

71

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditoren Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

Eisenbahn-Zeitung.

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 Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. W. Mehlert'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

19. August 1858.

Nro. 33.

Inhalt. Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1856. — Deutsche Privat-Eisenbahnen. Die Dividenden für 1857. — Telegraphenwesen. I. Bestimmungen über die Abhaltung eines Telegraphen-Lehrkurses. II. Telegraphenverbindungen mit Indien. III. Die sächsischen Staats-Telegraphen. — Literatur. — Zeitung. Inland. Bayern, Groß-Hessen, Preußen. Ausland. Großbritannien, Niederlande. — Personal-Nachrichten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1856.

Herausgegeben von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, der Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. VII. Jahrgang. Berlin 1858.

Die vorliegende statistische Arbeit schließt sich in ihrer Form genau den Jahrgängen 1855 und 1854 an. Ein besonderer Vorzug des Jahrgangs 1856 gegen den früheren ist der, daß in demselben zum erstenmal die dem Vereine angehörenden Bahnen, welche 1856 im Betriebe waren, vollständig enthalten sind, während in den früheren Jahrgängen stets eine oder mehrere Bahnen fehlten, weil von den betreffenden Verwaltungen die erforderlichen Materialien nicht eingegangen waren. Die Tabellen enthalten in 188 Rubriken Angaben 1) über die Verwaltungsebene, Richtung, Länge und Betriebsöffnung der Eisenbahnen; 2) über das Anlagekapital derselben; 3) über die Transportmittel; 4) über die Betriebsergebnisse; 5) über den Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungskassen. Die Nachrichten über die allgemeine Beschreibung der Bahnen, d. h. ihrer baulichen Einrichtungen und Konstruktionsverhältnisse, so wie über das Beamten-Personal werden der geringen Veränderungen wegen nicht jährlich wiederholt und sind in dem vorliegenden Jahrgang nicht enthalten. Dagegen sind diesmal wieder, und zwar zum Theil mit größerer Vollständigkeit und Ausführlichkeit, solche Nachrichten, welche sich in tabellarischer Form nicht darstellen lassen, deren Kenntniß aber bei Beurtheilung einer Bahn von wesentlichem Interesse ist, in besonderen statistischen Berichten als Anhang zu den Tabellen mitgetheilt.

I.

Vereinsbez. Die in den Tabellen aufgeführten Eisenbahnen gehören ihrer geographischen Lage nach 15 verschiedenen deutschen Staaten an. Im Ganzen sind es 52 Bahnen oder Bahnkomplexe mit einer Gesammtlänge von 1396 preussischen Meilen (à 2000 Ruthen oder 7532 Meter), welche 1856 im Betrieb gestanden. Davon waren

Staatsbahnen	665 Meilen
Staatsbahnen unter Staatsverwaltung	66
Privatbahnen in Privatverwaltung	665

In sechs von den 15 Staaten, nämlich in Oesterreich, Preußen, Bayern, Sachsen, Kurfürstenthum und Großherzogthum Hessen, befanden sich sowohl Staats- als Privatbahnen; in vier, nämlich Hannover, Württemberg, Baden und Braunschweig, nur Staatsbahnen; in fünf endlich, nämlich in Mecklenburg, Holstein, Lauenburg (mit Lübeck), Nassau und Anhalt bloß Privatbahnen.

Die Staatsbahnen (665 Meilen) vertheilten sich auf den einzelnen Staaten wie folgt:

Oesterreich	89.4 Meilen
Preußen	150.4
Bayern	123.0
Hannover	101.0
Sachsen	52.6
Württemberg	41.0
Baden	47.0
Braunschweig	23.7
Kurfürstenthum Hessen	26.6
Großherzogthum Hessen	10.4

Vom Staat verwaltete Privatbahnen gab es in Preußen 5, nämlich

Rhein-Neckar-Bahn	17.0 Meilen
Köln-Grefeld	6.9
Bergisch-Märkische	14.9

Prinz-Wilhelm	4.4 Meilen
Stargard-Posen	22.6

Von den Bahnen in Privatverwaltung waren in Preußen allein 318.2 Meilen, in Oesterreich 221.8 Meilen, in Bayern 23.2 Meilen, in den übrigen Staaten zusammen 99.3 Meilen.

Anlagekapital. Das auf sämtliche Bahnen verwendete Anlagekapital finden wir zusammen mit 642,910,990 Thaler angegeben, wozu sich die Durchschnittskosten einer Meile der deutschen Bahnen in 1856 auf 460,540 Thlr. stellten.

