

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographische 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 Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

19. November 1860.

Nro. 46.

Inhalt. Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1858. — Postwesen. Betriebsergebnisse der englischen Postanstalt im Jahre 1859. (Schluß.) — Telegraphenwesen. I. Zur Statistik der französischen Telegraphen im Jahre 1859. II. Verkehr der K. Hanoverschen Staats-Telegraphen. — Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. — Zeitung. Inland. Oesterreich. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1858.

Herausgegeben von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, der Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. IX. Jahrgang. Berlin 1860.

Der vorliegende Jahrgang der Deutschen Eisenbahn-Statistik, vollständiger und reichhaltiger als die früheren, umfaßt in 274 Kolonnen die wichtigsten Zahlenangaben über die dem Deutschen Eisenbahnverein angehörigen Eisenbahnen, mit Ausnahme der Bayerischen Ostbahnen (61 Meilen), von welchen die erste 9,85 Meilen lange Strecke München-Landsbut erst im November 1858 in Betrieb kam, 2) der Brunn-Rositzer Bahn (3 Meilen), 3) der Galizischen Karl-Ludwig-Bahn, welche die Strecken der früheren östlichen Staatsbahn von Krakau bis Dembica mit Abzweigungen (15,8 Meilen) im August 1858 übernommen hat, und 4) der Nassauischen Rhein- und Lahn-Bahn (4,17 Meilen) von Wiesbaden nach Rüdelsheim, seit Juni 1857 eröffnet. Die übrigen Bahnen, 57 an der Zahl, theilen sich in 12 Staatsbahnen, 9 unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen und 36 in Privatverwaltung stehende Privatbahnen. Die Statistik zerfällt in 5 Abschnitte, wovon Abschnitt A von den Verwaltungsbehörden, Richtung, Länge, Betriebsöffnung und Verkehrsverbindungen der Eisenbahnen; B von der Bahnbeschreibung und dem Anlagekapital; C den Transportmitteln; D den Betriebsergebnissen; E den außergewöhnlichen Ereignissen beim Eisenbahnbetrieb handelt. Der Abschnitt F, eine Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigten Arbeiter fällt, diesmal aus, im Abschnitt G endlich wird der Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse dargestellt. Den Schluß bilden statistische Berichte und Erklärungen zu den Tabellen. *)

I.

Die in den Tabellen aufgeführten 57 Bahnen und Bahnkomplexe hatten zusammen eine Betriebslänge von 1700,71 Meilen, davon kommen auf die Staats-Eisenbahnen 621,76 Meilen
 „ „ Privatbahnen in Staatsverwaltung 155,04 „
 „ „ „ „ Privatverwaltung 923,91 „

Mit Hinzurechnung der oben erwähnten 4 Bahnen, welche in die Tabellen nicht aufgenommen werden konnten, mit der Betriebslänge von 32,82 Meilen, ergibt sich eine Gesamtbetriebslänge von 1733,53 Meilen für die Ende 1858 dem Verein angehörigen Bahnen.

Aus den Angaben über die Zeit, wann der Betrieb stufenweise und auf der ganzen Bahn eröffnet worden ist, erhellt, daß in Deutschland folgende Bahnen der Reihe nach zuerst in Betrieb kamen:

	Bahneröffnung	
	auf erster Strecke	in ganzer Länge
Badweil-Linz-Gmunden (jetzt Theil der Elisabethbahn)	21. Juli 1832	4. Mai 1836
Buschtehbrader Pferdebahn	in 1833	in 1836
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	7. Dezember 1835	
Leipzig-Dresden	24. April 1837	7. April 1839
Kaiser-Ferdinands Nordbahn	6. Januar 1838	1. Januar 1858
Bayer. Staatsbahn (München-Augsburg)	1. Juni 1838	—
Berlin-Potsdam-Magdeburg	22. Sept. 1838	7. Aug. 1846
Braunschweigische Staatsbahn	1. Dezbr. 1838	20. Juli 1858
Bergisch-Märkische Bahn (Düsseldorf-Dortmund)	20. „ 1838	29. Dez. 1848

*) Die in statistischen Notizen vorkommenden Maße sind: der Preussische Fuß = 0,31385 Meter, die Preussische Ruthe = 12 Fuß = 3,766 Meter, die Meile = 2000 Ruthen = 7532 Meter.

	Bahneröffnung	
	auf erster Strecke	in ganzer Länge
Magdeburg-Leipzig	29. Juni 1839	18. August 1840
Rheinische Bahn	2. August 1839	—
Taunusbahn	26. Sept. 1839	3. August 1840
Berlin-Anhalt	1. „ 1840	1. Okt. 1848
Badische Staatsbahn	12. „ 1840	—

Der Eröffnung der Nürnberg-Fürther Bahn, welche am 7. Dezbr. d. J. ihr 25jähriges Bestehen feiert, gingen 2 Bahneröffnungen in Böhmen voran; doch nennt sich die Nürnberg-Fürther Bahn mit Recht „die erste Deutsche Eisenbahn mit Dampfkraft.“

II.

