

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschritte 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. B. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

20. Mai 1858.

Nro. 20.

Inhalt. Die Badischen Staatseisenbahnen. — Deutsche Privat-Eisenbahnen. I. Hessische Ludwigsbahn. II. Holsteinische Bahnen. — Zeitung. Inland, Oesterreich, Bayern, Preußen. Ausland, Frankreich. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Die Badischen Staatseisenbahnen.

II.

Zu der am 1. Januar 1855 im Betriebe befindlichen Eisenbahn von 39.7 geographischen Meilen Länge kam am 20. Februar 1855 die Strecke von Galtlingen bis Basel von 0.8 geogr. Meilen und es betrug daher am Schlusse des Jahres die Gesamtlänge der eröffneten Bahnstrecken 40.5 geogr. Meilen.

Das Bau- und Betriebskapital belief sich am Schlusse des Betriebsjahres auf 38,072,980 fl., und zwar für den Bau der Bahn und der Gebäude 32,539,552 fl.; für Lokomotiven, Wagen, Einrichtungs- und Ausstattungsgegenstände 5,533,428 fl.

Die Gesamteinnahme im 1857 beträgt 3,374,180 fl.
Die Gesamtausgabe und zwar:

a) Verwaltungskosten einschließlich der Lasten	89,660 fl.	
b) Betriebskosten	1,570,994 „	1,660,654 „
		mithin der Einnahmeüberschuß
		1,713,526 fl.

Wird hinzugerechnet der Werthsbetrag der vom Betrieb in veränderter Gestalt zurückempfangenen Materialien und der angefertigten Vorrathstücke mit 308,964 „

so ergibt sich eine Reineinnahme von 2,022,490 fl.

Die Verzinsung des Anlagekapitals durch die Reineinnahme ergibt sich hiernach zu 5.31 Proz.

Werden dagegen die vom außerordentlichen Etat bestrittenen Kosten für Erneuerung des Geleises, so wie für Ergänzung und Erweiterung der Bahnanlagen und Gebäude, für Vervollständigung des Betriebsmaterials im Gesamtbetrage von 566,933 fl. an der Reineinnahme in Abzug gebracht, so ergibt sich eine Verzinsung des Bau- und Betriebskapitals zu 3.82 Proz.

Als Prozente der Bruttoeinnahme berechnet, stellen sich die Gesamtausgaben auf 49.22 Proz.

Vertheilt man die Gesamtausgabe auf die 194,372 von den Lokomotiven im Ganzen zurückgelegten geographischen Meilen, so kommen auf jede Meile im Durchschnitt 8 fl. 32.64 fr.

Nach den Hauptrubriken theilten sich die Ausgaben in:

1. Lasten	8,615 fl.
2. Verwaltungskosten	81,045 „
3. Betriebskosten:	
allgemeine	79,116 „
besondere für den Expeditions- u. Transportdienst	819,249 „
„ „ Unterhaltung der Bahn u. Gebäude	672,629 „
	1,660,654 fl.

Im Laufe des Betriebsjahres wurden im regelmäßigen Dienste zurückgelegt: mit Personenzügen 121,000 Meilen, mit gemischten Zügen 28,433 Meilen, mit Güterzügen 37,290 Meilen, zusammen 186,723 Meilen; die ganze Länge der Bahn ist in 1 Tage durchschnittlich durchfahren worden: mit Personenzügen 8.6 mal, mit gemischten Zügen 2.0 mal, mit Güterzügen 2.6 mal, zusammen 13.2 mal. Mit Extrazügen sind im Ganzen außerdem 7649 Meilen zurückgelegt worden.

Die Anzahl der mit den regelmäßigen Zügen im Laufe des Betriebsjahres beförderten Personen, Güter u., so wie die von denselben zurückgelegten Wegstrecken, waren:

Personen in 1. Klasse	44,188	11.40 Meilen
„ „ 2. „	398,069	7.23 „
„ „ 3. „	1,187,578	3.85 „
zusammen	1,629,835	4.88 „
Militär	17,115	14.54 „
	1,646,950	4.98 Meilen

Gepäck, Tonnen	6,515	11.89 Meilen
Gilgüter „	7,415	9.54 „
Frachtgüter „	252,700	14.82 „

Dazu kommen Equipagen 385 Stück, Vieh 6639 Stück, ferner Transporte der Postverwaltung 3286, der Bauverwaltung 12,288, dienstliche 20,678 Tonnen.

Auf die ganze Bahnlänge wurden befördert 212,014 Personen und 97,687 Tonnen Gil- und Frachtgut.

Die Zahl der Reisenden theilt sich nach den drei Wagenklassen in 2.71, 24.42 und 72.87 Prozent.

Durchschnittliche Zahl der Wagenachsen in einem Personenzug 23.59, gemischten Zug 55.75 und Güterzug 89.60.

Durchschnittlich waren in einem Zuge 9.87 Personenwagenachsen und 163.10 Sitzplätze, davon besetzt 44.60 und leer 118.50; es kommen daher auf je 1 besetzten Platz 2.61 leere Plätze.

