

Den statistischen Details für das Betriebsjahr 1856 ist noch Folgendes zu entnehmen:

Betriebsmaterial. Vorhandene Lokomotiven Ende 1856		214, Tender 226.
Von den Lokomotiven durchlaufene Kilometer		5,434,618
Personenwagen, Anzahl 853, durchlaufene Kilometer		15,450,237
Güterwagen " 4866, " " " "		32,845,926
Sonstige Wagen " 453, " " " "		2,567,488
Leere Güterwagen " — " " " "		5,809,384
Von allen Wagen im internen Dienst " " " "		56,673,035
Dazu von fremden Wagen " " " "		14,226,870
Zusammen		70,899,705

Die Lokomotiven haben mit Zügen zurückgelegt	5,434,618 Kilom.	
Die Züge haben durchlaufen	5,260,578 "	
Es wurden daher als Vorkurs zurückgelegt	174,040 Lokomotiv-Kilom.	
Durchschnittliche Wagenzahl der Personenzüge	8,489	
" " " Güterzüge	17,645	
Zusammen		13,478.
Die Züge haben zurückgelegt mit Personen	2,394,179 Kilom.	
" " " Gütern	2,866,399 "	

Es wurden an Brennmaterial angeschafft

10,188,850 Kilogr. Kohle selbstfabrizierte	für	282,252 Fr.
34,079,413 " " von Privaten bezogen	"	1,025,947 "
4,083,642 " Steinkohlen	"	99,528 "
20,647,095 " aus Steinkohlenkleinfabrik, Ziegel	"	474,563 "
68,999,000 Kilogr.		1,882,290 Fr.
1 Tonne Brennmaterial kostete durchschnittlich		27,28 "
Gesamtverbrauch im Jahr 1856	66,731,633 Kilom.	für 1,820,439 Fr.
Betrag pro Zugmeile 0.347 Fr., pro Lokomotiv-Zugmeile 0.335 Fr., pro Lokomotivmeile (Leerfahrten imbezogen) 0.208 Fr.		

Oberbaumaterial. In 1856 verwendete Bahnschwellen 95,813 Stück, davon zur Auswechslung 89,959, zu neuen Ausweichgleisen 5854.

Verwendete Schienen: zur Auswechslung	171,092 lauf. Meter	
zu Ausweichgleisen	5,907 " "	
Zusammen		176,999 lauf. Meter

Es ergibt sich aus einer speziellen Zusammenstellung, daß von 1835 bis 1856 verwendet worden sind:

	zum Bau	zur Unterhaltung
Schwellen von Eichen	726,976	842,094
" von weichem Holz	631,781	211,632
Zusammen		1,358,757
		1,059,726

Der Preis der Schwellen von Eichen war 1856 von 4.70 bis 5.79 Fr., von weichem Holz 3.74—4.90 Fr.

Als unbrauchbar entfernt wurden seit Anfang 466,238 eichene und 631,711 weiche Schwellen, zusammen 1,097,949 Stück, wobei die durchschnittliche Dauer war bei Eichen 10 1/2 Jahr, bei anderen Holzarten 7 1/2 Jahre, für sämtliche Schwellen 8 1/10 Jahr.

Von den noch in der Bahn liegenden Schwellen sind die 1,102,852 eichenen durchschnittlich 7, die 211,702 anderen 4 1/2 Jahr, alle 1,314,534 zusammen im Mittel 6 7/10 Jahr gelegen.

Von sämtlichen noch liegenden Schwellen sind 1,192,609 unpräparirt, von den übrigen sind 95,293 nach Boucherie's Verfahren, die anderen verfahrensweise nach verschiedenen anderen Methoden präparirt. 4438 Schwellen verschiedener Systeme waren von Eisen.

Verkehr und Einnahmen. Die Zahl der Reisenden, im Ganzen 5,962,707, vertheilt sich nach den verschiedenen Klassen wie folgt:

1. Klasse	624,302, davon in Güzügen 262,898
2. "	1,016,209 " " " 33,918
3. "	4,140,482
außerord.	181,714

Ein Reisender 1. Klasse brachte durchschnittlich in Güzügen 7.175, in gewöhnlichen Zügen 3.714; 2. Klasse in Güzügen 4.937, in gewöhnlichen Zügen 1.985; 3. Klasse 1.007 Fr.

Von sämtlichen Reisenden treffen auf den inneren Verkehr 5,649,883, auf den internationalen Verkehr 312,824 mit dem Betrag von 1,814,467 Fr. Der gesammte internationale Verkehr brachte 4,949,624 Fr. oder beil. 1/5 der Gesamteinnahme zu 24,578,540 Fr.

Es betragen:	Einnahme	Ausgabe	Ueberschuß
für jeden von einem Zug durchlaufenen Kilometer	4.672 Fr.	2.642 Fr.	2.030 Fr.
für jeden von einer Lokomotive mit Belastung zurückgelegten Kilometer	4.522 "	2.557 "	1.965 "

Telegraphenwesen.

I.

Für die Anlage und Einrichtung der belgischen Staats-telegraphen sind nach offiziellen Ausweisen bis 1. Januar 1857 bewilligt worden 750,000 Fr., wovon an diesem Tage noch disponibel waren 181,809 Fr. Daher war der wirkliche Kapitalaufwand 568,191 Fr.

Seit dem Bestehen der Anstalt sind für Unterhaltung und Betrieb verausgabt worden und zwar von 1851 bis 1856 incl. 517,580 Fr., während die Einnahmen an Telegraphengebühren betragen haben 1,447,246 Fr. Der Ueberschuß der Einnahmen über die Auslagen macht daher für die sechsjährige Betriebsperiode 929,666 Fr. und übersteigt das bewilligte Anlagekapital von 750,000 Fr. um 179,666 Fr. Einnahmen und Auslagen waren in den einzelnen Betriebsjahren:

Jahr	Einnahmen	Auslagen
1851	87,137 Fr.	52,617 Fr.
1852	164,653 "	56,163 "
1853	289,090 "	69,706 "
1854	280,846 "	89,496 "
1855	265,940 "	114,771 "
1856	359,580 "	134,827 "

II.

Auf Ansuchen und Unterstützung des englischen Kabinetts hat die niederländische Regierung kürzlich dem englischen Ingenieur Lionel Osborne die Konzession zur Anlage einer Telegraphenlinie von Singapur über die niederländisch-ostindischen Besitzungen nach Australien ertheilt. Diese Linie, welche die telegraphische Verbindung zwischen Europa, Englisch- und Holländisch-Ostindien und Australien bezweckt, wird von Alexandrien nach Suez, unterseeisch, durchs Rote Meer und längs der Küste von Arabien nach Hyderabad am Indus gehen, und ist auf dieser Strecke auch bereits vom Sultan und dem Vizekönig von Egypten konzessionirt. Von Hyderabad übernimmt die englisch-ostindische Kompagnie die Ausführung verschiedener Linien bis nach Singapur, von wo aus die unterseeische Leitung nach mehreren Punkten der niederländischen Besitzungen, unter andern auch nach der Insel Timor, geführt werden wird, um von da auf Melville-Giland das australische Grundgebiet zu erreichen. In Australien wird die dortige Regierung die Fortsetzung der Linie nach Cap Moreton, Sidney, Melbourne ic. übernehmen; sie soll selbst geneigt seyn, eine gewisse Zinsengarantie für das Kapital zu gewähren, welches für die Strecke von Melville-Giland nach Singapur benötigt ist und auf höchstens 5 Millionen Gulden berechnet wird. Ein sehr günstiger Umstand ist, daß das unterseeische Kabel auf der von Singapur bis Cap Moreton 5360 engl. Meilen betragenden Strecke so viele Stationen finden wird, daß es nie länger als 600 Meilen zu seyn braucht, und daß auf der ganzen Route die größte Tiefe der See nirgends mehr als circa 200 Faden beträgt. (Austria.)

Gesetze und Verordnungen.

Instrukzion zu der K. württembergischen Ministerial-Verfügung vom 1. April 1857, Dampfkessel betreffend.

(Schluß von Nr. 12.)

Wasserdruck-Probe.

§. 12. Sache des Eigenthümers oder Verfertigers des Kessels ist es, sich vor Eintreffen des Sachverständigen durch vorläufige Vornahme der Wasserdruck-Probe davon zu überzeugen, daß die an dem Kessel befindlichen Röhren, Flantschen, Verschlässe von Oeffnungen ic. gehörig dicht sind. Vor Beginn der Probe sind die Wandstärken und Hauptdimensionen des Kessels nachzumessen und aus diesen ist nach Anleitung des §. 4 der Verfügung die zulässige größte Dampfspannung zu bestimmen. Die Dicke der Bleche läßt sich am leichtesten an den Stellen nachmessen, wo zwei Bleche über einander genietet sind; es ist indeffen dabei das durch Verstemmen eingetretene und durch Anlegung eines Lineals zu erkennende Ausflauchen in Rechnung zu nehmen. Haben die Bleche derselben zylindrischen Wandung verschiedene Dicke, so ist die geringste Blechdicke maßgebend. Der Wasserdruck-Probe ist der größte beabsichtigte, jedenfalls aber noch zulässige Ueberdruck zu Grunde zu legen. Wenn der Eigenthümer oder Verfertiger des Kessels es verlangt, kann derselbe auch auf einen höheren, als den vorgeschriebenen Wasserdruck probirt werden; die Berechtigung zu einer Ueberschreitung der zulässigen größten Belastung der Sicherheitsventile kann jedoch hierdurch nicht erlangt werden. Den feststehenden Dampfkesseln sind, was die Probe betrifft, die lokomobilen Dampfkessel gleich zu achten. Zum Messen des Wasserdrucks ist ein am Kessel oder an der erforderlichen Druckpumpe befindliches Sicherheitsventil von mindestens einem Quadrat Zoll Druckfläche und sonst vorschristsmäßiger Konstrukzion, oder ein Manometer zu verwenden, nachdem