

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschritte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditoren 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 Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. W. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

17. Juni 1858.

Nro. 24.

Inhalt. Oesterreichische Eisenbahnen. I. Kaiserin-Elisabeth Bahn. II. Lombardisch-Venezianische und Central-Italienische Eisenbahnen. III. Graz-Köflacher Eisenbahn. — Schweizerische Eisenbahnen. Nordostbahn. — Telegraphenwesen. Uebersicht der Linien und Stationen des deutsch-oesterreichischen Telegraphenvereins, nach dem Stand am 1. Januar 1858. — Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Oesterreichische Eisenbahnen.

I. Kaiserin-Elisabeth Bahn.

Dem Protokoll über die Verhandlungen der am 19. Mai 1858 abgehaltenen zweiten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Kaiserin-Elisabeth Bahn ist Folgendes entnommen.

Der Bau der Kaiserin-Elisabeth Bahn hat im Jahre 1857, von der Witterung begünstigt, namhafte Fortschritte gemacht. Von Wien bis Linz sind einzelne Strecken von mehreren Meilen Länge, bis auf die Legung der eisernen Brücken und Ergänzung geringfügiger Erdarbeiten, im Unterbau geschlossen worden. Von den in dieser Bahnstrecke zu erbauenden 468 Unterbauobjekten wurden 159 gewölbt vollendet, bei 67 Objekten für eiserne Ueberbrückungen das Mauerwerk hergestellt, 80 Objekte, darunter die Ueberbrückungen der tiefen Thäler hinter Reckawinkl, hinter Haag, und der größeren Flüsse waren in Arbeit, und nur 161 kleine Kanäle, Durchlässe, Durchfahrten u. waren noch nicht in Angriff genommen.

Im Monate Juni waren 24,069 Arbeiter und 1648 Fuhrn als die größte, im Monat Dezember 10,621 Arbeiter und 597 Fuhrn die geringste Zahl der Arbeitskräfte in Verwendung. Die Arbeitskräfte haben seit dem Beginne des Jahres 1858 zugenommen und Ende des Monats April l. J. waren bereits 34,694 Arbeiter und 1734 Fuhrn in Verwendung.

Das Gewicht der sämtlichen eisernen Brücken in der Strecke Wien-Linz ist mit 38,759 Ztr. berechnet. 19,027 Ztr. dieser Brücken wurden abgeliefert, an die Verwendungsorte vertheilt, und die Aufstellung derselben hat begonnen.

In dem Oberbau sind 153,440 Ztr. Schienen, 245,581 Stück Querschwellen und 32,652 Ztr. Platten, Laschen, Nägel und Schrauben abgeliefert, und sämtlich in der Strecke vertheilt worden. Vorläufig wurde der Oberbau in der Strecke von Penzing bis Hütteldorf gelegt, im Monate Juni soll derselbe bis Purkersdorf, und mit Ende Juli bis Reckawinkl beendigt werden, um dann, wenn der Wiener Bahnhof mit Penzing verbunden seyn wird, den Transport der Materialien und die Einübung des Betriebspersonales beginnen zu können.

Am Wiener Bahnhofe war wesentlich die Grunderwerbung Veranlassung, daß erst im Herbst mit der Arbeit begonnen werden konnte. Vor der Fundierung der Gebäude mußte ferner die Planirung der Bahnhofsfläche vorgenommen werden, welche eine Erdbewegung von 62,000 Kubikflaster erfordert hat. Gegenwärtig sind diese Arbeiten in dem Umfange bewirkt, daß fast sämtliche Gebäude des Wiener Bahnhofes in den Fundamenten und Kellergerösten vollendet sind. In den Stationen Penzing, Hütteldorf, Priesbaum, Kirchstetten, Prinzersdorf und Blindenmarkt, sind die Aufnahmegebäude unter Dach gebracht; in Purkersdorf wird das Heizhaus und der Wasserturm eingedeckt, in St. Pölten, als der größten Station zwischen Wien und Linz, war schon im verflohenen Jahre ein Wohngebäude eingedeckt, das Heizhaus und Waarenmagazin fundirt, und die übrigen Gebäude werden demnächst im Mauerwerk zur Vollendung kommen.

Für den Betrieb der 25 Meilen langen Strecke von Wien bis Linz werden vorläufig 48 Lokomotive genügen. Dieselben wurden bei der Maschinenfabrik der oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, und bei den Maschinenfabrikanten W. Günther in Wiener-Neustadt und G. Sigl in Wien bestellt.

Nachdem die Sicherheit des Betriebes wesentlich von einer vollständigen Signalisirung abhängt, und auf der Kaiserin-Elisabeth Bahn ein bedeutender Verkehr der Züge zu erwarten ist, wurde beschlossen, außer der Stations-Telegraphie, die telegraphischen Glockensignale für sämtliche Wächter nebst den üblichen optischen Signalen einzuführen, worüber die Verhandlungen mit der hohen Staatsverwaltung gepflogen werden.

Der Bau der Bahn von Linz bis Salzburg wird erst im Herbst dieses Jahres in vollen Angriff genommen werden, um den Arbeiten zwischen Wien und Linz die Arbeitskräfte nicht zu entziehen.

Auf Anordnung des hohen k. k. Handelsministeriums mußte auch die Tragsführung von Linz gegen Passau projektirt werden, und es hat sich ergeben, daß durch die Abzweigung des Passauer Flügels von Wels, anstatt von Linz, ein günstiges Terrain für den Bau, günstige Bahneigungen und Krümmungen für den Betrieb gewonnen werden können, und daß hierdurch an der Länge der Kaiserin-Elisabeth Bahn, bei der gemeinschaftlichen Benützung der Strecke Linz-Wels, zwei Meilen Bahnanlage erspart werden; daher die ganze Bahn nicht, wie in dem früheren Programme angegeben wurde, 55 — sondern nur 53 Meilen Länge haben wird.