Aus dem Abschnitt: Allgemeine Beschreibung der Bahn und Anlagekapital entnehmen wir folgende Daten:

Die Kronenbreite des Bahndammes variiert bei einspuriger Bahn zwischen 12 und 20 Fuß, bei doppelspuriger zwischen 22,5 und 29 Fuß.

Die Zahl der Tunnel auf sämtlichen Bahnen — es kommen deren auf 23 Bahnlängen vor — beträgt 121 mit einer Gesamtlänge von 9605 Ruthen (4,8 Meilen). Die größte Zahl besitzt die österr.-südliche Staatsbahn (Wien-Triest) nämlich 35 von zusammen 2590 Ruthen; der längste Tunnel von 433,66 Ruthen kommt auf der Rheinischen Bahn vor.

Von Brücken mit großen Spannweiten und bedeutender Länge sind hervorzuheben: die längste Brücke der preussischen Ostbahn (Weichselbrücke bei Dirschau) von 386 Fuß größter Weite der Jochöffnungen und 2668 Fuß Gesamtlänge (die Rogatbrücke bei Marienburg hat 312 Fuß größte Jochöffnung und 890 Fuß Länge); die 201 Fuß weit gespannte Ringelbrücke der badischen Staatsbahn bei Offenburg mit 210 Fuß Länge; die österr.-südliche Staatsbahn hat eine Brücke mit 181 Fuß größter Spannweite und 1535 Fuß Gesamtlänge (Eipelbrücke in Oberungarn); eine Brücke von 2372 Fuß Länge und mit 171 Fuß größter Spannweite besitzt die Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn (über die Elbe bei Wittenberge); die bayerische Ludwig-Süd-Nordbahn hat eine Brücke von 167 Fuß größter Jochöffnung und 550 Fuß Länge (Allerbrücke bei Rempten); auf der württembergischen Staatsbahn ist eine Brücke von 144 Fuß Spannweiten mit 920 Fuß Gesamtlänge (über die Enz bei Besigheim); auf der sächsisch-schlesischen Staatsbahn eine von 144 Fuß größter Öffnung und 552 Fuß Länge; bei der Nordtyroler Staatseisenbahn kommt eine Brücke mit 143 Fuß größter Spannweite und 423 Fuß Länge, endlich auf der Berlin-Anhaltischen Bahn eine von 120 Fuß größter Spannweite und 1104 Fuß Länge vor. Die längste Brücke auf den Bahnen des Vereins ist die von 11,681 Fuß Länge der Lombardisch-Venezianischen Bahn (Lagunenbrücke bei Venedig). Seit 1858 sind indessen mehrere bedeutende Brückenbauten von Eisen mit großen Spannweiten ausgeführt worden, welche bei der vorliegenden Uebersicht noch nicht berücksichtigt sind.

Die längsten und höchsten Viadukte kommen auf folgenden Bahnen vor: Auf der Sächsisch-Bayerischen Bahn von 1846 Fuß und 888 Fuß Länge und 251 und 213 Fuß Höhe; auf der Sächsischen Niedererzgebirgischen Bahn von 864 Fuß Länge und 158 Fuß Höhe; auf der Oesterr.-Südlichen Staatsbahn von 2116,5 Fuß Länge und 121 Fuß Höhe; auf der Rheinischen Bahn von 668 Fuß Länge und 120 Fuß Höhe; auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn von 1505,5 Fuß Länge und 112 Fuß Höhe; auf der Westphälischen Bahn von 1534 und 723 Fuß Länge und 110 Fuß Höhe; auf der Württembergischen Staatsbahn von 1000 Fuß Länge und 110 Fuß Höhe.

Von größten Dammhöhen sind zu verzeichnen: 168 Fuß bei der Bayerischen Ludwig-Süd-Nordbahn, 138 „ „ Westphälischen Staatsbahn, 130 „ „ Niedererzgebirgischen Sächsischen Staatsbahn, 122 „ „ Bergisch-Märkischen Bahn,

- 103 Fuß bei der Bayerischen Ludwigs-Westbahn,
 103 " " " Württembergischen Staatsbahn.
 Von tiefsten Einschnitten:
 115 Fuß bei der Bergisch-Märkischen Bahn (Düsseldorf-Dortmund),
 98 " " " Bayerischen Ludwigs-Süd-Nordbahn,
 96 1/2 " " " Hannoverschen Staatsbahn,
 91 " " " Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn,
 89 " " " Rheinischen Eisenbahn,
 88 " " " Kaiserin-Elisabethbahn,
 87 2/3 " " " Oesterreichischen Nördlichen Staatsbahn.
 (Fortsetzung folgt.)

Postwesen.

Betriebs-Ergebnisse der englischen Postanstalt im Jahre 1859.
 (Schluß von Nr. 45.)