Das Nettogewicht, welches im Laufe des Betriebsjahres im regelmäßigen Dienste befördert worden, betrug:

	auf eine Meile reduzirt	auf die ganze Bahnlänge
bei den Personenzügen	764,466 Tonnen	19,716 Tonnen
„ „ gemischten Zügen	1,302,560 „	33,368 „
„ „ Güterzügen	3,112,700 „	79,814 „
	5,179,726 Tonnen	132,898 Tonnen

Es stellt sich hiernach das Nettogewicht eines Personenzugs auf 6.32 Tonnen, eines gemischten Zugs auf 45.81 Tonnen und eines Güterzugs auf 83.47 Tonnen.

Vertheilt man das beförderte Nettogewicht auf sämtliche in den Zügen gelaufene Transportwagen, einschließlich derjenigen, welche leer gelaufen sind, so stellt sich die durchschnittliche Bruttolast einer Achse a) bei den Personenzügen auf 2.08, b) bei den gemischten Zügen auf 2.70 und c) bei den Güterzügen auf 2.83 Tonnen.

Die durchschnittliche gesammte Bruttolast, welche im Laufe des Betriebsjahres über die Bahn gegangen ist, beträgt (wenn das durchschnittliche Gewicht einer Lokomotive mit Tender in den Personenzügen zu 28 Tonnen und in den Güterzügen zu 31 Tonnen, einer leeren Personen-, Gepäck-, Equipage- und Viehwagenachse u. zu 1.8 Tonnen und einer Güterwagenachse zu 1.9 Tonnen gerechnet wird): auf eine Meile reduziert 26,362,751 Tonnen und auf die ganze Bahnlänge vertheilt 678,790 Tonnen.

Es stellt sich im regelmäßigen Dienste die durchschnittliche Bruttolast (einschließlich Lokomotive und Tender) eines Personenzugs auf 77.03 Tonnen, eines gemischten Zugs auf 181.33 Tonnen, und eines Güterzugs auf 284.14 Tonnen.

Die Einnahmen von den verschiedenen Transporten im Ganzen und für jede Verkehrseinheit berechnet, waren:

vom Personentransport	1,379,330 fl.	pro Person und Meile	fl. 10.09 fr.
„ Gepäcktransport	120,352 „	„ „ „	1 „ 33.22 „
„ Gilguttransport	58,865 „	„ „ „	— „ 49.93 „
„ Frachtgut	1,635,985 „	„ „ „	— „ 26.21 „

Die Einnahme an unmittelbar erhobenen Transportgebühren (3,220,402 fl.) beträgt auf eine Meile 82,448 fl.

Am Schlusse des Jahres 1855 waren im Ganzen 77 Maschinen vorhanden. Darunter befanden sich 10 Maschinen für Schnellzüge, 41 für Personenzüge, 17 für gemischte Züge und 9 für Güterzüge.

Die Lokomotiven haben verbraucht:
bei 103,032 Meilen mit Colesfeuerung } 137,061 Ztr. Coles u. 787,828 Kbf. Holz.
„ 83,691 „ „ Holzfeuerung }
Zusammen im Werthe von 154,910 fl.

Der durchschnittliche Verbrauch war:

	mit Anheizen u. Stationiren	ohne dasselbe
bei Personenzügen	88.6 Pfd. Coles oder 8.80 Kbf. Holz	79.3 Pfd. oder 7.5 Kbf.
„ gemischten Zügen	105.9 „ „ „	98.9 „ „
„ Güterzügen	175.3 „ „ „ 11.90 „	168.3 „ „ 11.4 „

Von den im Ganzen verwendeten 137,061 Str. Coles waren 21,724 Str. Ruhr-Coles und 115,337 Str. Saar-Coles aus dem Holzhanerthal. Das im Ganzen verwendete Quantum Holz bestand aus 2788 Klaftern gestößtem Tannen- und Fichtenholz, 2184 Klaftern buchen Scheitholz, so wie aus 499 Klaftern unbrauchbar gewordener Langschwellen und sonstigem Abfallholz.

Der Aufwand zum Schmieren der Lokomotive und Tender betrug im Ganzen 14,687 fl., pro Meile 4.72 fr.; der Kostenaufwand für das Reinigen der Lokomotive und Tender betrug 13,485 fl., somit für eine Meile 4.33 fr.

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Lokomotive und Tender betragen im Ganzen 78,625 fl., somit im Durchschnitt für eine Meile 25.26 fr.

Der Gesamtaufwand für die Lokomotive betrug 261,707 fl., somit für eine Meile 1 fl. 24.09 fr.

In Prozenten ausgedrückt, beträgt 2) der Gesamtaufwand für Lokomotive und Tender (d. h. Heizen, Schmieren, Reinigen und Reparieren) 8.07 Proz. der Bruttoeinnahme, 19.57 Proz. der Gesamtausgabe; 2) der Aufwand für Feuerung der Lokomotive (154,910 fl.): 4.77 Proz. der Bruttoeinnahme und 11.58 Proz. der Gesamtausgabe.

