

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — 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 Tblr. preuß. Cour. für den Jahrgang — Einrückungsgebühr für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gespaltenen Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. B. Nepler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

22. April 1858.

Nro. 16.

**Inhalt.** Deutsche Eisenbahnen. Taunusbahn. — Schweizerische Eisenbahnen. Centralbahn. — Telegraphenwesen. Das neue deutsch-österreichische Telegraphenvereins-Reglement. (Schluß.) — Unfälle auf Eisenbahnen. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Preußen, Ausland. Schweiz, Frankreich. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

## Deutsche Eisenbahnen.

### Taunusbahn.

Den Verhandlungen der am 29. März d. J. abgehaltenen neunzehnten Generalversammlung der Taunus-Eisenbahngesellschaft ist Folgendes zu entnehmen.

Während viele Geschäfte und Unternehmungen den Druck, welcher im vergangenen Jahr auf Handel und Verkehr gelastet, schwer empfinden mußten, hat der Verkehr auf der Taunus-Eisenbahn in dem abgelaufenen Jahre sich nicht nur nicht vermindert, sondern einen solchen Aufschwung genommen, wie er kaum erwartet werden durfte; er hat den Verkehr aller Vorjahre, sowohl in Bezug auf Personen-Beförderung als in Bezug auf Gütertransport, weit übertroffen und ein Resultat ergeben, das als ein überaus erfreuliches bezeichnet werden darf.

Die Anzahl der in 1857 beförderten Personen hat die Ziffer von 1,114,273 erreicht und incl. Gepäcküberfracht eine Einnahme ergeben von 637,217 fl. Ebenso ist der Transport der Güter auf 1,341,246.9 Ztr. gestiegen, welche an Frachtgeld ergeben haben 183,467 „ Hierzu die Einnahme aus verschiedenen Quellen mit 3,727 „ ergibt die Gesamt-Einnahme von 1857 zu 824,411 fl.

Gegen 1856 sind 121,049 Personen oder 12 Proz. mehr befördert und vom Personentransport 93,275 fl. oder 17 Proz. mehr eingenommen; die Zunahme an Gütern war 301,578.3 Ztr. oder 29 Proz. und die der Mehreinnahme davon 35,284 fl. oder 24 Proz. Gegenüber der Gesamt-Einnahme im Jahr 1856 von 695,930 fl. beträgt die Mehreinnahme in 1857 128,482 fl. Seit einer Reihe von Jahren weisen die Ergebnisse des Bahnbetriebs mit jedem Jahre eine stetige Zunahme des Verkehrs nach, die beispielsweise nur allein in den letzten fünf Jahren, von 1853 bis incl. 1857 bei der Personenbeförderung nahe an 40 Proz., bei dem Gütertransport aber circa 185 Proz. betragen hat.

Wegen dieses gesteigerten Verkehrs wird die Herstellung eines zweiten Schienengeleises auf der ganzen Länge der Bahn für nöthig erachtet, und beantragt den Aufwand hierfür von 751,000 fl. durch Vermehrung des Aktienkapitals oder ein Prioritätsanlehen zu decken. Die Generalversammlung gab jedoch nur zur Herstellung des zweiten Geleises auf der Mittelstrecke zwischen Hattersheim und Flörsheim mit einem Aufwand von 120,000 fl. ihre Zustimmung.

Die Taunus-Eisenbahn ist unter ihren Nachbarbahnen die einzige, welche das alte System der Wageneintheilung in vier Klassen beibehalten hat. Dieses System wurde schon vor mehreren Jahren auf der Main-Neckar- und Main-Weser, als auch auf der großherzogl. Badischen Staats- und auf der Pfälzischen Ludwigsbahn aufgegeben und dafür das fast allgemein übliche drei Wagenklassen-System eingeführt, wodurch die Taunusbahn diesen Eisenbahnen, so wie der Frankfurt-Hanau-Bayerischen und der herzogl. Nassauischen privilegierten Rhein- und Lahnbahn gegenüber, auf welchen ebenfalls die Eintheilung in drei Wagenklassen besteht, in einen Ausnahmestand gerathen ist, der sich durch die Erfahrung, namentlich der letzten Jahre, als un bequem und für den direkten Personenverkehr mit diesen benachbarten, so wie mit entfernteren Bahnen, als höchst erschwerend erwiesen hat. Gleichzeitig mit Abschaffung der vierten Wagenklasse soll eine Ermäßigung der Fahrpreise eintreten und pro Personenmeile erhoben werden

in 1. Klasse	24 fr.	statt bisher	27.75 fr.
„ 2. „	16 „	„	18.45 „
„ 3. „	9.05 „	„	13.17 „
„ 4. „	— „	„	9.05 „

Gleichzeitig mit der Aenderung des Wagensystems und des Personentarifs soll das System der Gepäckbeförderung mit dem der Nachbarbahnen in Uebereinstimmung gebracht und unter Aufhebung des bisher bestandenen Freigewichts das Gepäck nach einer von 10 zu 10 Pfd. fortschreitenden Berechnung tarirt werden, und zwar nach dem Einheitsfuß von 6 fr. pro Ztr. und Meile, was gegen bisher eine bedeutende Ermäßigung ausmacht.

