

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

Eisenbahn-Beitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Thlr. preuß. Cour. für den Jahrgang. — Einrückungsgebühr für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gespaltenen Zeile. — Adresse: Redaktion der Eisenbahn-Beitung oder: J. W. Meyers'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

4. Juni 1857.

Nro. 22.

Inhalt. Deutsche Eisenbahnen. Rheinische Eisenbahn. — Oesterreichische Eisenbahnen. I. Kaiser-Ferdinands Nordbahn. II. Kaiserin-Elisabethbahn. — Dampfschiffahrt. — Zeitung. Inland. Preußen, Groß. Hessen. — Ankündigungen.

Deutsche Eisenbahnen.

Rheinische Eisenbahn.

Der Bericht über die Resultate der Verwaltung, des Baues und Betriebes der Rheinischen Eisenbahn während des Jahres 1856 enthält „Bemerkungen des technischen Dirigenten über die Lage derselben Unternehmungen, welche zur Erweiterung des linksrheinischen Eisenbahnnetzes neu herzustellen sind, am Schlusse des Jahres 1856“, wovon wir Folgendes ausziehen.

Die fraglichen Unternehmungen theilen sich in folgende Abschnitte:

- 1) Die Bahn von der festen Rheinbrücke in Köln durch und um die Stadt, einerseits zum Anschluß an die Bahn nach Bonn, andererseits an die Bahn nach Aachen, so wie an die nach Grefeld mit Einschluß der Central-Personenstationen in der Stadt und der Central-Güterstation vor derselben;
- 2) die Linie vom Endpunkte des Bahnhofes in Rolandseck bis Bingen zum Anschluß an die Mainz-Ludwigshafener und an die Rhein-Nahe-Bahn;
- 3) die Bahn von Grefeld nach Rymwegen;
- 4) die Bahn von Düren nach Schleiden.

Nach diesen vier Hauptlinien findet eine ganz getrennte Rechnungsführung statt, welcher noch ein besonderer Hauptabschnitt für diejenigen Generalkosten hinzutritt, welche sich gemeinsam auf die vier verschiedenen Linien beziehen.

Die Spezial-, Situations- und Nivellementspläne der Verbindungsbahn um die Stadt Köln sind bearbeitet; der Theil derselben vom Gereonsthorre bis zur Bonner Bahn ist genehmigt und die Expropriationen sind eingeleitet. Die andere Hälfte dieser Pläne liegt zur Genehmigung vor. Das Projekt zu der Bahn durch die Stadt incl. des Central-Bahnhofes liegt dem K. Eisenbahn-Kommissariate vor.

Rolandseck-Bingen. Die Spezial-, Situations- und Nivellementspläne für die Strecke von Rolandseck bis Sinzig liegen in Berlin zur Genehmigung vor; jene von Sinzig bis $\frac{1}{2}$ Meile vor Koblenz werden in kürzester Frist dem K. Kommissariate vorgelegt werden. Von dort durch Koblenz bis zum Fort Konstantin sind zahlreiche generelle Projekte während des ganzen Sommers bearbeitet; spezielle Bearbeitungen haben bis heute noch nicht ausgeführt werden können, da die zu wählende Richtung noch der Feststellung bedarf. Die Situationen der Bahn von Fort Franz bis Bingen kann zu den schwierigsten gezählt werden, welche bei Preussischen Bahnen überhaupt vorkommen. Die Ermittlung der Linie erfordert daher ganz außergewöhnlich umfangreiche und mühsame Vorarbeiten; zahllose Querprofile an den steilen Felsabhängen und Ufern mußten in der mühsamsten Weise, zum Theil mit nicht geringer Gefahr, aufgenommen werden, so daß oft ein Querprofil bedeutend größeren Zeitaufwand erforderte, als meilenlange Nivellements und Messungen bei gewöhnlichen Verhältnissen. Da die Wahl einer zweckmäßigen Linie, so wie eine angemessene Planungs-Disposition unbestreitbar die wichtigsten Momente für den ganzen Bahnbau sind, so durfte an diesen Vorarbeiten nichts gespart werden. Es ist vor Schluß des Jahres gelungen, die Wahl der Linie für die spezielle Bearbeitung festzustellen. Die speziellen Nivellements und Aufnahmen sind größtentheils beendet und es wird hoffentlich gelingen, für die schwierigste Partie von Doyppard bis Oberwesel die Spezial-Aufnahmen und Nivellements in nicht langer Zeit zur Feststellung vorzulegen, damit die zeitraubendsten Feld- und Tunnelarbeiten so bald als möglich in Angriff genommen werden können. Als Einleitung zur Bauausführung sind Kontrakte über die Lieferung von 140,000 Schwellen geschlossen, wobei die Lieferungen bis zum Jahre 1859 vertheilt sind. Außerdem ist die Lieferung von 4 Millionen Pfund Eisenbahnschienen im Laufe des Frühjahrs 1857 verdingen. In der Hoffnung, daß über den Bau der Moselbrücke binnen Kurzem die Bestimmung erfolgen werde, ist die Lieferung von 800 Stämmen zu Spundpfählen und verschiedener anderer Holzern verdingen.

