

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

# Eisenbahn-Beitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Thlr. preuss. Cour. für den Jahrgang. — Einrückungsgebühren für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gespalteten Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. P. Meyer'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

13. Januar 1857.

Nro. 2.

Inhalt. Deutsche Eisenbahnen. I. Pfälzische Ludwigsbahn. II. Pfälzische Maximiliansbahn. — Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten. — Nordamerikanische Eisenbahnen. — Zeitung. Inland, Oesterreich, Ausland, Großbritannien. — Ankündigungen.

## Deutsche Eisenbahnen.

### I. Pfälzische Ludwigsbahn.

Dem Geschäftsericht der Direktion der Pfälzischen Ludwigsbahn für das Verwaltungsjahr vom 1. Oktober 1855 bis dahin 1856, erstattet an die General-Versammlung der Aktionäre zu Ludwigshafen am Rhein am 5. Januar 1857, entnehmen wir Nachstehendes.

Das Ergebnis des Betriebsjahres 1855—56 gibt ein Zeugnis für die wachsende Prosperität des Unternehmens. Schon das vorige Betriebsjahr hatte einen Aufschwung des Verkehrs bekundet, welcher die großartige Bedeutung der Pfälzischen Bahnen außer allen Zweifel stellte. Aus den weiter unten folgenden Nachweisungen ist zu ersehen, daß der Personenverkehr in der Frequenz und im Ertrage um circa 11 Proz. zugenommen, der Güterverkehr aber um 829,281 Ztr., also um circa 30 Proz. gegen das Vorjahr gestiegen ist. Dieser Vermehrung ist es hauptsächlich zuzuschreiben, daß der bei dem Kohlentransport sich ergebende Ausfall nicht nur gedeckt, sondern noch eine Erhöhung der Brutto-Einnahme von 90,296 fl. oder von 5 Proz. gegen die Einnahme des Vorjahres erzielt worden ist.

Im Juli 1856 ist das zweite Geleise in seiner ganzen Ausdehnung von Verbach bis Ludwigshafen vollendet worden. Bei einer Bahnlänge von 14.37 Meilen betragen die Auslagen hierfür 1,811,500 fl. oder pro Meile 126,060 fl. Hieron entfallen auf Erd- und Planirungsarbeiten, Brücken, Durchlässe, Wegübergänge und verschiedene kleine Arbeiten 2.15 Proz. auf den Unterbau (die Beschotterung) 4.95 Proz. und auf den Oberbau 92.9 Proz.

Die Bauarbeiten für die Homburg-Zweibrücker Zweigbahn konnten nach Vollendung der Expropriation am 1. Juni d. J. in Angriff genommen werden und man hofft dieselbe schon im kommenden Monat Mai dem Betrieb übergeben zu können.

Folgendes ist eine Zusammenstellung der Hauptbetriebsresultate von 1855—56:

- 1) Betriebene Bahnlänge (Worms-Ludwigshafen-Speyer-Verbach) 18.52 Meilen.
- 2) Betriebszeit vom 1. Oktbr. 1855 bis 30. September 1856 365 Tage.
- 3) Zurückgelegte Zugmeilen 

mit Personenzügen 53,506	} 121,293 Meilen.
mit Kohlenzügen 67,787	
- 4) Brutto-Einnahmen . . . . . 1,906,742 fl.
- 5) Brutto-Ausgaben . . . . . 635,923 „
- 6) Aktiv-Rest . . . . . 1,270,819 fl.
- Rest vom vorigen Jahre . . . . . 15,479 „
- Summa des Aktivrestes 1,286,298 fl.
- 7) Die Betriebsausgaben betragen von der Brutto-Einnahme 33.35 Proz. Hierbei ist jedoch der Materialvorrath nicht berücksichtigt; derselbe beträgt in seinem Geldwerthe 61,757 fl. Zieht man diesen Werth von der Brutto-Ausgabe ab 635,923 fl. ab, so ergibt sich eine Netto-Ausgabe von 574,166 fl. und diese Netto-Ausgabe beträgt alsdann von der Brutto-Einnahme nur . . . . . 30.11 Proz.
- 8) Reinertrag einschließlich des Aktiv-Restes vom vorigen Jahre pro Bahnmile . . . . . 69,454 fl.
- 9) Pro Zugmeile . . . . . 10 fl. 36 fr.
- 10) Das Aktienkapital, bestehend aus 23,318 Stamm-Aktien im Werthe von 500 fl. pro Stück zu 11,659,000 fl. hat einen Reinertrag geliefert von 1,286,298 fl. oder . . . . . 11.03 Proz. Es wurde hiervon verwendet für Zinsen des Aktienkapitals und des Prioritätskapitals 581,182 fl. oder . . . . . 4.98 Proz. Vom Reinertrag ist 1 Proz. in den Reservefond zurückzulegen mit . . . . . 116,590 fl. 1.00 Proz.

Der Rest ad . . . . . 588,526 fl.  
verbleibt als verfügbarer Ueberschuß mit . . . . . 5.05 Proz.  
(Wirklich vertheilt wurden 5 Proz. oder 25 fl. pro Aktie, mit den 4prozentigen Zinsen 9 Proz.)