Seit dem Jahre 1839, in welchem die erste allgemeine Ermäßigung des englischen Briefporto stattfand, hat sich der Korrespondenzverkehr im Vereinigten Königreiche großartig entwickelt. Damals betrug die Anzahl der postamtlich bestellten Briefe circa 76 Mill. Stück, im Jahre 1859 dagegen war sie mehr wie 7 Mal so groß, nämlich 545 Mill.; davon kamen: 446 Mill. auf England, 47 Mill. auf Irland und 52 Mill. auf Schottland. Im Vergleich zum Jahre 1858 mit 523 Mill. Briefen ergab sich eine Zunahme um 22 Mill. oder 4 1/4 Proz.; das Verhältniß der Briefe zur Bevölkerung blieb gegen das Vorjahr ziemlich unverändert und war: 22:1 in England, 7:1 in Irland, 16:1 in Schottland, 18:1 im ganzen Königreiche. In den vorzüglicheren Städten des Landes erscheint aber diese Proporzion noch höher, z. B. in London 43:1, in Edinburg 35:1, in Dublin 34:1, in Manchester 32:1 u. s. w. Auf den Londoner Postbezirk allein entfielen von der für 1859 ausgewiesenen Gesamtzahl Briefe circa 129 Mill., und es ist immerhin eine interessante Thatsache, daß in diesem einzigen Bezirke gerade so viel Briefe aufgegeben und auch innerhalb desselben bestellt wurden (sog. District Letters), als vor 20 Jahren in ganz England und Wales (London mitgerechnet) zur Aufgabe gelangten. Rekommandirte Briefe kamen im vorigen Jahre 1,400,000 oder 1 unter 400 gewöhnlichen Briefen vor; die diesjährige Zunahme gegen 1858 ist 6 Proz. In 785 Fällen (also ungefähr in 1 unter 1780) wurde Klage angebracht, daß der rekommandirte Brief seine Bestimmung nicht erreicht habe; auch wurde für 6 solche Briefe Seitens der Postbehörde Schadenersatz geleistet, ungeachtet derselben für den Inhalt eines Briefes, ob mit oder ohne Rekommandation aufgegeben, gesetzlich keine Haftung obliegt. 1,900,000 Briefe (oder 1 von je 287) wurden wegen Unbestellbarkeit an ihre Aufgeber zurückgesendet. Beinahe die Hälfte dieser Briefe konnte wegen unrichtiger oder unvollständiger Adresse nicht bestellt werden; mehr als 11,000 derselben trugen gar keine Adresse. Einen Werthbetrag von 260 Pf. St. fand man in unbestellbaren Briefen, welche auch nicht an die Aufgeber zurückgesendet werden konnten, weil die Angabe ihrer Adresse fehlte. Die Anzahl der Retourbriefe hat sich im Vergleich zum Vorjahre um circa 200,000 gesteigert; was der Bericht des Generalpostmeisters dem Umfande zuschreibt, daß mangelhaft adressirte Briefe jetzt so schnell als möglich an die Aufgeber zurückgeleitet werden, anstatt sie wie früher von Ort zu Ort herumzuschicken, um vielleicht doch die Adressaten zu ermitteln. Bei ungefähr 60,000 Briefen wurde die Annahme verweigert, weil sie nicht frankirt waren. Im Londoner Hauptpostamte kommen pro Tag durchschnittlich 200 unversiegelte Briefe vor. Der Versand von portofreien Zeitungen belief sich 1859 auf 49,318,000 Stück (gegen 50,058,000 im Vorjahre). Bücherpakete und portopflichtige Zeitungen wurden während des Jahres 32,121,000 (gegen 28,384,000 St. im Vorjahre) im ganzen Königreiche durch die Postanstalt befördert. Ungefähr 470,000 Zeitungsblätter (also circa 1 von je 150) blieben unbestellt, größtentheils wegen mangelhafter Adressirung, zuweilen aber auch wegen schlechter Beschaffenheit der Schleifen und nachlässigen Zusammensaltens der Blätter. Man hat übrigens ermittelt, daß beim Londoner Postamte höchstens 1 von je 5000 Zeitungsexemplaren die Schleife verliert. Das Durchschnittsporto für einen gewöhnlichen inländischen Brief ist 1 1/2 d., für ein Bücherpaket etwas über 2 d. Mit Ausschluß der amtlichen Sendungen berechnet sich das Gewicht sowohl eines inländischen als ausländischen Briefes im großen Durchschnitt mit je 1/2 Loth, dagegen mit 2/3 Loth für ein Schreiben aus den Kolonien. Unter den durch die englische Postanstalt beförderten Zeitungen sind die inländischen durchschnittlich am schwersten, denn sie haben pro Exemplar ein Gewicht von 5 Loth; die ausländischen wiegen nicht viel über 2, die Kolonialblätter über 4 Loth. Das durchschnittliche Gewicht eines Bücherpaketes ist 10 1/2 Loth.

*) Unter „portofreien Zeitungen“ versteht man alle englischen Zeitungen und ähnliche Publikationen, die mit dem aufgedruckten Zeitungsstempel versehen sind dann alle auswärtigen Blätter, von welchen in England keine Gebühr erhoben wird. Als „portopflichtig“ gelten jene Zeitungen, welche nicht gestempelt sind, und deshalb der Portozahlung mittelst Marken oder Baargeld unterliegen.