Bis Ende 1850 waren vorhanden 1300 Wagen jeder Art, welche zusammen im Lauf des Jahres zurückgelegt haben 7,805,356 Achsmeilen.

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Wagen haben im Ganzen 134,980 fl. betragen und daher im Durchschnitt für jeden Wagen und die Achsmeile 1.04 fr.

Der Aufwand für das Schmieren der Wagen betrug 30,553 fl., so daß sich der durchschnittliche Aufwand für jede von einem Wagen durchlaufene Achsmeile auf 0.2278 fr. berechnet.

Der Aufwand für Reinigen der Wagen betrug 7736 fl. oder für die Achsmeile 0.0577 fr.

Die für Schmieren, Reinigen und Reparieren der Wagen erwachsenen Kosten betragen mithin auf eine Achsmeile berechnet 1.2919 fr.

Der Gesamtaufwand für die Unterhaltung der Bahn und der Gebäude, einschließlich der Gehalte des Bahnaufsichtspersonals und aller sonstigen Ausgaben für den Bahndienst beträgt für eine Meile 16,816 fl. und zwar für die Unterhaltung des Bahnkörpers, der Brücken, Dohlen und Wegübergänge, des Fundaments der Schienengeleise, der Schwellen, der Schienen und deren Befestigung, so wie der Einfriedigung der Bahn 11,174 fl., für die Unterhaltung des Bahnkörpers, so wie des Ober- und Unterbaues allein 10,639 fl.

Im Einzelnen betragen die Kosten der Unterhaltung pro Meile:

1) des Bahnkörpers	40.0 Meilen	320 fl. 54 fr.
2) des Fundaments der Schienengeleise	70.0 "	1575 " 57 "
3) der Schienenunterlage oder Schwellen	76.0 "	1733 " 25 "
4) der Schienen und deren Befestigung .	76.0 "	2173 " 59 "
5) der Einfriedigung	40.0 "	134 " 11 "

Vertheilt man die Unterhaltungskosten des Bahnkörpers und des Ober- und Unterbaues auf das über die Bahn gezogene, auf eine Meile reduzierte Brutto- und Nettogewicht (erstere beträgt einschließlich der Lokomotive 26,362,751 Tonnen und letztere 5,881,754 Tonnen), so kommt auf eine Tonne Bruttogewicht (d. h. eine Tonnenmeile) ein Kostenaufwand von 0.969 fr., und auf eine Tonne Nettolast ein durchschnittlicher Aufwand von 4.341 fr.

Werden nur die Ausgaben gerechnet, welche man der transportirten Last proportional annehmen kann, nämlich die Kosten der Bahnregulirung und der Schienen nebst Befestigungstheilen, so kommt auf eine Tonne Bruttogewicht ein Kostenaufwand von 0.649 fr. und auf eine Tonne Nettolast ein durchschnittlicher Aufwand von 2.907 fr.

Deutsche Privat-Eisenbahnen.

I. Hessische Ludwigsbahn.

Dem Geschäftsbericht des Direktors der Hessischen Ludwigsbahn an den Verwaltungsrath über den Bau und Betrieb der Bahn im Jahre 1857 ist Nachstehendes entnommen.

In Bau begriffen sind die beiden Bahnstrecken: Mainz-Wingen und Mainz-Aschaffenburg, für dieselben waren bis Ende 1857 verausgabt 2,730,000 fl.

Die Betriebsrechnung des Jahres 1857 schließt ab mit einer Gesamteinnahme von 393,126 fl., einer Gesamtausgabe von 150,248 fl. und einem Reinertrag von 242,878 fl. Von dem Aktienkapital repräsentirt dieser Reinertrag 6.071 Proz.

Es wurden aus dem Personenverkehr einschließlich aller Nebenerträge im Ganzen eingenommen 245,900 fl. und zwar wurden auf der im eigenen Betriebe stehenden Strecke von Mainz bis Worms 479,202 Personen mit einer Einnahme von 221,465 fl. befördert, während die Gesamtzahl der zur Beförderung gelangten Personen 674,284 ausmacht. Verkehr und Einnahmen zwischen Mainz und Worms theilen sich nach den verschiedenen Wagenklassen wie folgt:

Personen	7,706	oder 1.61 Proz.	in 1. Klasse	für 13,626 fl.	oder 6.15 Proz.
"	124,047	" 25.89 "	" 2. "	" 90,416 "	" 40.83 "
"	347,449	" 72.50 "	" 3. "	" 117,423 "	" 53.02 "
				479,202	oder 100 Proz.
				221,465 fl.	oder 100 Proz.

Im Durchschnitt durchfuhr sonach jede Person 2.93 Meilen und brachte 27.72 fr. ein. Auf die ganze Bahnlänge reduziert wurden 235,845 Personen befördert.

Auf der Strecke von Worms bis zur bayerischen Grenze wurden 195,082 Personen befördert, welche ein Erträgniß von 7526 fr. lieferten.

