

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

# Eisenbahn-Beitung.

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-Beitung“ oder: J. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

21. Oktober 1858.

Nro. 42.

**Inhalt.** Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1856. (Schluß.) — Eisen-Industrie. — Gesetze und Verordnungen. I. Oesterreichische Verordnung in Betreff der Prüfung der, zur Bedienung oder Ueberwachung einer Dampfmaschine oder eines Dampfkessels, so wie zur Führung einer Lokomotive oder eines Dampfschiffes zu verwendenden Individuen. II. Neue Signalisierungsvorschriften für Seeschiffe. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Nassau, Sächs. Herzogthümer. Ausland. Frankreich. — 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.

(Schluß von Nr. 33 u. 40.)

### II. Betriebsergebnisse.

Personen- und Güterverkehr. Es sind im Jahr 1856 auf sämtlichen deutschen Bahnen befördert worden:

in erster Wagenklasse	696,000 Personen	= 1.7 Prozent
„ zweiter „	9,081,000 „	= 22.1 „
„ dritter „	26,929,000 „	= 76.2 „
„ vierter „	3,322,000 „	
zu ermäßigten Preisen	1,101,000 „	

zusammen 41,129,000 Personen.

Eine vierte Wagenklasse bestand nur auf 11 Bahnen. Die zu ermäßigten Preisen beförderten Personen waren größtentheils Militärs und Auswanderer. Es geht aus diesen Zahlen hervor, daß mehr als drei Viertel sämtlicher Reisenden die billigste Wagenklasse benützen.

Die Zahl der von sämtlichen Reisenden zurückgelegten Meilen war 217,334,875, jede Person hat daher im Durchschnitt 5.28 Meilen zurückgelegt. Die Zahl der Reisenden auf die ganze Länge der einzelnen Bahnen reduziert war 10,216,600 (also ein Viertel der wirklichen Personenzahl). Im Durchschnitt für alle Bahnen ergibt sich eine Frequenz auf die ganze Bahnlänge von 155,685 Personen. Endlich zeigt die Vergleichung die Personenmeilenzahl mit der Einnahme von Reisenden, daß der durchschnittliche Ertrag pro Person und Meile 3.43 Sgr. war. Die auf die ganze Bahnlänge reduzierte Personenzahl (die eigentliche Personenfrequenz) war am größten bei folgenden Bahnen:

Nürnberg-Fürth	mit 566,141 Pers.
Taunus-Bahn	445,791 „
Bonn-Köln	357,941 „
Leipzig-Dresden	332,150 „
Magdeburg-Leipzig	291,516 „
Köln-Minden	286,245 „
Düsseldorf-Elberfeld	269,434 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	260,224 „
Main-Neckar	245,721 „
Berlin-Stettin	233,078 „
Magdeburg-Halberstadt	230,314 „
Elberfeld-Dortmund	230,012 „
Sächsische Ludwigsbahn	223,385 „
Frankfurt-Ganau	212,597 „
Kaiser-Ferdinands Nordbahn	209,122 „
Großherzoglich Badische Bahn	204,825 „
Herzoglich Braunschweigische Bahn	204,048 „
Rheinische Bahn	200,060 „

Bei allen anderen Bahnen war die Frequenz unter 200,000 Personen auf die ganze Bahnlänge vertheilt.

Das Quantum der auf sämtlichen Bahnen in 1856 beförderten Güter jeder Art war 392,972,000 Ztr. Auf eine Meile reduziert war dasselbe = 4,184,432,000 Ztr. Es ergibt sich hieraus eine durchschnittliche Transportweite der Güter von 10.65 Meilen. Auf die ganze Länge der einzelnen Bahnen be-

rechnet, war das Gewicht der beförderten Güter 175,361,000 Ztr. Im Mittel für sämtliche Bahnen ergeben sich 2,997,400 Ztr. Der durchschnittliche Ertrag pro Ztr. Gut pro Meile endlich war 4.32 Pfennig. Der Güterverkehr auf die ganze Bahnlänge reduziert war am größten bei nachstehenden Bahnen:

Oberschlesische Eisenbahn	mit 10,782,305 Ztr.
Köln-Mindener	7,959,013 „
Saarbrücker Staatsbahn	6,516,015 „
Niederschl.-Märkische Staatsbahn	6,465,950 „
Magdeburg-Leipzig	6,178,278 „
Elberfeld-Dortmund	5,497,528 „
Sächsisch-Bayerische Staatsbahn	5,435,760 „
Kaiser-Ferdinands Nordbahn	5,362,214 „
Leipzig-Dresden	5,073,499 „
Düsseldorf-Elberfeld	5,057,831 „
Herzogl. Braunschweigische Bahn	5,040,106 „

Bei allen anderen Bahnen war der auf die ganze Bahnlänge vertheilte Verkehr unter 5 Millionen Zentner.

Die Bruttoeinnahme hat bei sämtlichen Bahnen betragen:

vom Personenverkehr	26,046,910 Thlr.	= 32.7 Proz.
„ Güterverkehr	50,146,082 „	= 63.0 „
von anderen Quellen	3,437,226 „	= 4.3 „
zusammen	79,630,218 Thlr.	

Diese Bruttoeinnahme beträgt auf die Bahnmeile 57,040 Thlr., auf die Nutzmeile 12.6 Thlr., vom Anlagekapital 12.4 Proz.

Die Betriebsauslagen beliefen sich im Ganzen auf 41,713,023 Thlr., was auf die Bahnmeile 29,880 Thlr., auf die Nutzmeile 6.6 Thlr. ausmacht. Von der Bruttoeinnahme betragen die Auslagen 52.4 Proz. Die Auslagen vertheilen sich nach den 3 Hauptrubriken wie folgt:

Bahnverwaltung	12,252,708 Thlr.	= 29.4 Proz.
Transportverwaltung	26,232,196 „	= 36.0 „
Allgemeine Verwaltung, Zins für gepachtete Bahnstrecken u.	3,228,119 „	= 7.6 „

Die Kosten der Bahnverwaltung betragen auf die Bahnmeile 8992 Thlr., die Kosten der Transportverwaltung auf die Nutzmeile 4.15 Thlr.

Als Ueberschuß oder Reinertrag ergibt sich für alle Bahnen 37,917,000 Thlr., was pro Meile Bahnlänge 27,160 Thlr., pro Nutzmeile 6 Thlr. ausmacht. Von dem Anlagekapital beträgt dieser Reinertrag 5.9 Proz. (gegen 5.5 Proz. in 1855).

Die Verzinsung des Anlagekapitals und die wirklich vertheilte Dividende war am größten bei folgenden Bahnen:

	Verzinsung des Anlagekapitals	Vertheilte Dividende
Nürnberg-Fürth	17.95 Proz.	15 Proz.
Magdeburg-Halberstadt	15.58 „	12.5 „
Magdeburg-Leipzig	15.05 „	23 „
Leipzig-Dresden	14.68 „	19 „
Kaiser-Ferdinands Nordb.	13.36 „	15 „
Braunschw. Staatsbahn	11.98 „	— „
Berlin-Stettin	11.00 „	9.4 „
Oberschlesische Bahn	10.79 „	11.2 „

Bei allen anderen Bahnen war die Verzinsung unter 10 Proz.

Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahnbetrieb. Auf den deutschen Eisenbahnen haben sich in 1856 folgende Unfälle ereignet: 1) Solcher, welche durch fahrende Züge herbeigeführt, waren es 186 und zwar 154, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, und 32 mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel, aber ohne Verletzung von Personen. Bei den Unfällen der ersteren Art wurden

	Beschädigt	getödtet
Reisende durch eigene Schuld . . . . .	3	1
" unverschuldet . . . . .	28	10
Bahnbeamte und Arbeiter durch eigene Schuld . . . . .	23	48
" " " unverschuldet . . . . .	37	6
Dritte Personen durch eigene Schuld . . . . .	8	48
" " unverschuldet . . . . .	1	5
Zusammen	100	120

2) Unfälle, die auf den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei nicht im Gang befindlichen Zügen vorgekommen sind, findet man 210 verzeichnet, davon 175 mit Verletzung oder Tödtung von Personen und 35 mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel, aber ohne Verletzung von Personen. Bei den Unfällen der ersten Kategorie wurden

	Beschädigt	getödtet
Reisende durch eigene Schuld . . . . .	6	1
" unverschuldet . . . . .	0	1
Bahnbeamte und Arbeiter durch eigene Schuld . . . . .	87	43
" " " unverschuldet . . . . .	25	9
Dritte Personen durch eigene Schuld . . . . .	3	8
" " unverschuldet . . . . .	1	0
Zusammen	122	62

Hiernach war die Gesamtzahl der beschädigten Personen 222, der getödteten 182, der überhaupt Verunglückten 404; und zwar Reisende 50, Beamte und Arbeiter 280 und dritte Personen 74.

Von 41 Millionen Reisenden mit 217 Millionen Personenmeilen sind durch Unfälle (durch eigene Schuld und unverschuldet) getödtet 13, beschädigt 37 Personen, es trifft daher eine Verunglückung überhaupt auf je 820,000 Reisenden mit 4,340,000 Personenmeilen; ein Tödtungsfall auf je 3,154,000 Reisenden mit 16,700,000 Personenmeilen; eine Beschädigung eines Reisenden auf je 1,323,000 Reisenden mit 5,865,000 Personenmeilen. Endlich trifft von den unverschuldet verunglückten Reisenden einer auf mehr als 1 Million Reisenden und von den unverschuldet Getödteten 1 auf 3,730,000 Reisenden.

Vergleicht man endlich die Zahl aller Unfälle 186 + 210 = 396 mit der Gesamtlänge der Bahnen (1396 Meilen) so ergibt sich, daß im Jahr 1856 auf je 3,525 Meilen Bahnlänge ein Unfall mit oder ohne Beschädigung von Personen stattgefunden hat.

Reißbrüche findet man für 1856 verzeichnet:

bei Lokomotiven . . . . .	31 = 1 auf je	83 Lokomotiven,
" Tendern . . . . .	29 = 1 " "	80 Tender,
" Personenwagen . . . . .	22 = 1 " "	639 Personenwagenachsen,
" Lastwagen . . . . .	202 = 1 " "	520 Lastwagenachsen,

Schienenbrüche sind verzeichnet 1690, davon allein 1203 bei der nördlichen Bahn der österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, darunter 1200 Stahlschienen von 12—16 Pfd. Gewicht pro laufenden Fuß.

Beamten-Pensions- und Unterstützungsklassen. Der Bestand derselben am Schlusse des Jahres 1856 war . . . . .	1,647,000	Zhr.
Die Einnahmen pro 1856 haben betragen . . . . .	534,000	"
" Ausgaben " " " " " . . . . .	141,000	"
Witthün Bestand der Klassen ult. 1856 . . . . .	2,040,000	Zhr.

Im Jahre 1856 haben 883 Personen eigentliche Pensionen und 2859 Personen temporäre Unterstützungen erhalten.

### Eisen-Industrie.

In der am 29. September stattgehabten Generalversammlung des Bochner Vereins für Bergbau und Gusstahlfabrikation wurde mitgetheilt, daß die ungünstigen Zeitverhältnisse des vorigen Jahres auch auf dieses Institut nachtheilig eingewirkt haben. Es haben nämlich die verminderten Einnahmen der Eisenbahnen deren Bedarf bedeutend eingeschränkt, und es wurde die große Regsamkeit der Maschinenfabriken und Hüttenwerke wesentlich verringert. Es mangelte daher an hinreichender Beschäftigung des Werkes, wodurch die Preise der Fabrikate erheblich gedrückt wurden, ohne daß indeß zugleich die der Arbeitslöhne und Kohlen heruntergingen. Der Fabrikationsbetrieb ist außerdem durch früher nie gekannten Wassermangel vielfach gestört und wesentlich vertheuert worden. Die Geschäftsergebnisse konnten daher nicht befriedigend seyn. Sie lieferten einen zu Abschreibungen verwendeten Brutto-Ueberschuß von circa 30,000 Zhr., der die Vertheilung einer Dividende nicht zuläßt. Dagegen berechtigen die Fortschritte in der Fabrikation zu den besten Hoffnungen. Die Vervollkommnung der Einrichtung setzt den Verein in den Stand, die Fabrikate mit der Zeit besser und billiger darzustellen und so jeder Konkurrenz die Spitze bieten zu können. Die größten Fortschritte hat der Verein in der Herstellung von ungeschweißten Gusstahl-Radbändern für Eisenbahnen gemacht. Sie sind nach einer von seinem technischen Direktor neu erfundenen, in verschiedenen Ländern patentirten Methode in großer Vollkommenheit hergestellt. Deshalb soll baldigst die jetzt noch

