

17

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — 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. W. Nebler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

13. Juli 1858.

Nro. 28.

Inhalt. Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten. — Deutsche Eisenbahnen. Die Zweigbahnen im oberschlesischen Bergwerk- und Hüttenreviere. — Eisenbahnbau. Der Damm über den Laibacher Moor auf der k. k. südlichen Staats-Eisenbahn von Wien nach Triest. — Literatur. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten.

Die sechste Nachweisung über den Betrieb der k. bayerischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1856—57 ist so eben erschienen. Wir entnehmen derselben Nachstehendes.

Der Generaldirektion der k. Verkehrsanstalten ist die Leitung der Verwaltung und des Betriebs der k. bayerischen Staatsbahnen, Posten, Telegraphen, des Ludwig-Donau-Main-Kanals und der Donau-Dampfschiffahrt übertragen. Zum Zwecke inniger Verbindung dieser fünf zu einer einheitlichen und ineinandergreifenden Thätigkeit berufenen Verkehrsweize sind als Vollzugs- und Aufsichtorgane angeordnet: a) in den von Staatsbahnen berührten Regierungsbezirken von Oberbayern, Mittel-, Ober- und Unterfranken, dann von Schwaben und Neuburg, fünf Oberpost- und Bahnämter in München, Nürnberg, Bamberg, Würzburg und Augsburg; b) in den von Staatsbahnen noch nicht berührten Kreisen von Niederbayern, der Pfalz und der Oberpfalz drei Oberpostämter, in Landshut, Speyer und Regensburg; c) ein k. Telegraphenamt in München; d) ein k. Kanalamt in Verbindung mit dem k. Oberpost- und Bahnamt in Nürnberg, und e) ein Betriebsamt der k. Donau-Dampfschiffahrt in Verbindung mit dem Oberpostamt in Regensburg.

Das nach Maßgabe der organischen Einrichtung in den einzelnen wie in den gemischten Verkehrsweizen während des Jahres 1857 verwendete Beamten- und Dienpersonal mit Ausschluß der mittelbar Bediensteten und der gegen Tagelohn aufgenommenen Stations-, Bahn- und Werkstättearbeiter betrug 4408, davon treffen nach Maßgabe der Verwendung auf den Dienst

der vereinigten Anstalten	52
„ Post und Eisenbahnen	131
„ Eisenbahnen	2530
„ Post	1110
„ Telegraphen	196
des Kanals	124
der Donau-Dampfschiffahrt	265

Der Aufwand für dieses 4408 Köpfe zählende Beamten- und unmittelbare Dienpersonal betrug an ständigen Bezügen 1,715,195 fl., an Funktionsnebenbezügen 188,933 fl., zusammen 1,904,128 fl., wovon auf die Oberleitung 76,744 fl. treffen.

I. Eisenbahnen.

Bahnanlage und Baukapital. Seit dem 1. Oktober 1855 hat eine Eröffnung neuer Bahnstrecken nicht mehr stattgefunden; die Länge der bis dahin in Betrieb gesetzten Bahnlirien betrug zusammen 249,92 geometrische Stunden, wovon 7,58 Stunden an fremde Verwaltungen verpachtet sind, wogegen wieder 11,22 Stunden fremder Bahn von der Staatsverwaltung vachtweise betrieben werden, und es beträgt sonach die Länge aller vom Staate in Regie betriebenen Bahnen 253,56 Stunden oder 126,78 geographische Meilen.

Die Anlagekosten der Staatsbahnen haben bis Ende 1856—57 betragen:

Bahnlirien.	für den Bau- und die Schienenanlage.	für d. Stationsgebäude, Bahn- hofe und Tele- graphen.	für das Fahr- material.	für die Bau- aufficht und Verwaltung.	Im Ganzen.	Auf die Stunde.
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
1. Ludwig- Süd- Nordbahn	43074072	4984973	7051922	2195753	57306722	376770
2. Ludwig- Westbahn	18216772	2099078	2588744	1038119	23942713	424927
3. Maximilianebahn						
Abth. I	5951929	500983	1044147	318082	7815141	342769
" II	4756712	845596	570273	418472	6591053	394673
" III	503435	36496	84040	29965	653936	261575
5. " zusammen	72502920	8467126	11339126	4000393	96309565	385361

Die sämtlichen Bahnlirien in Bayern sind mit Ausnahme einiger kurzen Strecken von zusammen 8,42 Stunden, auf welchen das Doppelgeleise gelegt ist, einspurig.

Fahrdienst und Betriebsmittel. Im ganzen Betriebsjahr wurden im regelmäßigen Dienst 838,593 und im außerordentlichen Dienst 24,887, im Ganzen 863,480 Wegstunden von den Zügen zurückgelegt. Dabei hat nicht die mindeste Betriebsstörung oder irgend ein Unfall stattgefunden, und ist daher auch keiner Beschädigung eines Reisenden oder Bediensteten durch ein Vorkommniß während der Fahrt zu erwähnen. Durch eigene Schuld und zunächst durch Unvorsichtigkeit bei Begehung der Bahn oder aus Fahrlässigkeit im Dienste wurden 2 Bedienstete getödtet und 5 beschädigt, dann 10 Privatpersonen, wovon 4 mit Absicht sich auf die Schienen geworfen hatten, getödtet und 2 beschädigt.

Das Inventar der Maschinen sammt Tender hat sich im Laufe des Jahres um weitere 16 von J. v. Maffei gelieferte Lokomotiven vermehrt und betrug 187. Das Personenwagen-Inventar zählte zusammen 474 Stück mit 1422 Achsen und 16,556 Plätzen. An Güter-, Kohlen- und Torfwagen waren vorhanden 2914 Stück mit 7422 Achsen. Nächst diesen bestand das Inventar aus 35 Bahnpostwagen, 143 Reisegepäckwagen und 25 Pferdewagen, zusammen 203 Stück mit 465 Achsen. Sohin im Ganzen 3591 Wagen mit 9309 Achsen. Die Tragfähigkeit der Gütertransportwagen war 312,560 Str. Auf Anschaffung des gesammten Fuhrmaterials wurden verwendet 11,488,840 fl.

Wegstunden wurden zurückgelegt: 1) von den Maschinen 960,165 Stunden; 2) von den Wagen 15,357,017 Stunden; die Gütertransportwagen auswärtiger Verwaltungen wurden auf 324,344 Wegstunden benützt, während die bayerischen Güterwagen auf den sächsischen und württembergischen Bahnen 411,582 Wegstunden zurücklegten.

Materialverbrauch. Mit der Feuerung der Lokomotiven mittelst Torf wurde im Jahre 1856—57 weiter vorgeschritten und ist solche nunmehr auf 161 Stunden Bahnlänge in ausschließlicher Anwendung, so daß auf nur mehr 92,5 Stunden die Koks- und Gaskohle in Vermengung mit Gokos und zwar im Verhältnisse wie 4,2 : 1 zur Heizung benützt wurde. Im Haspelmoores war eine Anstalt zur Gewinnung von Torf mittelst Pressen der getrockneten und pulverisirten Torferde errichtet und mit der Fabrikation solchen Prestorfs begonnen worden. Ueber die Einrichtung dieser Anstalt und die Ergebnisse dieser Produktionsweise soll nach gänzlicher Vollendung des Etabliements eingehender Bericht geliefert werden. Im Sommer 1857 wurden dort 12,000 Str. Prestorfs hergestellt und noch 431,100 Kubikfuß Torferde zum Pressen vorbereitet, worauf 16,005 fl. Gewinnungskosten erlaufen sind. Diese scheiden sich aus a) für Gewinnung und Bereitung der Erde in den Zustand der Fabrikationsfähigkeit 15,542 fl. 26 kr. oder 1,692 kr. pro Kubikfuß; b) für Pressen des Torfes resp. Darstellung des Ganzfabrikats 462 fl. 54 kr. oder 0,2314 kr. pro Kubikfuß, wozu sich bei einer Annahme des Zentners gleich 10 Kubikfuß Torfstaub, ein Preis von 19,24 kr. pro Zollentner Prestorfs an ausschließlichen Fabrikationskosten ergab, — wobei indessen zu gedenken ist, daß die nicht wiederkehrenden Planungskosten des Moores sehr beträchtlich waren.

Die beiden anderen ärarialischen Torfmoores waren Akfordanten zur Ausbeute und Lieferung überlassen worden. Bezogen wurden hieraus und zwar aus dem Degermoore 737,431 Kubikfuß Stichtorfs zum Durchschnittspreise von 3 fl. 18 kr. und mit Einrechnung der Nebenkosten von 3 fl. 30 kr. pro 100 Kubikfuß, aus dem Werthenseinermoores 84,400 Kubikfuß Modeltorfs zu 3 fl. 6 kr. und 607,074 Kubikfuß Stichtorfs zum Durchschnittspreise von 2 fl. 28 kr., mit Einrechnung der Nebenkosten aber der Modeltorfs zum Preise von 3 fl. 22 kr. und der Stichtorfs zu 2 fl. 23 kr. pro 100 Kubikfuß. Der übrige Torf wurde aus Privatmooren zum Preise von 3 bis 4 fl., sohin im Durchschnitte zu 3 fl. 30 kr. pro 100 Kubikfuß bezogen.

An Material wurden von den Maschinen verbraucht: