentner eine Gebühr von 3.41 kr., eine Beförderungstaxe von 12.13 Meilen und auf die Fahrt eine Ladung von 698 Zentner.

Das minder günstige Resultat des letzten Betriebsjahres ist dem zeitweisen äußerst niedrigen Wasserstande und der hieraus hervorgegangenen nothwendigen geringeren Belastung der Schiffe, so wie der Weiterbeförderung eines Theils der Güter auf der Bahn zuzuschreiben. Mittels der den Kanalhafen und Bahnhof in Nürnberg verbindenden Zweigbahn wurden 366,848 Ztr. Güter befördert. Die Einnahme hiefür, woran das Bahnarar mit der Hälfte partizipiert, betrug 2177 fl.

Die Einnahmen in 1857—58 betragen . . . 188,578 fl.

„ Ausgaben „ „ „ . . . 117,130 "

Der Reinertrag 71,448 fl.

gegen 1856—57 weniger 25,071 fl. gegen den Budgetsatz für ein Jahr der 7. Finanzperiode aber noch immer mehr 21,395 fl.

V. Donau-Dampfschiffahrt.

Der Aufwand für dieses Unternehmen beträgt bis Ende 1857—58, einschließlich der Erwerbungs-kosten zu 500,000 fl., im Ganzen 1,706,915 fl.

Während der Wintermonate vom 26. November 1857 auf der oberen und vom 13. Dezember 1857 auf der unteren Donau bis 23. März 1858 mußte der Dienst gänzlich eingestellt werden. Der Personendienst wurde die übrige Zeit und zwar im Oktober und November 1857, dann im April 1858 mittelst andertägiger, vom 1. Mai bis Ende September 1858 aber mittelst täglicher Fahrten unterhalten. Der Schleppdienst wurde während der gleichen Zeit mit wöchentlich wenigstens 2 regelmäßigen Fahrten betrieben.

Fahrten wurden im Ganzen gemacht 572 gegen 631 im Vorjahr und zwar 292 auf der oberen und 280 auf der untern Donau; 379 Personen- und 193 Schleppfahrten. Die Zahl der zurückgelegten Wasserstunden betrug 57,059 und der Aufwand an Zeitstunden 21,072.

Das Schiffsinventar bestand wie im Vorjahr aus 11 Personenbooten, 4 Remorqueuren mit 1020 Pferdekraften und 19 Schleppfähnen.

Der Materialverbrauch sämtlicher Boote betrug:

Brennmaterial (129,732 Ztr. Kohle und 2328 Klafter Holz) . . . 145,410 fl.
Fettwaaren (Del, Talg, Seife, Kerzen = 17,293 Pfd.) . . . 6,164 "
sonstige Materialien für 3,020 "
Der Aufwand für Instandhaltung und Reparatur der Boote, Maschinen, Schiffe, Einrichtungen ic. betrug 48,972 fl.

Es wurden in 1857—58 befördert und erhoben:

67,270 Personen	156,676 fl.
290,965 Pfd. Reisegepäck	5,734 "
525,909 Zollgr. Frachtgüter	204,120 "
Equipagen, Pferde, Hunde	1,197 "
Summa	367,727 fl.

Im Durchschnitt trafen auf eine Fahrt 642,88 fl., auf einen Reisenden 2.33 fl., einen Ztr. Frachtgut 0.388 fl., eine Personenfahrt 177 Personen, eine Schleppfahrt 2725 Ztr., auf eine zurückgelegte Wasserstunde 6.44 fl.

Die Einnahmen betragen 373,343 fl.

„ Ausgaben 361,773 "

„ Reineinnahme 11,570 fl.

gegen 1856—57 war die Einnahme um 100,520 fl., die Ausgabe um 60,223 fl. und der Reinertrag um 40,297 fl. geringer, was hauptsächlich der vermehrten Konkurrenz zugeschrieben wird, indem in Folge der Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857 die österr. Dampfschiffahrts-Gesellschaft ihre Schleppfahrten auch bis Regensburg ausdehnte. Namhafte Tarifiermäßigungen von Seite der österr. Gesellschaft veranlaßten ebenfalls bedeutende Frachterleichterungen Seitens der K. Anstalt und bei vermehrten Transportanstalten war daher ein Einnahmefall unvermeidlich.

