

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographische 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 vorzuliegen, 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 verdungen. 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 verdungen.

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 verdungen.

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 belaufen 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.

und abzüglich der Porto-Rückvergütungen, der Rückversicherungsgquote etc. mit . . . . . 118,637 fl. C.M.  
auf . . . . . 12,212,589 fl. C.M.

Die Ausgaben betragen:  
1) für Brennmaterialkosten . . . . . 530,431 fl. C.M.  
2) „ anderweitige Zugförderungskosten . . . . . 1,811,497 „ „  
3) „ die Bahn- und Gebäude-Erhaltung . . . . . 771,683 „ „  
4) „ allgemeine Regie- und Betriebskosten . . . . . 1,610,219 „ „  
4,723,830 fl. C.M.

und mit Zurechnung der Steuern, Taxen, dann der Lantienem für die Direktions-Mitglieder (pro 40,000 fl.) mit 436,977 „ „  
5,160,807 fl. C.M.

wonach ein reines Betriebs-Erträgniß entfällt von . . . . . 7,051,782 fl. C.M.  
Hieron kamen zu bestreiten für Zinsen und Tilgung der Obligationen . . . . . 672,363 „ „  
die 5prozentigen laufenden Zinsen vom Aktienkapitale, abzüglich des Escompts für die fruchtbringend angelegten Bahnbetriebs-Überschüsse etc. . . . . 1,771,324 „ „  
2,443,687 fl. C.M.

und es erübrigt sonach für die an der Dividende pro 1856 partizipirenden 45,684 1/2 Stücke Aktien ein reiner Betriebs-Überschuß von . . . . . 4,608,095 fl. C.M.  
(wovon nach Beschluß der Generalversammlung eine Superdividende von 10 Proz. vertheilt wird).

Die Zunahme der Frequenz im Jahre 1856 gegen das Jahr 1855 beträgt 123,679 Personen mit dem Mehrbetrage von 311,871 fl., dann 1,629,828 Str. Waaren mit dem Mehrbetrage von 1,304,236 fl. und die Gesamtzunahme in 1856 gegen 1855 beträgt 1,621,511 fl. C.M.

Im Jahre 1856 wurden zu 67,116 Fahrten mit 356,985 Meilen verbraucht:  
Schwarzkohlen Cokes Brennholz Werth  
zu den Fahrten . . . 2,168,057<sup>c</sup> 240,987<sup>c</sup> 4232.4 Kl. 457,022 fl. C.M.  
zum Reservebedienst . . 171,445 „ 15,279 „ 2021.1 „ 44,738 „  
zu den Wasserstationen . . 33,990 „ 3,854 „ 1063.0 „ 14,159 „  
2,373,492<sup>c</sup> 260,120<sup>c</sup> 7316.5 Kl. 515,919 fl. C.M.

Bei der Annahme von 2.1 Kubikfuß Steinkohlen = 4 Kubikfuß Cokes = 1/10 Klafter 30“ langes Holz = 1 Str. Steinkohlen ergibt sich für 1856 bei (ohne die Materialzüge) zurückgelegten 349,423 Meilen folgender Verbrauch:

	Str. Kohlen	fl. C.M.	Str. fr.
Für Lokomotiven zu den Fahrten . . . . .	1,107,422	für 439,123	316.9 1 15.4
„ Reserveheizungen und zu Wasserverchiebungen . . . . .	105,672	„ 44,738	30.2 — 7.7
Zusammen für Lokomotiven . . . . .	—	—	347.1 1 23.1
„ Vorwärmen des Wassers . . . . .	27,780	„ 14,159	8 — 2.4
In Summa zum Bahnbetriebe . . . . .	1,240,874	für 498,020	355.1 1 25.5

Es hat sich die Brennmaterial-Verwendung im Jahre 1856 gegen das Vorjahr, um 16.5 Pfunde pro Fahrtmeile, mit Rücksicht auf die größere Brutto-last der Lüge zwar gesteigert, die Feuerungskosten der Lokomotiven stellen sich aber demungeachtet um 10.3 fr. für jede zurückgelegte Fahrtmeile billiger heraus, wie pro 1855. Diese Kostenverminderung des wichtigsten Betriebsmaterials ist eine weitere Folge der schon vor Jahren eingeführten Kohlenfenerung, und steht hiebei für die Zukunft, theils durch die größere Ausbeute aus den eigenen Kohlenwerken, theils durch eine noch billigere Beschaffung des Restbedarfes hievon aus den benachbarten Kohlenrevieren, eine fernere Ermäßigung in begründeter Aussicht.