Die Ausgaben für das Unternehmen betragen seit Beginn des Eisenbahnbaues bis zum Schlusse des abgelaufenen Jahres 11,269,193 fl.

Ein wichtiges Moment in dem Verlaufe des abgewichenen Jahres bietet die Uebernahme der ersten oesterreichischen Eisenbahn (Budweis-Linz-Ömunden), welche unter folgenden vom k. k. Handelsministerium vorgeschriebenen Bedingungen erfolgte: 1) Die 18,150 Stück Aktien der ersten oesterreichischen Eisenbahn-Gesellschaft werden von der Kaiserin-Elisabeth Bahn-Gesellschaft demnach eingelöst, daß den Eigenthümern dieser Aktien der Nominalbetrag derselben (250 fl. pro Aktie) in Prioritäts-Obligazionen zu dem Kurse von 90 Proz. berechnet, ausbezahlt werde; welche Prioritäts-Obligazionen mit 5 Proz. zu verzinsen, und alljährlich mit dem zehnten Theil im Wege der Verlosung baar zurück zu bezahlen sind. 2) Alle Rechte und Verbindlichkeiten der ersten oesterreichischen Eisenbahn-Gesellschaft gehen nach dem Ausweise der Schlußbilanz vom 31. Dezember 1856 mit dem 1. Januar auf die Kaiserin-Elisabeth Bahn-Gesellschaft über. 3) Die Kaiserin-Elisabeth Bahn-Gesellschaft ist berechtigt, die beiden übernommenen Bahnen in der bisherigen Art zu verwalten; sie ist ebenfalls berechtigt, die Linz-Ömunder Bahn in den, mit der Hauptbahn parallel laufenden Strecken mit der letzteren zu vereinigen, und auf dieser Strecke nur die Hauptbahn zu betreiben. 4) Es wird sich vorbehalten, die allerhöchste Genehmigung zu erbitten, daß für beide übernommenen Bahnen, insoweit sie nicht schon mit der Hauptbahn verschmolzen werden, die Privilegien auf die Dauer der, der Kaiserin-Elisabeth Bahn erteilten Konzession, mit der Bestimmung erstreckt werden, daß nach Ablauf derselben die übernommenen Bahnen ebenfalls dem Staate anheimfallen. 5) Die Kaiserin-Elisabeth Bahn-Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, auf der Strecke Linz-Budweis längstens bis zum Ablaufe des ursprünglichen erteilten Privilegiums, d. i. bis zum 7. September 1874, eine Lokomotivbahn nach dem Systeme der Hauptbahn herzustellen. 6) Die der Elisabeth Bahn erteilte Staatsgarantie von 5 1/2 Proz. des Anlagekapitals wird nach vorläufig erlangter allerhöchster Genehmigung auf den Betrag der zur Einlösung der 18,150 Stück Aktien à 250 fl. erforderlichen Prioritäts-Obligazionen ausgedehnt. 7) Der Kaiserin-Elisabeth Bahn-Gesellschaft wird in Betreff des Salztransportes und Salzkredits die billigste Berücksichtigung von Seite des Finanzministeriums zugesichert.

Die beiden Bahnen Budweis-Linz und Linz-Ömunden, mit einer Gesamtausdehnung von 26 Meilen, bilden sonach vom 1. Januar 1857 an ein Eigenthum der Gesellschaft.

II. Lombardisch-Venezianische und Central-Italienische Eisenbahnen.

Der Geschäftsbericht der k. k. priv. Lombardisch-Venezianischen und Central-Italienischen Eisenbahn-Gesellschaft, vorgelegt der zweiten Generalversammlung den 17. Mai 1858, enthält im Wesentlichen Folgendes.

Bauten. Auf der großen Linie, welche Mailand einerseits mit der Wiener Eisenbahn und andererseits mit dem Piemontesischen Netze in Verbindung zu bringen bestimmt ist, schritten die Arbeiten thätig vorwärts. Die Ingenieure der Gesellschaft haben keine Mühe gespart um die Erhebungen und Bauausführungen dieser Linie zu beschleunigen, damit baldmöglichst das wichtige Ziel der Ausfüllung der drei Lücken erreicht werde, welche dieselbe und zwar zwischen Coccaglio und Treviglio in einer Länge von 51 Kilometer (6.8 Meilen), zwischen

Mailand und der sardinischen Grenze in einer Länge von 37 Kilom. (4,9 Meilen) und zwischen Casarsa und Nabresina (bei Triest) in einer Länge von 100 Kilom. (13,3 Meilen), noch in dem Jahre 1856 in zwei Theile trennten und von der Südbahn gleich wie von der Bahn nach Turin und Genua abgeschnitten.