Der Bahnbetrieb ist auch im verflohenen Jahre, ungeachtet der außerordentlichen Verkehrszunahme, von Unfällen bewahrt geblieben. Ueber die Ergebnisse des Betriebs enthält der Bericht des Direktors an den Verwaltungsrath detaillirte Angaben, wovon Folgendes ein Auszug ist.

Von den im Ganzen beförderten 1,114,273 Personen, worunter 1146 Militärs, haben benützt:

die 1. Klasse	27,032 Personen	oder	2.40 Proz.
„ 2. „	150,460 „	„	13.53 „
„ 3. „	237,894 „	„	21.35 „
„ 4. „	698,887 „	„	62.72 „

Sämmtliche Reisenden haben 2,842,072.45 Personenmeilen zurückgelegt.

Die beförderten 1,341,246.9 Ztr. Güter, worunter 31,110 Ztr. Postgüter, haben 6,003,741.94 Zentnermeilen zurückgelegt.

Außerdem wurden befördert: 73,303 Ztr. Reisegepäck mit 27,367 Ztr. Ueberfracht, 30,805 bezahlte Traglasten, 155 Equipagen, 188 Pferde, 4517 Stück und 68 Wagenladungen Vieh, 2399 Hunde.

Durchschnittlich hat jeder Reisende 2.55 Meilen zurückgelegt und 31.79 fr., pro Meile 12.46 fr. eingebracht; jeder Ztr. Gut wurde durchschnittlich 4.47 Meilen weit befördert und die Einnahme davon war 7.98 fr., pro Meile 1.78 fr.

Die Ausgaben für den Betrieb waren:

für Bahn- und Gebäudenunterhaltung	68,666 fl.
„ den eigentlichen Betrieb	196,195 „
„ allgemeine Verwaltung	15,485 „
„ die Reparatur-Werkstätten	14,030 „
„ Feuerversicherung	1,227 „
„ Staats- und Communalsteuern etc.	14,977 „

Zusammen 310,580 fl.

Für Zinsen, Amortisation etc. wurden außerdem verausgabt 46,000 fl. und es belaufen sich sonach die Gesamtausgaben auf 356,580 fl.

Werden diese von der Bruttoeinnahme zu 824,411 fl. abgezogen, so ergibt sich ein Ueberschuß von 467,831 fl., welcher wie folgt verwendet wurde:

Als Dividende auf die 12,000 Aktien 25 fl. pro Aktie	300,000 fl.
Als Beitrag und Geschenk für die Pensions-, Wittwen- und Waisenkasse der Angestellten	3,000 „
Als Ueberweisung auf den Kapital-Reserve-Conto	64,000 „
Zur Ueberschreibung auf den Maschinen- und Transportmittel-Reserve-Conto	100,831 „
	467,831 fl.

Da das Bankcapital pro Ende 1857 mit 3,753,000 fl. abschloß, so war der Reinertrag in 1857 = 12 1/2 Proz. des Anlagekapitals, während eine Dividende von 10 Proz. vertheilt wurde.

Ueber die Leistungen der Transportmittel wird Folgendes bemerkt. Lokomotiven waren in Benützung 12, welche in 1501 Fahrtagen 6716 Fahrten gemacht und 27,644.5 Meilen à 7500 Meter zurückgelegt haben. Dabei wurden Coles mit Steinkohlen verbraucht 30,150 Ztr. oder pro Meile im Durchschnitt 109.1 Pfd. Werden für 1511 Anheizungen 5822.5 Ztr., für 10,966.8 Stunden Haltezeit 3887.2 Ztr., endlich für 726 Stunden Stationsdienst 798.6 Ztr. vom Gesamtverbrauch abgezogen, so bleiben für die eigentliche Fahrt 19,641.7 Ztr., was auf die durchlaufene Meile 71.1 Pfd. ergibt.

Der Coles- und Steinkohlenverbrauch sämmtlicher Lokomotive mit 30,150 Ztr. vertheilt sich in 21125 Ztr. Coles und 9025 Ztr. Steinkohlen; der mit erstern zurückgelegte Weg beträgt bei einem Bruttoverbrauch pro Meile von 106.5 Pfunden — 19,843.7 Meilen, wogegen sich bei Steinkohlenheizung bei einem Bruttoverbrauch pro Meile von 115.7 Pfunden ein zurückgelegter Weg von 7800.8 Meilen ergibt.

Die Unterhaltungskosten der Lokomotiven betragen 17,911 fl.

Der Verbrauch an Maschinenöl war im Ganzen 10,710 Pfd., pro Meile Fahrt 0.387 Pfd.

Im Durchschnitt wurden bei jeder Fahrt 12.3 Wagen mit 28.3 Achsen befördert und es betrug daher der Coles- und Kohlenverbrauch pro Achsmile durchschnittlich 3.85 Pfd.

Die Taunusbahn hatte im Jahr 1857 eine Gesamtzahl von 221 Wagen, worunter 103 Personenwagen mit 3739 Plätzen. Die Tragkraft der Lastwagen ist 9925 Ztr. Von sämtlichen Wagen sind 191 mit 4, und 30 mit 6 Rädern versehen. Für Unterhaltung und Erneuerung der Wagen wurden in 1857 verausgabt 27,848 fl.

Im inneren Dienst der Taunusbahn haben die Wagen 636,194 Achsmilen, im Interesse der Sodener Bahn 10,355 Achsmilen durchlaufen.

