

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographierte 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-Zeitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 8 Thlr. preuss. Cour. für den Jahrgang — Einrückungsgebühr für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gewöhnlichen Petitzeile. — Adresse: Redaktion der Eisenbahn-Zeitung oder: J. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

22. Juli 1858.

Nro. 29.

Inhalt. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten. (Fortsetzung.) — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

In der im Juli 1857 in München stattgefundenen Generalversammlung wurde beschlossen

„dass die einzelnen Verwaltungen die von der Versammlung der Deutschen Eisenbahn-Techniker im Mai desselben Jahres in Wien revidirten und ergänzten „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands“ und „Einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr“ einer Prüfung unterziehen und ihre Erinnerungen dagegen der geschäftsführenden Direktion bis zum 1. Januar 1858 mittheilen sollen, welche dieselben sodann der betreffenden Kommission zur weiteren Verabhandlung und Berichtserstattung an die nächste Generalversammlung zu überweisen hat.“

In Folge dieses Beschlusses sind von 20 Vereinsverwaltungen Erinnerungen eingekendet und von der geschäftsführenden Direktion der betreffenden Kommission zur Prüfung und Begutachtung zugestellt worden. Diese hat am 24.—28. Juni d. J. in Wien sich der Erledigung dieses Auftrags unterzogen und einen Kommissionsbericht für die nächste im September d. J. in Triest abzuhaltende Generalversammlung erstattet, welcher wie folgt lautet:

Kommissionsbericht

betreffend die von mehreren Bahnverwaltungen eingekendeten Bemerkungen bezüglich der von der Versammlung der Deutschen Eisenbahn-Techniker in Wien im Mai 1857 revidirten und ergänzten „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands“ und „Einheitliche Vorschriften für den durchgehenden Verkehr“ auf den bestehenden Vereins-Eisenbahnen.“) Verhandelt in Wien am 24., 25., 26., 27. und 28. Juni 1858.

Kommissionsglieder.

- 1) K. K. österr. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten: Vertreten durch Ritter v. Negrelli, k. k. Ministerialrath und General-Inspektor der österr. Eisenbahnen; Ritter v. Schmidt, k. k. Ministerialrath und Betriebsdirektor der k. k. südl. Staats-Eisenbahn.
- 2) Direktion der Großherzoglich Badischen Verkehrs-Anstalten: Vertreten durch J. Klingel, Bauath.
- 3) General-Direktion der K. Bayerischen Verkehrs-Anstalten: Nicht vertreten.
- 4) Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft: Nicht vertreten.
- 5) Direktion der a. v. Kaiser-Ferdinands Nordbahn: Vertreten durch Ritter v. Francesconi, k. k. Hofrath.
- 6) Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft: Nicht vertreten.
- 7) Direktion der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn-Gesellschaft: Nicht vertreten.
- 8) Direktion der Rhein-Weser Bahn: Nicht vertreten.
- 9) K. Preuss. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn: Vertreten durch Direktor König.
- 10) K. K. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft: Vertreten durch W. Eugerth, k. k. technischer Rath und Central-Betriebs-Direktor; und Gh. v. Ruppert, Central-Bau-Direktor.
- 11) K. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel: Vertreten durch Geh. Finanzrath Wille.
- 12) Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft: Vertreten durch Dr. Watsch, Major a. D.; und Maschinenmeister Brandt.
- 13) K. Preuss. Direktion der Westphälischen Eisenbahn: Vertreten durch Geh. Regierungsrath Heuz.
- 14) K. Württembergische Central-Behörde für die Verkehrs-Anstalten: Nicht vertreten.

*) Vgl. G.-Z. 1857, Nr. 30—33.

15) Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Direktion: Vertreten durch König, Ober-Ingenieur und Betriebs-Direktor.

Ueber die von Seite des k. k. österr. Handelsministeriums ergangene Einladung haben sich die gefertigten Vertreter der die Kommission bildenden Bahnverwaltungen zu einer gemeinschaftlichen Sitzung eingefunden.

Die Bahnverwaltungen:

- Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft,
- General-Direktion der K. Bayerischen Verkehrs-Anstalten,
- K. Württembergische Central-Behörde für die Verkehrs-Anstalten,
- Direktorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft

haben schriftlich ihre Verhinderung an der Theilnahme der Beratungen angezeigt. Der Kommission lagen die ihr von der geschäftsführenden Direktion übermittelten Aeusserungen von 20 Bahnverwaltungen vor.

Die Bemerkungen, resp. Anträge der Bahnverwaltungen auf Aenderung einzelner Bestimmungen der Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, und der Einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr beziehen sich größtentheils auf eine präzisere Formulirung der Bestimmungen einzelner Paragraphen, auf Ergänzungen, welche schon aus der Natur der Sache sich ergeben, und nur wenig Anträge bezwecken eine wirkliche Aenderung.

Die Kommission hat die gestellten Anträge einer reiflichen Erwägung unterzogen und die ihr als wünschenswerth erschienene neue Fassung der Paragraphen oder die nöthigen Zusätze zu denselben aus den im beiliegenden Protokolle ersichtlichen Gründen angenommen.

Anträge, welche einstimmig abgelehnt wurden, erscheinen der Kürze halber im Protokolle nicht aufgeführt.

Als Resultat der Beratungen der Kommission werden nachstehende Aenderungen oder Ergänzungen der einzelnen Bestimmungen beantragt.

II. Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands.

Die Aufschrift ist zu ergänzen, und hätte zu lauten:

„Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, welche bei Neubauten, größeren Ergänzungen und Umbauten dringend empfohlen werden.“

A. Bahnbau.

ad §. 1. Der §. 1 ist auf folgende Weise zu fassen:

„Der Entwurf für Eisenbahnen, welche nicht bloße Zweigbahnen bleiben sollen, ist so anzuordnen, daß, wenn es erforderlich wird, zwei Geleise angelegt werden können.“

ad §. 3. Demselben ist der Nachsatz beizufügen:

„Die Gefällewechsel sind zur Gewinnung sanfter Uebergänge mittelst Kreisbögen von möglichst großem Radius abzurunden.“

ad §. 5. Demselben ist noch beizufügen:

„Größere Steigungen als 1:400 sollen auf Bahnhöfen nicht vorkommen.“

ad §. 6. Der Nachsatz:

„Wasserhaltender Untergrund u. s. w.“ ist wegzulassen.

ad §. 17. Der §. 17 soll lauten:

„Die größte Belastung, welche die Schienen durch ein Rad zu erleiden haben, soll bei dem jetzt üblichen Gewicht und Material der Schienen 130 Zollcentner nicht übersteigen.“

ad §. 18. Derselbe soll lauten:

„Die Schienen sollen nach innen geneigt gestellt seyn; und soll diese Neigung mindestens $\frac{1}{20}$ betragen.“

ad §. 20. Der §. 20 wird in folgender Weise abgefaßt:

„In Curven, welche mehr als 3000' Halbmesser haben, tritt keine Erweiterung des Spurmaßes ein. In Curven von 600' Halbmesser darf die Erweiterung bis höchstens $1\frac{1}{2}$ " betragen.“

ad §. 22. Diesem §. soll der §. 5 der „einheitlichen Vorschriften“, welcher lautet:

„Die Oberkante der Schienen soll am innern Rande derselben über den Befestigungsmitteln als Stühlen, Nägeln etc. mindestens 1 1/2 Zoll erhöht seyn“, unverändert angehängt werden.

- ad §. 26. Anstatt dem Schlusswort „empfehlenswerth“ ist zu setzen „zulässig“.
 ad §. 31. Druckfehler zu berichtigen: statt „das“ es das zu setzen „als“ es etc. etc.
 ad §. 42. Die Anmerkung der Schriftführer soll weglassen.
 ad §. 46. Derselbe soll lauten:
 „Außer bei Wegübergängen, Ausweichen und in Bahnhöfen u. s. w.“
 ad §. 48. Dem §. 48 soll zugefügt werden:
 „und zwar in der Weise, daß die Länge angegeben wird, für welche die Neigung Einheit ist.“

B. Bahnhof-Anlagen.

- ad §. 49. Der Nachsatz: „Eine Abweichung u. s. w. hat als unnötig wegzubleiben.“
 ad §. 56. Derselbe soll lauten:
 „Die Anlage der Bahnhöfe in der Art, daß Geseise von den Reisenden überschritten werden, ist zulässig; da dies Überschreiten bei haltenden Zügen ohne Gefahr ist.“
 ad §. 68. Bei der Redaktion dieses §. wurde für geeigneter erachtet, statt dem Worte „muß“, „soll“ zu setzen; wornach der §. lauten würde: „Auf allen Lokomotivstationen ist mindestens eine Drehscheibe notwendig, dieselbe soll eine solche u. s. w.“
 ad §. 71. In demselben ist zu setzen:
 „Hölzerne Schiebebühnen für Wagen sind zuzulassen u. s. w.“
 ad §. 79. Derselbe wäre zu ergänzen, und wie folgt zu fassen:
 „Die Perrons in den Hallen und vor den Stationsgebäuden sind mindestens u. s. w.“
 ad §. 82. Für §. 82 wird folgende Fassung angenommen:
 „Auf größeren Stationen muß vom Zugange zum Bahnhöfe, und von den haltenden Zügen aus, eine Uhr sichtbar seyn.“
 ad §. 89. Der erste Satz, „die geheizten Lokomotive müssen von den nicht dienstthuenden getrennt stehen“ ist als, namentlich bei kleinen Stationen zu beschränken und nicht wesentlich, wegzulassen.
 In diesem, so wie in allen anderen §§. wo das Wort „Maschine“ als gleichbedeutend mit „Lokomotive“ vorkommt, ist zu setzen: „Lokomotive.“
 ad §. 92. Der Schlusssatz wurde, wie folgt angenommen:
 „Auch Wassertrahne sind im Innern des Gebäudes oder außen an demselben zweckmäßig.“
 ad §. 98. Der §. 98 soll heißen:
 „Die Weite der Thore soll nicht unter 11', und die Höhe derselben nicht unter 15' 9" seyn.“