versuchsweise Fabrikation durch die Anlage eines Radbandenwalzwerks in großem Maßstabe betrieben werden. — Nachdem der Bericht verlesen war, wurde in Folge der Annahme eines von mehreren Aktionären gestellten Antrages der Verwaltungsrath ermächtigt, ein Darlehen bis zu 400,000 Zhr. gegen 5 Proz. Zinsen in Obligationen von 2—500 Zhr. zu bestmöglichen Kurse zu realisiren. (Mz.)

### Gesetze und Verordnungen.

#### I. Oesterreichische Verordnung in Betreff der Prüfung der, zur Bedienung oder Ueberwachung einer Dampfmaschine oder eines Dampfkessels, so wie zur Führung einer Lokomotive oder eines Dampfschiffes zu verwendenden Individuen.

(Vom 13. September 1858.)

Nach §. 23 der Verordnung vom 11. Februar 1854 (G. Z. 1854 Nr. 14) in Betreff der zu beobachtenden Sicherheitsmaßregeln gegen die Gefahr der Explosion bei Dampfkesseln aller Art, darf zur Bedienung oder Ueberwachung einer Dampfmaschine oder eines Dampfkessels, so wie zur Führung einer Lokomotive oder eines Dampfschiffes Niemand verwendet werden, der nicht seine Befähigung hiezu durch eine Prüfung an einer inländischen öffentlichen technischen Lehranstalt auf vollkommen befriedigende Weise nachgewiesen hat.

Bei Durchführung jener Bestimmung handelt es sich erstens um nähere Bezeichnung der zu prüfenden Individuen, zweitens um Bestimmung der prüfenden Lehranstalten und um Zusammensetzung der Prüfungs-Kommissionen, ferner drittens um Andeutung des Gegenstandes der Prüfung, dann viertens um die, bei der Zulassung zur Prüfung und nach erfolgter Ablegung derselben zu beachtenden Formalitäten, und endlich fünftens um Festsetzung der Prüfungsorten. In den angeedeuteten Beziehungen wird Folgendes zur Nachachtung festgesetzt:

Ad I. Von den Individuen, welche mit dem Dienste bei Dampfmaschinen und Dampfkesseln betraut werden wollen, haben sich der vorgeschriebenen Prüfung zu unterziehen:

- die Dampfschiff-Maschinisten, oder solche, denen die Ueberwachung einer Dampfschiffmaschine und deren Kessel anvertraut ist;
- die Lokomotivführer, oder solche, welchen die Leitung einer Lokomotiv-Maschine übergeben ist;
- die Wärter stationärer Dampfmaschinen, oder solche, die zur Ueberwachung einer stationären Dampfmaschine und deren Kessel bestellt sind;
- die Kesselheizer, oder solche, die mit der Ueberwachung eines mit keiner Dampfmaschine verbundenen Dampfkessels beauftragt sind; endlich
- die Gehülfen der unter a), b), c), d) bezeichneten Individuen, jedoch nur insofern sie nicht unter unmittelbarer Aufsicht ihrer Meister bei der Dampfmaschine oder bei dem Dampfkessel thätig sind, und ihnen für die öffentliche Sicherheit wichtige Funktionen, unter eigener Verantwortlichkeit, selbstständig überlassen werden. Demgemäß sind daher z. B. die von einem Lokomotivführer auf der Maschine als bloße Heizer verwendeten Individuen zur Ablegung der Gehülfenprüfung nicht verpflichtet.