## Schweizerische Eisenbahnen.

### Centralbahn.

Dem Bericht des Directoriums für die Generalversammlung vom 30. April 1858 ist Folgendes zu entnehmen.

Das zurückgelegte Jahr wird als ein in mehrfacher Hinsicht nach Außen und nach Innen vielbewegtes bezeichnet. Mit verschiedenen Kantonsregierungen waren wichtige Konzessionsfragen zu erörtern, die theilweise zu Gunsten der Gesellschaft ihre Erledigung fanden, theilweise zu erheblichen Opfern Seitens derselben führten; andere sind noch schwebend. Die bekannte furchtbare Katastrophe im Hauensteintunnel gab neben der dadurch entstandenen Verzögerung in den Arbeiten, Veranlassung zu unvorhergesehenen namhaften Ausgaben. Auch die allgemeine Handelskrise ging nicht spurlos vorüber und machte sich im verringerten Personen- und Güterverkehr fühlbar. Die vorhandenen Mittel gestatten, mit Beihilfe der Betriebs-Einnahmen, die Arbeiten sowohl auf den noch im Bau begriffenen Strecken, als auch auf den erst begonnenen Linien energisch zu betreiben. Ein Gegenstand reiflicher Berathung wird indessen in nächster Zukunft die Herbeischaffung der noch erforderlichen Kapitalien zu Vollendung des dermaligen Centralbahnnetzes seyn.

Von bedeutenden Arbeiten sind zwei Loose, der Unterbau des Bahnhofes Bern und die Strecke Emmenbrücke-Luzern vergeben worden. Der Unterbau für den definitiven Bahnhof Basel ist gegenwärtig ausgeschrieben. Die Strecken Sissach-Läufelfingen, Herzogenbuchsee-Viel und Herzogenbuchsee-Wylerfeld konnten auf die in Aussicht gestellten Termine dem Betriebe übergeben werden. Auf den Linien Bern-Thun und Bern-Thörishaus wurden im Januar dieses Jahres die Erdarbeiten in Regie begonnen, um den Termin für diese Arbeiten, welcher f. Z. bei der Bundesgenehmigung der betreffenden Konzessionen vorgeschrieben wurde, nicht ablaufen zu lassen.

Die am 28. Mai v. J. stattgehabte Katastrophe im Hauensteintunnel hat die Vollendung des Bauobjektes um vier Wochen verzögert. Der Stollen wurde am 31. October v. J. durchgeschlagen und es nahmen die Arbeiten zur gänzlichen Vollendung des Tunnels einen derart günstigen Fortgang, daß die Bahnstrecke Läufelfingen-Olden mit einem Geleise des Tunnels bis 1. Mai in Betrieb gesetzt werden kann. Im Aarauer Tunnel erfolgte der Durchschlag des Stollens am 25. November v. J. und es werden auch hier alle Anstrengungen gemacht, um die Strecke Wöschnau-Aarau bis 1. Mai zur Vollendung zu bringen.

Es sind im verfloffenen Jahr 2 Anlehen, ein temporäres zu 5 Proz. von 4 Millionen und eines zu 4 1/2 Proz. von 12 Millionen Franken gemacht worden. Die Einnahmen der Gesellschaft an Aktien und Anlehen betragen im Ganzen 59,779,400 Fr., wovon 36,569,900 Fr. Einzahlungen auf Aktien und 23,209,500 Fr. auf Anlehen.

Die Total-Berwendung bis Ende 1857 war circa 54 Millionen, wovon 15 1/2 Millionen im letzten Jahre verausgabt wurden.

Betrieb. Nach den jeweiligen vorher vollzogenen technischen und amtlichen Probefahrten und den darauf erfolgten Bewilligungen der betreffenden Kantonsregierungen, fanden im abgelaufenen Jahre nachstehende Bahneröffnungen von zusammen 110.8 Kilometer Länge statt, nämlich:

den 16. März die Strecke	Narburg-Herzogenbuchsee	von . . .	23.8	Kilom.
" 1. Mai "	" Sissach-Läufelfingen	" . . .	9.7	"
" 1. Juni "	" Herzogenbuchsee-Viel	" . . .	37.8	"
" 16. " "	" Herzogenbuchsee-Bern (Wylerfeld)	von 39.5	"	"

Mit den Ende 1856 bereits eröffneten Strecken Basel-Sissach und Aarau-Olden-Emmenbrücke, von zusammen 84.6 Kilometer Länge, sind folglich jetzt 195.4 Kilometer und 44 Stationen der Centralbahn dem Verkehr übergeben. Im Laufe des Berichtsjahres standen durchschnittlich 153.78 Kilometer Bahnlänge mit 33,842,600 Fr. Kapital im Betrieb, wie dies aus folgender Berechnung hervorgeht:

Dauer des Betriebs	Länge Lage	Wirkliche		Aufd. ganze Jahr reduz.	
		Länge	Baukosten	Länge	Baukosten
	Kilom.	Kilom.	Fr.	Kilom.	Fr.
Basel-Sissach und Aarau-Emmenbrücke	365	84.6	18,010,000	84.60	18,010,000

Narburg-Herzogenbuchsee	291	23.8	5,200,000	18.98	4,145,760
Sissach-Läufelfingen	245	9.7	3,900,000	6.51	2,617,810
Herzogenbuchsee-Viel	214	37.8	7,220,000	22.16	4,233,100
Herzogenbuchsee-Bern (Wylerfeld)	199	39.5	8,870,000	21.53	4,835,970
Total	195.4	43,200,000	153.78	33,842,640	

Die Eröffnung der 8.4 Kilometer langen Strecke Läufelfingen-Olden wird zwischen allen diesseits und jenseits des Jura liegenden Stationen eine Verkehrsbeschleunigung von mehr als einer Stunde herbeiführen. Eine noch größere Beschleunigung wird durch Vollendung der Strecke Brugg-Aarau, zwischen Ost- und Central- resp. Westschweiz erzielt werden, so daß z. B. die Fahrzeit gewöhnlicher Züge von Basel nach Viel, Bern (Wylerfeld) und Luzern nur 4 Std. 15 Min. bis 4 Std. 30 Min.; von Basel nach Zürich 4 Std. bis 4 Std. 15 Min., endlich die Fahrzeit von Viel, Bern (Wylerfeld) und Luzern nach Zürich 4 Stunden 45 Minuten bis 5 Stunden betragen wird.

Auf den durchschnittlich eröffneten 153.78 Kilom. Bahn wurden in 1857 befördert:

Personen erster Klasse	16,704	=	1.47	Proz.
" zweiter "	196,802	=	17.34	"
" dritter "	921,578 1/2	=	81.19	"
Zusammen	1,135,084 1/2	=	100.00	Proz.

Ferner 106,350 Stück oder 77,124 Ztr. Gepäc, 367 Fuhrwerke, 375 Pferde, 13,447 Stück Vieh und 1,745,093 Ztr. Güter.

Die Einnahmen vom Betrieb haben betragen:

Vom Personenverkehr	1,612,403	Fr. =	72.1	Proz.
Von Gepäc, Poststücken u. Traglasten	111,354	" =	5.0	"
" Equipagen, Pferde, Vieh ic.	33,565	" =	1.6	"
" Güter und Geld	419,449	" =	18.7	"
" Von Verschiedenem	59,003	" =	2.6	"
Zusammen	2,235,774	Fr. =	100.0	Proz.

Dazu aus anderen Quellen 8,697 Fr.  
Gesamts-Einnahmen 2,244,471 Fr.

Die Einnahme pro betriebenen Bahnkilometer war	14,595.34	Fr.
" " " Lokomotivkilometer	4.44	"
" " " Reisenden incl. Gepäc	1.52	"
" " " Zentner Gut	0.24	"
Es kommen auf jeden Betriebstag Reisende	3110.0	
" " " Güter in Zentnern	4781.1	
Jeder Reisende hat einen Durchschnittsweg zurückgelegt von Kilom.	27.5	
" Ztr. Gut hat einen Durchschnittsweg zurückgelegt von "	33.0	
Auf die ganze durchschnittlich betriebene Bahnlänge kommen Reisende	203,280	
" " " " " " " Güter in Ztr.	374,400	

An Betriebsmitteln waren am Schlusse des Rechnungsjahres vorhanden: 26 Lokomotiven nach Engerth's System, sämmtlich aus der Maschinenfabrik in Göttingen und mit 4 gekuppelten Triebädern, welche bei 14 Maschinen einen Durchmesser von 4 1/2' engl., bei 12 andern einen solchen von 5' engl. besitzen. Die erstern, schwerern Maschinen sind für gemischte Züge, die letztern, leichtern für Personenzüge bestimmt. 110 Personenwagen mit 400 Achsen und 6136 Sitzplätzen, 290 Güterwagen mit 604 Achsen und 46,700 Ztr. Tragkraft. Auf jede Lokomotive kommen daher 38.62 Wagenachsen, auf jeden Bahnkilometer 0.133 Lokomotiven- und 5.12 Wagenachsen.

Die Lokomotiven haben im Ganzen 507,240.32 Kilometer, die Wagen zusammen 10,285,245.60 Achsenkilometer durchlaufen. Jede Lokomotive hat daher im Durchschnitte 20.27 Achsen, und zwar 12.42 Personenwagenachsen und 7.75 Güterwagenachsen gefördert. Jede Lokomotive hat durchschnittlich 19,513.10 Kilometer, jede Wagenachse 10,244.50 Kilometer zurückgelegt.

Im ganzen Jahre wurden von den Lokomotiven verbraucht: 723,254 Kubikfuß Holz, 40 Bünnen Loth, 8356.34 Ztr. Coles und 5917.80 Ztr. Steinkohlen, im Gesamtwerthe von 189,507 Fr.; für Schmierung 28,168 Pfund Del, im Werthe von 21,408 Fr., somit pro durchlaufenen Kilometer 0.373 Fr. für Brennmaterial; 0.042 Fr. für 1.777 Loth Schmieröl.

An Schmieröl für die Wagen wurde verbraucht im Ganzen 13,853 Pfd. im Werthe von 8344 Fr., demnach pro Achsenkilometer 0.043 Loth oder 0.081 Cent.

Die Lokomotiv Reparaturen betragen pro durchlaufenen Kilometer 10.44 Cent., die Wagenreparaturen pro Achsenkilometer 0.193 Cent.

