

Kotree und Moultan. Die größte der Gesellschaften ist die East Indian Company, welche ein Kapital von 19,000,000 Pfund Sterl. erfordert, die kleinste, die Calcutta and South Eastern, mit einem Kapital von 250,000 Pfd. Sterl. Das gesammte bis jetzt konzeffionirte Aktienkapital mit Zinsengarantie beträgt 34,133,000 Pfd. Sterl., während im Ganzen für sämtliche Gesellschaften erfordert werden 52,430,000 Pfd. Sterl. Von dem autorisirten Kapital sind 27,079,712 Pfd. Sterl. bis Ende 1859 eingezahlt worden, davon 625,971 Pfd. Sterl. in Indien. Von je 1 Million des eingezahlten Kapitals bleiben 555,000 Pfd. Sterl. für Eisen und anderes Material in England. Von den bei den Bahnen verwendeten Europäern sind in 1859 durchschnittlich 2.9 Prozent gestorben, während die Sterblichkeit in der Armee zu 6 Proz. angenommen wird.

Durchschnittlich war in 1859 die Zahl der Reisenden pro mile auf allen indischen Bahnen 6533. In der ersten Klasse fuhren 1.2, in der zweiten 6.2, in der dritten 92.6 Prozent. Die Gesamteinnahmen betragen 402,025 Pfd. Sterl., wovon 157,031 von Reisenden und 244,025 Pfd. Sterl. von Gütern. Die Betriebskosten beliefen sich auf 187,065 Pfd. Sterl., der Reinertrag auf 214,960 Pfd. Sterl. Da die Kosten der eröffneten Bahnen 4,087,000 Pfd. Sterl., die garantirten Zinsen hierfür 201,850 Pfd. Sterl. ausmachten, war ein Zuschuß Seitens der Regierung nicht erforderlich.

Die einzelnen Linien sind:

1. East Indian Bahn von Calcutta nach Delhi und von Allahabad nach Jubbulpore. Gesammtlänge 1338 miles; erforderliches Anlagekapital 19,000,000 Pfd. Sterl., davon bis Ende 1859 eingezahlt 13,611,857 Pfd. Sterl.

2. Madras-Bahn, von Madras zur Westküste bei Bepore mit Abzweigungen nach Bangalore und den Neilgherries; dann von Madras über Bellary zur Verbindung mit der Bahn von Bombay. Gesammtlänge 850 miles; erforderliches Anlagekapital 8,500,000 Pfd. Sterl., davon bis Ende 1859 eingezahlt 3,898,427 Pfd. Sterl.

3. Great Indian Peninsula Bahn bestehend aus folgenden von Bombay ausgehenden Linien: von Bombay über Callian nach Jubbulpore zur Verbindung mit der East Indian Bahn von Allahabad, mit Abzweigungen nach Rahim und Nagpore; von Callian über Poona und Sholapore nach Woodgul im Deccan zur Verbindung mit der Bahn von Madras über Bellary. Gesammtlänge 1266 miles; Anlagekapital 12,000,000 Pfd. Sterl., wovon bis Ende 1859 eingezahlt 5,640,334 Pfd. Sterl.

4. Bombay Baroda and Central India Eisenbahn von Bombay über Surat und Baroda nach Ahmedabad. Gesammtlänge 310 miles; Anlagekapital 2,500,000 Pfd. Sterl., eingezahlt 1,503,965 Pfd. Sterl.

5. Scinde-Eisenbahn von Kurrahee in Scinde zu dem Indus bei Kotree, 114 miles. Anlagekapital 1,400,000 Pfd. Sterl., eingezahlt 914,787 Pfd. Sterl.

6. Punjab-Eisenbahn von Multan und Lahore in Punjab nach Umritser und Delhi, zusammen 490 miles, in Verbindung mit der Indus-Dampfschiffahrt zwischen Kotree und Moultan. Anlagekapital: 4,000,000 Pfd. Sterl., wovon eingezahlt 506,945 Pfd. Sterl., für die Eisenbahn; 280,000 Pfd. Sterl., wovon eingezahlt 249,140 Pfd. Sterl. für die Dampfschiffahrt.

