

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Erpeditionen Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

# Eisenbahn-Beitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Tblr. preuß. Cour. für den Jahrgang — Einrückungsgebühr für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gespaltenen Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. B. Nepler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

22. April 1858.

Nro. 16.

**Inhalt.** Deutsche Eisenbahnen. Taunusbahn. — Schweizerische Eisenbahnen. Centralbahn. — Telegraphenwesen. Das neue deutsch-österreichische Telegraphenvereins-Reglement. (Schluß.) — Unfälle auf Eisenbahnen. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Preußen, Ausland. Schweiz, Frankreich. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

## Deutsche Eisenbahnen.

### Taunusbahn.

Den Verhandlungen der am 29. März d. J. abgehaltenen neunzehnten Generalversammlung der Taunus-Eisenbahngesellschaft ist Folgendes zu entnehmen.

Während viele Geschäfte und Unternehmungen den Druck, welcher im vergangenen Jahr auf Handel und Verkehr gelastet, schwer empfinden mußten, hat der Verkehr auf der Taunus-Eisenbahn in dem abgelaufenen Jahre sich nicht nur nicht vermindert, sondern einen solchen Aufschwung genommen, wie er kaum erwartet werden durfte; er hat den Verkehr aller Vorjahre, sowohl in Bezug auf Personen-Beförderung als in Bezug auf Gütertransport, weit übertroffen und ein Resultat ergeben, das als ein überaus erfreuliches bezeichnet werden darf.

Die Anzahl der in 1857 beförderten Personen hat die Ziffer von 1,114,273 erreicht und incl. Gepäcküberfracht eine Einnahme ergeben von 637,217 fl. Ebenso ist der Transport der Güter auf 1,341,246.9 Ztr. gestiegen, welche an Frachtgeld ergeben haben 183,467 „ Hierzu die Einnahme aus verschiedenen Quellen mit 3,727 „ ergibt die Gesamt-Einnahme von 1857 zu 824,411 fl.

Gegen 1856 sind 121,049 Personen oder 12 Proz. mehr befördert und vom Personentransport 93,275 fl. oder 17 Proz. mehr eingenommen; die Zunahme an Gütern war 301,578.3 Ztr. oder 29 Proz. und die der Mehreinnahme davon 35,284 fl. oder 24 Proz. Gegenüber der Gesamt-Einnahme im Jahr 1856 von 695,930 fl. beträgt die Mehreinnahme in 1857 128,482 fl. Seit einer Reihe von Jahren weisen die Ergebnisse des Bahnbetriebs mit jedem Jahre eine stetige Zunahme des Verkehrs nach, die beispielsweise nur allein in den letzten fünf Jahren, von 1853 bis incl. 1857 bei der Personenbeförderung nahe an 40 Proz., bei dem Gütertransport aber circa 185 Proz. betragen hat.

Wegen dieses gesteigerten Verkehrs wird die Herstellung eines zweiten Schienengeleises auf der ganzen Länge der Bahn für nöthig erachtet, und beantragt den Aufwand hierfür von 751,000 fl. durch Vermehrung des Aktienkapitals oder ein Prioritätsanlehen zu decken. Die Generalversammlung gab jedoch nur zur Herstellung des zweiten Geleises auf der Mittelstrecke zwischen Hattersheim und Flörsheim mit einem Aufwand von 120,000 fl. ihre Zustimmung.

Die Taunus-Eisenbahn ist unter ihren Nachbarbahnen die einzige, welche das alte System der Wageneintheilung in vier Klassen beibehalten hat. Dieses System wurde schon vor mehreren Jahren auf der Main-Neckar- und Main-Weser, als auch auf der großherzogl. Badischen Staats- und auf der Pfälzischen Ludwigsbahn aufgegeben und dafür das fast allgemein übliche drei Wagenklassen-System eingeführt, wodurch die Taunusbahn diesen Eisenbahnen, so wie der Frankfurt-Hanau-Bayerischen und der herzogl. Nassauischen privilegierten Rhein- und Lahnbahn gegenüber, auf welchen ebenfalls die Eintheilung in drei Wagenklassen besteht, in einen Ausnahmestand gerathen ist, der sich durch die Erfahrung, namentlich der letzten Jahre, als un bequem und für den direkten Personenverkehr mit diesen benachbarten, so wie mit entfernteren Bahnen, als höchst erschwerend erwiesen hat. Gleichzeitig mit Abschaffung der vierten Wagenklasse soll eine Ermäßigung der Fahrpreise eintreten und pro Personenmeile erhoben werden

in 1. Klasse	24 fr.	statt bisher	27.75 fr.
" 2. "	16 "	" "	18.45 "
" 3. "	9.05 "	" "	13.17 "
" 4. "	— "	" "	9.05 "

Gleichzeitig mit der Aenderung des Wagensystems und des Personentarifs soll das System der Gepäckbeförderung mit dem der Nachbarbahnen in Uebereinstimmung gebracht und unter Aufhebung des bisher bestandenen Freigewichts das Gepäck nach einer von 10 zu 10 Pfd. fortschreitenden Berechnung tarirt werden, und zwar nach dem Einheitsfuß von 6 fr. pro Ztr. und Meile, was gegen bisher eine bedeutende Ermäßigung ausmacht.

