

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 Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. W. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

14. Januar 1858.

Nro. 2.

Inhalt. Deutsche Eisenbahnen. Pfälzische Ludwigsbahn. — Erfindungen und Verbesserungen. Ueber Challeton's Verfahren der Torfbereitung. — Zeitung. Inland. Bayern, Preußen. Ausland. Frankreich, Großbritannien. — Personal-Nachrichten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Deutsche Eisenbahnen.

Pfälzische Ludwigsbahn. *)

Dem „Geschäftsbericht der Direktion der Pfälzischen Ludwigsbahn für das Verwaltungsjahr 1856—57, erstattet an die Generalversammlung der Aktionäre, zu Ludwigshafen am Rhein am 5. Januar 1858“ ist Folgendes zu entnehmen.

Stand des Aktien- und Prioritäts-Kapitals. Das Aktienkapital hat sich im Laufe des Jahres 1856—57 nicht vermehrt, indem keine neue Emissionen mehr stattgefunden haben. Der Stand desselben ist daher der frühere, nämlich im Ganzen 23,318 Stück à 500 fl. im Betrage von 11,659,000 fl. Bei der jetzigen Finanzlage der Gesellschaft kann es nicht in der Absicht der Verwaltung liegen, die Zahl der Dividenden-Berechtigten durch neue Aktien-Emissionen zu vermehren.

Das Prioritätskapital besteht aus drei verschiedenen Anlehen und beläuft sich auf 3,200,000 fl. Davon sind 100 Parzelen mit einem Kapitalbetrage von 55,200 fl. herangezogen, und hat sich sonach der Stand des Prioritätskapitals auf 6190 Stück zu 3,144,800 fl. vermindert.

Bau. Die Auslagen für den Bau und die Einrichtung der Hauptbahn haben bis zum Schlusse 1856—57 betragen 15,640,938 fl.

Die Spezialrechnung für den Bau der Homburger Zweigbahn zeigt pro 30. September 1857 einen Aufwand von 610,441 fl.; der Gesamtaufwand für Haupt- und Zweigbahn war daher 16,251,379 fl.

Die Bauarbeiten der Zweigbahn, welche am 1. Juni 1856 in Angriff genommen worden sind, wurden so betrieben, daß die Eröffnung des Betriebes am 7. Mai stattfinden konnte; die Bauausführung ist bis auf einige ganz unbedeutende Nacharbeiten vollendet. Mit den noch auszuwendenden Summen wird sich der Gesamt-Bauaufwand für die Homburg-Zweibrücker Zweigbahn auf 660,000 fl. belaufen, mithin von der Voranschlagungssumme von 700,000 fl. übrig bleiben 40,000 fl. Diese Grubrigung wird die Mittel bieten, allenfallsige Bauweiterungen, die sich nöthig erweisen sollten, oder eine durch den Betrieb dieser Zweigbahn bedingte Anschaffung von Fahrapparaten zu bestreiten.

Für die Erbauung des zweiten Geleises von der preussischen Grenze bis Ludwigshafen wurden im abgelaufenen Betriebsjahr verausgabt 16,857 fl. und die Gesamtausgaben für das zweite Geleise belaufen sich auf 1,812,301 fl.

Endlich haben die sonstigen Bauten und Anschaffungen im Betriebsjahre 1856—57 betragen 126,424 fl.

Betrieb. Die Betriebs-Ergebnisse des abgelaufenen Jahres sind überaus günstig zu nennen. Sämmtliche Einnahmsquellen sind ergiebiger geflossen und haben das glänzende Gesamt-Erträgniß von 2,205,476 fl. geliefert. Die Einnahmen aus dem Personentransport haben sich um 13 Proz., vom Gütertransport um 18 Proz. und vom Kohlentransport um 17 Proz. gegen das Vorjahr gesteigert und belaufen sich im Ganzen um 298,735 fl. höher als die Einnahmen von 1855—56. Ein wesentlicher Antheil an diesem reichen Getrage muß den Einwirkungen der Pfälzischen Maximiliansbahn auf den Verkehr der Ludwigsbahn zugeschrieben werden. So haben z. B. die Kohlen, welche über die Marxbahn nach Baden und dem Elß gingen, der Ludwigsbahn allein eine Frachtsumme von circa 100,000 fl. abgeworfen, während der Frachtantheil der Marxbahn von sämmtlichen Kohlentransporten nur 66,000 beträgt.