Wenn man von der Hamburg-Bergedorfer Bahn abzieht, welche wegen des kostspieligen Hamburger Bahnhofes auf 1,119,617 Thlr. pro Meile sich stellte, hatte in 1856 keine der Deutschen Bahnen ein Anlagekapital von 1 Million Thaler pro Meile nachzuweisen. Am kostspieligsten waren:

Die Rheinische Eisenbahn (Köln-Elz)	943,596 Thlr.
„ Oesterreichische südliche Staatsbahn	933,866
„ Bergisch-Märkische (Elsfeld-Dortmund)	930,375
„ Chemnitz-Niesner Sächsische Staatsbahn	839,289
„ Sächsisch-Böhmische „ „	740,224
„ Düsseldorf-Elsfelder Eisenbahn	684,028
„ Köln-Mindener Eisenbahn	669,565
„ Sächsisch-Bayerische Staatsbahn	643,586
„ Preussische Saarbrücker Staatsbahn	634,489
„ Frankfurt-Hanauer Eisenbahn	620,745
„ Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	603,383
„ Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn	592,137
„ Main-Neckar Bahn	591,152
„ Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn	577,384
„ Kaiser-Ferdinands Nordbahn	574,994
„ Thüringische Eisenbahn (Hauptbahn)	556,669
„ Ruhrort-Erfelder Bahn	551,282
„ Aachen-Mastrichter Bahn	524,254
„ Großherzoglich Badische Staatsbahn	522,102
„ Thüringische Zweigbahn	516,429
„ Main-Weber Bahn	508,875
„ Sächsisch-Schlesische Staatsbahn	505,994

Bei allen anderen Bahnen stellten sich die Kosten einer Meile Bahn unter 1/2 Million Thaler. Folgendes sind einige der billigsten:

Großherzoglich Badische Zweigbahn (Mannh.-Friedrichshof)	120,304 Thlr.
Reudenburg-Neumünster Bahn	133,528
Herzoglich Braunschweigische Zweigbahn nach Harzburg	144,470
Nürnberg-Fürther Bahn	154,750
Cöthen-Vernburger Bahn	181,818
Neisse-Brieger Eisenbahn	187,820

Anderer Lokomotivbahnen für weniger als 200,000 Thlr. die Meile gibt es nicht. Dagegen finden wir die Kosten der Buschthorbrader Pferdebahn zu nur 36,000 Thlr. die Meile angegeben.

Von dem Anlagekapital der Privatbahnen waren 228,196,777 Thlr. in Stammaktien, 167,768,533 „ „ Prioritätsaktien;

das Prioritätskapital machte demnach 71 Prozent vom eigentlichen Aktienkapital aus. Für 10 Bahnen waren die Stammaktien vom Staate mit einem Zinsetrag von 2 1/2 mit 5.2 Prozent garantiert.

Transportmittel. Die Zahl aller Lokomotiven war 2575, wovon 9 vierräderig, 2069 sechsräderig, 372 achträderig und 125 Tender-Lokomotiven. Von sämtlichen Lokomotiven waren 1607 gefuppelt; 426 waren mit Condensatzion eingerichtet. Auf die Bahnmeile kamen 1.9 Lokomotiven. Die Lokomotiven welche 1856 in Benutzung waren sind aus 50 verschiedenen Fabriken und Eisenbahnwerkstätten hervorgegangen. Am meisten haben geliefert:

Borsig in Berlin	726	Stephenson in Newcastle	137
Wien-Kaaber Maschinenfabrik in Wien	343	Gesfiorf in Linden bei Hannover	110
Maffei in München	206	Sharp u. Comp. in Manchester	95
Kessler in Carlsruhe	187	Maschinenfabrik Göttingen	73
Cockerill in Seraing	160	Hartmann in Chemnitz	68
Günther in Wiener Neustadt	145	Wöhler in Berlin	64
		Norris in Philadelphia	59

Auf sämtlichen Bahnen waren vorhanden:

1298 vierräderige Personenwagen,
2806 sechsräderige "
763 achträderige "

4867 Personenwagen mit 14,066 Achsen und 211,598 Sitzplätzen. Hiernach treffen auf die Meile Bahnlänge 10,07 Personenwagenachsen und 152 Sitzplätze. Auf eine Achse kamen durchschnittlich 15 Sitzplätze.

