

Spaziergänge geeignet.« Am stärksten ist hier das Gedränge an Sonn- und Feiertagen zwischen 11 und 2 Uhr Mittags. Nicht minder fleißig besucht ist der Kohlmarkt, die Straße gegen die k. k. Hofburg zu, und am lebhaftesten an Sonntagen um die Mittagsstunden.

Von den übrigen Spaziergängen ist das Nähere in dem zwölften Abschnitte zu lesen.

### XXXV.

#### Das Postwesen. Donau-Schiffahrt. Dampf-Schiffahrt. Eisenbahnen.

Die k. k. Stadt-Postanstalt in Wien.

Zur Vermehrung der Correspondenz-Angelegenheit, größeren Bequemlichkeit der Aufgabe und schnelleren Vertheilung der angekommenen Briefe, ist seit 1830 für Wien und die Vorstädte eine eigene Stadtpost errichtet worden. Das Stadtpost-Oberamt, Wollzeile Nr. 867, steht nun mit 5 Filial-Postämtern in den Vorstädten dermaßen in Verbindung durch ab- und zugehende Karriolwägen, so daß die Briefe täglich fünfmal ausgetragen werden können. Bei den Filialämtern können aufgegeben werden: Briefe für das In- und Ausland, Gelder und Pakete. Man kann bei selben auf in- und (erlaubte) ausländische Zeitungen Vorausbezahlungen leisten, und sich zu Gil- und Postwagenfahrten einschreiben lassen. Nebst den Filialämtern

bestehen in der Stadt 15, in den Vorstädten 50 Briefsammlungen.

Seit dem Jahre 1835 besteht in Rücksicht der Uebergabe der Briefe die Abänderung der früheren Ordnung, daß die Aufgabe der Briefe von 4 1/2 Uhr Abends geschlossen wird, und die Posten statt um 9 Uhr schon um 7 Uhr Abends abgehen. Auch werden die beim k. k. Hauptpostamte in Wien einlangenden Postbriefe täglich um 10 Uhr Vormittags zum Theil beim Hauptpostamte ausgegeben, zum Theil an die Briefträger zur Bestellung in der Stadt ausgetheilt und an die Filial-Postämter zur Zustellung in den Vorstädten gesendet.

Das Brief-Abgabsamt bleibt von 10 Uhr Morgens bis 1 Uhr Nachmittags, dann von 3 bis 4 1/2 Uhr Abends zur Hinausgabe der Briefe für hiesige Adressaten offen, welche für die Correspondenz eigene Fächer haben; Poste restante-Briefe, welche mit den Posten der vorhergehenden Tage eingelangt sind, können nicht nur in den vorgenannten Amtsstunden, sondern auch noch täglich zwischen 8 und 10 Uhr Morgens abgeholt werden.

Das Brief-Aufgabsamt wird Früh um 8 Uhr geöffnet, und der Schluß zur Aufgabe der nicht recommandirten, von hier weiter zu sendenden Briefe, sie mögen ämtliche oder Privatbriefe, und diese entweder zu frankiren oder mit Porto anzuweisen sein, ist beim Hofpostamte auf 4 1/2 Uhr Nachmittags festgesetzt.

Der Briefkasten, in welchen die nicht zu frankirenden Briefe einzulegen sind, bleibt von 7 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends geöffnet; doch werden die darin erst nach

4 1/2 Uhr Abends eingelegten Briefe nicht mehr an dem nämlichen, sondern am folgenden Posttage abgefendet.

Für die zu recommandirenden Briefe ist der Schluß beim Hofpostamte auf 3 Uhr Nachmittags festgesetzt, sie werden jedoch von 9 Uhr Früh unausgesetzt bis zu dieser Stunde angenommen.

Geldbriefe und kleine Fahrpostsendungen bis zum Gewichte von 3 Pfund, welche mit den Abends abgehenden Briefeilwagen befördert werden sollen, müssen spätestens bis 4 1/2 Uhr Abends dem Fahrpost-Aufgabsamte am Dominicanerplatz Nr. 666, übergeben werden. Sendungen, welche nach dieser Zeit aufgegeben werden, werden erst am folgenden Tage weiter gesendet. Für andere Geld- und Frachtsendungen und Beförderung der Reisenden sorgt die K. K. Hauptpostwagen-Direction daselbst.

Von einem einfachen Briefe bis einschließig 1/2 Loth ist, wenn er bloß im Inneren der K. K. Länder befördert wird: von 1—3 Posten 2 Kr., von 3—6 Posten 4 Kr., von 6—9 Posten 6 Kr., von 9—12 Posten 8 Kr., von 12—15 Posten 10 Kr., von 15—18 Posten 12 Kr. und über 18 Posten 14 Kr. C. M. an Porto zu entrichten. Die Gebühr jedoch für einen solchen Brief, welcher in fremde Staaten zu befördern oder aus denselben angekommen ist, besteht von 1—3 Posten in 2 Kr., von 3—6 Posten 8 Kr., von 6—9 Posten 10 Kr., von 9—12 Posten 12 Kr., und über 12 Posten in 14 Kr. C. M. Für einen Brief über 1/2 Loth bis einschließlich 1 Loth ist das Doppelte der obigen Beträge, für

einem über 1 Loth bis incl.  $1\frac{1}{2}$  Loth das Dreifache zc. zu bezahlen.

Für jeden Brief, der bei einem Filialamte oder einer Brieffammlung aufgegeben wird, ist bei der Ausgabe 1 Kr. C. M. als Sammlungsgebühr zu entrichten. Für Postbriefe aus fremden Staaten sind noch besondere Transito = Gebühren zu entrichten.

#### Die Eil-, Separat- und Postwagenfahrt.

Die Eilfahrt besteht im österreichischen Staate seit 1823, und dehnt sich jetzt fast über alle Straßenzüge der Monarchie aus. Die gedeckten Wagen gehen zu bestimmten Stunden ab und treffen in gleicher Weise am Bestimmungsorte ein. Die Expedition der Postwagen und der Eilposten zu Wien ist am Dominicanerplaz Nr. 666. Die Anmeldung zur Reise geschieht hier einige Tage zuvor und das Passagierporto wird für die ganze Fahrt sogleich gegen einen Vormerkschein entrichtet, der jedoch nur für die bestimmte und keine andere Fahrt gültig ist. An Gepäcke sind 20 Pfund frei sogleich mitzunehmen; andere 30 Pfund, oder auch alle 50 Pfund werden mit dem Post- oder Brankardwagen portofrei voraus- oder nachgeschickt. Das Gepäck darf nur in Mantelsäcken oder in leicht unterzubringenden Paketen bestehen. Waaren dürfen nicht mitgenommen werden. Jedes einzelne Packet muß gestiegelt, mit der Adresse des Reisenden und der Bemerkung des Abgabeortes versehen seyn, und am bestimmten Tage zur Hauptexpedition gebracht werden. Bei der Vormerkung

hat auch der Reisende einen Passierschein von der k. k. Polizei- Oberdirection, oder als Militär- Person von dem k. k. Militär- Platz- Commando mitzubringen. Hunde dürfen nicht mitgenommen werden, und das Tabakrauchen aus geschlossenen Pfeifen ist nur beim Zugeständniß der übrigen Passagiere gestattet. Für Reisende, die im gewöhnlichen Gilwagen keinen Platz mehr finden, oder für Personen (deren jedoch wenigstens vier seyn müssen), welche an Tagen, wo jene nicht abgehen, nach irgend einem Hauptorte, ohne Begleitung eines Conducteurs abreisen wollen, sind Beikaleschen vorhanden. Auch können Reisende mittelst einer Separatfahrt, mit Beigebung von Stundenpässen in bequemen Wägen weiter befördert werden. Die Bestellung hierauf muß jedoch wenigstens einen Tag vor der Abreise erfolgen, so wie auch die Station, wo aufgehalten oder übernachtet werden soll, genau bestimmt werden muß.

