

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

# Eisenbahn-Beitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Tblr. preuß. Cour. für den Jahrgang — Einrückungsgebühr für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gespalteten Petitzeile. — Adressen: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. B. Nebler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

21. Juli 1860.

Nro. 29.

**Inhalt.** Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. IV. Jahresbericht der geschäftsführenden Direktion an die am 30. Juli 1860 in Danzig zusammentretende Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Die Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten. (Fortsetzung.) — Zeitung. Inland. Preußen. Ausland. Italien, Frankreich, Großbritannien. — Personal-Nachrichten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

### IV.

Jahresbericht der geschäftsführenden Direktion an die am 30. Juli 1860 in Danzig zusammentretende General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die General-Versammlung des Vereins, welche Ende Juli v. J. stattfinden sollte, wurde der damaligen politischen Verhältnisse wegen vertagt. In unserm letzten Jahresberichte vom 20. Juli v. J. gaben wir den Vereins-Verwaltungen eine Uebersicht des damaligen Standes der Vereins-Angelegenheiten. Gegenwärtig erlauben wir uns, der geehrten General-Versammlung über die Verhältnisse und die Thätigkeit des Vereins von Mitte Juli v. J. bis jetzt Bericht zu erstatten.

1. Veränderungen des Bahngeländes. Die an die Stargard-Posenener Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet gewesene Strecke Stettin-Stargard, Zweigbahn der Berlin-Stettiner Eisenbahn, ist mit dem 1. Januar d. J. wieder in die Verwaltung der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen. Die K. Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung hat den Betrieb der an die Sächsisch-Schlesische Staatsbahn sich anschließenden Löbau-Zittauer und Zittauer-Reichenberger Privatbahnen definitiv übernommen und vertritt seit Januar d. J. auch diese Bahnen im Vereine. Die Köln-Gresfelder Eisenbahn, welche bisher von der K. Direktion der Rhenisch-Westfälischen Eisenbahn für Rechnung der Köln-Gresfelder Eisenbahn-Gesellschaft verwaltet wurde, geht mit dem 1. Juli d. J. in das Eigenthum der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft über und wird mit dem Unternehmen dieser Gesellschaft verschmolzen. Von vorstehenden Veränderungen in der Betriebsleitung haben wir die Vereins-Verwaltungen unterm 8. und 27. Januar cr. und 8. d. M. in Kenntniß gesetzt.

2. Eröffnung neuer Bahnstrecken. Von der Köln-Giesener Bahn ist nach der Mittheilung der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke Hennes-Eitorf (1,61 Meilen) am 15. Oktober v. J. dem Betriebe übergeben worden. Von andern Verwaltungen sind uns — außer in den Fällen, wenn die Eröffnung neuer Strecken eine Vermehrung der Vereinskarten zur Folge hatte — derartige Mittheilungen nicht gemacht worden. Wir haben dann nur durch die angegebenen Fahrpläne oder die öffentlichen Blätter von der Betriebs-Eröffnung neuer Bahnlagen Kenntniß erhalten. Da es im Interesse sämmtlicher Vereins-Mitglieder liegen dürfte, die Inbetriebsetzung jeder neuen Bahnstrecke regelmäßig und rechtzeitig zu erfahren, so erlauben wir uns den Vorschlag, die geehrte General-Versammlung wolle beschließen: „Sobald der Tag der Betriebs-Eröffnung einer neuen Bahnstrecke feststeht, spätestens an diesem Tage selbst, hat die betreffende Verwaltung dies nebst der Meilenzahl und den Stationen der neuen Strecke der geschäftsführenden Direktion mitzutheilen, welche alle übrigen Vereins-Verwaltungen sofort davon in Kenntniß setzt.“

3. Aufnahme neuer Mitglieder. Die Direktion der Rendsburg-Neumünsterschen Eisenbahn-Gesellschaft zu Neumünster hat am 24. Januar v. J. ihre Aufnahme in den Verein beantragt. Den Betrieb dieser 4,6 Meilen langen Bahn leitet die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Die Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn-Gesellschaft wird jedoch mit dem 1. Januar 1861 den Betrieb selbstständig übernehmen, wenn bis dahin die beabsichtigte Fusion der Rendsburg-Neumünsterschen mit der Altona-Kieler Bahn nicht zu Stande gekommen seyn sollte. Wir haben die Beitritts-Erklärung der eingangs genannten Direktion Namens des Vereins acceptirt und stellen mit Bezug auf §. 13 des Vereins-Statuts der geehrten General-Versammlung anheim, die Aufnahme derselben in den Verein genehmigen zu wollen.

Außerdem hat die Direktion der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft zu Amsterdam ihre Aufnahme in den Verein beantragt. Da es uns zweifelhaft erschien, ob nach der dem §. 2 des Vereins-Statuts von der Eriester General-Versammlung gegebenen Fassung die Aufnahme dieser Verwaltung ohne Weiteres zulässig sey, so haben wir den Antrag derselben der Verfassungs-Kommission zur Prüfung überwiesen, welche der geehrten General-Versammlung darüber Bericht erstatten wird. (skr. Nr. III d. L.-D.)

4. Verzeichniß der Vereins-Mitglieder. Mit Einschluß der Direktion der Rendsburg-Neumünsterschen Eisenbahn-Gesellschaft besteht der Verein gegenwärtig aus folgenden Verwaltungen:

1. \*Königl. Preuß. Direktion der Rhenisch-Westfälischen Eisenbahn zu Aachen.
2. Direktion der Rhenisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Aachen.
3. Direktorium der Albertsbahn zu Dresden.
4. Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft zu Altona.
5. Direktion der k. k. priv. Kaiser-Ferdinand's Eisenbahn-Gesellschaft zu Teplitz.
6. \*Direktion der Großherzoglich Badischen Verkehrs-Anstalten zu Karlsruhe.
7. Verwaltungsrath der k. priv. Bayerischen Eisenbahnen zu München.
8. \*General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten zu München, für die a) die Ludwigs-Südwestbahn, b) die Ludwigs-Westbahn, c) die Maximiliansbahn.
9. \*Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Eisenberg für die a) die Bergisch-Märkische, b) Ruhr-Sieg, c) Prinz-Wilhelm Eisenbahn.
10. Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin.
11. a) Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin. b) Direktion der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft zu Hamburg.
12. Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Potsdam.
13. Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
14. \*Herzoglich Braunschweig-Lüneburg'sche Eisenbahn- und Post-Direktion zu Braunschweig.
15. Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau.
16. Direktion der k. k. priv. Brünn-Köflitzer Eisenbahn zu Brünn.
17. Direktion der k. k. priv. Buschtährader Eisenbahn zu Prag.
18. \*Herzoglich Betriebs-Verwaltung der Göttingen-Bernburger Eisenbahn zu Göttingen.
19. Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Frankfurt a. M.
20. Verwaltungsrath der k. k. priv. Galizischen Carl-Ludwig Bahn zu Wien.
21. Direktion der Glückstadt-Elmsbörner Eisenbahn-Gesellschaft zu Glückstadt.
22. Verwaltungsrath der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft zu Wien.
23. \*Königl. Hannover. General-Direktion der Eisenbahnen u. Telegraphen zu Hannover.
24. Verwaltungsrath der Hessisch-Ludwigshafen-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz für die a) die Hessische Ludwigsbahn, b) die Main-Rhein Bahn.
25. Direktion der a. v. Kaiser-Ferdinand's Nordbahn zu Wien.
26. Verwaltungsrath der k. k. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn zu Wien.
27. Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln für die a) die Köln-Mindener, b) Köln-Giesener Eisenbahn.
28. Direktion der Kurfürst Friedrich-Wilhelms Nordbahn zu Kassel.
29. Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie zu Leipzig.
30. Direktorium der k. priv. Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Münchberg-Büsch) zu Nürnberg.
31. Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu Lübeck.
32. Direktorium der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg.
33. Direktorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg.

34. Direktorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg.
35. Direktion der Main-Neckar Eisenbahn zu Darmstadt.
36. Central-Direktion der Main-Wefer Bahn zu Kassel.
37. Direktion der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Schwerin.
38. Direktorium der Reiffe-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau.
39. Königl. Preuss. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Berlin.
40. Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft zu Glogau.
41. Königl. Preuss. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau für a) die Oberschlesische, b) Breslau-Posen-Glogauer, c) die Starogard-Posener Eisenbahn.
42. Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien für die a) nördliche, b) südliche, c) Wien-Neu-Szönyer Eisenbahn.
43. Direktion der Dypeln-Larnowiger Eisenbahn zu Breslau.
44. Königl. Preuss. Direktion der Ostbahn zu Bromberg.
45. Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen zu Ludwigshafen a. Rh. für die a) Pfälzische Ludwigsbahn, b) Pfälzische Maximiliansbahn.
46. Direktion der Rendsburg-Neumünsterschen Eisenb.-Gesellschaft zu Neumünster.
47. Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln.
48. Verwaltungsrath der Nassauischen Rhein- und Bahn-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wiesbaden.
49. Königl. Preuss. Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken für die a) Saarbrücker, b) Saarbrücken-Trier, c) Rhein-Nahe Eisenbahn.
50. Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel, zu Dresden für die a) westlichen Staatsbahnen (Niedererzgebirgische, Obererzgebirgische, und Sächsisch-Bayerische), b) östlichen Staatsbahnen (Sächsisch-Böhmische und Sächsisch-Schlesische), c) Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Privatbahnen.
51. Verwaltungsrath der K. K. priv. südlichen Staats-, Lomb.-Venezianischen und Centr.-Italien. Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
52. Verwaltungsrath der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (Reichenberg-Pardubitz) zu Wien.
53. Verwaltungsrath der Taunus Eisenbahn-Gesellschaft zu Frankfurt a. M.
54. Verwaltungsrath der K. K. priv. Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
55. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Erfurt für die a) Thüringische, b) Werra-Eisenbahn.
56. Königl. Preuss. Direktion der Westphälischen Eisenbahn zu Münster.
57. Königl. Preuss. Direktion der Wilhelmshafenbahn zu Ratibor.
58. Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion zu Stuttgart.