VI. Pensions- und Unterstützungsfond des niedern Personals der K. Verkehrsanstalten.

Zur bessern Vorsorge für das gesammte Subaltern-Personal der Verkehrsanstalten im Falle eintretender Dienstesunfähigkeit, so wie deren Relikten, wurde durch K. allerhöchste Entschlieung vom 3. Oktober 1857 unter gleichzeitiger Verbesserung der Gehaltsverhältnisse die Bildung eines Pensions- und Unterstützungsfonds genehmigt, welcher mit dem 1. Oktober 1857 in Wirksamkeit trat. Dieser Fond ward formirt durch die Aktivbestände der schon vorher bestehenden Unterstützungsfonds einzelner Verkehrsanstalten, so wie durch die Regulierung von Ausnahmgebühren, welche jeder Bedienstete im Betrage von 10 Prozent seines Gehaltes bei seinem Dienstesaustritte einzuschließen hat, durch die Normirung monatlicher Pflichtbeiträge von 1 Proz. der Bezüge, Zuweisung der Conventional- und Disziplinarkassensätze, der Erlöse aus herrenlosen Effekten und endlich durch einen jährlichen Zuschuß der Staatskassa von 20,000 fl. während der letzten 4 Jahre der VII. Finanzperiode, wogegen dieser Fond sofort die Pensionen und Sustentationen der Bediensteten und Relikten, welche bis dahin auf den einzelnen Staatsanstalten gelastet hatten, übernahm.

Die Voraussetzung zur Erlangung eines Pensionsgehaltes ist, im Falle physischer Funktionsunfähigkeit, Wohlverhalten und tadellose Dienstzeit. Die Pensionen der Bediensteten reguliren sich analog den Pensionen der definitiv Angestellten zu 0.7, 0.8 und 0.9 des Gehaltes, im 1., 2. und 3. Dienstbezennium; jene der Bahn- und Wechselwärter, Stationsdiener, Matrosen und Heizer sind auf ein Minimum von 50 und auf ein Maximum von 100 fl. festgesetzt. Die Sustentationen der Wittwen und Waisen betragen für Erstere $\frac{1}{2}$, für Letztere $\frac{1}{2}$ des Gehaltes des Gatten beziehungsweise Vaters.

Der weitere Zweck des Fonds ist die Verpflegung erkrankter niederer Bediensteter, dann der Werkstättearbeiter, sey es im Spitale, sey es im eigenen Hause, wofür letztere einen wöchentlichen Beitrag von $4\frac{1}{4}$ kr. leisten; — ferner Unterstützung lange dienender braver in mißliche Verhältnisse gerathener Bediensteter jeder Anstalt und deren Hinterbliebenen.

Der auf das Jahr 1858—59 übergehende Vermögensstand des Fonds betrug 305,534 fl., welcher nutzbringend zu 4 bis $4\frac{1}{2}$ Proz. angelegt ist.

VII. Zusammenstellung

der finanziellen Ergebnisse der sämtlichen K. Verkehrs-Anstalten im Etatsjahre 1857—58 gegenüber den Aufschlägen im Budget für je ein Jahr der VII. Finanzperiode 1856—61.

Anstalten.	Brutto:		Rein- Einnahme	Aufschlag nach dem Budget
	Einnahme	Ausgabe		
	fl.	fl.	fl.	fl.
Eisenbahnen	8,804,220	4,802,525	4,001,695	2,994,900
Posten	2,820,277	2,320,184	500,093	283,270
Telegraphen	165,942	159,616	6,326	29,889
Ludwig-Donau-Main-Kanal	188,578	117,130	71,448	50,053
Donau-Dampfschiffahrt	373,343	361,773	11,570	99,470
Summe	12,352,360	7,761,228	4,591,132	3,457,582

Es kamen sonach gegen das Budget mehr zur Ablieferung . . . 1,133,550

Eisenbahnen in Großbritannien.

Aus dem Bericht des Capt. Galton über die Verhandlungen des Eisenbahn-Departements des Handelsamts für das Jahr 1858 entnehmen wir folgende statistische Daten über die Verhältnisse des Eisenbahnwesens in Großbritannien in 1858.