Die Zahl der Lastwagen (Gepäck-, Equipagen-, Vieh- und Güterwagen) war:

	Wagen	Achsen
vierräderige offene	19,770	mit 39,540
" gedeckte	12,547	" 25,094
sechsräderige offene	3,121	" 9,363
" gedeckte	3,542	" 10,626
achträderige offene	1,147	" 4,588
" gedeckte	3,959	" 15,836
Zusammen	44,086	mit 105,047

Die Gesamtladungsfähigkeit aller Lastwagen war 5,679,666 Ztr. Hiernach kommen auf eine Meile Bahnlänge 75 Lastwagenachsen mit einer Ladungsfähigkeit von 4068 Ztr., auf eine Achse 54 Ztr. Tragkraft.

Unter sämtlichen Wagenachsen fanden sich 7482 von Stahl.

Auf jede der vorhandenen Lokomotiven kamen im Durchschnitt 5.5 Personen- und 40.8 Lastwagenachsen.

(Fortsetzung folgt.)

Deutsche Privat-Eisenbahnen.

Die Dividenden für 1857.

Nach einer Zusammenstellung im Dresdener Journal waren die Dividenden der Deutschen Privatbahnen für 1857 verglichen mit 1856 folgende:

Bahnen	1857	1856
1. Magdeburg-Leipzig	24 Proj.	23 Proj.
2. Leipzig-Dresden	21 "	19 "
3. Nürnberg-Fürth	15 "	15 "
4. Magdeburg-Halberstadt	13 "	12 1/2 "
5. Oberschlesische Eisenbahn	13 "	11 1/6 "
6. Kaiser-Ferdinands Nordbahn	12 "	15 "
7. Pfälzische Ludwigsbahn	10 "	9 "
8. Tannus-Bahn	10 "	7 3/6 "
9. Berlin-Stettin	9 1/12 "	9 1/12 "
10. Oester. Staats-E.B.-Gesellschaft	9 1/2 "	13 1/15 "
11. Berlin-Anhaltische	9 "	9 "
12. Köln-Minden	9 "	8 2/3 "
13. Berlin-Potsdam-Magdeburg	9 "	7 "
14. Hamburg-Bergedorf	8 "	7 1/4 "
15. Buschtiehrader Kohlenbahn	8 "	8 "
16. Altona-Kiel	7 1/2 "	7 1/4 "
17. Thüringische Eisenbahn	7 "	6 3/4 "
18. Rendsburg-Neumünster	6 1/4 "	6 1/2 "
19. Rheinische	6 "	6 1/4 "
20. Berlin-Hamburg	6 "	5 1/2 "
21. Stargard-Posen	5 1/2 "	3 1/2 "
22. Frankfurt-Hanau	5 1/2 "	4 "
23. Breslau-Schweidnitz-Freiburg	5 "	9 "
24. Hessische Ludwigsbahn (Mainz- Ludwigshafen)	5 "	5 "
25. Ruhrort-Grefeld-Glabbech	4 3/4 "	3 1/2 "
26. Neustadt-Weissenburg (garantirt)	4 1/2 "	4 1/2 "
27. Aachen-Düsseldorf (garantirt)	3 1/2 "	3 1/2 "
28. Meißner-Weig	3 1/2 "	3 1/2 "
29. Bergisch-Märkische	3 1/2 "	3 1/2 "
30. Lübeck-Büchen	3 "	3 "
31. Kurf.-Friedr.-Wilh. Nordbahn	2 1/2 "	1 1/2 "
32. Anhalt-Röthen-Verb. (garantirt)	2 1/2 "	2 1/2 "
33. Gottbus-Schwiebichsee	2 1/2 "	2 1/2 "
34. Mecklenburgische Eisenbahn	2 "	1 1/2 "
35. Hocht-Eben	1 1/2 "	1 1/2 "

36. Prinz-Wilhelms Eisenbahn	1 1/2 "	1 1/2 Proj.
37. Dresden-Tharand	1 "	0 "
38. Löbau-Zittau	1 "	1 "
39. Brün-Rositz	3/5 "	2 "
40. Köln-Grefeld	3/5 "	0 "
41. Glückstadt-Elmsborn	1/2 "	2 1/2 "
42. Niederschlesische Zweigbahn	1/2 "	1 1/6 "
43. Magdeburg-Wittenberge	1/2 "	1/2 "
44. Aachen-Maastricht	0 "	1/2 "
45. Wilhelmshahn (Köfel-Oderberg)	0 "	0 "

Hiervon erhellt, daß die Dividende für 1857 bei 24 Bahnen größer, bei 9 Bahnen kleiner, bei 15 Bahnen ebenso groß als die Dividende für 1856 gewesen ist. Nur 2 Bahnen haben gar keine Dividende gegeben. Bei 3 Bahnen wurde die Zahlung der angegebenen Dividende nur durch Staatsgarantie ermöglicht. Die Dividende für Löbau-Zittau bezieht sich nur auf die Aktien Lit. B. Im Durchschnitt aus allen 45 Bahnen betrug die Dividende ohne Rücksicht auf die Verschiedenheit der Aktienkapitale 6.08 Proz. gegen 6 1/6 Proz. in 1856.

Telegraphenwesen.

I. Bestimmungen über die Abhaltung eines Telegraphen-Lehrkurses.

Mit Genehmigung des k. k. österreichischen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten wird nach den folgenden Bestimmungen abermals ein Telegraphen-Lehrkurs abgehalten werden:

§. 1. Zweck des Telegraphen-Lehrkurses. Der Zweck dieses Telegraphenkurses ist die Heranbildung von zur Kompletirung des Beamtenstandes der k. k. Staats-Telegraphen-Anstalt geeigneten Kandidaten.

§. 2. Ausdehnung des Unterrichts. Der Unterricht wird durch die von der k. k. Direktion der Staats-Telegraphen zu bestimmenden Beamten unentgeltlich erteilt, und umfaßt sowohl den administrativen als technischen Theil des Telegraphendienstes, letzteren in theoretischer und praktischer Beziehung.

§. 3. Beginn und Dauer dieses Kurses. Dieser Kurs beginnt am 1. Oktober 1858 und wird die Dauer desselben auf 8 bis 12 Wochen festgesetzt.

§. 4. Ort der Abhaltung. Die Abhaltung dieses Lehrkurses wird in Wien und in den Amtssitzen der Telegraphen-Inspektorate, d. i. zu Innsbruck, Triest, Zara, Prag, Lemberg, Pesth, Temesvár und Verona stattfinden.

§. 5. Bewerbung um die Aufnahme in den Telegraphenkurs. Die Bewerber um Aufnahme in diesen Kurs haben ihre Gesuche bei der k. k. Direktion der Staats-Telegraphen in Wien längstens bis 20. September d. J. einzureichen, in denselben die im folgenden Paragraph angeordnete Qualifikation nachzuweisen und anzugeben, ob sie den Unterricht in Wien oder im Sitze eines der vorgenannten Telegraphen-Inspektorate zu nehmen wünschen. Auf Gesuche, welche nach Ablauf des oben bestimmten Termins einlangen, wird keine Rücksicht genommen.

§. 6. Qualifikation der Bewerber. Die Bewerber um die Aufnahme als Telegraphenschüler haben sich über das zurückgelegte 18. und nicht überschrittene 30. Lebensjahr mittels Taufschein, über den bisherigen fadelosen Lebenswandel, ihre Verwendung im Staats- oder Privatdienste, ihre Studien oder sonstige Vorbildung, insbesondere aber über die Kenntnisse in der Mathematik, Physik, Chemie und Mechanik mittels legaler Zeugnisse auszuweisen und den Besitz einer guten Handschrift darzutun. Außerdem wird von den Bewerbern die vollkommene Kenntniß der deutschen Sprache und eine derartige Vorbildung in der italienischen und französischen Sprache gefordert, daß sie befähigt sind, Schriftstücke in diesen Sprachen zu lesen und zu verstehen, und daher die vollkommene Aneignung derselben mit Grund erwarten lassen. Die Kenntniß auch der englischen Sprache wird besonders berücksichtigt werden.

§. 7. Vorprüfung. Jeder Bewerber hat sich einer Vorprüfung rücksichtlich des Grades seiner Vorbildung zu unterziehen, von deren Resultate die Aufnahme in den Kurs abhängig gemacht wird.

§. 8. Prüfung und Prüfungskalkül. Nach beendeten Lehrkurse wird der Telegraphen-Inspektor mit jedem Telegraphenschüler die Prüfung abhalten, hiernach die Zeugnisse ausstellen, und darin den Grad der Befähigung durch die Note: „zum Telegraphendienste vorzüglich befähigt“, „befähigt“ oder „nicht befähigt“ bezeichnen.

§. 9. Anstellung der Telegraphenschüler. Die mit der Note „vorzüglich befähigt“ und „befähigt“ klassifizirten Telegraphenschüler werden in der Regel nach Maßgabe des im Prüfungskataloge auf Grundlage der Beschaffenheit der abgelegten Prüfung erhaltenen Ranges nach dem Dienstbedarfe als k. k. Telegraphisten angestellt. (Austria.)