7. Eastern Bengal Eisenbahn von Calcutta nach Kooshtee am Ganges mit Fortsetzung nach Serajunge und Dacca. Gesammtlänge gegen 220 miles. Anlagekapital 2,500,000 Pfd. Sterl., wovon eingezahlt 427,458 Pfd. Sterl.

8. Calcutta South Eastern Eisenbahn von Calcutta zum Hafen von Mutlah, 29 miles. Anlagekapital 250,000 Pfd. Sterl., wovon eingezahlt 129,278 Pfd. Sterl.

9. Great Southern of India Eisenbahn von Negapatam nach Trinopolly mit Zweigbahnen nach Salem und Tuticorin. Länge 300 miles. Anlagekapital 2,000,000 Pfd. Sterl., wovon eingezahlt 196,221 Pfd. Sterl.

Die Zinsengarantie des Staates beträgt für sämtliche Bahnen 5 Proz. mit Ausnahme von 1 Mill. der Madras-Bahn, für welche  $4\frac{1}{2}$  und 500,000 Pfd. Sterl. derselben Bahn, für welche  $4\frac{1}{2}$  Proz. garantirt sind.

### Telegraphenwesen.

Der transmundane Telegraph. Von J. J. Schneberger, I. L. Telegraphen-Commissär. Mit einer Karte des transmundanen Telegraphennetzes. Leipzig, Verlag von J. J. Weber. 1860.

Die diesen Titel führende kleine Schrift (40 S.) beschäftigt sich mit der wichtigen Frage einer den ganzen Erdball umkreisenden Telegraphenlinie, deren Verwirklichung nicht mehr bloß dem Reich der Hypothesen angehört. Es werden vom Verf. zur Aufklärung folgende Fragen gestellt und erörtert: 1) welche Hauptpunkte des Erdballs hat der transmundane Telegraph zu verbinden; 2) wie muß die Ausführungsweise im Allgemeinen beschaffen sein; 3) welche Rentabilität stellt das Unternehmen in Aussicht? — Dermalen bestehen mehr oder weniger ausgebildete Telegraphennetze in Europa, den Vereinigten Staaten

von Nordamerika, in Ostindien, auf der Insel Java, in Algier. Der transmundane Telegraph hätte die Aufgabe, diese Telegraphennetze und alle anderen wo immer zur Herstellung gelangenden Telegraphenlinien untereinander in Verbindung zu bringen, der Art, daß zwischen je zwei Telegraphenstationen des Erdballs die telegraphische Correspondenz auf durchaus elektrischem Wege vor sich gehen kann. Folgende Verbindungen werden zu diesem Zwecke in Vorschlag gebracht. Von Saratow, einer Station des russischen Bahnnetzes, einerseits in der Richtung nach Tiflis, andererseits nach Kiachta; von da Abzweigung durch die Mongolei nach Peking und Fortsetzung nach Nertschinsk und der Insel Tatarakay, dem Ausgangspunkt einer Linie nach Japan und einer anderen über die Kurilen, den südlichen Theil von Kamtschatka und den Aleuten nach dem russischen Amerika. Englische Linien längs der Küste von Neu-Hannover und Neu-Georgien würden dann im Dregongebiet den Anschluß an das nordamerikanische Telegraphennetz bewerkstelligen. Ferner wäre Rangasaki in Japan der Ausgangspunkt einer Linie über Duelpport nach Shangai und längs der Küste der Insel Formosa bis Kanton, auch kann eine zweite Linie von Kiachta nach Duelpport über Peking hergestellt werden. Von der Insel Formosa geht die Linie über die Philippinen und die Molukken nach Bitteria in Australien, dann theils mittelst unterseeischer, theils mittelst Luftleitungen längs der Sunda-Inseln nach Singapore und Rangun u. Vom Indusufer ginge an der Küste von Beludschistan eine unterseeische Leitung bis Maskat, dann durch Persien zum Anschluß an die Linie von Basora nach Constantinopel. Maskat wäre zugleich der Abzweigungspunkt für die Linie nach Aden-Suez, welche durch Syrien an die Linie Basora-Constantinopel fortzusetzen. Linien von Gibraltar nach Ceuta, von Sizilien nach Tunis vermitteln die Verbindung mit Afrika; von Ceuta wäre der westafrikanische unterseeische Küstentelegraph bis zum Cap der guten Hoffnung fortzusetzen. Von der westafrikanischen Küste und zwar von den Bissagos-Inseln könnte sodann eine zweite Verbindung mit Amerika in der Richtung über die Inseln Fernando, S. Paolo und die Stadt Fernambuco hergestellt werden. Endlich wäre die Verbindung der nordamerikanischen mit den südamerikanischen Linien in doppelter Weise durch eine Landlinie über Centralamerika und eine unterseeische über die Antillen und Bahama-Inseln herzustellen. Die Länge aller angeführten Verbindungslinien wäre 9331 geographische Meilen für Luftleitungen und 4993 Meilen für unterseeische Leitungen.