Ein Rückblick auf die vergangenen 8 Betriebsjahre seit Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Linie, zeigt eine nachhaltige Steigerung aller Einnahmen, wie aus folgender Uebersicht hervorgeht:

*) Ludwigshafen-Speyer-Verbach . . . 18.52 Meilen } 20 Meilen.
Homburg-Zweibrücken 1.48 " }

Einnahme aus dem Transporte von

Jahr.	Personen.	Gütern.	Kohlen.	anderen Quellen.	Total.
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
1850 .	161,760 .	48,848 .	115,092 .	5,822 .	331,522
1851 .	217,131 .	105,727 .	291,848 .	7,650 .	622,357
1852 .	228,362 .	143,506 .	363,411 .	10,216 .	745,495
1853 .	266,041 .	266,380 .	520,595 .	36,047 .	1,089,064
1854 .	388,142 .	317,253 .	663,374 .	52,197 .	1,420,966
1855 .	436,178 .	405,929 .	890,611 .	83,727 .	1,816,445
1856 .	475,635 .	514,277 .	755,056 .	161,674 .	1,906,742
1857 .	536,385 .	660,374 .	881,249 .	127,468 .	2,205,476

Das eben abgelaufene erste Quartal des neuen Betriebsjahres weist eine abermalige Steigerung der Einnahmen von circa 70,000 fl. nach und berechtigt zur Annahme, daß das Gesamt-Ergebniß dieses Jahres jedenfalls das Ergebniß von 1856—57 noch übertreffen werde.

Der Abschluß der Betriebs-Rechnung pro 1856—57 weist nach:

eine Brutto-Einnahme von	2,205,476 fl.
eine Brutto-Ausgabe von	699,548 "
einen Aktiv-Rest von	1,505,928 fl.
Hiezu der Aktiv-Rest vom vorigen Jahre mit	1,576 fl.
Gesamtbetrag des Aktiv-Restes	1,507,504 fl.

Zur Ausführung der verschiedenen Transporte wurden zurückgelegt:

mit den Personenzügen	54640.48 Meilen.
mit den Güter- und Kohlenzügen	73126.53 "
Im Ganzen sonach	127767.01 Meilen.

Das Betriebs-Ergebniß zeigt folgende Durchschnittsziffer:

Es berechnet sich die Einnahme zu	115,349 fl.	17 fl. 14 fr.
die Ausgabe zu	36,587 "	5 " 28 "
der Reinertrag zu	78,762 fl.	11 fl. 46 fr.

Diese Ergebnisse sind sowohl im Vergleich zu den Vorjahren, als zu den entsprechenden Resultaten anderer Bahnen zünftig zu nennen.

Die Brutto-Einnahme betrug:

A. an Fahrtaxen und Frachten	2,078,008 fl.
B. an Pachten und Miethen	20,390 "
C. an verschiedenen Einnahmen	107,078 "
zusammen	2,205,476 fl.

Die eigentlichen Betriebs-Einnahmen (Lit. A.), Frachten und Fahrtaxen, zerfallen nach den drei Hauptrubriken des Transportes

a) in Personentaxen mit Nebenerträge	536,385 fl.
b) in Güterfrachten	660,374 "
c) in Kohlenfrachten	881,249 "
zusammen wie oben	2,078,008 fl.

Die Einnahmen Lit. B. rühren theils von der Versteigerung der Grasereien an den Bahndämmen, theils von der Vermietung des disponiblen Grundeigenthums, der Dienstwohnungen und der Kohlenlagerplätze her. Die Einnahmen Lit. C. bestehen theils aus dem Gelde verkaufter Materialien, theils aus Rückstellungen für Werkstättearbeiten, theils aus Aktivzinsen von vorräthigen Geldern und vom Reservefond.

Vergleicht man die vier Hauptquellen der Einnahme unter sich, so ergibt sich das nachbezeichnete Prozentverhältniß: Personentransport 24.32, Gütertransport 29.94, Kohlentransport 39.96, andere Quellen 5.78 Prozent.

Es wurden im Laufe des Jahres 1856—57 im Ganzen befördert 897,902 Personen, und dafür eingenommen 482,186 fl.

Personenzahl und Einnahmen vertheilen sich nach den verschiedenen Wagenklassen wie folgt: