

der Sächsisch-Böhmischen Bahn 3.18, bei der Sächsisch-Schlesischen 1.01 (wenn die durch den Einsturz des Löbauer Viaduktes erwachsenen Kosten unberücksichtigt gelassen werden, 3.42 Proz.), durchschnittlich bei den Staatsbahnen bei einem Reinertrag von 876,230 Thlr. und einem Anlagekapital von 34,375,910 Thlr. 2.55 Proz., ferner bei der Leipzig-Dresdener Eisenbahn 11.97 Proz. und bei der Löbau-Zittauer 0.54 Proz.

Die Berechnungen aus den Ergebnissen der Transporte, der Einnahmen und Ausgaben führen zu folgenden Ziffern.

Im Ganzen haben zurückgelegt die Personen 13,064,640 Meilen, die Güter 257,735,865 Zentnermeilen, und es hat durchschnittlich durchfahren jede Person 4.95, jeder Zentner Gut 8.64 Meilen. Auf jede Meile Bahnlänge (auf die ganze Bahnlänge) kommen Personen 165,458, Güter 3,266,614 Ztr.

Das Verhältnis in welchem die verschiedenen Wagenklassen benützt wurden, ist: erste Klasse 1 Proz., zweite Klasse 20.9 Proz., dritte Klasse 78.1 Proz.

Die Einnahme pro Person und Meile war 3.17 Mgr., pro Zentner Gut und Meile 0.354 Mgr.

Auf jede Meile Bahnlänge betrug die Einnahme 59,232 Thlr., davon aus dem Personenverkehr 18,148 Thlr., aus dem Güterverkehr 38,512 Thlr.

Die Ausgaben betragen pro Bahnmeile 30,998 Thlr., pro Lokomotivmeile 5.695 Thlr.; die Kosten der Bahnverwaltung waren pro Meile Bahnlänge 9541 Thlr., die der Transportverwaltung pro Lokomotivmeile 3.192 Thlr.

Ausschließlich der Zinsen für erpachtete Bahnstrecken, der Ausgaben zur Vervollständigung der Bahnanlagen, so wie des Beitrags zum Erneuerungsfonds kommen von den Ausgaben nach Prozenten: auf die Bahnverwaltung 33.07, Transportverwaltung 60.06, die Werkstätten- und Magazinverwaltung 2.80, die allgemeine Verwaltung 4.07 Proz.

Die Gesamtausgaben betragen von der Bruttoeinnahme 52.31 Proz.

Württembergische Staatseisenbahnen.

In dem der bevorstehenden Ständeversammlung vorzulegenden Haupt-Finanz-Gutachten für die drei Jahre vom 1. Juli 1858 bis 30. Juni 1861 ist für Herstellung eines zweiten Schienengeleises die den Mitteln der Restverwaltung zu entnehmende Summe von 1,638,000 fl. vorgesehen. Der Vortrag des Finanzministers zu dem Haupt-Finanz-Gutachten enthält zur näheren Begründung dieser Ergänzungs für die Herstellung eines zweiten Schienengeleises auf einigen Eisenbahnstrecken Folgendes.

Seitdem die Württembergische Eisenbahn theils in Bruchsal und Ulm zweckmäßige Anschlüsse an die Bahnen der Nachbarstaaten erhalten hat, theils von Friedrichshafen aus mit den jenseits des Bodensees erbauten schweizerischen Bahnen in Verbindung steht, erfreut sie sich eines bisher in stetiger Zunahme begriffenen beträchtlichen Verkehrs nach außen, mit welchem ein immer lebhafter sich entwickelnder innerer Verkehr gleichen Schritt hält. Nach den vorliegenden Erfahrungen darf an der Nachhaltigkeit dieses Verkehrs nicht gezweifelt werden; es ist vielmehr alle Aussicht auf eine weitere beträchtliche Steigerung desselben vorhanden, weil die Erbauung neuer Bahnlinien im Ausland und im Inland, welche an die durch die Württembergischen Bahnen vermittelten Verkehrsrichtungen sich anschließen, nothwendig den Zufluss für letztere erhöhen muss und eine Schwämerung durch konkurrierende Linien bis jetzt wenigstens nicht zu befürchten steht. Während diese günstigen Verhältnisse eine Vermehrung des Betriebesmaterials an Lokomotiven und Wagen erfordern, welche mit dem steigenden Bedürfnis kaum gleichen Schritt halten kann, tritt auch die Nothwendigkeit, mindestens auf einem Theil der Bahn ein zweites Schienengeleise herzustellen, immer mehr hervor. Denn die nur eine mäßige Belastung der einzelnen Züge zulassenden Steigungsverhältnisse der Bahn machen, daß die Zahl der gewöhnlichen und außerordentlichen Züge fast in gleichem Verhältnis, wie der Verkehr im Ganzen, sich mehrt; je mehr Züge aber auf einer Bahn sich bewegen, desto schwieriger wird es, sie so einzutheilen, daß die einander entgegenkommenden ohne unnötigen Aufenthalt sich kreuzen können, und auch bei einer gelungenen Eintheilung verursacht jede bei einem einzelnen Zug vorkommende Verzögerung eine für mehrere nachfolgende Züge fühlbare, nicht selten das richtige Eintreffen auf Anschlußstationen verhindernde Störung. Wenn bisher mit Rücksicht auf den mäßigen Ertrag der Bahn von einer Vermehrung des Anlagekapitals um den für ein zweites Schienengeleise erforderlichen Aufwand Umgang genommen worden ist, so darf diese Rücksicht jetzt nicht mehr von der im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebs gebotenen Maßregel abhalten. Um jedoch auch hierbei den Aufwand auf das Unumgängliche zu beschränken, soll für jetzt nur auf den beiden Bahnstrecken zwischen Vödingheim und Plochingen und zwischen Geislingen und Ulm das zweite Geleise zur Ausführung kommen. Die erste Strecke, von welcher der kleine Theil von Stuttgart bis Cannstatt bereits zwei Geleise besitzt, bildet die eigentliche Mittellinie des Landes; auf ihr bewegt sich der stärkste Verkehr, und sie wird nach Vollendung der Linie von Plochingen nach Reutlingen die Zuflüsse von vier Befehrsrichtungen in sich vereinigen. Die zweite Strecke von Geislingen nach Ulm kann

wegen der starken Steigungen nur von Zügen befahren werden, welche etwa halb so groß sind, als auf der übrigen Bahn; es wird daher, besonders für die Güterbeförderung, eine viel größere Zahl von einzelnen Zügen erfordert, wodurch sich ein zweites Geleise auch für diese Strecke rechtfertigt.

Die Kosten des zweiten Schienengeleises sind berechnet zwischen Vödingheim und Stuttgart auf 475,000 fl., zwischen Cannstatt und Plochingen auf 430,000 fl., zwischen Geislingen und Ulm auf 733,000 fl., zusammen auf 1,638,000 fl. Nämlich für Planie 49,616 fl., Brücken, Dohlen, Pflaster 40,463 fl., Beschilderung 172,086 fl., Schwellen 235,504 fl., Schienen und Schienenbefestigungsmittel 1,006,970 fl., Wegübergänge 9496 fl., Lege des Oberbaues 62,000 fl., Weichen und Kreuzungen 21,515 fl., Aussicht 7000 fl., Unvorhergesehenes 33,350 fl., zusammen 1,638,000 fl. Die Länge des mit diesem Aufwand herzustellenden zweiten Geleises beträgt, nach Abzug der bereits vorhandenen Doppelseleise auf den Stationsplätzen, zwischen Vödingheim und Stuttgart 75,704 Fuß, zwischen Cannstatt und Plochingen 61,800 Fuß, zwischen Geislingen und Ulm 110,500 Fuß, zusammen 248,004 Fuß oder 19 Bahnstunden und 1004 Fuß. Es kommt also der laufende Fuß auf 6 fl. 36 kr. und die Stunde Bahnlänge auf 85,862 fl.

Badische Staatseisenbahnen.

Die Angaben in Nr. 12 der Eisenbahn-Zeitung über die Kosten der neuen Eisenbahnanlagen in Baden bedürfen insofern einer Ergänzung, als die angeführten Zahlen die von der Eisenbahn-Betriebsverwaltung zu bestreitenden Kosten der Betriebsmittel, so wie der Ausrüstung der Stationen, Wagenzüge etc. nicht mit enthalten. Für die beiden Etatsjahre 1858 und 1859 kommen diese Kosten nicht in Betracht, da die Bahn von Waldshut nach Konstanz voraussichtlich nicht vor dem Jahr 1861, die von Durlach nach Mühlacker wohl ebenfalls nicht früher in Betrieb kommen wird.

1. Für die Bahn von Waldshut nach Konstanz sind die Kosten des Transportmaterials und zwar für 20 Lokomotiven, 160 Achsen Personen- und 550 Achsen Gepäcks- u. Güterwagen, dann für Reservestücke, angenommen zu 1,404,800 fl. dazu für Ausrüstungsgegenstände im Ganzen 105,480 „
zusammen 1,510,280 fl.

Der Gesamtaufwand für die Waldshut-Konstanzer Bahn wird daher betragen 8,232,800 + 1,520,280 fl. = 9,743,080 fl.

2. Für die Bahn von Durlach nach Mühlacker sind an Betriebsmittel vorgesehen: 10 Lokomotiven, 70 Achsen Personen- und 200 Achsen Gepäcks- und Güterwagen, welche nebst den Reservestücken kosten werden . . . 618,000 fl.
Für Ausrüstungsgegenstände sind angenommen 27,540 „
zusammen 645,540 fl.

Der Bauaufwand für die genannte Bahn erhöht sich damit von 5,544,820 fl. auf 6,190,360 fl.

In dem Vorausschlag für die Transportmittel ist eine Lokomotive mit Tender zu 31,000 fl., eine Achse Personenwagen durchschnittlich zu 1400 fl. und eine Achse Transportwagen durchschnittlich zu 900 fl. berechnet.

Der Gesamtaufwand für die Anlage und Einrichtung der Staatseisenbahnen, einschließlich der Ergänzungen an den älteren Bahnanlagen und der Herstellung neuer Telegraphenanlagen beziffert sich auf 19,933,515 fl., wovon 7,831,790 fl. in spätere Perioden fallen und 12,101,725 fl. in 1858 und 1859 verausgabt werden sollen.

Verein für Baukunde in Stuttgart.

27. Versammlung am 6. März 1858.

Herr Direktor v. Steinbeis zeigte der Versammlung mehrere Backsteinproben von der Londoner Ausstellung, aus der Fabrik von Rinton & Comp. in Staffordshire, darunter bunt gemauerte, aus verschiedenfarbigen Thonarten zusammengesetzte Fliesen, welche zur Verzierung der Wände und Fußböden sich eignen.

Derselbe wies sodann eine reichhaltige Sammlung von Gegenständen der Bauwerkerei, und einige bei Bauarbeiten in Anwendung kommende Instrumente vor, welche von ihm auf wiederholten Reisen nach Frankreich und England für die der K. Centralstelle für Gewerbe und Handel angehörige Musterammlung angekauft worden sind, und knüpfte daran eine Reihe von Mittheilungen über die Eigenthümlichkeiten in den Schlosskonstruktionen Englands und Frankreichs, und über die Preise derselben. Es ist hievon besonders Folgendes hervorzuheben. In England wird die Schlosserei fast durchaus noch in der gewöhnlichen handwerksmäßigen Weise betrieben, und die Anwendung von Maschinen findet nur in sehr beschränktem Maße statt. Der Vortragende hat die Werkstätte des berühmten Chubb in Wolverhampton besucht und sie ganz wie eine gewöhnliche Schlosserwerkstätte eingerichtet gefunden, worin die Arbeitsteilung nur in sehr