Die außer den Brennmaterialkosten weiter aufgelaufenen Auslagen für die Zugförderung haben betragen 1,811,497 fl. C.M. oder pro Fahrtmeile 5 fl. 11 fr. Unter diesen Auslagen sind begriffen für Unterhaltung der Betriebsmittel 10 Proz. der Anschaffungskosten derselben mit 967,157 fl. C.M., während die wirklichen Auslagen für Reparaturen und Umstellungen nur 892,634 fl. betragen haben; der Rest von 74,523 fl. fällt dem Reservefonds behufs der aus demselben zu bestreitenden Ersätze und Nachanschaffungen zu.

Die Erhaltung der Bahn und deren Objekte hat gekostet 771,683 fl. C.M., oder pro Fahrtmeile 2 fl. 12.5 fr., davon entfallen auf die Unterbau-Erhaltung und Umstellung . . . . . 142,071 fl.  
Oberbau-Erhaltung und Rekonstruktion . . . . . 408,193 „  
Gebäude-Erhaltung und Umstellung . . . . . 180,198 „  
Summa . . . . . 730,462 fl.

Die übrigen 41,221 fl. C.M. betreffen besondere Auslagen und außerordentliche Auslagen in Folge von Elementarereignissen.

Folgendes ist eine Zusammenstellung der Auslagen pro Fahrtmeile nach den Haupttribunen:

Für die Brennmaterial-Verwendung zum Lokomotivbetriebe . . . 1 fl. 25.5 fr.  
„ Beheizung der Amtslokaltäten, Wächterhäuser etc. . . . . — „ 5.5 „  
„ Zugförderungskosten . . . . . 5 „ 11.0 „  
„ Bahn- und Gebäude-Erhaltung- und Umstellungskosten . . . 2 „ 12.5 „

Für allgemeine Regie- und Betriebskosten für die Bahn- und Central-Verwaltung, so wie für die Expedition und Zugbegleitung . . . . . 4 fl. 36.5 fr.  
Zusammen 13 fl. 31.0 fr.

Die gesammten Einnahmen für die Personen- und Waaren-Beförderung beliefen sich pro Fahrtmeile auf . . . . . 34 „ 57 „  
Es betragen hiernach die Ausgaben 38.66 Proz. von der Brutto-Einnahme.  
2. Baubericht. Die Kaiser-Ferdinands Nordbahn umfaßt folgende Strecken mit den nebenbemerkten Längen:

die Hauptbahn	Bon Wien bis Döwiczim (11 M. Doppelseise)	47 Meil.
die Hauptbahn	„ Lundenburg bis Brünn . . . . .	9 „
	„ Pterau bis Olmütz . . . . .	3 „ 59 Meil.
	Bon Florisdorf bis Stoderan . . . . .	2 1/2 Meil.
die Flügelbahnen	„ Gänserndorf bis Marchegg . . . . .	2 1/2 „
	„ Schönbrunn bis Troppau . . . . .	4 „
	„ Oberberg bis Annaberg . . . . .	1/2 „
	„ Dzieritz bis Bielitz . . . . .	1 1/2 „ 11 Meil.
Zusammen . . . . .		70 Meil.

Die gesammten Bau- und Fundationskosten der Nordbahn und ihrer Flügelbahnen berechneten sich am 31. Dezember 1855 auf 51,887,898 fl. C.M. Durch die im Jahre 1856 bewerkstelligten Ergänzungsbauten in den neuen Bahnstrecken von Oberberg nach Döwiczim, von Schönbrunn nach Troppau und von Dzieritz nach Bielitz, so wie ferner durch die in Gemäßheit der Generalversammlungs-Beschlüsse dd. 29. April 1854 und 30. April 1856 in diesem Jahre ausgeführten neuen Bauherstellungen in den älteren Bahnstrecken mit . . . . . 3,380,680 „ „

hat sich die Belastung des General-Baukosten-Kontos, incl. der noch unabhgerechneten à Contozahlungen, am 31. Dezember 1856 gesteigert auf . . . . . 55,277,578 „ „

Diese Summe vertheilt sich auf die einzelnen Linien wie folgt:  
Hauptbahn . . . . . 49,290,801 fl. C.M.  
Stoderaner Flügelbahn . . . . . 1,237,008 „ „  
Zweigbahnen { Gänserndorf-Marchegg . . . . . 1,825,765 „ „  
                  { Oberberg-Annaberg . . . . . 270,304 „ „  
                  { Schönbrunn-Troppau . . . . . 1,779,665 „ „  
                  { Dzieritz-Bielitz . . . . . 874,035 „ „

3. Montanbau und Betrieb. Die Montankomplexe der Kaiser-Ferdinands Nordbahn umfassen: a) die vom hohen k. k. Kerrar bei Mährisch-Osttau erworbenen Bergbauberechtigungen sammt Zugehör; b) die von den Herren Gebrüder Klein angekauften Steinkohlenwerke in Prizmos, Gruschan und Pechnik; c) das vom Herrn Johann Wochensel im Jaworznoer Gebiete erkundene Kohlenwerk in Pechnik. Zum Ankaufe, Aufschlusse und zur Erweiterung vorstehender Kohlenwerke sind folgende Beträge angewendet worden:

Im Osttauere Reviere . . . . . 438,041 fl. C.M.  
„ Prizwofer Reviere . . . . . 609,062 „ „  
„ Jaworznoer Reviere . . . . . 77,803 „ „  
Summa . . . . . 1,124,906 fl. C.M.

Das abgelassene Betriebsjahr hat nachstehende Resultate ergeben. Im Ganzen wurden Kohlen gefördert 877,076 Str. Zum Verlaufe kamen hievon 552,898 Str. Zur Erzeugung von 84,971 Str. Cokes und 7812 Str. Lösche wurden verwendet 172,098 Str. Zum Maschinen- und Schmiedbetriebe, so wie zur Beheizung der Lokaltäten, zu Deputaten sind abgegeben worden 136,410 Str. und es verblieben daher pro 1857 vorräthig 16,270 Str.

Die Einnahmen für Kohlen, Cokes, Miethzinsen, dann für Materialien und andere Nutzungen betragen 273,208 fl.; die Ausgaben 240,033 fl., es verbleibt daher ein Ueberschuß von 33,175 fl. und zuzüglich des vom vorigen Jahre erübrigten Betriebs-Saldos zu 25,071 fl. von 58,246 fl. Hievon entfallen zur Bestreitung der Frohne und sonstigen Steuern 11,570 fl. Für 5proz. Zinsen vom Ankaufskapitale und von dem vorjährigen Neubau 30,900 fl. und es verbleibt zur weiteren Verfügung ein Saldo von 15,776 fl. —

Wir stellen zum Schlusse folgende statistische Daten über das abgelassene Betriebsjahr nach der dem Bericht beigegebenen Tabelle zusammen:

1. Die Kaiser-Ferdinands Nordbahn hat eine Länge von 70 Meilen.
2. Das Anlagekapital beträgt im Ganzen . . . . . 59,216,425 fl. C.M.
3. Davon in Stammaktien . . . . . 46,265,625 „ „
4. Es kosten die Betriebsmittel allein . . . . . 10,107,887 „ „
5. Die Meile Bahn berechnet sich zu . . . . . 845,792 „ „
6. Zum Betrieb waren vorhanden 176 Lokomotiven, 344 Personenwagen und 3585 Lastwagen.
7. Die Lokomotiven haben in 1856 durchlaufen . . . . . 349,423 Zugmeilen
8. und für die Zugmeile verbraucht (Steinkohlen und Cokes) . . . . . 316.9 Pfd.
9. Es wurden im Ganzen befördert: . . . . . 1,609,292 Personen und 20,431,740 Str. Güter.

10. Es haben zurückgelegt durchschnittlich jede Person . . . 9.95 Meilen, jeder Ztr. . . . . 22.02 "
11. Es sind dabei eingekommen pro Person und Meile (incl. Gepäck) 10.2 fr. " Ztr. pro Meile . . . . . 1.249 " (und für Reibgebühren . . . . . 0.34 ")
12. Die Einnahmen haben betragen:  
aus dem Personenverkehr (incl. Gepäck u. Güter) 2,745,954 fl. G.M.  
" " Güterverkehr, Vieh und Equipagen . . . 9,379,415 " "  
" sonstigen Quellen . . . . . 87,220 " "  
Zusammen . . . . . 12,212,589 fl. G.M.
13. Die Ausgaben haben betragen:  
für Bahnverwaltung . . . . . 1,522,825 fl. G.M. = 32.24 Proz.  
" Transportverwaltung . . . . . 3,046,670 " " = 64.48 "  
" allgemeine Verwaltung . . . . . 154,335 " " = 3.28 "  
4,723,830 fl. G.M.
14. Die sämtlichen Ausgaben betragen von der Bruttoeinnahme 38.68 Proz.
15. Die Kosten der Bahn- und allgemeinen Verwaltung machen pro Bahnmeile . . . . . 23,959 fl. G.M.
16. Die Kosten der Transportverwaltung für jede Lokomotiv-Rußmeile 8 fl. 49 fr.
17. Von sämtlichen Auslagen kommen auf jede durchlaufene Rußmeile 13 fl. 31 fr.
18. Auf die Akzisen des Stammkapitals sind einschließlich der Zinsen an Dividenden entfallen 15 Proz.
19. Der Reservefonds betrug am Schluß des Jahres 1856 . . . 1,968,884 fl.
20. Der Pensionistenfonds der stabil Angestellten der Unternehmung betrug Ende 1856 . . . . . 584,992 fl.

