

handen wären, aus dem Stande der Privaten zu ernennen, welche im Dampfmaschinenfache bewandert sind. Uebrigens versteht es sich von selbst, daß die Zeit für die Vornahme der Prüfungen von Fall zu Fall in der Art festgesetzt werden muß, daß hierdurch der regelmäßige Unterricht an der betreffenden Lehranstalt nicht behindert oder unterbrochen wird.

Ad III. Die Prüfung hat zu bestehen in einer mündlichen Beantwortung der von der Prüfungskommission gestellten Fragen und in einer Verwendungsprobe. Die Prüfungskandidaten haben eine vollkommene Kenntniß der Konstruktionsart der Dampfmaschinen und rücksichtlich Dampffessel an den Tag zu legen, und sollen über die Folgen, die eine Vernachlässigung ihres Dienstes nach sich ziehen könnte, so wie über die Mittel zur Vermeidung von Kessel-Explosionen genau unterrichtet seyn. Bei Prüfungen der Gehülfen sind die Fragen nur auf die mindern Dienstesaufgaben zu richten. Kenntniße, die ein spezielles Dienstverhältniß erfordert, wozu z. B. Signalisirungs-Vorschriften, Dienst-Instruktionen u. s. w. gehören, sind nicht in das Bereich dieser Prüfungen zu ziehen. Die Verwendungsprobe hat vor einem geheizten Dampffessel und rücksichtlich vor oder auf einer in Gang gelehten Maschine derselben Gattung stattzufinden, zu deren Ueberwachung, Bedienung oder Leitung der Bewerber für geeignet erkannt werden will. Die Prüfungskommission hat sich auf eine entsprechende Weise und bei Lokomotivführern und Dampfmaschinen-Maschinisten durch Anlassen, Abstellen und Behandeln der Maschine zu überzeugen, daß sich der Kandidat alle Fertigkeiten angeeignet hat, die sein Dienst erfordert. Bei den Wärtern stationärer Maschinen, bei den Dampffesselheizern und bei den Gehülfen kann die Verwendungsprobe in jenen Fällen unterbleiben, wenn in dem Orte, wo die Prüfungskommission ihren Sitz hat, oder in der nächsten Umgebung eine entsprechende Maschine nicht zur Verfügung steht. Dagegen kann jene Prüfungskommission die Prüfung der Lokomotivführer und Dampfmaschinen-Maschinisten nicht vornehmen, welcher die zur Vornahme der Verwendungsprobe erforderlichen materiellen Mittel nicht zu Gebote stehen. Uebrigens wird den Prüfungskommissionen empfohlen, nach Thunlichkeit auch die mündliche Prüfung vor der Maschine vorzunehmen und mit der Verwendungsprobe zu verbinden.

Ad IV. Der Kandidat hat um Zulassung zur Prüfung bei der Prüfungskommission einzuschreiten und hierbei die Nachweisung zu liefern, daß er sich die zur Bedienung oder Ueberwachung einer Dampfmaschine oder eines Dampffessels und rücksichtlich die zur Führung einer Lokomotive oder eines Dampfsschiffes je nach seiner Eigenschaft erforderlichen Kenntniße und praktischen Fertigkeiten in einem wenigstens sechsmonatlichen Dienste bei einer Lokomotive, einer Schiffs- oder stationären Dampfmaschine oder bei einem Dampffessel erworben habe. Ueberdies muß der Kandidat über das zurückgelegte zwanzigste Lebensjahr und mittelst eines Zeugnißes des Gemeindevorstandes, in dessen Bezirk derselbe das letzte Jahr seinen Wohnsitz hatte, über seine Mähterheit und Moralität sich ausweisen. Ueber das Resultat der Prüfung wird dem Kandidaten von der Prüfungskommission ein Zeugniß ausgestellt, in welchem die Eigenschaft desselben nach den sub I. erwähnten 5 Kategorien genau ausgedrückt werden muß. Wird der Kandidat für nicht brauchbar erkannt, so kann derselbe nach Ablauf eines Jahres wiederholt zur Prüfung zugelassen werden. Wird derselbe auch bei der Wiederholungsprüfung für nicht tauglich erkannt, so darf er zu einer weiteren Wiederholung der Prüfung nicht mehr zugelassen werden. Die gut bestandene Prüfung eines Individuums der höheren Kategorie begreift stets die Prüfung in der Eigenschaft einer niedrigeren Kategorie in sich. In Betreff der Lokomotivführer und Maschinisten auf Dampfsschiffen muß jedoch die Ausnahme gemacht werden, daß ein geprüfter Lokomotivführer nicht als Schiffs-Maschinist und umgekehrt verwendet werden darf. Uebrigens versteht es sich von selbst, daß in Substitutionsfällen vom Substituten jene Prüfung gefordert werden muß, welche der Eigenschaft des ihm zeitweise übertragenen Dienstes entspricht. Ueber die vorgenommenen Prüfungen hat die politische Landesstelle Nachweisungen vorlegen zu lassen, damit dieselbe in die Lage versetzt werde, die Geprüften und Zurückgewiesenen in Evidenz zu halten und zu verhindern, daß Unbefugte zum Dienste bei Dampfmaschinen verwendet werden, und daß auf einige Zeit Reprobitur, vor Ablauf derselben, oder daß unbedingt Zurückgewiesene sich neuerdings der Prüfung unterziehen. Die politische Landesstelle hat daher ein Verzeichniß der auf einige Zeit oder unbedingt Zurückgewiesenen zu verfassen, und den Prüfungskommissionen sämtlicher Kronländer im geeigneten Wege mitzutheilen.

Ad V. Die Dampfsschiff-Maschinisten, die Lokomotivführer und die Wärter stationärer Dampfmaschinen haben eine Prüfungsgeld von 4 fl., die Dampffesselheizer und die Gehülfen eine solche im Betrage von 2 fl. zu entrichten, welche Beträge den Mitgliedern der Prüfungskommission zu gleichen Theilen zuzukommen haben. Die aus Anlaß der Vornahme der Prüfungen etwa auflaufenden Reisekosten sind den Prüfungskommissionären von den Prüfungskandidaten zu vergüten.

## II. Neue Signalisirungsvorschriften für Seeschiffe.

Am 24. Februar 1858 haben die Lords der britischen Admiralität ein neues Reglement über die von den Dampf- und Segelschiffen anzuwendenden Nacht- und Nebelsignale zur Vermeidung von Zusammenstoßen und Mißverständnissen erlassen. Die Vorschriften dieses Reglements wurden in Frankreich mit kaiser-

lichem Dekret vom 28. Mai l. J. und in Belgien mit königlichem Dekret vom 14. Juni l. J. nicht nur für die Kriegsmarine, sondern auch für Handelsschiffe zum Gesetze erhoben. Die Erwägung, daß nur durch die Gleichartigkeit der Signalisirung den durch Ansehlungen entstehenden Seeunfällen vorgebeugt werden kann, bestimmte die k. k. Admiralität, die gleiche Signalisirungsweise mit Befehl vom 14. Juli l. J. für die österreichische Kriegsmarine vorzuschreiben, und das k. k. Handelsministerium erließ unterm 13. September l. J. eine auf denselben Grundlagen beruhende Signalisirungsvorschrift für die Dampf- und Segelschiffe der österr. Handelsmarine, welche bereits mit 1. Oktober l. J. in Kraft getreten ist. In Hamburg wurde unterm 1. September, in Bremen unterm 27. September l. J. die neue britische Signalisirungsweise angeordnet. Es steht zu erwarten, daß alle seefahrenden Nationen diese Vorschriften sowohl ihren Kriegs- als auch den Handelsschiffen zur Richtschnur vorzeichnen werden.

Das Wesentlichste dieser Bestimmungen liegt darin, daß sowohl Dampfboote als auch Segelschiffe zur Nachtzeit (d. h. von Sonnenuntergang bis zu Sonnenaufgang) an der Steuerbordseite eine grüne und an der Backbordseite eine rothe Laterne aufstecken. Sind die Dampfboote in Gang, so müssen sie noch überdies ein helles weißes Licht am Top des Hochmastes zeigen. Kootsenboote unter Segel müssen ein weißes Toplicht und alle 15 Minuten ein weißes Flackenseuer zeigen. Fischerbarken führen ein weißes Licht, welches sie zeigen müssen, sobald sich ihnen ein Schiff nähert. Bei Nebel müssen die Dampfboote mindestens von 5 zu 5 Minuten Signale mit der Dampfpeife geben, und sie dürfen die Maschine nur mit halber Kraft arbeiten lassen. Segelschiffe und Dampfsschiffe, die mit Segeln oder im Schlepptau gehen, geben die Nebelsignale mit einem Horn und einer Glocke. Für Fischerbarken und Kootsenboote schreibt das österreichische Reglement die Signalgebung mit Horn und Glocke nicht vor, sondern gestattet, daß sie sich der bei Fischersfahrzeugen üblichen Nebelsignale bedienen. (Austria.)

## Beitrag.

### Inland.

**Oesterreich.** — Ueber die Bedingungen des Verkaufs der südlichen Staatsbahn liegen jetzt einige authentische Nachrichten vor. Nach diesen beträgt der Erwerbspreis für welchen die „südösterreichisch-italienische Bahngesellschaft“ die Wien-Triester, Verona-Vogener und Innsbruck-Bayerische Bahn nebst den Vorarbeiten zur Steinbrück-Sißeler Bahn kauft, 175 Millionen Fr. (70 Millionen fl.). Die Zahlung desselben geschieht in folgenden zinslosen Raten: 25 Millionen dreißig Tage nach Ratifikation des Vertrages, 25 Millionen am 1. November 1859, 15 Millionen am 1. November 1860, 15 Millionen am 1. November 1861, 15 Millionen am 1. Nov. 1863, 15 Millionen am 1. Nov. 1864, 25 Millionen am 1. Nov. 1865 und 25 Millionen am 1. Nov. 1866. Außer diesen Summen hat der Staat, für den Fall daß nach 1870 und nach Vollenbung des ganzen Bahnnetzes, das gesammte Kapital, Aktiva und Obligationen, mehr als 7 Proz. tragen sollte, Anspruch auf die Hälfte des Ueberschusses bis auf die Höhe von 75 Millionen Fr.; der Gesellschaft stehe es jedoch frei diese Verpflichtung durch eine jährliche Zahlung von 12 1/2 Millionen Gulden während der Jahre 1871 bis 1874 abzulösen. Der Staat garantiert ein Ertragminimum von 5 1/2 Proz. für das gesammte zur Verwendung kommende Kapital; in Bezug auf diese Garantie ist das Unternehmen in vier Gruppen gesondert, so daß die Garantie für jede Gruppe besonders gilt, und das Mehrerträgniß bei der einen Gruppe nicht auf das Mindererträgniß bei der anderen Gruppe verrechnet wird. (Presse.)

— Der 18. Oktober 1858 ist für die Eröffnung der Bahnstrecke von Mailand nach Magenta für den Personenverkehr bestimmt worden. Täglich sollen vier Fahrten zwischen den Endpunkten dieser Bahnstrecke stattfinden. (Austria.)

**Raffau.** — Eine Regierungsverfügung erklärt die der Raffauischen Rhein- und Lahn-Eisenbahngesellschaft nach Maßgabe der Konzessionsurkunde vom 23. Juni 1853 und des Dekrets vom 31. März 1857 ertheilte Konzession zum Bau und zum Betrieb einer Eisenbahn von Wiesbaden bis zur Raffauischen Grenze bei Lahnsheim und von da im Lahnthale bis zur Raffauischen Grenze unweit Braunsfeld für verwirkt.

**Sächs. Herzogthümer.** — Nach Meldung des offiziellen Meininger Tageblatts findet nunmehr die Eröffnung der Werraabahn bis Coburg bestimmt am 25. Oktober statt.

### Ausland.

**Frankreich.** — Das Netz elektrischer Telegraphen, das Frankreich überspannt, ist seit dem 29. November 1850 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Dasselbe verbindet gegenwärtig alle Hauptorte der Departements mit dem Sitz der Regierung, selbst einige weitere Zwischenlinien bestehend. Es umfaßt etwa 12,000 Kilometer; Ende 1857 zählte man 171, am 1. September 1858. 199 Stationen. Im Jahre 1852 wurden darauf 48,000, 1856. 36,000, im Jahre