

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

Eisenbahn-Beitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Thlr. preuss. Cour. für den Jahrgang. — Einrückungsgebühr für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gehaltenen Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: W. Wegler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

16. April 1857.

Nro. 15.

Inhalt. Deutsche Eisenbahnen. Taunus-Eisenbahn. — Schweizerische Eisenbahnen. — Eisenbahn-Betrieb. Zusammenstellung der Resultate der bisherigen Versuche auf den preussischen Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen, die Anwendung von Steinkohlen an Stelle von Cokes zur Fenerung der Lokomotiven betreffend. (Schluß.) — Eine amerikanische Gebirgs-Eisenbahn. — Unfälle auf Eisenbahnen. — Zeitung. Inland. Preussen. — Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Deutsche Eisenbahnen.

Taunus-Eisenbahn.

Aus dem Protokoll der achtzehnten Generalversammlung der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft vom 30. März 1857, den Berichten des Verwaltungsraths und des Direktors, entnehmen wir Nachstehendes.

Das Ergebniß des Betriebsjahres 1856 darf ein glänzendes genannt werden, indem Personenfrequenz und Güterverkehr, gegen das Vorjahr 1855, wieder eine sehr bedeutende Vermehrung ausgewiesen haben. Die Zunahme beim Personentransport betrug nämlich 122,324 Personen oder 14 Proz., mit einer Mehreinnahme an Fahrgeld von 63,314 fl. und beim Gütertransport 265,900.6 Ztr. oder 34 Proz., mit einer Mehr-Einnahme an Frachtgeldern von 29,407 fl. Die Gesamt-Mehreinnahme entzifferte sich zu 93,434 fl.

Die Einnahmen des Betriebsjahres 1856 haben im Ganzen betragen:

Aus dem Personenverkehr	543,943 fl.
Aus dem Güterverkehr	148,203 „
Aus verschiedenen Quellen	3,784 „
Summa	695,930 fl.

Es haben die Bahn befahren:

in 1. Klasse	20,137 Personen oder 2.03 Proz.
„ 2. „	137,288 „ „ 13.82 „
„ 3. „	211,029 „ „ 21.25 „
„ 4. „	624,770 „ „ 62.90 „
zusammen	993,224 Personen mit 2,492,430.5 Personenmeilen.

Es wurden Güter transportirt 1,039,668.4 Ztr. mit 4,593,299.78 Gütermeylen.

Für den Transportdienst waren erforderlich gewesen: im innern Dienst der Taunusbahn 64,664 Wagen, welche in 5175 Dienstzügen mit durchschnittlich 26.23 Achsen pro Zug 25,136 Meilen oder im Ganzen 659,317 Achsenmeilen durchliefen. Auf der Sobener Bahn: 3716 Wagen, welche mit 7432 Achsen in 976 Dienstzügen 1165 Zugmeilen und 8865 Achsenmeilen zurücklegten. Endlich wurden in 296 Fahrten 2128 Wagen mit 353 Zugmeilen an Sonn- und Festtagen durch die Lokomotiven der Taunus-Eisenbahn auf der Strecke zwischen Frankfurt und Höchst befördert.

Im Durchschnitt legten auf der Bahn zurück: jeder Reisende 2.51 Meilen, jeder Ztr. Gut 4.4 Meilen.

Eingebracht hat im Durchschnitt: jeder Reisende 30.69 fr., jede Personenmeile 12.22 fr.; jeder Ztr. Gut 8.11 fr., jede Gütermeyle 1.84 fr.

Die gesammten Betriebsauslagen betragen 389,597 fl. und liefen von der Einnahme zu 695,930 fl. einen Reinertrag von 306,333 fl.

Gegenüber dem Bahnbaukapital (Ende 1856) von 3,692,289 fl. war der Nettoertrag daher 8.3 Proz. (die vertheilte Dividende 19 fl. pro Aktie à 250 fl. oder 7.6 Proz.).

In Betreff des eigentlichen Betriebs sind noch folgende Einzelheiten von Interesse: Im Jahr 1856 haben 9724.3 laufende Meter Bahn mit einem Kostenaufwand von 90,944 fl. 7 fr. neue Schienen erhalten. Die Schienen-Erneuerung erstreckte sich bis zum Schluß 1856 über 17,658.9 Meter Bahn mit 158,648 fl. Kosten, oder noch nicht auf die Hälfte der circa 44,000 Meter langen Bahn. Es werden deshalb noch eine Reihe von Jahren ähnliche Ausgaben gemacht werden müssen, ehe der Zustand des Fahrgeleises ein normaler wird.

In 1856 wurden von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe bezogen: 2 neue Maschinen mit Tender als Ersatz für 2 Stück abgängig gewordene Maschinen. Die Auslagen für Unterhaltung und Erneuerung des Betriebsmaterials betragen 72,808 fl., von welcher Summe 53,000 fl. aus dem Reserve-Conto für Lokomotiven und Wagen gedeckt wurden.

Die durchschnittliche Belastung der Züge, welche in dem Vorjahre 10.55

Wagen betragen hatte, ist in 1856 auf 11.1 Wagen gestiegen, welche im Durchschnitt 25.1 Achse hatten, eine Zahl, welche in der eigentlichen Saison häufig bis zu 48 Achsen und darüber stieg. Trotz dieser großen Belastung ist der Brutto-Verbrauch des Brennmaterials zur Heizung der Lokomotiven von 155.42 Pfund auf 136.6 Pfund pro Zugmeile gefallen, welches günstige Verhältniß hauptsächlich dem bessern Zustand der im Dienst gewesenen Lokomotiven zuzuschreiben ist. Im Ganzen stellte sich der durch die Lokomotiven verursachte Brennmaterialien-Verbrauch auf 37,290 Ztr. Auf die Achsemeile berechnet, war der Verbrauch von Brennmaterial 5.42 Pfd. gegen 6.02 Pfd. in 1855. Dem Beispiele anderer Bahnen folgend, wurde außerdem auch auf der Taunus-Eisenbahn die Heizung der Lokomotiven mit Steinkohlen, statt den theureren Cokes versucht, und haben diese Versuche ein so günstiges Resultat ergeben, daß deren Durchführung in einem größeren Maßstab fortgesetzt werden soll.

Die Lokomotiven haben im Ganzen 27,407.9 Meilen durchlaufen, während die Züge nur 25,136 Meilen zurücklegten.

Der mittlere Anschaffungspreis der Cokes und Lokomotivkohlen stellte sich incl. aller Nebenkosten, jedoch ohne Veranschlagung der Magazinverluste auf 58.4 fr., während derselbe in dem Vorjahre nur 55 1/2 fr. pro Ztr. betragen hatte.

Schweizerische Eisenbahnen.

Der am 21. März d. J. in Paris unterzeichnete Fusionsvertrag zwischen den Verwaltungen der Schweizerischen Nordost-, Central- und Westbahn, der Bahn von Lausanne nach Freiburg und der Berner Grenze und der französisch-schweizerischen Eisenbahn enthält im Wesentlichen nachstehende Bestimmungen:

Die Gesellschaften der genannten Bahnen vereinigen sich zu einer Gesellschaft unter dem Namen: „Allgemeine Schweizerische Eisenbahn-Gesellschaft.“ Jede der drei Gesellschaften der Schweizerischen Nordostbahn, der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Westbahn verpflichtet sich, die Linien, die sie besitzt, die Konzessionen, die ihr bis heute verliehen worden sind, und die ihr zugesicherten Unterstüzungen und Vortheile, worin sie auch immer bestehen mögen, mit einem Worte alle ihre Rechte an die Allgemeine Schweizerische Eisenbahngesellschaft zu übertragen. Die Gesellschaft der Eisenbahn von Lausanne nach Freiburg und der Berner Grenze überträgt der Allgemeinen Schweizerischen Eisenbahngesellschaft die Befugnisse, welche ihr durch den Vertrag vom 8. April 1856 und die sich daran knüpfenden Beschlüsse eingeräumt worden sind. Ueberdies steht die Gesellschaft der Freiburger Bahn dafür ein, daß die Gesellschaft Genf-Evon ihre Linie Genf-Verfoir an die Allgemeine Schweizerische Eisenbahngesellschaft abtreten oder im Verhinderungsfalle für die Dauer der Konzession verpachten werde. Die Französisch-Schweizerische Eisenbahngesellschaft cedirt der Allgemeinen Schweizerischen Eisenbahngesellschaft die Linie am Neuenburger See von der Grenze des Kantons Waadt bei Banmarcus bis zur Thiele, der Grenze des Kantons Bern (mit Ausschluß der Linie von Neuenburg bis an die französische Grenze bei Verrières). Dagegen übernimmt die Allgemeine Schweizerische Eisenbahngesellschaft die Verbindlichkeiten der dieser Ueber-einkunft beigetretenen Gesellschaften, an deren Stelle sie tritt.

Die Allgemeine Schweizerische Eisenbahngesellschaft wird die Linie von Brugg nach Waldshut erstellen, sobald der Verwaltungsrath der Nordostbahn sich mit der Regierung des Großherzogthums Baden verständigt haben und den Bau verlangen wird.

Die Schweizerische Centralbahn verpflichtet sich, unverzüglich für eine Eisenbahn am linken Ufer des Bieler Sees, zwischen der Grenze des Kantons Neuenburg bei Neuveville und Biel eine Konzession zu verlangen, und für deren Erwerbung alles Erforderliche vorzunehmen. Innerhalb drei Jahren, vom Tage der Genehmigung der Konzession durch die Bundesbehörden an gerechnet, sollen die Arbeiten vollendet und die Linien in Betrieb gesetzt werden.