Pro Meile belief sich die Einnahme aus dem Personenverkehr auf 38,182 fl. An Nebenerträgen für den Transport von Reisegepäck, Traglasten und Equipagen wurden vereinnahmt 16,868 fl. Der Viehtransport lieferte 7803 fl. Güter aller Art wurden befördert 1,248,184,08 Str., welche eine Einnahme lieferten von 116,425 fl.

Von dem Gesamt-Gütertransport entfallen: Frachtgüter, auf den Lokalverkehr 281,739.52 Str., auf den durchgehenden Verkehr 686,144.56 Str., Kohlen und Steine 280,300 Str.

Die Betriebskosten beliefen sich auf 150,248 fl. oder 38.22 Proz. von den Betriebseinnahmen.

Die Betriebsausgaben betragen für die Meile Bahnlänge 25,041 fl., für jede Zugmeile 5 fl. 2.5 fr. und vertheilen sich:

auf die allgemeine Verwaltung . . .	8,606 fl.	oder 5.73 Proz.
" " Transportverwaltung . . .	99,105 "	" 65.97 "
" " Bahnverwaltung . . .	42,487 "	" 28.27 "
" Zinsen und Provisionen . . .	50 "	" —.03 "
		150,248 fl. oder 100 Proz.

Mit dem Fahrmaterial wurden folgende Dienstleistungen verrichtet:

Die Lokomotiven haben durchlaufen 24,278 Meilen bei Personenzügen, 5519 Meilen bei Güterzügen, zusammen 29,797 Meilen, wobei an Heiz- und Schmiermaterial verwendet wurde: Holz für 651 fl., 17,149 Str. Coles und 9871 Str. Kohlen für 20,948 fl., 7406 Pfd. Maschinenöl und 2106 Pfd. Talg für 3414 fl., mithin betragen die Gesamtkosten 25,013 fl. und für die zurückgelegte Meile 50.34 fr.

Wasserförderung, Reinigen und gewöhnliche Unterhaltung der Maschinen erforderten 3357 fl. 17½ fr., pro Zugmeile 6.72 fr.

Die Reparaturen an den Lokomotiv-Rad-Bandagen aller Art, welche aus dem Erneuerungsfonds beschafft wurden; abzüglich dieser Summe verbleiben 6473 fl. oder 13.2 fr. pro Zugmeile.

Die eben detaillirten Kosten betragen zusammen 34,843 fl. und pro Zugmeile 1 fl. 10.8 fr.

Der Colesverbrauch ist, so lange die Bahn im Betriebe, sich fast ganz gleich geblieben, derselbe belief sich im Durchschnitt bei Personenzügen auf 76.50 Pfd. pro Meile.

Von den beim Transportdienst verwendeten 36 Personenzügen mit 1528 Pflügen, 94 Gepäck- und Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 11,700 Str. wurden auf eigenen und fremden Bahnen 769,286 Achsmeilen zurückgelegt, während fremde Wagen auf der Ludwigsbahn 304,824 Achsmeilen durchliefen.

Die Wagen erforderten für Schmier- und Fuhrmaterial 2097 fl., für Löhne an Wärter und Puffer 4485 fl., zusammen 6582 fl., sonach 0.51 fr. pro Achsmeile; für Reparaturkosten 6290 fl. oder 0.49 fr. pro Achsmeile, im Ganzen für Unterhaltung und Reparatur 12,873 fl., gleich 1.00 fr. pro Achsmeile.

Ferner wurden zu Lasten des Erneuerungsfonds neue Wagenrad-Bandagen im Betrage von 1727 fl. beschafft.

Sämmtliches Fahrmaterial, einschließlich der Lokomotiven, kostete für Unterhaltung und Reparatur zusammen 47,716 fl., mithin für jede von den Lokomotiven zurückgelegte Zugmeile 1 fl. 36 fr. und für jede durchlaufene Achsmeile 3.7 fr.

Der Fahrdienst war ein geregelter und hat keinerlei Störungen erlitten.

Man hatte nur einen Unglücksfall zu beklagen; am 9. Februar, in der Nähe der Station Lanbenheim, fuhr beim Abperren des Dampfes an der bayerischen Maschine „Dweich“ ein, sich gerade dem Stand des Maschinenführers gegenüber befindlicher Wärmehahn heraus und traf den in Diensten der Pfälzischen Bahn stehenden Lokomotivführer Philippi, welcher dadurch augenblicklich seinen Tod fand. Der Zug war alsbald zum Stehen gebracht und ein weiterer Unfall nicht zu beklagen.

Der Bestand der Pensions- und Unterstützungskasse belief sich am 31. Dezember 1856 auf 8795 fl. Im Jahre 1857 wurden dafür vereinnahmt 3208 fl. und ist der Aktiobestand Ende 1857 . . 12,003 fl. Der Fonds hat sonach die in den Statuten des Vereins vorgesehene Höhe erreicht, um vorkommenden Falles Pensions-, Wittwen- oder Waisengehalt auszahlen zu können.

II. Holsteinische Bahnen.

Dem Geschäftsbericht der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1857 entnehmen wir folgende allgemeine statistische Notizen:

Die Bahnen führen 1) von Altona über Elmshorn und Neumünster nach Kiel, 2) von Neumünster nach Rendsburg, 3) von Elmshorn nach Glückstadt und vom 15. Oktober 1857 an von Elmshorn über Glückstadt nach Iphoe.

	Altona- Kiel.	Rends- burg-Neu- münster.	Elmshorn- Glückstadt- Iphoe.	Zusammen.
1. Die Länge d. Bahn beträgt Meil.	14,08	4,6	4,5 *)	23,18 *)
2. Der Betrieb ist eröffnet . im	Sept. 1844	Sept. 1845	(Juli 1845 Okt. 1857)	
3. Das Anlagekapital beträgt im Ganzen Thlr.	3,668,477	577,989	901,685	5,128,151
pro Meile Bahnlänge	260,545	121,302	200,374	221,232
4. Von d. Gesamtkapital bestehen:				
a) in Stammaktien Thlr.	3,075,000	300,000	450,000	3,915,000
b) in Prioritätsanleihen	217,000	142,500	408,000	767,500
5. An Transportmittel sind vorhanden:				
Lokomotiven, Gräderige Anzahl	—	—	—	22
Tender	—	—	—	18
Personenwagen, Gräderige	—	—	—	44
Die Personenwagen enthalten Plätze	—	—	—	2,314
Auf 1 Achse kommen durchschnittlich	—	—	—	17,53
Plätze Anzahl	—	—	—	322
Lastwagen	—	—	—	38,360
Gesamtladungsfähigkeit der Gü- terwagen Ztr.	—	—	—	—
6. Die Lokomotiven haben über- haupt zurückgelegt Meil.	34,491,5	10,314	4,290,25	49,095,75
Davon Rückmeilen	33,777,75	10,220,75	4,280,25	48,278,75
u. zwar: a) mit Personenzügen	20,886,5	6,727,1	4,132,25	31,745,85
b) mit Güterzügen	12,891,25	3,493,65	148	16,532,9
7. An Brennmaterial ist dabei pro Rückmeile (einschließlich des Verbrauchs der Reservemaschi- nen) verbraucht:				
Holz zum Anheizen Kubf.	—	—	—	0,33
Cokes 121,64, Steinkohlen 2,29 Kubf.	—	—	—	123,93
An Brennmaterial (Cokes u. Kohlen) ist pro Rückmeile verbraucht Kubf.	—	—	—	3,607
8. Die Wagen haben Rückmeilen durchlaufen:				
a) auf der eigenen Bahn	1,259,673	148,131	86,929	1,494,733
b) auf fremden Bahnen	—	—	—	142,252
Fremde Wagen haben auf der Bahn zurückgelegt	100,108	64,086	18	164,212
9. Anzahl der beförderten Pers- sonen:				
1. Klasse	2,446	300	123	2,501
2. "	48,059	10,732	6,618	52,320
3. "	440,774	92,131	77,608	512,476
zu ermäßigten Fahrpreisen	1,280	548	431	1,285
Ueberhaupt Personen	492,559	103,711	84,780	568,582
Reisegepäck Zollztr.	49,750	15,339	4,859	52,707
Güter	2,546,749	549,815	483,645	2,926,329
Wies	206,427	121,980	5,587	219,473
10. Gesamtzahl der zurückgeleg- ten Meilen von:				
a) Personen	2,715,533	414,289	175,386	3,305,208
b) Gütern	21,997,316	2,169,301	1,108,055	25,274,672
11. Durchschnittlich haben durch- fahren:				
a) jede Person Meil.	5,52	4	2,07	5,81
b) jeder Zollztr. Gut	8,64	3,95	2,29	8,64
12. Auf jede Meile Bahnlänge sind durchschnittlich gefördert:				
a) Personen	193,966	90,093	63,776	154,811
b) Gütern	1,571,237	471,587	402,929	1,183,825
13. Gingenommen sind durch- schnittlich:				
a) pro Person und Meile Egr.	2,68	3,10	3	2,75
b) " Zollztr. Gut u. Meile Pf.	4,12	4,34	5,92	4,22
14. Einnahmen: im Personenverkehr Thlr.	251,641	44,482	17,994	134,117

*) Bei den Durchschnittsberechnungen ist die Länge der Elmshorn-Iphoeer Bahn zu 2,75, der drei Holsteinischen Bahnen zu 21,35 Meilen angenommen.