II. Telegraphenverbindungen mit Indien.

Das englische Unterhaus hat so eben die Korrespondenz veröffentlicht, die bezüglich der Anlegung unterseeischer Telegraphen im Mittelmeere und nach Ostindien geführt worden ist. Es geht daraus hervor, daß England, wenn es seine heißen Wünsche nach dieser Richtung hin noch heute nicht erfüllt sieht, doch keineswegs jener eifrigen Vertretung entbehrt, welche die Thatkraft einer Regierung oder die Hingebung patriotischer Bürger einem Lande zu leisten vermögen. Die Korrespondenz über diesen Gegenstand erstreckt sich über 368 enggedruckte Spalten und umfaßt die Verhandlungen über die Telegraphenlegung von Gagliari nach Malta und Corfu, von Ragusa durch das Adriatische Meer nach Corfu und Alexandrien und von Alexandrien nach Indien auf zwei verschiedenen Routen, deren erstere an der levantischen Küste hin Seleucia, dann durch Kleinasien Kona und den persischen Meerbusen und in ihrer weiteren Verlängerung durch den Meerbusen von Koratschie die Ausmündung des Indus erreichen soll; letztere soll durch Egypten nach Suez, von da durch das Rote Meer nach Aden und durch das Arabische Meer nach Koratschie geführt werden. Ausführlich ist ferner die Legung eines Telegraphentauens von Konstantinopel nach Bassorah und von Konstantinopel nach Alexandrien besprochen. Bei diesen Unternehmungen höchster Wichtigkeit für Großbritannien wich die Regierung nie von dem Grundsatz ab, sie dem Unternehmungsgeiste der Privaten anheim zu stellen, deren Sorgfalt und Gründlichkeit in ihrem eigenen Interesse die dringendste Anregung findet. Der Vortheil, den sie denselben bot, überstieg nie die Garantie einer Minimalverzinsung und in den meisten Fällen genügte es, selbst diese nur für die Dauer der Herstellung zu bewilligen. Eine solche Begünstigung genügte insbesondere zur Legung des atlantischen Telegraphen von den Küsten Irlands zu den Neufundlands-Inseln, in dessen Vollenbung englische und amerikanische Beharrlichkeit sich im Kampfe mit der Mißgunst der Elemente so glänzend bewährt hat. Von den mittelländischen unterseeischen Telegraphenlinien ist allerdings erst die Strecke nach Malta und Corfu zu Stande gekommen; doch sind bezüglich der meisten übrigen Linien die Verhandlungen entweder schon zum Abschlusse gediehen oder diesem doch wenigstens ganz nahe. Zu diesen zählt die Linie von Ragusa über Corfu nach Alexandrien, dann von Suez nach Aden und Koratschie. Wir erfahren ferner, daß im Laufe der nächsten Monate eine Linie von Alexandrien nach Konstantinopel mit der Verbindung von Kandia gelegt werden soll, welche durch diese Verbindung einen Bestandtheil der Linie Ragusa, Corfu und Alexandrien bilden wird. Für alle diese Linien sind die Bedingungen vereinbart, wenn auch die Kontrakte selber noch nicht abgeschlossen. Durch die Kombinationen, welche diese Linien zulassen, sichert sich England die verschiedensten Korrespondenzwege mit dem ägyptisch-indischen Telegraphen in Alexandrien: den ersten über Konstantinopel, den zweiten über Corfu nach Ragusa, durch den österreichischen Kaiserstaat und das übrige Deutschland, den dritten aber über Corfu, Malta, Sardinien und Frankreich, und dürfte damit so ziemlich gegen alle Unterbrechungen, welche aus politischen oder technischen Schwierigkeiten hervorgehen könnten, genügende Bürgschaft erlangt haben. Das Telegraphenwesen dürfte daher auf dem Punkte stehen, sich nächstens in überraschender Ausdehnung über die Erde zu entfalten. Schon jetzt verhandelt man wegen einer Verlängerung des indischen Telegraphen nach Pegu, von da nach dem Südsee-Archipelagus, nach Holländisch-Indien, und anderseits nach Australien, nebst einer Auszweigung nach Hongkong und den sonstigen aufgeschlossenen Gebietsstücken des chinesischen Reiches. Die holländische Regierung ist auf die ihr deshalb gemachten Vorschläge bereits eingegangen. (Austria.)

