

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

Eisenbahn-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 Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: S. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

4. August 1860.

Uro. 31.

Inhalt. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. VI. Kommissionsbericht zu Nr. VII der Tagesordnung über die Wirksamkeit der innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bestehenden besonderen Eisenbahn-Verbände im Jahre 1859. VII. Verzeichniß der Abgeordneten zur General-Versammlung, abgehalten zu Danzig den 30. Juli bis 1. August 1860. — Telegraphenwesen. Zeitung. Inland. Oesterreich. — Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Danziger General-Versammlung im Juli 1860.

VI.

Kommissions-Bericht zu Nr. VII der Tagesordnung über die Wirksamkeit der innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bestehenden besonderen Eisenbahn-Verbände im Jahre 1859.

In Folge des uns abermals ertheilten Auftrages, über die Wirksamkeit der Eisenbahn-Verbände im Jahre 1859 Bericht zu erstatten, beehren wir uns, die uns von den betreffenden Verwaltungen zugegangenen Mittheilungen nachstehend zusammenzustellen:

I. Der Norddeutsche Verband, gegründet im Jahre 1848. Derselbe umfaßt die Köln-Mindener Eisenbahn, die K. Hannoverschen Staats-Eisenbahnen, die Herzogl. Braunschweigischen Staats-Eisenbahnen, die Magdeburg-Halberstädter, Magdeburg-Leipziger, Leipzig-Dresdener und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Das gemeinschaftliche Abrechnungs-Büreau ist in Köln und steht unter der Leitung der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Zur Abrechnung kamen im Jahre 1859:

- aus dem Personen-Verkehre
1,427,099 Thlr. 15 Sgr. 6 pf. für Beförderung von 176,374 Personen incl. 22,795 Militärpersonen und 4444 Auswanderer, gegen 1,400,686 Thlr. 26 Sgr. 6 pf. für Beförderung von 168,822 Personen im Jahre 1858,
- aus dem Güter-Verkehre
3,502,897 Thlr. 2 Sgr. 5 pf. für Beförderung von 127,374.3 Ztr. Gilgut und 6,021,023 Ztr. Frachtgut, zusammen 6,148,397.3 Ztr., gegen 3,682,665 Thlr. 13 Sgr. 4 pf. für Beförderung von 6,184,845.4 Ztr. im Jahre 1858.
- an Wagenmiethe
363,149 Thlr. 25 Sgr. 11 pf. für 11,593,233 Achsmeilen, gegen 410,369 Thlr. 9 Sgr. 8 pf. für 12,299,248.9 Achsmeilen im Jahre 1858.

Die Gesamt-Abrechnungssumme betrug mithin:

im Jahre 1859	5,293,136 Thlr. 13 Sgr. 10 pf.
„ „ 1858	5,493,721 „ 19 „ 6 „
mithin im Jahre 1859 weniger	200,585 Thlr. 5 Sgr. 8 pf.

II. Der Mitteldeutsche Verband wurde im Jahre 1852 gegründet. Zu demselben gehörten im Jahre 1859 die Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener, Mecklenburgische, Magdeburg-Wittenbergische, Magdeburg-Leipziger, Berlin-Anhaltische, Leipzig-Dresdener, Thüringische, Main-Wefer, Main-Neckar, Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn, Großherzogl. Badische und K. Württembergische Staatsbahn. Davon sind jedoch die vier zuerst genannten Bahnen bei dem direkten Personen- und Gepäckerkehre nicht betheiligt. Die Geschäfte des Verbandes werden durch die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Erfurt geleitet. In Folge der Eröffnung der neuen Bahnstrecke der Berlin-Anhaltischen Bahn (Halle-Bitterfeld-Deffau) ist die Magdeburg-Leipziger Bahn mit der Strecke Cöthen-Halle und in Folge der mit Eröffnung des Verbindungsgeleises zwischen dem Leipzig-Dresdener und dem Thüringischen Bahnhofs zu Leipzig eingetretenen Benutzung der Bahnstrecke Leipzig-Corbetha-Dürrenberg für den direkten Güterverkehr mit der Strecke Leipzig-Halle vom 1. Februar 1859 ab aus dem Verbande ausgeschieden. Die Benutzung der hier genannten neuen Bahnstrecken hat weiter zur Folge gehabt, daß vom 15. April 1859 ab der direkte Güterverkehr zwischen der Berlin-Anhaltischen und der Leipzig-Dres-

