

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-Zeitung.

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-Zeitung“ oder: J. W. Wegler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

1. April 1858.

Nro. 13.

Inhalt. Belgische Staatseisenbahnen. — Telegraphenwesen. — Gesetze und Verordnungen. Instruktion zu der k. württembergischen Ministerial-Verfügung vom 4. April 1857, Dampffessel betreffend. (Schluß.) — Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. — Zeitung. Inland. Bayern. Ausland. Italien. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Die Belgischen Staatseisenbahnen.

Aus dem den gesetzgebenden Kammern vom Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegten Rechenschaftsbericht über die Belgischen Staatseisenbahnen für das Betriebsjahr 1856 entnehmen wir Folgendes.

Die Länge der vom Staat betriebenen Bahnen beträgt im Ganzen 714,296 Kilometer, und zwar

die Nordbahn von Brüssel nach Antwerpen mit Abzweigungen	55,180 Kil.
„ Südbahn von Brüssel zur französischen Grenze, Draine nach Namur	163,234 „
„ Westbahn nach Ostende, an die französische Grenze, Brüssel-Gent u.	361,018 „
„ Ostbahn, von Mecheln an die preussische Grenze	134,864 „

Von diesen Bahnen sind die Strecken der Westbahn von Tournay nach Turbise, Ath nach Eskeren (Tendre-et-Waes) und Brüssel nach Gent, zusammen 155,789 Kilometer von Privatgesellschaften gebaut und an den Staat verpachtet.

Die Staatsbahnen haben durchgängig doppeltes Geleise bis auf 2 Strecken von zusammen 38 Kilometer Länge.

Die durchschnittliche betriebene Bahnlänge in 1858 war 713 Kilometer

Die Anlagekosten der Staatsbahnen hatten am Schlusse des Jahres 1855 betragen 179,009,726 Fr. und sind in 1856 vermehrt worden um 3,359,850 Fr., so daß am 1. Januar 1857 die Kosten der ersten Anlage sich auf 182,369,576 Fr. belaufen haben. Diese Summe vertheilt sich wie folgt:

Kosten der eigentlichen Bahn	128,449,322 Fr.
„ Stationen	17,338,533 „
Generalkosten	5,191,593 „
Kosten der Betriebsmittel	31,390,128 „
Summe	182,369,576 Fr.

Wenn man zu dieser Summe noch hinzurechnet den Betrag von 85,966 Fr., welcher Ende 1856 in der Kasse vorrätig war, 6,976,230 Fr., welche von bewilligten Krediten noch disponibel waren und 20,573,741 Fr., um welche die Betriebsüberschüsse unzureichend waren zur Verzinsung der Eisenbahnanleihen, so erhält man eine Gesamtsumme von 210,005,513 Fr., welche die Bahnen dem Staate kosten.

Unter den Anlagekosten sind die Auslagen nicht begriffen, welche jährlich für Verbesserungen und Vervollständigungen der Bahnanlagen und Einrichtungen aufgewendet wurden und in den jährlichen Budgets vorgesehn waren. Man kann den dadurch entstandenen Mehrwerth der Bahn zu 10 Proz. des ursprünglichen Anlagekapitals schätzen.

Man hat im Jahre 1856 fortgeföhren, die älteren leichten Schienen durch neue von 34 Kilogr. pro Meter zu ersetzen; am Schlus des Jahres waren von 2,654,000 laufende Meter Schienen 1,715,000 Meter oder $\frac{1}{2}$ der ganzen Länge ausgewechselt. Ebenso war die Anbringung der Lachsen im Gange.

Was den Ertrag der Bahnen betrifft, so hat derselbe gegen das Vorjahr 1855 nur um 68,424 Fr. zugenommen, obchon in 1856 die betriebene Bahnlänge durch Größnung der Bahnen Tournay-Turbise und Tendre-et-Waes erheblich zugenommen hatte. Ein Vergleich der Einnahmen in den letzten 5 Betriebsjahren ergibt:

	1852	1853	1854	1855	1856
Einnahmen des Staats	Fr. 16,913,207	19,070,468	21,767,885	23,308,678	23,154,116
Antheil der Gesellschaften	424,031	607,760	899,854	1,201,438	1,424,424
Gesamteinnahmen	Fr. 17,337,238	19,678,228	22,667,739	24,510,116	24,578,540
Größnete Bahnlänge	Kil. 625	631	637	652	713
Bruttoeinnahme pro Kilom.	Fr. 27,740	31,186	35,585	37,592	34,472

In den gleichen 5 Jahren war die Bewegung:

	Anzahl	1852	1853	1854	1855	1856
Personen	4,451,304	4,685,259	4,905,814	5,288,216	5,692,707	
Gilgut	metr. Str. 246,054	426,819	596,034	659,948	722,008	
Frachtgut	Tonnen 1,453,834	1,798,020	2,285,390	2,649,494	2,545,206	

Die Zahl der Reisenden hat also seit 1852 um mehr als ein Drittel, das

Quantum Gilgut beinahe um das Dreifache und das der Frachtgüter beinahe um die Hälfte zugenommen.

