

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 Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

13. April 1858.

Nro. 15.

**Inhalt.** Eisenbahn-Statistik. I. Hauchecorne's Statistische Uebersicht der im Jahr 1856 in Betrieb gewesenen Eisenbahnen. II. Tableaux synoptiques des chemins de fer du Globe et des principales sociétés par actions. Par C. Wolters. Paris 1858. — Eisenbahn-Oberbau. Ueber das Auswechseln schadhafter Eisenbahnschienen. — Telegraphenwesen. Das neue deutsch-österreichische Telegraphenvereins-Reglement. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Preußen. Ausland. Schweden. — Verkehr deutscher Eisenbahnen.

## Eisenbahn-Statistik.

### I. Hauchecorne's Statistische Uebersicht der im Jahr 1856 in Betrieb gewesenen Eisenbahnen.

Seit 1852 besteht unter der Leitung des um das Eisenbahnwesen sehr verdienten Herrn Generalagenten Hauchecorne in Köln ein Unternehmen, welches zum Zwecke hat, zwischen den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen einer- und jenen der französisch-belgischen Linie andererseits den Austausch aller dazu geeigneten Publikationen und Drucksachen zu vermitteln, und so beide Theile, so viel als möglich, von dem, was ihnen über den jenseitigen Betrieb zu wissen nützlich oder wissenswerth ist, in Kenntniß zu erhalten. Ein Ausfluß dieses sehr verdienstlichen Unternehmens ist die alljährliche sorgfältige Ausarbeitung einer statistischen Uebersicht der Ergebnisse sämtlicher deutschen Eisenbahnen, deren Verwaltungen die dazu erforderlichen Nachrichten liefern, verglichen mit den Resultaten der westlichen Nachbarbahnen, insoweit möglich ist, über dieselben die entsprechenden Notizen zu erlangen. Diese Uebersicht wird in deutscher und französischer Sprache aufgestellt, deutsch zur Mittheilung an die, dem Unternehmen beigetretenen Eisenbahnen so wie an mehrere Staats-Verwaltungen, französisch aber nicht allein zu gleichem Zwecke, sondern auch zur Verbreitung durch den Buchhandel in Frankreich und Belgien, wo dergleichen Produktionen im Publikum einen weit größeren Anklang finden, als dies bis jetzt in Deutschland der Fall ist. Von Zeit zu Zeit wird die Uebersicht von einer Karte der im Betrieb befindlichen, der im Bau begriffenen und der genehmigten oder konzessionirten Bahnlängen, hauptsächlich in der Absicht begleitet, den westlichen Nachbarn die Ausdehnung und Entwicklung des deutschen Bahnnetzes anschaulich zu machen, und ihre Begriffe über das, was in dieser so wichtigen, alle Andern überragenden Angelegenheit in Deutschland geschieht, zu erweitern und festzusetzen, weshalb die Karte mit französischer Umschrift der Ortsnamen und mit französischer Erklärung versehen ist. Von beiden Arbeiten liegen uns die neuesten Publikationen vor, nämlich die Statistik pro 1856, und die zuletzt herausgegebene bis Anfangs 1858 gehende Karte der Eisenbahnen Deutschlands und der angrenzenden Länder. Die „Statistische Uebersicht der im Jahre 1856 in Betrieb gewesenen deutschen Eisenbahnen“ enthält in der ersten Abtheilung die Preussischen Eisenbahnen, mit deren summarischen Ergebnissen diejenigen der belgischen Staatsbahnen und der französischen Nordbahn verglichen sind. Die zweite Abtheilung behandelt die Eisenbahnen des übrigen Deutschlands. Sämmtliche Angaben sind auf preussisches Maß, Gewicht und Geld reduziert, was die Vergleichung erleichtert. Im Ganzen sind in der Statistik nachgewiesen 71 Bahnen mit einer Länge von 1411.53 Meilen, während die Gesamtlänge der Ende 1856 eröffneten Bahnen, 80 an der Zahl, zu 1457 Meilen angegeben ist. Die nicht nachgewiesenen Bahnen sind von untergeordneter Bedeutung. Von den in der Statistik aufgeführten Bahnen sind 23 mit 709.71 Meilen Staatsbahnen oder unter Staatsverwaltung betriebene Privatbahnen; die übrigen 701.82 Meilen von Privatgesellschaften betriebene Bahnen; von den ersteren treffen 216.53, von den letzteren 364.10 Meilen auf Preußen. Die zu den Preussischen Bahnen in Parallele gestellten Belgischen Staatsbahnen hatten 1856 eine Länge von 95.07 Meilen und die Französische Nordbahn 106 Meilen. In Folgendem sind die wichtigsten der auf die Preussischen, Belgischen und Nordfranzösischen Bahnen bezüglichen Daten übersichtlich zusammengestellt. Bei den Preussischen Bahnen beziehen sich die Zahlen nur auf die in 1856 vollständig in Betrieb gewesenen Linien.

