

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

Eisenbahn-Beitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Thlr. preuß. Cour. für den Jahrgang. — Einrückungsgebühr für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gespaltenen Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

11. Juni 1857.

Nro. 23.

Inhalt. Oesterreichische Eisenbahnen. K. k. privilegierte Staatseisenbahn. — Eisenbahnbau. Konservirung der Schwellen. — Dampfschiffahrt. — Telegraphenwesen. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Baden, Sachsen. Ausland. Sardinien, Großbritannien, Ägypten. — Personal-Nachrichten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Oesterreichische Eisenbahnen.

K. k. privilegierte Staatseisenbahn.

Dem in der Generalversammlung vom 27. Mai d. J. gehaltenen Vortrag des Präsidenten des Verwaltungsraths ist Folgendes zu entnehmen.

Eisenbahnen. Zu den Kosten der ersten Herstellung der Eisenbahnen sind außer den an die Staatsverwaltung zu zahlenden Kaufpreisen noch folgende Auslagen zu rechnen: Auf den im Verkehr befindlichen Bahnen, für Verbesserung der Bahn durch ein verstärktes Schienensystem, Legung zweiter Geleise und Erweiterungsbauten an Stationen. Auf den neuen Linien für Herstellung der Arbeiten im Allgemeinen; diesen sind noch anzureihen die Auslagen für Fahr-Betriebsmittel, und zwar sowohl für die Inbetriebsetzung der neuen Bahnen als auch zur Deckung der Anforderungen einer erweiterten Ausdehnung des Verkehrs auf den derzeit schon im Betriebe stehenden Linien. Klassifiziert man die vorausgesehene Auslagen in dringlichen und minder dringliche, so erhält man:

unumgänglich nöthige Auslagen	60,750,000 Fr.
im Verhältnisse der Zunahme des Verkehrs nöthige	68,885,000 „
Zusammen	129,635,000 Fr.

Man hofft jedenfalls noch im Laufe des Jahres 1858 alle Bahnen der Gesellschaft dem Betriebe übergeben zu können. Wenn man bloß die schon im gegenwärtigen Augenblicke sich als wahrscheinlich darstellenden Bedürfnisse in Betracht zieht, so lassen sich die Herstellungskosten der Bahnen pro Meile auf 1,201,645 Fr. berechnen. Dieser Preis wird sich nach den Voranschlägen erhöhen auf 1,370,934 Fr.

Der Anschaffungspreis der Fahr-Betriebsmittel beträgt pro Meile 276,828 Fr. Wenn man hierbei noch den Umstand berücksichtigt, daß der Werth des vom Staate übernommenen Betriebsmaterials sehr gering angeschlagen wurde, so läßt sich daraus die Folgerung ziehen, daß mit den im Besitze befindlichen Fahr-Betriebsmitteln auf allen Linien selbst einem sehr bedeutenden Aufschwunge des Verkehrs zu entsprechen seyn wird.

Mit Beginn des Jahres 1856 waren im Betriebe

auf der nördlichen Linie	61,87 Meilen
„ „ südlichen „	56,36 „
„ „ Wien-Raaber Linie	15,69 „

Im Laufe des Jahres wurden dem Verkehr übergeben: Am 11. August 1856 die Strecke von Raab bis Neu-Szöny, in einer Länge von 5,9 Meilen; am 1. November 1856 die Strecke von Marchegg bis Preßburg, in einer Länge von 2,50 Meilen; dieselbe war bis dahin von der k. k. priv. Kaiser-Ferdinands Nordbahn pachtweise betrieben worden; im November 1856 die Strecke von Drawicza nach Bassasch, in einer Länge von 8,21 Meilen. Diese Bahnstrecke war schon bis zu dieser Zeit während des Jahres 1856 zum Transporte der Steinkohlen aus den eigenen Bergwerken in Steierdorf benützt worden. Die gesammte Länge der im eigenen Betrieb gestandenen Bahnen belief sich demnach Ende 1856 auf 149,52 Meilen.

Wenn man die Strecke Drawicza-Bassasch, deren dormalen noch ganz unvollkommener Betrieb eine Netto-Einnahme von 76,467 fl. gegeben hat, und die erst dann wichtig werden wird, wenn sie einmal mit der südlichen Strecke verbunden ist, bei der Berechnung unberücksichtigt läßt, so kann man die Ausgaben und Einnahmen wie folgt zusammenfassen:

	nördl. Linie	südöstl. Linie	Raaber Linie	Zusammen
Einnahmen	6,340,552 fl.	6,575,757 fl.	1,268,070 fl.	14,184,381 fl.
Ausgaben	3,127,397 „	3,420,122 „	785,274 „	7,332,794 „
Rest	3,213,155 fl.	3,155,635 fl.	482,796 fl.	6,851,587 fl.

Somit pro Bahnmile

	nördliche Linie	südöstl. Linie	Raaber Linie	im Durchschn.
Einnahmen	102,483 fl.	112,099 fl.	71,804 fl.	102,643 fl.
Ausgaben	50,547 „	58,304 „	44,466 „	53,063 fl.
Die Ausgab. betragen also von d. Einnahme	49,32%	52,01%	61,93%	51,69%

Die Netto-Einnahmen des Eisenbahnbetriebes, wenn hierbei auch die verschiedenen Nebeneinnahmen, insbesondere jene für Wagenvermietung, dann die Transporte für die Bauten der neuen Strecken, die mit $\frac{1}{2}$ Kr. pro 3tr. und Meile veranschlagt wurden, ferner die Einnahmen der Drawicza-Bassascher Linie mit in Anschlag gebracht werden, belaufen sich im Ganzen auf 6,928,055 fl.

Bergwerke, Hüttenwerke und Domänen. Für die Aufschluß- und Vorbereitungsarbeiten der Berg- und Hüttenwerke und Domänen waren im verfloßenen Jahre an Auslagen in Aussicht gestellt worden:

Für die Kohlenwerke	3,750,000 Fr.
„ „ Metallwerke	2,000,000 „
„ „ Eisen- und Stahlhütten	7,500,000 „
„ „ Erweiterung der Maschinenfabrik in Wien	1,000,000 „
„ „ Ansiedelungen	1,750,000 „
„ „ Straßen- und Zufuhrwege	10,000,000 „
Zusammen	26,000,000 Fr.

Die in den Jahren 1855 und 1856 auf die Erweiterung und erste Herstellung wirklich verausgabten Beträge waren zusammen 582,423 fl. oder 1,456,036 Fr.

Die Berg- und Hüttenwerke und Domänen der Gesellschaft haben als Ganzes genommen im Jahr 1856 einen Reingewinn von 648,857 fl. abgeworfen.

Die mit der Staatsverwaltung gepflogenen Verhandlungen über die Organisation des Telegraphendienstes haben zu dem Ergebnisse geführt, daß nunmehr unmittelbar im Siege der Generaldirektion ein Telegraphenbureau errichtet ist, welches mit den Betriebslinien in direkter Verbindung steht. Hierdurch sind der Administration die Mittel geboten, ihre Thätigkeit augenblicklich nach allen Richtungen ihrer Dienstzweige zu verbreiten. Mit der Kaiser-Ferdinands Nordbahn wurden die von der Staatsverwaltung übernommenen Verträge einer gemeinschaftlichen Revision unterzogen, und ist auf Grund der diesfalls vereinbarten Modifikationen gegenwärtig die Einrichtung getroffen, daß die Personenbeförderung von Bodenbach und Pesth nach Wien und in umgekehrter Richtung ohne Wagenwechsel stattfindet. In Folge dieser Modifikationen hat die Gesellschaft den Betrieb der Strecke zwischen Marchegg und Preßburg, welcher früher von der Nordbahn-Gesellschaft pachtweise ausgeübt wurde, nunmehr selbst übernommen. Mit der Reichenberg-Pardubitzer Eisenbahn-Gesellschaft wurden die Bedingungen des Anschlusses dieser Linie an die nördliche Bahn in der Station Pardubitz in gemeinschaftliche Verathung gezogen. Die Gröfßnung dieser Bahnstrecke selbst dürfte noch vor dem Ablaufe dieses Jahres wenigstens zum Theil, vielleicht aber auch vollständig erfolgen.

Mit der Gesellschaft der Theiß-Eisenbahn ist unter Genehmigungsvorbehalt ein Vertrag abgeschlossen worden, wornach die 3,72 Meilen lange Zweigbahn von Gzegled nach Szolnok an die Theißbahn-Gesellschaft um den Gröfßungspreis abgetreten wird. Der Gesellschaftskasse fließt hierdurch ein Betrag von 3,467,606 Fr. zu, ungerichtet den noch insbesondere zu ermittelnden Werth des Mobiliars. Diese Summe wird die Theißbahn-Gesellschaft spätestens bis zum 31. Dezember 1858 zu bezahlen haben, sammt den 5 Proz. Interessen vom Tage der Uebernahme an gerechnet, welche letztere voraussichtlich im Monate Oktober zugleich mit der Gröfßnung der Linie von Szolnok nach Debreczin und Großwardein stattfinden wird.

Was die finanzielle Lage der Gesellschaft betrifft, so ist im vorigen Jahr die Gesamtsumme der wahrscheinlichen Ausgaben der Gesellschaft auf 380,000,000 Fr. angegeben, worunter für nicht vorhergesehene Fälle die Summe von 14,159,378 Fr. mitbeziffert ist. An der so veranschlagten Totalsumme wird ungeachtet des Verkaufes der Linie von Gzegled nach Szolnok festgehalten, denn dieser neue Zuwachs wird die Bestimmung haben, den für die künftige Entwicklung der

Unternehmung reservirten Fonds zu vermehren. Die Aktien der Gesellschaft repräsentiren ein Kapital von 200,000,000 Fr. Die Emission von 300,000 Obligationen ergab 82,500,000 Fr. Auf Grund der Statuten, welche den ersten Verwaltungsrath ermächtigen, wenn er es für nothwendig findet, Anleihen bis zum Betrage von 100,000,000 Fr. zu negotiren, ist im verfloffenen Jahre eine Ergänzungsanleihe von 17,500,000 Fr. mittelst Emission von 63,636 Obligationen kontrahirt worden, welche in Allem mit den ersten übereinstimmen (nämlich zu 15 Fr. Interessen pro Jahr und auf dem Wege der Amortisation, jede mit dem Betrage von 500 Fr. innerhalb 90 Jahren vom 1. September 1858 bis 1. September 1947 rückzahlbar).

Die an die Staatsverwaltung zu entrichtenden Summen werden im Monat Februar 1858 vollständig gezahlt und sich alsdann belaufen auf 200,000,000 Fr.

Der für die Erwerbung der Wien-Raaber Eisenbahn und der Wiener Maschinenfabrik entrichtete Kaufpreis betrug	10,205,623 „
Gesamtsumme der Kaufobjekte	210,205,623 Fr.

In dieser Summe sind 10,551,160 Fr. als Ankauf verschiedener Vorräthe mitbegriffen, welche gewissermaßen ein Betriebskapital bilden.

Die Auslagen für Bauten und Ausrüstung der Eisenbahnen so wie für die Berg- und Hüttenwerke und Domänen vom 1. Januar 1855 bis Ende 1858 können auf	114,794,377 „
---	---------------

Somit würden die Gesamtauslagen mit Inbegriff des Betriebskapitals sich bis Ende des Jahres 1858 auf 325,000,000 Fr. belaufen.

Da es aber unumgänglich nöthig erscheint, in den Stand gesetzt zu seyn, aus jeder Verkehrs-Entwicklung Nutzen zu ziehen, und es von Wichtigkeit ist, die sich darbietenden günstigen Gelegenheiten zum Anschluß von Anleihen ergreifen zu können, so wird die Ergänzung des Gesellschaftskapitals mittelst Ausgabe von Obligationen bis zu dem Betrage von 80,000,000 Fr. beantragt mit der Ermächtigung, diese Emissionen nach Maßgabe des Bedarfs und der Verhältnisse vorzunehmen.

Das gesammte Reinerträgniß der Eisenbahnen pro 1856 beträgt	6,928,055 fl.
Das Reinerträgniß der Berg- und Hüttenwerke und der Domänen beträgt	648,857 „
Zusammen	7,576,912 fl.

Hiervon kommt abziehen der Saldo der Zinsen der Einzahlungen nach Abzug des aus der Anlegung der Gelder erzielten Erträgnisses und der Zinsen von dem für die im Bau begriffenen Eisenbahnen aufgewendeten Kapitale	2,942,185 „
verbleiben	4,634,727 fl.

Hiervon sind ferner abziehen:	
Die statutenmäßigen 5 Proz. für den Reservefonds	231,736 „
Außerordentliche Zuschußquote für den Reservefonds	348,076 „
Zusammen	579,812 fl.
Hiernach verbleiben	4,054,914 „

welche folgendermaßen zu vertheilen kommen: 3 Proz. für den Verwaltungsrath und den General-Direktor in Gemäßheit des von der letzten Generalversammlung gefaßten Beschlusses	121,647 fl.
10 Proz. Lantime für die Gründer	393,327 „
verbleiben	3,539,940 „

Diese Summe zum Kurse von 123 fl. pro 300 Fr. gibt 8,634,000 Fr. das ist pro Aktie 21 Fr. 58.5 Cent.

Hiernach stellt sich das Gesamterträgniß des Jahres 1856 an Zinsen und Dividende bei einer durchschnittlichen Einzahlung von 241 Fr. 67 Cent. auf 33 Fr. 65.5 C. und wird sohin der am 1. Juli 1857 zahlbar lautende Halbjahr-Coupon einschließlich der Interessen pro 8 Fr. 54 C. 30 Fr. 12.5 C., oder am 1. Juli zahlbar 30 Fr. betragen, so daß also zur Ergänzung der für den 1. Juni ausgeschriebenem Einzahlung pro 100 Fr. noch 70 Fr. auf jede Aktie zu leisten sind.

Eisenbahnbau.

Konservirung der Schwellen.

Die Redaktion der Eisenbahn-Zeitung hat folgende Zuschrift erhalten:
 „Verehrlicher Redaktion erlaube ich mir nachstehende Zeilen zukommen zu lassen, da ich glaube, daß der Gegenstand, um den es sich handelt, in die Öffentlichkeit gebracht zu werden verdient. Ich habe nämlich einige Versuche mit Wasserglas gemacht, um die Wirkung desselben auf Eisenbahnschwellen zu ersehen. Zu diesem Zweck wurden verschiedene frisch geschnittene Schwellen an den Köpfen mit dem erwähnten Material, in verdünnter Lösung, zweimal angestrichen. Nachdem diese Hölzer der Witterung und namentlich der Sonnenhitze längere Zeit ausgesetzt waren, erfolgte ein Reißen an den Köpfen nicht,

und fanden sich auch keine Sprünge vor; während unangestrichene Schwellen, von demselben Holz und gleichzeitig geschnitten, die ersten Uebelstände zeigten. Längere Zeit geschnittene Schwellen, welche schon kleine Risse zeigten, blieben ebenfalls, auf die erwähnte Art angestrichen, in demselben Zustand. Auf allen Seiten angestrichene Schwellen zeigten auf ihrer ganzen Oberfläche auch nicht die geringste Veränderung. Ich theile diese Versuche, welche ich nur in kleinem Maßstab auf eigene Kosten machen konnte, mit, um durch Veröffentlichung größere Experimente zu veranlassen. Es dürfte durch Eintauchen in verdünnter Lösung, mit Anwendung eines hydraulischen Druckes, das beste und wohlfeilste Mittel zur Konservirung der Eisenbahnschwellen erzielt werden.

Bad Gmünd, 3. Juni 1857.

Bertram,
Ingenieur bei der Lahn-Eisenbahn.“

Dampf-Schiffahrt.

Aus den Verhandlungen der am 27. Mai abgehaltenen Generalversammlung der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd in Triest ist Folgendes zu entnehmen.

Die Zahl der Schiffe ist durch den Bau von drei eisernen Booten von zusammen 1200 Pferdekraft und 3200 Ztr. Tragfähigkeit nunmehr auf 68 gebracht worden, hat jedoch im gegenwärtigen Jahre durch den Untergang des Dampfers „Asia“, der bekanntlich am 12. Januar an der albanesischen Küste strandete, eine beklagenswerthe Verminderung erfahren. Der hieraus erwachsene Schaden wird indessen erst in der Bilanz des Jahres 1857 zu berücksichtigen seyn. Vier weitere Dampfer, deren Bau schon im vorjährigen Geschäftsbericht als in England bestellt erwähnt worden, sind über die bestimmte Zeit hinaus zurückgeblieben. Die Ablieferung konnte erst in diesem Jahre geschehen. Zwei derselben sind vor Kurzem angekommen, die beiden übrigen werden nächstens erwartet. Der Bau des neuen Arsenal's ist inzwischen so bedeutend gefördert worden, daß nunmehr mit Gewißheit schon sehr bald einer reichlichen Verzinsung der großen Summe entgegen gesehen werden darf, welche die Errichtung des ganzen Establishments kostet. In Betreff neuer Dienstleistungen wird hauptsächlich der Reorganisation der levantinischen Agenturen, so wie auch des herabgesetzten Frachttarifs gedacht. Dieser Tarif wird noch weitere Ermäßigungen erfahren, so bald es der Gesellschaft gelingen seyn wird, billigeren Brennstoff zu beschaffen. Der Fahrtenplan wurde vielfach verbessert (unter Andern die Schnellfahrt nach Konstantinopel auf 5 Tage abgekürzt) und die Verbindungen, namentlich mit dem Westen, weiter ausgedehnt. Im Laufe dieses Sommers werden noch, außer der neuen Postlinie Messina-Malta, die Waarenfahrten nach Bari, Messina, Palermo, Catania, Marseille und Barcelona eröffnet werden.

Bei dem vermehrten Betriebe mußten notwendigerweise die Schiffahrts- und Administrationskosten sich steigern, wozu auch die fortschreitende Vertheuerung aller Bedürfnisse und die dadurch nöthig gewordene Erhöhung von Gehältern, Mieten etc. wesentlich beigetragen hat. Nur bei den Kohlen ergab sich ungeachtet eines Mehrverbrauches von 14,000 Tonnen eine Ersparung (gegen 1855) von 227,000 fl. Der Brennstoff hat jedoch noch immer die kolossale Summe von nahezu 2 1/2 Mill. fl. in Anspruch genommen, und der Durchschnittspreis des Jahres leider noch die sehr hohe Ziffer von 20 fl. pro Tonne erreicht.

Die Einnahmen haben im verfloffenen Jahre incl. der Staatssubventionen von 1 Mill. fl. zusammen 6,810,514 fl. betragen, die Ausgaben (worunter 5,196,893 fl. Schiffsumkosten, 67,788 fl. Zinsen und 609,450 Verwaltungskosten) zusammen 5,874,130 fl. Der Reinertrag stellt sich mithin auf 936,384 fl.

Die Vertheilung des letzteren wurde auf Vorschlag des Verwaltungsrathes von der Versammlung in folgender Weise genehmigt:

Abschreibung am Werth der Dampfer	151,850 „
Die am 1. Januar d. J. bezahlten 4 Proz. Zinsen des Aktienkapitals von 9 Millionen	360,000 fl.
Emolumente, Pensionsfonds, Affekurationsfonds	137,577 „
Vom Ueberschuß:	
1 Proz. für das Aetat	90,000 fl.
2 „ als Superdividende	180,000 „
	270,000 „
bleibt Rest	16,957 fl.

welcher dem Reservefonds überwiesen wird, der nunmehr vereint mit dem Affekurationsfonds sich auf 145,407 fl. beläuft.

Nach vorstehender Berechnung hat sich also das Grundkapital von 9 Mill. Gulden mit mehr als 10 Proz. vergrößert, ein Resultat, das Angesichts der Konkurrenz und der hohen Kohlenpreise nur günstig zu nennen ist.

Die Generalversammlung vom 26. September 1855 hatte zur Emission von 3 Mill. in Aktien und 2 Mill. in Prioritäts-Obligationen Ermächtigung erteilt. Bei dem andauernd ungünstigen Kursstande der Lloyd-Aktien konnte jedoch der Verwaltungsrath von dieser Vollmacht noch nicht Gebrauch machen. Derselbe hat es deshalb vorgezogen, zur Beschaffung der Mittel für die Bauten,

zu welchen jene Fonds dienen sollten, ein Anlehen mit der österreichischen Kreditanstalt im Betrag von 4 Mill. fl. und gegen Rückzahlung nach 3 Jahren zu kontrahieren, indem derselben 1 Mill. in Prioritäten und 3 Mill. in Aktien mit der Ermächtigung übergeben wurden, die Letzteren beim Eintritt günstigerer Kursverhältnisse, auf keinen Fall aber unter pari, zu verkaufen. Diejenigen Aktionäre übrigens, welche ungeachtet des gegenwärtigen niedrigen Kursstandes von ihrem Prioritätsrechte Gebrauch machen wollen, werden sofort aufgefordert werden, binnen einer angemessenen Frist ihre Erklärung einzureichen und die erste Einzahlung zu leisten.

Der mit jedem Jahre steigenden Konkurrenz darf die Gesellschaft, gestützt auf die großartige Entfaltung ihrer Mittel, jetzt um so beruhigter entgegensehen, als ihr durch die bevorstehende Eröffnung der Eisenbahn von Wien nach Triest ein neuer erfreulicher Aufschwung gesichert ist.

Telegraphenwesen.

Die Motive zu dem Budget des Departements der öffentlichen Arbeiten in Belgien pro 1857 enthält interessante Notizen über den Stand des Telegraphenwesens in Belgien, die hier anzugsweise mitgetheilt werden.

Es gibt in Belgien gegenwärtig 50 Telegraphen-Büreaux; dieselben werden von 76 Beamten bedient, deren Gehalt von 1800 bis 600 Fr. jährlich beträgt. Die Regierung beabsichtigt die Gehalte zu erhöhen und die Zahl der Beamten von 76 auf 102 zu bringen.

Es sind, abgesehen von den, den inneren Dienst betreffenden Depeschen, befördert worden:

	1855	1856
inländische Depeschen	17,279	32,409
internationale	34,725	48,560
Transit-Depeschen	9,429	19,963
Summa	61,433	98,932

Davon waren:

Staats-Depeschen	2 1/2 Proz.	2 Proz.
Börsen-Nachrichten	26	35
Handels-Depeschen	42	40
Privatangelegenheiten	21 1/2	15
Zeitungs-Depeschen	8	8
	100	100

während der Nacht expedirt oder empfangen wurden 1050 Depeschen in 1855 und 16,400 in 1856.

Die in die belgische Kasse fließenden Einnahmen für die Beförderung der telegraphischen Depeschen betragen:

	1855	1856
für inländische	52,212 Fr.	72,940 Fr.
„ internationale	147,270	173,347
„ Transit-Depeschen	58,438	97,236
Summa	257,920 Fr.	343,523 Fr.

und der mittlere Satz für eine Depesche betrug 4 Fr. 21 Cts. 3 Fr. 47 Cts.

Die in dem Telegraphen-Vertrage zwischen Belgien, Spanien, Frankreich, Sardinien und der Schweiz verabredeten Sätze für die Depeschenbeförderung sind auch auf den inneren Verkehr in Belgien für anwendbar erklärt worden. Dieselben sind geringer als die früheren, denn statt daß man vorher für 25 Worte 2 Fr. 50 Cts. bezahlen mußte, kosten jetzt 15 Worte und 5 Worte für die Adresse 1 Fr. 50 Cts. Auch sind die Zonen erweitert worden. Die alten Sätze bestehen nur noch für den Verkehr mit dem deutsch-österreichischen Telegraphen-Verein.

Von den Depeschen, welche nach den neuen Sätzen tarirt worden sind, enthielten:

67 Proz.	15 Worte und weniger, abgesehen von der Adresse,
16 „	20 „ „ „ „ „ „ „ „
17 „	21 Worte und mehr.

Hieraus scheint hervorzugehen, daß die Zahl von 15 Worten für eine einfache Depesche nicht zu niedrig gegriffen ist. Die Herabsetzung der Tare für eine einfache Depesche und die Erweiterung der Zonen hat aber dahin geführt, daß trotz einer Vermehrung der Depeschenzahl um 34 Proz. die Einnahme sich um 4 Proz. vermindert hat. (Zeitschr. d. deutsch-östr. Tel.-V.)

Beitrag. Inland.

* Der in der vorjährigen Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in Frankfurt a. M. beschlossene Zusammentritt der deutschen Eisenbahntechniker zur Revision der in 1850 in Berlin aufgestellten „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands“ und „einheitlichen Be-

stimmungen für den durchgehenden Verkehr auf den deutschen Vereinsbahnen“ hat am 18. Mai d. J. in Wien stattgefunden. Die Versammlung wurde von der Mehrzahl der deutschen Eisenbahnverwaltungen durch ihre ersten Techniker besetzt und dieselbe hat bis zum 26. Mai in täglichen Konferenzsitzungen zuerst in kommissionellen, dann in Plenarberatungen das Revisionsgeschäft zu Ende gebracht. Die in 1850 in Berlin vereinbarten Bestimmungen mußten selbstverständlich in Folge der seither gemachten Fortschritte und Erfahrungen mancherlei Modifikationen erleiden. Das Ergebnis der Wiener Beratungen wird demnächst der Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (im Juli d. J. in München) vorgelegt werden, worauf die Veröffentlichung derselben durch die geschäftsführende Direktion des Vereins zu gewärtigen steht. Die Versammlung der Techniker hat am Schluß ihrer Beratungen einstimmig ihr Votum für die Einführung eines einheitlichen Maßes in ganz Deutschland abgegeben und sich hierbei in erster Linie für das französische Metermaß, in zweiter Linie für den Fuß zu 2/10 Meter mit Dezimaleintheilung ausgesprochen. Ferner hat die Versammlung in Hinblick auf die fortschreitende Entwicklung der Eisenbahntechnik den Wunsch ausgesprochen, daß die Konferenz der deutschen Eisenbahntechniker wenigstens von 3 zu 3 Jahren sich wiederholen sollte.

Oesterreich. — In der am 30. Mai abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft erstattete das Verwaltungsrathmitglied, der k. k. Inspektor Hr. Ph. Wolze, den Geschäftsbericht. Aus demselben ist zu entnehmen, daß an dem präliminirten Kapitale die Summe von 725,000 fl. durch die Revision der projektirten Baulinie erzielt wurde. Wenn hierzu die bei der neuen Prüfung und Untersuchung der gesellschaftlichen Bergbaue, behufs der für den nächsten Betrieb am günstigsten gelegenen Bergwerke, sich ergebende weitere Ersparnis von 100,000 fl. gerechnet wird (indem statt der früher beantragten 200,000 fl. Betriebskosten für den Kohlenbau jetzt nur 40,000 fl. nötig erscheinen), so befreit sich die Gesamtersparnis auf die namhafte Summe von 885,000 fl. Nach dem ursprünglichen Kostenüberschlage betrug das durch 16,000 Aktien à 200 fl. aufzubringende Kapital 3,200,000 fl., worunter 410,681 fl. auf die Fahrbetriebseinrichtung und für eventuell nötige Flügelbahnen figurirten, welche aber in Hoffnung der Uebernahme des Betriebes seitens der k. k. Staats-Eisenbahn nunmehr keiner Deckung bedürfen und mit Hinzurechnung obiger Wenigererlagen von dem Gesamtkapitale abgezogen, dasselbe nur noch mit 1,904,000 fl. beziffern. Nachdem hieron bereits im Vorjahre 1,631,400 fl. durch Aktien placirt wurden, so blieben nur noch beiläufig 273,000 fl. zu decken. — Der dem Bauunternehmer Karl Polley überlassene Bau wurde bereits am 1. April auf der ganzen Strecke in Angriff genommen, und da die vorhandenen Geldmittel durch den Bau bald erschöpft seyn dürften, so schlug der Verwaltungsrath die Einzahlung der nächsten zweiten Rate von 25 Proz. oder 50 fl. pro Aktie in der zweiten Hälfte des Monats Juli vor.

— In der am 30. Mai in Wien abgehaltenen Generalversammlung der Lombardisch-Venezianischen Eisenbahn-Gesellschaft wurde der Geschäftsbericht für das abgelaufene Jahr verlesen. Es geht aus demselben hervor, daß die Gesellschaft in den österreichischen Staaten von Triest bis zur lombardisch-piemontesischen Grenze ein mit 5.2 Proz. garantirtes Bahnetz von 106 deutschen Meilen (darunter die Hälfte im Betrieb) und in Central-Italien eine neu zu erbauende Strecke von 38 deutschen Meilen gegen eine garantirte Rente von 6 1/2 Mill. Fr. für 90 Jahre übernommen hat. Seit dem Juni 1856 ging der Betrieb der lombardischen Bahnen für Rechnung der Gesellschaft; doch nur die drei letzten Monate des verflossenen Jahres wurde er durch ihre eigenen Beamten verwaltet. Während der 7 Monate Juni bis Dezember 1856 lieferten die im Betriebe stehenden 53 1/4 Meilen ein Rohertragnis von 5,881,289 Lire. Diese Ziffer ergibt auf Gulden reduziert pro Jahr und Meile ein Rohertragnis von 62,684 fl. Die Betriebskosten beliefen sich auf 57 1/2 Proz. Die Gesellschaft vergütet dem Staate für jene 53 1/4 Meilen fertiger Bahnen 70 Mill., eventuell d. h. wenn die ganze, doppelt so lange Bahn 7 Proz. abwirft, 90 Mill. Lire. Dies macht auf Gulden und Meilen berechnet, im erstern Falle 434,108 fl., im letztern 558,138 fl. Vergleicht man mit ersterer Ziffer das obige Brutto-Ertragnis von 62,684 fl. pro Jahr und Meile, so entspricht dies einer Brutto-Rente von 14.4 und, nach Abzug der Betriebskosten mit 57 1/2 Proz., einer Netto-Rente von 6.12 Proz. des Kaufschillings. Das Ertragnis der ersten Aktieneinzahlung von 150 Fr. hat für das zweite Semester 1856 an Zinsen und Dividende 9 Fr. oder 12 Proz. pro Jahr geliefert. Dasselbe Resultat dürfte wohl auch für die nächstfolgenden 2 Jahre als ziemlich gesichert zu betrachten seyn, da im Jahr 1857 wahrscheinlich keine weitere Einzahlung notwendig werden, 1858 aber die direkte Verbindung von Casarfa und Venedig bis Mailand schon durch das ganze Jahr bestanden und auf die Erhöhung der Einnahmen gewirkt haben wird. Die Vertheilung obiger Dividende wurde von der Versammlung genehmigt. Auch ertheilte dieselbe dem Vertrag mit der Staatsverwaltung über die Strecken Bergamo-Cassano, Crema-Cremona und Treviglio-Veruggio ihre Zustimmung. Die Eröffnung der ganzen Bahn von Venedig nach Mailand ist noch in diesem Herbst zu erwarten.

Baden. — Nach einer Bekanntmachung im Verordnungsblatt der Direktion der großh. badischen Verkehrsanstalten sind im mitteldeutschen Eisenbahn-

verband folgende Preise für Extrazüge aufgestellt worden: für eine Personenwagenachse 2 Thlr., für jede andere Wagenachse 20 Sgr., als Minimalbetrag 10 Thlr. wenn die Berechnung nach Achsen einen geringeren Betrag ergeben sollte. Unter vorstehenden Taxen sind die Kosten für die Lokomotive mit begriffen. Zu denselben kommen noch in entsprechenden Fällen die Uebergangsgeldern in Frankfurt: für eine Lokomotive 4 1/2 Thlr., für jede Achse 6 Sgr. Bremswagen, welche lediglich nur zur vorchriftsmäßigen Ausrüstung des Zugs erforderlich sind, verbleiben außer Berechnung, wenn dieselben nicht mit Gepäck u. der Reisenden beladen sind.

Sachsen. — Nach einer in der Zeitschrift des deutsch-österreichischen Telegraphenvereins veröffentlichten Uebersicht sind im Jahre 1856 auf den R. sächsischen Telegraphenlinien befördert worden: interne Depeschen 24,022 (774 Staats- und 23,248 Privatdepeschen), internationale Depeschen: abgegangen 11,173, angekommen 10,265, durchgegangen 18,138, zusammen 39,576 (1981 Staats- und 37,595 Privatdepeschen). Die Einnahmen waren:

vom internen Verkehr	6,607 Thlr.
„ internationalen	26,002 „
besondere ausländische Gebühren	4,233 „
Zusammen	36,842 Thlr.

Die Einnahmen für die Eisenbahntelegraphen betragen außerdem 1741 Thlr. Die Zahl der sächsischen Vereinsstationen war in 1856 = 18.

Ausland.

Sardinien. — Von der Victor-Gummanel Eisenbahn ist eine neue Strecke, von Innocent nach Kirles-Vains, eröffnet worden.

Großbritannien. — Die halbjährige Generalversammlung der Peninsular and Oriental Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat am 3. Juni stattgefunden. Aus dem hiebei erstatteten Bericht geht hervor, daß die Unternehmung 41 in Betrieb und 6 in Bau befindliche Dampfer, dann 7 andere Schiffe besitzt, so daß der Gesamttonnengehalt der Flotte 71,047, die Gesamtpferdekraft 15,870 beträgt. Aus dem Ertrag des ersten Halbjahrs wurde eine Dividende von 3 1/2 Proz. und aus dem Gewinn für neu emittirte Aktien weitere 1 1/2 Proz., also zusammen 5 Proz. den Aktionären zu Theil.

Ägypten. — Nach dem veröffentlichten Prospektus bezweckt das unter dem Namen Redjibieh-Schiffahrts-Gesellschaft durch den Vizekönig von Ägypten begründete Unternehmen die Herstellung eines regelmäßigen Dampfschiffdienstes einerseits von Suez aus zunächst nach den übrigen Häfen des Rothen Meeres, später auch nach Häfen des persischen Golfes, andererseits von Alexandria aus nach verschiedenen türkischen Häfen des Mittelmeeres. Das Kapital der Gesellschaft ist auf 800,000 Pf. St. festgesetzt, dargestellt durch 40,000 Aktien à 20 Pf. St.

Personal-Nachrichten.

Württemberg. — Der Hof-Baumeister Dr. v. Jantch hat von dem Papst das Ritterkreuz des Ordens des heil. Gregorius erhalten.

Bayern. — Der R. Bau-Inspektor M. A. Hoch in Weilheim hat von dem König von Griechenland das Ritterkreuz des Erlöser-Ordens erhalten.

Preußen. — Der Vorsitzende der R. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Eisenbahn-Direktor v. Costenoble, ist zum Geh. Reg.-Rath ernannt.

— Der Reg.- und Baurath Krüger zu Düsseldorf hat von dem König der Niederlande das Ritterkreuz des Civil-Verdienst-Ordens vom niederländischen Löwen erhalten.

— Dem Kupfabrikanten A. Krupp in Essen a. d. Ruhr wurde die 4. Klasse des R. hannoverschen Guelphen-Ordens verliehen.

Sachsen. — Dem Bevollmächtigten der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie, Hr. Busse, ist das Ritterkreuz des R. sächsischen Albrecht-Ordens verliehen.

Kurhessen. — Der Reg.-Rath K. W. S. Wagener zu Kassel ist zum Mitglied der Direktion der Kursfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn ernannt.

Hannover. — Das Ritterkreuz des R. Guelphen-Ordens haben erhalten: der Baurath Ernst und Wegbaumeister Bockelberg in Hannover; die 4. Klasse des R. Guelphen-Ordens: Landbaumeister Mittelbach, Wegbau-Inspektor Söhlke und Wasserbau-Inspektor Luttermann.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Königlich bayerische Staatsbahnen. — Monat April 1857.
(Bahnlänge 252 1/2 Wegstunden.)

192,097 Personen	185,280 fl.
1,230,033 Ztr. Güter (154,649 Ztr. Regiefend.)	433,836 „
Gepäck, Equipagen, Thiere u.	15,510 „
Summa	634,626 fl.

gegen 177,058 Personen, 934,035 Ztr. Güter und 537,685 fl. Einnahmen im April 1856 bei der gleichen Bahnlänge.

Pfälzische Eisenbahnen. — I. Ludwigsbahn.

Ergebnis im	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamte Einnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Mai 1857	86684	49272 fl.	533452	64291 fl.	460120	69479 fl.	183043 fl.
„ do. 1856	78209	45060	348335	48524	485500	67765	161350
1857 mehr	8475	4212	185117	15767	1620	1714	21693
in den verfloßenen 8 Monaten 1856—57	530291	298464	3571205	444072	3993840	592314	1334851
in dergleichen Monaten 1855—56	486969	266239	2149781	309102	3406780	520108	1095450
1856—57 mehr	43322	32224	1421424	134970	587060	72206	239401

II. Maximiliansbahn.

Ergebnis im	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamte Einnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Mai 1857	24295	8533 fl.	143358	11737 fl.	101600	5311 fl.	25581 fl.
„ do. 1856	25801	9555	71771	4552	93300	4998	19104
Differenz	1506	1022	71587	7185	8300	313	6477
in den verfloßenen 8 Monaten 1856—57	166552	55840	912826	76957	833500	42770	175567

Königl. sächsische Staatseisenbahnen. — Monat April 1857.

Bahnlängen und deren Länge.	Personenverkehr.	Güterverkehr.	Total-Einnahme.	Personenverkehr.		Güterverkehr.	
				Personen.	Einnahme.	Güter.	Frachtbetrag.
Leipzig- (Zwickau *) Hof	24.6	75,215	41,352	1,176,406	139,759	182,248	
Chemnitz-Riesa	8.9	26,496	9,543	403,007	25,629	35,306	
Dresden-Vogelsbach	8.8	29,946	8,341	727,503	29,351	38,299	
Dresden-Görlitz	14.0	45,136	19,343	406,828	46,479	66,240	
Summa	56.3	176,793	78,579	2,713,744	241,218	322,093	

*) Einschließlich der Kohlenbahn.

Leipzig-Dresdener Eisenbahn. — Monat April 1857.

67,137 Personen	61,046 Thlr.	23 Agr.
992,718 Ztr. Güter	124,165 „	2 „
	185,211 Thlr.	5 Agr.
Hierzu vom 1. Januar bis ult. März c.	420,941 „	4 „
Summa	606,152 Thlr.	9 Agr.
Vom 1. Januar bis ult. April 1856	536,730 „	27 „
Mehreinnahme gegen 1856	69,421 Thlr.	12 Agr.

vorbehältlich späterer Feststellung.

Ankündigungen.

Bekanntmachung.

Bei den Vorarbeiten und dem Bau von Eisenbahnen im Königreich Hannover können noch eine Anzahl Techniker Beschäftigung auf voransichtlich mehrere Jahre gegen angemessene Diäten finden.

Es werden daher Techniker, welche nachweislich die für ihr Fach nöthigen Studien gemacht haben, wo möglich auch schon praktisch bei Vorarbeiten oder dem Bau von Eisenbahnen beschäftigt waren, und denen eine solche Beschäftigung bei den diesseitigen Eisenbahn-Vorarbeiten und Bauten konveniren möchte, aufgefordert, ihre desfallsigen Geschäftsanerbieten, unter Beifügung der entsprechenden Zeugnisse, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Hannover, den 19. Mai 1857.

K. Hannoversche General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen. Mohn.

[35] Verlag von F. A. Brockhaus in Leipzig.

BROCKHAUS' REISE-ATLAS.

Entworfen und gezeichnet von **Henry Lange.**

Ausgabe in Lieferungen.

Diese Ausgabe erscheint in ungefähr 20 Lieferungen, die in kurzen Zwischenräumen ausgegeben werden.

Preis jeder Lieferung von drei Blatt in Umschlag 10 Sgr.

Die erste Lieferung, auf deren Umschlag sich ein ausführlicher Prospect befindet, ist in allen Buchhandlungen vorrätzig.

Die Ausgabe des Reise-Atlas in einzelnen Blättern (in Umschlag steif broschirt nebst Text) wird fortgesetzt und sind die bisher erschienenen Blätter in allen Buchhandlungen vorrätzig. **Preis jedes Blattes 5 Sgr.**