Die 17 mit einem \* bezeichneten Verwaltungen sind Staatsbehörden.  
Die Eisenbahnen dieser Verwaltungen haben gegenwärtig eine Ausdehnung von 2080 Meilen. Vor einem Jahre umfaßte das Vereinsgebiet 1950 Meilen, vor 2 Jahren 1740 und vor 6 Jahren 1020 Meilen.

5. Vereins-Güter-Reglement und Uebereinkommen. Die in der Triester General-Verammlung niedergesetzte Kommission zur Prüfung und Begutachtung der den Frachtverkehr angehenden Bestimmungen des Entwurfs eines allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches hat das Resultat ihrer Beratungen in einer Denkschrift niedergelegt, welche wir nebst den von der Kommission entworfenen Abänderungs-Vorschlägen unterm 6. und 30. Januar cr. den Deutschen Staats-Regierungen überreicht, auch nachrichtlich sämtlichen Vereins-Verwaltungen mitgetheilt haben. Auf Veranlassung des Preussischen Handelsministeriums sind diese Vorschläge durch eine Kommission von kaufmännischen Sachverständigen und Eisenbahn-Vorständen Anfangs Februar cr. Preussischer Seits in weitere Erwägung gezogen worden. Welchen Erfolg die Abänderungs-Vorschläge bei den übrigen Deutschen Regierungen, und namentlich bei der dritten Lesung des Handelsgesetzbuchs-Entwurfs haben werden, muß abgewartet werden. Von dem Uebereinkommen über den direkten Güterverkehr vom 1. Dezember 1856 haben wir, da die erste Auflage vergriffen war, eine neue Auflage in Oktav-Format veranstaltet und unterm 14. Januar cr. an die Vereins-Verwaltungen vertheilt. Einige auf Ergänzung resp. Deklaration der Bestimmungen des Vereins-Güter-Reglements und Uebereinkommens gerichtete Anträge gelangen nach Nr. II d. L.-D. in der diesjährigen General-Versammlung zur Berathung.

6. Vereins-Gütertariife. Mit der Redaktion ihrer conformen Gütertariife sind noch immer verschiedene Verwaltungen im Rückstande. Es wäre sehr wünschenswerth, wenn dieselben es sich angelegen lassen seyn wollten, die jener Redaktion entgegenstehenden Hindernisse möglichst bald zu beseitigen, damit die Tarif-Sammlungen endlich vollständig werden.

7. Vereinskarten. Von den seit 15. Mai v. J. ausgegebenen Vereinskarten sind 5 verloren gegangen. Wegen dieser hat das übliche Kassations-Verfahren stattgefunden. Die Vereinskarten-Vertheilungsliste haben wir am

1. Mai d. J. neu redigirt und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt. Ueber die von der Triester General-Verammlung beschlossene Fortsetzung der Revision des Vereinskarten-Reglements wird die betreffende Kommission (sfr. Nr. IV der L.-D.) der diesjährigen General-Versammlung Bericht erstatten.

Technische Gegenstände. Die im Auftrage des Vereins von der Redaktion der Stuttgarter Eisenbahn-Zeitung ausgeführte Vervielfältigung der Zeichnungen von eisernen Gitter- und Blechbrücken wurde gegen Ende v. J. vollendet und haben wir mit Begleitschreiben vom 27. Januar cr. das Werk an die Vereins-Verwaltungen vertheilt. — Der Antrag auf Einführung eines einheitlichen Maßes bei den Deutschen Eisenbahnen ist durch die technische Kommission (Nr. V der L.-D.) geprüft und vorberathen worden und wird in der Danziger General-Verammlung die weitere Berathung und Beschlußnahme stattfinden. — Die von dem K. K. Oesterreichischen Handelsministerium, als derzeitigen Mitgliede der technischen Kommission, bearbeitete Zusammenstellung der auf den Vereinsbahnen im Jahre 1858 vorgekommenen Achsbrüche haben wir drucken lassen und unterm 10. September v. J. an die Vereins-Verwaltungen vertheilt. Die von uns gesammelten Materialien über im Jahre 1859 stattgefundenen Achsbrüche liegen dem gegenwärtigen vorsitzenden Mitgliede der technischen Kommission, der Direktion der a. p. Kaiser-Ferdinands Nordbahn, zur weiteren Bearbeitung und Zusammenstellung vor.