Die Betriebsauslagen waren:

Allgemeiner Verwaltungsdienst	56,633	Fr. =	5.8	Proz.
Bahn-Unterhaltungsdienst	217,152	" =	22.3	"
Transportdienst	698,559	" =	71.9	"
Zusammen	972,344	Fr. =	100.0	Proz.

Demnach pro Bahn-Kilometer	6.323	"
" " Lokomotiv-Kilometer	1.917	"
" " Achsen-Kilometer	0.094	"

Einschließlich der Rückerstattungen, die eigentlich eher als Mindereinnahmen, denn als Betriebsausgaben zu betrachten sind, stellen sich die Gesamtauslagen auf 1,000,155 Fr. oder um 2.85 Proz. höher.

Die Gesamteinnahmen betragen . . . . .	2,244,472 Fr.
Die Gesamtausgaben " . . . . .	1,000,155 "
Der Reinertrag zeigt demnach im Ganzen . . . . .	1,244,317 Fr.
" " " " " in Prozenten der Einnahmen . . . . .	55.44 "
" " " " " pro Bahn-Kilometer . . . . .	8091.54 "
" " " " " Lokomotiv-Kilometer . . . . .	2.45 "

Auf das Eingang erwählte Anlagkapital von 33,842,640 Fr. gibt der obige Reinertrag eine durchschnittliche Rente von 3.68 Proz.

Mit Rücksicht auf die Verzinsung des Obligationenkapitals, das gegenwärtig 2/3 des Gesamtkapitals beträgt, sind von obigem Reinertrage von 1,244,316 Fr. abzuziehen 5 Proz. Zins von 6,768,528 Fr. — oder 338,426 Fr.

4 1/2 " " " 6,768,528 " — " 304,584 "

Zusammen 643,010 "

Zur Verzinsung des Aktienkapitals von 20,305,584 Fr. bleiben demnach 601,306 Fr. oder in runder Summe 3 Proz.

### Telegraphenwesen.

#### Das neue deutsch-österreichische Telegraphenvereins-Reglement.

(Schluß von Nr. 15.)

**Abtelegraphirung.** §. 21. Bei der Abtelegraphirung wird unter Berücksichtigung der Richtung, in welcher die Depeschen zu befördern sind, die Reihenfolge beobachtet, in welcher sie bei der Station aufgeliefert werden oder telegraphisch zu derselben gelangen. Jedoch haben Staatsdepeschen, und unter diesen wieder die Depeschen der Staatsoberhäupter, der Ministerien und der Gesandtschaften den Vorrang. Hieraus folgen die Privatdepeschen, welche in der Regel nur dringenden Dienstdepeschen nachgesetzt werden.

**Verfahren bei veränderter Abtelegraphirung.** §. 22. Wenn sich bei oder nach Aufgabe einer Depesche ergibt, daß deren Abtelegraphirung nicht ohne erheblichen Aufenthalt möglich ist, so wird der Absender hiervon so viel als thunlich in Kenntniß gesetzt und ihm überlassen, die Depesche unter Rücknahme der Gebühren zurückzuziehen.

**Zurückziehung und Unterdrückung von Depeschen.** §. 23. Vor begonnener Abtelegraphirung kann jede Depesche zurückgefordert werden, wenn die rückfordernde Person sich als der Absender oder dessen Beauftragter legitimirt und die etwaige Empfangsbcheinigung der Station zurückgibt. Die Gebühren werden in solchem Falle nach Abzug von 6 Sgr., oder von 18 kr. österreichisch, oder von 21 kr. süddeutsch, oder von 35 Cent niederländisch erstattet. Dasselbe tritt insbesondere auch dann ein, wenn der Absender auf der Depesche eine bestimmte Zeit, bis zu welcher dieselbe abtelegraphiren sey, angedeutet hat und diese Zeit nicht eingehalten werden kann. Hat die Abtelegraphirung einer Depesche bereits begonnen, so kann solche zwar aufgehalten und unterdrückt, aber nicht zurückgefordert, auch kann veranlaßt werden, daß eine bereits abgegangene Depesche nicht bestellt wird, insofern hiezu noch Zeit und Gelegenheit vorhanden ist. Bei jedem derartigen Verlangen hat sich der Antragsteller als der Absender oder dessen Beauftragter vollständig zu legitimiren. Für die Aufhaltung und Unterdrückung in der Telegraphirung befindlicher Depeschen wird eine besondere Gebühr nicht erhoben; die gezahlten Gebühren bleiben dagegen verfallen. Das Verlangen, daß eine bereits abgegangene Depesche nicht bestellt werde, muß mittelst besonderer Depesche des Aufgebers an die Adressstation erfolgen, wofür die tarifmäßigen Gebühren zu zahlen sind. Die erlegten Gebühren für Depeschen, deren Bestellung unterdrückt wird, werden nicht erstattet.

**Verfahren bei der Adressirung.** §. 24. Die Depeschen werden gleich nach der Ankunft bei der Adressstation durch wortgetreue Abschrift des ganzen Inhalts ausgefertigt. Die nach dem Orte selbst gerichteten Depeschen werden in Couverts eingeschlossen, welche die vollständige Adresse der Depesche erhalten, und, mit dem Siegel der Station versehen, so schnell als möglich bestellt. Die nach anderen Orten bestimmten Depeschen werden, je nachdem sie durch Vermittlung von Eisenbahnbetriebs-Telegraphen oder durch die Post als Expresbrief, durch Stafette oder durch expresse Boten weiter zu senden sind, mit möglichster Beschleunigung den Eisenbahnbetriebs-Telegraphen übergeben oder der Weiterbeförderung in der lehrerwähnten Weise zugeführt.