	Preussische Bahnen.	Belgische Staatsb.	Französische Nordbahn.
Durchschnittl. betriebene Bahnlänge Meilen	533.73	95.07	106.00
Anlagekosten pro Meile Thlr.	440,864	511,556	785,556
Gesamtzahl der beförderten Personen	15,474,986	5,962,707	5,554,000

	Preussische Bahnen.	Belgische Staatsb.	Französische Nordbahn.
Gesamtzahl der beförderten Str. Güter	212,697,453	51,626,520	43,042,000
Einnahme pro Person und Meile Sgr.	3.438	—	3.858
„ „ Str. Gut und Meile „	0.278	—	0.215
Personenzahl auf die ganze Bahnlänge red.	160,630	—	346,463
Güterquantum „ „ „ „	3,760,774	—	8,609,740
Bruttoeinnahme pro Meile Thlr.	58,585	65,320	128,485 *)
davon vom Personenverkehr „	19,191	28,281	51,359
„ „ Güterverkehr „	36,607	33,167	75,761
„ „ von anderen Quellen „	2,787	3,872	1,365
Bruttoeinnahme pro Zugmeile „	11.321	8.853	11,706 *)
Betriebsausgaben pro Bahnmeile „	30,225	41,397	47,712
„ „ Zugmeile „	5.840	5.611	4,347
Ueberschuß pro Bahnmeile „	28,360	23,923	71,377
„ „ Zugmeile „	5.480	3.242	6.803
Die Quot. betragen v. d. Einnahmen Proz.	51.59	63.38	40.06
Auf jede Bahnmeile kommen Lokomotivmeil.	5,160	7,380	109.76
„ „ Lokomotive „	2,740	3,280	3,170
„ „ „ „ Bahnmeilen	0.531	0.444	0.290
Kohleverbrauch pro Lokomotivmeile Pfd.	164.68	196.80	—

\*) Nettoeinnahme nach Abzug des Behuten vom Personenverkehr 10,119,089 Thlr., pro Zugmeile 10.850 Thlr.

### II. Tableaux synoptiques des chemins de fer du Globe et des principales sociétés par actions. Par C. Wolters. Paris 1858.

Diese durch das Journal „l'industrie“ veröffentlichte Schrift enthält eine Reihe höchst interessanter statistischer Zusammenstellungen, und zwar in dem ersten größeren Abschnitt über die Eisenbahnen, im zweiten über Banken und Kreditanstalten und im dritten über industrielle Gesellschaftsunternehmungen. Den auf die Eisenbahnen bezüglichen Tabellen geht ein erklärender Text voraus, welcher besonders die Geschichte der Entwicklung der französischen Bahnen ausführlich behandelt, wie denn selbstverständlich den französischen Bahnen auch in den Tabellen die wichtigste Stelle eingeräumt ist. In der Einleitung wird bemerkt, daß die verschiedenen Aktienunternehmungen dormalen ein Kapital von 50 Milliarden Franken repräsentiren; 27 Milliarden 250 Millionen treffen hiervon auf die gegenwärtig in der ganzen Welt bestehenden Eisenbahnen, deren Ausdehnung 115,396 Kilometer beträgt, wovon 81,800 Kilometer in Betrieb stehen. — Der Werth solcher Zusammenstellungen ist lediglich nach dem Grad der Genauigkeit und Zuverlässigkeit zu beurtheilen, auf welche die mitgetheilten Zahlen Anspruch machen, und wem es um richtige Daten über nicht französische Bahnen zu thun ist, wird besser thun, dieselben in den Publikationen der betreffenden Staaten zu suchen. Dagegen geben die auf Frankreich bezüglichen Zusammenstellungen und Angaben ein vollständiges und genaues Bild von dem franz. Eisenbahnwesen, wie man es nicht leicht klarer und übersichtlicher finden wird.

Als Resumé der verschiedenen Tabellen über französische und fremde Bahnen ist eine vergleichende Zusammenstellung der zehnjährigen Betriebsergebnisse der französischen, belgischen, deutschen und englischen Bahnen mitgetheilt, welche wir nachstehend wiedergeben. Die eine Tabelle enthält für jedes der zehn Jahre die durchschnittlich in Betrieb gewesene Bahnlänge, die Einnahmen, die Auslagen und deren Verhältnis zu einander; die zweite die Anlagekosten verglichen mit der Nettoeinnahme. Es ergibt sich daraus, daß die französischen Bahnen die günstigsten Resultate geliefert haben, daß aber die deutschen Bahnen in ihrem Ertrag den französischen ziemlich nahe kommen, obschon erstere nur  $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{2}$  von der Bruttoeinnahme der letzteren nachweisen. Die englischen Bahnen stehen in ihrem Ertrag gegen die französischen und deutschen weit zurück.



Tabelle I.

