

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-Zeitung.

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. — Adressen: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. W. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

4. Januar 1857.

Nro. I.

Auf das am 1. Januar 1857 beginnende neue Abonnement der **Eisenbahn-Zeitung** nehmen alle Postämter und Zeitungs-Expeditionen, sowie alle Buchhandlungen des In- und Auslandes wie bisher Bestellungen an. Der Abonnementspreis für den Jahrgang 1857 ist fortwährend 4 Thlr. preuß. oder 7 fl. rh., wofür das Blatt jede Woche an die Abnehmer versendet wird.

Um neuen Abonnenten die Anschaffung der **älteren Jahrgänge** zu erleichtern, ist der Preis derselben ermäßigt und werden die Jahrgänge 1845—1849, so weit der Vorrath reicht, statt zu dem früheren Preis von 7 Thlr. oder 12 fl., der Jahrgang zu 4 Thlr. oder 7 fl. rh. abgegeben, während für die Jahrgänge 1850—1855 der Preis von 4 Thlr. oder 7 fl. rh. auf 2 1/2 Thlr. oder 4 fl. 24 fr. rh. herabgesetzt ist, für den Jahrgang 1856 aber der Abonnementspreis von 4 Thlr. oder 7 fl. rhein. vorerst festbesteht. Abnehmer der **sämmtlichen**, unter der gegenwärtigen Redaktion erschienenen zwölf Jahrgänge 1845—1856 erhalten dieselben für 29 Thlr. oder 50 fl. rh.

Inhalt. Deutsche Eisenbahnen. I. Eisenbahneröffnung in 1856. II. Württembergische Staats-Eisenbahnen. — Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten. — Dampfschiffahrt. Europäische-amerikanische Dampfschiffahrtslinien. — Zeitung. Inland, Oesterreich, Bayern. Ausland. Schweiz. — Personal-Nachrichten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Deutsche Eisenbahnen.

I.

Eisenbahneröffnung in 1856.

In dem Jahre 1856 sind folgende neue Bahnstrecken dem Verkehr übergeben worden:

a) in Oesterreich (die nicht-deutschen Provinzen eingeschlossen): 1) am 23. Februar die Strecke der östlichen Staatsbahn zwischen Krakau und Dembica von 15 Meilen Länge; 2) am 1. März die Strecke der östlichen Staatsbahn zwischen Lwiczim (Endpunkt der Kaiser-Ferdinands Nordbahn) und Trzebinia, einer Station zwischen Krakau und Myelowitz, 3 1/2 Meilen; 3) ebenfalls am 1. März die letzte Strecke der Kaiser-Ferdinands Nordbahn von Tzieditz bis Lwiczim, 3 Meilen; es besteht daher nunmehr eine ununterbrochene Bahnlinie von Wien bis Dembica in Galizien, von 70 1/2 Meilen Länge; 4) am 1. Juli wurde die Brunn-Rosfiger Kohlenbahn eröffnet, 3 Meilen, und 5) am 30. Juli die schon seit dem 26. Februar für den Kohletransport benützte Aufschiebräder Bahn zwischen Kralup und Gladno auch für den Personenverkehr, 3 1/2 Meilen; 6) am 11. August wurde die 5 3/4 Meilen lange Strecke von Raab nach Ner-Tzany (Komorn gegenüber), der privilegierten österreichischen Staatsbahngesellschaft gehörig, dem Verkehr übergeben; 7) am 1. November die derselben Gesellschaft gehörige, 8 Meilen lange Bahnstrecke von Drawicza nach Basiach im Banat; 8) endlich wurde am 20. November die Strecke der südlichen Staatsbahn von Laibach bis Nelsberg, 8 3/4 Meilen, feierlich eröffnet. Die Gesamtlänge der in diesem Jahr eröffneten Eisenbahnstrecken in Oesterreich beträgt also 50 Meilen.

b) In Preußen kamen in Betrieb: 1) am 26. Januar die noch fehlende Strecke der Köln-Gresfelder Bahn zwischen Neuf und Gresfeld, 2 1/2 Meilen; 2) 12. Februar der Theil der Oberhausen-Krnsheimer Bahn (zum Köln-Mindener Eisenbahnunternehmen gehörig) zwischen Gummerich und der Landesgrenze, 1 Meile; 3) am 1. Juli ein anderer Theil dieser Bahn von Oberhausen bis Dinslaken, 1 1/2 Meilen; 4) endlich am 17. Oktober die Mittelstrecke zwischen Dinslaken und Gummerich von 7 Meilen Länge. Dadurch ist die ununterbrochene Eisenbahnverbindung mit Holland (Rotterdam, Amsterdam) vervollständigt; 5) am 22. März wurde die theils auf preussischem, theils auf sächsischem Gebiet befindliche Abzweigung der thüringischen Eisenbahn von Gorbetha nach Leipzig, 4 1/2 Meilen, eröffnet, wodurch nunmehr für die Verbindung mit Leipzig der Umweg über Halle vermieden ist; 6) am 21. Juni kamen die zur westphälischen Bahn (Staatsbahn) gehörigen beiden Bahnstrecken von Münster nach Rheine, 5 1/2 Meilen, und von Rheine nach Denabrück, 6 Meilen, gleichzeitig mit der damit zusammenhängenden hannoverschen Bahnstrecke in Betrieb; 7) am 1. Oktober wurden 2 Strecken der Wilhelmsbahn in Schlesien, von Woiwonitz bei Ratibor nach Leobschütz, 4 1/2 Meilen, und von der Nikolaier Zweigbahn die Strecke von Rendsza bis Drzesche, 7 Meilen, eröffnet; 8) am 28. Oktober wurde