Das Gelbanweisungsgeschäft steht bekanntlich in England bereits auf einer hohen Stufe der Entwicklung, dabei ist aber die Postbehörde fortwährend bemüht, dasselbe noch mehr auszudehnen und zu verbessern. Zu diesem Behufe wurde im vorigen Jahre ein eigenes Comité, bestehend aus Postbeamten höheren Ranges, mit der Aufgabe betraut, das ganze System der Gelbanweisungen in seinen Einzelheiten durchzuprüfen und entsprechende Aenderungen vorzuschlagen. Der diesfällige Comitébericht empfahl unter Anderem, den bisherigen Maximalbetrag von 5 Pf. St., der im Postwege angewiesen werden kann, auf das Doppelte zu erhöhen; ferner durch eine mehr zweckdienliche Bemessung der Anweisunggebühren dem bisherigen Uebelstande zu begegnen, daß nämlich die Ggf. teuerung einer gewissen, der Zahl nach ziemlich bedeutenden Klasse von Anweisungen für die Postanstalt mit Geldopfern verbunden ist. Eine andere Aenderung besteht darin, daß eine Gelbanweisung erst nach 10 Tagen ausbezahlt werden soll, wenn die anweisende Partei dafür nebst der eigentlichen Gebühr noch eine Ein- oder Zweipenny-Marke, je nach der Entfernung des Wohnortes des Adressaten, verwendet. Es ist ihr dadurch die Möglichkeit geboten, von Seite des letztern eine Empfangsbcheinigung zu erhalten, bevor noch die Postanweisung realisiert wurde. Um dem Publikum die Ueberschickung ganz kleiner Geldsummen nach London im Postwege (wofür sich das Mittel der Anweisung wegen der unvermeidlichen höheren Kosten nicht wohl eignet) zu erleichtern, — ohne aber dadurch, bei dem Mangel kleinerer Noten-Appoints, gleichzeitig die eigentlichen Baargeldsendungen zu vermehren, — wurden die Postämter der Reichshauptstadt ermächtigt, Postmarken gegen baares Geld einzutauschen. Die dafür zu entrichtende Gebühr ist 2 1/2 Proz., darf aber nicht unter 1/2 Penny bemessen werden. Für Marken z. B. im Werthe von 5 s. werden also der vorweisenden Partei 4 s. 10 1/2 d., und 1 s. 7 1/2 d. für einen Markenwerth von 1 s. 8 d. ausbezahlt. Der bisherige Erfolg dieser Vorkehrung zeigt sich so günstig, daß der General-Postmeister vor hat, dieselbe auf das ganze Land auszudehnen. — Seit Juni v. J. ist auch Canada mit den Vortheilen des Gelbanweisungssystems bedacht und hat davon gleich Anfangs vielfältigen Gebrauch gemacht. Von Juni bis Dezember wurden nämlich in dieser Kolonie nahe an 4000 Anweisungen auf das Vereinigte Königreich hinausgegeben, und ungefähr 1150 in umgekehrter Richtung; im Durchschnitt entfiel ein Betrag von 3 Pf. St. auf eine solche Anweisung.

Während des vorigen Jahres wurden in England und Wales 108, in Irland 20 und in Schottland 10 neue Gelbanweisungsamter eröffnet. Im ganzen Vereinigten Königreiche waren 2481 solche Aemter im Betriebe, welche die nachstehenden Ergebnisse lieferten:

	Anzahl der hinausgegebenen Anweisungen	Geldbetrag Pf. St.	Verhältniß der Anweisungen zur Kopfzahl
England und Wales	5,932,133	11,358,057	1 : 3
Irland	498,828	891,675	1 : 13
Schottland	538,147	1,001,298	1 : 6
Ver. Königreich	6,969,108	13,250,930	1 : 4
in 1858	6,689,396	12,662,105	1 : 4
„ 1859	188,921	313,124	?

In dem Abschnitte des Jahresberichtes, welcher die postalischen Beziehungen Großbritanniens zum Auslande bespricht, wird unter Anderem auch bemerkt, daß die in einzelnen fremden Staaten bestehenden namhaften Transit-Postgebühren als eines der Haupthindernisse gegen die Feststellung niedriger Portotaxen für den auswärtigen Postverkehr zu betrachten seien. Empfehlenswerth in dieser Beziehung erscheine der von der französischen Regierung in einigen neueren Postverträgen angewendete Grundsatz: die Transitgebühren nach der geraden Luftlinie vom Eingangsbis zum Ausgangspunkte des transitirenden Briefes zu bemessen.

Die Geldgebahrung der englischen Postanstalt stellt sich für die letztverflossenen zwei Jahre folgendermaßen dar:

	Roheinnahme	Betriebskosten	Ueberschuß
1858	3,100,939 Pf. St.	1,770,554 Pf. St.	1,330,385 Pf. St.
1859	3,299,825 „	1,853,953 „	1,445,872 „