III. Die sächsischen Staats-Telegraphen

haben nach einem Ausweise in der Zeitschrift des deutsch-österreichischen Telegraphenvereins im Jahr 1857 folgende Betriebsergebnisse geliefert. Es wurden im ganzen Königreich befördert:

Im internen Verkehr: Staatsdepeschen	1,047	} 41,651
Privatdepeschen	40,604	
Im internationalen Verkehr: Staatsdep. abgegangen	874	} 44,239
angekommen	724	
durchgegangen	590	
Privatdep. abgegangen	12,708	
angekommen	11,864	
durchgegangen	17,479	
Gesammtzahl der Depeschen	85,890.	

Die Einnahmen für den Staats-Telegraphen waren:

Vom internen Verkehr	11,122 Thlr.
" internationalen Verkehr	31,728 "
Besondere und ausländische Gebühren	6,226 "
	49,076 Thlr.

vorbehältlich des Ergebnisses der Vereinsabrechnung.

Für den Eisenbahnbetriebs-Telegraphen wurden eingenommen . 2831 Thlr.

Die Gesamtzahl der Depeschen (85,890) übersteigt die des Jahres 1856 an 63,598 Stück um 35.05 Proz. Es haben sich die internen Depeschen,

deren Zahl 1856 . . 24,022 betrug um 73.39 Proz., die internationalen, welche 1856 auf 30,576 sich berechneten, um 11.78 Proz. vermehrt.

Von den sämmtlichen Depeschen gehörten 48.49 Proz. dem internen, 51.51 Proz. dem internationalen Verkehre an.

Das Einkommen theilt sich mit 22.66 Proz. für interne, 77.34 Proz. für internationale Depeschen.

Es zerfallen die Depeschen beim internen Verkehre in 2.51 Proz. Staats- und 97.49 Proz. Privatdepeschen, beim internationalen Verkehre in 4.95 Proz. Staats- und 95.05 Proz. Privatdepeschen.

Bei dem internationalen Verkehre waren von der Gesamtzahl der Depeschen 30.70 Proz. abgegangene, 28.46 Proz. angekommene, 40.84 Proz. durchgegangene.

Literatur.

General-Coursbuch der Eisenbahnen, Posten und Dampfschiffe Deutschlands und der benachbarten Staaten. Nach offiziellen Quellen bearbeitet. Juli 1858. Leipzig, Voigt und Günther. (Mit einer Karte.)

Vorliegendes Coursbuch, welches sich den ähnlichen Unternehmungen in Frankfurt, Berlin und Wien würdig anreicht, ist nach einem ganz neuen Plan bearbeitet, zum Gebrauch bequem eingerichtet und schön ausgestattet. Es sind darin in 147 Nummern die Eisenbahn- und wichtigsten Dampfschiffahrts-Fahrtenpläne enthalten; bei jeder Eisenbahnroute sind zugleich die näheren Bestimmungen über Reisegepäck, Retourbillets, Ueberfrachtare, den Sitz der Verwaltungsbehörde etc., ferner die Anschlußverbindungen nebst einem Verzeichniß der von den verschiedenen Stationen abgehenden Posten angegeben. Ueber alle vor kommenden Orte gibt ein am Schlusse enthaltenes ausführliches Ortsregister Auskunft und zur besseren Orientirung trägt die dem Buche beigegebene neu bearbeitete Post- und Eisenbahnkarte von Deutschland das ihrige bei. Im Verhältniß zu dem Gebotenen erscheint der Preis des Buches von 15 Neugroschen ein sehr mäßiger und zweifeln wir nicht an eine günstige Aufnahme desselben von Seite des reisenden Publikums.

Beitung.

Inland.

Bayern. — Am 5. August wurde die Bahnstrecke von Rosenheim nach Kufstein, bayerischer Theil der Rosenheim-Innsbrucker Bahn, dem Betriebe übergeben.

Großh. Hessen. — Am 1. August wurde die Main-Rhein Bahn zwischen Darmstadt und Mainz, zum hessischen Ludwigsbahn-Unternehmen gehörig, dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Preußen. — Am 4. August ist der Theil der Köln-Bingener Bahn zwischen Rolandseck und Mettchen, Neuwied gegenüber, baupolizeilich geprüft worden. Die Gröföffnung sollte in spätestens 14 Tagen erfolgen.

— Zwischen der preussischen und russischen Regierung war festgesetzt worden, daß der Bau der beiden Verbindungsbahnen zwischen dem preussischen und russischen Eisenbahnnetz einmal von Königsberg über Gydruhnen zur Peteraburg-Warschauer Bahn, zweitens von der Oberschlesischen Eisenbahn nach der Warschau-Krakauer Bahn bei Zombkowitz so bald als möglich in Angriff genommen werden solle. Den Bau der ersteren Bahn hat der preussische Staat übernommen, die Herstellung der zweiten ist mittelst Kabinettsordre der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft unter der Bedingung, daß sie Eigenthum derselben bleibe, übertragen worden. Man glaubt, daß spätestens im Frühjahr 1860 diese preussisch-russische Eisenbahnstrecke dem Verkehre übergeben werden wird. (Mfz.)