Die Zahl der in 1858 beim Parlament eingebrachten Eisenbahn-Bills war 113, wodurch im Ganzen der Bau von 698 miles neuer Bahnlinien autorisiert werden sollte. Nur 73 dieser Bills wurden jedoch genehmigt und die wirklich bewilligte Länge neuer Linien betrug 328 miles. Folgendes war seit 1846 die Zahl der jährlich genehmigten Eisenbahn-Bills, die Länge der neu konzessionirten Bahnlinien und der Betrag des in Aktien und Anlehen aufzubringenden Kapitals:

Jahr	Zahl der Eisenbahn-Bills	Konzessionirte Bahnlänge	Konzessionirtes Anlagekapital
1846	270	4538 miles	132,617,368 Pf. St.
1847	190	1354 "	39,460,128 "
1848	85	371 "	15,274,237 "
1849	34	16 "	3,911,331 "
1850	34	8 "	4,115,632 "
1851	61	135 "	9,553,275 "
1852	51	244 "	4,333,834 "
1853	106	940 "	15,517,601 "
1854	71	482 "	9,211,602 "
1855	73	363 "	9,192,038 "
1856	59	322 "	5,784,426 "
1857	82	663 "	10,336,413 "
1858	73	328 "	6,834,705 "

Die Gesammllänge der vom Parlament bis Ende 1858 bewilligten Bahnen beträgt 15,659 miles, wovon jedoch 1610 miles wieder aufgegeben wurden, so daß für 14,049 miles die Konzessionen noch in Wirksamkeit sind. Von dieser Länge waren bis Ende 1858 dem Betrieb übergeben 9506 miles und waren noch zu vollenden 4543 miles. Diese Längen vertheilen sich auf die verschiedenen Theile des Vereinigten Königreichs wie folgt:

	Größnet bis Ende 1857	Größnet in 1858	Größnet bis Ende 1858	Noch zu vollenden	Gesamnte Konzession. Länge
England u. Wales	6767 m.	209 m.	6976 m.	3130 m.	10,106 m.
Schottland	1243 "	99 "	1342 "	538 "	1,880 "
Irland	1070 "	118 "	1188 "	875 "	2,063 "
Zusammen	9080 m.	426 m.	9506 m.	4543 m.	14,049 m.

Werden von den 4543 miles noch zu vollendenen Bahnen 2773 miles abgezogen, für welche die zur Zwangserwerbung des Grund und Bodens anberaumte Zeitfrist abgelaufen ist, und welche daher kaum mehr zur Ausführung kommen werden, so blieben Ende 1858 nur 1770 miles, deren Vollendung noch zu gewärtigen war.

Der Gesammtbetrag des Anlagekapitals in Aktien und Anlehen, welches bis Ende 1858 für Eisenbahnen konzessionirt worden war, macht 392,682,755 Pf. St., wovon wirklich erhoben waren 325,375,507 Pf. St. und 67,307,248 Pf. St. einzuzahlen übrig blieben. Es kann nicht ermittelt werden, wie viel von dieser letzteren Summe auf die wieder aufgegebenen Bahnlinien entfällt.

Von den Ende 1858 dem Betrieb übergebenen Bahnen von 9542 miles Länge (einschließlich 36 miles Bahnen von Privaten) waren angelegt:

mit enger (gewöhnlicher) Spur	6352 miles
" breiter	749 "
" gemischter	261 "
" irischer	1180 "

Die Zahl der einspurigen Bahnen war Ende 1858: 161 und deren Länge mit schmaler Spur 2088, mit breiter Spur 255, mit gemischter Spur 52, mit irischer Spur 753, zusammen 3148 miles.

Von den in 1858 eröffneten 426 miles Bahnen waren 372 einspurig.

Am 30. Juni 1858 waren als in Bau begriffen angezeigt 880 miles, wovon bis Ende Jahres 219 miles in Betrieb kamen.

Auf den am 30. Juni 1858 in Bau begriffenen Bahnen waren 38,546 Personen beschäftigt, was auf die mile 43.79 Personen ergibt. Dagegen waren am gleichen Datum auf den eröffneten 9323 miles Bahnen 109,329 Personen, oder pro mile 11.72 verwendet.