9. Ausführung der Vereins-Beschlüsse. Gleichzeitig mit der Vertheilung der neu redigirten Zusammenstellung der genehmigten Vereinsbeschlüsse vom 9. Juli v. J. an die Vereins-Mitglieder ersuchten wir die Control-Verwaltungen der 9 Rayons: 1) die Direktion der Großherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten, 2) die General-Direktion der K. Bayerischen Verkehrs-Anstalten, 3) die K. Preuss. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrortler Eisenbahn, 4) die Herzogl. Braunschweigische Eisenbahn- und Post-Direktion, 5) die Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft, 6) die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft, 7) die Direktion der a. p. Kaiser-Ferdinands Nordbahn, 8) den Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, 9) das Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft, gemäß §. 11 des Vereins-Statuts die Kontrolle in ihren resp. Rayons vorzunehmen und das Resultat uns demnächst mitzutheilen. Dies ist Seitens der Verwaltungen ad 1—6, 8 und 9 geschehen, nur diejenige ad 7 ist mit ihrer Mittheilung noch im Rückstande. Die Control-Verwaltungen haben sich dahin ausgesprochen, daß in ihren Rayons die Vereinsbeschlüsse im Wesentlichen zur Ausführung gebracht seyen, Anstände, welche sich in einzelnen Fällen der Ausführung entgegen stellten, von den betreffenden Verwaltungen zu beseitigen gesucht würden, von diesen auch die demnächstige Ausführung der Beschlüsse zugesichert sey. Namentlich sind von keiner Control-Verwaltung Fälle zur Sprache gebracht worden, in denen im Sinne der Schlußbestimmung des §. 11 des Vereins-Statuts die Entscheidung der General-Verammlung einzutreten hätte. Da nach §. 11 alin. 4 l. c. die Control-Verwaltungen alljährlich alterniren sollen, so stellen wir der geehrten General-Verammlung anheim, für das folgende Jahr die in der Rayon-Eintheilung vom 9. Juli v. J. in jedem Rayon unter Nr. 2 aufgeführten Verwaltungen, nämlich:

- 1) den Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-E.-G. . . . . für den I. Rayon,
- 2) den Verwaltungsrath der Frankfurt-Ganauer E.-G. . . . . " II. "
- 3) die Direktion der Aachen-Mastrichter E.-G. . . . . " III. "
- 4) die K. Hannoverische General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen . . . . . " IV. "
- 5) das Direktorium der Alberts-Bahn . . . . . " V. "
- 6) die Direktion der Berlin-Hamburger E.-G. . . . . " VI. "
- 7) das Direktorium der Reiffe-Brieger E.-G. . . . . " VII. "
- 8) die Direktion der K. K. pr. Buschtöhrader Eisenbahn " VIII. "
- 9) das Direktorium der Berlin-Stettiner E.-G. . . . . " IX. "

mit der Vornahme der Kontrolle zu beauftragen.

10. Deutsche Eisenbahn-Statistik. Die Statistik für das Betriebsjahr 1858, welche diesmal über 40 Bogen umfaßt wird, befindet sich unter der Presse und ist zum größten Theile vollendet. Wir werden das Werk binnen Kurzem an die Vereins-Verwaltungen und die beteiligten Staats-Regierungen vertheilen.

11. Vereinskasse. Mitte Januar d. J. haben wir neue Vereinskassen-Beiträge angeschrieben. Dieselben sind von sämtlichen Vereins-Verwaltungen, mit Ausnahme einer, eingegangen. Wir haben dieselbe kürzlich an die Berichtigung erinnert. Ueber die Verwaltung der Vereinskasse von der Triester General-Verammlung (September 1858) bis zur diesjährigen legen wir nach Nr. VIII der vorliegenden Tagesordnung Rechnung.  
Berlin, den 20. Juni 1860.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.  
Sournier.

**Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten.**

(Fortsetzung von Nr. 28.)

**II. Postanstalt.**

Die Gesamtzahl der Postanstalten war zu Ende des Jahres 632 und zwar 8 Hauptexpeditionen für die Brief-, Fahrpost und Zeitungsabfertigung am Siege der Oberämter, 11 Postämter wovon 10 zugleich Bahnämter, 17 Postverwaltungen wovon 4 zugleich Bahnverwaltungen, 596 Expeditionen, von denen mit 73 der Bahndienst vereinigt ist.

Die Zahl der Briefablagen auf dem Lande betrug 190; die Zahl der Poststallhaltereien 372, von denen 313 mit den Expeditionen verbunden, 44 am Siege von Aemtern und Verwaltungen oder getrennt von den Expeditionen und 15 bloße Relais-Stationen waren.

Zur Vermittlung des Postverkehrs wurden unterhalten:

28 Gilwagenkurse . . . . .	auf 358 Stunden
187 Postomnibuskurse . . . . .	" 1649 "
129 Kariolfahrten . . . . .	" 580 "
1 Reitpost 4, 22 Botengänge 41,	
2 Privatstellwagen 8 . . . . .	" 53 "
zusammen auf 2640 Stunden.	

Die Staatseisenbahnen, so wie die bayerischen Privatbahnen dies- und jenseits des Rheins wurden auf eine Ausdehnung von 369 Stunden zur täglich 2-3maligen Beförderung der Briefe, Pakete und Zeitungen, die Staatsbahnen und pfälzischen Bahnen aber zugleich bei 3 resp. 2 Zügen auf eine Länge von 313 Stunden zum Transporte der fahrenden Briefpost-Büreaus benützt.

