

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 gespaltenen Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

11. Juni 1857.

Nro. 23.

Inhalt. Oesterreichische Eisenbahnen. K. k. privilegierte Staatseisenbahn. — Eisenbahnbau. Konservirung der Schwellen. — Dampfschiffahrt. — Telegraphenwesen. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Baden, Sachsen. Ausland. Sardinien, Großbritannien, Ägypten. — Personal-Nachrichten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Oesterreichische Eisenbahnen.

K. k. privilegierte Staatseisenbahn.

Dem in der Generalversammlung vom 27. Mai d. J. gehaltenen Vortrag des Präsidenten des Verwaltungsraths ist Folgendes zu entnehmen.

Eisenbahnen. Zu den Kosten der ersten Herstellung der Eisenbahnen sind außer den an die Staatsverwaltung zu zahlenden Kaufpreisen noch folgende Auslagen zu rechnen: Auf den im Verkehr befindlichen Bahnen, für Verbesserung der Bahn durch ein verstärktes Schienensystem, Legung zweiter Geleise und Erweiterungsbauten an Stationen. Auf den neuen Linien für Herstellung der Arbeiten im Allgemeinen; diesen sind noch anzureihen die Auslagen für Fahr-Betriebsmittel, und zwar sowohl für die Inbetriebsetzung der neuen Bahnen als auch zur Deckung der Anforderungen einer erweiterten Ausdehnung des Verkehrs auf den derzeit schon im Betriebe stehenden Linien. Klassifizirt man die vorausgesehene Auslagen in dringlichen und minder dringliche, so erhält man:

unumgänglich nöthige Auslagen	60,750,000 Fr.
im Verhältnisse der Zunahme des Verkehrs nöthige	68,885,000 „
Zusammen	129,635,000 Fr.

Man hofft jedenfalls noch im Laufe des Jahres 1858 alle Bahnen der Gesellschaft dem Betriebe übergeben zu können. Wenn man bloß die schon im gegenwärtigen Augenblicke sich als wahrscheinlich darstellenden Bedürfnisse in Betracht zieht, so lassen sich die Herstellungskosten der Bahnen pro Meile auf 1,201,645 Fr. berechnen. Dieser Preis wird sich nach den Voranschlägen erhöhen auf 1,370,934 Fr.

Der Anschaffungspreis der Fahr-Betriebsmittel beträgt pro Meile 276,828 Fr. Wenn man hierbei noch den Umstand berücksichtigt, daß der Werth des vom Staate übernommenen Betriebsmaterials sehr gering angeschlagen wurde, so läßt sich daraus die Folgerung ziehen, daß mit den im Besitze befindlichen Fahr-Betriebsmitteln auf allen Linien selbst einem sehr bedeutenden Aufschwunge des Verkehrs zu entsprechen seyn wird.

Mit Beginn des Jahres 1856 waren im Betriebe

auf der nördlichen Linie	61,87 Meilen
„ „ südlichen „	56,36 „
„ „ Wien-Raaber Linie	15,69 „

Im Laufe des Jahres wurden dem Verkehr übergeben: Am 11. August 1856 die Strecke von Raab bis Neu-Szöny, in einer Länge von 5,9 Meilen; am 1. November 1856 die Strecke von Marchegg bis Preßburg, in einer Länge von 2,50 Meilen; dieselbe war bis dahin von der k. k. priv. Kaiser-Ferdinands Nordbahn pachtweise betrieben worden; im November 1856 die Strecke von Drawicza nach Bassasch, in einer Länge von 8,21 Meilen. Diese Bahnstrecke war schon bis zu dieser Zeit während des Jahres 1856 zum Transporte der Steinkohlen aus den eigenen Bergwerken in Steierdorf benützt worden. Die gesammte Länge der im eigenen Betrieb gestandenen Bahnen belief sich demnach Ende 1856 auf 149,52 Meilen.

Wenn man die Strecke Drawicza-Bassasch, deren dormalen noch ganz unvollkommener Betrieb eine Netto-Einnahme von 76,467 fl. gegeben hat, und die erst dann wichtig werden wird, wenn sie einmal mit der südlichen Strecke verbunden ist, bei der Berechnung unberücksichtigt läßt, so kann man die Ausgaben und Einnahmen wie folgt zusammenfassen:

	nördl. Linie	südöstl. Linie	Raaber Linie	Zusammen
Einnahmen	6,340,552 fl.	6,575,757 fl.	1,268,070 fl.	14,184,381 fl.
Ausgaben	3,127,397 „	3,420,122 „	785,274 „	7,332,794 „
Rest	3,213,155 fl.	3,155,635 fl.	482,796 fl.	6,851,587 fl.