Ad II. Mit der Vornahme jener Prüfungen werden vorläufig die nachbenannten Lehranstalten definitiv betraut: Das Polytechnikum in Wien, das ständisch-technische Institut in Prag, das technische Institut in Brünn, das Joanneum in Graz, das Josephs-Polytechnikum in Ofen, die technische Akademie in Lemberg, das technische Institut in Krakau, und die Handels- und nautische Akademie in Triest; ferner die Ober-Realschule in Mailand, Venedig, Innsbruck, Linz, Klagenfurt, Preßburg und Olmütz. Die Prüfungskommission hat aus dem Leiter der Lehranstalt und aus einem Professor derselben zu bestehen. Dem Leiter der Lehranstalt ist übrigens gestattet, sich im Verhinderungsfalle durch einen Professor vertreten zu lassen. In Orten, wo nebst der zur Vornahme der Prüfung bestellten technischen Lehranstalt noch eine andere technische Lehranstalt besteht, wie dies in Wien, Prag, Ofen Pesth, Graz und Lemberg der Fall ist, kann die politische Landesbehörde der prüfenden Lehranstalt, bei einem großen Andrang von Prüfungskandidaten, Aushülfe leisten lassen. In jenen Kronländern, in welchen dermal technische Lehranstalten noch nicht bestehen, oder für welche mit Rücksicht auf den großen Umfang derselben und auf den Stand der Industrie die bestehenden technischen Lehranstalten offenbar nicht zureichen, hat die politische Landesbehörde für die Aufstellung von Prüfungskommissionen nach Maßgabe des unabwiesbaren Bedarfes in provisorischer Weise Sorge zu tragen und die getroffene Verfügung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen. In einem solchen Falle ist eine, etwa im Bereiche des Kronlandes befindliche Universität, oder ein Gymnasium, oder ein anderes wissenschaftliches Institut mit der Vornahme der Prüfungen, unter Beiziehung eines Kunstverständigen, zu betrauen. Die Direktion dieser Lehranstalt oder dieses Instituts bestimmt sofort zum Prüfungskommissar ein hiezu geeignetes Mitglied. Den Kunstverständigen und dessen Orsagmann hat die politische Landesbehörde aus dem Stande der landesfürslichen technischen Beamten, welche mit den zur Vornahme der Prüfungen nöthigen Fachkenntnissen ausgestattet sind, und wenn solche am Prüfungsorte nicht vor-

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-Venezianer 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

1857 schon 413,000 Depeschen befördert. Man darf aber nicht vergessen, daß 1852 nur 43 Stationen bestanden. 1852 betrug die Einnahmen 542,000 Fr., 1856 . . 3,191,000 Fr., und 1857 . . 3,333,000 Fr. Davon kamen auf Paris allein 1,486,000 Fr., also nahezu so viel als auf alle übrigen Städte Frankreichs zusammen genommen, was ein Maßstab für die ungeheure Bedeutung der Hauptstadt im französischen Leben gibt. Marseille brachte 455,000 Fr. ein; dann folgen Lyon, Bordeaux, Havre, Nantes, Toulouse. Die Zahl der Städte die mehr als 10,000 Fr. eintrugen, ist 30. 1857 kostete jede Depesche durchschnittlich 8.06 Fr.; 1856 . . 8.85. Die Gebühren sind allmählig herabgesetzt worden; aber obwohl sie von 1856 auf 1857 im Durchschnitt um 79 Centimes fielen, wuchsen die Erträge pro Kilometer von 1856 bis 1857 von 283,000 Fr. auf 291,000 Fr. Man denkt daran auch alle Unterpräfekturen in das Netz einzuspannen, und ganz Paris mit einem Netz von Stationen zu versehen, bei welchen auf die Orte des Weichbildes (Banlieue) besondere Rücksicht genommen werden soll.