Die Roheinnahme hat sich also gegen das Vorjahr um nahe 200,000 Pf. St. oder 6 1/4 Proz. vermehrt, was — nebst der in allen Zweigen des geschäftlichen Verkehrs herrschenden Thätigkeit — theilweis auch den allgemeinen Parlamentswahlen im Frühjahr 1859 zugeschrieben wird. — Bezüglich der Betriebsauslagen wird im Jahresberichte hervorgehoben, daß die Beförderungskosten gegenwärtig, wo der Transport hauptsächlich pro Eisenbahn geschieht, mehr als viermal so viel betragen wie zur Zeit der Einführung des Pennyports, wo die meisten Briefe mittelst Postkutschen ihrer Bestimmung zugeführt wurden. Rowland Hill habe damals gezeigt, daß im Durchschnitt diese Kosten für einen inländischen Brief nicht 1/30 d., für ein Zeitungsblatt nicht 1/6 d. übersteigen; jetzt seien 1/2 und 1 1/2 d. die bezüglichen Durchschnittsbeträge. — Der oben für 1859 bezifferte Ueberschuß wird bis auf einen kleinen Theil dem Portotrage von Inlandsbriefen zu Gute gerechnet, indem man dafürhält, daß aus dem Transporte von Zeitungen und Büchern, der bei verhältnißmäßig geringerem

Porto größere Unkosten als der Briefversand verursache, kein Gewinn, sondern viel eher ein mehr oder mindes bedeutender Verlust für die Postanstalt erwachse.

Zu Ende 1859 zählte man 24,802 Postbedienstete; davon gehörten bei 1500 dem Londoner Hauptpostamt und (letztere Anzahl mitgerechnet) 3300 dem Postbezirk der Reichshauptstadt an. Sowohl für diesen als auch für die Bezirke von Dublin und Edinburgh besteht die wohlthätige Einrichtung, daß die Briefträger und minderen Beamten in Erkrankungsfällen durch eigene von der Regierung besoldete Aerzte behandelt werden, und auch die Arzneien umsonst erhalten. Alljährlich müssen diese Aerzte dem Generalpostmeister über ihre Thätigkeit in der bezeichneten Sphäre einen Hauptbericht erstatten, der sich über den allgemeinen Gesundheitszustand der ihrer Obforge anvertrauten Individuen, über die vorherrschenden Krankheiten, über die durchschnittliche Dauer der vorgekommenen Erkrankungen, über die Anzahl Sterbefälle u. ausführlich zu verbreiten hat.

Unter den Manipulationsbeamten der Hauptpostämter zu London, Dublin, Edinburgh, Liverpool und Glasgow wurde ein „wechselseitiger Versicherungsfond“ (mutual Guarantee Fund) gebildet, wodurch für dieselben die Nothwendigkeit entfällt, entweder aus eigenen Mitteln eine Kauzion (personal security) zu leisten, oder zu diesem Behufe sich an die britische Versicherungsgesellschaft (Guarantee Association) zu wenden, welche für die gebotene Sicherstellung bedeutende Abzüge von den verhältnismäßig geringen Gehältern der betreffenden Beamten beansprucht. So aber erlegt jetzt jeder Angestellte des Londoner Postamtes, welcher dem erwähnten Versicherungsfond beitreten will, 10 Schilling, jeder Briefträger die Hälfte dieses Betrages. Die Einlagen werden in Staatspapiere investirt, und zwar auf die Namen von Vertrauensmännern, welche der Generalpostmeister aus der Zahl der Mitglieder wählt. Alle vorkommenden Erfolge werden aus diesem Fond geleistet, und wenn ein Beamte den Dienst verläßt, erhält derselbe eine dem derzeitigen Vermögensstande, so wie seiner eigenen Einlage entsprechende Theilsumme zurückgezahlt. Beim Londoner Postamt beträgt dieser Fond nach zweijährigem Bestehen bereits über 700 Pf. St. Außer diesem sucht die Postbehörde noch durch Geldunterstützung und sonst in geeigneter Weise das Institut der Lebensversicherung unter ihren Beamten mehr und mehr zu verbreiten. (Austria.)

Telegraphenwesen.

I. Zur Statistik der französischen Telegraphen im Jahre 1859.

Das neueste Heft der Zeitschrift des deutsch-österreichischen Telegraphenvereins enthält folgende Zusammenstellungen über Verkehr und Einnahmen der französischen Telegraphen. Die in Nachstehendem aufgeführten Zahlen betreffen nur die bei den französischen Staats-Telegraphenstationen aufgegebenen Telegramme, nicht die angekommenen und transitirten, auch nicht die durch die Eisenbahn-Betriebs-Telegraphen beförderten.

1. Ihrem Hauptinhalte nach wurden aufgegeben:	interner Dienst	internaz. Dienst
Telegramme betreffend:		
Verwaltungs- u. diplomatische Angelegenheiten	—	7,419 = 5.1 Proz.
Familien- u. Privatangelegenheiten	162,919 = 35.9 Proz.	31,481 = 21.8 „
Publizistik und Journale	12,575 = 2.8 „	13,982 = 9.7 „
Getreidehandel	24,979 = 5.5 „	6,993 = 4.8 „
Handel und Industrie im Allg.	201,013 = 44.3 „	50,746 = 35.1 „
Börsenangelegenheiten	49,275 = 10.8 „	33,613 = 23.2 „
Vermischten Inhalts	3,237 = 0.7 „	469 = 0.3 „
	453,998 = 100.0 Proz.	144,703 = 100.0 Proz.

Aufgegeben wurden in Paris 96,814 Telegr. 82,713 Telegr.
 „ in den Departements 357,184 „ 61,990 „

2. Die internen Telegramme vertheilen sich nach der Wortzahl (Gesetz vom 27. Juli 1854 und 18. Mai 1858) wie folgt:

Von 1 bis 15 Worten	285,705 = 62.9 Proz.
„ 16 „ 20 „	76,176 = 16.8 „
„ 21 „ 25 „	39,713 = 8.8 „
„ 26 „ 50 „	43,839 = 9.6 „
„ 51 „ 100 „	6,958 = 1.5 „
„ über 100 „	1,607 = 0.4 „
	453,998 = 100.0 Proz.

3. Nach den besondern Expeditionsbedingungen ergibt sich folgende Classification:

Unter den aufgegebenen Telegrammen waren	interne	internationale
Bezahlte Rückantworten	12,287 = 2.71 Proz.	1,766 = 1.22 Proz.
An mehrere Adressaten derselben Stadt gerichtet	6,438 = 1.42 „	5,593 = 3.87 „
An mehrere Stationen adressirt	1,303 = 0.28 „	— „

Weiter zu befördern durch d. Post	3,301 = 0.73 Proz.	1,357 = 0.94 Proz.
„ „ „ „ Expresen	—	—
„ „ „ „ oder Staffetten	12,968 = 2.85 „	1,261 = 0.87 „
Mit Empfangsbefcheinigung	372 = 0.08 „	49 = 0.03 „
„ Kollazionierung	55 = 0.01 „	37 = 0.02 „
In der Nacht aufgegeben	4,568 = 1.01 „	6,327 = 4.37 „
Mit der erhöhten Nachtgebühr	125 = 0.03 „	449 = 0.31 „
„ „ Gebühr für dringende Telegramme	—	199 = 0.14 „
Mit Beglaubigung d. Absenders	—	1 = 0.00 „
Ohne besondere Bedingungen	412,581 = 90.88 „	127,664 = 88.23 „
	453,998 = 100.00 Proz.	144,703 = 100.00 Proz.

4. Vergleichung der Ergebnisse der Jahre 1858 und 1859:

	1858	1859	Zunahme
Länge der Staats-Telegraphenlinien. Kilom.	13,030	16,049	3,019
Stationen in Betrieb	193	240	47
Zahl der aufgegebenen Telegramme:			
innerhalb Frankreich	349,887	453,998	104,111
internationale	114,086	144,703	30,617
zusammen	463,973	598,701	134,728
Einnahmen:			
an internen Gebühren. Fr.	1,794,918	2,072,314	277,396
„ internaz. „ „	1,721,715	1,950,486	228,770
zusammen	3,516,633	4,022,800	506,166
			Abnahme
pro Kilometer	270	251	19
„ internes Telegramm „	5.12	4.56	0.56
„ internaz. „ „	15.09	13.47	1.62

II. Verkehr der K. Hannoverschen Staats-Telegraphen.

Nach einer in der Zeitschrift des deutsch-österreichischen Telegraphenvereins mitgetheilten Uebersicht des Depeschen-Verkehrs auf den K. Hannoverschen Telegraphenlinien im Kalenderjahr 1859 sind auf den 30 Vereinstationen und 36 Eisenbahnbetriebs-Telegraphenstationen Staats- und Privattelegramme

1) im internen Verkehr:

abgegangen	58,798	} 117,596
angekommen	58,798	

2) im internationalen Verkehr:

abgegangen	35,174	} 78,552
angekommen	35,250	
durchgegangen	8,128	

Gesamtzahl der Telegramme 196,148

Der Betrag der Beförderungsgebühr für abgegangene Telegramme war

im internen Verkehr	24,978 Thlr.
„ internationalen Verkehr	75,707 „

Zusammen 100,683 Thlr.

Die bedeutendste Station der Hannoverschen Telegraphen ist Hamburg, dieselbe erscheint mit einer Gesamtdepeschenzahl von 72,989 und einer Einnahme für abgesandte Depeschen von 50,612 Thlr. Im internationalen Verkehr erscheint Hamburg mit einer Depeschenzahl von 47,060, also von 60 Proz. des ganzen Hannoverschen internationalen Verkehrs. Nach Hamburg kommt die Vereinstation Bremen mit 33,662 Depeschen und 15,030 Thlr. Einnahme, dann Hannover mit 21,384 Telegramme und 4604 Thlr. Einnahme. Mehrere der Vereinstationen finden sich mit einer sehr geringen Zahl Telegramme aufgeführt: wir nennen Clausthal mit 81 Telegrammen und 17 Thlr. 26 Gr. Einnahme, Osterode mit 99 Telegrammen und 26 Thlr. 23 Gr., Goslar mit 248 Telegrammen und 71 Thlr. 4 Gr. Einnahme. Auf sämtliche 66 Stationen vertheilt, kommen auf jede Station durchschnittlich in runder Zahl 3000 Telegramme pro Jahr; wenn man aber die drei bedeutendsten Stationen Hamburg, Bremen und Hannover nicht mit in Rechnung nimmt, so haben die übrigen 63 Stationen durchschnittlich nur einen Verkehr von 1080 Telegrammen jährlich oder 3 Telegrammen pro Tag.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 13. November 1860.

Vorsitzender: Herr G. Hagen; Schriftführer: Herr W. Schwedler.

