

Räder, Achsen und Achsbüchsen. Die amerikanischen Räder sind fast ausschließlich von Gussstahl; dergleichen Räder sind in neuerer Zeit aus der Fabrik von Ganz in Ofen auf österreichischen Eisenbahnen eingeführt, und werden in Preußen auf den Eisenbahnen des Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviers versuchsweise verwendet. Die Beschaffungskosten sind nur  $\frac{1}{3}$ , die Unterhaltungskosten  $\frac{1}{2}$  der gewöhnlichen Räder. Herr C. Wiebe machte die Mittheilung, daß auf englischen Eisenbahnen die Schienenstöße zum Theil zwischen 2 Schwellen von  $2\frac{1}{2}$  Fuß Entfernung gelegt werden. Einige Weichen in London haben die Einrichtung, daß die absteigende Zunge zugleich gehoben ist, und so als Führung dient. Herr Kretschmer zeigte eine von ihm konstruirte Kaufschube vor, zur Einfassung der Bindlöcher bei den Plandecken der offenen Güterwagen der Stettiner Bahn. Dieselbe besteht aus 2 Theilen mit fast zollbreiten Rändern, die die Fäden fest zusammen halten. — Durch übliche Abstimmung wurden die Herren Kaplik, Schulze und Wiedenfeld als einheimische, Grubitz und Flügel als auswärtige Mitglieder aufgenommen.

**Beitrag.**  
**Inland.**

**Oesterreich.** — Aus einem von 141 Eisenwerkunternehmungen an das Comité des Vereins für die österreichische Eisenindustrie erstatteten Bericht über Produktion und Vorräthe aus den letztverfloffenen drei Jahren 1857—59 geht Nachstehendes hervor: Die Gesamt-Eisenerz-Förderung dieser Unternehmungen während des Jahres 1858 betrug: 12,520,768 Ztr., im Jahre 1859.. 10,562,230 Ztr. Dies ergibt demnach für das letztere Jahr eine Abnahme von 1,958,538 Ztr. Dabei sind die Eisensteinvorräthe, welche mit Ende des Jahres 1858 13,520,394 Ztr., zu Ende des Jahres 1859 aber 13,697,056 Ztr. betragen haben, um 176,662 Ztr. angewachsen, was zu jener Minderproduktion zugeschlagen, eine Abnahme der Konsumtion von Eisenerzen im Jahre 1859 gegen das Vorjahr um 2,135,200 Ztr. oder über 17 Proz. ausmacht. — Die Produktion von Roheisen und Hochofengusswaaren betrug im Jahre 1857.. 4,229,714 Ztr., im Jahr 1858.. 3,835,710 Ztr. und in 1859.. 3,488,097 Ztr. Diese Zahlen entfallen für die Eisenwerke in Kärnten, Steyermark, Ungarn dießseits der Theiß, Krain und Illyrien, Böhmen, Mähren und Schlesien und Niederösterreich; für Ungarn jenseits der Theiß, für Siebenbürgen und Banat, so wie Galizien und Bukowina stellen sich folgende Ziffern heraus und zwar pro 1857.. 246,463 Ztr., 1858.. 308,620 Ztr. und 1859.. 375,875 Ztr. Diese Mehrerzeugung in den letztgenannten Ländern vom Ausfall der Eisenproduktion in den andern Ländern abgezogen, läßt noch immer einen Rückgang der Gesamtproduktion übrig mit 722,213 Ztr. oder 17 Proz. Die Vorräthe von Roheisen und Hochofengusswaaren auf den erzeugenden Hütten betragen im Jahr 1858.. 1,162,129 Ztr., 1859.. 1,547,106 Ztr. Während also sich die Eisenvorräthe Ende 1859 um 176,662 Ztr. vermehrten, wuchsen die Vorräthe an Roheisen und Hochofengusswaaren Ende desselben Jahres um 384,977 Ztr. oder 33 Proz. Die Erzeugung von Streckeisen, Platten, Blechen u. betrug im Jahr 1858.. 2,572,677 Ztr., 1859.. 2,451,723 Ztr. Der Rückgang in der Erzeugung von Streckeisen, Platten, Blechen u. beträgt demnach pro 1859 gegen das Vorjahr 120,954 Ztr. Die Schienenproduktion betrug im Jahr 1857.. 1,042,891 Ztr., 1858.. 771,930 Ztr. und 1859.. 530,666 Ztr. Dieselbe ist also in zwei Jahren um 512,225 Ztr., demnach um mehr als um die Hälfte gesunken. Die letzten Ziffern weisen am deutlichsten die Rückwirkung der durch die Zollnahmen begünstigten Eisenbahn-Gesellschaften auf die österreichische Eisenindustrie.