Folgendes ist eine Uebersicht der in jedem Jahr seit 1849 eingezahlten Summe, eröffneten Bahnlänge, verwendeten Anzahl Personen und vorhandenen Stationen:

Jahr	Eingezahlte Pf. St.	eröffnete Bahnlänge im J. 30. Juni	Verwendete Personen im Ganzen pro mile	Zahl d. Staz. im Ganz. pr. m.			
1849	29,574,719	869	5447	55,968	10.2	1350	0.33
1850	10,522,967	625	6308	60,325	9.56	2030	0.32
1851	7,970,151	269	6698	63,563	9.49	2107	0.31
1852	15,924,783	446	7076	67,601	9.55	2253	0.31
1853	9,158,835	350	7512	80,409	10.7	2463	0.32
1854	12,452,374	368	7803	90,409	11.59	2710	0.30
1855	11,514,490	243	8116	97,952	12.7	2798	0.34
1856	11,192,610	421	8506	102,117	12.0	2963	0.35
1857	6,381,364	398	8942	109,660	12.26	3121	0.35
1858	10,218,249	426	9323	109,329	11.72	3275	0.35

(Schluß folgt.)

Berg- und Hüttenwesen.

Nach den Verwaltungsberichten der k. k. Berghauptmannschaften über Verhältnisse und Ergebnisse des österreichischen Bergbaues im Verwaltungsjahre 1858 war die Gesammtfläche der verliehenen Bergwerksmaßen in Wiener Quadratklaftern am Schlusse des Verwaltungsjahres 287,056,778, wovon entfielen: auf das Aezar 53,786,807, auf Private 233,269,971; ferner auf Grubenmaßen 279,702,174, auf Tagmaßen 7,354,604 Quadratklafter.

Im Allgemeinen hat sich die Gesammtfläche der verliehenen Tagmaßen mehr gesteigert als jene der Grubenmaßen. Der Besitz des Aezars an Bergwerksmaßen hat sich gegen 1856 durch den Verkauf einiger Bergwerke um nahezu 4 Millionen Quadratklafter vermindert, während der Besitz der Privaten um fast 20 Millionen Quadratklafter zunahm; doch wurde durch Lösung verlassener Bergbaue in den Berghauptbüchern in einigen Kronländern die Gesammtfläche der verliehenen Bergwerksmaßen nicht unansehnlich vermindert, und für neue Bergbau-Unternehmungen ein weiteres Feld eröffnet.

An Bergwerksabgaben (Maßen- und Frohgebühren) wurden eingehoben in Conventionsmünze:

von Aezarischen Bergbaue	291,916 fl.	5 1/4 fr.	} 1,010,861 fl. 20 1/4 fr.
" Privatbergbaue	718,945 "	14 1/4 "	
und zwar an Maßengebühren	142,508 "	16 "	
" Frohgebühren	868,453 "	4 1/4 "	

Die Bergwerksproduktion (ohne Salz) betrug einen Gesammtgeldwerth von 41,202,522 fl. C.M.

Als die wichtigsten Artikel sind zu nennen:

Gold	Br. Mark	4,940.90
Silber	"	103,717.34
Früh-Roh Eisen	Ztr.	5,327,187
Guß-Roh Eisen	"	627,729
Steinkohlen	"	28,752,695
Braunkohlen	"	23,223,079
Kupfer	"	41,227
Blei	"	95,744
Zink	"	28,209

Die bei den Berg- und Hüttenwerken angelegten Förderbahnen hatten im Verwaltungsjahr 1858 eine Gesammllänge von 622,260 Klstrn. (222,499 Kl. Eisen- und 399,761 Holzbahnen). An Förder- und Fahrtmaschinen zählte man im Ganzen 149 Dampfmaschinen, 90 Maschinen mit Wasserkraft und 235 Maschinen mit thierischer Kraft. Unter den 663 Wasser-Hebemaschinen wurden 167 mit Wasserkraft, 113 mit Wasserkraft, 48 mit Thierkraft und 335 mit Menschenkraft betrieben. An Aufbereitungsmaschinen zählte man 20,126 Poch-eisen, 117 Walzenpaare, 367 Mühlwäuler, 1135 Stofherde und 74 Siebsegmaschinen. Es bestanden im Kaiserstaate: 349 Hochofen, 111 Halbhochofen, 63 Krummofen, 53 Seiger- und Rosettirherde, 36 Treibherde, 43 Sublimationsöfen, 71 Destillationsöfen, 435 Röstöfen, 141 Blamöfen, 151 Retortenöfen, 15 Amalgamirwerke, 217 Laugwerke, 275 Abdampfstel, 505 Krystallisationskisten, 39 Extraktionsapparate und 16 Zementations-Einrichtungen.