Mittels der Bodenseedampfsboote fand eine täglich mehrmalige Beförderung von Briefen, Zeitungen und Paketen nach und von der Schweiz, und gleichwie in den Sommermonaten der Vorjahre so auch heuer mittelst der K. Donaudampfsboote eine tägliche Korrespondenzbeförderung von Donauwörth nach Regensburg nach Linz statt.

Der Aufwand für die Unterhaltung der Postverbindungen betrug im Ganzen 861,363 fl.

Befördert wurden von den bayerischen Posten und dafür rein vereinnahmt:

1. Briefe . . . . .	25,607,113 . . . . .	1,108,246 fl.
2. Gilwagenreisende . . . . .	72,276 . . . . .	200,689 "
3. Frachtstücke: zahlbare . . . . .	4,209,468 = 11,599,854 Zollpfd.	893,726 "
" dienstliche . . . . .	969,515 = 2,778,645 "	
4. Zeitungsexemplare . . . . .	37,063,410 . . . . .	115,407 "
		2,318,068 fl.

Im Durchschnitte trifft

- ad 1) von der gesammten Privatkorrespondenz zu 21,970,644 Stück auf jeden Brief eine Gebühr von 3.02 kr.
- ad 2) auf jeden Reisenden sammt Gepäck 2 fl. 46 kr., welcher Anfall gleichkommt einer Beförderungstrecke von 4.25 Meilen und einem Gepäckgewichte von 25 Pfund.
- ad 3) auf ein zahlbares Frachtstück eine Gebühr von 12.73 kr., ein Gewicht von 2.77 Pfd. und eine Beförderungstrecke von 16 Meilen.
- ad 4) auf eine Nummer der beförderten Zeitungen 0.18 kr. und von den Jahres-Abonnements pro 118,792 fl. auf je ein Abonnement 58 kr.

Im Durchschnitte trafen im Königreiche

je eine Postanstalt . . . . .	auf 2.195 Quadratmeilen, oder auf 7303 Seelen,
auf jeden Einwohner . . . . .	5.54 Briefe,
je ein Gilwagenreisender auf . . . . .	63 Einwohner,
auf je einen Einwohner . . . . .	1.12 Frachtstücke mit 3.11 P.,
ein Zeitungs-Jahresabonnement auf . . . . .	38 Seelen,
Von der Postgefällserhebung im Inlande auf	
den Kopf . . . . .	30.3 fr.
von der Brutto-Einnahme überhaupt . . . . .	33.4 "
" " Brutto-Ausgabe . . . . .	26.7 "
" dem Reinertrage . . . . .	6.7 "

Mit Ausnahme der Personengelder für die Gilwagenreisenden haben auch in diesem Jahre sämtliche Gefälle bedeutend zugenommen; die Abnahme der ersteren findet in der Ausdehnung der Bahnen und der fortgesetzten Umwandlung der Gilwagenfahrten in Postomnibuskurse ihre Aufklärung.

Mittels Separatgelwagen wurden befördert 738 Personen mit 43,249 Pfd. Gepäck auf 2930 Stunden. Die Einnahme für diese mittelst 113 vier- und 46 sechsfelligen Gilwagen, dann 5 Packwagen stattgefundenen Transporte haben betragen 6397 fl. wovon 5567 fl. auf die Plätze und 830 fl. auf das Gepäck entfallen.

Mit den Postomnibussen, deren Erträgnisse den Poststallhaltern überlassen wird, wurden befördert 385,401 Personen.

Im Durchschnitte trifft auf 11.9 Einwohner der ganzen Landesbevölkerung ein Omnibus-Reisender.

Die primitiv geprüften Rechnungen zeigen nachstehende Resultate:

Die Einnahmen betragen . . . . .	2,576,005 fl.
" Ausgaben dagegen . . . . .	2,061,699 "
Netto-Ertrag . . . . .	514,306 fl.

Werden die dem Postbetriebe zunächst nicht zugehörigen Ausgaben und Vorschüsse, dann die durchlaufenden Posten, erstere an der Ausgabe, letztere an Ausgabe und Einnahme gekürzt, so ergibt sich nachstehendes Resultat:

Die Einnahmen betragen . . . . .	2,367,252 fl.
" Ausgaben . . . . .	1,732,955 "
Reiben . . . . .	634,297 fl.

Demnach betragen pro 1858-59 die Ausgaben 73.2 Proz. der Einnahmen.

Werden schließlich die portofrei abgegebenen meist doppelgewichtigen Dienstkorrespondenzen, die Akten, Staatsgelder und Kriminalgegenstände, wofür an Briefporto 726,000 fl. und an Fahrpostporto 295,000 fl., zusammen 1,021,000 fl. in Vormerkung genommen wurden zum obigen eigentlichen Netto-Ertrage von 634,297 fl. gerechnet, so würde sich die Postrente auf 1,655,297 fl. erhöhen.