	Altona- Kiel.	Rends- burg-Neu- münster.	Elmshorn- Glückstadt- Iphoe.	Zusammen.
im Güterverkehr Thlr.	308,264	34,134	19,123	361,521
aus sonstigen Quellen	12,191	618	219	13,028
Summa aller Einnahmen	572,096	79,234	37,336	688,666
Auf eine Rückmeile kommen:	16,94	7,75	8,72	14,27
15. Ausgaben. a) Für die Bahn- verwaltung: Thlr.	109,427	14,861	12,910	137,198
pro Meile Bahnlänge	7,816	3,231	4,698	6,426
b) Für d. Transportverwalt.	—	—	—	207,355
pro Rückmeile	—	—	—	4,29
c) Für die allg. Verwaltung	—	—	—	18,736
Summe aller Ausgaben	286,593	46,985	29,711	363,289
Auf eine Rückmeile kommen	8,49	4,60	6,94	7,52
16. Von den Ausgaben kommen nach Prozenten:				
a) auf die Bahnverwaltung	38,18	31,63	43,45	37,76
b) " " Transportverwaltung	55,94	65,51	54,67	57,08
c) " " allgem. Verwaltung	5,88	2,86	1,88	5,16
17. Sämmtliche Ausgaben betra- gen Proz. der Bruttoeinnahme	50,10	59,30	79,58	52,74
18. Der Ueberschuß beträgt Thlr.	285,503	32,249	7,625	325,377
in Prozenten des Anlagekapitals	7,55	6,43	0,9	6,35
Davon ist verwendet:				
a) zur Verzinsung und Amortis- sation der Anleihen Thlr.	7,958	—	—	—
b) zu Zinsen und Dividenden für die Stammaktien Thlr.	230,625	24,375	1,125	—
Prozente	7,5	6,25	0,5	—
c) zur Einl. in d. Reservef. Thlr.	46,920	—	—	—
19. Bestand des Reservefonds am Schluß des J. 1857 Thlr.	278,940	—	—	—
20. Stand d. Beamten-Pen- sions- und Unterstützungs- kasse ult. 1857 Thlr.	—	—	—	33,098
Zahl der Beschäftigten Personen	—	—	—	482
Im Jahre 1857 erhielten eigentliche Pensionen Personen	—	—	—	47
temporäre Unterstützungen	—	—	—	11

Beitrag. Inland.

Oesterreich. — In der am 10. Mai abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der ausschl. priv. Kaiser-Ferdinands Nordbahn kamen folgende Gegenstände zur Verhandlung, und zwar: 1) Der Bericht über die Resultate des Bahnbetriebes im Verwaltungsjahre 1857. Die Einnahmen in diesem Jahre für Beförderung von 1,697,127 Personen und 19,273,835 1/2 Ztr. Frachten (ohne Berechnung eines Frachtpostes für die transportirten 2,062,947 Ztr. Regieeindungen) betrugen nach Abschlag der Porto-Rückersätze und des Affekuranz-Antheiles in Summa 11,125,496 fl. 15 kr., wogegen die Ausgaben für Betriebskosten, Steuern, Taxen, Stempelgebühren, dann für die 5 Proz. Zinsen von dem gesammten Aktien- und Obligationenkapitale nebst den Verlosungsquoten zusammen 7,522,401 fl. 50 kr. betragen haben; und es ist daher ein reiner Betriebs-Ueberschuß mit 3,603,094 fl. 25 kr. verblieben. 2) Hierauf wurde der Bericht über die im Jahre 1857 erfolgten Vervollständigungen längs der ganzen Bahn und über die Aufschlußarbeiten in den drei Kohlenrevieren erstattet. 3) Die Superdividende für das Jahr 1857 wurde von der Generalversammlung auf 70 fl. pro Aktie festgesetzt; und der Rest mit 49,194 fl. 25 kr. dem Reservefonds zugewiesen, welcher sonach am 1. Januar 1858 zuzüglich der Superdividende für die in seinem Besitze befindlichen Nordbahn-Aktien die Höhe von 1,825,150 fl. 55 kr. erreicht. Demzufolge wird der am 1. Juli d. J. fällige Dividendencoupon mit Inbegriff der 5 Proz. Zinsen für das I. Semester 1858 für eine ganze Aktie 95 fl., für eine halbe Aktie 47 fl. 30 kr. und für eine Fünftel-Aktie 19 fl. betragen. 4) Die mit den hohen Ministerien des Handels und der Finanzen unter günstigen Zahlungsbedingungen und Annuitäten vereinbarte Erwerbung der 12 1/2 Meilen langen Strecke der östlichen Staatsbahn von Deswiczim bis Krakau und Myslowitz in das vollständige Eigenthum der Gesellschaft, und nach den Bestimmungen ihres Privilegiums vom 4. März 1836, wurde unter Anhoftung der Allerhöchsten Sanction Sr. K. I. Apostolischen Majestät von der Generalversammlung einstimmig genehmigt und die Direktion auf Grundlage der vereinbarten Bedingungen zum definitiven Abschlusse ermächtigt.

Die im Jahre 1858 für diese Bahn zur Zahlung kommenden Beträge pro 2,786,000 fl., worin die bereits aus den vorjährigen Betriebsüberschüssen angekauften Lokomotive und Wagen; ferner die für die vollkommene Instandsetzung dieser 12 1/2 Meilen erforderlichen Bauten, die an das hohe Aera zu leistenden fälligen Annuitäten enthalten sind, sollen, wie in der Kundmachung vom 10. April beantragt, durch theilweise Verwendung der noch unbegebenen Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1850, theils durch eine schwebende Schuld vorläufig be- deckt werden, bis günstigere Geldverhältnisse die Fundirung ders für diese 12 1/2 Meilen nöthigen Kapitals gestatten werden. 5) Für die anderweitigen Erfordernisse, und zwar: Für die Baukosten des wegen der Verbindungsbahn zu beginnenden Umbaus der Wiener Bahnhofgebäude; ferner zur Verichtigung der beiden letzten Raten der ärarischen Kohlengruben bei Michalkowitz und Ditrau; so wie für die in diesem Jahre fortzuführenden Aufschlußbauten in denselben; endlich für die fünfte Rate der Specker'schen Fabrik wurde dormal keine Be- deckung verlangt, weil die dafür nöthigen Beträge einstweilen aus den Betriebs- Überschüssen entlehnt werden können. 6) Bei den hierauf vorgenommenen Ge- sagwahlen für die statutenmäßig zum Austritte bestimmten vier Direktionsglieder: Herren S. Biedermann, Joseph Schummer, Leopold von Wertheimstein und Dr. Zelinka wurden dieselben mittelst Akklamazion wieder erwählt. Das Nähere über die bezüglichen Verhandlungen wird das ehestens in Druck zu legendende Pro- tokoll der Generalversammlung ersichtlich machen.

Die Eisenbahnrechte Püspök-Ladany-Großwardein wurde am 24. April, nach bereits am 22. geschehener feierlicher Eröffnung, dem allgemeinen Verkehr übergeben.

Bayern. — Am 28. April fand in München die jährliche Generalver- sammlung der Aktionäre der Eisenwerkgesellschaft „Maximilianshütte“ bei Burg- lengfeld statt. Die lehtjährige Produktion ergab laut Bericht eine Steigerung von 17,000 Ztrn. gegen das Vorjahr. Der Ertrag ermöglichte, nebst den 5proz. Zinsen des Aktienkapitals von 1,400,000 fl., eine Dividende von 3 Proz. zu zahlen und 12,000 fl. für den Reservefonds zu hinterlegen. Von den ver- schiedenen Conti wurden außerdem namhafte Abschreibungen gemacht. (N. 3.)

Preußen. — Auf der am 24. April zu Düsseldorf abgehaltenen General- versammlung der Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Niederr und Mittelrhein wurden die Betriebsergebnisse des Jahres 1857 dargelegt. Die- selben waren, in Anbetracht des der Schifffahrt so hinderlichen niedern Wasser- standes während des letzten Spätsommers und Herbstes, über Erwarten günstig. Obwohl der Güter- und Personentransport die Biffer des Vorjahres nicht er- reichte, so erstreute sich die Gesellschaft doch einer Gesamtzunahme von bei- läufig 408,000 Thln., und es verblieb nach Abzug der in runder Summe zu 320,000 Thlr. berechneten Ausgabe ein Reingewinn von ungefähr 88,000 Thln., gleich etwa 16 Proz. des Grundkapitals von 550,000 Thln. Während die Aktio- näre pro 1857 eine Dividende von 7 1/2 Proz. erhalten, wurden 7 1/2 Proz. des zu 450,000 Thlr. gebuchten Werthes der vorhandenen 11 Schiffe, 5 Proz. des Werthes der Immobilien der Gesellschaft und 10 Proz. des Werthes des Mo- biliars auf die betreffenden Conti abgeschrieben und dem auf 25,000 Thlr. an- gewachsenen Reservefonds der Betrag von 3500 Thln. überwiesen. Der zur etwa nöthigen Anschaffung eines oder mehrerer neuen Dampfer kreirte Er- neuerungsfonds enthält bereits 45,000 Thlr., der Pensionsfonds der Beamten etwa 17,000 Thlr. (N. 3.)

Ausland.

Frankreich. — Nach dem Jahresbericht, welchen die französische Ost- bahn über die Betriebsergebnisse von 1857 veröffentlichte, werden gegenwärtig 1566 Kilom. befahren, bei welchen 1175 Personen-, 445 Gepäc- und 8925 Frachtwagen nebst 510 Lokomotiven zur Verwendung kommen. Es haben im vorigen Jahr 5,124,512 Reisende die Bahn bereist, welche 18,096,271 Fr. an Taxen bezahlten. Diese Summe bildet 37 Proz. der Einnahmen. Der Waaren- transport warf 26,232,705 Fr. oder 63 Proz. der Gesamterträge ab. Im ganzen wurden 2,035,772 Tonnen Frachtgut befördert. Die Maschinen haben im ganzen 10,073,161 Kilom. zurückgelegt; während der Kilometrische Ertrag im Jahr 1856 die Summe von 41,123 Fr. 43 Cent. erreichte, betrug derselbe im Jahr 1857 nur 38,237 Fr. 74 Cent., was dem Umfande zuzuschreiben, daß die Paris-Mühlhauser Linie nur theilweise in Betrieb war. Mehr als irgend eine andere Bahn zieht die französische Ostlinie Vortheil durch den inter- nationalen Verkehr namentlich mit Deutschland. Derselbe wird erst dann seine eigentliche Bedeutung erlangen, wenn die unmittelbaren bayrisch-österreichischen Schienenverbindungen hergestellt sind. Der Reingewinn, welchen die Ostbahn im vorigen Jahr erzielte, belief sich auf 26,178,627 Fr. Von den 500,000 Aktien erhielt jede, Zinsen und Dividende inbegriffen, 40 Fr. 65 Cent. Dem Reservefonds wurden 544,000 Fr. und der Pensionskasse der Angestellten 75,000 Fr. zugewiesen. (N. 3.)