11) Die Brutto-Einnahme zerfällt in folgende Posten:

Zahrtaxen . . . . .	1,745,068 fl.
Pachtertrag . . . . .	21,418 „
Besondere Einnahmen . . . . .	140,256 „
Summa aller Betriebs-Einnahmen	1,906,742 fl.

Die Brutto-Einnahme ergibt einen Durchschnitt:

- 12) pro Tag von . . . . . 5,224 „
- 13) pro Bahnmile von . . . . . 102,956 „
- 14) pro Tag und Meile von . . . . . 282 „
- 15) pro Zugmeile von . . . . . 15 fl. 43 fr.

Die Brutto-Einnahme beträgt nach Prozenten:

- 16) Vom Personen-Transport, incl. Gepäck, Vieh ic. . . . . 24.95 Proz.
- 17) Vom Güter-Transport . . . . . 26.97 „
- 18) Vom Kohlen- und Coles-Transport . . . . . 39.60 „
- 19) Von anderen Quellen . . . . . 8.48 „

20) Die Betriebs-Ausgaben zerfallen in folgende Posten:

A. Allgemeine Verwaltung . . . . .	25,288 fl. = 3.98 Proz.
B. Bahnverwaltung . . . . .	146,510 „ = 23.04 „
C. Transportverwaltung . . . . .	453,876 „ = 71.37 „
D. Zinsen und Provisionen . . . . .	10,249 „ = 1.61 „
Summa aller Betriebs-Ausgaben	635,923 fl.

Die Betriebs-Ausgaben ergeben einen Durchschnitt:

- 21) pro Tag von . . . . . 1,742 fl.
- 22) pro Bahnmile von . . . . . 34,337 „
- 23) pro Tag und Meile von . . . . . 94 „
- 24) pro Zugmeile . . . . . 5 „ 9 fr.

25) Es sind transportirt worden:

Personen in I. Klasse . . . . .	9,657 = 1.19 Proz. für 27,592 fl.
„ „ II. „ . . . . .	197,239 = 24.41 „ „ 165,372 „
„ „ III. „ . . . . .	565,592 = 72.48 „ „ 227,602 „
Militär . . . . .	15,501 = 1.92 „ „ 7,445 „
Im Ganzen Personen	807,989 428,011 fl.

26) Eine Person hat durchschnittlich durchfahren und getragen:

in I. Klasse . . . . .	8.55 Meilen 2 fl. 51 fr.
„ II. „ . . . . .	4.19 „ — „ 50 „
„ III. „ . . . . .	2.91 „ — „ 23 „
Militär . . . . .	— „ 29 „
Im Durchschnitt	3.3 Meilen — fl. 31 1/4 fr.

27) Im Durchschnitt hat eine Person eingebracht 9 1/2 fr.

28) Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt 141,095 Personen

29) Es sind transportirt worden:

Güter in I. Klasse . . . . .	267,482 Ztr. für 67,397 fl.
„ „ II. „ . . . . .	3,435,161 „ „ 437,059 „
„ „ III. „ . . . . .	11,503 „ „ 5,139 „
Zusammen	3,714,146 Ztr. für 509,595 fl.

30) Gesamtbetrag des Gütertransportes mit den Nebenerträgen 514,277 fl.

31) Zurückgelegt und eingebracht hat im Durchschnitt jeder Ztr. Gut:

in I. Klasse . . . . .	10.07 Meilen 15.11 fr.
„ II. „ . . . . .	7.63 „ 7.63 „
„ III. „ . . . . .	8.94 „ 26.81 „
7.81 Meilen	8.43 fr.

32) Im Durchschnitt ist pro Meile eingekommen für jeden Ztr. Gut 1.05 fr.

33) Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt 1,566,234 Ztr.