Der Arbeiterstand bei den Berg- und Hüttenwerken (mit Ausschluß der Raffinirwerke) war 113,730, darunter Männer 99,016, Weiber und Kinder 14,714.

Die Salzlager Oesterreichs theilen sich in zwei Hauptgruppen; die eine gehört dem Alpen-, die zweite dem Karpathengebiete an. Zur ersteren zählen die Bergbaue auf Salz bei Hall in Tyrol, am Dürnberge bei Hallein im Salzburgischen, bei Ischl und Hallstadt in Oberösterreich und bei Nussee in Steiermark. Das Salz kann dort nur ausnahmsweise als Steinsalz gewonnen werden, da es meist nur in dünnen Lagen vorkommt und mit Thon vermenget ist; es wird daher in der Regel durch Auslaugen des Thones in Lösung gebracht und die so gewonnene Soole in die benachbarten Sudwerke geleitet. Mächtiger sind die Salzlager der Karpathen. Das dort gewonnene Steinsalz ist zum Theile völlig rein, oft aber auch mit Thon, Mergel und Gyps vermenget. In den großartigen Salzbergwerken von Wieliczka und Bochnia in Westgalizien wird nur Steinsalz gewonnen. In Ostgalizien bestehen Salinen. In der Bukowina wird Steinsalz und Soole gewonnen. An der südlichen und südwestlichen Abdachung der Karpathen sind Salinen im Betriebe in Ungarn und in Siebenbürgen. Die Salzproduktion in Bergwerken und Sudhäusern hat in 1858 betragen:

an Steinsalz	3,287,483 Ztr.
" Sudsalz	2,276,494 "
" Industrialsalz	176,053 "

Der Geldwerth dieser Salzproduktion berechnete sich zu 30,402,606 fl. C.M. Außerdem wurde an Seesalz gewonnen 1,272,340 Ztr.

Arbeiter waren beschäftigt bei der Stein- und Sudsalz-Produktion 8678; bei der Seesalz-Produktion während der heißesten Sommerzeit 6884. Im Ganzen beläuft sich die Anzahl der beim Salzbergbau, bei den Salzfabriken und Seesalinen beschäftigten Arbeiter auf ungefähr 16,000 (12,500 Männer, 1500 Weiber und 2000 Kinder).

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 10. Januar 1860.

Vorsitzender: Herr Hagen; Schriftführer: Herr W. Schwedler.

