

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzsnitte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

Eisenbahn-Zeitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Thlr. preuss. Cour. für den Jahrgang. — Einrückungsgebühr für Anzeigen 2 Sgr. für den Raum einer gewöhnlichen Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

16. Juni 1860.

Nro. 24.

Inhalt. Deutsche Eisenbahnen. Hessische Ludwigsbahn. — Oesterreichische Eisenbahnen. K. k. privilegierte Staats-Eisenbahn. — Ostindische Eisenbahnen. — Telegraphenwesen. — Zeitung. Inland. Freie Städte. Ausland. Großbritannien. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Deutsche Eisenbahnen.

Hessische Ludwigsbahn.

Dem Protocoll der zwanzigsten Generalversammlung der Gesellschaft am 30. April 1860 und dem Geschäftsbericht des Direktors an den Verwaltungsrath über den Bau und Betrieb der Bahn im Jahr 1859 entnehmen wir Folgendes:

Der Betrieb der Bahn in 1859 erstreckte sich auf die Linien Mainz-Aschaffenburg und Mainz-Bingen für Rechnung des Baufonds, dann auf die, längere Zeit schon eröffnete Linie Mainz-Worms. Die Strecke Mainz-Bingen wurde erst am 17. October dem Verkehr übergeben. Für beide Strecken Mainz-Aschaffenburg und Mainz-Bingen betragen in 1859 die Einnahmen 522,831 fl., die Ausgaben 239,054 fl., der Ueberschuss zu Gunsten des Baufonds 283,777 fl.

Auf der Strecke Mainz-Aschaffenburg wurden befördert: 322,191 Personen für 180,529 fl. (1.14 Proz. in erster, 16.48 Proz. in zweiter, 62.57 Proz. in dritter Classe; 4.41 Proz. mit Marktbillets und 15.4 Proz. Militär).

Die Nebenerträge für Gepäck u. waren 10,856 fl. der Viehtransport brachte 5236 „ für 2,407,183 Ztr. Güter wurden eingenommen 294,193 „

Die Mainz-Binger Bahnstrecke vereinnahmte für beförderte 42,958 Personen und 70,910 Ztr. Güter u. . . 24,101 fl.

Die Betriebsausgaben für beide Strecken waren für
Allgemeine Verwaltung . . . 4,542 fl. = 1.90 Proz.
Transport-Verwaltung . . . 169,812 „ = 71.03 „
Bahn-Verwaltung 64,700 „ = 27.07 „
zusammen 239,054 fl. = 100 Proz.

Von der Bruttoeinnahme betragen dieselben 45.72 Proz. Von den Ausgaben kommen auf die Trajektanstalt in Mainz 46,432 fl., welcher Ausgabe nur ein Ertrag von 30,878 fl. gegenübersteht.

Die Strecke Mainz-Worms hatte in 1859
eine Gesamteinnahme von 424,430 fl.
„ Gesamtausgabe „ 155,501 „
einen Reinertrag von 268,929 fl.

welcher 6.723 Prozent von dem verzinlichen Aktienkapital zu 4 Millionen ausmacht.

Die Betriebsausgaben betragen 36.63 Proz. von der Bruttoeinnahme. Es wurden befördert und dafür vereinnahmt:

in 1. Classe	4,749 Personen = 1.02 Proz.	8,394 fl. = 4.15 Proz.
„ 2. „	97,140 „ = 20.96 „	75,134 „ = 37.17 „
„ 3. „	361,638 „ = 78.02 „	118,608 „ = 58.68 „
	463,527 Personen = 100 Proz.	202,137 fl. = 100 Proz.

Es hat jede Person durchschnittlich 2.83 Meilen durchfahren und 26.17 fr. eingebracht.

Auf der ganzen Bahnlinie wurden 220,093 Personen befördert. Sämmtliche Personen legten 1,311,755 Meilen zurück und die Einnahme pro Person pro Meile betrug 9.25 fr.

