

nach New-York, 3000 Meilen, 12.5 fl., nach Peking, 900 Meilen, 3.69 fl.; von Konstantinopel nach Bombay, 790 Meilen, 3.24 fl.; von Gibraltar nach dem Cap der guten Hoffnung, 1700 Meilen, 6.37 fl. etc. Die oben berechnete Grundtaxe muß jedoch höher gestellt werden, weil nicht angenommen werden kann, daß sämtliche Linien stets mit ihrer vollen Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen seyn werden. Bei Annahme von täglich 10 Stunden wirklichen Telegraphirens würde die Bemessung der Taxe pro Wort und Meile zu 0.0005 fl. eine den Bedarf von 25 Millionen übersteigende Einnahme gewähren. Bei dieser Taxe kosten 20 Worte auf 10 Meilen 0.10 fl. österr. W., auf 25 Meilen 0.25 fl., auf 45 Meilen 0.45 fl., auf 75 Meilen 0.75 fl., gegen beziehungsweise 0.60, 1.20, 1.80 und 2.40 fl. nach dem bestehenden deutsch-österreichischen Vereinstarif.

Die Frage, ob der mundane Telegraph ungeachtet seiner außerordentlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten rentabel sey, scheint dem Verfasser hienach auf das Günstigste beantwortet.

Schließlich werden die wesentlichen Hauptpunkte eines auf einem Weltkongresse festzustellenden mundanen Telegraphenvertrags berührt und darin u. A. die Reihenfolge bezeichnet, in welcher die einzelnen Linien binnen längstens 20 Jahren zur Ausführung kommen sollten. Den Anfang würde hienach die Linie von Saratow nach Californien und New-York, den Schluß die westafrikanische Linie von Ceuta bis zum Cap bilden.

### Ueber Amerikanische Straßen-Eisenbahnen

enthält das neueste Heft der Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins für das Königreich Hannover nach dem englischen Journal „The Engineer“ folgende Notiz.

Der Betrieb von Straßen-Eisenbahnen mit Pferden stört bei geeigneter Konstruktion der Geleise den sonstigen Verkehr nicht. Bei den in vielen amerikanischen Städten sehr in Aufnahme gekommenen Straßenbahnen ist die neueste Schienenform eine 8 Zoll breite,  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{3}{8}$  Zoll dicke Platte, an der äußeren Kante mit einem Ansaß von 1 Zoll Höhe und  $1\frac{3}{8}$  Zoll Breite versehen. Die Schiene liegt auf Langschwellen, welche in der Kiesbettung des Pflasters ruhen. Das Pflaster ist an der äußeren Seite der Bahn bündig mit dem Ansaß, zwischen den Schienen dagegen mit den Platten. Die Wagen haben 4 kleine Räder von etwa 2 Fuß Durchmesser, welche auf den vorspringenden Theilen der Schienen laufen, so daß die Platten eben die Platten freilassen. Während die Räder der Eisenbahnwagen nicht leicht entgleisen können, fahren gewöhnliche Fuhrwerke ohne Schwierigkeit über die Schienen hin und her und benutzen in vielen Fällen den flachen Theil derselben, weil sich auf denselben natürlich besser fahren läßt als auf dem Pflaster. Bei neueren Bahnwagen läßt man die Räder meistens auf den am Wagengestell befestigten Achsen laufen, wobei weniger Zugkraft erforderlich seyn soll, wie bei fest mit der Achse verbundenen Rädern. Der Boden der Wagen liegt nur 12 Zoll über der Schiene, an jedem Ende ist querüber eine schmale Plattform, nach Außen durch ein eisernes Geländer geschützt, auf welche die Passagiere von beiden Seiten treten können. Die Thüren sind an den schmalen Seiten angebracht, wie bei einem gewöhnlichen Omnibus. Die Plattform, welche den Pferden zugekehrt ist, wird stets von dem Pferdeführer eingenommen, welcher nicht sitzt, sondern steht, neben sich den Griff einer starken Bremse. Die Passagiere benutzen die gegenüberliegende Plattform. Der Wagen hält so oft erforderlich und ist mit einem der Längsrichtung des Wagens folgenden Glockenzug ausgerüstet, mit welchem der Kondukteur, (welcher das Fahrgeld während des Fahrens einsammelt) und jeder Passagier dem Pferdeführer das Zeichen zum Anhalten geben kann. Viele Passagiere pflegen indeß während des Fahrens ein- und auszu steigen. Bei einer Geschwindigkeit von fast zwei deutschen Meilen in der Stunde kann der Wagen durch Anwendung der Bremse auf 50 Fuß Entfernung zum Stehen gebracht werden, bei geringer Geschwindigkeit schon auf die Entfernung einer halben Wagenlänge. Die Wagen sind 7 Fuß hoch und in der Regel für 24 Personen, mitunter aber auch für mehr eingerichtet. Oben auf dem Wagen sind keine Sitze angebracht. Bei gewöhnlichen Steigungsverhältnissen wird mit einer Geschwindigkeit von  $1\frac{1}{2}$  deutschen Meilen in der Stunde gefahren. Die Wagen für den Personenverkehr fahren in den größeren Städten Tag und Nacht, zu bestimmten Zeiten werden auch Güter befördert. In breiten Straßen sind zur Hin- und Rückfahrt zwei Geleise nebeneinander angelegt, in schmalen Straßen wird nur ein Geleis gelegt und in die benachbarte parallel laufende Straße das Geleis für den Verkehr in entgegengesetzter Richtung. Die Frequenz dieser Bahnen ist ungeheuer. Im Jahre 1858 benutzten die in New-York und Brooklyn angelegten Bahnen nicht weniger wie 34,000,000 Passagiere.

## Beitung.

### Inland.

**Preußen.** — Am 16. Juni fand die Generalversammlung der Kölnischen Maschinenbau-Gesellschaft statt. Der Bericht bezeichnet das verfloßene Geschäftsjahr als ein vollaus befriedigendes. Die Bilanz ergibt einen Brutto-Ueberschuß von 110,285 Thlr. Hier von hat der Verwaltungsrath Abschreibungen im Gesamtbetrage von 47,498 Thlr. verfügt. Von dem Reingewinne von 62,787 Thlr. sollen 5 Proz. Dividende an die Aktionäre vertheilt und der Rest, nach Abzug der statuten- und vertragmäßigen Lantien dem Reservefonds überwiesen werden. Das Gesamtquantum des verarbeiteten Materials ist von nahezu  $6\frac{3}{4}$  Mill. Pfd. im Vorjahre auf  $7\frac{3}{4}$  Mill. Pfd. gestiegen. Die Zahl der Arbeiter hat sich augenblicklich bis auf 850 vermehrt. Für das laufende Jahr liegen beträchtliche Bestellungen vor. Eine der interessantesten ist wohl der eiserne Dachstuhl nebst Mittelthüren für den Dom zu Köln, deren Anfertigung die Gesellschaft vertragmäßig übernommen hat. (Mz.)

### Verkehr deutscher Eisenbahnen.

K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (174 $\frac{1}{2}$ Meilen.)	Personen.		Güter.		Einnahme.	
	1860.	Zahl.	Jtr.	fl. öst. W.	1859.	fl. öst. W.
10. Juni bis 16. Juni . . . . .	39,472		1,060,170	391,046	365,582	
bis 16. Juni . . . . .	826,760		20,855,874	7,636,821	7,275,244	

### Ankündigungen.

[48—49]

Stuttgart.

### 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 Blechballensystem zu konstruiren, und es berechnet sich das Gewicht des hiezu erforderlichen Eisenwerks nach dem Voranschlage an Schweißisen auf 3542 Zentner.

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 Remsbrücke bei Unterurbach vollendet sind.

Voranschlag, 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 anzugeben ist, zu welchen Preisen für den Zollzentner Schweiß- und Walzeisen und für den Zollzentner Gußeisen die Lieferung der Brücken etc. 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 verlorne Aktie, während für je Eine verlorne 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 Mittelturse der vorhergehenden Woche bei der gesellschaftlichen Hauptkassa, Minoritenplatz No. 42 in Wien vom 2. Juli 1860 angefangen, die verlorne Aktien (Genußscheine) sind bei der Cassa in Original zur Abstempelung einzulegen.

Wien, am 13. Juni 1860.

Von der General-Direktion.