Die Lücke zwischen Treviglio und Coccaglio ist durch die Zuendeführung des Baues der 30 Kilom. (4 Meilen) langen Strecke Coccaglio-Bergamo und durch die Ausführung der ungefähr 21 Kilom. (2,9 Meilen) langen Strecke zwischen Bergamo und Treviglio ausgefüllt worden. Diese beiden Strecken wurden den 12. Oktober v. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die Strecke von Mailand an den Tessin ist in zwei abgeforderte Sektionen getrennt: die eine, 4,77 Kilom. (0,6 M.) lang, hat zum Zwecke, als Gürtelbahn um die Stadt Mailand gehend, die Bahn nach Venedig mit jener nach Buffalora zu verbinden; die zweite, welche eine Länge von 32,12 Kilom. (4,2 Meilen) hat, begreift die fernere Strecke bis an den Tessin, welcher die Grenze zwischen der Lombardei und Piemont bildet. Das Studium der ersteren dieser beiden Linien hat die Erörterung über die Wahl der Lage des Hauptbahnhofes zu Mailand hervorgerufen. Es wurde festgesetzt, daß die beiden gegenwärtig bestehenden Bahnhöfe, deren einer für die Linie nach Venedig, der andere für jene nach Como dient, durch einen einzigen Central-Bahnhof ersetzt werden sollen, welcher auf die Gürtelbahn zwischen Porta-Nuova und Porta-Comasina zu stehen kommt. Die Arbeiten auf der von Mailand an die Grenze führenden Sektion werden vor Ende des Sommers bis Magenta vollendet seyn, so daß die Lücke zwischen dem piemontesischen und lomb.-venez. Bahnnetz auf 5 Kilom. beschränkt seyn wird.

Die Lücke zwischen Nabresina und Casarsa, welche 100 Kilom. beträgt, ist in 2 Sektionen abgetheilt, von welcher die erstere zwischen Casarsa und Görz in einer Länge von 65 Kilom. in der Ausführung begriffen ist und vor dem Abflusse des Betriebsjahres 1859 vollendet seyn wird, während die weitere schwierigere Strecke bis Nabresina im Anfange des Jahres 1860 vollendet werden kann.

Die Vorarbeiten für die Bahnen zwischen Mailand und Piacenza (65 Kilom.), zwischen Rhò und Sesto Calende (50 Kilom.), zwischen Bergamo und Lecco (35,50 Kilom.), und zwischen Mantua und Vorgesorte (16,50 Kilom.) sind nahebei beendet. In diesem Sommer sollen die Arbeiten auf der Strecke von Mailand nach Piacenza, welche einen Theil der großen von Mailand über Bologna nach Florenz führenden Linie bildet, aufgenommen werden.

Die Arbeiten auf der Strecke des Central-Italienischen Bahnnetzes von Piacenza nach Bologna und Sasso wurden längs dieser ganzen 180 Kilom. (21,3 Meilen) langen Linie im Laufe des Jahres 1857 in Angriff genommen. Diese Linie wird daher im Laufe des nächsten Betriebsjahres eröffnet werden.

Die Arbeiten auf der 25 Kilom. (3,3 Meilen) langen Linie, welche die Strecke vom Gipfel der Apenninen bis zur Stadt Pistoja in sich begreift, wurden im September an Bauunternehmer vergeben; jene des großen 2785 Meter langen Tunnels wurden wieder aufgenommen und mehrere andere Bauwerke begonnen. Die Pläne der Strecke von Sasso bis zum Gipfel der Apenninen, in einer Länge von 53 Kilom. (7 Meilen), wurden der internationalen Kommission zur Genehmigung vorgelegt.

Die Auslagen haben im Jahre 1857 betragen: für das Lombardisch-Venezianische Bahnnetz 17,639,870 Lire, für das Central-Italienische Bahnnetz 6,603,755 Lire, zusammen 24,243,625 Lire. Der Gesamtaufwand der Gesellschaft bis zum Schluß des Jahres 1857 betrug 84,788,441 Lire. Die im Jahre 1858 zu machenden Auslagen sind im Ganzen und mit Inbegriff der an die k. k. Staatsverwaltung zu zahlenden Summen auf 50,000,000 Lire veranschlagt, während hievon bis jetzt nur 19 Millionen disponibel sind.

Die für das Jahr 1858 voraussichtlichen Auslagen übersteigen mithin die disponible Summe um ungefähr 31 Millionen. Es wird beabsichtigt, diesen Bedarf nach Maßgabe der Umstände, sey es durch Ausgabe von Obligationen, sey es mittelst Einzahlung auf die Aktien zu decken.

Betrieb. Die Betriebs-Einnahme belief sich im Jahre 1857 auf 10,450,618 Lire. Die Länge der im Betrieb gestandenen Strecken betrug im Jahre 1857 durch 284 Tage 402 Kilom. (53,6 Meilen) und während 81 Tagen 456 Kilom. (60,8 Meilen). Daraus ergibt sich die Durchschnitts-Einnahme pro Kilom. zu 25,243 Lire gegen 22,404 Lire im 1856.

Die Betriebs-Auslagen beliefen sich während des gleichen Jahres auf 5,231,381 Lire oder 50,05 Proz. der Einnahmen und die Reineinnahme war 5,219,236 Lire.

Nach Abzug der dem Betrieb zur Last geschriebenen Zinsen und des statutenmäßigen Beitrags zum Reservefonds konnte den Aktionären eine Dividende von 12 Lire pro Aktie, mit den Zinsen = 20,64 Lire oder ungefähr 12 Proz. des eingezahlten Kapitals gewährt werden.

Süd-Tyroler Eisenbahn. Die 140 Kilom. (18,6 Meilen) lange Süd-Tyroler Eisenbahnlinie von Verona nach Bogen ist der Vollendung nahe.