dener Bahn einerseits und der Thüringischen Bahn andererseits nicht mehr im Mitteldeutschen Verbande abgerechnet wird. Vom 1. September 1859 ab sind die Stationen Schwerin (Mecklenburgische Bahn) und Offenbach (Frankfurt-Offenbacher Bahn) unter die Verbandstationen für den direkten Güterverkehr aufgenommen worden; letztere wird jedoch nur als Station der Main-Neckar-Bahn angesehen. Vom 1. Juli 1859 ab ist zwischen den Stationen Berlin und Leipzig einerseits und den Stationen der K. Preuß. Saarbrücker Eisenbahn und der Pfälzischen Bahnen: Saarbrücken, Saarlouis, Neustadt, Speyer und Worms andererseits ein direkter Personen- und Gepäckerkehr ins Leben getreten; die Abrechnung zwischen dem Mitteldeutschen Verbande und den genannten Bahnen wird durch die Verwaltung der Großherzogl. Badischen Bahn vermittelt. Vom 15. Juli 1859 ab ist die Thüringische Station Weisensfeld mit Station Frankfurt und vom 1. Oktober 1859 ab die K. Württembergische Station Neutlingen mit den Stationen Berlin, Leipzig, Frankfurt und Darmstadt in direkten Personen- und Gepäckerkehr getreten.

Zur Abrechnung kamen:

- aus dem Personen- und Gepäckerkehre
516,131 Thlr. 4 Sgr. 10 pf. für 47,471 Personen, gegen 572,869 Thlr. für 54,647 Personen im Jahre 1858. 48,112 Thlr. 21 Sgr. 10 pf. für 13,703.8 Ztr. Lsgewicht von 29,257 Ztr. 7 Pfd. Gesamtgewicht des beförderten Gepäcks, gegen 51,356 Thlr. für 15,137 Ztr. Lsgewicht von 31,639 Ztr. Gesamtgewicht des beförderten Gepäcks im Jahre 1858.
- aus dem Güterverkehr
1,573,704 Thlr. 11 pf. für 80,244.9 Ztr. Gilgut, 1,422,463.2 Ztr. Frachtgut I. Klasse, 629,900.2 Ztr. Frachtgut II. Klasse, 3 Extrazüge und 651 Achsen sonstiger Gegenstände, gegen 1,727,146 Thlr. für 78,105 Ztr. Gilgut, 1,285,320 Ztr. Frachtgut I. Klasse, 835,572 Ztr. Frachtgut II. Klasse, 1 Extrazug und 46 Lokomotiven und Tender, so wie 575 Achsen sonstiger Gegenstände im Jahre 1858.
- an Wagenmiethe
147,473 Thlr. 6 Sgr. 9 pf. (incl. 1639 Thlr. Strafmiethen) für 5,799,767 Achsmeilen im Güterverkehr und 8767 Achsen im Personenverkehr, gegen 136,296 Thlr. (incl. 1899 Thlr. Strafmiethen) für 5,367,969 Achsmeilen im Jahre 1858. In natura wurden ausgeglichen: 1,040,975 Achsmeilen gegen 877,626 Achsmeilen im Jahre 1858.
- an Entschädigungen und Rückvergütungen 4865 Thlr. 9 Sgr. 6 pf., gegen 1259 Thlr. im Jahr 1858.

Die Gesamt-Abrechnungssumme des Verbandes betrug:

im Jahre 1859	2,285,421 Thlr. 4 Sgr. 4 pf.
„ „ 1858	2,488,926 „ — „ — „
also im vergang. Jahre weniger	203,504 Thlr. 25 Sgr. 8 pf.

III. Der Rheinisch-Thüringische Verband ist im Jahre 1853 gegründet und besteht gegenwärtig aus folgenden Bahnen: der Rachen-Düsseldorf-Ruhrorter und Köln-Erfelder, Bergisch-Märkischen, Westphälischen Staatsbahn, Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn, Thüringischen und Wetter-Bahn. Geschäftsführende Verwaltung ist die Direktion der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn in Kassel.

Der Verband hatte abzurechnen:

- beim Personenverkehr 120,365 Thlr. 23 Sgr. 5 pf. für 42,027 Personen incl. Gepäcker und Equipagen, gegen 124,499 Thlr. 9 Sgr. für 37,769 Personen incl. Gepäcker ic. im Jahre 1858.
- beim Güterverkehr 834,847 Thlr. 5 Sgr. 4 pf. für 2,706,266 Ztr. Güter aller Art, gegen 874,221 Thlr. 8 Sgr. für 2,829,141 Ztr. im Jahre 1858.
- an Wagenmiethe 60,504 Thlr. 4 Sgr. 7 pf. für 2,420,160 Achsmeilen, gegen 61,951 Thlr. 5 Sgr. 2 pf. für 2,478,047 Achsmeilen im Jahre 1858.

