

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedarf. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditoren 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. Meißner'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

18. Juni 1857.

Nro. 24.

Inhalt. Deutsche Eisenbahnen. Die hannoverschen Staats-Eisenbahnen. — Französische Eisenbahnen. — Telegraphenwesen. Bettendorfer's Verfahren, die Dide der Verzinkung auf verzinktem Eisendraht zu Telegraphenleitungen zu schätzen. — Zeitung. Inland. Oesterreich. Ausland. Schweiz. — Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Deutsche Eisenbahnen.

Die hannoverschen Staats-Eisenbahnen.

Der Nachweisung über den Bau und Betrieb der unter hannoverscher Verwaltung stehenden Eisenbahnen während des Rechnungsjahres vom 1. Juli 1855 bis dahin 1856 ist folgendes zu entnehmen.

1. Nachweisung über den Bau. Am 1. Juli 1856 waren dem Betrieb eröffnet: ältere Bahnen 52.176 Meilen, neuere 52.314 Meilen, zusammen 104.517 Meilen, davon waren 23.900 doppelspurig und die Gesamtlänge aller Geleise betrug 147.662 Meilen. Von den 104.517 Meilen der Gesamtbahnlänge sind horizontal 31.888 Meilen, 27.444 Meilen haben flachere Neigungen als 1:600, 41.502 M. Neigungen von 1:600 bis 1:300, 3.683 M. 1:300 bis 1:84, welches das Steigungsmaximum ist. Ferner liegen 79.278 Meilen in geraden Linien, 13.715 in Curven von 1000—400 Ruthen (à 16') Radius, 9.771 in Curven von 400—150 Ruthen und 1.686 in solchen von 150—90 Ruthen, welches der kleinste Radius ist.

Die älteren Bahnen auf hannoverschem Gebiet, in der Gesamtlänge von 46.83 Meilen haben mit den Betriebseinrichtungen und den Zinsen während der Bauzeit gekostet 16.014,880 Thlr., pro Meile durchschnittlich 341,980 Thlr.

Von den neueren Bahnen war am 1. Juli 1856 die Südbahn von 23.84 Meilen Länge im Unterbau vollendet, die Bahnstrecke von Göttingen nach Münden wurde am 8. Mai dem Betrieb eröffnet (am 23. Sept. 1856 auch die letzte noch fehlende Strecke von Münden bis Gassel). Veranschlagt waren bis 1. Juli 1856 . . . 10,070,026 Thlr. Von der Westbahn war die Strecke von Emden nach Papenburg (5.72 Meilen) am 24. November 1854 und die Strecke von Löhne nach Dénabrück (6.5 Meilen) am 21. November 1855 dem Betriebe übergeben. Im Anschlusse an die erstere Bahnstrecke wurde auf der Bahn von Papenburg nach Lingen (8.93 Meilen) der Betrieb am 2. Mai 1856 eröffnet, und sodann am 23. Juni 1856 die ganze Bahn im Zusammenhange, mit Einschluß der von Preußen erbauten Strecke von Dénabrück bis zur hannoverschen Grenze bei Rheine, dem Betriebe übergeben. Auf die Baurechnung der Westbahn waren bis 1. Juli 1856 veranschlagt 6,710,293 Thlr.

2. Nachweisung über den Betrieb. Die mittlere Länge der im Rechnungsjahr 1855—56 in Betrieb gestandenen Bahnen war 80.33 Meilen. Auf denselben haben die Einnahmen betragen:

a) vom Personenverkehr: für	
14,084 Personen = 0.77 Proz. in 1. Kl. für	41,906 Thlr. = 3.69 Proz.
328,328 " = 17.98 " " 2. " "	424,029 " = 37.29 "
1,483,466 " = 81.25 " " 3. " "	671,071 " = 59.02 "
1,825,878 Personen nach dem Tarif	1,137,006 Thlr.
20,860 Auswanderer	21,923 "
11,855 Soldaten	8,071 "
1,858,593 Personen zusammen	1,167,000 Thlr.

Die 1,825,878 Personen nach dem Tarife sind zusammen 11,000,457 Meilen, jede Person daher durchschnittlich 6.03 Meilen gefahren. Die durchschnittliche Einnahme von jeder Person war 14 gGr. 11.34 pf., für jede Person und Meile 2 gGr. 5.74 pf.

Von der Gesamtpersonenzahl treffen auf den Lokalverkehr 1,693,660 Personen mit 9,058,172 Personenmeilen und 868,683 Thlr. Fahrgeld.

b) vom Güterverkehr. Es sind transportirt und dafür eingenommen:	
272,004 Ztr. Reisegepäck (incl. des Freigewichts)	48,440 Thlr.
202,321 " Güter	83,431 "
6,492,777 " Frachtgut	1,178,920 "
3,157,086 " Produkte 1. Klasse	384,884 "
6,267,651 " " 2. " "	318,007 "
16,391,839 Ztr.	2,013,682 Thlr.