Jahr	Durchschnittliche Betrieb. Bahnlänge Kilom.	Bruttoeinnahme		Betriebsauslagen		Proz. der Auslagen von den Einnahmen
		im Ganzen Fr.	pro Kilom. Fr.	im Ganzen Fr.	pro Kilom. Fr.	
<b>Frankreich.</b>						
1847	1,537	66,341,907	43,163	32,466,411	21,123	49
1848	2,034	62,278,073	30,618	35,589,124	17,497	57
1849	2,508	76,583,088	30,535	39,701,817	15,830	52
1850	2,962	97,521,443	32,924	46,667,964	15,755	48
1851	3,299	108,269,552	32,850	49,701,371	15,065	46
1852	3,694	137,294,062	37,167	57,403,839	15,540	42
1853	3,978	171,779,666	43,436	73,954,696	18,591	43
1854	4,348	201,946,158	46,446	87,091,053	20,030	43
1855	5,047	268,912,448	51,317	120,113,558	23,799	44
1856	5,860	284,015,489	48,467	122,587,144	20,921	43
Mittel	3,526	147,494,188	41,547	66,527,697	18,868	45
<b>Belgien (Staatsbahnen).</b>						
1847	569	14,789,754	25,992	9,318,861	16,377	63
1848	621	12,107,745	19,497	8,787,480	14,150	72
1849	621	12,935,912	20,831	8,298,163	13,362	65
1850	621	14,847,541	23,909	9,261,336	14,913	62
1851	621	15,968,805	25,714	8,933,150	14,385	56
1852	621	17,078,003	27,501	8,862,092	14,271	51
1853	621	19,342,796	31,148	9,681,427	15,590	52
1854	626	22,045,633	35,216	11,350,370	18,131	51
1855	651	23,697,716	36,402	13,317,929	20,457	54
1856	651	23,157,894	35,573	12,840,000	19,723	55
Mittel	622	17,597,180	28,291	10,065,080	16,181	57
<b>Deutschland.</b>						
1847	5,374	80,616,400	15,001	41,973,916	7,790	52
1848	6,069	87,104,000	14,352	46,215,120	7,615	53
1849	6,701	91,935,400	13,719	46,887,054	6,997	51
1850	7,241	102,374,000	15,520	49,189,952	6,793	48
1851	7,563	112,147,600	14,700	52,648,372	6,961	47
1852	8,033	121,462,000	15,120	56,995,165	7,095	47
1853	8,602	169,983,200	19,761	83,287,650	9,682	49
1854	9,102	198,151,474	21,560	94,065,275	10,334	48
1855	9,427	240,635,838	25,558	115,493,090	12,251	48
1856	10,097	294,359,071	29,153	135,405,172	13,410	46
Mittel	7,821	149,706,898	19,141	72,216,076	9,233	48
<b>Großbritannien.</b>						
1847	6,351	224,391,775	35,331	100,976,290	15,883	45
1848	8,254	252,130,150	30,546	113,458,565	13,748	45
1849	9,653	270,162,525	27,987	127,823,100	13,242	47
1850	10,660	330,116,625	30,968	148,552,500	13,935	46
1851	11,094	374,936,475	33,796	172,721,400	15,568	47
1852	11,811	392,788,850	33,261	176,716,225	14,962	45
1853	12,374	450,896,975	36,763	202,903,625	16,397	45
1854	12,967	505,393,375	38,975	227,427,875	17,539	45
1855	13,328	537,689,875	40,252	258,091,175	19,321	48
1856	14,025	579,137,325	41,222	272,194,875	19,407	47
Mittel	11,054	391,764,395	35,441	180,086,563	16,291	46
<b>Durchschnittsergebnisse der vier Länder.</b>						
Frankreich	3,526	147,494,188	41,547	66,527,697	18,868	45
Großbritan.	11,054	391,764,395	35,441	180,086,563	16,291	46
Deutschland	7,821	149,706,898	19,141	72,216,076	9,233	48
Belgien	622	17,597,180	28,291	10,065,080	16,181	57
Zusammen	23,023	706,562,661	30,680	328,895,416	14,286	46 1/2

Tabelle II.

Jahr	Anlagekosten pro Kilom. Bahn in Fr.			Reinertrag pro Kilom. in Fr.			Verzinsung des Anlagekapitals durch den Reinertrag in Proz.		
	Frankreich	Deutschland	Großbritannien	Frankreich	Deutschland	Großbritannien	Frankreich	Deutschland	Großbritannien
1847	344580	168426	431144	22040	7211	19448	7.17	4.28	4.51
1848	358949	184973	448819	13121	6737	16798	5.43	3.64	3.74
1849	380983	185312	468750	14705	6722	14745	5.38	3.63	3.14
1850	384218	186885	515391	17169	8727	17033	6.32	4.67	3.30
1851	379061	189061	518688	17785	7739	18228	7.13	4.09	3.51
1852	387065	185408	504757	21627	8025	18299	7.73	4.33	3.62
1853	392739	186142	510789	24845	10079	20366	8.62	5.36	3.98
1854	401142	195831	503904	26416	11216	21436	9.04	5.73	4.25
1855	425308	207415	519394	27518	13307	20931	8.51	6.41	4.03
1856	503310	277873	532881	27546	15363	21815	6.74	5.64	4.09

Eisenbahn-Oberbau.

Ueber das Auswechseln schadhafter Eisenbahnschienen.

Einsender hat die Erfahrung gemacht, daß die Schienen in einem Zeitraum von 8 bis 10 Jahren durch Abnutzung ihr Profil ziemlich verändern, und zwar in der Höhe besonders an Stößen, wo diese Abnutzung 1 1/2'' bis 2'' beträgt. Wird nun eine solche Schiene sonst noch schadhaft, so muß sie ausgewechselt und durch eine neue mit vollem Profil und ganzer Höhe ersetzt werden. Die neue Schiene ist nun höher, und es muß durch Unterlegen der alten Schiene eine Ueberhöhung verhütet werden. Dieses Verfahren gibt jedoch keine genügende Festigkeit, ist auch da, wo die Stöße mit Laschen verbunden sind, nicht gut zulässig, da diese einer Höhenveränderung im Wege stehen; es bleibt daher eine Ueberhöhung, und wenn diese in kurzer Zeit durch das Befahren abgenützt wird, bildet die neue Schiene an dem Stoß eine schiefe Ebene. Wird nun später die ältere Schiene auch schadhaft, und muß dieselbe durch eine neue ausgewechselt werden, so tritt der gleiche Uebelstand ein, und es entsteht eine schiefe Ebene in entgegengesetzter Richtung, was eine starke Vertiefung gibt. Auf diese Weise sind zwei neue Schienen in Gebrauch gekommen, die aber ein unregelmäßiges Fahren und eine starke Abnutzung des Betriebsmaterials sowohl, als der Schienen selbst verursachen, so daß nach mehreren Jahren neue Schienen, aber ein viel mangelhafteres Gleise-verhanden ist. In den Curven, namentlich mit kleinen Radien, entsteht eine Profil-Veränderung auch von der Seite und bei nöthigem Auswechseln bilden sich Seitenzähne, wobei eine Abhälse durch neue Schienen noch schwieriger ist als in obigem Fall.

Diesen Uebelständen wird am besten dadurch abgeholfen, wenn man an einer beliebigen Stelle anfangend je nach Bedarf eine Strecke mit neuen Schienen belegt, die ganz schadhaften beseitigt und mit den noch brauchbaren auf andern Strecken ganz schadhafte auswechselt, so daß immer Schienen von ziemlich gleichem Profil an einander stoßen.

