

Oesterreichische Eisenbahnen.

Die am 3. März 1857 gewährte Konzession für die galizische Eisenbahn *) hat durch eine Nachtrags-Konzession vom 7. April 1858 wesentliche Modifikationen erlitten, wovon insbesondere die zu erbauende Bahn sich nur bis Lemberg erstrecken soll, während für die weiteren Linien nach Brody und Czernowitz an Stelle der Konzession die Zusage tritt, es werde den Konzessionären bezüglich dieser Linien der Vorzug vor andern Bewerbern ertheilt werden, wenn sie dieselben Bedingungen eingehen, unter welchen dritte Personen sich zum Baue und Betriebe dieser Bahnstrecken anbieten, und wenn die Konzessionäre sich hiezu längstens drei Monate, nachdem ihnen die Bedingungen bekannt gegeben werden, rechtsverbindlich erklären. Folgendes ist ein Auszug der neuen Bestimmungen.

Den Konzessionären wird a) die bereits im Betriebe befindliche Staats-eisenbahnstrecke von Krakau bis Dembica sammt den Flügelbahnen nach Wieliczka und Niepolomice; b) die im Bau befindliche Strecke von Dembica nach Rzeszow; beide Strecken mit allem beweglichen und unbeweglichen Zugehör überlassen; den Konzessionären wird ferner das Recht zum Ausbaue der ad b angeführten Linie und zum Baue c) einer von Rzeszow nach Przemysl zu führenden Lokomotiv-Eisenbahn und zum Betriebe sämmtlicher ad a, b, c erwähnten Strecken für den Personen- und Sachtransport ertheilt. Die Uebergabe der Eisenbahnen und ihrer Zugehörungen soll längstens binnen einem Monate, vom Tage der Ausfertigung der Konzessionsurkunde gerechnet, erfolgen. Die Konzessionäre treten mit dem 1. Januar 1858 in den Genuss der im Betriebe stehenden Eisenbahnen. Zur Einrichtung des Dienstes und zur Uebernahme wird den gedachten Konzessionären eine Frist von längstens sechs Monaten gewährt. In der Zwischenzeit werden die Bahnen von den Organen der Staatsverwaltung für Rechnung, auf Kosten und Gefahr der Konzessionäre fortverwaltet. Die Konzessionäre sind verpflichtet, die ihnen überlassenen, schon im Betriebe stehenden Eisenbahnen, so wie die Flügelbahnen nach Wieliczka und Niepolomice zu vervollständigen; die Eisenbahnstrecken von Dembica bis Przemysl aber bis letzten Dezember 1860 auszubauen und beziehungsweise zu bauen und dem allgemeinen Verkehre zu übergeben. Die Strecke Przemysl-Lemberg hat bis zum letzten Dezember 1863 ausgebaut und dem Betriebe übergeben zu seyn.

Für die bereits im Betriebe stehenden Eisenbahnen von Krakau nach Dembica und die Flügelbahnen nach Wieliczka und Niepolomice, mit Inbegriff des gesammten auf den galizischen Bahnen befindlichen, von den Konzessionären zu übernehmenden fundus instructus an Fahrbetriebsmitteln, so wie für die im Bau befindliche Strecke von Dembica bis Rzeszow, insofern für letztere vom Aerar bereits Auslagen bestritten wurden, haben die Konzessionäre alle bis letzten Oktober entfallenden Kosten und Auslagen im Pauschalbetrage von 13,189,842 fl. im 20 Guldenfuß der Staatsverwaltung zu vergüten. Die Zahlung des Ablösungsbetrages hat an die Staatsverwaltung von Seiten der Konzessionäre in zehn gleichen Jahresraten zu erfolgen, wovon die erste Rate am 1. Januar 1863 fällig wird. — Von diesem Termine angefangen sind für die später fällig werdenden Raten und mit jeder Rate auch die stufenweise 3 Proz. Zinsen des jeweiligen Kapitalrestes zu entrichten. Für die richtige Bezahlung dieser Raten sammt Zinsen an dem jeweiligen Verfallstage haften in erster Linie und mit unbedingtem Vorzuge vor jeder anderen Schuld das ganze bewegliche und unbewegliche Eigenthum der überlassenen und noch vervollständigten Bahnen und das gesammte Erträgniß der bereits im Betriebe befindlichen, so wie jener bis zum Verfallstage zu eröffnenden Eisenbahnstrecken dermaßen, daß die Staatsverwaltung berechtigt ist, in dem unerwarteten Falle, daß eine dieser Raten sammt Zinsen am Verfallstage nicht vollständig bezahlt würde, sogleich für den betreffenden Betrag auf besagtes Eigenthum Beschlagnahme zu legen, die Bahnerträgnisse zu sequestern und sich auf dem kürzesten administrativen Wege daraus bezahlt zu machen.

Die Staatsverwaltung gewährleistet den Konzessionären für die mit der gegenwärtigen Konzessionsurkunde überlassenen Eisenbahnen ein jährliches 5 1/2 Proz. Erträgniß von dem auf die konzessionirten Bahnen wirklich verwendeten und nachgewiesenen Anlagekapitale (also rücksichtlich des Ablösungsbetrages nach Maßgabe der wirklich geleisteten Ratenzahlungen) unter den in der Konzession vom 3. März 1857 enthaltenen Modalitäten. Nach Verlauf von 30 Jahren nach dem Tage der gegenwärtigen Konzessionsurkunde soll der Staat jederzeit das Recht haben, die gegenwärtig übergebenen Eisenbahnen auf Grund der in der früheren Konzessionsurkunde festgesetzten Berechnungsart einzulösen.

Den Konzessionären wird gestattet eine Aktiengesellschaft zu gründen. Die erste Emission des festgesetzten Aktienkapitals pro 40,000,000 fl. hat bloß 15,000,000 fl. zu betragen und werden daher die Beträge der Gründer und ursprünglichen Subskribenten auf drei Achtel des gezeichneten Aktienkapitals herabgesetzt. Auf die mit 15,000,000 fl. reduzierte Aktiensumme ist von den Gründern und ursprünglichen Subskribenten binnen zwei Monaten nach Ausfertigung dieser Konzessionsurkunde eine 10prozentige Baareinzahlung zu leisten, dagegen soll vor dem 1. Januar 1859 eine weitere Einzahlung nicht gefordert

*) Vgl. G. 3. 1857, Nr. 16.

werden. Jeder Gründer und ursprüngliche Subskribent hat der Staatsverwaltung eine rechtsverbindliche Erklärung zu übergeben, daß er nebst der geleisteten Einzahlung von 10 Proz. noch weitere 20 Proz. des auf ihn entfallenden Aktienanteils sogleich und pünktlich einzahlen werde. Sobald 10 Proz. der ersten Aktienemission von 15,000,000 fl. geleistet worden sind, kann sich die gegründete Aktiengesellschaft als konstituiert erklären.

Russische Eisenbahnen.

Dem Protokoll der Generalversammlung der Aktionäre der Zarsko-Selo Eisenbahn, gehalten in St. Petersburg am 9. Februar 1858, entnehmen wir Nachstehendes.

Im Laufe des Jahres 1857 befuhren die Bahn 875,309 Personen gegen 855,345 im Jahre 1856.

Nach den Wagenklassen vertheilt sich die Zahl der Passagiere zwischen St. Petersburg und Zarsko-Selo (666,405) folgendermaßen:

1. Klasse	91,177 = 13.7 Proz.
2. „	231,305 = 34.7 „
3. „	343,923 = 51.6 „

Auf die ganze Bahnlänge reduziert war die Zahl der Reisenden 611,751, die durchschnittliche Einnahme pro Reise für die ganze Bahn betrug 46.6 Cop.

Die Einnahme betrug im Jahre 1857:

für die Beförderung der Passagiere u.	285,091 Rbl.
„ Miethe der Gasthäuser und Gemüsegärten	5,415 „
„ Zinsen und verschiedene Einnahmen	2,087 „
Zusammen	292,593 Rbl.

Verausgabte wurden:

für Unterhaltung der Bahn und Gebäude	51,139 Rbl.
an Transportkosten	72,312 „
„ Verwaltungskosten und diverse Auslagen	25,567 „
„ Auslagen zum Vergnügen des Publikums	21,940 „
Zusammen	170,958 Rbl.

Als Reinertrag verbleiben daher 121,635 Rbl.

Diese Netto-Einnahme ward folgendermaßen vertheilt:

zur Zahlung der Zinsen und 1 Proz. Tilgung der Anleihen	30,000 Rbl.
Dividende à 4 Rubel pro Aktie	70,000 „
Zum Reservekapital 10 Proz.	12,163 „
„ Gewinn und Verlust-Conto	9,472 „
Zusammen	121,635 Rbl.

Im Jahre 1857 haben die Lokomotiven 4641 Fahrten gemacht, und eine Wegstrecke von 116,025 Werst zurückgelegt. Die mittlere Geschwindigkeit der Fahrten betrug 35.6 Werst, und die größte 62.9 Werst in der Stunde.

Auf jeden Zug kommen 6.8 Wagen und 188.6 Reisende und die Kosten einer jeden Fahrt zwischen Petersburg und Pawlowsk betragen 15.58 Rbl.

Das Eigenthum der Gesellschaft hat in 1857 sich um 13,368 Rbl. vergrößert, und beträgt gegenwärtig im Ganzen 1,651,424 Rbl.

Telegraphenwesen.

1. Zur Statistik der Preussischen Telegraphenanlagen im Jahre 1857. *)

Zu Anfang des Jahres 1857 betrug die Länge der in Betrieb stehenden preussischen Telegraphenlinien 719.6 geogr. Meilen und die Gesammtlänge der Drahtleitungen auf diesen Linien 1701.2 geogr. Meilen. Im Laufe dieses Jahres wurden 74.6 Meilen neue Linien gebaut; ferner wurden an Parallellleitungen auf den älteren und auf einigen der neuen Linien 204.5 Meilen hergestellt. Es wurden demnach im Laufe des Jahres 1857 die preussischen Telegraphenanlagen vermehrt um 74.6 geogr. Meilen neuer Linien und um 279.1 geogr. Meilen Drahtleitung.

Nachdem im abgelaufenen Jahre auch die unterirdische Strecke Büchen-Lübeck durch eine über Stangen geführte Eisenleitung ersetzt worden, sind jetzt unter den preussischen Telegraphenlinien keine unterirdischen Strecken mehr vorhanden. Die zahlreichen kürzeren unterirdischen und Unterwasser-Leitungen in den Städten und bei Flußübergängen besigen zusammen eine Gesammtlänge von beiläufig drei Meilen mit zwölf Meilen Drahtleitung. Die ausgedehnteste derselben ist die Berliner Stadtleitung mit 0.4 Meilen Länge und 6.5 Meilen Drahtleitung.

Nachfolgende summarische Uebersicht zeigt die Längen der Linien und Leitungen, welche am 1. Januar 1858 in Betrieb standen.

*) Auszug einer Mittheilung in der Zeitschrift des deutsch-österreichischen Telegraphenvereins.