- 34) Es sind transportirt worden:  
 Geseß . . . . . 741,440 Ztr. } 4,963,540 Ztr. für 755,656 fl.  
 Kohlen . . . . . 4,222,100 " }
- 35) Zurückgelegt hat im Durchschnitt jeder Ztr. Kohlen 11.02 Meilen und eingebracht . . . . . 7.72 fr.
- 36) Im Durchschnitt ist pro Meile angekommen für jeden Ztr. Kohlen 0.7 "
- 37) Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt . . . 2,953,467 Ztr.
- 38) Es sind transportirt worden: Gepäck . . . . . 50,332 Str. für 30,134 fl.  
 Gingebracht hat im Durchschnitt jeder Ztr. bei durchl. 7.18 Meilen 35.92 fr.  
 Pro Meile . . . . . 5.00 "  
 Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt . . . 19,513 Ztr.
- 39) Es sind transportirt worden 95 St. Equipagen für 905 fl. oder 9 fl. 31 fr. pr. Stück
- 40) Ferner 54,567 Stück Vieh für . . . 11,128 fl. oder 13.23 fr. " "
- 41) An Transportmitteln waren vorhanden: Lokomotiven 35, Tender 34, Personenwagen 91 mit 3005 Plätzen (16 Plätzen auf die Achse), dann 1153 Transportwagen mit 108,960 Ztr. Ladungsfähigkeit.
- 42) Die Lokomotiven haben Zugmeilen durchlaufen:  
 mit Personenzügen . . . . . 54,648 } 121,293 Meilen.  
 mit Kohlenzügen . . . . . 66,645 }
- 43) Der Verbrauch der Lokomotiven beträgt:  
 1) an Geseß und Kohlen: im Ganzen pro Zugmeile  
 bei Personenzügen an Geseß 6,191,000 Pfd. 113.21 Pfd. für 41.30 fr.  
 bei Kohlenzügen an Kohlen 11,940,700 " 179.17 " " 33.56 "  
 Zusammen 18,131,700 Pfd.
- 2) an Holz . . . . . 1143.056 Kub. Met. 0.009 Kub. Met. " 12.78 "  
 3) an Knochenöl . . . . . 29845.25 Pfd. 0.247 Pfd. " 4.69 "  
 4) an Talg . . . . . 2147.75 " 0.018 " " 0.43 "
- 44) Die Unterhaltung d. Lokomotiven kostete im Ganzen 36,876 fl. pro Meile 18.24 fr.
- 45) An Achsmeylen haben durchlaufen und an Reparaturkosten erfordert:  
 Meilen Unterhaltungskf. pr. Achsm.  
 die Personen- und Gepäckwagen 861,018.44 11,457 fl. 0.799 fr.  
 die Güterwagen . . . . . 1,403,375.96 8,789 " 0.376 "  
 die Kohlenwagen . . . . . 2,846,831.13 7,317 " 0.154 "  
 Summe aller Achsmeylen 5,111,225.53 27,563 fl. 0.323 fr.
- 46) Gingebracht hat die Zugmeile:  
 bei Personen- und Güterzügen . . . . . 18 fl. 7 fr.  
 bei Kohlenzügen . . . . . 11 " 20 "  
 im Ganzen . . . . . 14 fl. 23 fr.
- 47) Der Bestand der Unterstützungskasse war am 1. Oktober 1855 34,383 fl.  
 Die Einnahmen pro 1855—56 betragen . . . . . 26,154 "  
 Die Ausgaben pro 1855—56 an Pensionen, Unterstützungen u. . . 2,007 "  
 Bleibt Aktiv-Rest 58,530 fl.

**II. Pfälzische Maximiliansbahn.**

Hierüber ist dem Geschäftsbericht der Direktion für das Verwaltungsjahr vom 1. Oktober 1855 bis dahin 1856, erstattet an die General-Versammlung der Aktionäre zu Ludwigshafen am Rhein am 6. Januar 1857, folgendes zu entnehmen.

Der am 18. Juli 1855 eingerichtete vorläufige Betrieb zwischen Landau und Neustadt wurde vom 1. Oktober ab bis zum 12. November desselben Jahres fortgesetzt. Mit diesem Tage war es möglich, die Fahrten probeweise bis nach Weisenburg auszu dehnen. Die Bauten und Einrichtungen auf der französischen Linie waren indes noch sehr im Rückstande, so daß die eigentliche Eröffnung der ganzen Linie für den Personenverkehr im Anschluß an die Fahrten auf der französischen Bahn erst mit dem 26. November 1855 stattfinden konnte. Dieser Tag wird daher als der Anfangstermin der vom Staate in Gemäßheit des Gesetzes vom 7. Mai 1852 übernommenen Zinsgewährschaft von 4 1/2 Proz. und des Heimfallrechtes zu konstatiren seyn.

Das Gedeihen der Maximiliansbahn hängt wesentlich von der Entwicklung des durchgehenden Verkehrs ab, da sie vom Lokalverkehre allein nicht hinreichend alimentirt werden kann. Daß nun dieser Verkehr sich im ersten Betriebsjahre, das ohnedies nur 10 Monate zählt, nicht einstellen konnte, hat seinen Grund vorzugsweise in dem Umstande, daß die Einrichtungen der französischen Bahn für den Güterverkehr überhaupt erst im April 1856 vollendet wurden und die Zulassung von Gütern und Kohlen auf die französische Linie erst von diesem Zeitpunkt an stattfinden konnte. Man war daher bis in die Hälfte des Jahres mit dem Gütertransport lediglich auf die lokalen Bedürfnisse beschränkt.

Nachstehendes ist eine Zusammenstellung der Hauptergebnisse des Betriebs in 1855—56.

- 1) Betriebene Bahnlänge (Neustadt-Weisenburg) . . . . . 6.32 Meilen.  
 2) Betriebszeit vom 26. November 1855 bis 30. Sept. 1856 310 Tage.  
 3) Zurückgelegte Zugmeilen: { mit Personenzügen . . 19,701 } 24,245 Meilen.  
 { mit Gütern u. Kohlenzügen 4,544 }
- 4) Brutto-Einnahmen . . . . . 176,389 fl.  
 5) Brutto-Ausgaben . . . . . 117,542 "  
 6) Aktiv-Rest . . . . . 58,847 fl.

