

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. — Adressen: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. W. Nebler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

3. September 1857.

Nro. 35.

Inhalt. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Verzeichniß der Abgeordneten zur General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1855. (Schluß.) — Deutsche Eisenbahnen. Lübeck-Büchen. — Erfindungen und Verbesserungen. Aufforderung zur Preisbewerbung. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Preußen, Sachsen, Hannover. Ausland. Frankreich, Großbritannien, Schweden. — Personal-Nachrichten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

v.

Verzeichniß der Abgeordneten zur General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, abgehalten zu München am 27. 28. und 29. Juli 1857.

1. Königl. preuss. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn: Freiherr v. Düring, Regierungsrath, Vorsitzender.
2. Direktion der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft: Sandberg, Direktor. Böhme, Direktor. Nellesen, Direktor.
3. Direktorium der Albertsbahn (Dresden-Tharand): (Niemand erschienen.)
4. Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft: Stoppel, Obergerichts-Advokat, Diez, ausführender Direktor.
5. Direktion der großherzogl. badischen Verkehrs-Anstalten: Burg, Postrath. Klingel, Baurath.
6. General-Direktion der königl. bayerischen Verkehrs-Anstalten: Die General-Direktionräthe: Nobiling, Erdinger, Ober-Ingenieur. Erter, Ober-Maschinenmeister. Bürklein, Architekt.
7. Verwaltungsrath der königl. priv. bayerischen Eisenbahnen: v. Schubert, Ministerialrath. v. Denis, Direktor. Baron von Sichel.
8. Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft: Journier, Vorsitzender. Costenoble, Wirkl. Geh. Ober-Reg.-R. Major Müller, Direktor. Henoch, Direktor.
9. Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft: Wolff, Direktor. Stockfleth, Oberst. Abendroth, Ausschuß-Mitglied.
10. Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft: Wolff, Kreisgerichtsrath. Fleischer, Justizrath. Lehmann, Stadtgerichtsrath.
11. Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft: Stadältester Mezenthin, Direktor.
12. Herzogl. Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direktion: (Niemand erschienen.)
13. Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft: Rudhardt, Buchhändler. Simmichen, Kaufmann.
14. Direktion der k. k. priv. Buschtährader Eisenbahn: Kresch, Betriebs-Direktor.
15. Herzogl. Betriebs-Verwaltung der Gothen-Bernburger Eisenbahn: (Niemand erschienen.)
16. Königl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Gberfeld: Danco, Regierungsrath.
17. Verwaltungsrath der Frankfurt-Ganauer Eisenbahn-Gesellschaft: Barrentrapp, Präsident des Verwaltungsraths. Dr. Löbenstern, Vize-Präsident. Profurator Osius, Mitglied des Verwaltungsraths. Sobel, Betriebs-Direktor.
18. Direktion der Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft: (Niemand erschienen.)
19. Verwaltungsrath der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft: Pfliger, General-Sekretär.
20. Direktion der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft: Kopal, Direktor.
21. Königl. hannoversche General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen: Hartmann, General-Direktor. Domesyer, Regierungsrath.
22. Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn: Heidelberger, Vize-Präsident. Kohlermann, Regierungsrath. Kempf, Direktor.
23. Direktion der a. v. Kaiser-Ferdinands Nordbahn: Hummel, General-Inspektor. Kosner, Betriebskonsulent.
24. Verwaltungsrath der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn: (Ward durch Herrn Central-Direktor Engerth vertreten.)
25. Verwaltungsrath der k. k. priv. Kaiserin-Elisabethbahn: Graf v. Gallenberg, Schönere, Mitglieder des Verwaltungsraths.
26. Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft: Heuser, Direktor. Kühlwetter, Spezial-Direktor.
27. Direktion der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn: Schwarzenberg, Ober-Bergrath. Dircks, Land-Syndikus.
28. Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie: Busse, Betriebs-Direktor. Fleischer, Stadtrath.
29. Verwaltungsrath der k. k. priv. Lombardisch-Venezianischen und Central-Italienischen Eisenbahn-Gesellschaft: Dr. Bingley, General-Sekretär und Ober-Ingenieur.
30. Direktorium der königl. priv. Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Nürnberg-Fürth): Mainberger, Direktor. Dr. Ley, Handelsvorsteher und Consul. Barthel, Magistratsrath. Schneider, Kaufmann. Thon, Rechts-Konsulent.
31. Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft: Benda, Bau-Direktor.
32. Direktorium der Magdeburg-Röthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft: Garde, Regierungs- und Baurath.
33. Direktorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft: (Niemand erschienen.)
34. Direktorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft: Metke, Regierungsrath.
35. Direktion der Main-Neckar Eisenbahn: Lichthammer, Baurath. Scheyrer, Ober-Postrath. Dr. Müller, Direktorialrath.
36. Central-Direktion der Main-Wefer Bahn: Thomas, Finanzrath. Laubenheimer, Baurath. Gysen, Ober-Ingenieur.
37. Direktion der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft: Erdmann, Senator. Biereck, Senator. Dr. Volten, Syndikus.
38. Direktorium der Meisse-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft: Kuh, Regierungsrath. Salzmann, Justizrath.
39. Königl. preuss. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn: (Ward durch die königl. Direktion der Westphäl. Eisenbahn vertreten.)
40. Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft: Lehmann, Direktor.
41. Königl. preuss. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn: (Ward durch die königl. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn vertreten.)
42. K. K. österreichisches Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentl. Bauten: Fuchs, k. k. Betriebs-Direktor. Rassiczek, k. k. General-Inspektions-Kommissär.
43. Verwaltungsrath der k. k. priv. österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft: Engerth, Central-Direktor. Bontoux, Central-Direktor.
44. Direktion der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn: Grapow, Ober-Ingenieur.
45. Königl. preuss. Direktion der Ostbahn: Le Juge, Regierungs-Assessor.

