

Längen, Anlagekosten, Transportmittel und Betriebsergebnisse der preussischen Bahnen in den Jahren 1844—1856.

Jahr	Länge der Bahnen		Anlagekapital		An Transportmitteln waren vorhanden						Von den Lokomotiven		Auf die ganze Bahnlänge reduzierte		Pro Meile Bahnlänge waren			Prozente der		
	Bahnen Meilen	Doppel- spur Meilen	im Ganzen Thlr.	pro Meile Thlr.	Lokomotiven		Personenwagen		Güterwagen		durch- laufene Auf- meilen	pro Meile ver- brauchte Cokes Pfd.	Perso- nenzahl	Güter Str.	Brutto- Einnahme Thlr.	Betriebs- Auslagen*) Thlr.	Ueberschuß Thlr.	Auslagen von den Einnahmen	Ueberschuß vom Anlagekap.	
					im Ganzen Stück	pro Meile Stück	im Ganzen Stück	pro Meile Stück	im Ganzen Stück	pro Meile Stück										
1844	11	114.3	18.0	33,866,067	296,190	142	1.24	683	5.97	1,351	11.82	351,850	175.6	192,077	621,428	30,914	16,076	14,838	52.00	5.01
1845	11	127.3	20.9	38,437,602	301,885	161	1.26	669	5.25	1,512	11.90	363,896	190.7	181,495	702,730	31,551	16,489	15,062	52.26	4.56
1846	9	119.8	24.9	36,866,823	307,029	141	1.18	583	4.86	1,504	12.55	372,541	168.7	177,235	887,943	33,354	17,545	15,809	52.60	5.01
1847	13	237.9	42.5	82,654,018	347,388	303	1.27	874	3.67	2,723	11.44	777,034	163.6	144,810	1,072,320	31,648	16,747	14,900	52.92	4.27
1848	17	313.7	75.2	120,905,986	385,374	416	1.33	1154	3.68	4,984	15.89	1,002,784	159.1	142,625	952,097	29,121	16,564	12,558	56.88	3.17
1849	21	364.0	83.9	139,562,424	383,382	468	1.29	1254	3.44	6,015	16.52	1,180,710	151.5	129,841	1,058,689	29,672	15,027	14,748	50.64	3.81
1850	22	377.8	84.3	147,567,724	390,566	498	1.32	1284	3.40	6,825	18.06	1,297,444	155.8	146,324	1,332,123	34,409	16,387	18,022	47.62	4.62
1851	22	379.8	95.7	148,914,817	392,093	523	1.38	1233	3.25	6,809	17.93	1,330,774	148.4	148,680	1,604,321	37,638	17,542	20,097	46.61	5.12
1852	23	385.4	97.6	153,807,226	399,088	544	1.44	1255	3.26	8,237	21.37	1,563,487	145.4	147,300	2,171,377	42,928	20,133	22,795	46.90	5.71
1853	24	401.1	106.3	165,963,922	413,770	633	1.58	1295	3.23	9,900	24.68	1,789,051	152.4	184,839	2,552,851	46,302	22,564	23,326	49.62	5.72
1854	29	490.8	131.7	242,414,049	412,441	797	1.62	1566	3.19	13,194	26.88	2,201,150	165.8	138,201	2,962,983	47,873	26,269	21,631	54.87	5.22
1855	29	502.7	138.1	209,379,307	418,974	876	1.75	1579	3.14	15,941	31.76	2,456,622	176.0	141,356	3,545,960	54,699	31,063	23,636	56.79	5.57
1856	30	533.7	150.3	235,302,171	440,881	974	1.81	1655	3.08	18,356	34.14	2,677,949	164.7	160,569	3,759,935	58,842	34,117	24,723	57.98	5.58

*) Incl. der aus dem Reservefonds gedeckten.

II.

Den speziellen Nachweisen über Anlage, Ausrüstung und Betriebsergebnisse der Preussischen Bahnen im Jahr 1856 entnehmen wir zunächst folgende Daten über das Anlagekapital.