Ausland.

Großbritannien. — Die atlantische Telegraphenverbindung ist glücklich hergestellt. Die Times bringt folgendes an die Direktoren der „Atlantic Telegraph Company“ gelangte wichtige Telegramm: „Valentia, 5. August. Die „Agamemnon“ ist hier eingetroffen, und wir sind im Begriff das Ende des Kabels zu landen. Die „Niagara“ ist in Trinity Bay, in Neufundland. Die Signale zwischen den beiden Schiffen sind gut. Wir erreichten das Stelldichein in der Nacht des 28. Juli, und am folgenden Morgen wurde die Spleißung in der Nacht des 28. Juli, und am folgenden Morgen wurde die Spleißung mit dem Niagara-Kabel an Bord des „Agamemnon“ ausgeführt. Um Mittag am 30. waren 265 Seemeilen zwischen den beiden Schiffen zurückgelegt, am 31. Juli 540, am 1. August 884, am 2. 1256, am 4. 1854; beim Anker am 6. Morgens in Doulns-Bay 2022. Die „Niagara“ fuhr die ganze Zeit beinahe mit derselben Geschwindigkeit wie wir, so daß die versenkten Kabellängen

der beiden Schiffe gewöhnlich 10 Meilen betragen. Den gestrigen Tag ausgenommen, war das Wetter sehr ungünstig."

Niederlande. — Die Staats Courant bringt eine Verordnung vom 2. August, wodurch die Konzession für die nordöstliche Eisenbahn (Harlingen, Groningen, Zwolle u. s. w.), so wie für deren Verbindung mit Deutschland (von Zutphen über Enschede nach der deutschen Grenze) den Herren Sleef und P. A. Reuchlin ertheilt wird.

Personal-Nachrichten.

Bayern. — Nachdem die Ministerialsektion für die K. Verkehrsanstalten zu einer selbstständigen Centralverwaltungsgesellschaft mit der Bezeichnung „General-Direktion der K. Verkehrsanstalten“ erhoben wurde, hat Sr. Maj. der König nunmehr den Ministerialrath und bisherigen Vorstand jener Sektion, Frhrn. v. Brück, zum General-Direktor unter Verleihung des Ranges eines K. Regierungspräsidenten zu ernennen geruht.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Württembergische Staats-Eisenbahn. — Monat Juli 1858.

260,116 Personen,
670,844,7 Ztr. Güter.
Einnahmen von Personen, Gepäck, Hundst, Equipagen, Vieh . 144,895 fl.
" " Frachtgütern 215,140 "
Gesamteinnahme 360,035 fl.
gegen 252,345 Personen, 594,072,9 Ztr. Güter und 357,278 fl. Gesamteinnahme im Juli 1857.

Kaiser-Ferdinands Nordbahn. — Monat Juli 1858.

(Länge sämtlicher Betriebsstrecken 70 Meilen.)

	Personen.	Zentner.	Einnahmen.
Wien, D. w. e. i. c. i. m., Stoderan, Marchegg, Brunn, Otmäh, Leob. u. u. und Biell.)	139,291	1,685,981	961,536 fl. C. M.
gegen im Juli 1857	128,712	1,502,755	958,088 " "
1. Jan. bis incl. 31. Juli 1858	864,841	10,784,903	5,975,469 " "
gegen in 1857	826,778	9,047,086	5,855,796 " "
(Regietransporte ohne Frachtbetrag im Juli 1858)			111,858 Ztr.)

K. K. privilegirte österr. Staats-Eisenbahn. (17 1/2 Meilen.)

	Personen.	Güter.	Einnahme.	1857.
	Zahl.	Ztr.	fl. C. M.	fl. C. M.
23. Juli bis 29. Juli	46,684	591,998	281,278	267,268
30 " " 5. August	43,630	575,688	283,025	280,007
bis 5. August 1858	1,159,505	18,503,180	7,975,396	7,366,627

Pfälzische Eisenbahnen. — I. Ludwigsbahn.