Die Vorarbeiten zu der Linie von Düren nach Schleiden sind in der

Ausführung begriffen, und zwar sind die speziellen Nivellements und Vermessungen größtentheils beendet und werden jetzt aufgezeichnet. Zur Ausführung dieser Linie ist die Lieferung von 60,000 Schwellen verdingen.

Die vorbezeichneten Arbeiten nehmen die technischen Kräfte so vollständig in Anspruch, daß für die Linie von Grefeld nach Rymwegen bis zum Jahreschlusse 1856 noch nichts geschehen konnte. Es sollen im Jahre 1857 neben der Feststellung der Bedingungen zur Uebernahme der Köln-Grefelder Bahn auch die Vorarbeiten für die Grefeld-Rymweger Bahn wesentlich gefördert werden.

Die spezielle Aufstellung der Kosten-Anschläge für die Linie Rolandseck-Bingen weist nach, daß diese $14\frac{1}{2}$ Meilen lange Strecke vom Bahnhofe zu Rolandseck bis Bingen mit Doppelgleise und den notwendigen Betriebsmitteln mit der im Voranschläge und der Hauchecorne'schen Denkschrift ausgeworfenen Summe von 11 Millionen Thalern vollständig fertig gestellt werden kann.

Derselbe Bericht enthält über den Betrieb der schiefen Ebene bei Aachen (0,277 Meilen mit 1:38) folgende interessante Angaben.

„Der Dienst auf der geneigten Ebene bei Aachen wurde während des Jahres 1856 zum ersten Male ausschließlich durch Lokomotiven versehen. Die zu diesem Zweck dienenden besonderen Tendermaschinen haben sich als vollkommen ausreichend und praktisch erwiesen und es möglich gemacht, diesen schwierigen Dienst, der in früheren Jahren beim Seilbetriebe zu beständigen Betriebs-Störungen Veranlassung gab, mit Sicherheit, Regelmäßigkeit und rascher als früher durchzuführen. Die Bewegung auf der geneigten Ebene mußte sich durch den vermehrten Personen- und Güterverkehr selbstredend auch bedeutend steigern. Es wurden im Jahre 1856 im Ganzen 7174 Züge mit einem annähernden Total-Bruttogewicht von 11,689,900 Ztr. von Aachen nach Konheide befördert, im Jahre 1855 nur 6781 Züge im Gewicht von etwa 8,834,390 Ztr. Außerdem, direkt für den Dienst auf der geneigten Ebene verrechneten Ausgaben im Betrage von 6530 Thlr. sind noch für denselben Zweck an Löhnen der Maschinenisten, für Coles, Del und Unterhaltungskosten der Berg-Lokomotiven 8463 Thlr. verausgabt, so daß die Gesamt-Betriebskosten der geneigten Ebene pro 1856 sich auf 15,013 Thlr. stellen gegen 13,829 Thlr. pro 1855, eine Mehrausgabe, die sich sowohl durch die größeren Leistungen, als wie namentlich durch die gestiegenen Preise für die zur Verwendung gekommenen Coles motivirt.“

Oesterreichische Eisenbahnen.

I. Kaiser-Ferdinands Nordbahn.

Der Geschäftsbericht der a. pr. Kaiser-Ferdinands Nordbahn für das Verwaltungsjahr 1856 zerfällt in 3 Abtheilungen: 1) in den Bericht über die Betriebs-Gebühren in 1856; 2) in den Baubericht pro 31. Dezember 1856; 3) in den Bericht über die Gebühren der Steinkohlenwerke der Nordbahn in 1856. Das Wesentlichste hiervon theilen wir in Nachstehendem mit.

1. Bahnbetrieb. Der Geschäftsverkehr der Nordbahn hat im Jahre 1856 bei 58,288 Fahrten mit 349,422.74 Meilen folgende Resultate ergeben, und zwar beliefen sich:

Die Einnahmen für die Beförderung von 1,609,292 Personen (incl. 98,748 Mann Militär) nebst Gepäc-, Güter- und diversen Sendungen auf	2,745,954 fl. C.M.
degl. von 20,431,740 Ztr. Frachtgütern einschließlich der Nebengebühren (ohne Berechnung der für die eigene Regie transportirten 2,599,228 Ztr. Betriebs-Materialien) auf	9,498,052 „ „
dann für Mietzinsen, Pachtungen und sonstige Erträge	87,220 „ „
nisse auf	12,331,226 fl. C.M.