- 7) Die Betriebs-Ausgaben betragen von der Brutto-Einnahme 66.63 Proz.  
 8) Der Reinertrag beläuft sich pro Bahnmeile auf 9311 fl. pro Zugm. auf 2 fl. 26 fr.  
 9) Vom Aktienkapital, 4,400,000 fl., beträgt der Reinertrag . . . 1.33 Proz.  
 Für die Zinsen des Aktienkapitals wurden verausgabt 93,307 fl.; der Ueberschuß vom Betriebe beträgt nur 58,847 fl., es ergibt sich also ein Passiv-Rest von 34,460 fl.
- 10) Die Brutto-Einnahme ergibt einen Durchschnitt pro Tag von 569 fl. pro Bahnmeile von . . . . . 27,910 "  
 " Zugmeile von . . . . . 7 fl. 16 fr.
- 11) Die Brutto-Einnahme beträgt nach Prozenten:  
 Vom Personentransport incl. Gepäck, Vieh u. . . . . 43.45 Proz.  
 Vom Gütertransport . . . . . 25.45 "  
 Vom Kohlen- und Geseßtransport . . . . . 21.83 "  
 Von anderen Quellen . . . . . 9.27 "  
 Summa 100.00 Proz.
- 12) Die Betriebs-Ausgaben zerfallen in folgende Posten:  
 A. Allgemeine Verwaltung . . . . . 4,260 fl. = 3.63 Proz.  
 B. Bahn-Verwaltung . . . . . 25,586 " = 21.76 "  
 C. Transport-Verwaltung . . . . . 87,696 " = 74.61 "  
 Summa aller Betriebs-Ausgaben 117,542 fl.
- 13) Die Betriebs-Ausgaben ergeben einen Durchschnitt pro Bahnmeile von 18,598 fl. pro Zugmeile von . . . . . 4 fl. 50 fr.
- 14) Es sind transportirt worden:  
 Personen in I. Klasse . . . . . 1,646 = 0.73 Proz. für 2,314 fl.  
 " " II. " . . . . . 43,508 = 19.41 " " 21,754 "  
 " " III. " . . . . . 171,784 = 76.63 " " 44,484 "  
 Militär . . . . . 7,248 = 3.23 " " 2,402 "  
 Im Ganzen Personen 224,186 = 100.00 Proz. für 70,954 fl.
- 15) Eine Person hat zurückgelegt und ertragen:  
 in I. Klasse . . . . . 4.20 Meilen für 1 fl. 24 fr.  
 " II. " . . . . . 2.50 " " — " 30 "  
 " III. " . . . . . 1.93 " " — " 16 "  
 Militär . . . . . " — " 20 "  
 Im Ganzen 2.061 Meilen für — fl. 19 fr.
- 16) Im Durchschnitt ist pro Meile angekommen für jede Person 9.21 fr.  
 17) Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt . . . 70,752 Personen.  
 18) Es sind transportirt worden 691,497 Ztr. Güter für 44,890 fl.  
 19) Auf den Ztr. gibt die durchschnittlich 3.8 fr. bei einer durchschnittlichen mittleren Wegstrecke von 3.68 Meile; Einnahme pro Ztr. pro Meile 1.04 fr.  
 20) Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt . . . 403,152 Ztr.  
 21) Es sind ferner transportirt worden 801,780 Ztr. Geseß und Kohlen für 38,492 fl.  
 22) Gingebracht hat im Durchschnitt jeder Ztr. Kohlen bei durchlaufenen 4.114 Meilen 2.880 fr. oder pro Meile 0.7 fr.
- 23) Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt . . . 521,411 Ztr.  
 24) Es sind an Transportmitteln vorhanden 12 Lokomotiven mit 12 Tender, 34 Personenwagen mit 1068 Plätzen (16 pro Achse), 365 Stück andere Transportwagen mit 36,500 Ztr. Ladungsfähigkeit.
- 25) Die Lokomotiven haben verbraucht: bei

	pro Meile	
Personenzügen an Geseß f.	19,701 M.	2,178,198 Pfd. 110.56 Pfd. f. 40.33 fr.
Kohlenzügen an Kohlen f.	4,544 " 814,164 "	179.17 " " 33.56 "
an Holz zum Anheizen . . .	292.71 Kub. M.	0.012 Kub. M. 1.32 fr.
an Knochenöl . . . . .	4940 Pfd.	0.203 Pfd. 4.86 "
an Talg . . . . .	385.5 "	0.016 " 0.41 "

- 26) Die Unterhaltung der Lokomotiven kostete im Ganzen 3916 fl., pro Meile 9.69 fr.  
 27) Die Unterhaltung der Personenwagen erforderte für 257,630 Achsm. 1036 fl., pro Achsm. 0.241 fr.  
 28) Die Unterhaltung der Güterwagen erforderte für 148,440 Achsmeylen 517 fl., pro Achsm. 0.241 fr.  
 29) Die Unterhaltung der Kohlenwagen erforderte für 204,517 Achsmeylen 821 fl., pro Achsm. 0.241 fr.  
 Zur Zahlung der zu 4 1/2 Proz. vom Staate garantirten Aktienzinsen hat die Staatsregierung im Juli v. J. einen Zinszuschuß von 68,000 fl. geleistet und es bedarf eines weiteren Zuschusses von 33,000 fl. um den Zinsposten pro 1. Januar 1857 mit 99,000 fl. zu decken. Die Verwaltung glaubt sich zu der Hoffnung berechtigt, daß dieß der letzte Zuschuß seyn werde, den sie vom Staate fürs Erste in Anspruch zu nehmen haben werde, da der Verkehr sich täglich steigert.



# Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten.

(Fortsetzung von Nr. 1.)