Die Gesamt-Abrechnungssumme des Verbandes betrug:
 im Jahre 1859 1,015,717 Thlr. 3 Sgr. 4 pf.
 " " 1858 1,033,671 " 22 " 8 "
 also im vergang. Jahre weniger 17,954 Thlr. 19 Sgr. 4 pf.

IV. Der Ostfriesisch-Thüringische Verband besteht seit 1856. Es gehören dazu die K. Hannoversche General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen, die K. Preuss. Direktion der Westphälischen Eisenbahn, die Direktion der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn und die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. Die Geschäfte des Verbandes werden von der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn geleitet.

Die Abrechnungssummen beliefen sich:

1. beim Personenverkehre auf 2699 Thlr. 17 Sgr. 6 pf. für 578 Personen, gegen 2726 Thlr. 22 Sgr. 6 pf. für 568 Personen im Jahre 1858.
2. beim Gepäckverkehre auf 111 Thlr. 19 Sgr. für 236 Ztr. Gepäc, gegen 138 Thlr. 24 Sgr. für 241 Ztr. Gepäc im Jahre 1858.
3. beim Güterverkehre auf 14,604 Thlr. 28 Sgr. für 52,200 Ztr. Güter aller Art, (992 Ztr. Gilgut, 44,902 Ztr. Güter I. Klasse und 6306 Ztr. Güter II. Klasse), 1756 Thlr. 7 Sgr. für 64 Ladungen sonstiger Gegenstände, in Summa 16,361 Thlr. 5 Sgr., gegen 12,836 Thlr. 11 Sgr. für 28,247 Ztr. Güter und 20 Ladungen anderer Gegenstände im Jahre 1858.

Die Gesamt-Abrechnungssumme des Verbandes betrug:

im Jahre 1859 19,172 Thlr. 11 Sgr. 6 pf.
 " " 1858 15,701 " 27 " 6 "
 also im vergangenen Jahre mehr 3,470 Thlr. 14 Sgr. — pf.

V. Der Ostfriesisch-Rheinische Verband, gegründet im Jahre 1856, besteht aus der K. Hannoverschen General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen, der K. Direktion der Westphälischen Eisenbahn, der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft und der Direktion der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Die Geschäfte des Verbandes leitet die K. Hannoversche General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen zu Hannover.

Beim Verbands kamen zur Abrechnung:

1. aus dem Personen-Verkehre 55,846 Thlr. 19 Sgr. 3 pf. für 30,207 Personen, gegen 48,919 Thlr. 13 Sgr. für 26,077 Personen im Jahre 1858.
2. aus dem Gepäckverkehre 2530 Thlr. 1 Sgr. für 8517 Ztr. Gepäc, gegen 2022 Thlr. 12 Sgr. 3 pf. für 6949 Ztr. Gepäc im Jahre 1858.
3. aus dem Güterverkehre 409,285 Thlr. 3 Sgr. für 20,006 Ztr. Gilgut, 1,300,497 Ztr. Güter I. Klasse und 327,554 Ztr. Güter II. Klasse, 5925 Ladungen Kohlen à 100 Ztr., 11,155 Thlr. 6 Sgr. 9 pf. für Vieh und sonstige Transporte, in Summa 420,440 Thlr. 9 Sgr. 9 pf., gegen 401,947 Thlr. 3 Sgr. für 1,493,916 Ztr. Güter aller Art und 6216 Ladungen Kohlen à 100 Ztr.

Die Gesamt-Abrechnungssumme des Verbandes betrug:

im Jahre 1859 478,817 Thlr. — Sgr. — pf.
 " " 1858 452,888 " 28 " 3 "
 mithin im vergangenen Jahre mehr 25,928 Thlr. 1 Sgr. 9 pf.

VI. Der im Jahre 1857 gegründete Westdeutsche Verband umfaßt die Großherzogl. Badischen und K. Württembergischen Staatsbahnen, die Main-Neckar-Bahn, Main-Weser-Bahn, K. Hannoversche Südbahn, Herzogl. Braunschweigische Bahn, Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn. Das Abrechnungs-Büreau des Verbandes befindet sich in Kassel und steht unter Leitung der Central-Direktion der Main-Weser-Bahn.