die 22 Meilen lange Bahn von Breslau nach Posen dem Verkehr übergeben; 9) endlich sollte die zur Breslau-Freiburg-Schweidnitzer Bahn gehörige Strecke von Königszelt nach Liegnitz, 5 1/2 Meilen, noch im Dezember eröffnet werden. Die Gesamtlänge der in diesem Jahr in Preußen eröffneten Bahnen beträgt hiernach über 66 Meilen.

c) In Hannover wurden eröffnet: 1) am 2. Mai die Strecke der Westbahn von Papenburg nach Lingen, 9 1/2 Meilen; 2) 9. Mai die Strecke der Südbahn zwischen Göttingen und Münden, 4 1/2 Meilen; 3) 21. Juni die noch fehlende Strecke der Westbahn zwischen Lingen und Rheine, 3 Meilen; 4) endlich am 26. September die letzte Strecke der Südbahn von Münden bis Kassel, 3 1/2 Meilen. Zusammen in Hannover 20 1/2 Meilen. Damit ist das hannoversche Staatsbahnenetz in seiner Gesamtlänge von 108 Meilen vollendet.

d) In Braunschweig wurde die zur Verbindung mit der hannoverschen Südbahn hergestellte Bahnlinie von Borsum an der Harzbahn nach Kreiensen, 8 1/2 Meilen, am 5. August eröffnet.

e) In Baden kamen in Betrieb: 1) am 4. Februar die 4 1/2 Meilen lange Strecke der Staatsbahn zwischen Basel und Säckingen und 2) am 30. Oktober die Fortsetzung von Säckingen nach Waldshut, 3 1/2 Meilen, zusammen 7 1/2 Meilen.

f) In Nassau wurde am 24. Juli die Strecke der Rheingauer Eisenbahn von der Mosbacher Kurve bei Biberich bis Rüdelsheim von 3 3/4 Meilen Länge eröffnet.

g) Endlich ist noch für Holstein die am 17. Mai stattgefundenen Eröffnung der 1/2 Meile langen Verbindungsbahn zwischen der Rendsburg-Neumünster und der südschleswigschen Bahn bei Rendsburg zu erwähnen.

Gesamtlänge der in 1856 eröffneten Bahnen 156 1/2 Meilen. Diese Länge übertrifft diejenige der in den beiden vorhergegangenen Jahren 1854 und 1855 eröffneten Bahnen zusammengenommen um etwa 25 Meilen. Von der in 1856 eröffneten Bahnlänge machen die Staatsbahnen 74 1/2 Meilen, die Privatbahnen 82 Meilen aus.

II.

Württembergische Staats-Eisenbahnen.

Die Betriebsergebnisse der Württembergischen Staats-Eisenbahnen in dem Verwaltungsjahre vom 1. Juli 1855 bis 30. Juni 1856 waren nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg“ folgende.

Es wurden befördert:

1. Personen in erster Wagenklasse	10,289	=	0.5	Proz.
zweiter „	528,200	=	25.4	„
dritter „	1,541,079	=	74.1	„

Zusammen 2,079,568 gegen das Vorjahr 186,245 mehr

Die durchschnittliche Einnahme von einer Person betrug 30.1 fr.

2. Güter im Ganzen 6,664,702 Ztr. gegen das Vorjahr 1,033,580 Ztr. mehr. Die durchschnittliche Einnahme von 1 Ztr. war 17.5 fr.

Die Einnahmen betragen

vom Personentransport	1,041,653 fl.
" Hundetransport (13,523)	2,325 "
" Gepäcktransport, Versicherungs-, Lagergebühren etc.	70,272 "
" Equipagentransport	4,832 "
" Viehtransport	55,522 "
" Gütertransport	1,952,468 "
von Extrazügen	15,965 "
" der Postbeförderung	60,000 "
" sonstigen Quellen, worunter namentlich die für fremde Verwaltungen erhobenen Fahrtaren und Frachten und der Werth der vom Betrieb zurück empfangenen Materialien	224,745 "
Zusammen	3,427,782 fl.

Die Ausgaben waren:

an allgemeinen Verwaltungskosten	44,950 fl.
" Bauunterhaltungskosten	608,707 "
" Kosten für Unterhaltung u. Heizung d. Lokomotive	554,290 "
" " " " der Wagen	163,569 "
" Bahnbetriebskosten	328,598 "
" Auftheilen anderer Verwaltungen aus den Einnahmen vom direkten Verkehr	118,711 "
" sonstigen verschiedenen Ausgaben	13,000 "
Zusammen	1,831,825 fl.