## I. Eisenbahnen.

Verkehrs-Ergebnisse. Verkehr und Einnahme des Jahres 1854—55 waren:

	Zahl	Ertrag	pro Person
Personen I. Kl.	14,762 = 0.6 Proz.	78,299 fl.	5 fl. 18.18 fr.
II. "	609,173 = 26.0 "	1,119,338 "	1 " 50.22 "
III. "	1,716,408 = 73.4 "	1,108,396 "	— " 38.70 "
Summe	2,340,343 = 100.0 "	2,306,033 fl.	— fl. 59.10 fr.
Militärs	28,495	39,093 "	1 " 22.26 "
Im Ganzen	2,368,838	2,345,126 fl.	

Ausschließlich der Militärs wurden von den Personen zurückgelegt 28,341,313 Bahnstunden. Auf die Person kommt somit im Durchschnitt eine Bahnstrecke von 12.1 Stunden. Die durchschnittliche Zahl Personen, welche die ganze Bahn befahren haben betrug 111,800. Auf je eine Bahnstunde treffen 9097 fl. und auf je eine zurückgelegte Bahn resp. Bahnstunde 2 fl. 47 fr.; mit Einschluß des Militärs treffen auf je eine Bahnstunde, 9251 fl. und auf je eine Bahnstunde 2 fl. 50 fr.

Es wurden ferner befördert:

Reisegepäck (incl. Militäreffekten)	12,323,961 Zollpf.	für 151,078 fl.
Reisegefährte	344 Stück	" 14,527 "
Thiere	126,328 "	" 67,366 "
Güter wurden befördert:	904,062,058 Zollpf.	" 3,275,849 "
Dazu Militäreffekten	899,085 "	" 2,991 "
	904,961,143 Zollpf.	für 3,278,840 fl.

Mit Ausschluß der Militäreffekten trifft auf eine Stunde Bahnlänge 12,922 fl., auf jeden einzelnen Zentner 21.6 fr. Ein jeder Zentner hat durchschnittlich durchlaufen 27.2 Bahnstunden.

Rechnungs-Ergebnisse.

Die Einnahmen betragen	6,685,710 fl.
" Ausgaben	4,685,244 "
daher Netto-Ertrag	2,000,466 fl.
auf die Bahnstunde	7891 fl.

Werden zur Ermittlung der reinen Betriebsrente nur die wirklichen Betriebskosten resp. eigentlichen Betriebs-Einnahmen in Betracht genommen und alle denselben nicht zugehörigen Ausgaben, so wie die in Einnahme und Ausgabe durchlaufenden Posten abgesetzt, so ergibt sich folgendes Resultat:

eigentliche Betriebs-Einnahmen	6,009,467 fl.
" Betriebs-Ausgabe	3,734,455 "
reine Einnahme	2,275,012 fl.

Hieraus berechnet sich auf 249.92 Stunden Staatsbahnen (weil die Rente der gepachteten Bahnen bereits in Ausgabe gebracht ist) pro Bahnstunde

die Brutto-Einnahme zu	24,045 fl.
" Brutto-Ausgabe zu	14,942 "
" Netto-Einnahme	9,103 fl.
auf die Bahnstunde die Netto-Einnahme zu 2 fl. 45.4 fr.	

Das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen und jenes der ersteren nach den 3 Dienstabschnitten ausgeschieden, — ist in Prozenten ausgedrückt, folgendes:

Die Ausgaben betragen von den Einnahmen	62.1 Proz.
An den Ausgaben nahmen Antheil	
der Verwaltungs- und Abfertigungsdienst mit	12.28 "
" Transportdienst und die Werkstätten	61.61 "
die Bahnaufsicht und Unterhaltung	26.11 "

Wie zu Eingang angeführt, betrug das Bau-Anlagekapital bis Ende 1854—55 . 91,406,488 fl., welches bei Berechnung der Verzinsung zu unterlegen ist. Werden zu der reinen Bahnrente von 2,275,012 fl. die Vorräthe an Materialien geschlagen mit 127,760 fl., so zeigt sich als Gesamt-Ertrag die Summe von 2,402,772 fl., welche einer Verzinsung von 2.62 pro Hundert gleichkommen.

Dieses dem ungleich günstigeren Abschlusse des eben abgelaufenen Jahres 1853—54 gegenüber keineswegs zufriedenstellende Ergebnis findet seine gründliche Erläuterung durch den wesentlichen Umstand, daß mit dem Jahre 1854—55 der größere Theil der Ludwigs-Westbahn erst in Betrieb kam, und somit alle Kosten gleich den älteren Bahnlagen zu tragen hatte, während der Verkehr in dieser Richtung sich erst bilden mußte, — daß somit dem Aufwande keine entsprechende Einnahme gegenüber stand; vielmehr bestehen gerade bei dieser neuen Bahnstrecke die ungünstigsten Frequenzverhältnisse neben dem größten Bau-Kapitalaufwande und den durch die Steigungsverhältnisse bedingten unverhältnismäßigen Betriebskosten. Dabei darf nicht übersehen werden, daß bei 25,000 Zollentner Industrie-Ausstellungsgüter frechtfrei — meist auf die ganze Bahn-

länge bis Hof in den Monaten Oktober und November an die Ansteller zurück befördert werden mußten, — ein Transport, der einen außerordentlichen Aufwand an Brenn- und Schmiermaterial konsumierte und gerade zur Zeit des Hauptverkehrs das Transportmaterial vor Allen in Anspruch nahm; endlich hat auch der Ausschlag an den Kohlen um 16.4 Proz. einen Einnahmefall von circa 100,000 fl. zur Folge gehabt, welchem durch anderweitige Vorzüge für das Brennmaterial nachhallig begegnet sein dürfte.