Uebersicht der Passagier- Gebühren bei den Gil-, Separat- und Postwagen.

Bon Wien nach Preßburg im Gilwagen	2 fl. 15 kr.
» Packwagen	2 » — »
Bon Wien nach Ofen im Haupt-Gilwagen	14 » 54 »
Bon Wien nach Carlstadt im Postwagen	
für einen äußeren Sitz . . . .	12 » 15 »
für einen inneren Sitz . . . .	13 » 53 »
Bon Wien nach Grätz im Haupt-Gilwag.	10 » 5 »
» Separatwagen	11 » — »

Von Wien nach Grätz im Brief = Eilwa-		
	gen	11 fl. — Kr.
	» Packwagen	5 » 30 »
Von Wien nach Triest im Haupt = Eilwagen	26	» 24 »
	» Separatwagen	33 » 29 »
	» Packwagen	14 » 24 »
	» Brief = Eilwagen	28 » 48 »
Von Wien nach Venedig im Haupt = Eil-		
	wagen	34 » 29 »
	» Separat-	
	wagen	44 » 10 »
	» Packwagen	17 » 15 »
Von Wien nach Mailand im Haupt = Eil-		
	wagen	48 » 10 »
	» Separatw.	58 » 25 »
Von Wien nach Linz im Haupt = Eilwagen	9	» 27 »
	» Separatwagen	12 » 7 »
	» Packwagen	5 » 9 »
	» Brief = Eilwa-	
	gen	10 » 18 »
Von Wien nach Passau im Haupt = Eil-		
	wagen	14 » 29 »
	» Separatw.	16 » 21 »
Von Wien nach Braunau im Haupt = Eil-		
	wagen	18 » 38 »
	» Separatw.	21 » 58 »
Von Wien nach Innsbruck im Brief = Eil-		
	wagen	26 » 54 »
	» Separatw.	31 » 17 »

Von Wien nach Innsbruck im Packwagen.	13 fl. 27 kr.
Von Wien nach Budweis im Postwagen	8 » 30 »
Von Wien nach Prag im Haupt-Eilwagen	15 » 8 »
» Separatwagen	20 » 12 »
» Packwagen	8 » 15 »
» Brief-Eilwagen	16 » 30 »
Von Wien nach Brünn im Haupt-Eil-	
wagen	6 » 58 »
» Separatwagen	9 » 6 »
» Packwagen	3 » 48 »
» Brief-Eilwagen	7 » 36 »
Von Wien nach Troppau im Haupt-Eil-	
wagen	13 » — »
» Separatw.	17 » 44 »
Von Wien nach Podgorze im Haupt-Eil-	
wagen	24 » 2 »
» Separat-	
wagen	27 » 38 »
Von Wien nach Lemberg im Haupt-Eil-	
wagen	40 » 12 »
» Separatw.	43 » 48 »

In den Sommermonaten bestehen nach mehreren Badeörtern der Monarchie besondere Eilfahrten, die im Herbst jederzeit wieder aufgehoben werden. Sie werden durch die öffentlichen Blätter bekannt gemacht. Auch bestehen seit 1837 neue Malloposten zwischen Laibach und Salzburg; zwischen Laibach und Klagenfurt; zwischen Klagenfurt und Brixen; zwischen Grätz und Salzburg; zwischen Grätz und Linz; zwischen Stei-

nach und Radstadt. Ueber Abgang und Ankunft der Gilwagen, Postwagen, dann der Packposten von und in Wien ist die Tabelle im dießfälligen Amtsorte angeschlagen. Auch gibt täglich hierüber die Wiener-Zeitung Auskunft.

### Die fahrende Extrapost.

Zur Beforgung der fahrenden Extrapost ist das k. k. Hofpost = Stallamt im Nuwinkel Nr. 663, nächst der Hauptmauth, errichtet. Um mit dieser zu reisen, muß man, nebst Erhebung der Pässe, bei der k. k. Polizei = Oberdirection die Ertheilung eines Passirscheines auf Extrapost = Pferde ansuchen. Gegen diesen Schein wird in der k. k. geh. Hof = und Staatskanzlei, Ballplatz Nr. 19, ein Erlaubnißzettel ertheilt, ohne welchen dem Reisenden weder in der Residenz, noch im Umkreise von sechs Postmeilen, Extrapostpferde verabfolgt werden dürfen. Diesen Erlaubnißzettel hat sonach der Reisende in obgedachtem Hofpoststallamte abzugeben, bestellt die erforderliche Zahl der Pferde mit Angabe des Ortes und der Stunde der Abfahrt und zahlt das Rittgeld für die erste Poststation, die als poste royale gezählt wird.

Das Rittgeld wird hier nach Fütterungspreisen bestimmt und nach jenem das Kateschegeldes bemessen. Ein Tarif hierüber ist in jedem Posthause offen gehalten.

Gegenwärtig ist das Posttrittgeld für ein Pferd und einfache Poststation in Nieder = Oesterreich auf 1 fl., in Oesterreich ob der Enns auf 1 fl., in Böhmen, Mähren und Schlesien auf 58 kr., in Steyermark auf 1 fl., in

Kärnthén und Krain auf 1 fl. 4 kr., im Küstenlande auf 1 fl. 8 kr., in Ungarn auf 54 und 58 kr., in ganz Galizien auf 50 kr. festgesetzt.

Die Gebühr für den Gebrauch eines gedeckten Wagens, ist auf die Hälfte und für den Gebrauch eines ungedeckten Wagens, auf ein Viertel des Posttrittgeldes für ein Pferd bemessen. Das Trinkgeld stellt sich gewöhnlich von 12 bis 15 kr. und das Schmiergeld zu 8 kr. C. M.

Die Postmeister sind verbunden, sich auf Verlangen des bei dem Posthause angekommenen Reisenden, zu ihm zu begeben, alle seine Beförderung betreffenden Auskünfte zu ertheilen und denselben während des Umspannens unentgeltlich im Posthause aufzunehmen.

Die Anzahl der Pferde zur Bespannung der Wägen wird nach deren Beschaffenheit und der Schwere der Ladung bestimmt. Wägen von der leichtesten Bauart, offene Kaleschen, unbedeckte viersitzige oder halbgedeckte zweisitzige Wägen, deren Ladungsgewicht nicht 6 Zentner übersteigt, bekommen 2 Pferde; über 6 St. 3 Pferde; — Wägen von leichter Bauart, als zweisitzige ganz gedeckte, viersitzige halbgedeckte oder mit einem leichten Bordache versehene, mit einem Ladungsgewichte von 5 St., werden mit 2 Pferden, über 5 bis 8 St. mit 3 Pferden, und über 8 Zentner mit 4 Pferden bespannt; — zweisitzige ganz gedeckte und geschlossene, und derlei viersitzige Wägen von schwerer Bauart, mit einem Ladungsgewicht bis 6 Zentner erhalten 3 Pferde, über 6 — 8 Zentner 4 Pferde, und über 8

Zentner 6 Pferde. Hinſichtlich des Ladungsgewichtes werden die Perſonen im Wagen oder an einem äußeren Plage deſſelben, mit Ausſchluß des Poſtillons, ſo in Anſchlag gebracht, daß eine Perſon über 12 Jahre zu 100 Pfund, ein Kind von 5 bis 12 Jahren mit 50 Pfund, zwei Kinder im Alter bis 5 Jahren mit 40 Pfund und ein Kind von 5 Jahren und darunter gar nicht in Anrechnung kömmt. Ueber das Alter der jungen Perſonen gelten unbedingt die Angaben der Reiſenden.