Folgendes sind die Grundzüge eines über den Betrieb dieser Strecke auf 10 Jahre, mit Vorbehalt jährlicher Kündigung abzuschließenden Pachtvertrages: Die k. k. Staatsverwaltung übergibt die Bahnstrecke vollkommen ausgebaut. Die Gesellschaft der Lombardisch-Venezianischen u. Bahnen wird die Fahrbe-

triebsmittel, so wie die Bahnhofs- und Werkstätten-Einrichtungen bestellen. Sie hat den Antrag gestellt, daß der Gesellschaft eine jährliche Minimal-Einnahme von der k. k. Staatsverwaltung gewährleistet und der übersteigende Betrag nach einem festzustellenden Verhältnisse vertheilt werde. Die Abschließung des Pachtvertrages auf diesen Grundlagen wurde von der Generalversammlung genehmigt.

Erwerbung der Eisenbahn Florenz-Pistoja. Die Central-Italienische Eisenbahnlinie mündet in Pistoja in das toskanische Bahnnetz. Die Stadt Pistoja ist mit Florenz mittelst der den Namen Maria-Antonia führenden Bahn verbunden. Diese bis jetzt wenig rentirende Bahn ist augenscheinlich berufen, für das Lombardisch-Venezianische und Central-Italienische Bahnnetz von Bedeutung zu werden. Verhandlungen, welche mit den Haupt-Aktionären der Maria-Antonia Eisenbahn-Gesellschaft stattgefunden, haben zu dem Entwurfe eines Uebereinkommens geführt, nach welchem man als Grundlage der Ablösung der 34 Kilom. langen Bahn einen veränderlichen Betrag angenommen hat, welcher von der gegenwärtigen Verzinsung des Kapitals pro 2 Proz. ausgehend, dieselbe um 1 Proz. vermehrt zur Zeit der Vollendung der Central-Italienischen Eisenbahn, und um ein weiteres 1 Proz. zur Zeit der voraussichtlichen Herstellung der Verbindung mit dem Bahnnetz der päpstlichen Staaten. Auf dieser Grundlage ist man dahin übereingekommen, daß anstatt der Obligationen von veränderlichen Interessen, wie sie sich aus der obigen Rechnung ergeben würden, Obligationen der Gesellschaft zu je 275 Fr. Einzahlung, 15 Fr. Verzinsung, binnen 90 Jahren mit 500 Fr. durch Verlosung rückzahlbar, ausgegeben werden. Demzufolge und zum Behufe der genauen Ausgleichung der gegenseitigen Werthe ist den Aktionären der Maria-Antonia Eisenbahn-Gesellschaft die Anzahl von 20,800 Obligationen zu überlassen. Auch zu diesem Uebereinkommen hat die Generalversammlung die nachgesuchte Ermächtigung erteilt.

III. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Dem Protokoll der Generalversammlung der k. k. privil. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft vom 29. Mai 1858 ist Folgendes zu entnehmen.

Nachdem die nöthigen Vorbereitungen zum Baue der Eisenbahn und zur Feststellung der neu ermittelten Linie getroffen waren, wurde Mitte April der Bau der Eisenbahn an allen Punkten in Angriff genommen und ununterbrochen fortgesetzt, so daß der wichtigste Theil der Arbeiten geschehen, und der noch erübrigende Rest des Unterbaues von keiner solchen Bedeutung ist, daß er auf die schnelle Ausführung der Hochbauten und Herstellung des Oberbaues einen verzögernden Einfluß nehmen könnte. In der That sind auch bis jetzt mit Benützung der Wintermonate alle noch fehlenden Fundirungsarbeiten beendet, die Hochbauten allenthalben in Angriff genommen und im schnellsten Fortschritt begriffen.

Für die Anschaffung der Oberbaumaterialien wurde geforgt und die Errichtung der Stationen allenthalben eingeleitet.

Die Gesamtkosten des Baues der Eisenbahn mit Einschluß der Vorauslagen, Verzinsung des Aktienkapitals, Regie und sonstigen Kosten, ferner der Grundeinkaufung, der Bahneinrichtung sammt Telegraphen, jedoch mit Ausschluß der Fahrtriebsmittel, belaufen sich nach den auf Grund der Lieferungs- und Banabschlüsse ermittelten Kostenüberschlägen auf circa 1,950,000 fl., also die Kosten einer Meile auf circa 371,000 fl.

Werden die Anschaffungskosten der Fahrtriebsmittel auf 350,000 fl. präliminirt, und zu dem obigen Kostenaufwande geschlagen, so stellen sich bei der Summe von 2,300,000 fl. die Baukosten einer Meile mit Einschluß der Betriebsmittel auf circa 438,000 fl.

Verhandlungen mit der k. k. Betriebs-Direktion der südlichen Staats-Eisenbahn wegen Uebernahme des Betriebes der Graz-Köflacher Eisenbahn sind eingeleitet und zur Formulierung von Vertragspunkten geübt. Man hofft diese Unterhandlungen zu einem, den beiderseitigen Interessen entsprechenden Vertragsabschlusse zu bringen.

Die Vergabe, welche die Gesellschaft übernommen hat, waren zur Zeit der Uebernahme noch zu wenig aufgeschlossen, um dieselben sogleich in Bauangriff nehmen zu können, und es mußten zur Erforschung der Mächtigkeit der Tagdecke und des darunter liegenden Kohlenflözes viele Bohrungen vorgenommen werden, bevor der eigentliche Betriebsplan entworfen, und zur Ausführung gebracht werden konnte. Diese Vorarbeiten nahmen im Vorjahre 1857 die größere Hälfte desselben in Anspruch.