Tarifgrundlagen. In dem Güterfracht-Tarife trat mit dem 1. Juli 1855 eine wesentliche Aenderung ein; die früher bestandenen 3 Klassen, so wie die Ermäßigungen für ganze Wagenladungen wurden aufgehoben und dagegen pro Bahnstunde und Zollentner ein Frachtsatz von

1/4 fr.	mit 3 fr. frem	für Güter I. Klasse
1/2 fr.	Zuschlag pro	" " II. "
1 1/8 fr.	Zentner	" " III. "

normirt, endlich für Güter III. Klasse (f. g. sperrige Güter) der doppelte Frachtsatz I. Klasse beziehungsweise der Gültartare festgesetzt; nächst diesen besteht noch eine ermäßigte Tare von 1/4 fr. auf die Stunde und den Zollentner für ganze Wagenladungen von Brenn- und Baumaterialien, von Rohherzen, Rohreisen u. dgl. Will man die in der I. und II. Klasse begriffenen Artikel in eine Benennung fassen, so können jene der ersteren als Handels- und Kaufmannsgüter, jene der letzteren gemeinhin als Rohprodukte bezeichnet werden. Für größere und kleinere Fahrzeuge (als Chaisen und Feuersprigen) wurde eine Tare von 54 und 36 fr., für Lokomotiven und Tender eine Tare von 1 fl. 40 fr. pro Bahnstunde, endlich für Eisenbahnwagen eine solche von 10 fr. pro Achse und Bahnstunde normirt.

## II. Telegraphen-Anstalt.

Im Jahre 1854—55 wurden 29.8 Meilen Telegraphenlinien mit 30.8 Meilen Drahtleitung zur Ausführung gebracht, dagegen die Telegraphenlinie zwischen Wiesbaden und Hanau auf 3.6 Meilen Länge in Folge der Kündigung des mit dem Kurfürstenthum Hessen abgeschlossenen Staatsvertrages zurückgezogen, so daß am Ende dieses Jahres 259.7 Meilen Linien mit 322.2 Meilen Drahtleitung bestanden. Die neu angelegten Linien waren jene zur Vollendung des Anschlusses von Passau an die österreichische Grenze bei Scharding, jene zwischen München und Starnberg, dann die Verlängerung der Linie von Worms nach Mainz bis Bingen; außerdem wurde noch in Folge eines mit den thüringischen Herzogthümern Coburg-Gotha und Meiningen-Schwarzburg abgeschlossenen Staatsvertrages eine Telegraphenlinie von Lichtenfels über Coburg, Meiningen und Gotha hergestellt, wodurch ein direkter Anschluß der königl. bayerischen und königl. preussischen Telegraphenlinien vermittelt ward.

Bis Ende 1854—55 waren von der gesetzlichen Dotazion von 500,000 fl. für die Herstellung des bayerischen Telegraphennetzes 494,706 fl. verausgabt. Außerdem wurden noch die an dem jährlichen Betriebszuschuß von 40,000 fl. in den letzten 3 Jahren gemachten Erübrigungen zum größten Theil auf Ergänzung der Leitungen verwendet.

Für den Bau der Staats-Telegraphenlinien (mit Ausschluß der Bahntelegraphenlinien, deren Kosten aus der Eisenbahnkasse und beziehentlich dem Eisenbahnbaufonds bestritten wurden) waren bis Ende 1854—55 verwendet: 57,260 Stück Tragstangen, 29,500 Querriegel, 45,560 Isolirschrauben mit Holzschrauben, 31,340 Garnituren Kopfsträger mit Büchsen und Zinkbüchsen, 3740 Paar Seitenträger mit Mutterstrrauben, 35,970 Stück Isolirglocken, 210 Zolltr. Kupferdraht, 6090 Zolltr. verzinkter Eisendraht. Das System der Leitungen und Apparate ist mit Ausnahme der ununterbrochen fortschreitenden Verbesserungen in konstruktiver Beziehung unverändert geblieben.

Während im Laufe des Jahres 1854—55 . 3 Stationen im Auslande, nämlich Straßburg, Hanau und Salzburg wieder eingezogen wurden, — wurden zehn neue Stationen und zwar hiervon 4 im In- und 6 im Auslande errichtet und hiedurch die Zahl sämtlicher Telegraphenstationen von 29 auf 36 erhöht, wovon 24 im Inlande gelegen sind. Es trifft demnach auf je 57.81 Quadratmeilen und auf 189,231 Seelen im Inlande eine Telegraphenstation. Die Zahl der Apparate hat sich auf 60 erhöht.

Es wurden im ganzen Jahr befördert und dafür erhoben, beziehungsweise notirt:

1) Im innern Verkehr:	Depeschen	Worte	erhoben	notirt
Staatsdepeschen	3,879	152,802	194 fl.	8,944 fl.
Bahndepeschen	10,348	256,051	16 "	12,978 "
Privatdepeschen	29,359	713,000	31,895 "	— "
2) Im internationalen Verkehr:				
Staats- u. Privatdepeschen	41,739	1,123,848	115,081 "	196 "
Summe	85,325	2,245,701	147,186 fl.	22,118 fl.