## II. Kaiserin-Elisabethbahn.

In der am 25. Mai abgehaltenen ersten Generalversammlung der k. k. priv. Kaiserin-Elisabethbahn erstattete der Direktor Hr. Keißler den Baubericht, dem wir Nachstehendes entnehmen: Die Trasse der Westbahn übersteigt die Wasserscheide des Wienerwaldes bei Neckawinkel und der österreichisch-salzburgischen Grenze nächst Frankenthal mit der Steigung von 1:100. Die Gesamtlänge dieser Steigung beträgt in der Richtung von Wien nach Salzburg 2 $\frac{1}{2}$  Meilen und in entgegengesetzter Richtung 2 $\frac{3}{4}$  Meilen. Die ganze Bahn hat nur Krümmungen mit größeren Radien, und bildet größtentheils lange gerade Linien, so daß sie in Bezug auf Neigungs- und Richtungsverhältnisse zu den günstigeren Bahnen für den Betrieb gezählt werden kann. Größere Bauobjekte sind nur zur Uebersezung des Laabenthales bei Neulengbach, des Traisen bei St. Pölten, der Güns bei Stadt Güns, der Traun bei Obelsberg und der Salzach bei Salzburg herzustellen. Die Herstellungskosten jedes dieser Objekte werden den Betrag von 500,000 fl. nicht überschreiten. Andere Brücken sind von keinem Belang. Zwei Tunnel sind bei Neckawinkel, einer bei Moll und einer im Fischthale bei Salzburg zu erbauen. Die Länge derselben beträgt 80 bis 150 Klafter. Ihre Herstellung ist weder mit großen Kosten noch mit Schwierigkeiten verbunden, da sie meistens im Sandsteingebirge durchzutreiben sind. Besonders leicht ist das feste Sandmaterial im Tunnel zu Moll zu bearbeiten gewesen. Innerhalb 5 Monaten (Dezember bis April) ist der letztere in einer Länge von 150 Klaftern durchgeschlagen und theilweise gemauert worden. Dämme von 10—12 Klaftern kommen zwar vor, haben aber bei dieser Höhe keine größere Länge als 100 Klafter. Die Einschnitte gehen nur bis zu einer Tiefe von 5 bis 8 Klaftern. Bei St. Pölten und Haag finden sich Einschnitte von 500 bis 600 Klaftern Länge bei 4—6 Klaftern Tiefe; dies sind die bedeutendsten. Dagegen finden sich Strecken von 2—4 Meilen, wo die Bahn im ebenen Terrain liegt oder nur Anhöhen von 1 Klafter Höhe vorkommen.

Das Projekt des Bahnfragments Linz-Lambach ist noch nicht von der hohen Staatsregierung genehmigt, da die Verhandlungen über die Ablösung der Linz-Gmundner Bahn noch nicht geschlossen sind. Die allerhöchste Genehmigung des Projektes für die Bahnstrecke von Wien bis Moll incl. der Anlage des Hauptbahnhofs bei Wien, ferner für die Strecke von Lambach bis an die bayerische Grenze, excl. des Bahnhofes bei Salzburg, ist herabgelangt. Endlich wurde die Genehmigung zur Vauausführung für die Strecken Moll-Linz mit Ausnahme der Strecke von Moll bis Kammelbach und eines kurzen Intervalles bei Güns erteilt. Die Ausführung des Baues von Wien nach Linz vor der jenseits Linz liegenden Strecke wurde beschlossen, der Bau selbst an die Herren Klein und Comp. für die Strecke Wien-Moll, und an die Herren Sir Morton Peto, Draxey and Potts für die Strecke Moll-Linz mit einem Gesamtnachschuß von 917,277 fl. 46 kr. gegen den Voranschlag übertragen. Der Bau erstreckt sich jetzt auf sämtliche genehmigte Strecken zwischen Wien und Linz. Nur die Arbeiten am Wiener Bahnhofe konnten wegen übermäßiger Forderungen der Grundbesitzer nicht in Angriff genommen werden, so daß von dem Rechte der Expropriation Gebrauch gemacht werden mußte. Nach dem Stande der Verhandlungen wird der Bau auch da bald angefangen werden können. Ende April waren bereits 16,000 Arbeiter und zahlreiche Fuhrwerke zu den verschiedenen Arbeiten in Verwendung. Bis dahin war eine Leistung von 183,708 Kubiklastern Erdbewegung und 1330 Kubiklastern Mauerwerkherstellung erzielt; einzelne Bahnstrecken sind durch bereits vollendete Objekte geschlossen.