Ergebniß.	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Juli 1858	83315	52225	560948	72256	532460	76577	201058
" do. 1857	78581	51145	444380	54978	487480	70484	176606
1858 mehr weniger	4734	1080	116568	17278	44980	6093	24452
in den ersten 10 Monaten 1857—58	729344	420908	3589039	494534	6322800	888288	1803731
1856—57	697861	403414	4511895	558436	4926780	729867	1691717
1857—58 mehr weniger	31483	17494	622856	63902	1396020	158421	112014

— II. Maximiliansbahn.

Ergebniß.	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Juli 1858	25950	9357	151204	12319	116160	6134	27811
" do. 1857	24026	8929	84431	5906	112060	5895	20730
1858 mehr weniger	1924	428	66773	6413	4100	239	7081
in den ersten 10 Monaten 1857—58	217000	75664	751325	55387	1577640	83208	214260
1856—57	217549	74125	1118083	92214	1034300	53760	220100
1857—58 mehr weniger	549	1539	366560	36827	543340	29448	5840

Friedrich-Wilhelms Nordbahn. — Monat Juni 1858.

Von Personen und Gepäck 22,416 Thlr.
" verschiedenen Frachtgütern 41,973 "
Gesamteinnahme 64,389 Thlr.
gegen 68,688 Thlr. im Juni 1857. Gesamteinnahme bis ult. Juni 1858 355,748 Thlr. gegen 370,521 Thlr. in 1857.

Leipzig-Dresdener Eisenbahn. — Monat Juni 1858.

68,652 Personen 58,417 Thlr. 17 Ngr.
948,625 Ztr. Güter 94,496 " 0 "
152,913 Thlr. 17 Ngr.
Hierzu vom 1. Januar bis ult. Mai c. 732,974 " 19 "
Post- und Salzfracht und Magdeburger Strecke im II. Quartal 1858 angenommen zu 28,275 " 4 "
Summa 914,163 Thlr. 10 Ngr.
Vom 1. Januar bis ult. Juni 1858 1,028,964 " 19 "
Mindereinnahme in 1858 gegen 1857 114,801 Thlr. 9 Ngr.
Mehreinnahme bis ult. Juni 1858 gegen 1856 55,345 " 25 "
vorbehältlich späterer Befestigung.

Main-Neckar Eisenbahn. Darstellung des Verkehrs und der Einnahmen.

	1856	1857
Es wurden befördert: Personen	708,957	746,934
Gepäck	64,639 Ztr.	70,638 Ztr.
Güter	1,709,650 "	2,147,345 "
Die Einnahmen haben betragen: fl. fl.		
für Personen-Transport	526,783	590,241
" Gepäck	47,335	52,855
" Equipagen	2,955	3,007
" Vieh	5,965	6,478
" Gütern	411,376	489,560
" Post	11,121	11,658
Ertragzölle	2,471	12,666
	1,008,006	1,166,465

Mithin Mehreinnahme im Jahr 1857 . . 158,459 fl.

Lübeck-Büchen. — Monat Juli 1858.

19,848 Personen (incl. Gepäck) 9,684 Thlr.
142,495 Ztr. Güter; Vieh und Equipagen 9,967 "
Summa 19,651 Thlr.
gegen 20,017 Personen, 134,990 Ztr. Güter und 19,512 Thlr. im Juli 1857.
Mithin im Juli 1858 mehr 139 Thlr. Seit 1. Januar sind vereinnahmt 89,362 Thlr. gegen 99,176 Thlr. in 1857.

Holsteinische Eisenbahnen. — Monat Juli 1858.

	Altona-Kiel.	Glückstadt-Elmsborn.	Hendenburg-Neumünster.
Personen Zahl	43,688	12,347	8,938
Von Personen Thlr.	24,086	2,894	4,199
" Gütern u. c. "	24,263	1,300	2,841
Gesamteinnahme "	48,349	4,194	7,040
Einnahme in den 7 Monaten 1858	263,136	29,923	39,798
gegen 1857	302,841	18,392	44,540
in 1858 weniger	39,705		4,742
in 1858 mehr		11,531	

Ankündigungen.

Anstellung für einen Maschinenmeister.

[73—76] Für die unmittelbare Leitung des technischen Betriebes und des Dienstes der Reparaturwerkstätten einer in Ausführung begriffenen großartigen Eisenbahnunternehmung wird ein Maschinen-Ingenieur gesucht, welcher sich über längere ausgezeichnete Leistungen in gleicher Eigenschaft auszuweisen vermag und welchem dagegen eine in jedem Sinne lohnende Stellung zugesichert werden kann.

Bewerber um diese Stelle ertheilt die Redaktion dieses Blattes nähere Auskunft.

(Mit einer Beilage: Preisverzeichnis von Reiser & Schmidt.)