Die Gesamtlänge der am Schlusse des Jahres 1856 im Betrieb befindlichen Preussischen Bahnen beträgt 565,298 Meilen, wovon 150,317 Meilen mit einem zweiten Geleise versehen sind. Hierzu kommen noch 15,327 Meilen Zweigbahnen im Oberschlesischen Berg- und Hüttenreviere, von denen jedoch nur 7,03 Meilen für den Lokomotivbetrieb und darunter 4,9 Meilen für schmalspurige Tenderlokomotiven eingerechnet sind. Das ganze Anlagekapital für die 565,298 Meilen Eisenbahnen belief sich am Schlusse des Jahres 1856 auf 248,722,439 Thlr., mithin kostete eine jede Meile durchschnittlich 439,985 Thlr. Davon sind auf die Staatsbahnen, welche in einer Gesamtlänge von 146,217 Meilen dem Betrieb übergeben sind, und wovon nur 4,195 Meilen ein zweites Geleise haben, bisher 55,698,187 Thlr. an Baukosten verwendet oder durchschnittlich für die Meile 380,928 Thlr. Die Baukosten der Privatbahnen in einer Länge von 419,081 Meilen, von denen 146,122 Meilen zweigleisig sind, betragen 193,024,252 Thlr., mithin durchschnittlich für jede Meile 460,589 Thlr. Die höchsten Anlagekosten unter den Preussischen Bahnen erforderte die rheinische (943,596 Thlr. pro Meile), die niedersten die Meißner-Brieger Bahn (187,820 Thlr.).

Die Kosten der Betriebsmittel belaufen sich für 512,257 Meilen Eisenbahn pro Meile durchschnittlich auf 71,833 Thlr.; sie betragen 16.64 Proz. des betreffenden Gesamtanlagekapitals. Bei den Staatsbahnen betragen die Kosten der Betriebsmittel pro Meile 63,749 Thlr. und 16.67 Proz. des Anlagekapitals, bei den Privatbahnen dagegen 75,022 Thlr. oder 16.62 Proz.

Das Grundkapital für die am Schlusse des Jahres 1856 in Betrieb gewesenen Preussischen Privatbahnen war 195,264,300 Thlr. Davon sind in Stammaktien ausgegeben 102,854,100 Thlr. und in Prioritäts-Obligationen 92,900,200 Thlr.; es betragen mithin die Anleihen der Privatbahnen 47.46 Proz. ihres Grundkapitals.

Zur Vervollständigung der Bauanlagen und Ausrüstung der Preussischen Bahnen auf 463,651 Meilen Länge sind im Lauf des Jahres 1856 verausgabt worden 8,895,093 Thlr.

Bei den Privatbahnen haben je am Schluß des Jahres betragen:

	1856	1855	1854	1853
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
die Stammaktien	143,562,200	98,859,100	101,359,100	98,279,100
„ die Priorit.-Obligationen	141,633,200	105,383,200	80,283,200	77,548,500
das ganze konz. Anlagekapital	285,195,400	204,242,300	181,642,300	175,827,600
die amortisirte Priorit.-Oblig.	2,306,750	1,897,550	1,811,312	1,299,600

(Fortsetzung folgt.)

Oesterreichische Eisenbahnen.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn (Pardubitz-Reichenberg).

Der außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, abgehalten zu Wien am 8. Februar 1858, deren Beschlüsse bereits (Seite 28) mitgetheilt wurden, wurde auch der Geschäftsbericht für die verfloßene Verwaltungsperiode mitgetheilt, welchem wir Nachstehendes entnehmen.