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Magdeburg-Wittenberge. — Monat April 1858.

13,250 Personen, Einnahme	10,130 Thlr.
178,531.0 Ztr. Güter	18,682 "
Außerordentliche Einnahmen	991 "
Summa	29,803 Thlr.

gegen 13,698 Personen, 190,098.9 Ztr. Güter und 32,987 Thlr. Einnahmen im April 1857.

Ankündigungen.

K. k. priv. österreichische Staats-Eisenbahn- Gesellschaft.

[34—36]

Kundmachung.

Die General-Direktion der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft beehrt sich dem P. T. Publikum bekannt zu geben, daß sie in der Eisenbahn- station Olmütz einen regelmäßigen Dienst für das Zu- und Abstreifen der Gü- und Frachtgüter eingerichtet habe.

Jene Reisender, welche Gü- oder Frachtgüter nach der Station Olmütz expediren, können daher dieselben bis in das Haus des Empfängers oder in die zollämtliche Magazine stellen lassen.

In diesem Falle ist auf die Adressseite der betreffenden Frachtbriefe unten zu schreiben:

„In das Haus oder in das zollämtliche Magazin zu stellen.“

Demzufolge werden solche Güter dem Adressaten, nach Ankunft der Trains, mit welchen sie anlangen, unverzüglich gegen Zahlung der nachstehenden Tarif- gebühren zugestellt werden.

Tarif

für die Abfuhr von Gü- und Frachtgütern vom Bahnhofe zu Olmütz bis zu dem Hause der Empfänger oder bis zu dem zollämtlichen Magazine

Gülgüter		Frachtgüter	
für 1 bis 50 Pfd.	5 fr.	für 1 bis 100 Pfd.	4 fr.
„ 51 „ 100 „	7 fr.	„ 101 „ 200 „	6 fr.
		„ 201 „ 300 „	8 fr.
Ueber 100 Pfund pro halben Zentner, wobei jeder angefangene als voller gilt		Ueber 300 Pfund pro Zentner, wobei jeder angefangene als voller gilt	
3 fr.		3 fr.	

Für Möbel und gebrechliche Gegenstände, welche in die dritte Klasse des Tarifs gehören, wird außer den oben festgesetzten Preisen noch ein Kreuzer G.M. pro Zentner eingehoben werden.

Die Transportpreise für unzerlegte Maschinen und voluminöse Güter in Gollis über 20 Zentner werden durch Uebereinkunft der Parteien mit dem Unter- nehmer Herrn Thomas Wl in Olmütz bestimmt.

Wien, am 25. April 1858.

Von der General-Direktion der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

[30—33]

Ankündigung.

Den verehrlichen Eisenbahn-Material-Verwaltungen und Herren Technikern empfehlen wir, außer unsern bekannten Maschinen-Riemen-Fabrikaten aus Vor- deaux-Kernleder und englischem Doppelloffe, vollkommen wasserdichte Güter- wagendecken in jeder beliebigen Größe zu herabgesetzten, sehr mäßigen Preisen.

Dieselben haben bereits seit dem Jahre 1855 bei vielen Eisenbahn-Ver- waltungen Aufnahme gefunden und sich sowohl hinsichtlich ihrer andauernden Dichtigkeit als ihrer Dauerhaftigkeit und Zweckmäßigkeit bestens bewährt, was wir genügend nachweisen können. Sie verdienen daher wohl den Vordruck zur Seite gestellt zu werden; zeichnen sich aber vor diesen dadurch vorseilhaft aus, daß sie viel leichter sind und sich somit bequem handhaben lassen, keine Unterhaltungskosten verursachen, und sich ungefähr nur auf ein Drittel des Preises jener stellen.

Auch empfehlen wir zu billigen Preisen leichte, sehr dauerhafte Feuer- löschheimer, welche ohne die Gefahr, daß sie dadurch leiden, stets mit Wasser gefüllt, aufbewahrt werden können, so wie Sprigenschläuche, welche ebenso wenig dem Verderben durch Fäulniß unterworfen sind.

Bei Abnahme größerer Parthien räumen wir einen besondern Rabatt ein. Auf frankirte Aufträgen werden Preislisten, Deckstoff und Schlauchmuster gratis eingesandt.

C. Seufen & Comp. in Aachen.

Alle in das Fach der Eisenbahnen einschlagenden An- kündigungen, so wie literarische Anzeigen über alle Erscheinungen im Gebiete der Technik, finden durch die Eisenbahn-Zeitung die zweckdienlichste Verbreitung.

Die Inserzionsgebühr wird mit 2 Sgr. oder 7 kr. rh. für den Raum einer gespalteten Petitzeile berechnet.