Bei dem Gepäck wird ein Koffer, ein Bettsack und eine Bache, welche bei einem vierſitzigen Wagen über die ganze Decke reicht, jedes mit 100 Pfund; eine Bache bei einem zweiſitzigen ganz gedeckten oder bei einem halbgedeckten Wagen über die ganze Decke deſſelben, ſo wie eine halbe Bache, oder ein am Wagen angebrachtes Magazin, jedes mit 50 Pfund; ferner ein Felleiſen oder ein Mantelsack am äußeren Wagen, 2 Schuh lang,  $1\frac{1}{2}$  Schuh breit angebracht, oder auch über dieſes Maß, jedes mit 50 Pfund berechnet. Am äußern Wagen angehängte lederne Hut- und Haubſchachteln, ſo wie im Innern deſſelben befindliches und in den Sitzeſtrühen ꝛc. vertheiltes unverſchloſſenes Gepäck bleibt außer aller Berechnung.

Iſt auf einem zweiſpännigen Wagen kein Sitz für den Poſtillon vorhanden, ſo muß, mit einziger Ausnahme im lombardiſch-venetianiſchen Königreiche, ein drittes Pferd zugeſpannt werden.

Noch eine Stunde vor der beſtimmten Abfahrt können die Pferde abbeſtellt werden. Im Falle der Unterlaſſung

zahlt der Reisende  $\frac{1}{4}$  des Rittgeldes für die einfache Post, und wenn die Pferde bereits schon zur Wohnung gestellt waren, auch noch  $\frac{1}{4}$  des gesetzlichen Trinkgeldes.

Der zur Abfahrt bereit stehende Postillon gibt das Zeichen mit dem Posthorne, und wiederholt dieß nach jeder halben Stunde. Nach vergeblichem Warten von einer Stunde im Winter, und von zwei Stunden in den anderen Jahreszeiten ist er berechtigt, die Pferde wieder auszuspannen und in den Stall zu führen. Für die erste halbe Stunde des Zuwartens von Seite des Postillons hat der Reisende nichts, für jede folgende halbe Stunde aber  $\frac{1}{4}$  des gesetzlichen Ritt- und Trinkgeldes für eine einfache Post und jedes Pferd zu entrichten.

Das Umspannen der Pferde muß bei Tage in 10 Minuten, bei Nacht in 15 Minuten von der Ankunft beim Posthause gerechnet, geschehen. Das Umspannen und die Abfahrt mehrerer bei einer Station angelangten Wägen erfolgt in der Ordnung, wie sie angekommen sind, und ein Vorfahren darf nur dann Statt finden, wenn der früher von der Station Abgefahrene auf der Straße anhalten läßt, oder durch einen Unfall zum Stillhalten genöthigt wird. Kouriermäßig beförderte Reisende machen hievon eine Ausnahme. Die Meile wird gewöhnlich in  $\frac{3}{4}$  Stunden zurückgelegt. Uebrigens soll der Postillon kein höheres als das gesetzliche Trinkgeld ansprechen, ohne des Reisenden Bewilligung nicht sich vom Wagen entfernen, und ohne dessen Zu-

Pezzl's Wien. 41

stimmung keine Wechselung der Pferde auf der Straße vornehmen. Wünscht der Reisende auf irgend einem Punkte zu verweilen, so hat der Postillon auf dessen Verlangen in Winter Eine, sonst aber zwei Stunden zu warten.

Zur größeren Beschleunigung der Reise bestehen aber noch folgende Einrichtungen: 1. Die Couriermäßige Beförderung, wo man gewöhnlich die Meile in 35 Minuten zurücklegt, und das Umspannen auf den Stationen bei Tage in 5, bei Nacht aber in 10 Minuten erfolgt. Das Ladungsgewicht wird um  $\frac{1}{3}$  geringer angenommen, als das oben bezeichnete. Bei dieser Art zu reisen ist, nebst dem gesetzlichen Rittgelde, ein Zuschlag von 15 fr. in Galizien und von 20 fr. in allen übrigen Provinzen für ein Pferd und eine einfache Post, und zu dem gesetzlichen Trinkgelde ein Zuschlag von 5 fr. C. M. festgesetzt. 2. Die Benachrichtigung der Postmeister von der bevorstehenden Fahrt, für die ganze Reise oder für einen Theil derselben. Man kann hierwegen an jeder Poststation das Verlangen, mittelst einer schriftlichen Anzeige hinsichtlich der benötigten Bespannung, des Tages der Abfahrt, eines etwaigen Aufenthaltes zc. stellen. Dieses Aviso wird dann durch eine Staffette oder mittelst eines Laufzettels gegen Entrichtung von 21 fr. C. M. bewirkt, welcher letztere jedoch wenigstens 12 Stunden vor der Abfahrt des Reisenden mit der Briefpost abgehen muß. Jeder Postmeister ist dann verpflichtet, zur Zeit des möglichen Eintreffens des Reisenden und

noch zwei Stunden darüber die bestellten Pferde bereit zu halten. 3) Die Reise mit dem Stundenpasse, bei welcher der Passagier von der Unbequemlichkeit, die Kerarial = Mauth = und Postgelder, die Ueberfahrtsgebühren, Weg = und Brückengelder selbst entrichten zu müssen, durch Vorausbezahlung derselben bei dem Postamte, enthoben wird. Diese Beförderungsweise kann jedoch nur für Hauptpoststraßen bei den Oberpostämtern in den Hauptstädten, bei Post = Inspektoraten und Gränz = Postämtern nachgesucht werden. Außer dem Gesamtbetrage der Gebühren für die ganze Reise, sind noch 10 % für Rechnung der Postanstalt, und auf der Straße nur die allfälligen Privat = Mauthgebühren, und eine außerordentliche Zuspannung zu entrichten. Der ausgefertigte Stundenpaß wird in der letzten Reifestation an das Postamt abgegeben.

Wer nicht mit Extra = Post oder mit dem Silwagen nach Italien reisen will, wendet sich in Wien an die italienischen Fuhrleute (Vetturini), welche gewöhnlich auf der Wieden, Hauptstraße, bei den drei Kronen zu erfragen sind. Sie übernehmen Reisende und Waaren, um selbe nach den vornehmsten Städten Italiens zu bringen. Man kommt mit ihnen über den Preis für die ganze Reise überein und sie übernehmen auch die Verpflegung der Passagiere in den Einkehrwirthshäusern.

### Die Donau = Schiffahrt.

Die Donau ist die Hauptwasserstraße der österreichischen Monarchie, und durchströmt dieselbe in einer Länge

von 140 Meilen. Sie trägt Fahrzeuge von 1500 bis 4000 Zentner, und zwar bis Preßburg Lasten von 1500, bis Komorn aber von 2000, und noch tiefer abwärts von 3000 bis 4000 Zentner. In Wien kommen jährlich über 7000 solcher Fahrzeuge an, welche theils mit Holz und Getreide, theils mit Kaufmannsgütern beladen sind. Von allen Geschirren (so nennen die Schiffer ihre Fahrzeuge), welche in der Raufahrt, das ist stromabwärts, hier ankommen, geht aber keines wieder zurück, sondern sie werden entweder in Wien vom k. k. Hauptschiffs-Amte um die Halbscheid ihres Erzeugungspreises aufgekauft, oder zerschlagen, um das Holz davon zu verarbeiten, zu verbauen, zu verbrennen; oder sie fahren noch weiter in die ungarischen Provinzen hinab. Aus diesem Grunde sind auch alle diese Fahrzeuge bloß aus weichem Holze und mit flachem Boden gebaut; be-theert werden sie gar nicht, eben so wenig als die Schiffsseile. Gegen das Verderben im Wasser sichert man sie höchstens dadurch, daß sie am Borde streifweise verkohlt werden. Die Donau = Fahrzeuge heißen in der Schiffersprache: Hochenauer, auch Klobzillen, Nebenbeis, Schwemmer, Kellhamer, Gamseln, Plätten und Zillen. Die größten Donauschiffe sind die Hochenauer oder Klobzillen, und dienen bloß zum Gegentriebe, das heißt stromaufwärts zu fahren. Die Schiffer und die Fodeln oder Buben, welche die Pferde reiten, die vor das aufwärts fahrende Schiff gespannt sind, heißen daher Hochenauer, und da sie meistens Salz führen, auch Salzer. Eine Hochenau ist 136 bis 146 Fuß lang, und

trägt an 2000 Zentner; ein Nebenbei hat 120 bis 136 Fuß, und führt ihren Namen daher, weil sie gewöhnlich einer Hohenau angehängt wird. Ein Schwemmer ist 112 bis 124 Fuß lang, und wird nur zum Gegentriebe verwendet. Die Kellhamer haben ihren Namen von der Stadt Kellheim in Baiern, wo sie erbaut werden; sie sind 115 bis 128 Fuß lang, und tragen stromabwärts an 2000 Zentner schwere Lasten, stromaufwärts aber höchstens 3- bis 400 Zentner. Es gibt auch kleinere Arten von Kellhamern, die nur 6- bis 900 Zentner tragen, und unter dem Namen Sechserin, Siebnerin und Neunerin bekannt sind. Eine so genannte Gamsel ist 90 bis 100 Fuß lang, und führt in der Raufahrt 4- bis 600 Zentner. Plätten gibt es große von 50 bis 58, mittlere von 40 bis 45, und kleine von 30 bis 36 Fuß in der Länge; die großen tragen 280, die mittlern 220 und die Kleinern 180 Zentner. Außer den angeführten größern Schiffen gibt es auf der Donau auch noch kleinere Rachen und Rähne, die unter den Namen Zillen, Ueberfahrts-, Weiz-, Fischerzillen und Seelentränker bekannt sind. Der Gegentrieb geht äußerst langsam von Statten, und man bedient sich desselben bloß zum Transporte von Getreide, Wein und anderen Waaren, an deren schneller Förderung weniger liegt. Man rechnet die Dauerzeit eines Gegentriebes von Wien bis Regensburg auf 6 bis 8, und von Regensburg bis Ulm auf 2 bis 3 Wochen. Stromaufwärts beträgt die Fracht die Halbscheid der Landfracht. Die Pferde, welche beim Gegentriebe gebraucht werden, sind vom stärksten Schlage,

und heißen Hohenauer = Rosse; auf ein Pferd wird eine Last von beinahe 100 Zentner gerechnet. Solcher Pferde sind fortwährend mehr als 6000 bei der Wasserfahrt in Thätigkeit.

Von Ulm, Lauingen, Regensburg und Stadthof gehen wöchentlich regelmäßig jeden Samstag, meistens auch Montags, so genannte Ordinari = Schiffe nach Wien ab; diese Schiffe legen ihre Fahrt im hohen Sommer bei großem Wasser und gutem Winde innerhalb 8 bis 9 Tagen, im Frühjahre oder Herbst, wegen der Nebel und Winde, meist in 14, zuweilen aber auch erst in 20 Tagen zurück.

Die Wasserfahrt auf der Donau aus dem Wienerkanale nach Ungarn, Slavonien und in das Banat beginnt zu Anfange des Frühjahres, sobald derselbe vom Eise ganz frei ist, und dauert bis zum Spätherbste. Diejenigen, welche sich auf Donauschiffen nach Ungarn oder in die Türkei begeben wollen, wenden sich deshalb an die hiesigen Schiffeleute, deren Magazine sich auf dem linken Donau = Ufer, unterhalb der Ferdinandsbrücke, befinden. Die Fahrt von Wien abwärts ist aber für Reisende weder so bequem, als jene aus Baiern nach Oesterreich, noch so abwechselnd und angenehm. Die Frachtschiffe sind gar nicht eingerichtet, um Reisende aufzunehmen, sondern diese müssen im Schiffsraume selbst einen Platz suchen, und sich meistens auf mehrere Tage mit Mundvorrath versehen, da die Landungs-Stationen meistens ungewiß sind, und die Schiffer bei widrigem Winde gezwungen werden, oft mehrere Tage hindurch bei irgend einer Insel anzuhalten.

Zur Donau-Schiffahrt Stromabwärts sind besonders die Herren Fink und Feldmüller anzuempfehlen. Sie haben ihre Schreibstube und Magazin am Wiener-Donau-Kanale im Feldmüllerschen Hause Nr. 560 und besorgen wöchentlich zweimal die Verschiffung von Kaufmannsgütern, Wägen, Meubles oder sonst zum Wassertransport geeigneter Gegenstände, zu den billigsten Frachtpreisen, nach Pesth und allen Zwischen-Stationen bis Temeswar und Semlin und auch weiter. Auch die Herren Joseph Pözl und Joseph Steiner, Schiffmeister, fahren mit Kaufmannsgütern von hier bis Pesth und Semlin. Ihr Abladungs-Magazin ist nächst dem Donau-Kanale an der Gestätte Nr. 1 und ihre Schreibstube Nr. 567 an der Donau.

#### Die k. k. privilegirte Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Anton Bernhard und Chevalier St. Leon machten schon 1818, und zwar Jeder für sich, nach verschiedener Verfahungsweise, mit Dampfbooten Probefahrten auf der Donau, allein ihr Unternehmen wurde nicht begünstiget. Mehr Glück hatten Andrews und Pritchard. Raum hatten sie ein ausschließendes Privilegium auf die Donau-Dampfschiffahrt erhalten, als sich schon zur Ablösung und Ausübung dieses Privilegiums ein Actien-Verein bildete, welcher gleich anfänglich durch Ausgabe von 200 Stück Actien, jede zu 500 fl. ein Stammvermögen von 100,000 fl. C. M. zusammen brachte, so daß unverzüglich zur Erbauung des ersten

Dampfschiffes Franz I. mit 60 Pferdekraft geschritten werden konnte. Dasselbe trat im Jahre 1831 in volle Wirksamkeit.

Das Bureau befindet sich am Bauernmarkt, Bellegardehof Nr. 582, im zweiten Stocke, zweite Stiege.

Die österreichischen Dampfschiffe befahren die Donau zwischen Linz, Wien, Pesth, Semlin, Galacz, Varna, Constantinopel, Smyrna, Salonich, Sinope und Trapezunt, und stehen mit der baierisch-würtembergischen Gesellschaft zu Regensburg und den russischen Dampfbooten auf dem schwarzen Meere in Verbindung.

Sie unterhält gegenwärtig folgende Schiffe: Maria Anna von 76 Pferdekraft, Mador von 42, Arpad von 80, Irinyi von 80, Franz I. von 60, Argo von 50, Panonia von 36, Maria Dorothea von 70, Ferdinand I. von 100, Clemens Fürst Metternich von 140, Crescent von 120, Stambol von 160, Erös von 140, Galathea von 60, Sophia von 60, dann Seri-Pervas und Erzherzog Stephan von 76, und das Schlepp- und Lastschiff Samson (ganz von Eisen) von 100 Pferdekraft.