Herr G. Hagen legte Proben von präparirtem Torfe vor, der auf dem Gute Wollse ohnfern Niesenburg durch den Gutsbesitzer Puppel bereitet ist. Der sehr faserige lockere Torf dortiger Gegend wird in nassem Zustande durch eine Schneidemaschine sehr fein zerschnitten und alsdann an der Luft getrocknet. Die vorgelegten Proben stellen eine sehr kompakte Masse dar, die sich durch große Härte auszeichnet. Dieses Fabrikat dürfte zum Beladen der Lokomotiven geeignet seyn. Herr Plathner spricht über den Inhalt des Tarifaschenbuchs von Schulz. Herr Weiskaupt hält Vorträge über amerikanische Eisenbahn-

Räder, Nüssen und Achsbüchsen. Die amerikanischen Räder sind fast ausschließlich von Gussisen; dergleichen Räder sind in neuerer Zeit aus der Fabrik von Ganz in Ofen auf österreichischen Eisenbahnen eingeführt, und werden in Preußen auf den Eisenbahnen des Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviers versuchsweise verwendet. Die Beschaffungskosten sind nur $\frac{1}{3}$, die Unterhaltungskosten $\frac{1}{7}$ der gewöhnlichen Räder. Herr C. Wiebe machte die Mittheilung, daß auf englischen Eisenbahnen die Schienenstöße zum Theil zwischen 2 Schwellen von $2\frac{1}{2}$ Fuß Entfernung gelegt werden. Einige Weichen in London haben die Einrichtung, daß die absteigende Zunge zugleich gehoben ist, und so als Führung dient. Herr Kretschmer zeigte eine von ihm konstruirte Kaufse vor, zur Einfassung der Bindlöcher bei den Plandecken der offenen Güterwagen der Stettiner Bahn. Dieselbe besteht aus 2 Theilen mit fast zollbreiten Rändern, die die Fäden fest zusammen halten. — Durch übliche Abstimmung wurden die Herren Kaplik, Schulze und Wiedenfeld als einheimische, Grubiz und Flügel als auswärtige Mitglieder aufgenommen.

Beitrag. Inland.

Oesterreich. — Aus einem von 141 Eisenwerkunternehmungen an das Comité des Vereins für die österreichische Eisenindustrie erstatteten Bericht über Produktion und Vorräthe aus den letztverfloffenen drei Jahren 1857—59 geht Nachstehendes hervor: Die Gesamt-Eisenerz-Förderung dieser Unternehmungen während des Jahres 1858 betrug: 12,520,768 Ztr., im Jahre 1859.. 10,562,230 Ztr. Dies ergibt demnach für das letztere Jahr eine Abnahme von 1,958,538 Ztr. Dabei sind die Eisensteinvorräthe, welche mit Ende des Jahres 1858 13,520,394 Ztr., zu Ende des Jahres 1859 aber 13,697,056 Ztr. betragen haben, um 176,662 Ztr. angewachsen, was zu jener Minderproduktion zugeschlagen, eine Abnahme der Konsumtion von Eisenerzen im Jahre 1859 gegen das Vorjahr um 2,135,200 Ztr. oder über 17 Proz. ausmacht. — Die Produktion von Roheisen und Hochofengusswaaren betrug im Jahre 1857.. 4,229,714 Ztr., im Jahr 1858.. 3,835,710 Ztr. und in 1859.. 3,488,097 Ztr. Diese Zahlen entfallen für die Eisenwerke in Kärnten, Steyermark, Ungarn dießseits der Theiß, Krain und Illyrien, Böhmen, Mähren und Schlesien und Niederösterreich; für Ungarn jenseits der Theiß, für Siebenbürgen und Banat, so wie Galizien und Bukowina stellen sich folgende Ziffern heraus und zwar pro 1857.. 246,463 Ztr., 1858.. 308,620 Ztr. und 1859.. 375,875 Ztr. Diese Mehrerzeugung in den letztgenannten Ländern vom Ausfall der Eisenproduktion in den andern Ländern abgezogen, läßt noch immer einen Rückgang der Gesamtproduktion übrig mit 722,213 Ztr. oder 17 Proz. Die Vorräthe von Roheisen und Hochofengusswaaren auf den erzeugenden Hütten betragen im Jahr 1858.. 1,162,129 Ztr., 1859.. 1,547,106 Ztr. Während also sich die Eisenvorräthe Ende 1859 um 176,662 Ztr. vermehrten, wuchsen die Vorräthe an Roheisen und Hochofengusswaaren Ende desselben Jahres um 384,977 Ztr. oder 33 Proz. Die Erzeugung von Streckeisen, Platten, Blechen u. betrug im Jahr 1858.. 2,572,677 Ztr., 1859.. 2,451,723 Ztr. Der Rückgang in der Erzeugung von Streckeisen, Platten, Blechen u. beträgt demnach pro 1859 gegen das Vorjahr 120,954 Ztr. Die Schienenproduktion betrug im Jahr 1857.. 1,042,891 Ztr., 1858.. 771,930 Ztr. und 1859.. 530,666 Ztr. Dieselbe ist also in zwei Jahren um 512,225 Ztr., demnach um mehr als um die Hälfte gesunken. Die letzten Ziffern weisen am deutlichsten die Rückwirkung der durch die Zollnahmen begünstigten Eisenbahn-Gesellschaften auf die österreichische Eisenindustrie.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (174 $\frac{1}{2}$ Meilen.)				
	Personen.	Güter.	Einnahme.	1859.
1860.	Zahl.	Ztr.	fl. öst. W.	fl. öst. W.
28. Oktober bis 3. Nov.	44,716	1,174,609	502,267	365,376
4. Novbr. „ 10. „	38,675	1,265,501	430,373	423,524
bis 10. Nov.	1,743,428	41,926,295	16,616,964	15,422,077

Ankündigungen.