46. Verwaltungsrath der k. k. priv. Ost-Österr. Galizischen Ludwigsbahn:
Dr. Herz, General-Sekretär. Puscha, Ober-Ingenieur.
47. Direktion der Pflanzlichen Eisenbahnen:
Anwalt Mahla, Präsident des Verwaltungsraths. Dr. Levita,
Obergerichtsrath. Jäger, Direktor. Schlink, Inspektor.
48. Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft:
Quadflieg, Direktor. Dr. Comped, Direktor. Landrath Rennen,
Spezial-Direktor. Hauchecorne, Generalagent.
49. Verwaltungsrath der Nassauischen Rhein- und Lahn-Eisenbahn-Gesellschaft:
(Niemand erschienen.)
50. Königl. preuß. Direktion der Rhein-Nahe Eisenbahn:
Landrath Dittmer, Vorsitzender.
51. Königl. preuß. Direktion der Saarbrücker Eisenbahn:
Wernich, Geh. Regierungsrath, Vorsitzender.
52. Königl. sächsisches Finanz-Ministerium, III. Abtheilung für öffentliche Ar-
beiten und Verkehrsmittel:
Schill, Geh. Finanzrath. v. Grandhaan, Geh. Finanzrath.
53. Verwaltungsrath der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (Rei-
chenberg-Pardubitz):
Dr. Groß, General-Sekretär.
54. Verwaltungsrath der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft:
F. Korn, Präsident des Verwaltungsraths. Ler, Rechnungs-Kam-
merath. Wittkind, Mitglied des Verwaltungsraths.
55. Verwaltungsrath der k. k. priv. Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft:
Moriz v. Haber, Vizepräsident. Henry Giles, techn. Inspektor.
56. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft:
Dr. Batsch, Major. Braudt, Maschinenmeister.
57. Königl. preuß. Direktion der Westphälischen Eisenbahn:
Henz, Geheim. Regierungsrath, Vorsitzender.
58. Königl. preuß. Direktion der Wilhelmsbahn:
(Niemand erschienen.)
59. Königl. württembergische Centralbehörde für die Verkehrsanstalten:
v. Klein, Ober-Baurath.