**Bestellung durch Telegraphenboten.** §. 25. Der Bote hat die Depesche nebst Empfangsbcheinigung ohne Aufenthalt nach der Wohnung, oder nach dem Geschäftsfokal des Adressaten, oder nach der Post zu bringen und sich bei Abgabe derselben zu überzeugen, daß die richtige Zeit und Unterschrift in die Empfangsbcheinigung eingetragen ist. Dem Boten ist die Annahme von Geschenken untersagt. Zur Bescheinigung der Abgabe einer Staatsdepesche kann, wenn nicht eine besondere schriftliche Verfügung darüber getroffen ist, nur der Vorstand der betreffenden Behörde, oder in dessen Abwesenheit sein Stellvertreter, oder der diesem im Amte folgende älteste Beamte als berechtigt angesehen werden. Privatdepeschen können, wenn der Adressat von dem Boten nicht

zu Hause angetroffen wird, entweder an ein erwachsenes Mitglied seiner Familie oder an dessen Geschäftsgeliefen, Dienerschaft, Gast- oder Hauswirth abgegeben werden, insofern derselbe nicht für derartige Fälle einen besondern Empfänger der Station schriftlich namhaft gemacht hat. In allen Fällen, wo der Bote den Adressaten nicht selbst antrifft und die Depesche einem Andern aushändigt, hat der Letztere in der Empfangsbcheinigung seiner eigenen Namensunterschrift das Wort „für“ und den Namen des Adressaten beizufügen.

**Unbestellbare Depeschen.** §. 26. Von der Unbestellbarkeit einer Depesche und den Gründen der Unstellbarkeit wird der Aufgabestation Behufs Mittheilung an den Aufgeber telegraphische Meldung gemacht. Ist eine Depesche unbestellbar, weil der Adressat nicht hat aufgefunden werden können, so wird dieselbe bei der Adressstation angehängt. Hat sich innerhalb sechs Wochen der Adressat zur Empfangnahme der Depesche nicht gemeldet, so wird solche vernichtet. Ueber nachträgliche Empfangnahme wird eine dienstliche Mittheilung an die Abgangstation nicht erlassen.

**Garantie.** §. 27. Die Telegraphenverwaltungen leisten für die richtige Ueberkunft der Depeschen oder deren Ueberkunft und Zustellung innerhalb bestimmter Frist keinerlei Garantie, und haben Nachteile, welche durch Verlust, Verstümmelung oder Verspätung der Depeschen entstehen, nicht zu vertreten. Für Depeschen, welche verloren gehen oder in einer Art verstümmelt werden, daß sie erweislich ihren Zweck nicht erfüllen können, oder welche später in die Hände der Adressaten gelangen, als dieß — die gleiche Adressirung vorausgesetzt — durch die Vermittlung der Post hätte der Fall seyn müssen, werden die gezahlten Gebühren erstattet, sofern deren Reklamazion innerhalb sechs Monaten vom Tage der Aufgabe der Depesche ab erfolgt. Die Erstattung der Gebühren für verlorene, verstümmelte oder verspätete Depeschen kann versagt werden, wenn der Verlust, die Verstümmelung oder die Verspätung durch den Eisenbahnbetriebs-Telegraphen oder auf nicht vereinsländischen Linien vorgekommen ist. Die betreffende Vereinsverwaltung wird sich jedoch auch im letzteren Falle bei der auswärtigen Verwaltung für Rückerstattung der Gebühren verwenden. Verzögerungen, welche bei Weiterbeförderungen mittelst Post, Stafette oder Expresboten eingetreten sind, begründen keinen Anspruch auf Rückerstattung der Gebühren.

**Nachzahlung und Rückerstattung von Gebühren.** §. 28. Gebühren, welche für beförderte Depeschen irrtümlich zu wenig erhoben worden sind, hat der Absender auf Verlangen nachzuzahlen. Irthümlich zu viel erhobene Gebühren werden demselben nachträglich erstattet.

### Unfälle auf Eisenbahnen.

Einer amtlichen Zusammenstellung über die Unglücksfälle auf sämtlichen Preussischen Eisenbahnen in den letzten 5 Jahren sind nachstehende Zahlen entnommen:

Zahl der beförderten Reisenden . . . . .	1853	1854	1855	1856	1857
10,958,875	11,807,755	12,729,837	15,503,692	18,098,291	
Davon wurden getödtet:					
Bei Unfällen (unverschuldet)	1	—	—	—	—
In Folge eigener Unvorsichtigkeit	1	—	—	3	1
Verlezt wurden:					
Bei Unfällen . . . . .	2	6	1	1	—
In Folge eigener Unvorsichtigkeit	—	—	2	—	1
Bahnbearbeiter u. Bahnarbeiter wurden getödtet:					
Bei Unfällen . . . . .	1	1	4	6	4
In Folge eigener Unvorsichtigkeit	57	52	65	54	48
Bei Bauarbeiten u. anderen mit dem Betriebe nicht direkt zusammenhängenden Geschäften . . . . .					
	—	2	2	3	2
Verlezt wurden:					
Bei Unfällen . . . . .	9	18	9	24	15
In Folge eigener Unvorsichtigkeit	32	53	36	57	113
Bei Bauarbeiten u. anderen mit dem Betriebe nicht direkt zusammenhängenden Geschäften . . . . .					
	11	6	2	3	29
Von fremden Personen wurden getödtet:					
In Folge eigener Unvorsichtigkeit	20	17	20	16	20
Solche, die absichtl. d. Tod suchten					
	—	—	16	8	13
Verlezt wurden:					
In Folge eigener Unvorsichtigkeit	5	4	3	6	11
Solche, die absichtl. d. Tod suchten					
	—	—	1	3	—
Gesammtzahl d. getödt. Personen	80	72	107	90	88
Gesammtzahl d. verletzten Pers.	59	87	54	94	169
Im Ganzen sind verunglückt . . . . .	139	159	161	184	257

Bezüglich der auffälligen Zunahme der Verletzungen von Eisenbahnbedien-

stehen ist zu bemerken, daß dieselbe nicht in einer größeren Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes, sondern vielmehr in der größeren Vollständigkeit der Eingaben über vorgefallene Verletzungen selbst minderen Belanges ihren Grund habe.

## Beitrag.

### Inland.

**Oesterreich.** — Die Direktion der Kaiser-Ferdinands Nordbahn ladet die stimmfähigen Aktionäre zu der Montag den 10. Mai 1858 stattfindenden 31. ordentlichen Generalversammlung ein, bei welcher folgende Gegenstände zur Verhandlung und Schlußfassung kommen werden: 1) Vorlage der Rechnungsabschlüsse für das Verwaltungsjahr 1857 und Berichterstattung über die Betriebsergebnisse und ausgeführten Vervollständigungsbauten; 2) Festsetzung der pro 1857 zu vertheilenden Superdividende; 3) Mittheilung über den Stand der Verhandlungen, betreffend die Erwerbung der 12 1/2 Meilen langen Strecke der k. k. östlicher Staatsbahn von Döbriehin nach Krafau und Myslowitz, und dießfällige Beschlußfassung; 4) Antrag über die vorläufige Deckung der pro 1858 erforderlichen Geldmittel durch eine schwebende Schuld und eventuelle Benützung der noch vorrätigen Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1850; 5) Vorname der statutenmäßigen Direktionwahl.

**Preußen.** — Der Staatsanzeiger veröffentlicht den Erlass vom 12. April 1858, betreffend die Genehmigung zur Anlage einer Eisenbahn von Siegen, im Anschluß an die Deuz-Begdorf-Siegener Eisenbahn, über Laaephe und Biedenkopf nach Gölbe, in der Nähe von Marburg, zum Anschluß an die Rains-Weserbahn.

### Ausland.

**Schweiz.** — Von der schweizerischen Westbahn wurde die Strecke Morges-Coppet am 14. April feierlich eröffnet. — Die Bahnstrecke St. Innocent-Gulog (Anschluß der Victor-Emanuel an die Genf-Evrouer Bahn) hofft man im Junius zu eröffnen. Die Entfernung zwischen Chambéry und Genf ist schon jetzt auf 8, beziehungsweise 6 1/2 Stunden reduziert. (N. 3.)

**Frankreich.** — Die Paris-Nülhauser Eisenbahn ist vollendet. Am 20. d. M. wird ihre Betriebsfähigkeit von Seite der kaiserlichen Oberingenieure geprüft, und einige Tage später wird sie dem Verkehr übergeben werden. Ihre ganze Länge beträgt 490 Kilometer, und sie wird 72 Stationen bedienen. Das Netz der französischen Ostbahnen umfaßt gegenwärtig 1568 Kilometer, bei welchem über 500 Lokomotiven den Dienst versehen. (N. 3.)

### Verkehr deutscher Eisenbahnen.

**Württembergische Staats-Eisenbahn.** — Monat März 1858.

158,091 Personen,	
558,497.1 Ztr. Güter.	
Einnahmen von Personen, Gepäc, Kunden, Equipagen, Vieh . . . . .	82,152 fl.
„ „ „ Frachtgütern . . . . .	172,560 „
	Gesamteinnahme 254,712 fl.

gegen 152,433 Personen, 607,236.9 Ztr. Güter und 276,115 fl. Gesamteinnahme im März 1857.

**Oesterreichische Staats-Eisenbahn.** — Ausweis über den Personen- und Güterverkehr und den dabei erzielten Einnahmen auf den nachgenannten k. k. österreichischen Staats-Eisenbahnen im I. Quartale 1858.

Staats-Eisenbahn	Personen Anzahl	Einnahme fl.	Güter Ztr.	Einnahme fl.	Frachten Ztr.	Einnahme fl.	Gesamteinnahme fl.
Südliche . . . . .	473280	585166	13671	25888	4233184	1571010	2182064
Ostliche . . . . .	79449	95301	3516	3769	1103830	223462	322532
Summa	552729	680467	17187	29657	5337014	1794472	2504596

**Kaiser-Ferdinands Nordbahn.** — Monat März 1858.

(Länge sämtlicher Betriebsstrecken 70 Meilen.)