Die Strecke von Lambach nach Salzburg soll in Berücksichtigung der mehr Arbeit bietenden Punkte, wenn möglich, noch in diesem Jahre, in Bau genommen werden. An Stelle hölzerner provisorischer Bauten werden überall, wo gewölbt nicht ausführbar sind, eiserne errichtet werden. Die Bestellungen hierfür wie für die Materialien des Oberbaues sind bereits gemacht und zwar zu sehr billigen Preisen. Ein Theil der schon abgelieferten Oberbau-Materialien wird zu provisorischen Bahnen bei der Herstellung der Einschnitte nächst St. Pölten und Haag, dann bei den Tunnelbauten zwischen Neckawinkel und Moll benützt. Im Laufe des Sommers werden mehrere Abtheilungen des Unterbaues geschlossen werden. Man beabsichtigt auch die Legung des Oberbaues vorzunehmen. Lokomotiven und Wagen werden in Kurzem angeschafft werden.

## Dampf-Schiffahrt.

Dem Geschäftsbericht der Betriebsdirektion der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft über das Verwaltungsjahr vom 1. Dezember 1855 bis 30. November 1856 entnehmen wir Folgendes.

Es wurden in dem abgelaufenen Jahre, mit Ausschluß der Ueberfahrten zwischen Pesth, Ofen, Alkofen und St. Gendre: 550,059 Reisende und 15,666 Militärs, zusammen 565,725 Personen befördert, 23432 weniger als in 1855.

Der Frachtentransport belief sich im Jahre 1856 auf 12,709,543 Ztr., gegen 1855 weniger 4,306,751 Ztr.

Bei den vorstehenden Zahlen sind Reisende und Frachtgüter, welche auf einem längeren Zuge mehrere Schiffahrtslinien berührten, auch mehrfach eingejogen. Von dieser Berechnungsweise abgesehen, hat die Zahl der in dem abgelaufenen Jahre beförderten Personen (die Ueberfahrtschiffe ausgenommen) 454,639 einschließlich des Militärs, und jene der Frachtgüter 7,374,715 Ztr. betragen, was im Vergleiche zu dem Verkehre des Jahres 1855 von 528,493 Personen und 9,505,764 Ztr., eine Verminderung um beiläufig 14 Proz. bei dem Personentransport und um beiläufig 22 Proz. bei dem Frachtenverkehre entziffert.

An neuen Schiffbauten wurden von der Werste in Alkofen in dem abgelaufenen Jahre der neue Körper für den Remorqueur Kubek, das Dampfboot Islas, die Propeller XI und XII und 13 Waarenschleppschiffe, dann mit Beginn der diesjährigen Schiffahrt der neue Remorqueur Groß und der Propeller XIII dem Betriebe übergeben. Ferner sind der Vollendung nahe: Die Remorqueure Europa und Pontus, dann Daphne und Achilles, ferner die Gilschiffe für die Linzer Strecke Sophie Friederike und Gisela, mit Doppelmotoren zu je 140 Pferdekraft, von J. u. A. Birch in London, endlich weitere 4 Waarenschleppschiffe. Man war bei dem Bau dieser Schiffe bemüht, was Konstruktion und Einrichtung betrifft, alle jene bewährten Erfindungen und Verbesserungen der neuesten Zeit, welche für die Stromverhältnisse passen, mit Rücksicht auf den speziellen Zweck jener Fahrzeuge in Anwendung zu bringen, und da die Alkofener Werste, was die Ausführung betrifft, mit allen Mitteln an Arbeitskräften wie an Hilfsmaschinen so vollkommen ausgestattet ist, wie nur irgend ein Etablissement der Art es seyn kann, so darf man mit Zuversicht erwarten, daß jene Bauten nicht bloß ihren versprochenen Zwecken auf das vollkommenste entsprechen, sondern auch das Vorzüglichste, was bisher an Fahrzeugen für den Flußschiffahrtsdienst erzeugt worden ist, wenn nicht übertreffen, doch demselben mindestens gleichkommen, und mithin dem Etablissement, welches sie hervorgebracht hat, zur Ehre gereichen werden.

Außer den vorerwähnten Bauten sind noch neue Schiffkörper für den Remorqueur Kolowrat zu 200 Pferdekraft, dann für die Passagierschiffe Sophia und Maria-Dorothea zu je 150 Pferdekraft, und für das Passagierschiff Marianna zu 60 Pferdekraft, so wie endlich weitere acht neue Waarenschleppschiffe in der Aufstellung begriffen.

Die Werste in Korneuburg war in dem abgelaufenen Jahre mit den Reparaturen der auf der Wien-Linzer Strecke verkehrenden Fahrzeuge und hauptsächlich mit der Erzeugung neuer Schleppschiffe beschäftigt. Es wurden im Laufe des Jahres von dieser Werste, bei einem Arbeiterstande von beiläufig 180 Köpfen, 16 derlei Schiffe neu erzeugt und ganz vollendet an den Betrieb abgeliefert.

Von den bei auswärtigen Wersten in Bestellung gegebenen 90 Waarenschleppschiffen wurden seither von der Maschinenfabrik in Gßlingen und von Herrn J. v. Maffei in Regensburg je 10, von Herrn Ignaz Mayer in Linz 9, von Herrn Joseph J. Ruston in Klosterneuburg 5 und endlich von den Herren Breitfeld und Coans in Floridsdorf drei fertig abgeliefert, während die übrigen 53 Boote im Laufe dieses Betriebsjahres zur Vollendung kommen werden.

Neue Werstanlagen mit dazu gehörigen Wasserbauten sind im Werke bei Pancsova innerhalb der Krümmung des Temesflusses und in Turno-Severin. Gßtere Anlage wird der Gesellschaft 200,000 fl., letztere 100,000 fl. kosten.

Die Grubenbauten der gesellschaftlichen Kohlenwerke nächst Fünfkirchen wurden mit einem, den weitgehendsten Erwartungen entsprechenden Erfolg fortgesetzt. Schon in dem gegenwärtigen Jahre wird die Gesellschaft über ein Quantum von Ein und Einer halben Million Zentner Kohlen verfügen können.

und es wird daher, sobald der Transport derselben auf der ganzen Eisenbahnstrecke von den Gruben bis an die Donau beginnen wird, die Erzeugung, welche seither wegen Mangel an hinreichenden Transportmitteln beschränkt werden mußte, entsprechend ausgedehnt werden, wozu alle Vorkehrungen bereits getroffen sind. Es wird alsdann nicht nur der eigene Bedarf der Gesellschaft, und zwar zu einem Preise gedeckt werden können, welcher loco Mohacs gestellt, weit unter den Kosten der gegenwärtig in Verbrauch kommenden Kohlen stehen wird, sondern es wird die Gesellschaft dadurch auch in die Lage kommen, ansehnliche Quantitäten zu vortheilhaften Frachten mit ihren Schiffen zu transportiren, welche an fremde Konsumenten abzugeben, und in solcher Weise mehrere der an Brennstoff Mangel leidenden Gegenden Ungarns damit zu so billigen Preisen zu versorgen, daß ein solches Ereigniß nicht verfehlen kann, ebenso in produktiver wie in industrieller Beziehung wesentlich zum Aufschwung des Landes beizutragen.

Von dem Bestreben geleitet, auch in jeder Richtung auf das höchst mögliche Ersparniß im Brennstoffverbrauch hinzuwirken, hat man mit einem von Herrn Belkered in Philadelphia erfundenen, für die k. k. Staaten patentirten feinsten Apparat, welcher an allen Dampffesseln ohne erhebliche Kosten angebracht werden kann, vorläufige Versuche angeestellt. Da dieselben von einem entsprechenden Erfolge begleitet waren, und sich hierbei ein Kohlenersparniß von 20 bis 25 Proz. herausstellte, so hat man mit dem Genannten das Uebereinkommen getroffen, jene Versuche in größerem Maßstabe, nämlich auf 4 Dampfböten während der Dauer von 6 Monaten fortzusetzen, von deren Erfolg es dann abhängen wird, ob es dem Interesse der Gesellschaft zusagt, in Betreff der noch ausgedehnteren Benützung jenes Apparates, oder selbst wegen Ablösung des Erfindungspatentes, ein definitives Abkommen zu treffen.

Der schon am 1. Dezember 1854 begonnene Betrieb der Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn auf der, damals fertig gewordenen Strecke von den Gruben nach Uesög wurde in dem abgelaufenen Jahre regelmäßig fortgesetzt, und später, vorläufig zwar nur zum Transport von Baumaterialien, bis Udyard ausgedehnt. Es wurden in dem abgelaufenen Jahre in 223 Fahrten von den Gruben nach Uesög und in 26 Fahrten von Uesög nach Udyard zusammen 398zugmeilen von der Lokomotive zurückgelegt, und mittelst dieser Fahrten 506,393 Str. Kohlen, 522 Str. Frachtgüter und 84,000 Str. Baumaterialien transportirt. Die Fortsetzung der Bahn von Uesög nach Mohacs wurde in 1856 thätig betrieben und es ist die Vollendung der ganzen Bahn als nahe bevorstehend zu betrachten.