C. Lokomotive.

- ad §. 107. Ueber Antrag und mit Berücksichtigung der vorliegenden Erfahrungsungen wird in diesem §. das Maß von 1000' auf 800' herabgesetzt.
 ad §. 108. Wird mit Berücksichtigung auf die Aenderung des §. 17 lauten:
 „Bei dem auf eine Achse kommenden Gewichte wird empfohlen, bei dem jetzt üblichen Gewichte und Material der Schienen, 260 Zollentner (incl. Achse) als Maximum nicht zu überschreiten.“
 ad §. 113 ist durch einen Druckfehler mit §. 118 bezeichnet, und entsprechend auf §. 113 zu korrigiren.
 ad §. 114. Soll lauten:
 „Die Höhe der Spurkränze darf von der Oberkante der Schienen gemessen nicht mehr als 1 1/4" und nicht weniger als 1" betragen.“

D. Wagen.

- ad §. 152. Der Schlusssatz: „Sind die Wagen“ u. s. w. wird in der Weise abgeändert, daß er nun lautet:
 „Sind die Wagen so konstruirt, daß eine entsprechende Verschlebung oder Drehung der Mittel- oder Endachsen zulässig wird, so kann der Radstand um 1/2 vergrößert werden.“
 ad §. 167. Um ein mögliches Mißverständnis zu vermeiden, wird vor dem letzteren Alinea der Zusatz beigefügt:
 „Bei einer Verminderung des Durchmessers durch Abnutzung unter diesen Maßen ist die Achse für die korrespondirende Last außer Dienst zu setzen.“
 ad §. 188. Soll heißen:
 „Die Wagen sollen mit dem höchsten Punkte ihres festen Oberbaues nicht mehr als 12' 4" über den Schienen hoch seyn. Bei Wagen, auf welchen sich in der Mitte ein aufgebauter, verdeckter Schaffnersitz befindet, darf dieser in seinem höchsten Punkte nicht mehr als 15', und der Tritt u. s. w.
 ad §. 189. Durch die Vereinigung des §. 188 und §. 189 nach Fassung des §. 33 ad III. entfällt der §. 189; es wird aber über Antrag der §. 189 als neu abgefaßt, wie folgt: „die lichte Kastenhöhe der Personenwagen soll mindestens 6' 4" betragen; für Lastwagen wird die mittlere Höhe des Fußbodens auf 4' über den Schienen empfohlen.“

ad §. 193 und 195. Die Aufschrift soll heißen anstatt „Optische Signale“:
 „Optische und akustische Signale.“

§. 193 wird lauten: „Neben den elektromagnetischen Telegraphen sind optische oder akustische Signale beizubehalten.“

§. 195 ist zu fassen: „Auf der Bahn sollen folgende Signale gegeben werden können:

„1) Ein Zug u. s. w.“

Sicherheitspolizeiliche Anordnungen.

Es wird für zweckmäßig erachtet, bei der Aufschrift das Wort „polizeilich“ wegzulassen und bloß:

„Sicherheits-Anordnungen“

zu schreiben.