**Verkehr deutscher Eisenbahnen.**

<b>K. K. privilegirte österr. Staats-Eisenbahn. (174<math>\frac{1}{2}</math> Meilen.)</b>				
	Personen.	Güter.	Einnahme.	1859.
1860.	Zahl.	Ztr.	fl. öst. W.	fl. öst. W.
28. Oktober bis 3. Nov.	44,716	1,174,609	502,267	365,376
4. Novbr. „ 10. „	38,675	1,265,501	430,373	423,524
bis 10. Nov. . . . .	1,743,428	41,926,295	16,616,964	15,422,077

**Ankündigungen.**

[66—67]

**Taunus-Eisenbahn.**

Die Lieferung von 12,000 Zentner breitbafiger Schienen soll auf dem Submissionswege vergeben werden, und können die auf diese Lieferungen bezüglichen Bedingungen auf frankirte Anträgen von der Inspektion der Taunus-Eisenbahn zu Castel bei Mainz bezogen werden. Offerten sind unter der Aufschrift: „Submission auf die Lieferung von Schienen“

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

spätestens bis zum 24. d. M. kostenfrei an den Unterzeichneten einzusenden und wird hierbei bemerkt, daß die Lieferung der Schienen selbst im Laufe des Monats April 1861 zu geschehen hat.

Frankfurt a. M., den 8. November 1860.

In Auftrag des Verwaltungsrathes  
**Der Direktor, Wernher.**

**Königl. Bayerische Pfälzische Eisenbahnen.**

[68—70]

**I. Ludwigsbahn.**

Die Herren Aktionäre der Pfälzischen Ludwigsbahn werden in Gemäßheit des §. 40 der Gesellschaftsstatuten zu der

**Freitag, den 21. Dezember 1860, Morgens 10 Uhr**  
zu Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude abzuhaltenden

**Generalversammlung**

hiermit eingeladen.

Gegenstände der Verhandlung:

- 1) Geschäftsbericht der Direktion.
- 2) Vertheilung der Rechnungen vom 1. Oktober 1859 bis 30. Septbr. 1860.
- 3) Festsetzung der zur Vertheilung an die Herren Aktionäre gelangenden Dividende.
- 4) Aufnahme eines Prioritäts-Anlehens für Vermehrung des Fahrmaterials und mehrere bauliche Einrichtungen.
- 5) Erneuerung eines Dritttheils der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes nach §. 52 der Statuten.

Diesem Herren Aktionäre, welche dieser Versammlung beizuhöhen wollen, haben sich längstens bis zum **14. Dezember** d. J. auf dem Bureau der Direktion zu Ludwigshafen über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalaktien oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniß auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlaßkarten abgegeben werden.

Diese Karten ermächtigen zugleich zur freien Fahrt auf der Pfälzischen Ludwigsbahn am Tage der Generalversammlung und zwar in der Richtung nach Ludwigshafen mit Zug 19. am 20. Dezember, sodann mit den Vormittagszügen 5, 6 und 9 am 21. Dezember, in der Richtung von Ludwigshafen mit den Nachmittags- und Abendzügen 15, 18 und 20 am 21. Dezember. Nach dem 14. Dezember können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

**II. Maximiliansbahn.**

(Neustadt-Weissenburg.)

Die Herren Aktionäre der Pfälzischen Maximiliansbahn werden in Gemäßheit des §. 40 der Gesellschaftsstatuten zu der

**Samstag, den 22. Dezember 1860, Morgens 10 Uhr**  
zu Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude abzuhaltenden

**Generalversammlung**

hiermit eingeladen.

Gegenstände der Verhandlung:

- 1) Geschäftsbericht der Direktion.
- 2) Vertheilung der Rechnungen vom 1. Oktbr. 1859 bis 30. September 1860.
- 3) Erneuerung eines Dritttheils der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes.

Diesem Herren Aktionäre, welche dieser Versammlung beizuhöhen wollen, haben sich längstens bis zum **14. Dezember** d. J. auf dem Bureau der Direktion zu Ludwigshafen über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalaktien oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniß auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlaßkarten abgegeben werden.

Diese Karten ermächtigen zugleich zur freien Fahrt auf der Pfälzischen Maximiliansbahn am Tage der Generalversammlung und zwar in der Richtung nach Ludwigshafen mit den Vormittagszügen, in der Richtung von Ludwigshafen mit den Nachmittags- und Abendzügen. Nach dem 14. Dezember können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

Ludwigshafen, den 19. November 1860.

**Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen.** gez: **Wahla.**

[71] So eben ist in meinem Verlage erschienen und in allen Buchhandlungen zu haben:

**Handbuch**

zum

**Abstecken von Curven**

auf Eisenbahn- und Wegelinien.

Für alle vorkommenden Winkel und Radien aufs sorgfältigste berechnet von

**H. Kröhne,**

Civilingenieur und bestellter Landmesser.

Dritte durchgesehene Auflage.

Mit einer Figurentafel.

8. gebunden. Preis 18 Ngr.

Leipzig, im September 1860.

**B. G. Teubner.**