Somit pro Bahnmile

	nördliche Linie	südöstl. Linie	Raaber Linie	im Durchschn.
Einnahmen	102,483 fl.	112,099 fl.	71,804 fl.	102,643 fl.
Ausgaben	50,547 „	58,304 „	44,466 „	53,063 fl.
Die Ausgab. betragen also von d. Einnahme	49,32%	52,01%	61,93%	51,69%

Die Netto-Einnahmen des Eisenbahnbetriebes, wenn hierbei auch die verschiedenen Nebeneinnahmen, insbesondere jene für Wagenvermietung, dann die Transporte für die Bauten der neuen Strecken, die mit $\frac{1}{2}$ Kr. pro 3tr. und Meile veranschlagt wurden, ferner die Einnahmen der Drawicza-Bassascher Linie mit in Anschlag gebracht werden, belaufen sich im Ganzen auf 6,928,055 fl.

Bergwerke, Hüttenwerke und Domänen. Für die Aufschluß- und Vorbereitungsarbeiten der Berg- und Hüttenwerke und Domänen waren im verfloßenen Jahre an Auslagen in Aussicht gestellt worden:

Für die Kohlenwerke	3,750,000 Fr.
„ „ Metallwerke	2,000,000 „
„ „ Eisen- und Stahlhütten	7,500,000 „
„ „ Erweiterung der Maschinenfabrik in Wien	1,000,000 „
„ „ Ansiedelungen	1,750,000 „
„ „ Straßen- und Zufuhrwege	10,000,000 „
Zusammen	26,000,000 Fr.

Die in den Jahren 1855 und 1856 auf die Erweiterung und erste Herstellung wirklich verausgabten Beträge waren zusammen 582,423 fl. oder 1,456,036 Fr.

Die Berg- und Hüttenwerke und Domänen der Gesellschaft haben als Ganzes genommen im Jahr 1856 einen Reingewinn von 648,857 fl. abgeworfen.

Die mit der Staatsverwaltung gepflogenen Verhandlungen über die Organisation des Telegraphendienstes haben zu dem Ergebnisse geführt, daß nunmehr unmittelbar im Siege der Generaldirektion ein Telegraphenbureau errichtet ist, welches mit den Betriebslinien in direkter Verbindung steht. Hierdurch sind der Administration die Mittel geboten, ihre Thätigkeit augenblicklich nach allen Richtungen ihrer Dienstzweige zu verbreiten. Mit der Kaiser-Ferdinands Nordbahn wurden die von der Staatsverwaltung übernommenen Verträge einer gemeinschaftlichen Revision unterzogen, und ist auf Grund der diesfalls vereinbarten Modifikationen gegenwärtig die Einrichtung getroffen, daß die Personenbeförderung von Bodenbach und Pesth nach Wien und in umgekehrter Richtung ohne Wagenwechsel stattfindet. In Folge dieser Modifikationen hat die Gesellschaft den Betrieb der Strecke zwischen Marchegg und Preßburg, welcher früher von der Nordbahn-Gesellschaft pachtweise ausgeübt wurde, nunmehr selbst übernommen. Mit der Reichenberg-Pardubitzer Eisenbahn-Gesellschaft wurden die Bedingungen des Anschlusses dieser Linie an die nördliche Bahn in der Station Pardubitz in gemeinschaftliche Verathung gezogen. Die Gröfßnung dieser Bahnstrecke selbst dürfte noch vor dem Ablaufe dieses Jahres wenigstens zum Theil, vielleicht aber auch vollständig erfolgen.

Mit der Gesellschaft der Theiß-Eisenbahn ist unter Genehmigungsvorbehalt ein Vertrag abgeschlossen worden, wornach die 3,72 Meilen lange Zweigbahn von Gzegled nach Szolnok an die Theißbahn-Gesellschaft um den Gröfßungspreis abgetreten wird. Der Gesellschaftskasse fließt hierdurch ein Betrag von 3,467,606 Fr. zu, ungerichtet den noch insbesondere zu ermittelnden Werth des Mobiliars. Diese Summe wird die Theißbahn-Gesellschaft spätestens bis zum 31. Dezember 1858 zu bezahlen haben, sammt den 5 Proz. Interessen vom Tage der Uebernahme an gerechnet, welche letztere voraussichtlich im Monate Oktober zugleich mit der Gröfßnung der Linie von Szolnok nach Debreczin und Großwardein stattfinden wird.

Was die finanzielle Lage der Gesellschaft betrifft, so ist im vorigen Jahr die Gesamtsumme der wahrscheinlichen Ausgaben der Gesellschaft auf 380,000,000 Fr. angegeben, worunter für nicht vorhergesehene Fälle die Summe von 14,159,378 Fr. mitbeziffert ist. An der so veranschlagten Totalsumme wird ungeachtet des Verkaufes der Linie von Gzegled nach Szolnok festgehalten, denn dieser neue Zuwachs wird die Bestimmung haben, den für die künftige Entwicklung der