Wegen das Vorjahr wurden befördert 24,208 Depeschen mit 576,367 Worten und mehr erhoben und notirt 46,833 fl.

Auf die Depeschen und Worte repartirt, ergeben sich folgende Durchschnittszahlen:



Einnahme für jede der sämtlichen Depeschen . . .	1 fl. 58.8 kr.
„ „ jedes Wort . . . . .	— „ 4.52 „
„ „ jede Depesche im innern Verkehr . . .	1 „ 14.34 „
„ „ „ „ „ internat. Verkehr . . .	2 „ 45.6 „
Wortzahl einer jeden der sämtl. Depeschen überhaupt . . .	26.3 „
„ „ „ Depesche im innern Verkehr . . .	25.7 „
„ „ „ „ im internationalen Verkehr . . .	26.8 „
Die Gesamteinnahmen der Telegraphenanstalt in 1854—55 war	148,984 fl.
„ Gesamtausgabe incl. 44,406 fl. für Ergänzung der Draht-	
leitungen an bereits ausgeführten Linien . . . . .	188,970 „
Daher Mehrausgabe	39,986 fl.

Werden aber an der Ausgabe die zur Ergänzung der Leistungen verwendeten Summen, ferner die auf den Bau eines Central-Magazins erwachsenen Kosten von 16,726 fl., zusammen 61,132 fl., weil diese keine dem Telegraphenbetrieb zugehörigen Leistungen sind, abgezogen, so entziffert sich eine Mehreinnahme von 21,146 fl.

Werden endlich die bei Beurtheilung der Rentabilität notwendiger Weise zu berücksichtigenden lebighch notirten Gebühren für Staats- und Bahndepeschen beigezogen, so erhöht sich der Aktivrest auf 43,264 fl., woraus sich eine genügende Verzinsung des angewendeten Kapitals ergibt.

(Fortsetzung folgt.)

### Nordamerikanische Eisenbahnen.

Dem Kongress liegt gegenwärtig ein Gesetzentwurf vor, welcher durch großartige Landstiftungen die Herstellung von 3 Eisenbahnen nach dem stillen Ozean sichern will, verbunden mit Telegraphenlinien längs der Bahnen. Von den westlichen Grenzen von Missouri und Iowa ausgehend, soll zwischen dem 38. und 44. Grad nördlicher Breite nach irgend einem Punkte am Meere in Kalifornien fortgebaut werden und sollen zu diesem Behuf folgende Eisenbahngesellschaften: die Hannibal-St. Joseph und die Pacific-Eisenbahn-Gesellschaft im Staate Missouri; die Burlington-Missouri River, die Mississippi-Missouri (Iowa Central Air Line), die Dubuque-Pacific und die North Iowa Eisenbahn-Gesellschaft im Staate Iowa — ihre betreffenden Bahnen über die Westgrenze der Staaten Missouri und Iowa hinaus nach der Richtung des Fort Kearney hin verlängern, wo sie sich vereinigen und in einer einzigen Linie nach Kalifornien weiter führen sollen. In Kalifornien würde die Linie dann an einem Hafensplage münden, über dessen Auswahl die Legislatur dieses Staates zu bestimmen hätte, so wie überhaupt über die Richtung der Bahn in demselben und die in sie aufzunehmenden Städte. Zur Unterstützung dieser wichtigen Linie bewilligt der Kongress den besagten Bahnen für ihre Fortsetzung über die Grenzen von Missouri und Iowa das Wegerecht auf einer Breite von 100 Fuß für die ganze Bahnlänge, nebst dem zur Anlage von Bahnhöfen, Niederlagen, Werkstätten u. dergleichen Grund und Boden, so wie längs der ganzen Bahnlänge je die zweite Sektion Landes auf einer Breite von 6 Sektionen auf beiden Seiten der Eisenbahn bis zum Vereinigungspunkt der genannten Linie bei oder in der Nähe von Fort Kearney. Von da an, wo sie in einer Linie vereinigt nach der Grenze von Kalifornien weiter gehen, sollen sie auf 200 Meilen Länge westlich jede zweite Sektion Landes auf einer Breite von 30 Sektionen und von da an in derselben Weise 40 Sektionen pro Meile Bahnlänge bis zum westlichen Abhänge des Sierra Nevada-Gebirges gratis erhalten. Im Staate Kalifornien aber soll die Landstiftung nur 6 Sektionen auf jeder Seite der Bahn pro Meile Bahnlänge betragen.

Ebenso sollen die Staaten Louisiana, Arkansas und Missouri zur Ausführung von Eisenbahnen eine Unterstützung von 6 Sektionen Land pro Meile Bahnlänge längs der Bahn für folgende Linien erhalten: von New-Orleans über Opelousas nach Shreveport; von Vicksburg über Shreveport nach der Westgrenze von Louisiana; von Iron Mountain über Little Rock nach Shreveport; ferner für alle Eisenbahnen, welche von Cairo, Memphis und Gained Landing in westlicher Richtung nach Shreveport zu gebaut werden. Alle in Kalifornien und Texas autorisirten oder zu autorisirenden Gesellschaften, welche zwischen Shreveport und San Francisco Eisenbahnen bauen wollen, können auf dasselbe Privilegium der Landstiftung, wie oben genannte Linien, Anspruch machen und erhalten durch dies Landbewilligungsgesetz zugleich die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von El Paso oder von einem Punkte zwischen El Paso und Fort Hülmore in New-Granada nach Kalifornien.