[66—67]

Launus-Eisenbahn.

Die Lieferung von 12,000 Zentner breitbafiger Schienen soll auf dem Submissionswege vergeben werden, und können die auf diese Lieferungen bezüglichen Bedingungen auf frankirte Anträgen von der Inspektion der Launus-Eisenbahn zu Castel bei Mainz bezogen werden. Offerten sind unter der Aufschrift: „Submission auf die Lieferung von Schienen“

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

spätestens bis zum 24. d. M. kostenfrei an den Unterzeichneten einzusenden und wird hierbei bemerkt, daß die Lieferung der Schienen selbst im Laufe des Monats April 1861 zu geschehen hat.

Frankfurt a. M., den 8. November 1860.

In Auftrag des Verwaltungsrathes
Der Direktor, Wernher.

Königl. Bayerische Pfälzische Eisenbahnen.

[68—70]

I. Ludwigsbahn.

Die Herren Aktionäre der Pfälzischen Ludwigsbahn werden in Gemäßheit des §. 40 der Gesellschaftsstatuten zu der

Freitag, den 21. Dezember 1860, Morgens 10 Uhr
zu Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude abzuhaltenden

Generalversammlung

hiermit eingeladen.

Gegenstände der Verhandlung:

- 1) Geschäftsbericht der Direktion.
- 2) Vertheilung der Rechnungen vom 1. Oktober 1859 bis 30. Septbr. 1860.
- 3) Festsetzung der zur Vertheilung an die Herren Aktionäre gelangenden Dividende.
- 4) Aufnahme eines Prioritäts-Anlehens für Vermehrung des Fahrmaterials und mehrere bauliche Einrichtungen.
- 5) Erneuerung eines Dritttheils der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes nach §. 52 der Statuten.

Diejenigen Herren Aktionäre, welche dieser Versammlung beizuhöhen wollen, haben sich längstens bis zum 14. Dezember d. J. auf dem Bureau der Direktion zu Ludwigshafen über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalaktien oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniß auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlaßkarten abgegeben werden.

Diese Karten ermächtigen zugleich zur freien Fahrt auf der Pfälzischen Ludwigsbahn am Tage der Generalversammlung und zwar in der Richtung nach Ludwigshafen mit Zug 19. am 20. Dezember, sodann mit den Vormittagszügen 5, 6 und 9 am 21. Dezember, in der Richtung von Ludwigshafen mit den Nachmittags- und Abendzügen 15, 18 und 20 am 21. Dezember.

Nach dem 14. Dezember können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

II. Maximiliansbahn.

(Neustadt-Weissenburg.)

Die Herren Aktionäre der Pfälzischen Maximiliansbahn werden in Gemäßheit des §. 40 der Gesellschaftsstatuten zu der

Samstag, den 22. Dezember 1860, Morgens 10 Uhr
zu Ludwigshafen am Rhein im Stationsgebäude abzuhaltenden

Generalversammlung

hiermit eingeladen.

Gegenstände der Verhandlung:

- 1) Geschäftsbericht der Direktion.
- 2) Vertheilung der Rechnungen vom 1. Oktbr. 1859 bis 30. September 1860.
- 3) Erneuerung eines Dritttheils der gewählten Mitglieder des Verwaltungsrathes.

Diejenigen Herren Aktionäre, welche dieser Versammlung beizuhöhen wollen, haben sich längstens bis zum 14. Dezember d. J. auf dem Bureau der Direktion zu Ludwigshafen über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalaktien oder durch ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniß auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlaßkarten abgegeben werden.

Diese Karten ermächtigen zugleich zur freien Fahrt auf der Pfälzischen Maximiliansbahn am Tage der Generalversammlung und zwar in der Richtung nach Ludwigshafen mit den Vormittagszügen, in der Richtung von Ludwigshafen mit den Nachmittags- und Abendzügen.

Nach dem 14. Dezember können keine Anmeldungen mehr berücksichtigt werden.

Ludwigshafen, den 19. November 1860.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen. gez: Mahla.

[71] So eben ist in meinem Verlage erschienen und in allen Buchhandlungen zu haben:

Handbuch

zum

Abstecken von Curven

auf Eisenbahn- und Wegelinien.

Für alle vorkommenden Winkel und Radien aufs sorgfältigste berechnet von

H. Kröhne,

Civilingenieur und bestellter Landmesser.

Dritte durchgesehene Auflage.

Mit einer Figurentafel.

8. gebunden. Preis 18 Mgr.

Leipzig, im September 1860.

B. G. Teubner.