Der Ueberschuß betrug also 1,595,957 fl.
Dazu sind zu rechnen 98,931 "

um welchen Betrag sich gegen das Vorjahr der Geldwerth der Materialvorräthe und die Aktivreste sich vermindert haben etc. so daß die Gesamteinnahme beträgt . . . 1,694,888 fl.
wovon an die K. Staats-Hauptkasse abgeliefert wurden 1,680,000 fl.
545,000 fl. mehr als nach dem Budgetsage.

Zur Richtigtstellung des Verhältnisses zwischen Einnahmen und Ausgaben sind von beiden in Abzug zu bringen die Aversalvergütung der Postanstalt, welche nur nach den Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung bemessen ist, die durchlaufend verrechnete Fracht für dienstliche Sendungen, die Bestellgebühren der Güterbeförderer, die für fremde Verwaltungen erhobenen Fahrtaren und Frachten und die Frachtrückvergütungen, zusammen im Betrag von 347,648 fl., nach deren Abzug sich stellen:

die Einnahmen auf	3,080,133 fl.
" Betriebsanlagen auf	1,484,176 "
der Reinertrag auf	1,595,957 fl.

Die Auslagen machen hiernach von den Einnahmen 48.2 Proz. Berücksichtigt man aber ferner, daß unter den Auslagen für Neubauten, Restorationen und Vermehrung des Betriebsinventars 204,250 fl. begriffen sind, so stellen sich die eigentlichen Betriebsauslagen nur auf 1,279,926 fl. oder 41.6 Proz. der Bruttoeinnahme.

Die Eisenbahn hat eine Gesamtlänge von 41 Meilen und die Lokomotiven haben im ganzen Jahr zurückgelegt: mit Zügen 198,487 Meilen, ohne Züge 15,404 Meilen, zusammen 213,891 Meilen. Hiernach betragen

	Pro Bahnmeile	Pro Zugmeile
die Einnahmen	75,125 fl.	15 fl. 32 fr.
" Auslagen	36,199 "	7 " 28 "
der Reinertrag	38,926 fl.	8 fl. 4 fr.

Bis zum 30. Juni 1856 betrug das für den Bau der Einrichtung der Bahn aufgewendete Kapital 32,982,007 fl.

Hievon macht der Reinertrag von 1,595,957 fl. aus 4.84 oder 4 1/2 Proz.

Würden dagegen die für Neubauten etc. nach Obigem aufgewendeten 204,250 fl. auf den Baufonds übernommen, so betrüge das Anlagekapital der Bahnen 33,186,257 fl., wogegen der Reinertrag sich auf 1,800,207 fl. erhöhte. Dieser Reinertrag wäre vom Anlagekapital 5.42 oder 5 1/2 Proz.

Das Betriebsinventar bestand am 1. Juli 1856 aus 62 Lokomotiven, 104 achträderigen und 28 vierräderigen Personenwagen, 10 achträderigen Postwagen, 261 achträderigen und 321 vierräderigen Güterwagen. Auf die Bahnmeile gibt dies 1.52 Lokomotiven, 2.92 achträderigen Personen- und 10.26 achträderigen Güterwagen.

Im Ganzen hat der Eisenbahnbetrieb für 1855—56 ein Quantum von 23,792 3/4 Klafter Brennholz erfordert. Der Verbrauch zur Lokomotivfeuerung betrug pro Meile Fahrt ohne das Anheizen und Stationiren 12.2 Kubikfuß oder 0.084 Klafter.

Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten.

Der vierten Nachweisung über den Betrieb der K. Bayerischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1854—55 entnehmen wir Nachstehendes. *)

I. Eisenbahnen.

Bahnanlage. Mit dem Beginn des Etatsjahres 1854—55 wurde auch die bisher unvollendete 24 1/2 Stunden lange Strecke der Westbahn von Würzburg nach Aschaffenburg dem Betriebe übergeben und es ist dieser Moment gewissermaßen als erster Abschlußpunkt in der Ausführung des bayerischen Eisenbahngesetzes zu betrachten. Die Gesamtlänge der auf Staatskosten gebauten Eisenbahnen betrug jetzt 249.92 Stunden; hievon waren an andere Verwaltungen 7.58 Stunden verpachtet und zwar an die königl. sächsisch-bayerische Eisenbahn 3.12 Stunden, an die Frankfurt-Hanauer Bahn 4.46 Stunden.

In Staats-Regie standen:

- 1) die Ludwigs-Süd-Nordbahn von Lindau bis Hof (von 152.10 St.) auf 148.98 St.
 - 2) die Ludwigs-Westbahn von Bamberg bis Aschaffenburg (von 55.82 St.) auf 51.36 "
 - 3) die Maximiliansbahn Abth. I. von Ulm bis Augsburg auf 22.80 "
 - 4) die Maximiliansbahn Abth. II. von Augsburg bis München auf 16.70 "
 - 5) die Maximiliansbahn Abth. III. von München bis Großhesselohe auf 2.50 "
- Summe der Staatsbahnen 242.34 St.
- 6) die gepachtete Bahn von Bayreuth nach Neuenmarkt auf 5.82 "
 - 7) die gepachtete Bahn von Basing nach Starnberg auf 5.60 "
- Summe der gepachteten Bahnen 11.22 St.