Diese 16,391,839 Ztr. sind zusammen 199,869,414 Meilen gefahren, jeder Ztr. also durchschnittlich 12.19 Meilen transportirt und hat 2 gGr. 11.38 pf. oder pro Meile 2.90 pf. eingebracht.

Es sind ferner auf der Bahn transportirt und dabei eingenommen: für Geld, 902 Equipagen, 822 Stück und 1322 Ladungen Pferde, 6283 Hunde, 6996 Stück, 3509 Ladungen und 432 Ztr. Vieh, im Ganzen 66,741 Thlr.

Endlich sind an Nebeneinnahmen vom Güterverkehr erzielt worden 25331 Thlr., für Extrazüge 3055 Thlr., Truppentransporte 8224 Thlr., Beförderung von Auswanderern 21,923 Thlr., Posttransporte 8441 Thlr., Materialfahrten wegen des Baues 92,246 Thlr., sonstige außerordentliche Transporte 6507 Thlr., zusammen 140,397 Thlr.

c) aus dem Telegraphenverkehr. Am 1. Juli 1856 war die Länge der hannoverschen Telegraphenlinien 172.55 Meilen, die Gesamtlänge der Drähte 332.72 Meilen, die Zahl der Stationen 53.

Im Rechnungsjahr wurden befördert: im inneren Verkehr 40,406 Depeschen, wofür die Einnahme nach Abzug auswärtiger Gebühren zc. 11,251 Thlr. betrug; im internationalen Verkehr 28,778 Depeschen mit einer Einnahme von 35,284 Thlr., wovon nach den Abrechnungen des deutsch-österreichischen Vereins 9667 Thlr. herauszubehalten waren; blieben für Hannover 25,616 Thlr. Ganze Telegrapheneinnahme 36,899 Thlr.

Die Zahl der beförderten Eisenbahndienstdepeschen war 193,747; also die Gesamtzahl aller angekommenen und abgegangenen Depeschen 262,931.

d) Mit Hinzurechnung von Pacht-, Miethgelbern zc. und Zugemein mit 56,584 Thlr. waren die Gesamteinnahmen der hannoverschen Bahnen 3,389,556 Thlr., davon fallen auf den Verkehr 3,296,072 Thlr. (1,218,495 Thlr. vom Personen- und 2,077,577 Thlr. vom Güterverkehr), pro Meile 41,032 Thlr.

An Betriebskosten wurden im Jahr 1854—55 bestritten:	
für Bahnverwaltung	578,596 Thlr. = 29.1 Proz.
" Transportverwaltung	1,266,361 " = 63.7 "
" Telegraphenverwaltung	15,544 " = 0.8 "
" Allgemeine Verwaltung	126,833 " = 6.4 "
Zusammen	1,987,534 Thlr.

Werden von den Gesamteinnahmen und Auslagen die Fahrgeld- und Frachtrestitutionen zc. zu 1276 Thlr. in Abzug gebracht, so stellen sich die Einnahmen 3,388,280 Thlr.

Auslagen 1,986,258 "

und es betragen die letzteren von den ersteren 58.62 Proz.

Für die älteren Bahnen allein stellten sich die Einnahmen zu 2,865,712 Thlr., die Auslagen zu 1,530,794 Thlr., und es machten die letzteren von den ersteren 53.42 Proz.

Ueber die einzelnen Ausgabenrubriken noch folgendes: Die Bahnunterhaltungskosten haben pro Meile betragen 4742 Thlr., gegen 3357 Thlr. in 1854—55, 3183 Thlr. in 1853—54, 2197 Thlr. in 1852—53. Auf den älteren Bahnen wurden im Rechnungsjahr 1855—56 an Oberbau-Materialien für 78,324 Meilen Schienengeleise verbraucht

	im Ganzen	pro Meile	durchschnittl. seit 9 Jahren pro M.
Schienen, 18' lang	17,265 Stück	220.4 Stück	88.9
Stoßschweller	11,447 "	142.0 "	51.0
Mittelschweller	14,785 "	183.4 "	62.6
Weichenschweller	1,274 "	15.7 "	7.0
Hakennägel	255,935 "	3144.2 "	1179.0
Stahlnägel	22,061 "	1016.6 "	118.8

An Bettungsgeld wurden in 1855—56 auf sämtlichen Bahnstrecken mit 116.1 Meilen Geleiselänge verbraucht 8976 Schachttrufhen, pro Meile 77 Schachttrufhen. Der durchschnittliche Verbrauch in den letzten 9 Jahren pro Meile war 63 Schachttrufhen.

Die Kosten an Arbeitslohn zur Unterhaltung des Oberbaues ausschließlich