Der Bahnbetrieb ist auch im verflorenen Jahre, ungeachtet der außerordentlichen Verkehrszunahme, von Unfällen bewahrt geblieben. Ueber die Ergebnisse des Betriebs enthält der Bericht des Direktors an den Verwaltungsrath detaillirte Angaben, wovon Folgendes ein Auszug ist.

Von den im Ganzen beförderten 1,114,273 Personen, worunter 1146 Militärs, haben benutzt:

die 1. Klasse	27,032 Personen	oder	2.40 Proz.
" 2. "	150,460 "	" "	13.53 "
" 3. "	237,894 "	" "	21.35 "
" 4. "	698,887 "	" "	62.72 "

Sämmtliche Reisenden haben 2,842,072.45 Personenmeilen zurückgelegt.

Die beförderten 1,341,246.9 Ztr. Güter, worunter 31,110 Ztr. Postgüter, haben 6,003,741.94 Zentnermeilen zurückgelegt.

Außerdem wurden befördert: 73,303 Ztr. Reisegepäck mit 27,367 Ztr. Ueberfracht, 30,805 bezahlte Traglasten, 155 Equipagen, 188 Pferde, 4517 Stück und 68 Wagenladungen Vieh, 2399 Hunde.

Durchschnittlich hat jeder Reisende 2.55 Meilen zurückgelegt und 31.79 fr., pro Meile 12.46 fr. eingebracht; jeder Ztr. Gut wurde durchschnittlich 4.47 Meilen weit befördert und die Einnahme davon war 7.98 fr., pro Meile 1.78 fr.

Die Ausgaben für den Betrieb waren:

für Bahn- und Gebäudenunterhaltung	68,666 fl.
" den eigentlichen Betrieb	196,195 "
" allgemeine Verwaltung	15,485 "
" die Reparatur-Werkstätten	14,030 "
" Feuerversicherung	1,227 "
" Staats- und Communalsteuern etc.	14,977 "

Zusammen 310,580 fl.

Für Zinsen, Amortisation etc. wurden außerdem verausgabt 46,000 fl. und es belaufen sich sonach die Gesamtausgaben auf 356,580 fl.

Werden diese von der Bruttoeinnahme zu 824,411 fl. abgezogen, so ergibt sich ein Ueberschuß von 467,831 fl., welcher wie folgt verwendet wurde:

Als Dividende auf die 12,000 Aktien 25 fl. pro Aktie	300,000 fl.
Als Beitrag und Geschenk für die Pensions-, Wittwen- und Waisenkasse der Angestellten	3,000 "
Als Ueberweisung auf den Kapital-Reserve-Conto	64,000 "
Zur Ueberschreibung auf den Maschinen- und Transportmittel-Reserve-Conto	100,831 "
	467,831 fl.

Da das Bankcapital pro Ende 1857 mit 3,753,000 fl. abschloß, so war der Reinertrag in 1857 = 12 1/2 Proz. des Anlagekapitals, während eine Dividende von 10 Proz. vertheilt wurde.

Ueber die Leistungen der Transportmittel wird Folgendes bemerkt. Lokomotiven waren in Benützung 12, welche in 1501 Fahrtagen 6716 Fahrten gemacht und 27,644.5 Meilen à 7500 Meter zurückgelegt haben. Dabei wurden Coles mit Steinkohlen verbraucht 30,150 Ztr. oder pro Meile im Durchschnitt 109.1 Pfd. Werden für 1511 Anheizungen 5822.5 Ztr., für 10,966.8 Stunden Haltezeit 3887.2 Ztr., endlich für 726 Stunden Stationsdienst 798.6 Ztr. vom Gesamtverbrauch abgezogen, so bleiben für die eigentliche Fahrt 19,641.7 Ztr., was auf die durchlaufene Meile 71.1 Pfd. ergibt.

Der Coles- und Steinkohlenverbrauch sämmtlicher Lokomotive mit 30,150 Ztr. vertheilt sich in 21125 Ztr. Coles und 9025 Ztr. Steinkohlen; der mit erstern zurückgelegte Weg beträgt bei einem Bruttoverbrauch pro Meile von 106.5 Pfunden — 19,843.7 Meilen, wogegen sich bei Steinkohlenheizung bei einem Bruttoverbrauch pro Meile von 115.7 Pfunden ein zurückgelegter Weg von 7800.8 Meilen ergibt.

Die Unterhaltungskosten der Lokomotiven betragen 17,911 fl.

Der Verbrauch an Maschinenöl war im Ganzen 10,710 Pfd., pro Meile Fahrt 0.387 Pfd.