**Verkehr deutscher Eisenbahnen.**

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

307,234 Personen,  
644,224.8 Ztr. Güter.  
Einnahmen von Personen, Gepäck, Hunden, Equipagen, Vieh . 157,102 fl.  
" " Frachtgütern . . . . . 229,430 "  
Gesamteinnahme 386,532 fl.  
gegen 310,228 Personen, 591,989.5 Ztr. Güter und 348,862 fl. Gesamteinnahme im September 1857.

**K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (174 1/2 Meilen.)**

	Personen.	Güter.	Einnahme.	1857.
	Zahl.	Ztr.	fl. G.M.	fl. G.M.
15. Oktbr. bis 21. Oktbr.	49,872	665,937	331,870	325,728
bis 21. Oktober 1858	1,725,430	25,142,903	11,494,777	10,876,348

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

(Länge sämtlicher Betriebsstrecken 82 1/2 Meilen.)

	Personen.	Zentner.	Einnahmen.
Wien, Krafau, Stoferau, Marchegg	173,729	1,856,525	1,079,699 fl. G.M.
Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz, Wislowitz und Granica *)			
gegen im Septbr. 1857	146,491	1,391,342	1,002,957 "
1. Jan. bis incl. 30. Sept. 1858	1,205,493	14,455,999	8,086,700 "
gegen in 1857	1,121,952	11,798,413	8,087,955 "

(Regietransporte ohne Frachtbetrag im Sept. 1858 . . . 166,526 Ztr.)

\*) Die Betriebs-Einnahmen der neu übernommenen Krafauer Bahn vom 1. Januar bis 31. Juli l. J., welche während der Staats-Regie zu Gunsten der Kaiser-Ferdinands Nordbahn eingeflossen sind, werden seiner Zeit nach gepflogener Abrechnung veröffentlicht werden.

**Holsteinische Eisenbahnen. — Monat September 1858.**

	Altona-Kiel.	Glückstadt-Elmsborn.	Neudorf-Neumünster.
Personen . . . . . Zahl	44,464	12,216	13,782
Von Personen . . . . . Ztr.	24,032	2,792	5,934
" Gütern u. . . . . "	31,404	1,484	3,692
Gesamteinnahme . . . . . "	55,436	4,276	9,626
Einnahme in den 9 Monaten 1858	367,937	38,666	57,298
gegen 1857	407,737	21,460	59,840
in 1858 weniger	39,800		2,542
in 1858 mehr		17,206	

**Ankündigungen.**

**K. K. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn-Gesellschaft.**

**Einladung zur außerordentlichen General-Versammlung.**

In Gemäßheit der §§. 36 und 37 der a. h. Orts-genehmigten Gesellschafts-Statuten werden die Herrn Aktionäre der K. K. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn-Gesellschaft hiermit zu der am 10. November 1858 um 9 Uhr früh im Saale des Wiener Musik-Vereins abzuhaltenden außerordentlichen General-Versammlung eingeladen.

**Gegenstand der Verhandlung:**

Beschlußfassung über den an die Gesellschaft gelangten Antrag auf Vereinigung der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn-Gesellschaft mit der Gesellschaft der südösterreichisch-italienischen Eisenbahnen.

Diejenigen Herren Aktionäre, welche bei dieser Versammlung zu erscheinen beabsichtigen, haben nach §. 38 der Statuten die im §. 41 festgesetzte Anzahl von wenigstens vierzig Stück Aktien-Certifikaten spätestens am 27. Oktober 1858, entweder bei der Gesellschaftskasse in Wien (Luchlauben Nr. 440) oder bei der Kasse der Sociétés générale de Crédit mobilier in Paris (Place Vendôme Nr. 15) zu erlegen, und wollen dort zugleich die nach §. 38. der Statuten ausgefertigten, auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten entgegennehmen.

Mit den Aktien-Certifikaten sind arithmetisch geordnete und von den Herren Deponenten unterzeichnete Verzeichnisse derselben in zwei gleichlautenden Ausfertigungen einzubringen. Eines dieser Verzeichnisse wird mit der Empfangsbekätigung versehen sofort zurückgestellt.