An Gütern wurden befördert 1,524,771 Ztr. für 140,073 fl. Auf eine Meile reduziert ergeben sich 6,201,005 Ztr. Jeder Zentner wurde durchschnittlich 4.066 Meilen befördert und dafür 5.756 fr. vereinnahmt, was pro Zentner und Meile 1.415 fr. ergibt.

Die Gesamteinnahmen betragen:
vom Personenverkehr 231,360 fl. = 54.5 Proz.
„ Güterverkehr 143,734 „ = 33.9 „
von anderen Quellen 49,336 „ = 11.6 „
zusammen 424,430 fl. = 100 Proz.

Die Ausgaben waren für

Allgemeine Verwaltung . . .	9133 fl. = 5.9 Proz.
Transport-Verwaltung . . .	102,018 „ = 65.6 „
Bahn-Verwaltung	44,350 „ = 28.5 „
	zusammen 155,501 fl. = 100 Proz.

Von den 19 Lokomotiven wurden mit Personenzügen 60,601, mit Güterzügen 19,265, zusammen 79,866 Meilen zurückgelegt.

An Wagen sind vorhanden: 89 Personenwagen mit 3670 Plätzen und 299 Gepäck- und Güterwagen mit 52,950 Ztr. Ladefähigkeit. An Achsemeilen wurden im Ganzen zurückgelegt von eigenen Wagen 2,801,741, von fremden Wagen 284,344, zusammen 3,086,085.

Die Lokomotiven verbrauchten für durchlaufene 79,866 Wegmeilen 48,318 Doppelsüß Holzwellen für 2868 fl., 9097 Ztr. Coles für 7277 fl., 71,069 Ztr. Steinkohlen für 40,158 fl., 34,295 Pfund Maschinöl für 9549 fl. und 5539 Pfund Talg für 2000 fl. zusammen Material für 61,853 fl., oder 46.47 fr. pro Meile.

Der Verbrauch an Coles und Steinkohlen betrug pro Meile bei Personenzügen 82.74 Pfund, bei Güterzügen 165.14 Pfund.

Die Reparaturkosten für die auf der Strecke Mainz-Worms verwendeten Maschinen berechnen sich auf 8,784 fr. pro Wegmeile und einschließlich derselben die Gesamtkosten für Lokomotiven auf 2 fl. 32.53 fr.

Die Wagen kosteten:

an Schmier- und Putzmaterial 13,536 fl., an Löhnen für Wärter und Puffer 4382 fl., zusammen 17,918 fl. oder 0.455 fr. pro Achsemeile, für laufende Reparaturen 447 fl. oder 0.012 fr. pro Achsemeile.

Dem Erneuerungsfonds wurden aber für Wagenreparaturen u. größere Reparationen im Ganzen 25,103 fl. entnommen.

Die Pensions- und Unterstützungskasse der Angestellten hatte am 31. Dez. 1859 einen Stand von 25,587 fl.

Von dem Reinertrag zu 268,929 fl. kommt die statutenmäßige Tantieme mit 5378 fl. in Abzug. Von dem Rest wurden 220,000 fl. als 5 1/2 procentige Dividende vertheilt, 42,300 fl. dem Erneuerungsfonds überwiesen, 1000 fl. der Pensionskasse der Angestellten und 251 fl. der Kranken- und Sterbekasse bewilligt.

Der Erneuerungsfonds stellt sich mit obiger Summe auf 122,336 fl.

Oesterreichische Eisenbahnen.

K. k. privilegierte Staats-Eisenbahn.

Aus dem Bericht für die fünfte Generalversammlung der Gesellschaft am 23. Mai 1860 ist Folgendes zu entnehmen:

Die sämmtlichen der Gesellschaft konzessionirten Bahnlinien sind bereits in den früheren Jahren dem Verkehre zugeführt worden; die Gesellschaft hat demnach im Jahre 1859 ihre gesammte Thätigkeit der Vollendung der Rekonstruktion der alten Geleise, der Ersetzung der großen hölzernen Brücken durch definitive Konstruktionen, der Vervollständigung und inneren Entwicklung der Stationen, endlich der definitiven Einrichtung der Werkstätten und der Betriebsmittel zugewendet, sonach nur Herstellungen von unmittelbarem Nutzen ausgeführt, welche nicht hätten verzögert werden können, ohne zugleich die Verbesserung des Dienstes und der Betriebsergebnisse hinaus zu schieben. Die beiden großen schmiedeeisernen Brücken über die Gypel und über die Gran, erbaut nach dem Gittersystem mit steifprofilirten Gitterfläben und großer Maschinenweite des Bau-directors Herrn v. Ruppert, wurden vollendet, und nachdem die stattgefundenen Erprobungen die günstigsten Resultate ergeben hatten, dem Verkehre, und zwar erstere am 7. April, letztere am 11. September 1859 übergeben.

Im Ganzen wurden für Rechnung der ersten Herstellung verausgabt:

	im Jahre 1859		Zusammen
	in den früheren Betriebsjahren		men
	fl.	fl.	fl.
auf der nördlichen Linie . . .	415,393	7,070,578	7,485,972
" " südöstlichen " . . .	2,910,104	22,827,065	25,737,169
" " Wien-Neu-Szönyer Linie . . .	162,713	8,132,293	8,295,006
Zusammen . . .	3,488,210	38,029,936	41,518,147
Allgemeine Unkosten . . .	72,118	1,631,700	1,703,818
Gesamtsumme . . .	3,560,328	39,661,637	43,221,965

Der Aufwand für Neuanschaffung von Betriebsmitteln betrug in 1859 417,954 fl. und bis Ende 1859 . . 14,104,144 fl.

Die südöstliche Linie endet bei Bazias an der Donau; um dieser Linie ihre natürliche Entwicklung zu sichern, war man genöthigt für die Verbindung zwischen Bazias und dem Theile der Donau, welcher sich von Turn-Severin (Wallachei) nach Semlin und Belgrad (Savemündung) auf 30 Meilen ausdehnt, den Dienst durch eigene Betriebsmittel sicher zu stellen. Das für diesen Zweck im Laufe des Jahres 1859 angeschaffte Betriebsmaterial besteht in: 4 Dampfschiffen von 120 bis mindestens 60 Pferdekraft ausschließlich für den Transport von Reisenden und Waaren. Diese Schiffe haben bloß 20 bis 22 Zoll Tiefgang, um die Stromschnellen, welche bei dem eisernen Thor und andern Stellen vorkommen, passieren zu können. 9 Schleppern, und zwar 6 eisernen und 3 hölzernen für den Transport von Schweinen und Waaren. 2 Plätten und 7 Stiehschiffen (Pontons) mit Landungsbrücken, Rähnen und anderen für den Dienst erforderlichen Zugehör für 10 Stationen des Flußufers. Diese noch unvollständigen Einrichtungen, welche im Jahre 1859 bloß einen Probendienst gestatteten, erforderten eine Ausgabe von 327,709 fl.

Die Arbeiten der ersten Herstellung in den Bergwerken, Hüttenwerken und Domänen haben im Jahre 1859 außer den Eisenhüttenanlagen, dem Aufschlusse der Kohlenmittel und der Erbauung von Straßen in den Domänen keine besondere Wichtigkeit gehabt. Die Ausgaben haben im Jahre 1859 1,861,935 fl. betragen. Die gleichen Auslagen früherer Jahre beziffern sich mit 4,349,447 fl., die gesammten diesfälligen Ausgaben ergeben sonach die Summe von 6,211,382 fl., wovon die Kohlenwerke 2,330,734 fl., die Eisenwerke 2,166,049 fl. in Anspruch nahmen.

Was die Betriebsergebnisse im Jahre 1859 betrifft, so waren die letzten Strecken der der Gesellschaft konzessionirten Eisenbahnen im Jahre 1858 in Betrieb gesetzt worden, sonach auch die Länge der betriebenen Linien im Jahre 1859 dieselbe gewesen, wie zu Ende des Jahres 1858, nämlich die nördliche Linie mit 62, die südöstliche mit 91.5, die Wien-Neu-Szönyer Linie mit 21, zusammen 174.5 Meilen.