Nachdem durch die Allerhöchste Konzessions-Urkunde vom 15. Juni 1856 und die mit Allerhöchster Entschliessung vom 5. Juni 1856 bestätigten Statuten die Rechte der Eisenbahn-Gesellschaft festgestellt und vom Staate anerkannt waren, übernahm der provisorisch konstituirte Verwaltungsrath die Leitung der Geschäfte und schritt sodann zur Ausschreibung des Baues im Wege der Offert-Verhandlung. Nach sorgfältiger Prüfung der Vorlagen, des Projektes und der Kostenüberschläge wurde der Bau der Hauptbahn von Pardubitz nach Reichenberg an die Herren Adalbert Lanna, Gebrüder Klein und Franz Klein um die Pauschalsumme von 9,089,550 fl., und gegen Erlegung einer angemessenen Kaution für die Herstellung des ganzen Unterbaues sammt Brücken, Tunneln, Viadukten, Durchlässen u. c., des ganzen Oberbaues mit Anschluß der Schienen, des ganzen Civilbaues incl. der Wasserstations-Einrichtungen übergeben. Für die Stabilität der Bauobjekte haften die Unternehmer durch drei Jahre nach Vollendung des Baues. Nach denselben Grundsätzen und unter der relativ gleichen Verbindlichkeit und Garantie wurde der Bau der Flügelbahn von Josephstadt nach Schwadowitz um die Pauschalsumme von 1,792,495 fl. mit denselben Herren Bau-Unternehmern kontrahirt. Man hat bei der Vergebung des Baues die Form der Pauschalsumme gewählt, weil diese die möglichste Sicherheit zu bieten scheint, daß die Bahn um die präliminirte Summe von 15 Mill. Gulden für die Hauptbahn und 3 Millionen für die Flügelbahn auch wirklich hergestellt werde.

Das ursprüngliche Gründungscomité der Bahn, bestehend aus den Herren Johann Liebig, A. Lanna und Gebrüder Klein, hat aus eigenen Mitteln die Tractirungs-Arbeiten bereits im Jahre 1854 beginnen und vier Linien zur Verbindung der Stadt Reichenberg mit der nördlichen Staatsbahn aufnehmen lassen, und zwar die erste über Gablonz und Tannwald, die zweite über Jitschin und Gorzig nach Pardubitz, die dritte über Jitschin nach Praelau, endlich die vierte — welche gegenwärtig in Ausführung ist. Das Ministerium hat die Pläne für die gegenwärtige Linie bestätigt. Dieselbe berührt in einer Ausdehnung von 21.3 Meilen der Haupt- und 4.7 der Flügelbahn drei der am dichtesten bevölkerten Kreise Böhmens, den Königgräzer, Jitschiner und Bunzlauer, und vermittelt den Verkehr für die Hauptstübe der Baumwoll-, Leinen-, Wollen- und Glas-Manufaktur. Außerdem verbindet die Schwadowitzer Flügelbahn die Steinkohlengruben an der südlichen Abdachung des Riesengebirges mit dem industriellen Nordosten Böhmens.

Die Bahn-Trasse entwickelt sich aus dem Pardubitzer Bahnhofe der k. k. priv. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, überseht unterhalb der Stadt Pardubitz an der schmalsten Stelle die Elbe und deren Innundationsgebiet, und berührt im weiteren Verlaufe auf der Hauptbahn nach Reichenberg die Stationen: Königgrätz, Josephstadt, Jaromer, Königshof, Maßig, Falgendorf, Paka, Liebstadt, Semil, Eisenbrod, Turnau, Liebinan, Reichenau und Langenbruk; dann auf der in den Stationsplatz Josephstadt einmündenden Flügelbahn die Stationen Stalitz, Kosteleg und Schwadowitz. Die Bahn liegt von Pardubitz bis Josephstadt im ebenen, und von da bis nach Reichenberg einer- und Schwadowitz anderseits im gebirgigen Terrain, und überseht in den vom Riesengebirge auflaufenden Gebirgsketten drei Wasserföhden (zwischen der Elbe und Iser bei Falgendorf, der Iser und Meiß bei Langenbruk auf der Hauptbahn, und zwischen der Elbe und Mupa bei Kosteleg auf der Flügelbahn) mit dem durchschnittlichen Gefälle von 1:90 auf eine Länge von 1/4 Meilen nach beiden Richtungen, dann den Iserfluß bei Bakaus zwischen Eisenbrod und Turnau in einer Höhe von 6 Klaftern, und den Mochellabach bei Liebinan in einer Höhe von 15 Klaftern. Die daselbst vorkommenden Steigungs- und Richtungsverhältnisse sind dem Terrain angemessen, und entsprechen den Bedingungen in Bezug auf einen vortheilhaften Betrieb.