Auf diese Art wird nach und nach in mehreren Jahren ein neues regelmäßiges Gleise entstehen, welches sich ganz gut fährt, die Betriebsmaterialien schon, auch gewiß manche Achsbrüche verhindert.

Was endlich die Unkosten betrifft, so sind diese nicht bedeutend und werden sich dieselben durch obige Vortheile vielfach ersetzen; sie werden schon dadurch fast gedeckt, daß die Schienen, die auf der innern Seite sehr schadhaft sind, bei der zweiten Verwendung so gelegt werden können, daß die schadhafte Seite nach Außen kommt, wodurch eine solche Schiene, wie die Erfahrung lehrt, noch 3, 4 bis 5 Jahre im Gebrauch bleiben kann.

Ravensburg im März 1858.

Stannecker,  
Baumassistent.

Telegraphenwesen.

Das neue deutsch-österreichische Telegraphenvereins-Reglement.

(Gültig vom 1. April 1858 an.)

**Bereich der Wirksamkeit des Reglements.** §. 1. Den Bestimmungen gegenwärtigen Reglements ist die telegraphische Korrespondenz unterworfen, welche die Linien mindestens zweier der dem deutsch-österreichischen Verein angehörigen Verwaltungen berührt. In wie weit das Reglement für solche Korrespondenz gilt, welche sich nur auf den eigenen Linien bewegt, wird von jeder Verwaltung besonders bestimmt.

**Benützung der Telegraphen.** §. 2. Die Benützung der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Telegraphen steht Jedermann zu. Jede Verwaltung hat jedoch das Recht, ihre Linien und Stationen zeitweise ganz oder zum Theil für alle oder für gewisse Gattungen von Korrespondenz zu schließen. Die Aufgabe von Depeschen Behufs der Telegraphirung kann nur bei den Telegraphen-Stationen (allenfalls auch brieflich) erfolgen.

**Bewahrung des Telegraphen-Geheimnisses.** §. 3. Die Vereinregierungen werden Sorge tragen, daß die Mittheilung von Depeschen an Unbefugte verhindert und daß das Telegraphen-Geheimniß in jeder Beziehung auf das Strengste gewahrt werde.

**Aufgabe der Depeschen.** §. 4. Die Telegraphen-Stationen zerfallen rücksichtlich der Zeit, während welcher sie für die Annahme und Beförderung der Depeschen offen zu halten sind, in drei Klassen, nämlich: a) Stationen mit Tag- und Nachtdienst; b) Stationen mit vollem Tagesdienste; c) Stationen mit beschränktem Tagesdienste. Die Stationen mit Tag- und Nachtdienst sind ohne Unterbrechung für den Dienst geöffnet. Die Dienststunden der Stationen mit vollem Tagesdienste sind: 1) vom 1. April bis Ende September von 7 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends; 2) vom 1. Oktober bis Ende März von 8 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends. Die Dienststunden der Stationen mit beschränktem Tagesdienste sind an Wochentagen (einschließlich der auf Wochentage fallenden Festtage): von 9 bis 12 Uhr Vormittags und von 2 bis 7 Uhr Nachmittags; an Sonntagen: von 2 bis 7 Uhr Nachmittags.

Wohin Depeschen gerichtet werden können. §. 5. Telegraphische



Depeschen können nach allen Orten aufgegeben werden, wohin die vorhandenen Telegraphen-Verbindungen auf dem ganzen Wege oder auf einem Theil desselben die Gelegenheit zur Beförderung darbieten. Befindet sich am Bestimmungsort keine Telegraphenstation oder wünscht der Absender, daß die Beförderung durch den Telegraphen nicht bis zum Bestimmungsorte oder bis zu der — diesem am Nächsten gelegenen Telegraphenstation geschehe, so erfolgt die Weiterbeförderung von der äußersten, beziehungsweise der von dem Aufgeber bezeichneten Telegraphenstation entweder durch die Post, durch Kisten oder durch Expressboten. Auch können in den geeigneten Fällen und wo solches ausdrücklich zugelassen ist, die Eisenbahnbetriebs-Telegraphen nach den hierüber erteilten speziellen Vorschriften zur Weiterbeförderung benützt werden. Findet die Adressstation aber, daß die Depesche voraussichtlich durch die Post oder Voten schneller als durch den Eisenbahnbetriebs-Telegraphen befördert werden kann, so wird sie ohne Rücksicht auf die eingezahlten Gebühren die Uebermittlung durch die Post oder durch Expressboten veranlassen.

**Erfordernisse der zu befördernden Depeschen. §. 6.** Das Original jeder zu befördernden Depesche muß in solchen Buchstaben und Zeichen, welche sich durch den Telegraphen wiedergeben lassen, deutlich und verständlich geschrieben seyn und darf weder ungewöhnliche Wortbildungen, noch dem Sprachgebrauch zuwiderlaufende Zusammenziehungen und Abkürzungen, noch auch Rasuren enthalten. Obenan muß die Adresse stehen mit der etwaigen Angabe über die Art der Weiterbeförderung der Depesche, dann der Text und am Schlusse die Unterschrift des Absenders mit der etwaigen Beglaubigung folgen. Die Adresse muß den Empfänger und den Bestimmungsort so deutlich bezeichnen, daß in beiden Beziehungen Zweifel nicht entstehen können. Die Folgen ungenauer Adressirung sind vom Absender zu tragen. Derselbe kann eine nachträgliche Vervollständigung der Adresse nur gegen Aufgabe und Bezahlung einer neuen Depesche beanspruchen. Es ist dem Absender einer Depesche gestattet, seiner Unterschrift eine beliebige Beglaubigung beifügen zu lassen.