Von den Zügen wurden durchlaufen . . . 564,913.67 Meilen,
" " Lokomotiven wurden durchlaufen 711,770.90 "

Von den Zugmeilen treffen auf die Personenzüge 27.44, auf die gemischten Züge 21.57, auf die Lastzüge 50.99 Proz.

Die mittlere Anzahl der Achsen war bei jedem Personenzug 26, bei jedem gemischten Zug 47, bei jedem Lastzug 91, bei jedem Zuge im Allgemeinen 63 Stück.

Befördert wurden:		
Reisende: I. Classe	59,401	durchschn. 16.60 Meilen,
" " II. "	508,694	" 13.89 "
" " III. "	1,481,630	" 9.24 "
" " zu ermäßigten Preisen	13,224	" 2.04 "
" " im Ganzen	2,062,949	" 10.55 "
Reisegepäck	187,551 Ztr.	" 15.82 "
Gilgut	204,825 "	" 19.42 "
Frachten	31,332,877 "	" 16.17 "
Militärtransporte: Reisende	1,344,037	" 10.94 "
" " Gepäck	104,387 Ztr.	" — "
" " Pferde	96,868	" — "
" " Wagen	6150	" — "

Auf die ganze Bahnlänge berechnet, ergeben sich
Reisende 124,739
Gepäck 17,008 Ztr.
Gilgut 22,792 "
Frachtgut 2,903,778 "

Die Einnahme war von	
Reisenden	4,856,745 fl. = 26.11 Proz.
Reisegepäck	241,284 " = 1.30 "
Gilgut	382,166 " = 2.05 "
Frachten	9,266,624 " = 49.81 "
Regietransporten für Neubauten	217,682 " = 1.17 "
Equipagen, Pferde, Vieh	1,195,552 " = 6.43 "
Militärtransporte	2,372,395 " = 12.75 "
Extrazüge	14,494 " = 0.08 "
Verschiedene Einnahmen	56,565 " = 0.30 "
zusammen	18,603,507 fl. = 100 Proz.

Die durchschnittliche Einnahme beträgt:

für einen Reisenden	2.35 fl. pro Meile	22.31 fr.
" " Centner Gepäck	1.29 " " "	8.13 "
" " " Gilgut	1.87 " " "	9.61 "
" " " Fracht	0.33 " " "	2.06 "

Auf eine Meile Bahnlänge betrug die Einnahme 106,610 fl.

" " Zugmeile betrug die Einnahme 32.93 "

Die Betriebsausgaben betragen:

	pro Bahnmeile	pro Zugmeile
Central-Administration	822,353 fl.	1.46 fl.
Bahnbetrieb	1,705,415 "	3.02 "
Zugförderung und Reparatur der Betriebsmittel	3,151,139 "	5.58 "
Overbau und Gebäude-Erhaltung	1,431,734 "	2.53 "
zusammen	7,110,641 fl.	12.59 fl.

Von der Brutto-Einnahme zu 18,603,507 fl.

die Total-Ausgaben abgezogen mit 7,110,641 "

ergibt als Netto-Ertrag 11,492,866 "

die Ausgabe macht von der Brutto-Einnahme 38.22 Proz.

Die Ausgabe betrug:

	pro Lokomotivmeile	pro Zugmeile
für Brennmaterial	1.17 fl.	1.48 fl.
" " Reinigung, Schmiere u.	0.19 "	0.25 "
" " Reparatur der Lokomotiven und Tender	1.11 "	1.40 "
" " " Personenwagen	0.15 "	0.19 "
" " " Güterwagen	0.84 "	1.06 "

Durchschnittlich wurde für Unterhaltung ausgegeben:

einer Lokomotive nebst Tender 2333 fl.

eines Personenwagens 208 "

" " Lastwagens 88 "

Die Unterhaltungskosten pro Achsmeile eines Personenwagens betragen 0.020, eines Lastwagens 0.021 fl.

Die Einnahmen von 1859 stellen im Vergleiche mit dem Jahre 1858 eine Vermehrung von 3,278,187 fl. heraus, was einer Mehreinnahme von 21.40 Proz. gleichkommt, während die im Betriebe stehende Bahnlänge im Jahre 1859 nur um 7.27 Proz. mehr als im Jahre 1858 beträgt. Von dem Ueberschusse an Einnahmen entfallen auf die Militärtransporte 2,109,832 fl. der Rest der Vermehrung, d. i. 1,168,355 fl. stellt im Verhältnisse mit den Einnahmen pro 1858 bloß 7.62 Proz. Ueberschuß dar.

Der Betrieb der Bergwerke, Hüttenwerke und Domänen ist durch die Ereignisse des Jahres schwer betroffen worden, so daß die Betriebsergebnisse des Jahres 1859 nicht befriedigend sind; insbesondere aber jene der Eisenwerke und Maschinenwerkstätten. Der Betrieb der Kohlenwerke hat einen Ertrag von 119,247 fl. abgeworfen. Die Metallgruben hatten bis jetzt eine Einbuße, welche im Jahre 1857 90,000 fl. überschritt und im Jahre 1858 noch 32,462 fl. betrug. Im Jahre 1859 ergaben sie das erste Mal einen Ueberschuß an Einnahmen über die Ausgaben im Betrage von 1017 fl. Die Metallhütten, welche die Erzeugnisse der Metallgruben verarbeiten, haben im Jahre 1859 einen Gewinn von 27,759 fl. abgeworfen. Die Eisenhütten haben bloß eine reine Einnahme von 118,669 fl. geliefert.

Die Ereignisse des Jahres 1859 haben die Konstruktions-Werkstätten schwer berührt. Man hat einen Theil der Arbeiter wegen Mangel an Bestellungen entlassen müssen, wodurch der Ertrag sich auf 49,918 fl. herabgemindert hat.

Die Forste und Domänen weisen im Jahre 1859 an Ertrag 219,440 fl. aus. Das Betriebsjahr 1859 ergibt hiernach für die Bergwerke, Hüttenwerke und Domänen nach Abzug der zu vertheilenden Ausgaben einen Reingewinn von 441,129 fl.

Das reine Betriebsergebnis der Eisenbahnen belauft sich nach der bereits gelieferten Darstellung auf 11,492,866 fl.

Die Berg- und Hüttenwerke und Domänen der Gesellschaft haben ein Reinerträgnis abgeworfen von 441,129 "

Die Gesamtsumme beträgt daher 11,933,995 fl.

wenn man hiervon den Saldo des Interessen-Couto's mit 9,622,572 "

in Abzug bringt, so verbleiben 2,311,423 fl.

wovon 2,000,000 fl. als Dividende mit 5 fl. pro Aktie (10 Fr.) verteilt werden.

(Die Beschlüsse der Generalversammlung sind bereits auf S. 87 der Eisenbahn-Zeitung mitgetheilt worden.)

Ostindische Eisenbahnen.

Die Einführung von Eisenbahnen in Ostindien datirt von 1845, in welchem Jahre die East indian und die Great Indian Peninsular Eisenbahngesellschaften gegründet wurden. Die Zahl der jetzt bestehenden Eisenbahngesellschaften ist neun; sie bezwecken die Herstellung von 4917 englischen Meilen Eisenbahnverbindungen neben der 570 miles langen Dampfschiffahrt auf dem Indus zwischen

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 Classe 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 Geschäftestockung 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.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Königl. sächsische Staats- und in Staatsbetrieb befindliche Privat-Eisenbahnen. — Monat April 1860.

Benennung der Bahnen.	Länge M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Totale Einnahme Tblr.
		Personen.	Einnahme Tblr.	Güter.	Frachtbetrag Tblr.	
Westliche Staats-Eisenbahnen . . .	47.7	193,097	74,858	2,705,941	169,336	245,418
Oestliche Staats-Eisenbahnen . . .	22.8	82,009	29,268	1,228,215	81,648	111,946
Privat-Eisenbahnen	8.1	21,934	4,418	226,697	9,113	13,579
Summa	78.6	297,040	108,544	4,160,853	260,097	370,943

K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (174 1/2 Meilen.)