Zur Abrechnung kamen:

1. im Personenverkehre 157,206 Thlr. 8 Sgr. 3 pf. für Beförderung von 15,944 Personen, gegen 236,385 Thlr. 23 Sgr. 11 pf. im Jahre 1858.
2. im Güterverkehre 616,989 Thlr. 20 Sgr. 11 pf. für Beförderung von 11,682.7 Ztr. Gilgut, 333,296.1 Ztr. Frachtgut I. Klasse, 129,212.7 Ztr. II. Klasse, 77,680.6 Ztr. Ausnahmeklasse A, 926.6 Ztr. Ausnahmeklasse B, 125,616.8 Ztr. Ausnahmeklasse C, zusammen 678,415.5 Ztr. gegen 386,188 Thlr. 29 Sgr. für Beförderung von 494,407.4 Ztr. Güter aller Klassen im Jahre 1858.
3. an Wagenmiete 26,592 Thlr. 20 Sgr. 9 pf. für 1,061,840.4 Achsenmeilen, gegen 21,123 Thlr. 3 Sgr. 11 pf. für 843,403.9 Achsenmeilen im Jahre 1858.

Die Gesamt-Abrechnungssumme des Verbandes belief sich:

im Jahre 1859 auf 800,788 Thlr. 19 Sgr. 11 pf.
 " " 1858 " 643,697 " 26 " 10 "
 also im vergangenen Jahre mehr 157,090 Thlr. 23 Sgr. 1 pf.

VII. Der Hannoversch-Bayerische Verband. Derselbe besteht seit 10. Februar 1859 und es gehören dazu die Verwaltungen der K. Hannoverschen Staatsbahnen, der Herzogl. Braunschweigischen Staatsbahnen, der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn, der Thüringischen, der Verrea-Bahn und der K.

Bayerischen Bahnen. Die Geschäfte des Verbandes werden von der Direktion der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn geleitet.

Zur Abrechnung gelangten:

1. beim Personenverkehre 5700 Thlr. 24 Sgr. 8 pf. für Beförderung von 491 Personen,
2. beim Gepäckverkehre 324 Thlr. 1 Sgr. 2 pf. für Beförderung von 67 Ztr. Passagiergepäck,
3. beim Güterverkehre 221,342 Thlr. 29 Sgr. für Beförderung von 2678 Ztr. Gilgut, 61,215 Ztr. Güter I. Klasse, 56,266 Ztr. Güter II. Klasse, 109,832 Ztr. Güter der Ausnahmeklasse A, 1074 Ztr. Güter der Ausnahmeklasse B, überhaupt 231,166 Ztr. Güter aller Art.

Die Gesamt-Abrechnungssumme belief sich auf 227,367 Thlr. 24 Sgr. 10 pf. Potsdam, den 11. Mai 1860.

Das Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. Seth.

VII.

Verzeichniß der Abgeordneten zur General-Versammlung, abgehalten zu Danzig den 30. Juli bis 1. August 1860.

1. Königl. Preuss. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn:
Freiherr v. Düring, Regierungsrath, Vorsitzender.
2. Direktion der Aachen-Maastrichter Eisenbahn-Gesellschaft:
A. Lambert, Vorsitzender.
3. Direktorium der Albertsbahn:
(Niemand erschienen.)
4. Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft:
Behre, Kammerath. Dieß, Direktor.
5. Direktion der k. k. priv. Auffig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft:
Dietrich, Administ. Direktor.
6. Direktion der Großherzogl. Badischen Verkehrsanstalten:
Burg, Postath. Grosch, Postath.
7. Verwaltungsrath der K. priv. Bayerischen Ostbahnen:
Baron v. Erlanger, General-Consul. Engel, Regierungsrath.
8. General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten:
Nobiling, General-Direktionrath.
9. Königl. Preuss. Eisenbahn-Direktion:
Danco, Regierungsrath, Vorsitzender.
10. Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft:
Fournier, Direktor. Conrad, Geh. Commerzienrath. Körner, Staatsanwalt.
11. a) Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft:
Wolff, Direktor. G. Ed. Abendroth, Ausschuß-Mitglied. Dr. Gd. Gofler, Ausschuß-Mitglied.
b) Direktion der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft:
Kopal, Direktor.
12. Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft:
Seth, Ober-Staatsanwalt. Wolff, Kreisgerichtsrath. Schölke, Kammergerichtsrath.
13. Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft:
Kutscher, Stadtrath. Jenke, Spezial-Direktor.
14. Herzoglich Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direktion:
Kunzen, Finanzrath. Scheffler, Baurath. Wolf, Finanz-Affessor.
15. Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft:
Beder, Stadtrath. Salzmann, Justizrath. v. Nechtritz, Staatsanwalt.
16. Direktion der K. K. a. priv. Brünn-Köflitzer Eisenbahn:
(Niemand erschienen.)
17. Direktion der K. K. priv. Buschtährader Eisenbahn:
W. Raubal, Fürstl. Fürstenbergischer Rath. Jos. Kref, Betriebs-Direktor.
18. Herzogl. Betriebs-Verwaltung der Cöthen-Bernburger Eisenbahn:
Schneider, Betriebs-Direktor.
19. Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft:
Jobel, Direktor.
20. Verwaltungsrath der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwig Bahn:
Dr. Joh. Herz, Generalsekretär, k. k. Rath.
21. Direktion der Glückstadt-Elmsbörner Eisenbahn-Gesellschaft:
(Niemand erschienen.)
22. Verwaltungsrath der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft:
Saruba, Mitglied des Verwaltungsraths. Dernberger, desgl.
23. Königl. Hannoversche General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen:
Mohr, Ober-Baurath. Durlach, Baurath.

24. Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft:
Franz Werner, Kaufmann. Kempf, Direktor. Kramer, Bahn-
Ingenieur.
25. Direktion der a. v. Kaiser-Ferdinands Nordbahn:
Stummer, Professor, Direktion-Präsident. Rosner, Betriebskonsulent.
26. Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn:
Hornbostel, Ober-Ingenieur.
27. Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft:
Heuser, Direktor. Köhlwetter, Spezial-Direktor.
28. Direktion der Kurfürst Friedrich-Wilhelms Nordbahn:
Schwarzenberg, Ober-Bergrath. Dirks, Land-Syndikus.
29. Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie:
Fleischer, Stadtrath.
30. Direktorium der K. priv. Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Nürnberg-Fürth):
Lhon, Rechts-Konsulent. Schneider, Kaufmann.
31. Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft:
Venda, Bau-Direktor.
32. Direktorium der Magdeburg-Röthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft:
(Niemand erschienen.)
33. Direktorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft:
Funkt, Stadtrath. Vode, Ober-Ingenieur.
34. Direktorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft:
Kettke, Regierungsrath.
35. Direktion der Main-Neckar Eisenbahn:
Scheyrer, Ober-Postrath. Dr. Ködiger, Direktorialrath.
36. Central-Direktion der Main-Weber Bahn:
v. Schmerfeld, Oberfinanzrath. Laubenheimer, Baurath.
Dr. Müller, Direktor.
37. Direktion der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft:
Meyenn, Acciserath. Erdmann, Senator. Schwahn, Bau-
Inspektor.
38. Direktorium der Meißner-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft:
Milbe, Minister a. D. Erzel, Banquier.
39. Königl. Preuß. Direktion der Niederschlesischen Märkischen Eisenbahn:
Rebes, Regierungs-Assessor.
40. Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft:
Lehmann, Direktor. Lehfeld, Geh. Commerzienrath.
41. Königl. Preuß. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn:
Offermann, Direktor, Vorsitzender. Kleine, Regierungs-Assessor.
42. Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft:
v. Ruppert, Central-Direktor. Kopp, Central-Direktor.
43. Direktion der Oppeln-Tarnowiger Eisenbahn-Gesellschaft:
Freih. v. Muschwitz, Ruffe, Geh. Commerzienrath. Grabow,
Ober-Ingenieur.
44. Königl. Preuß. Direktion der Ostbahn:
Eggert, Direktor, Vorsitzender. Köppler, Direktor. Pape, Re-
gierungs-Assessor. v. Schlichting, Regierungs-Assessor.
45. Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen:
de Lamotte, Regierungsrath. Kurz, Regierungsrath. Golsen,
Advokat. Mündler, Subdirektor.
46. Direktion der Rendsburg-Neumünsterschen Eisenbahn-Gesellschaft:
Wriedt, Justizrath. Gyring, Direktor.
47. Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft:
Reyssen, Präsident. Kennen, Spezial-Direktor, Landrath a. D.
Hauchecorne, General-Agent.
48. Verwaltungsrath der Nassauischen Rhein- und Lahn-Eisenbahn-Gesellschaft:
(Niemand erschienen.)
49. Königl. Preuß. Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken:
Wernich, Geh. Regierungsrath, Vorsitzender.
50. Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten
und Verkehrsmittel:
Wille, Geh. Finanzrath. Hallbauer, Eisenbahn-Direktionrath.
51. Verwaltungsrath der K. K. priv. südlichen Staats-, Lomb.-Venezianischen und
Centr.-Italien. Eisenbahn-Gesellschaft:
Ritter v. Burg, Regierungsrath. Graf Rocenigo.
52. Verwaltungsrath der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
(Reichenberg-Pardubitz):
Dr. W. Polaczko, Dr. Groß, General-Sekretär.
53. Verwaltungsrath der Taunus Eisenbahn-Gesellschaft:
Korn, Präsident. Dr. Kryn, Obergerichts-Präsident. Bernher,
Bahndirektor.
54. Verwaltungsrath der K. K. priv. Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft:
Henry Giles, Inspektor.
55. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft:
Kräger, Regierungsrath. Herrmann, Stadtrath.

56. Königl. Preuß. Direktion der Westphälischen Eisenbahn:
Heise, Regierungsrath.
57. Königl. Preuß. Direktion der Wilhelmobahn:
Dittmer, Landrath.
58. Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion:
v. Klein, Ober-Baurath. Knapp, Finanz-Assessor.

Außerdem waren Einladungen ergangen an die

- a. Direktion der Schweizerischen Centralbahn:
Zu erscheinen verhindert.
- b. Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft:
desgl.
- c. General-Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen:
desgl.
- d. Direktion der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft:
desgl.
- e. Direktion der Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft:
desgl.
- f. Große Russische Eisenbahn-Gesellschaft (für die Linie Petersburg-Warschan):
desgl.
- g. General-Direktion der Belgischen Staatsbahn:
desgl.
- h. Direktion der Französischen Nordbahn:
J. Mathias, Ober-Betriebs-Inspektor.
- i. Direktion der Französischen Ostbahn:
Baude, Administrator. M. Filippi, Ober-Betriebs-Beamter.

Telegraphenwesen.

Nach einer durch die K. Preussische Telegraphendirektion gemachten Zusammenstellung wird in Deutschland resp. im Gebiet des deutsch-österreichischen Telegraphenvereins die telegraphische Korrespondenz dermalen vermittelt:

- a) durch 506 Vereins-Telegraphen-Stationen,
 - b) " 638 Eisenbahn-Telegr.-Staz. der verschiedenen Vereinsstaaten,
 - c) " 102 Privat- resp. Privat-Eisenbahn-Telegraphen-Staz.,
- im Ganzen durch 1246 Stationen.

Hierin partizipiren:

Ad a) Baden mit	37
Bayern "	38
Hannover "	30
Mecklenburg-Schwerin	12
Niederlande "	50
Oesterreich "	176
Preußen "	114
Sachsen "	27
Württemberg "	22
506	
Ad b) Baden "	27
Bayern "	91
Hannover "	35
Oesterreich "	220
Preußen "	213
Sachsen "	34
Württemberg "	18
638	
Ad c) Die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft mit	6
" Anhaltische Eisenbahn-Telegr.-Staz. Bernburg	1
" Braunschweig-Lüneburgischen Telegraphen	19
" Bremensche Telegraphen-Station Vegesack	1
" Kurfürst.-Friedrich-Wilhelms Nordbahn	15
" Lübeckische Telegraphen-Station Travemünde	1
" Main-Neckar Eisenbahn-Telegraphen	12
" Niederländischen Privat-Telegraphen	8
" Oldenburgischen Telegraphen	7
" Rhein-Lahn Eisenbahn-Telegraphen	8
" Taunus-Bahn-Telegraphen	8
" Werra-Bahn-Telegraphen	16
102	
Wie Oben =	1246 Staz.

Beitrag.
Inland.

Oesterreich. — Die Kaiserin-Elisabeth Westbahn ist soweit vollendet, daß dieselbe am 15. Juli von Ihrer Majestät der Kaiserin auf der Reise von Wien nach Pöfing bis Salzburg benützt werden konnte. An demselben Tage langte ein zweiter Train von Wien an, mit welchem mehrere Mitglieder des Verwaltungsrathes in Salzburg eintrafen. Tags darauf fuhr der erste bayerische Zug, reich geschmückt mit Blumen und Fahnen, in den Salzburger Bahnhof ein und wurde als Vorbote der nahen Eröffnung der Schienenverbindung mit Bayerns Hauptstadt freudig begrüßt. Am 20. Juli ist der Frachteinverkehr bis Salzburg ausgebeht worden; die Eröffnung des Personenverkehrs hat am 1. August stattgefunden.

Am 10. Juli wurde die Bahnstrecke Casarfa-Gormons der venezianischen Linie kommissionell untersucht. Die Eröffnung der Bahn von Casarfa bis Udine (34 Kilom.) soll noch im Laufe dieses Monats stattfinden, und die Strecke Udine-Nabresina (70 Kilom.) dürfte längstens im November l. J. dem Verkehre übergeben werden. Der Unterbau zwischen Gormons, Görz und Sagrafo ist bereits vollendet.

Das Programm für die feierliche Eröffnung der Eisenbahn von Wien bis München lautet im Wesentlichen: Sr. k. k. Maj. der Kaiser fährt am 11. August mit einem Separatzug von Wien bis Linz, und langt daselbst am 12. des Morgens um 6 Uhr auf dem Bahnhof an. Die sich an der Eröffnungsfestlichkeit betheiligenden Gäste fahren in zwei kurz auf einander folgenden Zügen ebenfalls am 11. August, aber schon Nachmittags 2 Uhr, von Wien ab, und treffen nach 7 Uhr Abends in Linz ein, woselbst die Gemeinde mit Intervention der Stände einen freundlichen Empfang bereitet. Die Gäste versammeln sich auf dem Bahnhof vor 6 Uhr, um zum Empfang Sr. Majestät gegenwärtig zu seyn. Gegen 7 Uhr beginnt die Fahrt von Linz nach Salzburg. Der Hofzug, in welchem sich jene Gäste befinden werden welche Sr. Majestät zu Allerhöchster unmittelbarer Begleitung zu bestimmen geruht, beginnt den Reih. Die übrigen Gäste werden sich in die zwei sonach in Zwischenräumen von 10 bis 15 Minuten folgenden Züge vertheilen. Die Ankunft in Salzburg erfolgt um 11 Uhr Vormittags. Zu gleicher Zeit treffen auch die k. bayerischen Züge mit Sr. Majestät dem König von Bayern ein. Glockengeläute, Kanonendonner und Pöllerschüsse verkünden dieses frohe Ereigniß. Nach der gegenseitigen Begrüßung und kurzen Ansprache von Seite des Präsidenten des Verwaltungsrathes der Kaiserin-Elisabethbahn, Grafen Wickenburg, so wie Erwiderung durch den Generaldirektor der k. bayerischen Verkehrsanstalten, Herrn v. Brück, wird in dem Vestibül des Bahnhofes zum Andenken an die Vollendung des ganzen Werks ein Schlussstein in feierlicher Weise gelegt, und von dem Hrn. Fürst-Bischof von Salzburg und Primas von Deutschland, Dr. v. Tarnóczy, kirchlich eingeweiht. Eine gleiche Weihe erhalten hierauf vom Perron des Bahnhofes aus die Bahn und die langsam vorüberziehenden Lokomotive und Wagen. Die beiden Majestäten und deren nächste Umgebung werden sodann in einem der Wartsäle ein dejeuner dinatoire einzunehmen geruhen. Die übrigen Gäste werden sich in einer sehr geräumigen, von der Stadt Salzburg zu diesem Zweck festlich geschmückten Waarenhalle des Bahnhofes zu einem ähnlichen von dem Verwaltungsrath der Kaiserin-Elisabeth-Bahn veranstalteten Gabelfrühstück versammeln. Nach Beendigung des Mahls wird auf freundliche Einladung von Seite Bayerns die Fahrt nach München angetreten, wobei abschließend bayerische Wagen in Verwendung kommen. Die Ankunft in München wird für den Abend beabsichtigt, und erwartet die Gäste daselbst ein von der Stadtgemeinde zu gebendes Fest. Des andern Morgens steht eine kirchliche Funktion in Aussicht, und wird es den Gästen freigestellt seyn, nach Zulassung der kurz bemessenen Zeit alle öffentlichen Anstalten zu besichtigen, an denen die Residenz so überaus reich ist. Des Mittags haeret der Gäste in dem Krystallpalast ein Bankett, welches die k. Regierung zu veranlassen gedenkt. Abends ist dann noch Festtheater in dem k. Schauspielhaus. Tags darauf wird in früher Morgenstunde die Rückfahrt nach Wien unternommen, an welcher die nach Salzburg gekommenen bayerischen Gäste theilzunehmen gebeten werden. Da diese Fahrt bis zum Abend zurückgelegt seyn soll, kann der Aufenthalt unter Wegs nur ein sehr kurzer seyn. In Salzburg und Linz wird sich daher auch nur auf ein von der Kaiserin-Elisabeth-Bahn besorgtes Frühstück und ein einfaches Mittagmahl beschränkt werden müssen. Bei der Ankunft in Wien werden die Gäste aus Bayern von Seite der Commune Wiens, die für deren Unterkunft sorgt, empfangen werden. Eben dieselbe veranstaltet am 15. August ein großes Bankett und eine Beleuchtung im Augarten. In Wien werden übrigens, so wie in München, die öffentlichen Anstalten den Gästen zur ungehinderten Besichtigung offen stehen, und der Verwaltungsrath der Kaiserin-Elisabeth-Bahn wird die verehrten Gäste mit Freikarten zur Rückfahrt nach München versehen, welche für die Dauer von 14 Tagen Geltung haben, wie dasselbe auch von Seite Bayerns den Wiener Gästen gegenüber, die sich in München verweilen wollen, beobachtet werden wird. (N. J.)

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

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

	Personen.	Güter.	Einnahme.	1859.
1860.	Zahl.	Ztr.	fl. öst. W.	fl. öst. W.
8. Juli bis 14. Juli	35,020	843,272	387,684	402,805
15. " " 21. "	41,936	855,346	378,176	345,327
22. " " 28. "	42,754	851,491	374,925	336,596
bis 28. Juli	1,064,123	26,053,273	9,964,188	9,559,805

Königl. sächsische Staats- und in Staatsbetrieb befindliche Privat-Eisenbahnen. — Monat Juni 1860.

Benennung der Bahnen.	Länge. M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Total-Einnahme Thlr.
		Personen.	Einnahme. Thlr.	Güter. Ztr.	Frachtbetrag. Thlr.	
Westliche Staats-Eisenbahnen	47.7	204,269	77,878	2,995,271	179,238	259,319
Oestliche Staats-Eisenbahnen	22.8	113,800	47,208	742,840	77,969	126,580
Privat-Eisenbahnen	8.1	28,610	5,963	268,923	10,240	16,263
Summa	78.6	346,679	131,049	4,007,034	267,447	402,162

Leipzig-Dresdener Eisenbahn. — Monat Juni 1860.

85,361 Personen	58,839 Thlr.	8 Agr.
912,362 Ztr. Güter	96,049 " 2 "	
	154,888 Thlr.	10 Agr.
Hierzu vom 1. Januar bis ult. Mai 1860	707,231 " 29 "	
Ferner Postfracht und Magdeburger Strecke		
II. Quartal 1860 angenommen zu	17,362 " 15 "	
Summa	879,482 Thlr.	24 Agr.
Vom 1. Januar bis ult. Juni 1859	781,718 " 9 "	
Mehreinnahme bis ult. Juni 1860 gegen 1859	97,764 Thlr.	15 Agr.
Außergewöhnliche Militärtransporteinnahme im Jahre 1859	94,066 " 10 "	
Wirkliche Mehreinnahme in 1860 gegen 1859 bis ult. Juni	3,698 Thlr.	5 Agr.
Vorbehältlich späterer Feststellung.		

Köln-Mündener Eisenbahn. — Monat Juni 1860.

a) auf der Hauptbahn.

202,165 Personen	122,188 Thlr.
4,264,952 Ztr. Güter	262,983 "
Extraordinarien	27,529 "
Summa	412,700 Thlr.

gegen 254,146 Personen, 2,924,970 Ztr. Güter und 338,709 Thlr. Einnahme im Monat Juni 1859. Mithin im Monat Juni 1860 mehr 73,991 Thlr.

In den ersten 6 Monaten des Jahres 1860 wurden eingenommen für 1,073,785 Personen, 23,784,788 Ztr. Güter u. 2,162,124 Thlr., gegen 1,202,210 Personen, 21,230,899 Ztr. Güter u. 1,955,126 Thlr. in 1859. Mithin pro 1860 mehr 206,998 Thlr.

b) auf der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn.

34,364 Personen	11,632 Thlr.
240,240 Ztr. Güter	11,009 "
Extraordinarien	698 "
Summa	23,339 Thlr.

gegen 47,079 Personen, 166,767 Ztr. Güter und 20,495 Thlr. Einnahme im Monat Juni 1859. Mithin im Monat Juni 1860 mehr 2844 Thlr.

In den ersten 6 Monaten des Jahres 1860 wurden eingenommen für 180,299 Personen, 1,557,403 Zentner Güter u. 136,014 Thlr., gegen 220,143 Personen, 1,323,115 Ztr. Güter u. 131,824 Thlr. in 1859. Mithin pro 1860 mehr 4,190 Thlr.

c) auf der Köln-Gießener Eisenbahn. (Strecke Deuz-Gitorf.)

17,637 Personen	3,469 Thlr.
146,975 Ztr. Güter u.	4,177 "
Extraordinarien	395 "
Summa	8,041 Thlr.

In den ersten 6 Monaten des Jahres 1860 wurden eingenommen für 95,954 Personen, 867,263 Ztr. Güter u. 44,599 Thlr.

d) auf der festen Rheinbrücke.

Im Monat Juni wurden eingenommen 2,989 Thlr.
In den ersten 6 Monaten des Jahres 1860 wurden eingenommen 17,560 Thlr.