Nach Erledigung der innern Angelegenheiten des Vereins machte der Herr Baumeister L. Hagen eine Mittheilung über die von Giffard erfundene Dampfkefselfeifevorrichtung (Injecteur automoteur). Dergleichen Speisevorrichtungen sind in Frankreich bei stehenden Kesseln und Lokomotiven bereits mehrfach zur Annahme gekommen, und befindet sich hier in Berlin seit einigen Tagen in der Fabrik des Herrn Vorsig zu Moabit eine derselben in Thätigkeit. Das Prinzip derselben besteht darin, daß ein aus dem Kessel entwickelter frei austretender Dampfstrahl in einer Erweiterung seines Zuleitungsröhres aus einem offenen Gefäße mittelst einer Röhre Wasser aufsaugt, und diesem eine größere Geschwindigkeit ertheilt, als ein aus demselben Kessel entwickelter Wasserstrahl haben würde. Der Dampfstrahl überwindet somit den innern Gegenstand des Wassers im Dampfkeffel, hebt ein Ventil und treibt das mitgeführte Wasser in den Kessel. — Herr Plathner verteidigt in einem längeren Vortrage den Grundsatz, daß bei Feststellung der Tarife für die einzelnen Eisenbahnverkehrsarten weder die generellen, noch die Verzinsung und Amortisation des für generelle Ausgaben und Einrichtungen verwendeten Theils des Anlagekapitals in Rechnung zu stellen seyen und theilt dann auszüglich eine von ihm nach diesem Gesichtspunkte und unter Zugrundelegung der in den Jahresberichten einer Steinkohlen befördernden Eisenbahn-Gesellschaft mitgetheilten Betriebsausgaben angestellte Berechnung der einen Minimaltarif darstellenden, spezifischen Selbstkosten des Steinkohlentransportes auf dieser Eisenbahn mit. Darnach betragen diese Selbstkosten bei einer Transportweite von 48 Meilen ohne Auf- und Ab-laden der Kohlen pro Zentner und Meile, bei leerer Rückfahrt der Kohlenwagen 1 $\frac{1}{2}$ Pfennig und bei entsprechender Beifügung anderer Güterwagen an die leeren Kohlenwagen während der Rückfahrt 1 $\frac{1}{2}$ Pfennig. Dabei wäre aber zu berücksichtigen, daß unter Annahme noch günstigerer Ausnutzung der Betriebsmittel und, wenn man den anzustellenden Ermittlungen die speziellen Betriebsrechnungen jener Eisenbahn hätte zu Grunde legen können, sich diese Selbstkosten wahrscheinlich noch um eine Kleinigkeit verringert haben würden. — Herr Malberg schließt an seinen Vortrag in voriger Sitzung eine Beschreibung des Lebens und der Wirksamkeit der beiden englischen Ingenieure Brunell Vater und Sohn. Dem jüngeren Brunell, welcher am 11. September v. J. gestorben ist, ist die Ausbildung der schmiedeeisernen Konstruktionsysteme in neuester Zeit zuzuschreiben. Er ist der Erbauer der Windsorbrücke, Gherstowbrücke, Saltashbrücke, Hungerfordbrücke, der Paddingtonstation, des Leviathan und vieler andern großartigen Bauwerke. Man nennt Brunell wegen der Solidität seiner Bauwerke „den Ingenieur der Zukunft“, im Gegensatz zu Stephenson, der „der Ingenieur der Gegenwart“ genannt wird.

**Beitrag.
Inland.**

Oesterreich. — Nach der von der Triester Börsedeputazion veröffentlichten statistischen Zusammenstellung sind in dem Hafen von Triest in 1859 angekommen 9925 Segelschiffe mit 465,296 Tonnengehalt und 1044 Dampfschiffe mit 313,877 Tonnengehalt, im Ganzen also 10,969 Schiffe mit 779,173 Tonnengehalt, worunter in Ballast 2502 Schiffe mit 175,838 T. Wenn man nur die Hauptzahlen ins Auge faßt, könnte man zu dem Schlusse verleitet werden, daß der Seeverkehr Triest's im jüngstabgelaufenen Jahre sich nicht ungünstiger gestaltete als in den zwei Vorjahren. Dies war aber keineswegs der Fall. Die Kriegsmomente konnten nicht verfehlen, auf die Schifffahrt ungünstig einzuwirken. Anstatt 8111 Segelschiffen mit 479,635 T., die 1858 beladen einliefen, kamen im letzten Jahre nur 7677 mit 393,713 T. in Triest an. Ebenso litt die inländische Dampfschifffahrt. Im Jahre 1858 kamen 909, im letzten nur 739 Lloydampfer mit Ladung an, und die Rhebe verließen statt 905 nur 762 Dampfser derselben Gesellschaft. Selbst die neutrale Flagge, welche doch ungefährdet dem Handel einen Ersatz für die unterbrochene Kommunikation hätte bieten können, theilte sich im Ganzen weniger bedeutend an dem Seeverkehr Triest's, als man hätte glauben können. (Austria.)

Preußen. — Die Köln-Siegener Eisenbahn ist bekanntlich seit dem 15. Oktober von Köln bis Gitorf an der Sieg im Betrieb. Der Stand der Arbeiten von Gitorf thalaufwärts ist folgender: sämtliche Brücken der Hauptbahn bis zur nassauischen Grenze sind vollendet und für den Oberbau vorbereitet. Die Tunnel, zwölf an der Zahl, sind so weit gediehen, daß ihre Fertigstellung im Laufe des Sommers gesichert ist. Das Planum der offenen Bahn