Ebenso ist im §. 27 und 28 „anstatt bei der technischen polizeilichen Prüfung etc.“ bloß „bei der Prüfung“ etc. zu setzen.

ad §. 3. Ist in Uebereinstimmung mit §. 46 der Grundzüge zu fassen:

„Außer bei Wegübergängen, Weichen und in Bahnhöfen etc.“

ad §. 5. Ist ein Druckfehler zu berichtigen:

Statt in der 4. Zeile von oben „Wagen“ soll es heißen „Wegen“.

ad §. 11. Zu dem ersten Satz: „Auch bei anderen Barrieren sollen im Dunklen, so lange dieselben geschlossen sind, die Uebergänge von Chaussees und stark befahrenen Kommunalwegen beleuchtet seyn“ ist der Zusatz zu machen: „Wozu die Handlaterne des Wächters als genügend erachtet wird.“

ad §. 17. Demselben ist derselbe Zusatz, wie dem §. 48 der „Grundzüge“ beizufügen.

ad §. 43. Der Schlusssatz dieses §. wird modifizirt, so daß er nun lautet:
 „Alle Wagen sind mit solchen Vorrichtungen zu versehen, daß Signallaternen angebracht werden können.“

ad §. 48. Soll der Zusatz zugefügt werden:

„Bei größeren Steigungen als 1:300 soll der letzte Wagen eine Bremse haben.“

ad §. 49. Der Schlusssatz: „Langholz darf nie mit Personen in demselben Zuge befördert werden“ ist wegzulassen.

ad §. 50. Der größeren Deutlichkeit wegen ist der Schlusssatz zu fassen:

„In gemischten Zügen sind Wagen mit ungewöhnlicher Kuppelung nicht unmittelbar vor und nicht unmittelbar hinter die Personenwagen zu stellen.“

ad §. 53. Der vorletzte Satz dieses §. soll lauten:

„Nähern sich die Züge auf kürzere Zeiträume als 5 Minuten, oder auf eine geringere Entfernung als 3000 Fuß, so muß dieses u. s. w.“

ad §. 58. Derselbe enthält einen Druckfehler, anstatt: „Zylinderhähne“ soll es heißen „Zylinderhähne“.

ad §. 59. Um die Bestimmungen der §§. 59 und 61 in Uebereinstimmung zu bringen ist im §. 59 in der letzten Zeile statt „sichere Kommunikation“ zu setzen eine Verständigung und im §. 61 in der ersten Zeile des zweiten Satzes anstatt „ein sicheres“ Mittel „ein vollkommen sicheres Mittel“ zu setzen.

ad §. 60. Aufsichtspersonal ist die angebliebene Bezeichnung „§. 60“ beizusetzen.

ad §. 62. In der letzten Zeile sollen die Worte „durch den elektrischen Telegraphen“ weglassen.

III. Einheitliche Vorschriften.

ad §. 8. Die Anmerkung der Schriftführer ist wegzulassen.

ad §. 9. Soll gesetzt werden: „Außer bei Wegübergängen, Ausweichen und in Bahnhöfen“ wie im §. 46 der Grundzüge.

ad §. 21. Der zweite Satz soll folgende Fassung erhalten:

„Buffer und Zughaken sollen gleiche Stellungen und Dimensionen wie die für Wagen vorgeschriebenen erhalten.“

ad §. 33. Erhält dieselbe Fassung wie §. 188 der Grundzüge.

ad §. 42. Im 2. Alinea ist zu setzen:

„Güterwagen können mit Schraubenkuppelungen oder mit einfachen Gliederketten gekuppelt werden.“

ad §. 49 und 50. Die Kommission findet schließlich, daß die beiden §§. 49 und 50, so wie die zugehörige Aufschrift: „Allgemeine Bemerkungen“ wegzulassen sey, da die Bestimmungen dieser §§. durch die bezüglichen Aufschriften: „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, welche bei Neubauten, Ergänzungen und Umbauten dringend empfohlen werden“, und „Einheitliche Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Vereins-Eisenbahnen“ genügend ausgedrückt erscheinen. —

Die Kommission ist einstimmig der Ansicht, daß durch diese Zusammenstellung der Verhandlung der Deutschen Eisenbahn-Techniker das Interesse der Deutschen Eisenbahnen wesentlich gefördert wird, und daß namentlich die Aufstellung der Einheitlichen Vorschriften wesentlich dazu beigetragen hat, auf den

Deutschen Bahnen den durchgehenden Verkehr zu erleichtern, ja erst möglich zu machen.

Die Kommission findet es im Interesse der Deutschen Eisenbahnen sehr wünschenswerth, daß diese Vorschriften bei den einzelnen Bahnverwaltungen immer mehr zur Geltung kommen, und stellt deshalb an die Generalversammlung den Antrag auf Annahme der von der Versammlung der Deutschen Eisenbahn-Techniker zu Wien im Monat Mai 1857 revidirten „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands“ und der „Einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Vereins-Eisenbahnen“ mit Berücksichtigung der von der Kommission aufgestellten Aenderungen.

Nach dem der Kommission zugewiesenen Protokolle über die Verhandlungen der Deutschen Eisenbahn-Techniker im Mai 1857 zu Wien, wurde von derselben einstimmig die Wichtigkeit der baldigen Einführung eines einheitlichen Maßes in Deutschland anerkannt.

Die Kommission hat es als ihre Aufgabe erkannt, auch diese Frage in Erwägung zu ziehen. Bei der Wichtigkeit der Frage aber, und bei dem Umstande, daß sie zur Stellung von hierauf bezüglichen Anträgen von der zu München abgehaltenen Generalversammlung keine spezielle Ermächtigung erhalten hat, einigte sie sich dahin, bei der zu Triest tagenden Generalversammlung der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen den Antrag zu stellen:

Die Generalversammlung wolle die von der Versammlung der Deutschen Eisenbahn-Techniker einstimmig angerogte Frage über die baldige Einführung eines einheitlichen Maßes bei den Deutschen Eisenbahnen einer besondern Kommission zuweisen, welche darüber in der nächsten Generalversammlung Bericht zu erstatten, und die ihr zweckdienlich erscheinenden Anträge zur Erzielung des beabsichtigten Zweckes zu stellen hätte.

W. v. Schmid, Klingel, Henz, Engert, zugleich Schriftführer. Ruppert, Wilke, Dr. Batsch, Brand, König, v. Negrelli, als Vorsitzender.

Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten.

(Fortsetzung von Nr. 28.)

II. Postanstalt.

Im Laufe des Jahres 1856—57 hat sich der Stand der Postanstalten um 10 Expeditionen erhöht und es waren sohin im Ganzen 610, nebst 186 Briefablagen mit regelmäßiger Korrespondenzbestellung auf dem Lande. Die Zahl der Poststationen betrug 371.

Zur Vermittlung des Postverkehrs wurden unterhalten: Gilwagen und Postomnibusse auf 20,912 Wegstunden, Carrielfahrten auf 473, dann Reitpost, Botengänge und Privatstellwagen auf 532, im Ganzen 2618 Stunden. Die Eisenbahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung zur täglich 2—3maligen Versendung der Briefe, Pakete und Zeitungen, dann auf 242 Stunden bei 2 Zügen im Winter und 3 Zügen im Sommer mittels der bureaux ambulants benützt. Endlich fand mit den Bodenseedampfbooten eine täglich mehrmalige Versendung von Briefen und Paketen nach und von der Schweiz, dann mit den R. Donaudampfbooten während des Sommerfahrtdienstes eine tägliche Korrespondenzbeförderung von Donauwörth bis Linz statt.

Der Aufwand für den Unterhalt der Postverbindungen betrug im abgelaufenen Jahre 799,599 fl. Für den speziellen Postbetrieb wurden ferner verausgabt: 10,836 fl. für den Bau von 25 neuen Carriewagen, 58,879 fl. für den Unterhalt des aus 391 Fahrzeugen mit 1690 Plätzen bestehenden Wagen-Inventars und der ambulanten Bahnpostwagen, 43,970 fl. als Entschädigung an die Eisenbahnen für den Transport der Posteffekten und fahrenden Postbüreaus, 30,815 fl. für Diverse; daher eigentlicher Postbetriebsaufwand 944,099 fl.

Befördert wurden von den bayerischen Posten im Jahre 1856—57 und dafür eingenommen:

| | |
|--|---------------|
| Briefe 22,493,437 Stück | 1,006,890 fl. |
| Gilwagen-Reisende (und Gepäc) 89,329 Personen | 320,773 „ |
| Frachtpäckchen 4,208,793 Stück = 12,601,998 Pfd. | 749,925 „ |
| Zeitungen 34,361,968 Exemplare | 108,307 „ |
| Summe | 2,185,895 fl. |

Im Durchschnitte trifft von der gesammten Privatkorrespondenz pro 19,461,946 Stück auf jeden Brief eine Gebühr von 3.1 fr. von den in Bayern aufgegebenen Frankobriefen pro 11,524,317 Stück auf jeden Brief eine Gebühr von 4.08 „ auf einen Reisenden sammt Gepäc 3 fl. 35 „ welcher Anfall gleichkommt einer durchschnittlichen Beförderung auf 5 1/2 Meilen und einem Gepäcgewicht von 32 Pfd. auf ein zahlbares Frachtpäckchen eine Gebühr von 12.90 „

auf jedes Frachtpäckchen ein Gewicht von 2.81 Pfd. bei einer Beförderungstrecke bis zu 30 Meilen,

auf je eine Nummer der beförderten Zeitungen eine Gebühr von 0.18 fl. von den Jahres-Abonnements pro 110,314 auf je ein Abonnement 59 „

Im ganzen Königreiche trifft durchschnittlich: je eine Postanstalt auf 2,274 Quadratmeilen oder 7,445 Seelen, auf jeden Einwohner 4.95 Briefe, je ein Gilwagentreisender auf 50 Einwohner, auf je einen Einwohner 0.94 Frachtpäckchen mit 2.7 Pfd., ein Zeitungs-Jahresabonnement auf 41 Seelen, von der Postgefälls-Erhebung im Inlande treffen auf den Kopf 27.5 fr.

Die Gefälle aus dem Transporte der Briefe, Frachtpäckchen und Zeitungen haben auch im heurigen Jahre zu, jene aus der Beförderung von Gilwagen-Reisenden dagegen weiters abgenommen, welche Minderung Folge der vermehrten Postomnibusse — an Stelle der aufgehobenen Gilwagen — ist. Mit den Postomnibussen wurden 234,609 Personen befördert. Die Gebühren hierfür können bei dem Postgefälle nicht in Betracht kommen, weil solche den beteiligten Poststationen überlassen werden.

Die primitiv geprüften Rechnungen schließen ab, wie folgt:

| | |
|----------------------------------|---------------|
| Die Einnahmen betragen | 2,843,100 fl. |
| „ Ausgaben | 2,343,024 „ |
| Netto-Ertrag | 500,076 fl. |

gegen das Vorjahr mehr 90,646 fl. und gegen das Budget mehr 216,806 fl.

Unter vorstehenden Ausgaben sind mehrere dem eigentlichen Postbetriebe fremde Posten begriffen, nach deren Absehung die Postrente auf 563,505 fl. sich hebt. Werden noch die durchlaufenden Posten an den Ausgaben resp. Einnahmen zur Ermittlung des richtigen Ausgaben-Produktionsverhältnisses abgesetzt, so ergibt sich folgendes Resultat: Einnahme 2,254,280 fl., Ausgabe 623,983 fl., bleiben 1,719,051 fl. und betragen demnach die Ausgaben von den Einnahmen 75.2 Prozent.

Wollen endlich die außer Erhebung gebliebenen Posti für die durchgängig doppelgewichtigen Dienstkorrespondenzen, so wie für die Staatsgelder und Aktien zum Nettoertrag von 500,076 fl. geschlagen werden, so erhöht sich der Nettoertrag um 925,200 fl. auf rund 1,425,200 fl.

Der Stand bei sämtlichen Poststationen betrug zu Ende 1856—57 . . . 2672 Pferde und 805 Postillone, wovon 1380 Pferde und 733 Postillone im täglichen Dienste verwendet waren. Von den Gilwagen wurden zurückgelegt 376,074 1/2 Meilen.

Das Aktivvermögen des zur Unterstützung niederer Postbediensteter und deren Hinterbleibenden bestimmten Postarmenfonds betrug zu Ende des Vorjahres 109,629 fl., hiezu flossen im Jahre 1856—57 ein 6428 fl., es wurden abgegeben 6327 fl., blieb Vermögensstand 109,730 fl.

III. Telegraphenanstalt.

Im Etatsjahre 1856—57 hat eine Erweiterung des Telegraphennetzes nicht stattgefunden; der wirkliche Stand der bayerischen Staats-Telegraphen am Schlusse des Etatsjahres 1856—57 war 267.7 Meilen Telegraphenlinien mit 522.2 Meilen Drahtleitung; die Zahl der Telegraphenstationen 40, wovon 28 im Inlande; es trifft hiernach auf je 49.80 Quadratmeilen und 162,198 Seelen im Inlande eine Telegraphenstation.

Es wurden abgefertigt und dafür erhoben (beziehungsweise notirt):

1) Im inneren Verkehr:

| | Zahl | Worte | erhoben | notirt |
|---|--------|---------|----------|-----------|
| Staatsdepeſchen | 4,709 | 148,101 | 230 fl. | 7,992 fl. |
| Bahndepeschen | 17,733 | 183,530 | 67 „ | 14,968 „ |
| Privatdepeſchen | 43,294 | 863,533 | 46,000 „ | — „ |
| Abonnement des Börsenberichts | | | 1,050 „ | — „ |

2) Im internationalen Verkehr:

| | | | | |
|------------------------|---------|-----------|-------------|------------|
| Staats- und Privatdep. | 62,411 | 1,397,377 | 125,485 „ | 305 „ |
| | 128,147 | 2,592,541 | 172,832 fl. | 23,265 fl. |
| | | | 196,097 fl. | |

gegen das Vorjahr weniger 25,434 Depeschen und 35,984 fl.

Auf die Depeschen und Worte repartirt, ergibt sich eine durchschnittliche Gebühr: für jede der sämtlichen Depeschen überhaupt 1 fl. 20.8 fr., für jedes Wort 3.99 fr.; für jede Depesche im innern Verkehr 43.2 fr., für jedes Wort 2.37 fr.; für jede Depesche im internationalen Verkehr 2 fl. 0.6 fr., für jedes Wort 5.40 fr.

Durchschnittlich treffen:

| | |
|---|------------|
| auf jede der sämtlichen Depeschen überhaupt | 20.2 Worte |
| „ „ Depesche im innern Verkehr | 18.2 „ |
| „ „ „ internationalen Verkehr | 23.4 „ |

Die noch ungeprüfte Rechnung weist aus:

| | |
|----------------------------|-------------|
| die Einnahmen zu | 178,516 fl. |
| „ Ausgaben zu | 146,723 „ |
| daher Mehreinnahme | 31,793 fl. |

gegen das Vorjahr weniger 9177 fl. und gegen den Budgetsatz mehr 1904 fl.

Da der Gesamtaufwand für die Staats-Telegraphenlinien (nach Abzug der Linie München-Starnberg) bis daher 629,434 fl. betrug, so entziffert obige Reineinnahme für das Staatsjahr 1856-57 eine Rente von 5 Proz.

Werden an der Ausgabe die zur Ergänzung der Leitungen und Bau-Einrichtungen verwendeten Summen abgesetzt, so ergibt sich eine Mehreinnahme pro 1855-56 von 69,283 fl. und pro 1856-57 von 31,793 fl.

Werden endlich die bei Beurtheilung der Rentabilität notwendiger Weise zu berücksichtigenden, bloß in Vormerkung genommenen Gebühren für Staats- und Bahndepeschen zur wirklichen Einnahme gezogen, so erhöht sich der Aktivrest pro 1856-57 auf 55,058 fl.

Die Bahndienst-Telegraphen waren im Laufe des Staatsjahres 1856-57 noch ausschließlich nur für den Bahnbetrieb benutzbar; doch waren Vorkehrungen getroffen, um dieselben mit dem Beginn des folgenden Jahres auch der Benutzung für Staats- und Privatkorrespondenzen zugänglich zu machen. Die Länge der im Betrieb gestandenen Bahnteleggraphen beträgt 243.5 Meilen Draht-

leitung. Für Ausführung dieser Leitungen sind aufgewendet worden 385,705 fl. An Materialien wurden für den Bau der Bahnteleggraphen im Ganzen verwendet: 12,522 Stück Tragstangen, 27,400 Paar Seitenträger, 27,400 Stück Mutterschrauben, 54,800 Stück Isolirglocken, 4450 Zollcentner verzinkter Eisendraht. Von den Apparaten waren 17 Schreibapparate nach Morse's System mit Schreibstiften und 162 Zeigerapparate neuerer Konstruktion von Siemens und Halske. Die älteren Zeigerapparate von Stöhrer wurden eingezogen.

(Schluß folgt.)

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

| K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (153 1/2 Meilen.) | | Personen. | Güter. | Einnahme. | 1857. |
|---|--|-----------|------------|-----------|-----------|
| | | Zahl. | Ztr. | fl. G.M. | fl. G.M. |
| 1858 | | | | | |
| 9. Juli bis 15. Juli . . . | | 39,008 | 650,216 | 300,430 | 300,273 |
| bis 15. Juli 1858 . . . | | 1,025,678 | 16,709,368 | 7,119,898 | 6,536,197 |

Ankündigungen.

K. K. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

[49-51]

Am 20. Juli 1858 wird die Bahnstrecke von Temesvar bis Bazias dem öffentlichen Verkehre übergeben werden und es tritt von diesem Tage anfangen auf der konzessionirten südöstlichen Staats-Eisenbahn nachstehender Fahrplan ins Leben.

A. In der Richtung von Marchegg nach Bazias.

| Stationen | | 1. | | 3. | | 5. | | 15. | |
|-----------|---------|--------------------------|---------------------------------------|------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|-------------|-------------------------------------|---------|
| | | Personenzug bis Szegled. | Gemischter Zug von Szegled bis Bazias | Personenzug bis Pesth. | Gemischter Zug von Pesth bis Temesvar | Gemischter Zug bis Preßburg | | Gemischter Zug von Waizen bis Pesth | |
| Wien | Abfahrt | 6. 30 | Früh | 7. — | Abends | 4. — | Nachmittags | — | — |
| Marchegg | " | 8. 2 | " | 8. 33 | " | 6. 12 | " | — | — |
| Preßburg | Ankunft | 8. 44 | " | 9. 15 | " | 7. 15 | Abends | — | — |
| Preßburg | Abfahrt | 8. 59 | " | 9. 30 | " | — | — | — | — |
| Neuhäusel | " | 11. 53 | " | 12. 15 | Nachts | — | — | — | — |
| Waizen | " | 2. 27 | Nachmittags | 2. 52 | " | — | — | 9. 54 | Früh |
| Pesth | Ankunft | 3. 21 | " | 3. 46 | " | — | — | 11. 27 | Mittags |
| Pesth | Abfahrt | 4. 15 | " | 5. — | Früh | — | — | — | — |
| Szegled | Ankunft | 6. 30 | Abends | 8. 15 | " | — | — | — | — |
| Szegled | Abfahrt | 6. 50 | " | 8. 35 | " | — | — | — | — |
| Szegedin | Ankunft | 11. 9 | Nachts | 1. 27 | Mittags | — | — | — | — |
| Szegedin | Abfahrt | 11. 34 | " | 2. — | Nachmittags | — | — | — | — |
| Temesvar | Ankunft | 3. 52 | " | 7. 12 | Abends | — | — | — | — |
| Temesvar | Abfahrt | 4. 22 | Früh | 7. 42 | " | — | — | — | — |
| Jassenowa | " | 8. 29 | " | 1. 39 | Nachts | — | — | — | — |
| Bazias | Ankunft | 9. 20 | " | 2. 53 | " | — | — | — | — |

B. In der Richtung von Bazias nach Marchegg.

| Stationen | | 2. | | 4. | | 6. | | 16. | |
|-----------|---------|--|--------------------------------------|--|------------------------------------|--|------|-------------------------------------|--------|
| | | Gemischter Zug von Bazias bis Szegled. | Personenzug von Szegled bis Marchegg | Gemischter Zug von Temesvar bis Pesth. | Personenzug von Pesth bis Marchegg | Gemischter Zug von Preßburg bis Marchegg | | Gemischter Zug von Pesth bis Waizen | |
| Bazias | Abfahrt | 2. 25 | Nachmittags | — | — | — | — | — | — |
| Jassenowa | " | 3. 28 | " | — | — | — | — | — | — |
| Temesvar | Ankunft | 7. 24 | Abends | — | — | — | — | — | — |
| Temesvar | Abfahrt | 7. 54 | " | 6. 10 | Früh | — | — | — | — |
| Szegedin | Ankunft | 12. 30 | Nachts | 11. 27 | " | — | — | — | — |
| Szegedin | Abfahrt | 1. — | " | 12. — | Mittags | — | — | — | — |
| Szegled | Ankunft | 5. 30 | Früh | 4. 57 | Nachmittags | — | — | — | — |
| Szegled | Abfahrt | 5. 50 | " | 5. 15 | " | — | — | — | — |
| Pesth | Ankunft | 8. 10 | " | 8. 28 | Abends | — | — | — | — |
| Pesth | Abfahrt | 9. — | " | 9. 25 | " | — | — | 6. 45 | Abends |
| Waizen | Ankunft | 9. 54 | " | 10. 19 | " | — | — | 8. 19 | " |
| Neuhäusel | Abfahrt | 12. 53 | Mittags | 1. 1 | Nachts | — | — | — | — |
| Preßburg | Ankunft | 3. 34 | Nachmittags | 3. 41 | " | — | — | — | — |
| Preßburg | Abfahrt | 3. 49 | " | 3. 53 | " | 7. — | Früh | — | — |
| Marchegg | Ankunft | 4. 24 | " | 4. 28 | Früh | 7. 51 | " | — | — |
| Wien | Ankunft | 5. 56 | " | 6. 1 | " | 10. 3 | " | — | — |

C. Von Draviza nach Jassenowa.

| Stationen | 33. | |
|-------------------|----------------|------|
| | Gemischter Zug | |
| Draviza . Abfahrt | 6. 25 | Früh |
| Jassenowa Ankunft | 8. 7 | " |

Anschluß an den Zug 1. nach Bazias

D. Von Jassenowa nach Draviza.

| Stationen | 34. | |
|-------------------|----------------|-----------|
| | Gemischter Zug | |
| Jassenowa Abfahrt | 3. 48 | Nachmitt. |
| Draviza . Ankunft | 5. 59 | " |

Anschluß an den Zug 2. von Bazias

Die Abfahrtszeiten der Züge aus den Zwischenstationen sind aus den in allen Stationen affigirten Fahrplänen zu entnehmen. — Sämmtliche Züge haben einen direkten Anschluß von und nach Wien; die Züge 1, 2 und 3 haben ferner einen Anschluß in Bazias an die Schiffe der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Wien, am 4. Juli 1858.

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

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