Somit wurden vom Staate im Ganzen betrieben 253.56 St.
Die Anlagekosten der Staatsbahnen haben bis daher betragen:

Bahnlinie.	für die eigentliche Bahn.	für die Bahnhöfe, Stationen-plätze u. Telegraphen.	für die Betriebsmittel.	für Bauaufsicht und Verwaltung.	Im Ganzen.	Pro Bahnstunde.
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
ad 1)	40,947,843	4,689,867	6,858,924	2,164,522	54,661,156	359,367
" 2)	17,738,260	1,530,216	2,315,900	941,014	22,525,390	403,536
" 3)	5,883,800	455,071	621,000	291,836	7,251,707	318,057
" 4)	4,589,946	838,032	550,273	418,472	6,396,723	387,680
" 5)	450,614	20,804	81,040	19,054	571,512	228,604
Summe	69,610,463	7,533,990	10,427,137	3,834,898	91,406,488	365,746

Für die gepachteten Bahnen wird ein Pachtgeld und zwar für die Neuenmarkt-Bayreuther Bahn mit 55,000 fl., dann für die Basing-Starnberger Bahn im Betrage von 45,000 fl. gezahlt, welche Vergütungen dem 5 resp. 4 1/2 procentigen Zins eines Anlagekapitals von 1,100,000 fl. und 1,000,000 fl. entsprechen.

Eine Uebersichtskarte der sämmtlichen auf Staats-Regie betriebenen Bahnen, dann der ihrer Vollenbung erst entgegengehenden Bahn von München nach Salzburg mit der Abzweigung nach Kufstein, — welche mit einem Blicke die durch die Steigungs- und Höhenverhältnisse für den Bau, so wie auch für den Betrieb gebotenen Schwierigkeiten entnehmen läßt, ist der Nachweisung beigegeben.

Unter den bedeutenderen Bauobjekten auf der neu eröffneten Strecke der Westbahn sind besonders hervorzuheben: die auf Beton fundirte steinerne Brücke über die Sinn und Saale bei Gemünden mit 7 Segmentbögen von je 70' Spannweite mit 1/3 Pfeilhöhe dann einer Lichthöhe der Durchflußöffnungen von 25' im Kostenbetrag von 219,499 fl.; der Stollen durch den Schwarzlopf, von Stirn zu Stirn 3172' lang mit 26' Weite und 22' Lichthöhe, durchaus gewölbt mit 2 aneinandergerückten 330' und beziehentlich 260' tiefen Schächten dann Bodengewölbe auf 2/3 Länge für 712,215 fl.; das 8498' lange Arbeitsloos von der Station Laufach mit dem Seebachdamme von 1821' Länge und 104' größter Höhe, welcher auf einem Sickerbohlenwerke von 967 Sch.M. Steinwurf ruht und dessen Aufrag 160,396 Sch.M. hält für 172,064 fl.; die Durchfahrt unter dem Seebachdamme, zur Durchführung des Seebaches und der Lohr-Aschaffenburg-Strasse bestimmt, im Halbkreis mit Haussteinen eingewölbt 40' weit, 45.5' hoch und 164.7' lang für 161,268 fl.

Sämmtliche Bahnlilien sind bis auf 6.42 geometrische Stunden einseitig. Doppelbahnen liegen nur auf den schiefen Ebenen zwischen Neuenmarkt und Marktshorgast auf 1.86, Würzburg und Kottendorf auf 2.12, und Laufach und Heigenbrücken auf 1.82 Stunden. Auf sämmtlichen Bahnlilien sind vorhanden:

- Schienen von sechslei Profilen 7,463,269 laufende Fuß.
- Schwellen, eichene, hölzerne, sichte, tannene (wovon 322,527 imprägnirt) 1,120,558 Stück.
- Würfel, von Granit und Sandstein, 379,256 Stück.
- Stähle 2,162,692; Lasken 478,676; Bolzen 955,233; Nägel 5,915,726; Schließen 2,011,800; Diebel 4,183,417; Unterlagen (Fülze, Brettchen, Bleche) 417,512 Stück.

*) Vgl. die Mittheilungen über die vorhergegangenen Betriebsjahre: 1851—52, 1852—53 und 1853—54 in Nr. 3, 6 und 7, Jahrg. 1854; Nr. 2, 3, 5 und 6 Jahrg. 1855 und Nr. 1, 2, 5 und 6, Jahrg. 1856 der Eisenb.-Ztg.

Stationen 133 mit 163 definitiven und 55 provisorischen Gebäuden, 154 Drehscheiben, 739 Weichen (Wechsel), 38 Brücken, 35 Grubenwaagen, 15 stationären Maschinen, 95 Wasserkrähnen, 35 laufenden und 148 Pump- und Ziehbrunnen.