In gleicher Weise soll die Herstellung einer Linie nebst Telegraph nördlich des 44. Breitengrades zwischen den nördlichen Seen und dem stillen Ozean durch Landstiftungen unterstützt werden. Demnach erhält die Northern Lakes und Pacific Eisenbahn-Gesellschaft behufs Herstellung einer Linie vom See oder dem St. Croix-Fluß an der Westgrenze des Staates Wisconsin, über St. Paul bis zum 100. Grad westlicher Länge von Greenwich, 20 Sektionen Land pro Meile Bahnlänge, für die Fortsetzung dieser Linie aber bis nach dem Oregon-Gebiet

40 Sektionen pro Meile. Für alle diese Landstiftungen ist der Grundsatz maßgebend, daß erst nachdem eine Strecke von 25 Meilen vollendet ist, das dazu verwilligte Land, und zwar nicht unter dem doppelten Preis des Kongresslandes, verkauft werden darf. Die Bewilligung erstreckt sich auch auf die von den genannten Gesellschaften auszuführenden Nebenlinien, welche in der Bill namhaft gemacht sind. (M.)

## Beitung.

### Zuland.

**Oesterreich.** — Um einerseits dem Wunsche der hohen Staatsverwaltung zu entsprechen, anderseits den Aktionären der Kaiser-Ferdinands Nordbahn die Gelegenheit zu verschaffen, sich an der Emission der ostgalizischen Aktien an pari beteiligen zu können, ist die Direktion dem Gründungs-Comité der ostgalizischen Carl-Ludwigsbahn mit einem Kapitale von 5 Millionen Gulden B.V. als Mitgründer in der Art beigetreten, daß sie sich in der Lage befindet, es jedem ihrer Aktionäre frei zu stellen, von dieser Emission auf je 2000 fl. Nominalwerth in Nordbahn-Aktien, eine ostgalizische Aktie pro 200 fl. beziehen zu können. Es werden daher diejenigen Aktionäre der Kaiser-Ferdinands Nordbahn, welche sich bei dieser Emission in dem vorstehend bezeichneten Verhältnisse beteiligen wollen, aufgefordert, vorbehaltlich der anzuhoffenden a. h. Konzession ihre Beitrittserklärungen unter Vorlage der zur Abstimmung bestimmten Nordbahn-Aktien und einer Kauzion von 10 Proz. (das ist mit 20 fl. für jede ostgalizische Aktie) in dem Zeitraume vom 7. bis 28. Januar 1857 bei der Hauptkasse der a. pr. Kaiser-Ferdinands Nordbahn einzubringen.

### Ausland.

**Großbritannien.** — Nach einer Zusammenstellung in Herapath's Eisenbahnjournal sind auf den Eisenbahnen in Großbritannien, von welchen regelmäßige Verkehrsansweise veröffentlicht werden, im ganzen Jahre 1856 vereinnahmt worden 22,493,501 Pf. St., gegen 20,243,315 Pf. St. in 1855. Die Länge der Bahnen war zu Anfang des Jahres 7918, zu Ende desselben 8404 miles. Die Einnahme pro Woche und Meile betrug in 1856 . . 2759 Pf. St. gegen 2668 in 1855. Werden schätzungsweise die Einnahmen der Bahnen, deren Ergebnisse nicht veröffentlicht worden sind und deren Länge 357 miles beträgt, zu 502,000 Pf. St. angenommen, so ergibt sich, verglichen mit den entsprechenden Ziffern des Vorjahres:

1856 auf 8761 miles 22,995,500 Pf. St.

1855 „ 8240 „ 21,123,315 „

Die Zunahme betrug also 1,872,185 Pf. St. oder 8.86 Proz. an der Einnahme, bei einer Zunahme von 521 miles oder 6.32 Proz. an der Bahnlänge. Die Anlagekosten der Bahnen Ende 1856 waren 298,946,260 Pf. St. oder 34,782 Pf. St. pro mile; hiemit verglichen die Bruttoeinnahme pro mile von 2759 Pf. St., ergibt sich, daß diese im Durchschnitt nicht ganz 8 Proz. des Anlagekapitals ausmacht. Der Reinertrag der Bahnen wird im Durchschnitt 3 1/2 Proz. nicht übersteigen. Merkwürdig ist, daß in 1842 die Durchschnittskosten der Bahnen 34,690 Pf. St. oder so viel wie jetzt betragen haben, während damals die Einnahmen pro mile 3118 Pf. St. ausmachten. Durch den Bau vieler Zweig- und Nebenlinien hat wohl die durchschnittliche Einnahme, nicht aber der durchschnittliche Bauaufwand abgenommen und diesem Umstand ist die Abnahme des Ertrags der englischen Bahnen zuzuschreiben.

### 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. v. Rothschild & Söhne,**
- „ „ **Ph. N. Schmidt,**
- „ „ **M. B. Goldschmidt,**
- in Mannheim „ **W. H. Ladenburg & Söhne,**
- in München „ **J. Lor. Schäbler,**
- in Neustadt „ **L. Dacqué**

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

Ludwigshafen, den 7. Januar 1857.

Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen.  
**Jaeger.**