**Gattungen der Depeschen. §. 7.** Die Depeschen zerfallen rücksichtlich ihrer Behandlung in folgende Gattungen: I. Staatsdepeschen, d. h. Depeschen, welche von dem Staatsoberhaupt und den Regierungsorganen der dem Verein angehörigen Staaten ausgehen oder denen die Bevorzugung der Staatsdepeschen anderweit vertragmäßig eingeräumt worden ist. II. Dienstdepeschen. III. Privatdepeschen.

**Besondere Bestimmungen für Staatsdepeschen. §. 8.** Staatsdepeschen können in beliebiger Sprache, auch chiffirt, aufgegeben werden. Sie müssen als Staatsdepeschen bezeichnet und durch Siegel oder Stempel als solche beglaubigt seyn.

**Besondere Bestimmungen für Privatdepeschen. §. 9.** Bei Privatdepeschen ist die Fassung in deutscher oder französischer Sprache Regel. Die Stationen, wo auch die Aufgabe von Depeschen in niederländischer, englischer oder italienischer Sprache gestattet ist, werden besonders namhaft gemacht. Die Anwendung der Chifferschrift ist bei Privatdepeschen ausgeschlossen; dagegen ist die Beförderung der Börsenkurse, Waaren-, Getreidepreise u. s. w. in bloßen Zahlen unter denjenigen Beschränkungen gestattet, welche die einzelnen Vereinsregierungen etwa Behufs Abwendung von Mißbräuchen für nöthig erachten sollten.

**Beanstandung der Annahme. §. 10.** Depeschen, welche den vorsehend (§§. 8 und 9) angegebenen Erfordernissen nicht entsprechen, können zur Abänderung oder Erneuerung zurückgegeben werden.

**Zurückweisung. §. 11.** Privatdepeschen, deren Inhalt gegen die Gesetze verstößt oder aus Rücksichten des öffentlichen Wohles oder der Sittlichkeit für unzulässig erachtet wird, werden zurückgewiesen. Die Entscheidung über die Zulässigkeit des Inhalts steht zunächst dem Vorsteher der Aufgabestation oder dessen Stellvertreter und in weiterer Instanz der — dieser Station vorgelegten Centralverwaltung zu, gegen deren Entscheidung ein Rekurs nicht stattfindet. Erfolgt die Zurückweisung einer Depesche nach deren Annahme, so wird dem Absender sogleich Nachricht davon gegeben. Bei Staatsdepeschen steht den Telegraphenstationen eine Kontrolle der Zulässigkeit des Inhalts nicht zu.

**Gebühren-Erhebung. §. 12.** Bei Aufgabe der Depeschen sind sämtliche dafür zu zahlenden Gebühren, mit Ausnahme etwaigen — im Falle der Bestellung durch die Post von dem Adressaten zu erhebenden Briefbestellgeldes, im Voraus zu entrichten.

**Grundlagen für die Gebühren-Erhebung. §. 13.** Die Gebühren für die telegraphische Beförderung werden einerseits durch die Wortzahl der Depeschen, andererseits durch die Entfernung (Zonenzahl) bestimmt. Den nach den Vorschriften gegenwärtigen Reglements sich ergebenden Gebühren treten bei Depeschen, welche zum Theil auf den Linien von nicht zum deutsch-österreichischen Telegraphenverein gehörigen Verwaltungen befördert werden, die jenen Verwaltungen zustehenden Gebühren in der Höhe der wirklich an dieselben zu zahlenden Beträge hinzu. Ebenso wird bei Depeschen, welche von der letzten Vereinsstation mittelst Eisenbahnbetriebs-Telegraphen weiter zu befördern sind (§. 5), die Tare um den Betrag der Gebühren für diese Weiterbeförderung erhöht.

**Beförderungs-Gebühren. §. 14.** Die Einheit für die Beförderungsgebühren (§. 13) bildet, je nach der Währung, welche bei der Aufgabestation besteht, der Sgr. von 12 Sgr., = 36 fr. österr., = 42 fr. süddeutsch., = 70

Cent niederl., = 1 Franc 50 Centimes für die einfache Depesche, bis auf die Entfernung von 10 Meilen (I. Zone). Eine einfache Depesche ist eine solche, welche nicht mehr als 20 Worte enthält. Für jede folgenden 10 Worte wird jedesmal die Hälfte der Einheitsgebühr mehr erhoben, so daß Depeschen mit 21 bis 30 Worten 18 Sgr. 10., dergleichen mit 31 bis 40 Worten 24 Sgr. 10. u. s. f. kosten. Die Zonen bestimmen sich durch direkte Entfernungen (Luftlinien) in der Weise, daß die ersten 10 geographischen Meilen die erste, die folgenden 10 geographischen Meilen die zweite, die folgenden 20 geographischen Meilen die dritte, und so fort immer die um 5 Meilen vergrößerte Meilenzahl eine weitere Zone bilden. Die nach Maßgabe der Wortzahl für die erste Zone ermittelte Gebühr steigt jedesmal um denselben Betrag für jede folgende Zone. Es ergibt sich hienach folgende Tabelle:

Zonen	Meilen	Beförderungsgebühr für																				
		eine einfache Depesche von 1 bis 20 Worten.					Zuschlag für jede folgenden 10 Worte.															
		Abt.	Sgr.	österr. fl. kr.	süd-deutsch. fl. kr.	niederl. fl. Ct.	fr. Ct.	Abt.	Sgr.	österr. fl. kr.	süd-deutsch. fl. kr.	niederl. fl. Ct.	fr. Ct.									
I.	bis 10	—	12	—	36	—	42	—	70	1	50	—	6	—	18	—	21	—	35	—	75	
II.	über 10 bis 25	—	24	1	42	1	24	1	40	3	—	—	12	—	36	—	42	—	70	1	50	
III.	" 25 " 45	1	6	1	48	2	6	2	10	4	50	—	18	—	54	1	3	1	5	2	25	
IV.	" 45 " 70	1	18	2	24	2	48	2	80	6	—	—	24	1	12	1	24	1	40	3	—	
V.	" 70 " 100	2	—	3	—	3	30	3	50	7	50	1	—	1	30	1	45	1	75	3	75	
VI.	" 100 " 135	2	12	3	36	4	12	4	20	9	—	—	1	6	1	48	2	6	2	10	4	50
VII.	" 135 " 175	2	24	4	42	4	54	4	90	10	50	1	12	2	6	2	27	2	45	5	25	
VIII.	" 175 " 220	3	6	4	48	5	36	5	60	12	—	—	1	18	2	24	2	48	2	80	6	—
IX.	" 220 " 270	3	18	5	24	6	18	6	30	13	50	1	24	2	42	3	9	3	15	6	75	
X.	" 270 " 325	4	—	6	—	7	—	7	—	15	—	—	2	—	3	—	3	30	3	50	7	50

**Regeln für die Zählung der Worte. §. 15.** Bei Ermittlung der Wortzahl einer Depesche behufs der Tarification werden folgende Regeln beobachtet: 1) Die Wortzahl wird durch den Gesamteinhalt dessen bestimmt, was vom Absender zum Zwecke der Telegraphirung in das Original der Depesche geschrieben worden ist. Jedes Wort, welches aus nicht mehr als 7 Sylben besteht, wird als ein Wort gezählt, bei längeren Worten wird der Ueberschuß wieder als ein Wort gerechnet. 2) Zusammengesetzte Worte gelten als ein Wort, wenn sie in einem Worte geschrieben sind, und die Länge nicht über sieben Sylben hinausgeht. Sind die einzelnen Theile dagegen getrennt geschrieben — wenn auch durch Bindestriche verbunden — so gelten sie als eben so viele einzelne Worte. Mit Buchstaben ausgeschriebene mehrziffrige Zahlen unterliegen den Bestimmungen für die Zählung einfacher und zusammengesetzter Worte. 3) Jedes getrennt stehende Buchstaben- oder Zahlenzeichen, ferner jedes apostrophirte Wort oder Vorwort werden als ein Wort gezählt. Zum Worttext der Depesche gehörige Interpunktionszeichen, Apostrophe, Bindestriche, Ausführungszeichen und Parenthesen werden nicht mitgerechnet; dagegen werden die Zeichen für das Unterstreichen und den neuen Absatz (alinea), so wie alle durch den Telegraphen nicht darstellbaren Zeichen, welche daher durch Worte wiedergegeben werden müssen, als Worte berechnet. 4) Zahlen, mit Ziffern geschrieben, gelten nur bis zur Summe von 5 Ziffern als ein Wort. Der etwaige Ueberschuß wird bis zur Summe von 5 Ziffern abermals als ein Wort berechnet. Befinden sich zwischen Ziffern Bindestriche, Kommata oder andere Interpunktionszeichen, so werden die betreffenden Zeichen mitgezählt und der nächst vorhergehenden Zahl zugerechnet. 5) Bei chiffirten Depeschen werden sämtliche als Chiffren benützte Zahlen und Buchstaben, so wie Kommata und sonstige Zeichen im chiffirten Texte zusammengezählt, die gefundene Summe wird durch drei getheilt und der Quotient als die für den chiffirten Text zu taxirende Wortzahl angesehen. Sofern die Theilung durch drei einen Rest läßt, gilt dieser ebenfalls als ein Wort. Der Wortzahl des chiffirten Textes tritt die Zahl der angeschriebenen Worte, nach den gewöhnlichen Regeln berechnet, hinzu. 6) Adresse und Unterschrift, ferner die Angabe über die Weiterbeförderung der Depesche von der letzten Telegraphenstation aus, und die nach der Unterschrift etwa folgende Beglaubigung werden mitgezählt. 7) Worte, Zahlen und Zeichen welche die Telegraphenstation selbst der Depesche zum Zwecke des Dienstes hinzufügt, werden nicht mit taxirt.

**Gebühren-Erhebung. §. 16.** Die Gebühren-Erhebung erfolgt in der Landeswährung derjenigen Verwaltung, welcher die Aufgabestation angehört. Die für die Gebührenerhebung maßgebenden Zonenverzeichnisse und Tarife liegen bei jeder Telegraphenstation dem Publikum zur Einsicht auf.

**Bestimmung des zu benützenden Weges. §. 17.** Wenn zur Beförderung der Depeschen sich mehrere Wege darbieten, auf denen die Taren verschieden sind, so werden die Gebühren nach dem billigsten Wege berechnet, sofern nicht vom Absender die Benützung eines theureren Weges ausdrücklich verlangt wird. Ist der Station bei Aufgabe der Depesche bekannt, daß der billigste oder der vom Aufgeber bezeichnete Weg wegen Unterbrechung oder Störung der Verbindung, oder wegen Ueberfüllung der Linie nicht sogleich benützt werden kann, so wird der Aufgeber hievon in Kenntniß gesetzt und ihm die Wahl eines anderen, offenen Weges überlassen, in welchem Falle die Gebühr für den wirklich





zu benutzenden Weg berechnet wird. Aus dem Umstande, daß bei einer Depesche eine ungewöhnliche oder von der Bestimmung des Absenders abweichende Art der Beförderung stattgefunden hat, kann ein Anspruch auf Erstattung von Telegraphengebühren nicht hergeleitet werden.

**Gebühren für Weiterbeförderung von Depeschen.** §. 18. Die Gebühren für die Weiterbeförderung der Depeschen von der letzten Vereinstation werden jedesmal bei der Aufgabe mit erhoben und betragen: a) für die Beförderung per Post 8 Sgr. = 24 kr. österr. = 28 kr. süddeutsch = 47 Cent niederländisch, für welche Gebühr innerhalb der deutsch-österreichischen Postvereinstationen (zu welchen das Königreich der Niederlande nicht gehört) die Beförderung und Bestellung als Expresbrief erfolgt. b) Für die Beförderung durch Expresboten bis zu einer Entfernung von 2 Meilen 24 Sgr. = 1 fl. 12 kr. österr. = 1 fl. 24 kr. süddeutsch = 1 fl. 40 Cent. niederländisch. c) Für die Beförderung durch Eisenbahnbetriebs-Telegraphen, nach Maßgabe der in den bezüglichen Staaten bestehenden Bestimmungen, ohne Rücksicht auf Wortzahl und Entfernung 18 Sgr. = 54 kr. österr. = 1 fl. 3 kr. süddeutsch = 1 fl. 5 Cent. niederländisch. d) Für die Beförderung durch Boten auf mehr als zwei Meilen oder mittelst Eskafetten die hierfür wirklich erwachsenden Auslagen. Ist der Betrag der Auslagen für Boten- oder Eskafettenbeförderung nicht im Voraus bekannt, so ist von dem Aufgeber eine zur Deckung des mutmaßlichen Betrages ausreichende Summe zu deponiren, von welcher der Ueberrest nach 5 Tagen zurückgefordert werden kann. Dieses Depositem soll bei jeder Depesche pro Meile betragen 24 Sgr. = 1 fl. 12 kr. österr. = 1 fl. 24 kr. süddeutsch = 1 fl. 40 Cent. niederländisch. Die Telegraphenstation, bei welcher die Depesche den Telegraphen verläßt, wird der Aufgabestation die Höhe des Betrages der Boten- oder Eskafettengebühr möglichst schnell auf telegraphischem Wege mittheilen, worauf die Abrechnung mit dem Aufgeber über den hinterlegten Betrag sofort stattfindet.

**Depeschen an mehrere Adressaten.** §. 19. Jede Depesche kann an mehrere Adressaten zugleich gerichtet werden. Ist die Depesche bei einer und derselben Adressstation für mehrere Adressaten auszufertigen, so tritt der Beförderungsgebühr eine Vervielfältigungsgebühr hinzu. Diese beträgt für die zweite und jede weitere Ausfertigung je nach der bei der Aufgabestation bestehenden Währung 6 Sgr., 18 kr. österr., 21 kr. süddeutsch, 35 Cent. niederländisch. Ist die Depesche dagegen nach verschiedenen Adressstationen zu befördern, so wird dieselbe als so viele einzelne Depeschen behandelt und tarirt, wie Adressstationen angegeben sind, in der Weise, daß von der Aufgabestation bis zu jeder Adressstation die volle Beförderungsgebühr in Ansatz kommt.

**Verlangen der Rückantwort.** §. 20. Dem Aufgeber einer Depesche ist gestattet, bei Aufgabe derselben zugleich die Gebühr für die Rückantwort, unter Festsetzung einer beliebigen Wortzahl zu hinterlegen. Die Depesche muß in diesem Falle nach der Adresse die Notiz enthalten: „für . . . Worte Antwort bezahlt.“ Enthält die Depesche weniger Worte, als wofür die Gebühren bezahlt sind, so wird gleichwohl nichts zurückerstattet. Enthält sie mehr Worte, als bezahlt sind, so ist sie als eine neue Depesche zu betrachten und vom Antwortgeber zu bezahlen. Erfolgt binnen 10 Tagen, vom Tage der Aufgabe an gerechnet, keine Antwort, oder hat der Antwortgeber, wegen Ueberschreitung der Wortzahl, die Antwortdepesche selbst bezahlt, so kann der Aufgeber der ersten Depesche die von ihm hinterlegte Rückantwortgebühr zurückverlangen, hat aber 6 Sgr. = 18 kr. österr. = 21 kr. süddeutsch = 35 Cent. niederländisch zu erlegen. Noch weitere 5 Tage über die obigen 10 Tage werden für die Rückforderung der hinterlegten Rückantwortgebühren gestattet. Wird die anberaumte Frist vom 15. Tage versäumt, so verfallen die hinterlegten Gebühren.

(Schluß folgt.)

## Beitung.

### Inland.

**Oesterreich.** — Nach dem vom österreichischen Lloyd herausgegebenen „Annuario marittimo“, zählte die österreichische Handelsmarine am Schluß des Jahres 1857 . . . 9590 Fahrzeuge, im Gesamtgewicht von 354,177 Tonnen (gegen 9905 von 338,628 Tonnen im Jahr 1856). Darunter befanden sich 678 Segelschiffe langer Fahrt von 251,571 Tonnen (gegen 651 von 233,776 Tonnen im Jahr 1856), und 467 große Küstenfahrer von 42,644 Tonnen (gegen 504 von 45,020 Tonnen im Jahr 1856). Die Zahl der Fischerbarken hat sich von 2683 mit 11,788 Tonnen im Jahr 1856 auf 2317 von 9506 Tonnen vermindert. Die Zahl der Dampfer beträgt 61 von 22,062 Tonnen, gegen 53 von 17,608 Tonnen im Jahr 1856. Auf den 48 während des Jahres 1857 thätigen Werften wurden 124 Segelschiffe, 1 Dampfer und 290 Barken, zusammen von 35,326 Tonnen im Werth von 2,849,250 fl. neu gebaut. Die k. Kriegsmarine zählt 4 Segelregatten, 3 Schraubenregatten, 5 Segelkorvetten,

1 Schraubenkorvette, 5 Briggs, 9 Räderdampfer, 3 Goletten, 4 Breitdeckschoner, 12 Kanonenboote, 13 Yenichen, 7 Transportschiffe, 4 Lagunenfahrzeuge; und im Bau: 1 Linienschiff, 1 Schraubenkorvette, 1 Schraubenyacht, 1 Schraubenschoner.

**Preußen.** — Nach der „Zeit“ hätte die k. preussische Regierung die zwischen den Rheinverstaaten in Betreff der Kölner Brückenfrage bestandene Meinungsdivergenz erledigt. Die von den übrigen Uferstaaten gewünschte Erhöhung der Brücke auf 53' über Kölner Pegel soll gewährt, die bedeutende Entschädigung, welche für die Schiffer in Anspruch genommen ist, soll geleistet, und zwar von Preußen allein geleistet, auf die Erhebung jeder Gebühr für die Passage sowohl der stehenden als der Schiffsbrücke, so lange die letztere noch erhalten wird, soll verzichtet werden. Für die von preussischer Seite zur Benutzung der Schifffahrt für die Dauer der Uebergangsperiode zu errichtenden Krähnen sollen die Schiffer keinerlei Abgaben entrichten.

## Ausland.

**Schweden.** — Unter dem 20. März hat der König einen Ausschuss ernannt, um Voruntersuchungen für neue Eisenbahnlinsen anzustellen; der Vorsitzende des Comitè's ist Oberst Ericson. Diese Untersuchungen werden folgende Eisenbahnlinsen umfassen: die Vereinigungslinie zwischen den beiden von Stockholm und Göteborg ausgehenden und schon in Angriff angenommenen Theilen der westlichen Stammbahn, die von Göteborg bis Klingras fertig ist, und deren Strecke von Stockholm bis Cathrineholm im Süden des Mälaren schon angefangen; die Richtung der südlichen Stammbahn theils von Falköping durch Jönköping, theils von dem Finja-See in Schonen durch Smaland; die Richtung der östlichen Stammbahn von Cathrineholm über Norrköping und Linköping sammt ihrer Vereinigung mit der südlichen Stammbahn; die nördliche Stammbahn von Stockholm nach Upsala und Sala zu einem Punkt der Geste-Dala Eisenbahn; die Richtung der Eisenbahn durch die Hauptstadt; die Richtung der nordwestlichen Stammbahn durch Wärmlands Städte, Christinehamn und Carlstad, an die norwegische Grenze; eine Verbindungsbahn zwischen Derobro und Ålsterfund, und zuletzt eine Verbindungsbahn von Sala in südwestlicher Richtung zwischen den nördlichen und westlichen Stammbahnen. Es erhellt hieraus wie sich das große Eisenbahnetz Schwedens künftighin gestalten wird. Von Malmö im Süden und Göteborg im Westen werden zwei Bahnstrecken ausgehen, von welchen erstere, durch Schonen und Schaland gezogen, von Jönköping, beim südlichen Ende des großen Wettersees, nach Falköping in Westergötland sich fortsetzt, in diesem Punkte mit der westlichen sich vereinigen wird. Die westliche Bahn setzt dann ihren Lauf fort zwischen den großen Seen Venern und Wetteren, passiert bei Ålsterfund das nördliche Ende von Wetteren, und geht weiter durch Nerike und Südermanland, im Süden der großen Seen Hjelmaren und Mälaren, bis Stockholm. Eine Verbindungsbahn zwischen Ålsterfund und Derebro soll diese Bahn mit der schon fertigen Strecke im Norden der Hjelmaren zwischen Derebro und Arboga verbinden, während eine westliche Fortsetzung der Derebro-Arbogabahn durch Wärmland nach Norwegen führen wird. Dazu kommt noch eine von Cathrineholm auf dem Wege nach Stockholm zu den großen Städten Westergötlands, Norrköping und Linköping führende, mit dieser in Verbindung stehende Bahn. Nördlich von Stockholm ist die Bahn zwischen der ansehnlichen von 12,000 Menschen bewohnten Handelsstadt Geste und der Grenze von Dalarna schon fertig, und es werden gegenwärtig Untersuchungen angestellt, um Upsala mit Stockholm und Geste durch eine Bahn zu verbinden, vermuthlich um die Autorisation zur Anlegung dieser Bahn vom nächsten Reichstag zu erlangen. Dazu kommen noch einige schon fertig gewordene Bahnen, theils für Lokomotiv, theils für Pferdekraft, z. B. die von Derebro nach dem Bergstädtchen Nora gehende, zwei kleinere in Westergötland, acht in Wärmland, ein paar in Nerike, alles beweisend daß, obwohl Schweden erst spät angefangen Eisenbahnen zu bauen, es doch in dieser Hinsicht bald mit den übrigen Ländern Europa's gleichen Schritt halten wird. (A. 3.)

## Verkehr deutscher Eisenbahnen.

K. k. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (153 1/2 Meilen.)					
	Personen.	Güter.	Einnahme.	1857.	1857.
	Zahl.	Ztr.	fl. C.M.	fl. C.M.	fl. C.M.
1858					
26. März bis 1. April . . .	39,397	507,277	250,570	202,417	
bis 1. April 1858 . . .	383,003	6,954,263	3,091,951	2,547,817	
<b>Lübeck-Büchen.</b> — Monat März 1858.					
	7,779 Personen (incl. Gepäck)			3,857 Thlr.	
	90,850 Ztr. Güter; Vieh und Equipagen			5,810 „	
				Summa . . .	9,667 Thlr.
gegen 9,074 Personen, 120,651 Ztr. Güter und 12,098 Thlr. im März 1857.					
Mithin 1858 weniger 2,431 Thlr.					

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

