

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedarf. — 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. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

13. April 1858.

Nro. 15.

Inhalt. Eisenbahn-Statistik. I. Hauchecorne's Statistische Uebersicht der im Jahr 1856 in Betrieb gewesenen Eisenbahnen. II. Tableaux synoptiques des chemins de fer du Globe et des principales sociétés par actions. Par C. Wolters. Paris 1858. — Eisenbahn-Oberbau. Ueber das Auswechseln schadhafter Eisenbahnschienen. — Telegraphenwesen. Das neue deutsch-österreichische Telegraphenvereins-Reglement. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Preußen. Ausland. Schweden. — Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Eisenbahn-Statistik.

I. Hauchecorne's Statistische Uebersicht der im Jahr 1856 in Betrieb gewesenen Eisenbahnen.

Seit 1852 besteht unter der Leitung des um das Eisenbahnwesen sehr verdienten Herrn Generalagenten Hauchecorne in Köln ein Unternehmen, welches zum Zwecke hat, zwischen den deutschen Eisenbahn-Verwaltungen einer- und jenen der französisch-belgischen Linie andererseits den Austausch aller dazu geeigneten Publikationen und Drucksachen zu vermitteln, und so beide Theile, so viel als möglich, von dem, was ihnen über den jenseitigen Betrieb zu wissen nützlich oder wissenswerth ist, in Kenntniß zu erhalten. Ein Ausfluß dieses sehr verdienstlichen Unternehmens ist die alljährliche sorgfältige Ausarbeitung einer statistischen Uebersicht der Ergebnisse sämtlicher deutschen Eisenbahnen, deren Verwaltungen die dazu erforderlichen Nachrichten liefern, verglichen mit den Resultaten der westlichen Nachbarbahnen, insoweit möglich ist, über dieselben die entsprechenden Notizen zu erlangen. Diese Uebersicht wird in deutscher und französischer Sprache aufgestellt, deutsch zur Mittheilung an die, dem Unternehmen beigetretenen Eisenbahnen so wie an mehrere Staats-Verwaltungen, französisch aber nicht allein zu gleichem Zwecke, sondern auch zur Verbreitung durch den Buchhandel in Frankreich und Belgien, wo dergleichen Produktionen im Publikum einen weit größeren Anklang finden, als dies bis jetzt in Deutschland der Fall ist. Von Zeit zu Zeit wird die Uebersicht von einer Karte der im Betrieb befindlichen, der im Bau begriffenen und der genehmigten oder konzessionirten Bahnlängen, hauptsächlich in der Absicht begleitet, den westlichen Nachbarn die Ausdehnung und Entwicklung des deutschen Bahnnetzes anschaulich zu machen, und ihre Begriffe über das, was in dieser so wichtigen, alle Andern überragenden Angelegenheit in Deutschland geschieht, zu erweitern und festzusetzen, weshalb die Karte mit französischer Umschrift der Ortsnamen und mit französischer Erklärung versehen ist. Von beiden Arbeiten liegen uns die neuesten Publikationen vor, nämlich die Statistik pro 1856, und die zuletzt herausgegebene bis Anfangs 1858 gehende Karte der Eisenbahnen Deutschlands und der angrenzenden Länder. Die „Statistische Uebersicht der im Jahre 1856 in Betrieb gewesenen deutschen Eisenbahnen“ enthält in der ersten Abtheilung die Preussischen Eisenbahnen, mit deren summarischen Ergebnissen diejenigen der belgischen Staatsbahnen und der französischen Nordbahn verglichen sind. Die zweite Abtheilung behandelt die Eisenbahnen des übrigen Deutschlands. Sämmtliche Angaben sind auf preussisches Maß, Gewicht und Geld reduziert, was die Vergleichung erleichtert. Im Ganzen sind in der Statistik nachgewiesen 71 Bahnen mit einer Länge von 1411.53 Meilen, während die Gesamtlänge der Ende 1856 eröffneten Bahnen, 80 an der Zahl, zu 1457 Meilen angegeben ist. Die nicht nachgewiesenen Bahnen sind von untergeordneter Bedeutung. Von den in der Statistik aufgeführten Bahnen sind 23 mit 709.71 Meilen Staatsbahnen oder unter Staatsverwaltung betriebene Privatbahnen; die übrigen 701.82 Meilen von Privatgesellschaften betriebene Bahnen; von den ersteren treffen 216.53, von den letzteren 364.10 Meilen auf Preußen. Die zu den Preussischen Bahnen in Parallele gestellten Belgischen Staatsbahnen hatten 1856 eine Länge von 95.07 Meilen und die Französische Nordbahn 106 Meilen. In Folgendem sind die wichtigsten der auf die Preussischen, Belgischen und Nordfranzösischen Bahnen bezüglichen Daten übersichtlich zusammengestellt. Bei den Preussischen Bahnen beziehen sich die Zahlen nur auf die in 1856 vollständig in Betrieb gewesenen Linien.

	Preussische Bahnen.	Belgische Staatsb.	Französische Nordbahn.
Durchschnittl. betriebene Bahnlänge Meilen	533.73	95.07	106.00
Anlagekosten pro Meile Thlr.	440,864	511,556	785,556
Gesamtzahl der beförderten Personen	15,474,986	5,962,707	5,554,000

	Preussische Bahnen.	Belgische Staatsb.	Französische Nordbahn.
Gesamtzahl der beförderten Str. Güter	212,697,453	51,626,520	43,042,000
Einnahme pro Person und Meile Sgr.	3.438	—	3.858
„ „ Str. Gut und Meile „	0.278	—	0.215
Personenzahl auf die ganze Bahnlänge red.	160,630	—	346,463
Güterquantum „ „ „ „	3,760,774	—	8,609,740
Bruttoeinnahme pro Meile Thlr.	58,585	65,320	128,485 *)
davon vom Personenverkehr „	19,191	28,281	51,359
„ „ Güterverkehr „	36,607	33,167	75,761
„ „ von anderen Quellen „	2,787	3,872	1,365
Bruttoeinnahme pro Zugmeile „	11.321	8.853	11,706 *)
Betriebsausgaben pro Bahnmeile „	30,225	41,397	47,712
„ „ Zugmeile „	5.840	5.611	4,347
Ueberschuß pro Bahnmeile „	28,360	23,923	71,377
„ „ Zugmeile „	5.480	3.242	6.803
Die Quot. betragen v. d. Einnahmen Proz.	51.59	63.38	40.06
Auf jede Bahnmeile kommen Lokomotivmeil.	5.160	7.380	109.76
„ „ Lokomotive „	2.740	3.280	3.170
„ „ „ „ Bahnmeilen	0.531	0.444	0.290
Kohlenverbrauch pro Lokomotivmeile Pfd.	164.68	196.80	—

*) Nettoeinnahme nach Abzug des Behuten vom Personenverkehr 10,119,089 Thlr., pro Zugmeile 10.850 Thlr.

II. Tableaux synoptiques des chemins de fer du Globe et des principales sociétés par actions. Par C. Wolters. Paris 1858.

Diese durch das Journal „l'industrie“ veröffentlichte Schrift enthält eine Reihe höchst interessanter statistischer Zusammenstellungen, und zwar in dem ersten größeren Abschnitt über die Eisenbahnen, im zweiten über Banken und Kreditanstalten und im dritten über industrielle Gesellschaftsunternehmungen. Den auf die Eisenbahnen bezüglichen Tabellen geht ein erklärender Text voraus, welcher besonders die Geschichte der Entwicklung der französischen Bahnen ausführlich behandelt, wie denn selbstverständlich den französischen Bahnen auch in den Tabellen die wichtigste Stelle eingeräumt ist. In der Einleitung wird bemerkt, daß die verschiedenen Aktienunternehmungen vermalen ein Kapital von 50 Milliarden Franken repräsentiren; 27 Milliarden 250 Millionen treffen hiervon auf die gegenwärtig in der ganzen Welt bestehenden Eisenbahnen, deren Ausdehnung 115,396 Kilometer beträgt, wovon 81,800 Kilometer in Betrieb stehen. — Der Werth solcher Zusammenstellungen ist lediglich nach dem Grad der Genauigkeit und Zuverlässigkeit zu beurtheilen, auf welche die mitgetheilten Zahlen Anspruch machen, und wem es um richtige Daten über nicht französische Bahnen zu thun ist, wird besser thun, dieselben in den Publikationen der betreffenden Staaten zu suchen. Dagegen geben die auf Frankreich bezüglichen Zusammenstellungen und Angaben ein vollständiges und genaues Bild von dem franz. Eisenbahnwesen, wie man es nicht leicht klarer und übersichtlicher finden wird.

Als Resumé der verschiedenen Tabellen über französische und fremde Bahnen ist eine vergleichende Zusammenstellung der zehnjährigen Betriebsergebnisse der französischen, belgischen, deutschen und englischen Bahnen mitgetheilt, welche wir nachstehend wiedergeben. Die eine Tabelle enthält für jedes der zehn Jahre die durchschnittlich in Betrieb gewesene Bahnlänge, die Einnahmen, die Auslagen und deren Verhältnis zu einander; die zweite die Anlagekosten verglichen mit der Nettoeinnahme. Es ergibt sich daraus, daß die französischen Bahnen die günstigsten Resultate geliefert haben, daß aber die deutschen Bahnen in ihrem Ertrag den französischen ziemlich nahe kommen, obschon erstere nur $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{2}$ von der Bruttoeinnahme der letzteren nachweisen. Die englischen Bahnen stehen in ihrem Ertrag gegen die französischen und deutschen weit zurück.