(Schluß folgt.)

## Beitrag.

### Inland.

Freie Städte. — In der am 6. Juni abgehaltenen Generalversammlung der Frankfurter Dampfschleppschiff-Gesellschaft wurden die Ergebnisse des Jahres 1859 mitgetheilt, wozu während desselben in eigenen und gemieteten Schiffen befördert wurden: zu Berg in 85 Reisen 367,871 Ztr., zu Thal in 90 Reisen 272,647 Ztr., zusammen 640,508 Ztr. Ferner in fremden Schiffen zu Berg und zu Thal geschleppt wurden 260,851 Ztr., im Ganzen 902,359 Ztr. Die Einnahmen an Frachten und Schlepplöhnen betragen 203,636 fl. Die Ausgaben 225,967 fl., mithin ergibt sich ein Netto-Verlust von 22,331 fl. Hierzu kommen noch: Sonto für Reparaturen und Verschleiß 48,849 fl., daher effektives Defizit 71,180 fl. Das ungünstige Betriebsergebnis schreibt der Bericht verschiedenen Ursachen zu: den Kriegereignissen, der im vorigen Jahre bestandenen Geschäftsstockung und der Höhe der Kosten für Reparatur und Verschleiß.

### Ausland.

Großbritannien. — In der letzten halbjährigen Generalversammlung der submarinen Telegraphengesellschaft in London wurde mitgetheilt, daß in dem zweiten Halbjahr von 1859 im Ganzen 59,364, und im Jahr 1859 zusammen 122,969 Telegramme befördert wurden. Die Einnahmen für das zweite Semester waren 12,882, für das ganze Jahr 26,995 Pfd. Sterl., 2437 Pfd. St. mehr als in 1858. Das Tau zwischen Dover-Ostende war im Oktober schadhaft geworden und es währte 2 Monate bis die Linie wieder in Betrieb gesetzt werden konnte. Auch das ursprüngliche Tau zwischen Calais und Dover mußte reparirt werden. Jetzt sind die zwei Tane nach Frankreich, welche 10 Drähte enthalten, in ganz gutem Stande. Das neue Tau, welches die Verbindung mit Dänemark herstellt, wurde im Juli 1859 versenkt, aber erst seit 18. Januar 1860 für die allgemeine Correspondenz benützt. Das Tau zwischen der französischen Küste und den Canalsinseln ward am 11. Januar d. J. glücklich versenkt. — Von dem Reinertrag des zweiten Semesters 1859 wurde eine Dividende von 5 Proz. (pro Jahr) vertheilt.