Die hinterlegten Aktien-Certifikate können nach abgehaltener General-Versammlung und gegen Rückstellung der betreffenden Empfangsbekätigungen sofort wieder behoben werden.

Aktionäre, welche sich bei dieser General-Versammlung nach Maßgabe des §. 32 der Statuten durch Bevollmächtigte vertreten lassen wollen, haben in die auf der Rückseite der Legitimationskarte befindliche Vollmacht den Namen des Bevollmächtigten einzusetzen, und die Vollmacht eigenhändig zu unterzeichnen. Eine solche Vollmacht muß spätestens am 6. November 1858 bei der Gesellschaftskasse vorgewiesen werden.

Wien, den 6. Oktober 1858.

**Der Verwaltungsrath.**

**K. K. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.**

**[106—107] Vergebung von Bauarbeiten.**

Auf der Linie der Orientbahn von Nagy-Kanizsa bis Pragerhof ist die Ausführung der Hochbauten des Bahnhofs Pettau an Unternehmer zu vergeben. Diese Arbeiten sind:

Post-Nr.	Arbeiten	Beträge		Gesamtbetrag	
		fl.	kr.	fl.	kr.
1	Erdbarbeiten . . . . .	2,259	44		
2	Pflasterarbeiten . . . . .	2,802	31		
3	Mauern- und Steinmeharbeiten . . . . .	73,888	46		
4	Zimmerarbeiten . . . . .	29,415	14		
5	Eisenarbeiten . . . . .	15,243	6		
6	Anstreicharbeiten . . . . .	3,939	7		
7	Spenglerarbeiten . . . . .	3,098	.		
8	Tischlerarbeiten . . . . .	12,025	6		
9	Glasarbeiten . . . . .	1,404	10		
				144,075	44

Pläne, Voranschläge, Bedingnisse und Vertragsformulare sind auf dem Bureau des Inspektors Herrn Asimont in Pettau vom 25. Oktober an, einzusehen.

Die zu leistende Kaution wird auf 7000 fl. festgesetzt, und muß in Baarem oder in Werthpapieren geleistet werden.

Ueberebnahmeharbeiten sind spätestens bis 6. November d. J. schriftlich, versiegelt, und mit der Aufschrift: „Angebot auf Hochbauten“ versehen, franco an die Direktion der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn einzusenden. Diesen Eingaben haben die Bewerber Nachweise über ihre technische Befähigung beizulegen.

Wien, den 20. Oktober 1858.

**Die Direktion der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.**

**[104—105] Lannus-Eisenbahn.**

Es soll die Lieferung von 6 Stück kräderigen 1. Klasse Personenwagen, jeder Wagen zu 3 Abtheilungen, 6 Stück kräderigen gedeckten Güterwagen, wovon 2 Stück mit Bremsen, 6 Stück kräderigen gedeckten Güterwagen, wovon 2 Stück mit Bremsen,

auf dem Submissionwege vergeben werden, wobei bemerkt wird, daß die Anlieferung der Personenwagen bis 1. Mai und die Anlieferung der Güterwagen bis 1. April 1859 geschehen muß, und können die Bedingungen und Zeichnungen für deren Anlieferung auf dem Inspektions-Bureau der Lannus-Eisenbahn zu Gastel eingesehen werden.

Lieferungs-Offerten sind spätestens bis Samstag den 6. November d. J. an den unterzeichneten Direktor der Bahn portofrei gelangen zu lassen, indem etwa später eingegangene Offerten nicht berücksichtigt werden.

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

In Auftrag des Verwaltungsraths

**Der Direktor Wernher.**

[95—97] Ein Baumeister, der seit 15 Jahren Bauausführungen an mehreren der bedeutendsten Staats- und Privatbahnen geleitet hat, und mit empfehlenden Zeugnissen versehen ist, wünscht beim Betriebe einer Bahn u. dergl. eine fixirte Anstellung. Adressen sub H. R. P. besorgt die Redaktion dieser Zeitung.