53 Telegraphenapparate bei 230 Stunden Telegraphenleitungen und 932 optische Telegraphen; 1377 Vorrieten, 939 Bahnwärterhütten, 346 Bahnwärterhäuser und 22 Bahnwärterkasernen.

272 Bahnbrücken, davon 201 v. Stein, 69 mit hölzerner u. 2 mit eiserner Fahrbahn
 71 Wegbrücken " 32 " " 39 " " 0 " " "
 1586 Durchlässe f. Wasser 1396 " " 181 " " 9 " " "
 304 besgl. für Wege 275 " " 29 " " "
 237 " f. Wasser u. Wege 212 " " 25 " " "
 5 Tunnel;

63,622 laufenden Fuß Stützmauern und 188,844 lauf. Fuß Sicherheitsgeländer.
 Transportmaterial. Es waren für den Dienst vorhanden: 170 Lokomotiven, wovon 73 der Klasse A, 92 der Klasse B und 5 der Klasse C.

Zu sämtlichen Maschinen sind auch die Tender angeschafft.
 Das Personenwagen-Inventar bestand aus 464 Wagen mit 1392 Achsen und 16,380 Sitzplätzen; an Güter- und Materialtransportwagen waren vorhanden 2706 Stück mit 6839 Achsen und 288,435 Str. Tragfähigkeit; endlich war die Zahl der Bahnpost-, Gepäck-, Pferde- und Torfwagen 325 mit 831 Achsen.

Auf die Anschaffung des Transportmaterials wurden im Ganzen 10,679,196 fl. verwendet und zwar: für die Maschinen und Tender 4,862,000 fl. und für die Wagen 5,817,196 fl.

Fahrtendienst. Die im ordentlichen Dienste zurückgelegten Wegstunden betragen 778,723, von Extra-, Personen-, Güter- und Materialzügen wurden zurückgelegt 46,010, daher die Gesamtzahl der Zugstunden 824,733 beträgt.

Der Fahrdienst erlitt eine fünfmalige Störung durch Vorkommnisse, welche weder eine Beschädigung von Reisenden noch eine solche von Bediensteten zur Folge hatten; bei 6 Unfällen, wovon 2 durch das Aneinanderstoßen von Zügen, 2 durch das Begegnen von Zügen mit leeren Maschinen, einer durch Entgleisung und ein anderer durch das Lostrennen des Tenders vom Zuge herbeigeführt wurden, sind 2 Bedienstete getödtet, dann 7 Bedienstete, jedoch größtenteils unerheblich, beschädigt worden. Durch eigenes Verschulden wurden beschädigt 3, getödtet 9 Bedienstete; überfahren wurden in Folge von Unachtsamkeit der Betreffenden selbst 7 Personen. Bei den oben aufgezählten Unfällen wurden beschädigt 6 Maschinen und 22 Personen- und Transportwagen. Von den beförberten 2,368,838 Reisenden wurde nicht ein Einziger beschädigt und auf je 63,441 zurückgelegte Wegstunden trifft nur eine wesentliche Fahrtstörung.

Es wurden Wegstunden zurückgelegt: 1) von den Maschinen im ordentlichen Fahrdienste 778,723, bei Extra- und Materialzügen 46,010, im Vorspanndienste u. 76,696, zusammen 901,429; 2) von den Wagen 13,940,615; Zahl der von den Maschinen beschafften Achsmeißen 43,204,803.

Materialverbrauch. Die Feuerung der Lokomotiven erfolgte auf den sächsisch gelegenen Bahnstrecken in einer Ausdehnung von circa 118 Bahnstunden mit Torf, auf den übrigen Bahnlinien aber mit Kohle; indessen wurden bereits im abgewichenen Jahre größere Versuche mit der Kupfholzenfeuerung gemacht, welche höchst günstige Resultate lieferten und der Verwendung solcher Kohlen in Verbindung mit Kohle bereits größere Ausdehnung verschafft haben.

Aus den ärarialischen Mooren wurden im Stichtjahre 1855 gewonnen 2,955,254 Kubiffuß Torf und zwar:
 durch Maschinen in eigener Regie 375,000 Kubf. im Durchschnittspreis von 4 fl. 16.7 kr.
 " Modeln im Privatvertrage 903,788 " " " " 3 " 35.98 "
 " Stechen " " 1,676,466 " " " " 3 " 14.88 "
 pro 100 Kubiffuß.

Der übrige Torf wurde aus Privatverträgen zum Preise von 3 fl. 20 kr. bis 4 fl. 24 kr. und im Durchschnitte zu 3 fl. 54 kr. bezogen.

Die Kohle wurden zu $\frac{1}{2}$ aus Ruhrtort, und zu $\frac{1}{4}$ aus dem erzgebirgischen Steinkohlen-Aziensverein in Zwickau, und die Kupfholzen ebenfalls aus sächsischen Gruben bezogen.

An Material wurden von den Maschinen verbraucht:
 715,610 Kubiffuß oder 5679.5 Klafter Holz für . . . 53,074 fl.
 7,294,840 Kubiffuß Torf für 284,438 "
 524,349 Pfd. Kohle für 589,175 "
 16,458 " Kupfholze für 6,580 "
 134,874 " Del für 48,398 "
 98,080 " Talg für 39,450 "

Zum Schmieren der Wagen wurden verwendet
 115,882 Pfd. Del für . . . 40,980 fl.
 1,844 " Talg " . . . 735 " } 71,715 fl.

Es berechnet sich der Verbrauch der Lokomotiven auf eine
 Lokomotivstunde Achstunde
 für Brennmaterial . . . 1 fl. 5.7 kr. . . 5.84 kr.
 " Schmiermaterial . . . 5.84 " . . 0.12 "
 und zwar: Del 4.78 Loth . . 0.099 Loth
 Talg 3.49 " . . 0.072 "

Der Schmierverbrauch für die Wagen berechnet sich auf die zurückgelegte Wegstunde auf 0.26 Loth Del und 0.004 Loth Talg im Betrag von 0.18 kr.

Zur Beleuchtung der Wagenzüge wurden benötigt 47,609 Pfd. Del mit einem Aufwande von 16,413 fl.

Werkstättebetrieb. Der Aufwand in den eigenen Werkstätten auf Material und Arbeitslöhne betrug 640,806 fl.
 Die auswärts gefertigten Reparaturen betragen 22,706 "
 Zusammen 663,512 fl.

Davon machen die Reparaturkosten der Maschinen 318,878 fl. und jene der Wagen 178,605 fl. aus. Die durchschnittlichen Unterhaltungskosten betragen daher für die Maschinen auf die zurückgelegte Wegstunde 21.22 kr., auf die Achstunde 0.44 kr.

Bahnunterhaltung. Für die Unterhaltung des Bahnkörpers, der Schienenlage, der Signalapparate u. s. w. wurden verausgabt 873,887 fl. Unter dieser Ausgabe sind übrigens Kosten begriffen, welche außer die Kategorie der ordentlichen Unterhaltungsausgaben fallen und zwar: 388,402 fl. für Anschaffung und Einlegen von 12,000 Stück 17.34' langen und 20 Zollfund pro laufenden Fuß schweren starkköpfigen Stahlschienen, nebst Winkellaschen, dann 2264 fl. Restzahlung für den Umbau einer hölzernen Brücke in eine eiserne, zusammen 390,666 fl.; werden diese an der ersteren Summe abgezogen, so reduziert sich der ordentliche Aufwand für die Bahnunterhaltung auf 483,221 fl. und zwar auf 121,154 fl. für Materiale, 297,194 fl. Arbeitslöhne und 26,823 fl. Brücken.

Die eigentlichen Bahnregulirungs-Ausgaben betragen daher 418,348 fl. oder pro Bahnstunde 1650 fl., wovon 477.8 fl. für Material und 1,172.4 fl. für Arbeitslöhne treffen.

(Fortsetzung folgt.)

Dampfschiffahrt.

Europäisch-amerikanische Dampfschiffahrtslinien.

Nach dem „Hamburger Handelsblatte“ sind in diesem Augenblicke auf 15 Linien zwischen europäischen und nordamerikanischen Unionsplätzen nicht weniger als 46 Dampfschiffe in regelmäßige Fahrt gesetzt, wovon 12 Linien mit 37 Schiffen in New-York anlaufen. Es fahren nämlich gegenwärtig von europäischen Plätzen:

Linie	Schiffe	Tonnenzch.	Flagge	Bauart	Ausgang
Collinslinie . . .	4	13,200	amerik.	Räderdampfer	Liverpool
Cunardlinie . . .	5	11,800	britisch	Schraubendampfer	Havre
Cunardlinie . . .	4	10,860	"	Räderdampfer	Liverpool
Schott. Linie . . .	3	6,612	"	Schraubendampfer	Glasgow
Irische Linie . . .	2	2,600	"	"	Cork
Französische Linie	3	4,000	französ.	"	Havre
Ältere Havrer Linie	3	7,200	amerik.	Räderdampfer	"
Vanderbilt-Linie	3	7,600	"	"	"
Independent-Linie	1	1,800	"	"	"
Belgische Linie . .	5	12,590	belgisch	Schraubendampfer	Antwerpen
Bremer Linie . . .	2	4,000	amerik.	Räderdampfer	Amerika
Hamburger Linie . .	2	4,000	Hamb.	Schraubendampfer	Hamburg
12 Linien mit	37	86,262			

Nach Boston:

Cunardlinie . . .	4	8,100	britisch	Räderdampfer	Liverpool
-------------------	---	-------	----------	--------------	-----------

Nach Philadelphia:

Philadelphia-Linie	3	6,856	britisch	Schraubendampfer	Liverpool
--------------------	---	-------	----------	------------------	-----------

Nach Portland:

Portland-Linie . . .	2	3,000	britisch	Schraubendampfer	Liverpool
----------------------	---	-------	----------	------------------	-----------

Total 15 Linien mit 46 Schiffen und 104,218 Tonnen.