Nach Abzug der an die Gesellschaften gezahlten Pachtgelder für den Betrieb der Linien Tournay-Turbise und Tendre-et-Waes haben die Einnahmen des Staates in 1856 betragen:

vom eigentlichen Transportverkehr	23,154,116 Fr.
von sonstigen Quellen	132,756 „
Zusammen	23,286,872 Fr.

An ersterer Summe participiren:

der Personenverkehr	mit 9,473,360 Fr.
„ Gepäckverkehr	608,902 „
„ Güter- und sonstige Verkehr	12,715,137 „
die besonderen Erträge	356,717 „

Die Bahnverwaltung besorgt außerdem unentgeltlich die Beförderung der Briefpakete und der ambulanten Post, was sich zu 514,796 Fr. berechnet und zu ermäßigten Preisen den Transport von Militärs, Gefangenen, Lebensmittel für Gefängnisse u. Diese Nachlässe und Preisermäßigungen beliefen sich in 1856 auf 844,511 Fr. Mit Hinzurechnung dieses Betrages beläuft sich die Summe der Bruttoeinnahme für 1856 auf 24,131,383 Fr.

Die Gesamtauslagen für den Betrieb waren in 1856 14,757,962 Fr. und zwar:

für Bahn und Anstalten	3,948,753 Fr.
„ Zugkraft und Werkstätten	7,389,108 „
„ den Transportdienst	2,987,289 „
„ „ allgemeinen Dienst	432,812 „

Gegen das Vorjahr waren die Auslagen um 1,700,000 Fr. größer, was den neu eröffneten Bahnstrecken zuzuschreiben ist.

Das Ergebnis der letzten 5 Jahre war in dieser Beziehung:

	1852	1853	1854	1855	1856
Gesamtauslagen	Fr. 8,696,124	9,631,469	11,219,067	13,072,078	14,765,000
Durchschnittl. betr. Bahnlänge Kil.	625	631	637	652	713
Auslage pro Kilometer	Fr. 13,914	15,263	17,612	20,049	20,708
Ferner stellen sich nunmehr pro Kilometer Bahnlänge:					
Die Einnahmen	Fr. 27,740	31,186	35,585	37,592	34,472
„ Auslagen	13,914	15,263	17,612	20,049	20,708
Proz. der Auslagen v. d. Einnahmen	50.1	48.9	49.5	53.3	60.0

Der in Vergleich mit anderen Bahnen hohe Prozentsatz der Auslagen von den Einnahmen wird damit zu rechtfertigen gesucht, daß die eigenthümliche Lage des nationalen Reges, seine vielfachen Verzweigungen und Anschlüsse, dann die geringe Entfernung, in welcher die Mittelpunkte der Bevölkerung von einander liegen, wodurch sich der Verkehr durchschnittlich auf verhältnismäßig geringe Distanzen bewegt, einen kostspieligeren Dienst bedingen. Außerdem sey zu berücksichtigen, daß in den Auslagen erhebliche Beträge für Verbesserungen und Vervollständigungen begriffen sind, welche jährlich zu 750,000 Fr. angenommen werden können.

Werden einerseits den Einnahmen die zum Vortheil des öffentlichen Dienstes stattgehabten Nachlässe bei den Transporten zu ermäßigten Preisen u. zugerechnet, andererseits von den Ausgaben die Auslagen für Verbesserungen u. abgezogen, so stellen sich für 1856

	in Ganzen	pro Kilom.
die Einnahmen	25,555,806 Fr.	35,842 Fr.
„ Auslagen	14,015,006 „	19,656 „
Proz. der Ausl. v. d. Einnahmen	54.8	54.8
Werden von den wirklichen Einnahmen zu	23,286,872 Fr.	
die wirklichen Auslagen abgezogen mit	14,757,962 „	
so bleibt ein Ueberschuß von	8,528,910 Fr.	

zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld u.

Von den eigentlichen Anlagekosten der Bahnen zu 182,369,576 Fr. beträgt dieser Ueberschuß 4.7 Proz.