Außerdem waren auf geschehene Einladung erschienen:

- Seitens des Verwaltungsraths der französischen Ostbahn:
le Comte de Ruffoquer.
- Seitens des Direktoriums der schweizerischen Centralbahn:
Respinger, Direktor. Koller, Ingenieur. Riggensbach, Ingenieur.
- Seitens der Direktion der vereinigten Schweizerbahnen:
Simon, Direktor.

**Deutsche Eisenbahn-Statistik
für das Betriebsjahr 1855.**

Zusammengestellt von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher
Eisenbahn-Verwaltungen, der Direktion der Berlin-Anhalter Eisenbahn-
Gesellschaft. VI. Jahrgang. Berlin 1857.

(Schluß von Nr. 28. 22 u. 34.)

III.

Unter der Aufschrift: „Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahnbetrieb“
enthalten die Tabellen Angaben über die Unfälle welche 1) durch fahrende Züge
herbeigeführt; 2) auf den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei nicht im Gange
befindlichen Zügen vorgekommen sind; ferner über Achsbrüche, über Schienens-
brüche und über Verkehrshörungen im Betriebsjahr 1855.

Aus den Angaben über Unfälle ist zu entnehmen, daß die Zahl solcher
durch fahrende Züge, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, im
Jahr 1855 zusammen 95 betrug, während die Zahl der übrigen wesentlichen
Unfälle (d. h. mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel
aber ohne Verletzung von Personen) sich auf 41 belief. Gesamtzahl der Un-
fälle in einem Jahr 136 bei einer Gesamtzahl der Lokomotivmeilen von
5,500,000. Es traf demnach ein Unfall überhaupt auf je 40,440 Lokomotiv-
meilen, ein Unfall mit Verletzung von Personen auf je 57,900 Lokomotivmeilen.

Der Unfälle, welche auf den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei nicht im
Gange befindlichen Zügen vorgekommen sind, waren es im Jahr 1855 mit
Verletzung oder Tödtung von Personen 158, ohne Verletzung von Personen 22,
zusammen 180. Es traf hiernach ein Unfall dieser Art im ganzen Jahr auf
je 6.4 Meilen Bahnlänge. Wird die Zahl sämmtlicher Unfälle, ob bei fah-
renden Zügen oder sonst, verglichen mit der Bahnlänge und der Lokomotivmeilen-
zahl, so findet man daß je ein Eisenbahnunfall überhaupt auf 3.65 Meilen
Bahnlänge und 16,772 Lokomotivmeilen; ein Unfall mit Verletzung von Per-
sonen auf 4.55 Meilen Bahnlänge und 21,739 von Lokomotiven durchlaufene
Meilen trifft.

Die Gesamtzahl der Achsbrüche in 1855 finden wir angegeben bei den
Lokomotiven 15, bei Tendern 24, Personenwagen 21 und Lastwagen 164, zu-
sammen 224. Da im Ganzen vorhanden waren 12,410 Personenwagen- und
80,503 Lastwagenachsen, so ist von je 600 Personenwagenachsen und ebenso von
je 500 Lastwagenachsen durchschnittlich eine im ganzen Jahre gebrochen. Ferner
trifft ein Personenwagenachsbruch auf je 1,850,000 durchlaufene Personenwagen-
Achsenmeilen und ein Lastwagenachsbruch auf je 983,000 durchlaufene Lastwagen-
Achsenmeilen. Die Haltbarkeit der Lastwagen wäre hiernach nur halb so groß
wie die der Personenwagenachsen.

Die Zahl der verzeichneten Schienenbrüche war in 1855 bei Stahlschienen
50, bei breitflüssigen Schienen 65, zusammen 115. Die Zahl der Bahnen, von
welchen diese Schienenbrüche angegeben sind, beträgt 15.

Verkehrshörungen haben endlich im Jahr 1855 stattgefunden: durch Ein-
sturz von Bauwerken 1 (Sächsisch-Schlesische Bahn), durch Dammerutschungen 3
(Nachen-Düsseldorf und Warburg-Hamm), durch Schneefall 16 (davon 10 auf
der Bahn Warburg-Hamm, und zwar auf der Gebirgsstrecke zwischen Paderborn
und Hamm), durch Wasserfluthen 5, durch sonstige Ereignisse 1 (Felssturz auf
der Bergisch-Märkischen Bahn, welche Maschine und Wagen eines Kohlenzugs
zertrümmerte).

IV.

Von 40 Bahnen war der Bestand der Beamten-Pensions- und Unter-
stützungskassen am Ende des Jahres 1854 . . 1,343,039 Thlr. Die Einnahmen
pro 1855 haben betragen:

| | |
|---|---------------|
| an Zinsen | 64,683 Thlr. |
| „ Einlagen der Vetheiligten | 182,858 „ |
| „ außerordentlichen Einnahmen (Strafgeldern, Geschenken etc. | 167,835 „ |
| Zusammen | 415,376 Thlr. |

Die Ausgaben waren dagegen:

| | |
|---------------------------------------|---------------|
| für eigentliche Pensionen | 31,540 Thlr. |
| „ temporäre Unterstützungen | 20,911 „ |
| „ sonstige Zwecke | 73,435 „ |
| | 125,886 Thlr. |

Hiernach war der Einnahme-Ueberschuß 289,490 Thlr. und der Bestand der
Kassen Ende 1855 . . 1,632,529 Thlr.

Deutsche Eisenbahnen.

Lübeck-Büchen.

Dem siebenten Jahresbericht der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-
Gesellschaft für das Jahr 1856 entnehmen wir Folgendes.

Die auf die Entwicklung des Verkehrs günstig einwirkenden Verhältnisse,
namentlich die Wiederherstellung des Friedens, konnten im Jahre 1856 noch
nicht vollständig ihren Einfluß üben. Es mußte erst dem Bedürfnisse mehrerer
Dampfschiffe für die Verbindung mit dem Norden abgeholfen werden und immer
noch lasteten die hohen Durchgangszölle auf dem Verkehr der Bahn. Wenn
dem ungeachtet der Güterverkehr der Station Lübeck um 17 Proz. gegen 1855
zunahm, so mag darin die Hoffnung auf rasche weitere Zunahme desselben be-
gründet gefunden werden, falls nicht die eingetretene Befreiung des Sundes von
jeder Zollabgabe, ungeachtet der gleichzeitigen Ermäßigung des Lauenburgischen
Fransitzzolls, den Landweg benachtheiligen sollte.

Während der Güterverkehr gegen 1855 um 178,142 Ztr. gestiegen ist,
hat der Personenverkehr gleichfalls um 8083 zugenommen. Es haben betragen

| | | |
|--------------------------|---------------|---------------|
| | 1856 | 1855 |
| die Einnahmen | 199,968 Thlr. | 172,901 Thlr. |
| die Ausgaben | 104,150 „ | 102,357 „ |
| der Ueberschuß | 95,818 Thlr. | 70,544 Thlr. |

Es sind befördert worden 1,497 . 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse Zusammen
= 1.12% = 27.04% = 71.84%
davon im eigenen Verkehr 61,154, im Verkehr mit den Anschlußbahnen 72,105
Personen.

Auf die Entfernung einer Meile berechnet sind 543,229.6 Personenmeilen
zurückgelegt, mithin hat die Person 4.08 Meilen durchfahren. Auf die ganze
Bahnlänge reduziert ergibt der Personenverkehr 86,227 Personen.

Die Beförderung von 133,259 Personen hat ausschließlich der Gepäcküber-
fracht eingebracht 65,748 Thlr., mithin die Person 14 Sgr. 9.62 pf. und die
Personenmeile 3 Sgr. 7.57 pf.

An Gepäck sind befördert worden 23,782.31 Ztr. und sind dafür vereinnahmt
worden 2477 Thlr. Der Ztr. Gepäck hat sonach eingebracht 3 Sgr. 1.80 pf.
und nach Verhältniß der beförderten Personen und gefahrenen Meilen jede
Person durchschnittlich 6.74 pf. und jede Personenmeile 1.65 pf.

Gesamteinnahme nur 1,493,876 Thlr. betrug. Es ergibt sich sonach gegen das vorige Halbjahr eine Mehreinnahme von 281,494 Thlr., wovon 186,046 Thlr. auf die sächsisch-bayerische Linie, 32,643 Thlr. auf die Chemnitz-Niesfer, 19,377 Thlr. auf die sächsisch-böhmische und 43,427 Thlr. auf die sächsisch-schlesische Linie entfallen.

Hannover. — Nach einer Uebersicht des Depeschverkehrs auf den K. hannoverschen Telegraphenlinien im Kalenderjahr 1856 war die Zahl der Staats- und Privatdepeschen und die Einnahmen hiesfür

| | | | | |
|-----------------------------|-------------------------|--------|--------|-------|
| im internen Verkehr: | abgeschickt | 26,951 | 14,589 | Thlr. |
| " " " | angefommen | 26,820 | | |
| | Zusammen | 53,771 | | |
| im internationalen Verkehr: | abgeschickt | 14,788 | 38,727 | " |
| " " " | angefommen | 18,766 | | |
| " " " | durchgegangen | 4,528 | | |
| | Zusammen | 38,082 | | |
| | Summe | 91,853 | 53,316 | Thlr. |

Ausland.

Frankreich. — Nach dem offiziellen Ausweise war am 30. Juni d. J. die Länge der in Betrieb befindlichen französischen Bahnen 6896 Kilometer, die mittlere betriebene Länge im Semester 1857 aber 6473 Kilometer. Die Einnahmen im ersten Semester waren 148,999,458 Fr. oder pro Kilometer Bahnlänge 23,019 Fr. Im ersten Semester 1856 war die durchschnittliche betriebene Bahnlänge 5635 Kilometer, während am 30. Juni 1856 eröffnet waren 5903 Kilom. Die Einnahmen des ersten Semesters 1856 betragen 123,082,253 Fr. oder pro Kilom. 21,842 Fr. Demnach hat vom 1. Juli 1856 bis 1. Juli 1857 die Bahnlänge zugenommen um 993 Kilom., und es sind durchschnittlich im ersten Halbjahr 1857 gegen 1856 mehr in Betrieb gewesen 838 Kilom. Die Gesamtzunahme in der halbjährigen Einnahme hat von 1856 auf 1857 betragen 25,917,205 Fr., die Zunahme für jeden in Betrieb gewesenen Kilometer 1177 Fr. oder 5.39 Proz. Von den in dem Zeitraum vom 1. Juli 1856 bis dahin 1857 eröffneten 993 Kilom. Bahnen gehören 215 Kilom. zur Ostbahn, 73 zur Westbahn, 74 zur Orleansbahn, 77 zur Lyoner Bahn, 18 zur Lyoner Bahn durch das Bourbonnais, 30 zur Mittelmeerbahn, 101 zur Lyon-Senfer Bahn, 56 zur Grenobler Bahn, 10 zur großen Centralbahn und 339 zur Südbahn. Eine Einnahmeverminderung nach dem Kilometer Bahnlänge hat in 1857 gegen 1856 nur stattgefunden bei der Ostbahn (um 0.72 Proz.), bei allen anderen Bahnen war eine Zunahme eingetreten.

Großbritannien. — Einem offiziellen Ausweise zufolge wurden in dem Vereinigten Königreich Großbritannien in dem zweiten Halbjahr 1856 im Ganzen befördert 71,091,075 Personen, wovon 9,225,622 in erster, 21,499,989 in zweiter, 12,285,115 in dritter und 28,080,347 in der vom Parlament vorgeschriebenen ermäßigten Klasse. Die in dem gleichen Semester 1855 beförderte Personenzahl war 66,765,431. Abonnements fanden statt in 1856 . . 17,487 gegen 14,553 in 1855. — Die Einnahmen im zweiten Halbjahr 1856 waren vom Personentransport und was damit zusammenhängt 6,295,867 Pf. St., vom Güterverkehr 6,087,870 Pf. St., zusammen vom Verkehr 12,383,741 Pf. St. bei einer Bahnlänge von 8708 engl. Meilen, gegen 11,613,555 in 1855 bei einer Bahnlänge von 8296 miles. Hiernach war die Halbjahreinnahme auf die mile betriebene Bahnlänge in 1856 . . 1422 Pf. St., in 1855 . . 1400 Pf. St. In dem zweiten Semester 1856 haben die Personenzüge in 946,664 Fahrten 21,523,329 miles, die Güterzüge in 527,568 Fahrten 18,582,138 miles zurückgelegt. Die Gesamtzahl der durchlaufenen miles zu 40,105,467 mit der Bruttoeinnahme von 12,383,741 Pf. St. verglichen, ergibt für jede durchlaufene mile einen Rohertrag von 0.309 Pf. St.

Schweden. — Der verstärkte Staatsauschuss hat die Vorlagen der Regierung, die Eisenbahnanlagen betreffend, genehmigt. Die Votirungen lauten dahin, daß behufs Inangriffnahme und Fortsetzung der Arbeiten an der westlichen Stammbahn von Stockholm über Södertelge nach Gärneholm 5,679,000 Thlr. R. M., zur Fortsetzung der westlichen Stammbahn durch Westgothland bis zum Göthakanal und darüber hinaus 7,610,000 Thlr. R. M. behufs Inangriffnahme des nördlichen Theils der südlichen Stammbahn von Falköping bis Jönköping 1,300,000 Thlr. R. M. bewilligt werden. Außer diesen Bewilligungen waren schon früher von den Ständen folgende Summen bewilligt: für die südliche Stammbahn bis zum nördlichen Ende des Finjasöes 4,365,000 Thlr., zu einem Bahnhof in Gothenburg 465,000 Thlr., zu Bahnhöfen in Lund und Malmö 260,000 Thlr. und für verschiedene Untersuchungen 150,000 Thlr. Es sind mithin vom diesmaligen Reichstage für Eisenbahnanlagen im Ganzen 19,829,000 Thlr. R. M. bewilligt worden. Hierzu kommen nun noch die erforderlichen Aufschläge für den Stationshof auf Södermalm und für die Reparaturwerkstätten in Stockholm. (Gamb. Nachr.)

Personal-Nachrichten.

Oesterreich. — Sr. k. k. Apostol. Maj. haben aus Anlaß der Vollendung der südlichen Staatsbahn dem Ministerialrathe und Central-Direktor der Staats-Eisenbahnbauten, Carl Ritter von Chyga, in allergnädigster Anerkennung seiner ausgezeichneten Leistungen bei Entwerfung und Ausführung dieses Baues das Komthurskreuz allerhöchst Ihres Franz-Joseph-Ordens; ferner aus Anlaß der Vollendung und Inbetriebsetzung der Staats-Eisenbahnstrecke Laibach-Triest, in allergnädigster Anerkennung der dabei vorgekommenen verdienstlichen Leistungen, dem Direktions-Adjunkten der südlichen Staatsbahn, Johann Wagner, das Ritterkreuz allerhöchst Ihres Franz-Joseph-Ordens; den Ober-Ingenieuren der Central-Direktion für Staats-Eisenbahnbauten, Anton Schedivy, Joseph Schnitz und Gustav Lahn, das goldene Verdienstkreuz mit der Krone, dem Ingenieurs-Assistenten der genannten Central-Direktion, Carl Junker, das goldene Verdienstkreuz, endlich dem Ober-Ingenieur des österreichischen Lloyd, Eduard Heider in Triest, in allergnädigster Anerkennung seiner Leistungen bei dem Baue des neuen Lloyd-Arsenals in Triest, das goldene Verdienstkreuz mit der Krone zu verleihen geruht.

— In Folge allerhöchster Ermächtigung Sr. k. k. Apostol. Majestät ist die Leitung der österreichischen Staats-Telegraphen-Anstalt dem Professor Carl Brunner-Wattenwyl übertragen worden.

Bayern. — Der k. General-Direktions-Assessor Fr. Petri, hat von dem König von Sachsen das Ritterkreuz des Albrechts-Ordens; der k. Ober-Postmeister und Ober-Bahn-Inspektor Euler-Gelpin in Würzburg von dem Großherzog von Hessen das Ritterkreuz 1. Kl. des Ludwigs-Ordens erhalten.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Königlich bayerische Staatsbahnen. — Monat Juli 1857.

(Bahnlänge 252 1/2 Wegstunden.)

| | |
|--|------------|
| 295,001 Personen | 310,903 f. |
| 1,374,446 Ztr. Güter (225,787 Ztr. Regiesend.) | 400,371 " |
| Gepäd, Equipagen, Thiere u. | 36,148 " |
| Summa | 747,422 f. |

gegen 273,681 Personen, 1,026,310 Ztr. Güter und 689,599 f. Einnahmen im Juli 1856 bei der gleichen Bahnlänge.

Friedrich-Wilhelms Nordbahn. — Monat Juli 1857.

| | |
|--|--------------|
| Von Personen und Gepäd | 30,657 Thlr. |
| " verschiedenen Frachtgütern | 41,787 " |
| Gesamteinnahme | 72,444 Thlr. |

gegen 66,099 Thlr. im Juli 1856. Gesamteinnahme bis ult. Juli 1857 442,729 Thlr. gegen 368,475 in 1855.

Lübeck-Büchen. — Monat Juli 1857.

| | |
|--|--------------|
| 20,017 Personen (incl. Gepäd) | 9,951 Thlr. |
| 134,990 Ztr. Güter; Vieh und Equipagen | 9,561 " |
| Summa | 19,512 Thlr. |

gegen 19,206 Personen, 148,921 Ztr. Güter und 19,506 Thlr. im Juli 1856. Seit dem 1. Januar 1857 sind vereinnahmt 99,176 Thlr. gegen 94,861 Thlr. in 1856, also in 1857 mehr 4315 Thlr.

Ankündigungen.

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

[44—46]

Kundmachung.

Betreffend die letzte Einzahlung von 75 Francs auf jede Aktie.

Zufolge Beschlusses des Verwaltungsrathes wird hiermit auf die Aktien der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft zu leistende letzte Einzahlung von 75 Francs auf jede Aktie mit dem Beisage angedrungen, daß diese Einzahlung vom 5. bis incl. 15. Oktober 1857 sowohl bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Wien, als auch bei der Kasse der Sociétés de crédit mobilier in Paris angenommen werden wird.

Die in Wien zu leistenden Einzahlungen können auch in W. W. nach dem durchschnittlichen Mittelkurse der vorhergehenden Woche bewerkstelligt werden.

Für Einzahlungen, welche erst nach dem oben festgesetzten Termine, das ist nach dem 15. Oktober 1857 geleistet werden, sind die Verzugszinsen mit 5 Prozent vom 5. Oktober 1857 an gerechnet, zu entrichten, falls die Gesellschaft es nicht vorgeht, die Rechtsfolgen des Art. 16 der Statuten gegen die Säumigen in Anwendung zu bringen, wozu sie sich das Recht hiermit ausdrücklich vorbehält.

Wien, am 29. August 1857.

Von der General-Direktion der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