Die Abfahrt der Dampfschiffe von den Hauptstationen hat um 5 Uhr Morgens Statt. Ausnahmen hiervon drücken die Aufnahmskarten aus. Auskunft über Ankunft und Abfahrt der Dampfschiffe, so wie über die Passagiers- und Frachttaren ertheilen die dießfälligen Bureaux und Agentien der Administration, wo alle Monathe der Tarif neu ausgegeben wird. Für anständige und billige Bewirthung der Reisenden auf den

Dampfschiffen ist auf's Beste gesorgt. In Betreff des Gepäcks der Reisenden ist nothwendig: daß selbes mit der deutlichen Adresse des Eigenthümers und des Bestimmungsortes versehen sey. Die Effecten der Passagiere werden, auf Anordnung des Conducteurs, an gesicherte und geschützte Orte gelagert. Für deren Wiederabnahme hat jeder Reisende selbst zu sorgen. Bei der Ab- und Aufwärtsfahrt werden Reisende und Waaren: zwischen Drenkova und Drsova, dann zwischen Drsova und Skela Gladova, mittelst eigener zweckmäßig ausgerüsteter und gutbemannter Boote; zwischen Drsova und Skela-Gladova aber nach Umständen auch zu Lande, an Bord der Dampfschiffe befördert. Die Billets für die Reisenden werden von den Dampfschiffahrt's-Bureaux und den Agentien ausgegeben.

Preise der Plätze von Regensburg bis Constantinopel.

	P l a t z					
	I.		II.		Berdeck	
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
<b>Baierisch-württembergische Gesellschaft</b>						
in Reichswährung, 24 Gulden-Fuß.						
Von Regensburg nach Linz . .	14	—	9	30	—	—
» » » » für						
einen Wagen . . . . .	30	—	—	—	—	—
» Linz nach Regensburg . .	10	—	6	36	—	—
» » » » für						
einen Wagen . . . . .	30	—	—	—	—	—
<b>Oesterreichische Gesellschaft</b>						
in Conv. Münze, 20 Gulden-Fuß.						
Von Linz nach Wien . . . . .	9	—	6	40	—	—

	P l a z					
	I.		II.		Verdeck	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Bon Wien nach Preßburg . . .	3	30	2	30	—	—
» Wien nach Pesth . . . . .	10	—	8	—	—	—
» Pesth nach Orsova . . . . .	28	—	18	40	—	—
» Orsova nach Galacz oder Braila . . . . .	40	—	27	50	17	20
» Orsova nach Constantinopel über Küstendje . . . . .	95	—	67	50	32	20
Aufwärtsfahrt.						
Bon Constantinopel nach Galacz oder Braila . . . . .	55	—	40	—	15	—
» Galacz und Braila nach Orsova . . . . .	40	—	27	50	14	—
» Orsova nach Pesth . . . . .	25	—	16	40	—	—
» Pesth nach Wien . . . . .	9	—	6	—	—	—
» Wien nach Sing. . . . .	7	—	4	40	—	—

NB. Bon Wien nach Semlin ist auf dem I. Plaze der Preis von 27 fl. auf 24 fl., und von Wien nach Constantinopel von 135 fl. auf 125 fl. und aufwärts von Constantinopel nach Wien, von 129 fl. auf 100 fl. C. M., herabgesetzt worden. Auch die Fracht für Waaren wurde zwischen Wien und Pesth von 1 fl. 10 kr. und 1 fl., auf dem Remorqueur auf 48 kr. ermäßigt.

Jeder Reisende hat 60 Wr. Pf. Gepäck frei. Für das Uebergewicht desselben aber ist bei den Ab- und Aufwärtsfahrten:

Zwischen Linz und Wien . . . .	pr. Wr. Pf. 2 Kr.
» Wien und Preßburg . . . .	» » 1 »
» Preßburg und Pesth . . . .	» » 1 »
» Pesth und Semlin . . . .	» » 1 »
» Semlin und Orsova . . . .	» » 1 »
» Orsova und Rustzük (Giur- gevo . . . . .	» » 1 »
» Rustzük und Galacz . . . .	» » 1 »
» Galacz und Constantinopel zu entrichten.	» » 2 »

Kranke Personen werden nicht aufgenommen.

Kinder unter 10 Jahren zahlen die Hälfte des Platzpreises.

Auf allen ersten Plätzen der zwischen Pesth und Constantinopel fahrenden Schiffe befinden sich Schlafstellen welche mit Matrazen, Kopfkissen und Decken versehen sind. Diese Schlafstellen sind nummerirt, und jeder Reisende hat sich an das Nummer zu halten, welches er vor der Abreise erhält. Die Reisenden für längere Strecken haben den Vorzug.

Für jede auf den Dampfschiffen: Sophia, Rador, Maria Anna, Galathea, Brinyi, Franz I. und Argo befindliche abge sonderte Cabine mit Sopha's und Schlafstellen, welche Reisende zu benützen wünschen, ist (außer dem ersten Platzpreise) noch zu entrichten:

von Linz nach Wien . . . . .	10 fl.
» Wien nach Preßburg . . . . .	10 »
» Wien nach Pesth . . . . .	20 »
» Preßburg nach Pesth . . . . .	14 »

Von Pesth nach Semlin . . . . .	30 fl.
» Pesth nach Drenkova . . . . .	40 »
» St. Cl. Glad. nach Ib. und Gal. . . . .	50 »
» Gal. und Ib. nach St. Cl. Glad. . . . .	50 »
» Drenkova nach Pesth . . . . .	40 »
» Semlin nach Pesth . . . . .	30 »
» Pesth nach Wien . . . . .	30 »
» Pesth nach Preßburg . . . . .	20 »
» Preßburg nach Wien . . . . .	10 »
» Wien nach Linz . . . . .	20 »

Für Wägen ist zu bezahlen:

von Linz nach Wien . . . . .	20 fl.
» Wien nach Preßburg . . . . .	14 »
» Wien nach Pesth . . . . .	30 »
» Wien nach Semlin . . . . .	46 »
» Wien nach Orsova . . . . .	56 »
» Wien nach Giurgevo . . . . .	70 »
» Wien nach Galacz . . . . .	80 »
» Wien nach Constantinopel . . . . .	120 »

Bei der Aufwärtsfahrt sind dieselben Preise.

Hinsichtlich der Waaren=Frachten sind die Tarife, im oben gedachten Bureau der Gesellschaft täglich einzusehen.

Die ausschließend privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Unterm 4. März 1836 haben Se. Majestät Ferdinand I. allergnädigst geruht, dem Associe des Bankierhauses S. M. Freiherrn v. Rothschild ein ausschließen-

des Privilegium auf 50 Jahre auf die Anlage einer sechzig deutsche Meilen langen Eisenbahn von Wien nach Bochnia in Galizien, nebst den Seitenbahnen nach Brünn, Ollmütz, Troppau, Dworny und Wieliczka zu verleihen, durch welches die Unternehmung berechtigt ist, auf dieser Bahn sowohl Personen, als alle Arten von Gütern und Waaren, mit eigenen Wagen und mit Pferde- oder Dampfkraft, jedoch dem Postregale unbeschadet, zu verführen.

Mittelst Session vom 19. Mai 1836 wurde dieses Privilegium an die Actiengesellschaft abgetreten, und der Fond zu dieser Unternehmung wird durch 14,000 Actien, jede zu 1000 fl. C. M., beigebracht.

Die Strecke bis Brünn wird bereits seit einem Jahre befahren. Sie geht von Wien aus vor Deutsch-Wagram vorbei, über Unter-Gänserndorf, Weikersdorf, Talesbrunn und Anger. Von dort geht sie im Flußthale der March nächst Dürnkrot, Jedenspeigen, Drößing hin nach Lundenburg.

Von da aus geht der Seitenbahn-Flügel längs der Thaya und Schwarza nach Brünn.

Auch die Strecke bis Ollmütz, ist bereits im Baue so weit gediehen, daß sie im Laufe dieses Jahres noch eröffnet werden kann. Sie zieht von Lundenburg vor Göding vorbei, Grabisch östlich lassend, nach Kapagedl. Von dort bei Hallein vorbei nach Prerau, nächst welchem Orte der Bahnflügel nach Ollmütz einlenkt (17 $\frac{1}{2}$  Meile).

Eben so wird auch die 3 Meilen lange Seitenbahn von Florisdorf nach Stockerau noch heuer befahren.

Waaren-Transport. 1) Vom 1. März bis letzten August sind die Aufnahms- und Uebergabestunden an allen Stationen von 8—12 Uhr Vormittags und von 2—6 Uhr Abends; vom 1. Sept. aber bis letzten Februar von 8—12 Uhr Vormittags und von 2—5 Uhr Abends. An Sonn- und Feiertagen findet weder Aufnahme noch Uebergabe Statt. Für die im Zuge stehende Fahrt wird die Aufnahme in den Stationen Wien, Brünn, Lundenburg 2 Stunden, in den anderen Stationen 1 Stunde vor der angezeigten Abfahrt geschlossen; eben so können die angekommenen Güter in den Stationen Wien, Brünn und Lundenburg erst nach Verlauf von zwei Stunden, in den andern Stationen von einer Stunde nach Ankunft des Trains an die Parteien ausgefoigt werden.

2) Es ist verbothen Waaren aufzugeben, welche a) mit keinem Frachtbriefe versehen, b) schlecht emballirt sind, c) einer gefällsämtlichen Behandlung unterliegen, ohne daß die Vollziehung der letzteren nachgewiesen wird. d) Schießpulver, Knallsilber und Salzgeist, so wie alle durch Reibung entzündbaren Gegenstände dürfen eben so wenig aufgegeben werden. e) Andere Substanzen, namentlich Salpeter und Schwefelsäure u. dgl., können, der zu treffenden Vorsichtsmaßregeln wegen, nur nach besonderer Uebereinkunft und gegen erhöhten Frachtlohn befördert werden.

3) Die Preise für die Beförderung von Waaren

so wie für lebendiges Vieh, sind auf dem Waaren = Tarif zu ersehen, der an jedem Abgabsorte öffentlich angeschlagen ist. Eben so auch für die von einer Partei zur Verladung genommenen ganzen Wagen. Für das Aufladen auf die Wagen der Unternehmung, so wie für das Abladen von denselben ist zusammen eine Gebühr von 1 Kr. C. M. pr. Sporco = Zentner zugleich mit dem Frachtlohne zu entrichten. Jeder Versender erhält für die aufgegebene Waare ein Recepisse unentgeltlich.

4) Die Frachtbriefe müssen die Namen der Aufgeber und Empfänger, den Auf- und Abgabsort, die Zahl und Gattung der Colli, den Inhalt, die allfälligen Zeichen und das Sporco = Gewicht angeben, und im Falle der Versicherung, den Werth mit Zahlen und Worten enthalten.

5) Der Frachtlohn wird nach dem Wiener Sporco = Zentner berechnet. Colli unter 100 Pfund haben für einen vollen Zentner zu bezahlen. Das die aufgegebene Zentnerzahl übersteigende Mehrgewicht von 1 bis 25 Pfund wird für  $\frac{1}{4}$  Zentner, von 26 bis 50 für  $\frac{1}{2}$ , von 51 bis 75 zu  $\frac{3}{4}$  und über 75 Pfund für einen vollen Zentner berechnet.

6) Bei Berechnung des Lagerzinses, welcher auf  $\frac{1}{2}$  Kr. C. M. pr. Sporco = Zentner und Tag festgesetzt ist, wird der Tag des Einlangens und die drei folgenden als frei angesehen; der vierte aber, selbst wenn man die Waare schon Morgens bezieht, wird berechnet.

7) Bei Ankunft der Waare wird die Partei ent-

weder mittelst Aviso, oder durch Zusendung des Original=Frachtbriefes von deren Eintreffen in Kenntniß gesetzt. Diese Avise werden unentgeltlich verabsolgt. Auf denselben ist angemerkt, ob die Waare im Bahnhofe, oder beim Hauptzollamte abzuholen ist. Für die zollämtliche Manipulation hat jede Partei selbst zu sorgen. Die Uebernahme der Waare hat die Partei auf einem Uebernahmescheine zu bestätigen.

8) Die Nachnahme der Spesen ist gestattet, und dem freien Uebereinkommen der Parteien mit den Spediteurs der Unternehmung überlassen. Soll die Auszahlung der nachzunehmenden Spesen Statt finden, bevor selbe von dem Empfänger der Waare bezahlt worden, so ist für diese Vorausstlage eine Provision von 2 Procent des von der Unternehmung anticipirten Betrages zu entrichten; wird der Betrag der nachgenommenen Spesen aber erst nach Eingang derselben ausbezahlt, so wird dafür keine Provision gerechnet.

Es können auch Waaren mit dem Personen=Train versandt werden, für deren Gewicht jedoch der Frachtlohn, nach dem festgesetzten Tarif für die Gepäcke der Reisenden (Eilgut) zu entrichten ist.

10) Diejenigen Parteien, welche ihre Waaren assureiren lassen wollen, haben bei Aufgabe den Werth genau anzugeben, und es ist dafür gesorgt, daß diese Waaren gegen Entrichtung von 3 Kr. C. M. von jedem 100 fl. Werth assureirt sind; nur für solche Waaren haftet die Unternehmung. Die Assuranz=Gebühren sind immer bei der Aufgabe zu berichtigen. Die

affecurirten Beträge für in Verlust gerathene oder beschädigte Colli werden 3 Tage nach erwiesenem Abgange oder Beschädigung dem Ueberbringer des Recepisses an dem Aufgabsorte ausbezahlt. Für durch Verschulden ihres Personals in Verlust gerathene, oder beschädigte nicht affecurirte Frachtstücke, bezahlt die Unternehmung gegen Rückstellung der Recepisse nach Maßgabe des Inhaltes und Gewichtes 25 fl., 15 fl., oder 5 fl. per Collo; außerdem leistet die Unternehmung keinen Schadenersatz; eben so wenig, wenn ein Verlust oder Abgang, oder eine Beschädigung durch Verschulden der Parteien entsteht. Bei Abgang oder Beschädigung der aufgegebenen Gegenstände steht es dem Eigenthümer frei, gegen Ueberlassung derselben, die vorbesagte Entschädigung zu fordern. Das beschädigte, oder durch den Abgang verminderte Gut wird, wenn kein gütliches Uebereinkommen über den Betrag der Entschädigung Statt findet, als in Verlust gerathen behandelt, in welchem Falle das beschädigte Gut der Eisenbahn-Unternehmung gegen Bezahlung des affecurirten Betrages anheimfällt.

Die zu versendenden Waaren sind nach Maßgabe ihres Volumens oder ihrer Wichtigkeit hinsichtlich der Frachtpreise in 4 Classen eingetheilt, wovon pr. Zentner und Meile in der I. Classe  $1\frac{1}{4}$  Kr., in der II. Classe  $1\frac{1}{2}$  Kr., in der III. Classe 2 Kr., und in der IV. Classe  $2\frac{1}{2}$  Kr. zu entrichten kommen.

Lebende Thiere, welche zum Transportiren aufgegeben werden, sind in nachstehende Classen eingetheilt,

und das Normal-Gewicht also bestimmt worden: I. Classe: 2 Stück Spannferkel 1 Zentner, 1 Stück Lamm oder Kiße 1 Zentner. — II. Classe: 1 Stück Frischling 1 Zentner, 1 Stück Dchs 6 Zentner, 1 Stück Stier oder Kuh 6 Zentner. — III. Classe: 1 Stück Schaf oder Widder, Ziege oder Bock, Hammel oder Schöps 1 Zentner, 1 Stück Mastschwein 2 Zentner, 1 Stück ungemästetes Schwein 1 Zentner. — IV. Classe: 1 Stück Mutterkalb 1 Zentner, 1 Stück einjähriges Kalb 3 Zentner, 1 Pferd 12 Zentner.

Jeder Partei steht es frei, für ihre zu versendenden Waaren einen ganzen Transport-Wagen zu nehmen, welcher für Waaren erster Classe mit 1 fl. 15 kr. C. M., für jene der anderen Classen aber mit 1 fl. 30 kr. C. M. pr. Meile bezahlt wird. Ein ganzer Wagen für lebende Thiere zahlt ebenfalls nach dem Tarife der zweiten Classe. Mehr als 60 Zentner dürfen auf einen Lastwagen nicht geladen werden.

Personen-Fahrt. 1. Jedermann hat sich zu den Fahrten über Gänserndorf hinaus, den bestehenden Vorschriften gemäß, mit dem erforderlichen Passierscheine zu versehen, welcher von den hiesigen Bewohnern bei den betreffenden k. k. Polizei-Bezirks-Directionen stämpelfrei behoben werden kann.

2) Die Fahrkarten sind entweder einen Tag zuvor im Aufnahms-Bureau, Stadt, Bellegardehof Nr. 582, oder am Fahrtage an der Casse im Bahnhose zu lösen, in den Zwischenstationen sind selbe in den betreffenden Expedit-Bureaux zu haben.

3) Die Karten sind nur für die darauf bezeichnete Fahrt gültig.

4) Jeder Inhaber einer Karte wird ersucht, selbe gleich beim Empfange zu prüfen, ob sie auf die gewünschte Fahrt lautet, da spätere Reclamationen nicht berücksichtigt werden können.

5) Die P. T. Reisenden haben sich 15 Minuten vor der Abfahrtsstunde in der Station einzufinden.

6) Die Karte ist beim Eintritte in den Bahnhof dem Portier, und beim Einsteigen in den Wagen, dem Conductor vorzuzeigen. Während der Reise ist selbe von den Inhabern aufzubehalten und auf der vorletzten Station an den Conductor abzugeben; wer sodann mit einer unrichtigen, oder wohl gar ohne Karte getroffen werden sollte, ist gehalten, das Fahrgeld für die ganze von diesem Train zurückgelegte Strecke nochmals zu bezahlen, und kann nach Ermessen des Expeditors auf der Bahn zurück gelassen werden.

7) Beim ersten Glockenzeichen haben die Reisenden ihre Plätze in der auf der Karte bezeichneten Wagenklasse einzunehmen, und dürfen sich auf keine andere setzen. Zur Vermeidung aller Unordnung wird ersucht, auf Anhaltsstationen so selten als möglich auszustiegen.

8) Wer die festgesetzte Abfahrtszeit versäumt, hat keinen Anspruch auf Entschädigung zu machen.

9) Tabakrauchen in den Wagen erster Classe ist nicht gestattet, und in den anderen nur dann, wenn keiner der in demselben Wagen befindlichen Passagiere dagegen etwas einzuwenden hat.

10) Die Wagen werden alle gesperrt, und im Falle es der Conducteur übersieht, wird ersucht, ihn darauf aufmerksam zu machen.

11) Die P. T. Passagiere sollen sich nicht aus den Wagen legen, sich in den Waggons nicht aufstellen, und sich nicht an die Wagenthüren lehnen; — besonders aber warnt man, bei den Signalen mit der Dampfpeife oder bei Hindernissen, nicht aus den Wagen zu springen, wodurch leicht Unfälle herbeigeführt werden können.

12) Das Reisegepäck ist mit dem Namen des Eigenthümers und mit dem Bestimmungsorte deutlich zu bezeichnen, und die Adresse ist an den Gepäckstücken gut zu befestigen.

13) Längstens eine Stunde vor der Abfahrt ist das Gepäck aufzugeben, und die etwaige Ueberfracht zu berichtigen, da für später eingeliefertes oder unberichtigt gebliebenes Gepäck weder die Mitnahme zugesichert, noch ein Recepisse ausgestellt, oder für das Gepäck gehaftet werden kann.

14) Das Gepäck kann auch an dem Tage der Abreise im Winter bis 6, im Sommer bis 7 Uhr Abends im Bahnhofe aufgegeben werden, jedoch nur solches, wofür ein Recepisse gelöst wird.

15) Jeder Reisende hat 40 Pfund Gepäck frei, welches man, wenn es leicht unterzubringen ist, bei sich im Wagen halten kann, in welchem Falle aber von der Partei selbst darauf zu achten ist, oder welches man gegen Bezahlung von 5 fr. C. M. Recepissen- und

Aufsichtsgebühr unter Vorweisung der Fahrbillets auf den mit dem Personentrain gehenden Packwagen verladen lassen kann, wofür dem Aufgeber ein Recepisse ausgefertigt wird.

Passagiergut v. 41 bis 70 Pfd. zahlt 2 Kr. pr. Meile.

» » » 100 » » 3 Kr. » »

» » » 150 » » 6 Kr. » »

» » » 200 » » 8 Kr. » »

und in diesen Verhältnissen fort, so zwar, daß immer für den ersten halben Zentner 3 Kr. pr. Meile, für den zweiten Zentner 2 Kr. zu entrichten kommt.

16) Die Unternehmung ist lediglich dem Inhaber eines Recepisses verbindlich, weshalb solches sorgsam zu verwahren ist, da das Gepäck nur gegen Zurückgabe desselben, welches die Anstalt von jedem weiteren Ansprüche befreit, ausgeliefert wird. In Ermanglung desselben, ist der Reisende vor der Auslieferung desselben befriedigende Legitimation und Sicherstellung zu geben gehalten.

17) Die Unternehmung zahlt für einen durch Verschulden ihres Personals in Verlust gerathenen und recepissirten Koffer oder Kiste 25 fl., für ein Felleisen 15 fl., und für einen Pack 5 fl. C. M. Wer den ganzen Werth seines Gepäcks zu assicuriren wünscht, hat denselben auf der Adresse deutlich anzuschreiben, und zahlt die Assurance = Gebühr mit 6 Kr. von 100 fl. Werth. — Die näheren Bestimmungen sind im Waarentarife enthalten.

18) Das Gepäck ist längstens binnen 24 Stunden nach der Ankunft in Empfang zu nehmen.

19) Die P. T. Passagiere werden ersucht, bei Untersuchung ihres Gepäcks von Seite des Gefälls, anwesend zu seyn.

20) Mitzunehmende Equipagen sind wo möglich einen Tag vor der Fahrt zu avisiren, und wenigstens eine Stunde vor derselben in den Bahnhof zu senden.

21) Die Mitnahme leichter Equipagen, als: Steyrer-, Jagd- und Wurstwagen und leicht bepäckter Caleschen, ist pr. Meile mit 1 fl.; leicht bepäckter viersitziger Caleschen, Schwimmer und Batarde pr. Meile mit 1 fl. 30 kr. und schwer bepäckter Reisewagen pr. Meile mit 2 fl. zu vergüten.

22) Längs der Bahn gefundene oder in dem Wagen liegen gebliebene Gegenstände werden zwischen Wien und Lundenburg dem Expedite in Wien, zwischen Lundenburg und Brünn dem Expedite in Brünn zugesendet, und sind daselbst mündlich oder schriftlich zu erfragen und gegen Bestätigung zu erheben.

23) Keinem Beamten, Conducteur oder Diener der Gesellschaft ist es erlaubt, Geschenke anzunehmen, und es wird ersucht, im Falle einer Forderung, den Expeditoren die Meldung zu machen.

24) Klagen gegen die Beamten oder Diener der Unternehmung, so wie etwaige Beschwerden, können in die auf allen Stationen für diesen Zweck bereit liegenden Bücher eingetragen werden; nur wird ersucht, dadurch den Aufenthalt nicht zu verlängern. Diese Bücher werden von der Direction revidirt, und die angeklagten Individuen zur Rechenschaft gezogen werden.

25) Bei allfälligen Störungen ersucht man die P. T. Passagiere, sich ruhig zu verhalten, und nur auf Ansuchen der Conducteure aus den Wagen zu steigen.

26) Der Trägerlohn richtet sich nach den Localverhältnissen der verschiedenen Stationen, und kann bei jedem Aufnahms-Bureau, wo der Tarif hierüber angeschlagen seyn wird, nachgesehen werden; den Tarif übersteigende Anforderungen der Träger ersucht man dem Expedito anzuzeigen.

27) Zur mehreren Bequemlichkeit der Passagiere hat die Direction mit den am Bahnhofe in Wien aufgestellten Fiakern ein Uebereinkommen zur Feststellung der Fahrpreise in die Stadt und in die verschiedenen Vorstädte getroffen, von welchem der Tarif ebenfalls im Bahnhofe angeschlagen und dort nachzusehen ist. — Der Preis der Gesellschaftswagen ist in die Jägerzeile und in die Stadt bis auf den Stephansplatz 6 Kr., in die Vorstädte 12 Kr. C. M. pr. Person, eben so viel nach dem Bahnhofe.

28) Der Eintritt in den Bahnhof ist nur gegen Vorweisung einer Fahr- oder Eintrittskarte, welche letztere im Bureau unentgeltlich verabfolgt werden, gestattet.

Vom 1. April 1841 angefangen, sind die Fahrpreise für die I. Classe auf 24 Kr., für die II. Classe auf 15 Kr., und für die III. Classe auf 10 Kr.; dann für die Fahrten auf den Lasten-Trains auf 10 Kr. für die II. Classe, und auf 6 Kr. für die III. Classe, per Person und Meile, festgesetzt.

Tarif der Fahrpreise zwischen Wien und Brünn  
in Conventions Münze.

	C l a s s e.					
	I.		II.		III.	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Von Wien bis Wagram . . . 2 1/2 Meile.	1	—	—	38	—	25
Von Wien bis Gänserndorf. . . 4 Meilen.	1	36	1	—	—	40
Von Wien nach Anger . . . . . 5 Meilen.	2	—	1	15	—	50
Von Wien nach Dürnkrut . . . 7 Meilen.	2	48	1	45	1	10
Von Wien bis Hohenau . . . . . 9 Meilen.	3	36	2	15	1	30
Von Wien bis Lundenburg . . . 11 Meilen.	4	24	2	45	1	50
Von Wien bis Saiz . . . . . 13 Meilen.	5	12	3	15	2	10
Von Wien bis Branowitz . . . . . 16 Meilen.	6	24	4	—	2	40
Von Wien bis Raigern . . . . . 18 Meilen.	7	12	4	30	3	—
Von Wien bis Brünn . . . . . 20 Meilen.	8	—	5	—	3	20

Die Fahrt nach Gradisch wurde am 4. Mai 1841 feierlich eröffnet.

Der Bahnhof befindet sich am Ausgange der Sägezeile nächst dem Prater in der Fahrt-Allee, welche zur Ladorlinie führt.

## Die Wien=Raaber Eisenbahn.

Die Wien=Raaber Eisenbahn, deren Vorarbeiten bereits in den Jahren 1836 und 1837 begonnen wurden, ward nach Erhaltung des definitiven allerhöchsten Consenses im Frühjahr 1838 in Bau genommen.

Dem ursprünglichen Plane gemäß, besteht diese Bahn aus zwei von einander abgesonderten Zweigen, von denen der eine über Baden und Wiener=Neustadt nach Glocknitz führen wird, und vielleicht behufs der einstigen Verbindung mit der projektirten Wien=Triester Eisenbahn bis nach Schottwien fortgesetzt werden dürfte.

Der andere Flügel, von dem diese Bahn ihre Benennung erhielt, soll über Bruck an der Leitha, Pressburg und Wieselburg nach Raab gehen; auch sind die nöthigen Vorarbeiten zur Fortsetzung dieser Bahnstrecken bis Ofen und Pesth bereits beendigt.

Nebst dem sind Seitenbahnen, nämlich die von Wödling nach Larenburg, ferner die von Bruck nach Oedenburg angetragen.

Von diesen Bahnstrecken ist der Theil des erstgenannten Zweiges von Wien bis Wiener=Neustadt mit 25399 Wiener Klafter Länge sammt allen dazugehörigen Bauobjecten in so weit vollendet, daß derselbe noch im Frühjahr 1841 befahren werden kann. Diese ganze Strecke ist durchaus mit doppeltem Geleise versehen. Sie beginnt mit dem, für beide Bahnzweige gemeinsamen, Hauptstationsplatze in Wien nächst der Pezzl's Wien.

Favoritentlinie, woselbst die nothwendigen Werkstätten, Wagendepots, eine Gießerei und Kesselschmiede, sodann die zur Aufnahme der Reisenden und den Wohnungen des Bahnpersonales nöthigen Gebäude sich befinden, und woselbst auch das Haupt-Waaren-Depot errichtet werden wird, passirt die Himberger, Larenburger und Triester-Hauptstraße mit Brücken, und geht von da über Meidling, Hezendorf, Aggersdorf, Liesing, Berchtoldsdorf (Petersdorf), Brunn am Gebirge, Mödling, Gundramsdorf, Gumpoldskirchen, Pfaffstätten nach Baden und von da über Felixdorf, Solenau und Theresienfeld nach Wiener-Neustadt. In beinahe allen diesen genannten Ortschaften, welche die Eisenbahn entweder berührt, oder doch nur in sehr geringer Entfernung liegen läßt, befinden sich Aufnahmhäuser für die Reisenden, deren Dimensionen der an jedem betreffenden Punkte anzuhoftenden Personenfrequenz angemessen sind.

Sehenswerthe Objekte in Bezug auf die Erarbeiten sind die Abgrabungen des Wienerberges unweit Meidling, und die des Eichkogels vor Mödling, die bei 8<sup>0</sup> Tiefe erreichen, sodann die beiden gegen 6<sup>0</sup> hohen Dämme bey Hezendorf und Mödling.

An Bauobjecten besitzt diese Bahnstrecke die genannten Aufnahmsgebäude, 20 an der Zahl, 24 Wächterhäuser, gegen 60 Brücken, Kanäle und Wegübersegun-gen, drei gewölbte Viaducte, von denen insbesondere der in Baden bedeutend ist, und bei Gumpoldskirchen einen Tunnel von 85<sup>0</sup> Länge und 4<sup>0</sup> lichte Höhe.

Das Bahngefälle überschreitet zwischen Wien und Baden niemals  $\frac{1}{287}$ , zwischen Baden und Neustadt niemals  $\frac{1}{300}$  der Länge.

Sehr sehenswerth ist die mit englischen Maschinen der neuesten Art versehene große Maschinen = Werkstätte nächst der Favoritenlinie, woselbst Locomotive, Personen = und Lastwagen hergestellt werden.

Die Strecke von Neustadt über Neunkirchen bis Glocknitz (nahe vier deutsche Meilen) ist bereits begonnen, und dürfte bis Ende 1841 beendigt seyn.

Auch die zweite (ungarische) Bahnstrecke wird sehr bald in Arbeit genommen werden.

---

### XXXVI.

#### Notizen für Fremde.

**Paß.** Kein Reisender darf die Grenzen der österreichischen Monarchie überschreiten, wenn er sich nicht mit einem Paße ausweisen kann, der von irgend einem österr. Kais. Bothschafter, Consul oder Geschäftsträger unterfertigt worden ist. Die Postmeister und Posthalter haben sogar die Pflicht auf sich, demjenigen Passagier, dessen Pässe nicht in Ordnung sind, die Postpferde zu verweigern.

**Geld mittel.** Die beste Münzsorte auf der Reise in Oesterreich ist Silbergeld nach dem Zwanziggulden = Conventionsfuß, d. i. drei Zwanziger auf einen Gulden gerechnet; oder auch österreichische Banknoten, welche in allen Zahlungen angenommen und überall bereit =