Die in Folge Beschlusses der vorjährigen Generalversammlung zwischen Galatz und Odessa eröffneten Fahrten wurden mittelst des Dampfböten Metternich bis Ende November regelmäßig fortgesetzt, und von dem erwarteten Erfolge begleitet. Die Wichtigkeit dieser Linie für die Gesellschaft liegt darin, daß auf derselben hauptsächlich jene nach Deutschland und dem Westen von Europa bestimmten russischen Produkte zum Transporte gelangen, welche in ihrem weiteren Laufe Donau aufwärts der Gesellschaft auf dem größten Theil der von ihr besetzten Stromstrecke zu Gute kommen. Man hat deshalb, um jenen so wichtigen Verkehr möglichst zu beleben, zwei von den fünf für die untere Donau bestimmten, selbgebauten Schraubenschiffen, „Sulina“ und „Gurgewo“ zum Zwecke der Fahrten zwischen Galatz und Odessa für die See ausgerüstet, von welcher Einrichtung der beste Erfolg zu erwarten steht.

Das Remorquiren fremder Fahrzeuge, welches von der Gesellschaft seit dem Jahre 1853 eingeführt worden ist, hat bisher nur auf der Linzer Strecke einige Bedeutung erlangt, und wurde gerade von der Seite nicht in Anspruch genommen, von welcher es ursprünglich angeregt worden ist. Bei Eintritt der nächst bevorstehenden allgemeinen Regelung der Dampfschiffahrts-Verhältnisse auf der Donau, wird es sich darum handeln zu erwägen, ob, bei dem Umstande, als der gegenwärtige Stand der eigenen gesellschaftlichen Betriebsmittel es ihr möglich macht, in allen Richtungen den an sie ergehenden Transportanforderungen vollkommen zu genügen — das weitere Beibehalten jener Einrichtung im Interesse der Gesellschaft liegt.

Was die bevorstehende neue Gestaltung der rechtlichen Grundlage, auf welcher künftighin die Dampfschiffahrts-Verhältnisse auf der Donau beruhen sollen, anbelangt, so kann die Gesellschaft jene Maßregeln, welche auf der Donau und ihren angrenzenden Flußgebieten ein regeres Leben hervorrufen werden, nur mit Freude begrüßen; denn dieselben werden nicht bloß umfassende Stromregulirungen, sondern noch mannigfache andere, dem Handel und der Schifffahrt erforderliche Vorkehrungen und Einrichtungen im Gefolge haben, welche seither zu entbehren, die Gesellschaft sehr hart traf, und ihr nicht unbeträchtliche Kosten verursachte — Anslagen, welche künftighin das Allgemeine treffen, und dann so wie für Alle, auch für die Gesellschaft eine wesentliche Erleichterung ihres Betriebes hervorrufen werden.

Die Einnahmen des Betriebsjahres 1856 haben im Ganzen betragen 7,946,757 fl. C.M.

An Ausgaben wurden hiervon bestritten . . . 6,181,848 „ „  
Verbleiben . . . 1,765,109 fl. C.M.

Singegen wurden statutenmäßig verwendet:

Für Affekuranz und Abschreibungen . . . . . 1,386,826 fl. C.M.  
Ferner beträgt die Verzinsung der Aktien u. Anlehen à 5% . . . 862,394 „ „  
Zusammen . . . . . 2,249,220 fl. C.M.

Es ergibt sich hiernach ein Abgang von . . . . . 484,111 „ „  
und nach Abschlag des vom Jahre 1855 vorgetragenen  
Gewinn-Ueberschusses pro 13,918 fl. ein noch zu bedeckendes

der Ausfall von . . . . . 470,193 fl. C.M.

Nach der Bilanz für 1856 war der Werth der vollendeten und im Bau begriffenen Schiffe sammt Inventar 16,242,003 fl. C.M., der Gebäude 1,546,738 fl. C.M., der Fünfkirchner-Mohaczer Eisenbahn 3,914,323 fl. C.M., der Fünfkirchner Kohlengruben 567,372 fl. C.M., der hölzernen Schiffe 216,690 fl. C.M., der Schiffswerften und Materialien u. 2,241,465 fl. C.M. Es waren vorhanden: 85 vollendete Dampfböten, 2 Baggerboote, 11 Propeller, 328 Transportschiffe, 20 eiserne Kohlentender, 11 Kohlenschiffe, 17 Stehschiffe und 15 diverse eiserne Schiffe; ferner im Bau begriffen: 6 Dampfböten, 7 Propeller, 25 Reservetransportschiffe und 1 eiserne Kohlenschiff.