Die größte Mächtigkeit des Kohlenflözes an den zum Angriffe bestimmten Punkten wechselt zwischen 14 und 6 Klafter, und es können daselbst ohne einen bedeutenden Vorauslagen-Aufwand durch die vorzurichtenden Tagbaue und unterirdischen Baue Millionen Zentner Kohle bloßgestellt und erobert werden. Gleichzeitlich mit den Vorbereitungsarbeiten für die feinerzeitige Kohlenenergung richtete der Verwaltungsrath sein Augenmerk auf die Erwerbung des noch freien Terrains des dortigen Kohlenreviers. Dasselbe wurde durch Freischürfe gesichert und durch verschiedene Bohrungen untersucht.

Da die Mittel der Gesellschaft zur Vollendung der Bahn und der Bergwerksanlagen nicht ausreichen, wurde in der Generalversammlung beschlossen: es

werde der Verwaltungsrath ermächtigt, die zum Ausbau und zur Inbetriebsetzung der Bahn, so wie zum weiteren Anschlusse und Betriebe der Bergwerke nothwendigen Geldmittel aufzubringen, zu diesem Ende Schuldschreibungen bis zur Höhe von Einer Million Gulden österr. Währung in beliebigen Beträgen, nöthigenfalls zu 6 Proz. verzinslich und nach einer von ihm zu bestimmenden Reihe von Jahren rückzahlbar auszugeben, deren Beilegung oder Verwerthung zu veranlassen, und die etwa zu den Modalitäten dieser Schuldschreibung erforderliche Genehmigung der hohen Staatsbehörde anzufuchen, endlich die Einzahlung der vierten Rate auf die Aktien erst nach Bedarf auszuschreiben, ohne jedoch bis dahin die freiwillige Einzahlung derselben auszuschließen.

Schweizerische Eisenbahnen.

Nordostbahn.

Dem fünften Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre vom 28. April entnehmen wir Folgendes.

Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen. Am 26. August 1857 wurde Namens der Nordostbahn-Gesellschaft mit der Großherzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung über Herstellung der Verbindungsbahn zwischen der Nordostbahn und der Badischen Staatsbahn von Turgi bis Waldshut ein Vertrag abgeschlossen, nach welchem die beiden Kontrahenten sich zur sofortigen Ausführung der Verbindungsbahn verpflichteten. Die Bahn soll in ihrer ganzen Ausdehnung mit zweispurigen Unterbau und ferner so angeführt werden, daß sie mit dem Materiale der beiderseitigen Bahnen besahren werden kann. Im Besonderen soll die Steigung 12 pro mille nicht überschreiten. Jeder Theil übernimmt die Herstellung, Unterhaltung und Bewachung der Bahn nebst Weirwerken auf seine Kosten bis an den Rhein. Demnach hat die Badische Eisenbahnverwaltung auch die für den Betrieb der Nordostbahn in dem Bahnhof zu Waldshut erforderlichen Lokalitäten und Einrichtungen herzustellen und der Nordostbahn-Gesellschaft unentgeltlich zur Benutzung zu überlassen. Die Herstellung der Rheinbrücke wird durch die Badische Eisenbahnverwaltung gegen Ertrag der hälftigen Kosten besorgt, ebenso die Unterhaltung der Brücke. Die Nordostbahn-Gesellschaft übernimmt den Betrieb der ganzen Bahnstrecke Turgi-Waldshut und verpflichtet sich, mindestens drei Züge täglich in der Richtung von Turgi nach Waldshut, so wie umgekehrt, in thunlichstem Anschlusse an die Züge der beiderseitigen Hauptbahnen auszuführen. Die Anstellung und Befolgung des für den Bahnhof- und Expeditionsdienst in Waldshut erforderlichen Personals übernimmt die Badische Eisenbahnverwaltung. Für die Beforgung des Transportdienstes auf der Badischen Bahnstrecke leistet die Badische Eisenbahnverwaltung der Nordostbahn Gesellschaft eine Vergütung, welche auf dreißig Prozent der für den Verkehr auf der Verbindungsbahn bezogenen reinen Beförderungstare festgesetzt ist. Von den Brutto-Einnahmen der Bahnstrecke Turgi-Waldshut kommt jedem der Kontrahenten derjenige Theil zu, welcher für die ihm angehörende Bahnstrecke gemäß seinem Tarife erhoben worden ist.

Die schon am Ende des Jahres 1856 beschlossene Fusion mit der Rheinfalhbahn ist zur Ausführung gebracht worden. — Im Anfange des Berichtsjahres fanden in Paris Unterhandlungen statt betreffend einer Fusion der Nordost-, Central- und Westbahn, der dem Ufer des Neuenburgersees entlang führenden Linien der Compagnie Franco-Suisse und der Lausanne-Freiburg Bahn, welche die Aufnahme weiterer Schweizerischer Eisenbahnunternehmungen nicht ausgeschlossen hätte, und es führten dieselben zu dem Abschlusse eines Vertrages zwischen den Abgeordneten der betreffenden Bahngesellschaften. Dem Vertrage ertheilten die Gesellschaftsbehörden und Generalversammlungen der sämtlichen kontrahirenden Eisenbahn-Gesellschaften ihre Zustimmung, mit Ausnahme der Centralbahn-Gesellschaft, deren Verwaltungsrath ihm nicht beitreten zu sollen glaubte. In Folge dessen gerieth der Vertrag nicht zu endlichem Abschlusse.