wird schon im Frühjahr fertig seyn, und alsdann soll auch mit den Hochbauten begonnen werden. Auf nassauischem Gebiet wurden die wegen der bekannten Anstände so lange verzögerten technischen Vorarbeiten mit Eifer aufgenommen und zu Ende geführt, und der erste Spatenstich dürfte dort nicht lange auf sich warten lassen. Auf der bei Bezdorf abgehenden Zweigbahn nach Siegen sind die erforderlichen 16 Brücken über die Sieg bereits geschlossen. Die Eröffnung der Hauptbahn bis zum Dorfe Wissen steht in den Sommermonaten, und jene der Zweigbahn nach Siegen im Spätherbst zu erwarten. Die ganze Bahn bis Gießen wird jedenfalls im Jahr 1861 dem Verkehr übergeben werden können. Bei der uralten Bergstadt Siegen wird die erwähnte Zweigbahn mit der im Bau begriffenen Ruhr-Sieg-Bahn zusammentreffen. (M. Z.)

Ausland.

Großbritannien. — Zwischen den Kanalinseln und der französischen Küste ist jetzt ein unterseeisches Telegraphenkabel gelegt, und hiernach besitt nun England drei Telegraphenverbindungen mit Frankreich: diese eben erwähnte, die Linie Dover-Galais, und die Linie Southampton-Havre.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (174 $\frac{1}{2}$ Meilen.)

	Personen.	Güter.	Einnahme.	1858.
1860.	Zahl.	Ztr.	fl. öst. W.	fl. öst. W.
1—7. Januar	33,123	902,392	305,854	233,880

Kaiser-Ferdinands Nordbahn. — Monat Dezember 1859.

(Länge sämtlicher Betriebsstrecken 82 $\frac{1}{2}$ Meilen.)

	Personen.	Zollztr.	Einnahmen.
			östr. W.
Wien, Krafau, Stockerau, Marchegg Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz, Mistlowice und Granica	100,337	2,247,717	1,163,489 fl.
gegen in 1858	113,485	2,463,868	1,156,020 „
1. Jan. bis incl. 31. Dez. 1859	1,732,047	25,828,110	15,259,091 „
gegen in 1858	1,637,432	23,390,555	11,935,702 „

(Regietransporte ohne Frachtbetrag im Dez. 1859 . . . 179,035 Ztr.)

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Betriebsstrecke Januar bis April 17 Meilen, vom 1. Mai an 27 Meilen.)

Monat	Personenverkehr		Güterverkehr		Total-Einnahme
	Anzahl der Personen	Einnahmen fl.	Zentner	Einnahmen fl.	
Januar bis November 1859	278597	210292	1888906	408175	618467
Dezember	15124	12775	241617	48531	61306
Summa	293721	223067	2130523	456706	679773

Leipzig-Dresdener Eisenbahn. — Monat November 1859.

59,073 Personen 34,910 Thlr. 21 Ngr.
871,423 Ztr. Güter 95,034 „ 24 „

129,945 Thlr. 15 Ngr.
Hierzu vom 1. Januar bis ult. Nov. c. . . 1,535,822 „ 2 „
Summa 1,665,767 Thlr. 17 Ngr.

Vom 1. Januar bis ult. Nov. 1859 . . . 1,824,838 „ 4 „
Mindereinnahme in 1859 gegen 1858 . . . 159,070 Thlr. 17 Ngr.

Vorbehältlich späterer Feststellung.

Magdeburg-Wittenberge. — Monat Dezember 1859.

11,380 Personen, Einnahme . . . 7,810 Thlr.
205,761.9 Ztr. Güter 22,351 „

Außerordentliche Einnahmen . . . 1,503 „
Summa . . . 31,664 Thlr.

gegen 10,121 Personen, 302,292.0 Ztr Güter und 44,733 Thlr. Einnahmen im Dez. 1858.

Holsteinische Eisenbahnen. — Monat Dezember 1859.

	Altona-Kiel u. Rendsburg-Neumünster.	Elmshorn-Glückstadt-Itzehoe.
Personen	Zahl 33,540	10,992
Einnahme von Personen	Thlr. 16,111	2,572
„ „ Gütern u.	38,473	6,982
Gesamteinnahme	54,584	9,554
Einnahme in 1859	622,109	56,188
„ 1858	585,638	53,261
„ 1859 mehr	36,471	2,927

Redaktion: C. Gmel und E. Klein. — In Kommission der J. B. Metzler'schen Buchhandlung in Stuttgart.