Der Stand bei sämtlichen Postställen betrug zu Ende 1859-60 . . 781 Postillone mit 2574 Pferden, wovon 644 Postillone mit 1194 Pferden im täglichen Dienste verwendet wurden.

Von den Gilwagen (Packwagen, Schlitten) wurden zurückgelegt 201,898 Meilen.

Das Institut der Postboten, welche zum Zwecke täglicher Beförderung der Korrespondenz und Fahrpostsendungen auf dem Lande, dann des Abholens der Briefe aus den in den einzelnen Gemeinden aufgestellten Briefkästen, täglich einen ihnen vorgezeichneten Weg zurückzulegen haben, wurde vorerst in der Pfalz eingeführt. — In dem Ende wurden jeder Postanstalt je nach Bedarf 1, 2, 3 bis 4 Boten zugetheilt, welche an kleineren Orten nebst dem die Beförderung der Postsendungen und Briefe am Siege der Postanstalt zu besorgen haben. Die Bezüge dieser Postboten versiren zwischen 220-300 fl., jene der Hülfsboten zwischen 120-175 fl.; es sind denselben aber außerdem die vorschrittsgemäßen Bestellgebühren für die Fahrpostsendungen und Zeitungen überlassen. — Jede vor dem 1. Oktober 1859 bestandene Bestellgebühr für Briefe auf das Land wurde dagegen abgeschafft. Bei dem beachtenswerthen Einflusse, welchen dieses Institut auf die beschleunigte Beförderung der Korrespondenz und Sendungen nach allen selbst den kleinsten Orten der Provinz ausübt, der nicht minder zu berücksichtigenden Erleichterung des Publikums von den bisher bestandenen das Porto vertheuernden Botengebühren, dann der aus der vermehrten Korrespondenzgelegenheit sich entwickelnden ausgebehnteren Benützung der Postanstalt und der hieraus folgenden erhöhten Rentabilität, sind bereits die sachgemäßen Einleitungen getroffen um dieses für Handel und Verkehr so förderliche Institut auch in den diesseitigen 7 Kreisen in möglichst kurzer Frist ins Leben zu rufen.

(Fortsetzung folgt.)

**Beitrag.  
Inland.**

**Preußen.** — In der am 29. Juni stattgefundenen Generalversammlung der Stettiner Maschinenbau-Gesellschaft Vulkan wurde der nachgewiesene Verlust von 93,046 Thlr. durch die Ungunst der Zeitverhältnisse, welche eine ausreiche Beschäftigung des zu einem großartigen Betriebe eingerichteten Instituts verhinderten, so wie durch Abschreibungen bei der Inventur motivirt. Unter Berücksichtigung des Reservefonds von 7411 Thlr. hat das eine Million Thlr. betragende Kapitalvermögen der Gesellschaft eine Verringerung von 75,634 Thlr. erlitten, während die bisherigen statutarischen Abschreibungen sich auf 31,075 Thlr. belaufen. Die gelieferten Arbeiten sowohl in der Schiffsbau- als wie in der Maschinenbau-Branche hatten sich überall der größten Anerkennung zu erfreuen und darf bei Wiederkehr besserer Zeiten einer günstigeren Gestaltung des Geschäftes entgegen gesehen werden.

— In der am 3. Juli stattgefundenen General-Versammlung der Ruhrorter Dampfschleppschiff-Gesellschaft wurde den Aktionären die Mittheilung gemacht, daß die Dividende 8 Proz. betragen werde, nachdem 28,000 Thlr. vom Betriebsüberschusse zu den statutmäßigen Abschreibungen so wie zur weiteren Dotirung des Reservefonds verwendet worden seyen. Im Jahr 1859 machten die sämtlichen Schlepper im Ganzen 189 Reisen und betrug das gesammte geschleppte Güterquantum 4,072,744 Ztr. mit einer Einnahme an Schlepplohn von 195,193 Thlr. Einschließlich der Nebeneinnahmen, der Kapitalzinsen etc. beträgt die Gesamteinnahme 203,771 Thlr. Die Ausgaben beliefen sich auf 141,344 Thlr., so daß der Reinertrag sich auf 62,427 Thlr. stellt. (Mz.)

— Nachdem am 7. Juli die polizeiliche Abnahme der Strecke Letmathe-Altena der Ruhr-Sieger Eisenbahn stattgefunden hat, ist die Eröffnung am 16. Juli erfolgt und somit das gewerbliche Altena der Vortheile einer Eisenbahnverbindung theilhaftig geworden. Die Vollendung der 10 Meilen langen

Strecke von Astena bis Siegen hängt von der Fertigstellung des Tunnels ab. Treten nicht besondere unvorhergesehene Störungen ein, so erfolgt die Eröffnung dieser Strecke im Juli künftigen Jahres.

**Ausland.**

**Italien.** — Die sardinische Regierung hat bei Gelegenheit der Uebernahme der Zinsgarantie für die auf sardinischem und annexirtem Boden liegenden Strecken der lombardischen und central-italienischen Eisenbahn eine Aenderung des beabsichtigten Reges mit der Gesellschaft vereinbart. Die Linie Reggio-Borgoforte, welche die Gesellschaft zu bauen hatte, wird nicht in Angriff genommen, dagegen eine Bahn von Bologna über Ferrara nach Pontelagoscuro gebaut werden. Die letztere muß bis 1. Januar 1862 vollendet seyn. Dabei ist die Gesellschaft noch die Verpflichtung eingegangen, eine Brücke über den Po bei Pontelagoscuro zu errichten; den Zeitpunkt, wann deren Bau zu beginnen hat, wird die sardinische Regierung noch bestimmen; die Brücke selbst muß drei Jahre nach dem Beginne des Baues fertig seyn.

— Die sardinische Regierung hat für die ligurische Küstenbahn die Konzession erteilt. Konzessionär ist Domenico Odone von Genua, die Konzessionsdauer 99 Jahre, die Zinsgarantie für ein Kapital von 130 Millionen 5 Proz. Die Bahn soll sich von der neuen französisch-sardinischen Grenze bei Nizza über Genua, wo die Bahn von Turin und Mailand gekreuzt wird, bis zur alten sardinisch-modenesischen Grenze erstrecken und einerseits durch die Verlängerung der Paris-Mittelmeerbahn über Toulon und Nizza, andererseits durch die toscanischen Bahnen ihre Fortsetzung erhalten.

**Frankreich.** — Nach dem Moniteur haben die französischen Eisenbahnen im ersten Quartal 1860 folgende Ergebnisse geliefert: Länge in Betrieb am 31. März 1860 . . 9105 Kilom., im Durchschnitt während des Quartals 9094 Kilom. (gegen 8722 und 8707 Kilom. in 1859). Einnahmen im 1. Quartal 1860 . . 87,967,910 Fr., pro Kilom. 9673 Fr., in 1859 . . 82,564,713 und 9483 Fr. Die Mehreinnahme in 1860 gegen 1859 betrug also im Ganzen 5,403,197 Fr. und pro Kilom. Bahnlänge 190 Fr. = 2 Proz. Vom 1. April 1859 bis 31. März 1860 hatte die Länge der betriebenen Bahnen um 383 Kilom. zugenommen.

— Die Gesellschaft der Nordbahn hat im Juni die Strecke der Paris-Soissons-Bahn von Paris bis Sevran, 18 Kilometer lang, eröffnet.

— Aus dem Bericht an die Generalversammlung der Gesellschaft des maritimen Dienstes der messageries impériales über die Ergebnisse des Jahres 1859 geht hervor, daß die Unternehmung in 1859 . . 45 Schiffe mit 11,020 Pferdekraft und 53,167 Tonnengehalt in Dienst hatte, während in den Werfstätten sich in Bau befanden 9 Schiffe mit 3800 Pferdekraft und 25,500 Tonnen. Die Flotte der Gesellschaft besteht also aus 54 Schiffen mit 14,800 Pferdekraft und 78,667 Tonnengehalt. Der Werth des Eigenthums der Gesellschaft berechnete sich zu Ende des Jahres auf 53 Millionen Franken. Von den Schiffen wurden in 1859 zurückgelegt 323,768 Seemeilen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 9.21 Knoten. Der Kohlenverbrauch pro Pferdekraft und Stunde war hierbei 5.050 Kilogr. Befördert wurden in 1859: Civilpersonen 126,203, Passagiere der Regierung 125,940, zusammen 252,143 Personen; Güter 106,741 Tonnen. Die Einnahmen, einschließlich eines Uebertrags von 27,745 Fr. von 1858, dann der Subventionen der Regierung mit 6,329,158 Fr., betragen 23,090,870 Fr. Die Betriebsauslagen 16,303,640 Fr. Es ergab sich also ein Ueberschuß von 6,787,030 Fr. Davon gehen ab: für Tilgungen und Versicherungen 3,140,920 Fr., für Zinsen der Obligationen 36,000 Fr. Von dem Rest wurden 5 Proz. mit 164,305 Fr. dem Reservefonds überwiesen und 2,880,000 Fr. zur Vertheilung einer Dividende von 60 Fr. pro Aktie verwendet. Die übrigen 231,804 wurden auf die Rechnung des Jahres 1860 übertragen.

**Großbritannien.** — Die Peninsular and oriental Dampfschiffahrts-Gesellschaft hatte nach dem in der letzten halbjährigen Generalversammlung erstatteten Bericht 54 Dampfschiffe und 8 Proviant- und Kohlenschiffe, zusammen mit 82,911 Tonnengehalt und 17,631 Pferdekraft. Für den Postdienst der Regierung haben die Schiffe, welche zwischen England, dem Mittelmeer, Ostindien, China und Australien fahren, jährlich 1,373,872 Meilen zurückzulegen, wobei mit Ausnahme der Fahrten zwischen Suez und Sydney, welche höher vergütet werden, durchschnittlich 4½ Sh. pro mile von der Regierung bezahlt werden. Für das mit dem 31. März 1860 endigende Halbjahr wurde eine Dividende von 3½ Proz. vertheilt.