Ein Vertrag mit den Direktionen der Central- und Westbahn-Gesellschaft betreffend Einrichtung eines direkten Verkehrs, der sich vom Bodensee bis zum Genfersee und von diesen beiden Endpunkten bis Basel erstrecken soll, ist so viel als abgeschlossen. Da die im Baue begriffenen Eisenbahnlinien von der Zühl bei Neuenstadt bis Herten noch nicht vollendet sind und da die Konzession für eine Eisenbahn von Biel bis Neuenstadt bis zur Stunde bei dem Kanton Bern nicht erhältlich gemacht werden konnte, so wurden, um die möglichst pünktliche und sorgfältige Vermittlung jenes direkten Verkehrs auf den Juraseen von Biel bis Herten zu sichern, von der Nordost-, Central- und Westbahn-Gesellschaft die erforderlichen Verträge mit den bestehenden Dampfschiffahrts-Gesellschaften in Solothurn und Neuenburg abgeschlossen. Im Laufe des Berichtsjahres sind auch mit der Württembergischen Centralbehörde für die Verkehrsanstalten Verträge über direkten Personen- und Reisegepäckverkehr, so wie auch über direkten Güterverkehr zwischen den beiderseitigen Bahnen und über dieselben hinaus nach den rückwärts liegenden Bahnen abgeschlossen worden. Zugleich wurde eine Vereinbarung über gemeinschaftliche Beforgung des Seetransportes zwischen Romanshorn und Friedrichshafen getroffen. Endlich sind mit der Generaldirektion

der Bayerischen Verkehrsanstalten betreffend Einrichtung eines direkten Verkehrs zwischen der Nordostbahn und den Bayerischen Eisenbahnen, beziehungsweise den beiderseits rückwärts liegenden Bahnen, Unterhandlungen angeknüpft, die als dem Abschlusse nahe bezeichnet werden können.

Bahnbetrieb. Die Betriebsrechnung vom Jahr 1857 umfaßt das Ergebniß des Bahnbetriebes auf der durchlaufenen Bahnstrecke Romanshorn-Brugg vom ganzen Jahr 1857 und der neu eröffneten Bahnstrecke Schaffhausen-Winterthur vom 16. April (beziehungsweise 1. Mai) bis 31. Dezember.

Die Brutto-Einnahmen haben betragen:

Vom Personentransport	1,292,183 Fr.
„ Gütertransport	1,034,597 „
Von anderen Quellen	77,669 „
Summe der Einnahmen	2,404,449 Fr.

Davon gehen ab die Ausgaben:

für allgemeine Betriebsverwaltung	57,308 Fr.
„ Unterhaltung der Bahn und der Betriebsmittel	246,584 „
„ Transportkosten	671,838 „
Summe der Ausgaben	975,730 Fr.

Es ergibt sich daher eine Netto-Einnahme von 1,428,719 Fr. = 59.4 Proz. der Brutto-Einnahme.

In den verschiedenen Wagenklassen wurden Personen befördert:

1. Klasse	7,085 = 0.75 Proz.
2. „	180,668 = 19.22 „
3. „	752,455 = 80.03 „
Zusammen	940,208 = 100 Proz.

Die von einer Person durchschnittlich bezahlte Tare beträgt 1. 25.5 Fr. Die Einnahme vom Personentransport begreift auch die Einnahmen für den Transport von 104,043 Ztr. Reiseeffekten und Gepäckstücke mit 82,541 Fr., 11,468 Stück Vieh und Hunde mit 26,676 Fr. und 282 Fuhrwerke mit 3442 Fr. Der Güterverkehr betrug 2,831,928 Ztr. Für einen Zentner wurden durchschnittlich 0.363 Fr. eingenommen.

Ueber die Leistungen und den Unterhalt des Transportmaterials — Lokomotiven und Wagen — so wie über den Verbrauch an Brenn- und Schmiermaterial werden folgende Aufschlüsse ertheilt. Am 31. Dezember 1857 waren vorhanden: 20 Personen-, 3 Schnell- und 7 Güterzugmaschinen, zusammen 30 Lokomotiven. 101 Personenwagen mit 320 Achsen und 4910 Sitzplätzen; 313 Güterwagen mit 700 Achsen und 52,160 Ztr. Tragkraft.

Es trifft je eine Lokomotive auf 1.17 Stunde oder 5.55 Kilom. Bahnlänge; auf je eine Lokomotive fallen 39.23 Wagenachsen, „ „ „ Bahnstunde kommen 10.81 Personenwagenachsen, „ „ „ „ „ „ 22.95 Güterwagenachsen.

Von den sämtlichen 30 Lokomotiven wurden zurückgelegt: in Personenzügen 76,449.8, in Güterzügen 24,616, im außerordentlichen Dienste 9003.5, zusammen 110,069.3 Wegstunden, und es treffen somit auf eine Lokomotive 3668.97 Wegstunden oder 17,610.85 Kilometer.

Der Brennmaterialverbrauch zum Betriebe der Lokomotiven bestand größtentheils in Holz. Erst nach Eröffnung der Rheinfalhbahnstrecke Winterthur-Schaffhausen wurde versuchsweise und successive bei 4 Lokomotiven die Torffeuerung angewendet. Der ganze Aufwand an Brennmaterial vertheilt sich auf die verschiedenen Gattungen der Lokomotiven und Bahnzüge wie folgt:

	Holz.	Torf.
a) Schnellzüge	75,883 Kbf.	— Kbf.
b) Personenzüge	412,406 „	96,635 „
c) Güterzüge	224,032 „	— „
d) Reservendienst und Erdtransporte	35,392 „	— „
Total	747,713 Kbf.	96,635 Kbf.

im Werthbetrage von zusammen 159,813 Fr.

Mit dem Quantum von 96,635 Kubikfuß Torf wurden von den Lokomotiven 9310.3 Wegstunden zurückgelegt; es treffen somit auf die zurückgelegte Wegstunde 10.38 Kubikfuß mit einem Kostenaufwand von 1.71 Fr., da der Kubikfuß Torf, auf die Maschine geliefert, auf 16.5 Ct. zu stehen kommt. Bei ganz gleichen Leistungen verbrauchten die nämlichen Lokomotiven an Holz durchschnittlich 8.25 Kubikfuß pro Wegstunde, im Werthe von 1.58 Fr., so daß die Torffeuerung um 7.5 Proz. theurer zu stehen kam, als die Holffeuerung. Man hofft indeß, daß sich dieses Verhältniß zukünftig bei besserer Qualität des Torfes und bei Verminderung des Verlustes auf dem Transporte aus dem Torfe riedt bis auf die Lokomotive erheblich günstiger gestalten werde.

An Schmiermaterial, Del und Talg, ist für die Lokomotiven verwendet worden 15,033 Pfd. im Werthbetrage von 9480 Fr. Die Reparaturkosten der Lokomotiven betragen 28,355 Fr. Die durchschnittliche Berechnung dieser Ausgaben für eine durch die Lokomotiven durchlaufene Wegstunde ergibt folgenden Verbrauch:

an Brennmaterial 7.49 Kubikfuß =	1 45.19 Fr.
„ Schmiermaterial 0.1365 Pfund =	— 80.61 „
Reparaturkosten	— 25.76 „

Die Gesamtausgabe in der Rubrik „Zugkraftskosten“ mit 313,521 Fr. beträgt auf eine zurückgelegte Wegstunde 2 Fr. 84.83 Ct.

Von den Wagen wurden zurückgelegt:

Personenwagen	242,225 1/2	Wegstunden	947,110	Achsenstunden	
Güterwagen	582,617 1/2	„	1,406,836	„	
Total	824,843	Wegstunden	2,353,946	Achsenstunden	

Von den Personenwagen hat jede Achse durchschnittlich 2959.7 Wegstunden und von den Gepäcks- und Güterwagen jede Achse durchschnittlich 2009.8 Wegstunden zurückgelegt. Die für den Unterhalt und die Reparatur der Personen- und Güterwagen abgelaufenen Kosten betragen nach Abzug der für Wagenrequisiten erwachsenen Auslagen 31,587 Fr. oder durchschnittlich auf eine Wagenachse berechnet und auf 2,353,946 Achsenstunden reduziert, auf eine zurückgelegte Wegstunde 1.34 Ct.

Für die Personen- und Güterwagen wurden für Schmieröl im Ganzen 14,453 Pfd. verbraucht, und dafür veranschlagt 9186 Fr. oder für die Achsenstunde 0.19 Loth oder 0.39 Ct.

Dampfschiffe. Durch den mit dem 1. Januar 1857 erfolgten Uebergang der Boote der ehemaligen Schaffhauser Dampfsboot-Aziengesellschaft an die Nordostbahn-Gesellschaft hat die Dampfsboot-Unternehmung auf dem Bodensee und Rhein eine weitere Ausdehnung erhalten. Das Transportmaterial besteht in Folge dessen aus 6 Dampfsbooten von 65—40 Pferdekraften und 4 Schleppbooten. Die Einnahmen waren 290,927 Fr., die Auslagen 240,187 Fr., der Ueberschuß 50,740 Fr. Mit sämtlichen Dampfsbooten wurden 4433 Fahrten ausgeführt und in 8014.2 Zeitstunden 27,140.8 Schweizerstunden zurückgelegt. Es wurden im Ganzen befördert 92,574 Personen und 678,076 Ztr. Güter und Getreide. An Brennmaterial wurden 686,493 Kubikfuß Holz und 575 Ztr. Braunkohle verbraucht, in einem Gesamtwerte von 132,735 Fr. Der Verbrauch beträgt demnach für eine zurückgelegte Wegstunde 4.80 Fr.

Nachdem die Dampfsboot-Unternehmung eine größere Ausdehnung gewonnen hat, wurde die Aufstellung einer besondern Dampfsbootverwaltung mit dem Sitz in Romanshorn für nöthig erachtet, welche unter der Oberaufsicht der Bahnbetriebs-Direktion den Betrieb der Dampfsboote zu leiten und zu überwachen hat. Bei der Dampfsboot-Unternehmung sind außer dem Dampfsbootverwalter 2 Kontrolleure nebst 1 Gehülfe, 5 Kapitäne, 10 Steuermänner und Schleppschiffsführer, 5 Maschinisten, 16 Matrosen und Schiffsjungen und 7 Heizer angestellt.

Wenn man das Gesamt-Ergebniß des Bahnbetriebes der Nordostbahn im Berichtsjahr den verzinlichen Bankosten gegenüber stellt, so ergibt sich folgendes Resultat:

Bahnstrecke	Länge in Kilometern	Baukosten		Betriebskosten		Gesamtertrag	Nettoertrag
		Fr.	Mon.	Fr.	Fr.		
Zürich-Baden	23.32	4503975	12	4503975			
Romanshorn-Zürich	82.29	20000000	12	20000000			
Baden-Brugg	8.79	3250000	12	3250000			
Winterthur-Schaffhausen	30.00	5000000	8	3333333			
Dampfsboote	—	850000	—	850000			
Summa	144.40	33603975		31937308	2725209	1245740	1479469

Die Netto-Einnahme des Betriebs beträgt sonach 4.63 des verzinlichen Baukapitals.

Telegraphenwesen.

Uebersicht der Linien und Stationen des deutsch-österreichischen Telegraphenvereins, nach dem Stand am 1. Januar 1858.

	Zahl der Vereinsstationen	Länge der Vereinslinien	Gesamtlänge der Drähte
Österreich	107	1156.9 geogr. Meilen	1710.6 geogr. Meilen
Preußen	95	794.2 „	1980.3 „
Bayern	40	267.7 „	653.1 „
Niederlande	33	147.1 „	344.7 „
Sachsen	22	124.7 „	171.1 „
Hannover	20	142.0 „	272.1 „
Württemberg	12	76.3 „	117.2 „
Baden	14	102.3 „	196.7 „
Mecklenburg	11	46.1 „	55.6 „
In Summa für alle Vereinslinien	357	2857.3 geogr. Meilen	5501.4 geogr. Meilen

Zu Anfang des Jahres 1857 waren die entsprechenden Zahlen: 307 Staj. 2644.6 geogr. Meilen 4772.9 geogr. Meilen
Zunahme im Jahre 1857 50 Staj. 212.7 geogr. Meilen 728.5 geogr. Meilen
Diese Zunahme vertheilt sich folgendermaßen auf die einzelnen Vereinsstaaten:

	Vereinsstationen	Vereinslinien	Drahlleitung
Österreich	17	56.8 geogr. Meilen	163.1 geogr. Meilen
Preußen	7	74.6 „	279.1 „
Bayern	5	6.7 „	53.9 „
Niederlande	5	5.8 „	84.5 „
Sachsen	4	11.5 „	25.6 „
Hannover	—	— „	57.2 „
Württemberg	6	25.2 „	28.9 „
Baden	4	29.0 „	33.1 „
Mecklenburg	2	3.1 „	3.1 „
Summa wie oben	50	212.7 geogr. Meilen	728.5 geogr. Meilen

Nach der Zahl der Leitungen auf den einzelnen Strecken vertheilt sich die Linienlänge in den einzelnen Staaten folgendermaßen:

	Gesamtlänge der Strecken mit						Summe	Durchschnittliche Länge der Drahlleitung in 1000 M. Linie
	einfacher Leitung	2 Lei- tungen	3 Lei- tungen	4 Lei- tungen	5 Lei- tungen	6 u. mehr Leitung.		
Österreich	731.9	341.4	47.0	30.6	4.6	1.4	1156.9	147.9
Preußen	270.0	181.2	133.5	110.5	96.5	2.5	794.2	249.4
Bayern	64.5	107.6	54.9	31.0	—	9.7	267.7	244.0
Niederlande	65.0	43.7	21.6	—	4.0	12.8	147.1	234.3
Sachsen	78.3	46.4	—	—	—	—	124.7	137.2
Hannover	81.3	—	52.0	8.7	—	—	142.0	191.6
Württemberg	39.1	34.1	3.1	—	—	—	76.3	153.6
Baden	50.4	20.2	24.5	3.6	3.6	—	102.3	192.3
Mecklenburg	36.6	9.5	—	—	—	—	46.1	120.6
Summa	1417.1	784.1	336.6	184.4	108.7	26.4	2857.3	
Prozent	49.60	27.44	11.78	6.45	3.81	0.92		

Im ganzen Vereinslinienneze ergibt sich durchschnittlich für 100 Meilen Linie an Drahlleitung 192.5 Meilen. (Zeitschr. d. deutsch-östr. Tel.-V.)

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Württembergische Staats-Eisenbahn. — Monat Mai 1858.

233,198 Personen,
621,139.8 Ztr. Güter.
Einnahmen von Personen, Gepäc, Hunden, Equipagen, Vieh . 126,052 fl.
„ „ Frachtgütern 208,132 „
Gesamteinnahme 334,184 fl.
gegen 205,718 Personen, 623,801.8 Ztr. Güter und 333,944 fl. Gesamteinnahme im Mai 1857.

Kaiser-Ferdinands Nordbahn. — Monat Mai 1858.

(Länge sämtlicher Betriebsstrecken 70 Meilen.)
Personen. Zentner. Einnahmen.
Wien, Döbriach, Stockerau, Marchegg } 153,736 262,234 886,627 fl. G.M.
Brünn, Olmütz, Troppan und Bieleh }
gegen im Mai 1857 . 140,953 1,294,706 914,155 „ „
1. Jan. bis incl. 31. Mai 1858 . 594,686 7,454,299 4,091,918 „ „
gegen in 1857 . 557,091 6,154,179 3,980,765 „ „
(Regietransporte ohne Frachtbetrag im April 1858 . . . 142,607 Ztr.)

K. K. privilegirte österr. Staats-Eisenbahn. (153 1/2 Meilen.)

1858 Personen. Güter. Einnahme. 1857.
Zahl. Ztr. fl. G.M. fl. G.M.
4. Juni bis 10. Juni . . 45,188 734,918 288,190 268,167
bis 10. Juni 1858 . . 815,390 13,560,562 5,762,121 5,114,332

Holsteinische Eisenbahnen. — Monat April 1858.

	Altona-Hiel.	Glückstadt-Elmsborn.	Rendsburg-Hennstedt.	
Personen	Zahl	46,628	15,287	8,899
Von Personen	Zahl.	22,996	3,507	3,747
„ Gütern u.	„	21,507	1,364	2,489
Gesamteinnahme	„	44,503	4,871	6,236
Einnahme in den 5 Monaten 1858	„	176,273	21,400	27,222
gegen 1857	„	202,895	14,908	30,390
in 1858 weniger	„	26,622		3,168
in 1858 mehr	„		6,492	