	Personen.		Güter.		Einnahme.	
	Zahl.	fl. öst. W.	Ztr.	fl. öst. W.	fl. öst. W.	fl. öst. W.
1860.						1859.
3. Juni bis 9. Juni	42,842	801,909	375,477	362,789		
bis 9. Juni	787,288	19,795,704	7,245,775	6,909,662		

Friedrich-Wilhelms Nordbahn. — Monat April 1860.

Von Personen und Gepäc	20,056 Tblr.
„ verschiedenen Frachtgütern	51,745 „
Gesamteinnahme	71,801 Tblr.

gegen 68,180 Tblr. im April 1859.
Gesamteinnahme bis ult. April 1860 . . 248,029 Tblr. gegen 229,008 Tblr. in denselben Monaten des Jahres 1859.

Leipzig-Dresdener Eisenbahn. — Monat April 1860.

76,003 Personen	57,497 Tblr.	17 Agr.
868,130 Ztr. Güter	106,362 „	3 „
	163,859 Tblr.	20 Agr.
Hierzu vom 1. bis ult. März 1860	382,859 „	6 „
Summa	546,718 Tblr.	26 Agr.

Vom 1. Januar bis ult. April 1859 494,439 „ 28 „
Mehreinnahme bis ult. April 1860 gegen 1859 52,278 Tblr. 28 Agr.
Vorbehältlich späterer Feststellung.

Köln-Mindener Eisenbahn. — Monat April 1860.

a) auf der Hauptbahn.

198,058 Personen	97,550 Tblr.
3,965,801 Ztr. Güter	251,380 „ *)
Extraordinarien	20,862 „
Summa	369,792 Tblr.

gegen 208,643 Personen, 3,706,178 Ztr. Güter und 352,829 Tblr. Einnahme im Monat April 1859. Mit hin im Monat April 1860 mehr 16,963 Tblr.

In den ersten 4 Monaten des Jahres 1860 wurden eingenommen für 665,165 Personen, 15,509,488 Ztr. Güter ic. 1,359,007 Tblr., gegen 717,587 Personen, 14,594,242 Ztr. Güter ic. und 1,267,816 Tblr. in 1859. Mit hin pro 1860 mehr 91,190 Tblr.

b) auf der Oberhausen-Arzheimer Zweigbahn.

32,922 Personen	9,206 Tblr.
240,664 Ztr. Güter	12,551 „ *)
Extraordinarien	339 „
Summa	22,096 Tblr.

gegen 35,471 Personen, 225,478 Ztr. Güter und 22,317 Tblr. Einnahme im Monat April 1859. Mit hin im Monat April 1860 weniger 220 Tblr.

In den ersten 4 Monaten des Jahres 1860 wurden eingenommen für 112,921 Personen, 1,095,322 Zentner Güter ic. 90,807 Tblr., gegen 130,173 Personen, 957,134 Ztr. Güter ic. und 88,841 Tblr. in 1859. Mit hin pro 1860 mehr 1,965 Tblr.

c) auf der Köln-Giegener Eisenbahn.

(Strecke Deuz-Gitorf.)

17,383 Personen	3,509 Tblr.
125,330 Ztr. Güter ic.	3,476 „ *)
Extraordinarien	274 „
Summa	7,259 Tblr.

In den ersten 4 Monaten des Jahres 1860 wurden eingenommen für 60,865 Personen, 565,954 Ztr. Güter ic. 28,292 Tblr.

d) auf der festen Rheinbrücke.

Im Monat April wurden eingenommen 2,913 Tblr.
In den ersten 4 Monaten des Jahres 1860 wurden eingenommen 11,523 Tblr.

*) incl. Post- und Dienstgüter.

Magdeburg-Wittenberge. — Monat Mai 1860.

14,209 Personen, Einnahme	10,722 Tblr.
168,484.6 Ztr. Güter	19,366 „
Außerordentliche Einnahmen	858 „
Summa	30,946 Tblr.

gegen 14,230 Personen, 148,996.9 Ztr. Güter und 29,775 Tblr. Einnahmen im Mai 1859.