Das Gesellschaftskapital besteht in 24,000,000 Aktien und 2,450,000 fl. C.M. Anlehen.

Der Stand des Pensionsfonds für die gesellschaftlichen Angestellten war zur Zeit des letzten Abschlusses am 30. November 1856 . . 622,059 fl. C.M.

## Beitrag. Inland.

**Preußen.** — In der Generalversammlung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft vom 29. Mai d. J. wurden nachstehende von der Direktion in Uebereinstimmung mit dem Verwaltungsrath gestellte Anträge einstimmig angenommen: 1) Aus den Reinüberschüssen des Jahres 1856 von 443,221 Thlr. den Aktionären eine Dividende von 6¼ Proz. zu gewähren und den Rest von 113,279 Thlr. nach Abzug der Staats- und Kommunalsteuern pro 1856, so wie des dem Donaubau schon durch Beschluß vom 20. Mai v. J. bewilligten Zuschusses pro 1856 mit 2000 Thlr., endlich den statuten- und vertragmäßigen Fünftiens dem Reservefonds zu überweisen; 2) die Direktion zu ermächtigen, im Verein mit dem Verwaltungsrathe einen Beitrag zu dem, in Köln zu errichtenden Denkmale des hochseligen Königs Friedrich Wilhelm III. Majestät zu gewähren und diesen Beitrag im Verhältnisse zu den, von andern anonymen Gesellschaften zu diesem Zwecke bewilligten Summe zu bemessen; 3) auf Grund des §. 75 der Statuten der Direktion eine Fünftiens von 2 Proz. und auf Grund des §. 56 dem Verwaltungsrathe eine Fünftiens von 1 Proz. des Reingewinns zuzuteilen.

**Groß. Hessen.** — Der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn hat in Ausführung der Beschlüsse, welche die Generalversammlung vom 27. April wegen Erbauung einer Eisenbahnbrücke über den Rhein gefaßt hat, beschlossen, bei der groß. Staatsregierung folgende Anträge zu stellen, gegen deren Bewilligung die Ludwigsbahn ohne alle sonstige Staatsunterstützung den Bau der Brücke unternehmen würde: 1) Verlängerung der Konzessionsfrist und des Termins, nach dessen Ablauf die Bahn vom Staate gegen das Durchschnittserträgniß der letzten fünf Jahre übernommen werden kann, um die für die Erneuerung der Brücke erforderliche Zeit. 2) Befreiung während der ganzen Konzessionsdauer der Bahn von allen Steuern, Auslagen und Abgaben, welche nicht in der gegenwärtigen Gesetzgebung bereits begründet sind. 3) Freieste Bewegung der Gesellschaft bei Feststellung der Brückentarife. 4) Zusage einer Konzession, wenn die Gesellschaft sie verlangen wird, zur Erbauung einer Zweigbahn von der Mainzspitze ab in der Richtung nach Frankfurt, beziehungsweise zur Einmündung in die Neckarbahn bei Neu-Isenburg. 5) Verzichtung und gleichzeitige Verpfändung der Ludwigsbahn die der Regierung zugehörigen 1,200,000 fl. Aktien Lit. A binnen eines Termins von zwei Jahren gegen Obligationen der Gesellschaft, beiderseits zum Nominalwerthe auszutauschen.

## Ankündigungen.

### Bekanntmachung.

[32-34]

Bei den Vorarbeiten und dem Bau von Eisenbahnen im Königreich Hannover können noch eine Anzahl Techniker Beschäftigung auf voranschreitlich mehrere Jahre gegen angemessene Diäten finden.

Es werden daher Techniker, welche nachweislich die für ihr Fach nöthigen Studien gemacht haben, wo möglich auch schon praktisch bei Vorarbeiten oder dem Bau von Eisenbahnen beschäftigt waren, und denen eine solche Beschäftigung bei den diesseitigen Eisenbahn-Vorarbeiten und Bauten konveniren möchte, aufgefordert, ihre desfallsigen Geschäftsanerbieten, unter Beifügung der entsprechenden Zeugnisse, bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Hannover, den 19. Mai 1857.

**H. Hannoversche General-Direktion der Eisenbahnen und  
Telegraphen.**

**Mohn.**