	Personen.	Zentner.	Einnahmen.
Wien, Döbriehin, Stoderau, Marchegg)	115,722	1,638,190	848,234 fl. G. M.
Brünn, Olmütz, Troppau und Bielitz)			
gegen im März 1857 . . . . .	112,238	1,240,173	791,264 „ „
1. Jan. bis incl. 31. März 1858 . . . . .	292,925	4,577,021	2,348,808 „ „
gegen in 1857 . . . . .	293,160	3,601,855	2,226,106 „ „
(Regietransporte ohne Frachtbetrag im März 1858 . . . . .)		113,368 Ztr.)	

**K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn.** (153 1/2 Meilen.)

	Personen. Zahl.	Güter. Ztr.	Einnahme. fl. G. M.	1857. fl. G. M.
1858				
2. April bis 8. April . . . . .	44,306	384,944	241,704	240,131
bis 8. April 1858 . . . . .	427,309	7,339,208	3,333,655	2,787,948

### Ankündigungen.

[18—20]

### Einladung

zur dritten ordentlichen Generalversammlung der stimmfähigen Aktionäre der k. k. priv. österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die P. T. Herren Aktionäre werden hiermit zu der auf Grund des Art. 36 der Statuten anberaumten dritten ordentlichen Generalversammlung eingeladen, welche

Donnerstag, den 20. Mai 1858 um 9 Uhr früh in Wien im Lokale der Gesellschaft, Minoritenplatz Nr. 42 stattfinden wird und wobei der Jahresbericht und die Rechnungsabschlüsse für das Betriebsjahr 1857 mitgeteilt und die Genehmigung der Jahresrechnung und Bestimmung der Dividende zur Beratung und Beschlußfassung gelangen werden.

In Ansehung des Stimmrechtes und der Ausübung desselben wird auf die Bestimmungen der Art. 32, 38 und 41 der Gesellschaftsstatuten hingewiesen, wornach der Besitz von wenigstens 40 Aktien das Recht auf je Eine Stimme gibt, mit der Beschränkung jedoch, daß Ein Aktionär in keinem Falle mehr als zehn eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen darf.

Das Stimmrecht kann auch durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden, letzterer muß jedoch ebenfalls stimmfähiger Aktionär sein und kann, außer seinen zehn eigenen, nicht mehr als höchstens noch zwanzig fremde Stimmen übernehmen.

Die Vollmachten müssen nach dem vom Verwaltungsrathe genehmigten Formulare angefertigt sein. Blaquette hierzu werden den Herren Aktionären sowohl bei der Centralkasse der Gesellschaft in Wien, als auch bei der Kasse des crédit mobilier in Paris unentgeltlich verabfolgt.

Die Herren Aktionäre, welche an der Generalversammlung Theil zu nehmen wünschen, werden daher ersucht, spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte derselben, d. i. längstens bis zum 6. Mai 1858 inclusive, ihre Aktien, oder falls sie dieselben bei der gesellschaftlichen Depositenkasse erlegt haben, ihre Depositen-scheine entweder bei der Gesellschaftskasse in Wien oder in Paris bei der Kasse der société générale de crédit mobilier gegen Empfangsbescheinigung zu hinterlegen und dafür gleichzeitig die nominativen Einlaßkarten zur Generalversammlung in Empfang zu nehmen.

Die Zurückstellung der Aktien und Depositen-scheine wird nach abgehaltener Generalversammlung stattfinden.

Wien, am 17. April 1858.

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

[21—23]

### Bekanntmachung.

Die unterzeichnete Direktion beabsichtigt 25 Stück Achsen mit Speichen-Rädern für Eisenbahnwagen im Wege der Submission zu vergeben.

Die Achsen sind gewalzt von 4 1/2 Zoll engl. Stärke in der Nabe, nach der Mitte hin nachgeschmiedet, die Räder haben 3 Fuß engl. Durchmesser. Offerten über Lieferung der Achsen und Räder sind innerhalb 4 Wochen, unter Angabe des Preises frei Cassel, und frühesten Lieferungsstermin an und einzufenden.

Zeichnungen der Achsen und Räder sind von dem Bureau unseres Maschinenmeisters zu erhalten.

Cassel, am 12. April 1858.

Die Direktion der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn.  
Sezekorn.

[24—25]

### Lanms-Eisenbahn.

Die Lieferung von

10 Stück vierräderige III. Klasse Wagen

soll auf dem Submissionswege vergeben werden, und sind die Bedingungen für deren Anlieferung und die Zeichnungen dieser Wagen auf dem Inspektions-Bureau der Lanms-Eisenbahn zu Cassel einzusehen.

Lieferungs-offerten sind spätestens bis Samstag den 8. Mai d. J. an den unterzeichneten Direktor der Bahn portofrei einzufenden und können spätere Offerten nicht berücksichtigt werden.

In Auftrag des Verwaltungsraths.

Frankfurt a. M., den 15. April 1858.

Der Direktor.  
Wernher.

[26] Ein Maschinen-Ingenieur, der sowohl in Fabriken als auch an Bahnen sich seit mehreren Jahren spezieller im Eisenbahnmaschinenwesen ausgebildet, sucht ein Emplacement; entweder im Maschinen- und Werkstättenbetriebe an einer Bahn, oder in einer größeren Fabrik für Eisenbahnbedarf. Offerten unter den Chiffren L. G. i. B. bittet man der Redaktion dieses Blattes einzufenden.