Wie ersichtlich, sind von diesen Linien 7 britisch, 5 amerikanisch, 1 französisch, 1 belgisch und 1 hamburgisch. Ferner befinden sich unter den Dampfschiffen 21 Räder- und 25 Schraubendampfer. Dazu kommt noch eine so eben in London ins Leben getretene Liverpool-Neufundland-Halifax-Dampfschiffahrtsgesellschaft, welche vom nächsten August ab monatlich 1 Schiff zu expediren beabsichtigt. Auch will Hamburg seine New-Yorker Dampflinie durch 2 neue Dampfer verstärken, so wie auch Bremen mit dem Plane umgeht, unter eigener Flagge nach New-York eine Dampferlinie zu errichten; denn der dort in der Bildung begriffene „Norddeutsche Lloyd“ wird es natürlich als eine seiner ersten Aufgaben ansehen, den zwischen Bremerhafen und New-York monatlich fahrenden beiden amerikanischen Postdampfschiffen „Hermann“ und „Washington“ ein paar eigene Dampfer zur Seite zu geben, resp. eine besondere einschlägige Linie zu bilden.

Beitung.

Inland.

Oesterreich. — Die österreichische Staats-Telegraphen-Anstalt hat während des jüngst abgelaufenen Verwaltungsjahres (November 1855 bis Oktober 1856) im Ganzen 63,372 Staatsdepeschen mit 2,969,849 Worten und 188,576 Privatdepeschen mit 4,247,893 Worten befördert. Die für letztere Korrespondenz erhobenen Gebühren beliefen sich auf einen Gesamtbetrag von 741,233 fl. (darunter 14,995 fl. an Postporto und Botenlöhnen). Das Betriebsergebnis des nächstvorigen Jahres, wo 59,021 Staatsdepeschen mit 2,963,958 Worten und 145,200 Privatdepeschen mit 3,568,164 Worten telegraphirt und eine Gebühreinnahme von 578,805 fl. erzielt wurde, erscheint sonach im Entgegenhalt zu obigen Zahlen um 4351 und bezüglich 43,376 Depeschen, 5891 und 679,729 Worte, dann an Gebühren um 162,428 fl. überboten.

Bayern. — Für die deutsch-österreichische Postkonferenz, welche am 7. d. M. in München zusammengetreten ist, haben die Postverwaltungen von Preußen und Oesterreich den übrigen Verwaltungen des Vereins gemeinsame Vorschläge gemacht. Sie betreffen: 1) die Reform des Fahrposttarwesens; 2) die Behandlung unfrankirter oder unzulänglich frankirter Briefe nach Ländern wohin Frankirungszwang besteht; 3) statistische Ermittlungen über den Postverkehr des Vereins.

Ausland.

Schweiz. — Nach den Bedingungen, unter welchen der große Rath des Kantons Tessin der St. Galler Bank die Konzession für die Luchmanier Eisenbahn erteilt hat, muß die Gesellschaft nach Beschaffung der Konzession von Seite der Bundesbehörden die Arbeiten binnen 6 Monaten in Angriff nehmen. Die Strecke von Biasca nach Locarno ist in 3, die von Biasca nach Olivone, an der südlichen Seite des Luchmanier in 5 Jahren herzustellen; in welchem Zeitraum auch die Bahnlinie von Ghur nach Dissentis, auf der nördlichen Seite des Luchmanier, vollendet seyn wird. Für die Bergstrecke von Olivone auf den Luchmanier, welcher Paß 630 Fuß niedriger als der des St. Gotthardt, 651 Fuß niedriger als der des Splügen ist und 3000 Fuß über dem Blegno-Thale bei Olivone liegt, ist die Gesellschaft verpflichtet, in den nächsten 3 Jahren eine bequeme Fahrstraße zu errichten und dieselbe so anzulegen, daß sie, im Falle die Anlage einer Lokomotivbahn als zu schwierig und nicht angemessen befunden werden sollte, für eine Pferde-Eisenbahn benutzt werden kann. (Mz.)

Personal-Nachrichten.

Bayern. — Dem Oberbaurath, Chr. Fr. v. Weislag, wurde das Ritterkreuz des Verdienstordens der bayerischen Krone verliehen; das Ritterkreuz 1. Klasse des Verdienstordens vom hl. Michael haben erhalten: der Eisenbahnbaurath Gb. Rüberz; der Bau-Inspektor G. Härner in Rosenheim; der Bau-Inspektor A. Frommel in Nürnberg.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Pfälzische Eisenbahnen. — I. Ludwigsbahn.

Ergebnis im	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamte Einnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Dezember 1856	61457	32212	362470	46562	570640	79516	158289
" dto. 1855	50010	24898	186081	27270	343960	51926	104094
1856 mehr	11447	7314	174389	19292	226680	27590	54195
in den verfloßenen 3 Monaten 1856—57	203955	116058	1165494	145234	1363000	199486	460778
in den gleichen Monaten 1855—56	188404	106300	704954	104397	1190740	185082	395780
1855—56 mehr	15551	9758	460540	40837	172260	14404	64998

— II. Maximiliansbahn.

Ergebnis im	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamte Einnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Dezember 1856	18668	5852	76086	6775	156720	8525	
" dto. 1855	14716	4577	17820	1070	57280	2110	
1856 mehr	3952	1275	58266	5705	99440	6415	
in den verfloßenen 3 Monaten 1856—57	65559	21926	284550	23337	279820	14460	

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

Königl. sächsische Staatseisenbahnen. — Monat November 1856.

Bahnlängen und deren Länge.	M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Total-Einnahme.
		Personen.	Einnahme.	Güter.	Frachtbetrag.	
Leipzig (Zwickau *) Hof	24.6	47,846	21,654	949,165	100,991	123,428
Chemnitz-Riesa . . .	8.9	25,439	10,471	256,953	21,891	32,558
Dresden-Bodenbach . . .	8.8	34,784	12,543	250,004	33,684	47,319
Dresden-Görlitz . . .	14.0	38,940	22,880	301,351	36,505	60,229
Summa	56.3	147,009	67,548	1,757,473	193,071	263,534

*) Einschließlich der Kohlenbahn.

Leipzig-Dresdener Eisenbahn. — Monat November 1856.

46,104 Personen	34,299	14	Rgr.
843,166 Ztr. Güter	100,285	8	"
	134,584	22	Rgr.
Hierzu vom 1. Januar bis ult. Okt. 1856	1,548,610	25	"
Summa	1,683,195	17	Rgr.
Vom 1. Januar bis ult. Nov. 1855	1,439,282	29	"
mithin Mehreinnahme bis ult. Nov. 1856	243,912	18	"

Köln-Mindener Eisenbahn. — Monat November 1856.

153,091 Personen	71,302		Thlr.
3,072,502 Ztr. Güter	219,211		"
Summa	290,513		Thlr.

gegen 133,051 Personen, 3,271,120 Ztr. Güter und 282,254 Thlr. Einnahme im Monat Nov. 1855. Mithin im Monat Nov. 1856 mehr 8,159 Thlr.

In den ersten 11 Monaten von 1856 wurden eingenommen 3,339,169 Thlr. *) gegen 3,175,438 Thlr. in 1855. Mithin pro 1856 mehr 163,731 Thlr.

*) Hierbei sind die Einnahmen auf der Oberhausen-Rheinheimer Zweigbahn nicht berücksichtigt.

Lübeck-Büchen. — Monat Dezember 1856.

8,441 Personen (incl. Gepäck)	4,231		Thlr.
91,215 Ztr. Güter, Vieh und Equipagen	5,651		"
Summa	9,882		Thlr.

gegen 7,898 Personen, 69,776 Ztr. Güter und 8,586 Thlr. im Dezember. 1855, mithin im Dezember 1856 mehr 1296 Thlr. Seit dem 1. Januar 1856 sind vereinnahmt 184,668 Thlr. gegen 159,884 Thlr. in 1855, mithin 1856 mehr 24,784 Thlr.

Ankündigungen.

[1—3] Königl. Bayer. Pfälzische Ludwigsbahn.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Pfälzischen Ludwigsbahn hat unterm 5. Januar d. J. die Dividende für das Jahr 1856 auf **Fünf und zwanzig Gulden rh. W.** pro Aktie festgesetzt.

Diese Dividende kann gegen Abgabe des Dividendenscheins für das Jahr 1856 bei den Banquiers der Gesellschaft:

- in Frankfurt a. M. bei **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
- " **Ph. N. Schmidt,**
- " **M. B. Goldschmidt,**
- in Mannheim **W. H. Ladenburg & Söhne,**
- in München **J. Lor. Schäßler,**
- in Neustadt **V. Dacqué**

oder bei der Direktorialkasse in Ludwigshafen am Rhein sofort bezogen werden.

Ludwigshafen, den 7. Januar 1857.

Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen.
Jaeger.

[4] Mit dem so eben erschienenen 1. und 2. Hefte des Jahrgangs 1857, beginnt die

Zeitschrift für Bauwesen,

herausgegeben unter Mitwirkung

der Königl. technischen Bau-Deputation und des Architekten-Vereins zu Berlin.

Redigirt

vom Königl. Baurath **G. Erbkam,**

ihren siebenten Jahrgang. Der Preis des Jahrgangs — Atlas in Fol. mit circa 90 Kupfertafeln, Text in 4to, mit vielen eingedruckten Holzschnitten — ist 8¹/₂ Thlr., wofür jede solide Buchhandlung, so wie sämtliche Königl. Preuss. Post-Anstalten in den Stand gesetzt sind, diese Zeitschrift zu liefern.

Vom Jahrgang I—V haben wir ein General-Register anfertigen lassen, welches auch besonders abgedruckt, auf Verlangen gratis durch jede solide Buchhandlung zu beziehen ist.

Berlin, Königl. Bau-Akademie.

1. Januar 1857.

Die Verleger
Ernst & Korn.