**Personal-Nachrichten.**

**Württemberg.** — Dem Vorstand der Eisenbahn-Direktion, Oberfinanzrath Dillenburg, wurde das Ritterkreuz 1. Klasse des K. bayerischen Verdienstordens vom heil. Michael verliehen.

**Baden.** — Der mit der Vorstandschast bei der Ober-Direktion des

Wasser- und Straßenbaues beauftragte Ministerialrath Bär ist zum Direktor an dieser Stelle ernannt.

**Preußen.** — Die Mitglieder der Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken, Regierungs- und Baurath Hoffmann und Regierungsrath Lenge haben vom dem Großherzog von Oldenburg das Ehren-Ritterkreuz 1. Klasse vom Haus- und Verdienstorden des Herzogs Peter Friedrich Ludwig erhalten.

— Dem Regierungs- und Baurath Dypertmann zu Königsberg wurde der rothe Adlerorden 4. Klasse verliehen.

**Verkehr deutscher Eisenbahnen.**

**Württembergische Staatsbahnen (45.6 Meilen).** — Monat Juni.

	1860	1859
Personen, Zahl . . . . .	257,535	273,214
Güter, Ztr. . . . .	681,603.8	482,745.7
Einnahmen vom Personenverkehr	154,088 fl.	140,580 fl.
" " Güterverkehr . . . . .	223,887 "	162,833 "
Gesamteinnahme	377,975 fl.	303,413 fl.
Mehreinnahme in 1860 . . . . .	74,562 fl.	

**K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (174½ Meilen.)**

	Personen.	Güter.	Einnahme.	1859.
	Zahl.	Ztr.	fl. öst. W.	fl. öst. W.
1. Juli bis 7. Juli . . . . .	40,848	809,526	399,897	419,457
bis 7. Juli . . . . .	944,413	23,503,164	8,823,403	8,475,077

**Kaiser-Ferdinands Nordbahn.** — Monat Juni 1860.

(Länge sämtlicher Betriebsstrecken 82½ Meilen.)

	Personen.	Sollztr.	Einnahmen.
			öst. W.
1—30. Juni 1860 . . . . .	139,654	2,459,765	1,237,432 fl.
gegen in 1859 . . . . .	174,054	2,009,998	1,613,762 "
1. Jan. bis 30. Juni 1860 . . . . .	744,872	14,661,793	7,027,837 "
gegen in 1859 . . . . .	868,496	12,094,496	7,413,460 "

(Regietransporte ohne Frachtbetrag im Juni 1860 . . . 231,751 Ztr.)

**Magdeburg-Wittenberge.** — Monat Juni 1860.

13,098 Personen, Einnahme . . . . .	10,814 Thlr.
161,243.5 Ztr. Güter " . . . . .	18,359 "
Außerordentliche Einnahmen . . . . .	810 "
Summa . . . . .	29,983 Thlr.

gegen 17,240 Personen, 133,594.8 Ztr. Güter und 28,277 Thlr. Einnahmen im Juni 1859.

Vorbehältlich späterer Festsetzung.

**Holsteinische Eisenbahnen.** — Monat Juni 1860.

	Altona-Kiel u. Rendsburg-Neumünster.	Elmsborn-Flüchstadt-Ichec.
Personen . . . . .	Zahl 44,061	10,018
Einnahme von Personen . . . . .	Thlr. 26,004	3,078
" " Gütern u. . . . .	" 25,750	1,297
Gesamteinnahme . . . . .	" 51,754	4,375
in den ersten 6 Monaten 1860 . . . . .	" 303,906	24,727
gegen 1859 . . . . .	" 284,160	24,652
in 1860 mehr . . . . .	" 19,746	75

**Ankündigungen.**

**Die Versammlung deutscher Architekten und Ingenieure in Frankfurt a. M.**

[55] findet am 19., 20. und 21. September statt. Begrüßung am Abend des 18. September im Hof von Holland.

Herr Professor Hessemer (Städel'sches Kunst-Institut) nimmt architektonische Arbeiten und Werke entgegen.

**Der Vorstand.**

**Die priv. mechanische Waagenfabrik von L. Daenzer & Co. in Karlsruhe**

[2—5] empfiehlt ihre neu konstruirten befahrbaren Brückenwaagen von 100 bis 600 Zentner Tragkraft.

Zeugnisse über die Solidität und Pünktlichkeit unserer Waagen liegen von den Großh. Bad. Verkehrsanstalten, so wie auch von den größten Stabissements Deutschlands und Frankreichs zur gefälligen Einsicht auf, die Preise sind äußerst billig gestellt mit dreijähriger Garantie und jede gewünschte Auskunft wird bereitwillig erteilt.

Redaktion: G. Egel und E. Klein. — In Kommission der J. B. Metzler'schen Buchhandlung in Stuttgart.