Vorbehältlich späterer Festsetzung.

Holsteinische Eisenbahnen. — Monat Mai 1860.

	Zahl	Altona-Biel u. Rendsburg-Neumünster.	Elmsborn-Glückstadt-Itzehoe.
		Tblr.	Tblr.
Personen	48,575	9,598	
Einnahme von Personen	27,596	3,147	
„ „ Gütern ic.	28,624	1,555	
Gesamteinnahme	56,220	4,702	
in den ersten 5 Monaten 1860	252,152	20,352	
gegen 1859	231,127	19,932	
in 1860 mehr	21,025	420	

Ankündigungen.

Stuttgart.

[48—49]

Lieferung des eisernen Oberbaues für die offenen Durchlässe und Brücken auf der K. Württembergischen Remsthalbahn.

Für die im Bau begriffene, durch das Remsthal führende Staats-Eisenbahn sollen zusammen 36 Durchlässe und Brücken von 6 Fuß bis 42 Fuß Tragweite, worunter sich eine Brücke bei Unterurbach von 7 Oeffnungen mit je 42 Fuß Tragweite befindet, hergestellt werden. Der eiserne Oberbau ist durchaus nach dem Blechbalkensystem zu construiren, und es berechnet sich das Gewicht des hiezu erforderlichen Eisenwerks nach dem Vorausschlag an Schmiedeeisen auf 3542 Zentner,

an Gußeisen 572

Das Eisenwerk ist so zeitig auf die einzelnen Baustellen abzuliefern und aufzustellen, daß spätestens bis 15. November 1860 alle Brücken unter 20 Fuß lichter Spannweite, bis 15. April 1861 alle Brücken von 20 bis 40 Fuß und bis 31. Mai 1861 auch die Remsthalbrücke bei Unterurbach vollendet sind.

Vorausschlag, Zeichnungen und Bedingnißhefte können auf unserem technischen Bureau dahier eingesehen werden.

Unternehmer, welche die Lieferung und Aufstellung der bezeichneten Brücken und Durchlässe im Einzelnen oder Ganzen übernehmen wollen, sind eingeladen, spätestens bis

Montag, den 9. Juli d. J.,
Mittags 12 Uhr

Schriftliche, versiegelte und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung eiserner Brücken und Durchlässe für die württembergische Remsthalbahn“

versehene Erklärungen bei uns einzureichen, worin ganz genau und deutlich angegeben ist, zu welchen Preisen für den Zollentner Schmied- und Walzeisen und für den Zollentner Gußeisen die Lieferung der Brücken ic. unter den festgesetzten Bedingungen übernommen werden will.

Den 15. Juni 1860.

K. Württ. Eisenbahnbau-Kommission.
Schwarz.

K. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

[50—52] Die General-Direktion der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft beehrt sich, die P. T. Herren Aktienbesitzer in Kenntniß zu setzen, daß in der am 23. Mai d. J. abgehaltenen fünften General-Versammlung die Jahres-Dividende für das Betriebsjahr 1859 mit dem Betrage von zehn Francs festgesetzt worden ist. Der am 1. Juli 1860 fällige Coupon beträgt daher mit Hinzurechnung der an diesem Tage fälligen Zinsen von 12 Francs 50 Cent. im Ganzen 22 Francs 50 Cent. für je Eine nicht verloste Aktie, während für je Eine verloste Aktie (Genussschein), welche bloß den Anspruch auf die Dividende haben, der Betrag von zehn Franken ausbezahlt werden wird.

Die Zahlung geschieht in österr. Währung nach dem durchschnittlichen Mittelkurse der vorhergehenden Woche bei der gesellschaftlichen Hauptkassa, Minoritenplatz No. 42 in Wien vom 2. Juli 1860 angefangen, die verlosten Aktien (Genussscheine) sind bei der Cassa in Original zur Abstemplung einzulegen.

Wien, am 13. Juni 1860.

Von der General-Direktion.