

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-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. Wegler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

3. August 1858.

Uro. 31.

**Inhalt.** Deutsche Privat-Eisenbahnen. I. Lübeck-Büchen. II. Altona-Kiel. — Dampfschiffahrt. Uebersicht der Gebahrungen der Dampfschiffahrt-Gesellschaft des österr. Lloyd vom Jahre 1838—37 bis einschließlich 1857. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

## Deutsche Privat-Eisenbahnen.

### I. Lübeck-Büchen.

Dem achten Jahresbericht der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1857 ist Folgendes zu entnehmen.

Die Erfahrungen des Jahres 1857 wiesen wiederholt darauf hin, daß die Abföhrung der Eisenstraße zwischen den beiden Hansestädten auf das natürliche Maß eine Nothwendigkeit für den Verkehr sey, weshalb ein Antrag auf Erlangung der Konzession für den Bau einer von der Lübeck-Büchener Bahn ausgehenden, von Lübeck in der Richtung auf Oldesloe und Wandersbeck nach Hamburg föhrenden Eisenbahn gestellt wurde. Die nach erlangter Zustimmung des Ausschusses der Gesellschaft an die hohen Regierungen der von jener Bahn zu durchschneidenden Landesheile gerichteten Gesuche um Ertheilung der zum Bau jener Bahn erforderlichen Konzessionen waren vom günstigsten Erfolg begleitet. Nach Bewilligung der Nivellementkosten durch die Generalversammlung konnten daher die Vorarbeiten schon im Oktober begonnen und ununterbrochen bis zum Schlusse des Jahres fortgesetzt werden.

Die bereits im Jahre 1856 angestellten Versuche, zur Lokomotivfeuerung Cardiff-Kohlen zu verwenden, wurden in größerem Maßstabe fortgesetzt, und vom Mai bis Dezember zu allen Güterzügen nur Kohlen gebräucht. Es wurden hierbei sowohl in Betreff der Dampferzeugung als der Unterhaltung der Maschinen günstige Resultate erzielt und kein größeres Gewicht an Kosten, als sonst an Coles gebräucht. Da der Preis der Cardiff-Kohlen sich pro 100 Pfd. auf 11 1/2 Sgr., pro 100 Pfd. Lokomotiv-Coles dagegen auf 15 1/2 Sgr. stellt, so wurde hiemit zugleich eine wesentliche Ersparnis herbeigeföhrt. Diese günstigen Resultate waren jedoch nur mit den Kohlen einzelner Minen zu erreichen, während bei anderen äußerlich ganz genau gleichen Kohlen die Resultate ungünstig ausfielen und diese Kohlen zur Lokomotivfeuerung kaum brauchbar waren. Im Ganzen hat die Feuerung der Lokomotiven bei 17,427 zurückgelegten Zugmeilen 12,013 Thlr. gekostet, während sie im Jahre 1856 bei 16,665 Zugmeilen sich auf 13,222 Thlr. belief. Pro Zugmeile wurden 134 1/2 Pfd. Coles resp. Kohlen verwendet.

Die Ergebnisse des Betriebes sind hinter den zu Anfang des Jahres gehegten Erwartungen zurückgeblieben. Zwar hat der Personenverkehr fast gleichmäßig in allen Richtungen um 9470 Reisende, also etwas mehr als 7 Proz. zugenommen. Dagegen aber ist der Güterverkehr um 56,920 Ztr. geringer gewesen, als im Jahre 1856. Dieser Anfall trifft in seiner Totalität den Produktentransport, welcher um 66,985 Ztr. sich vermindert hat, so daß für die übrigen Güterklassen noch eine Zunahme von circa 10,000 Ztr. sich ergibt.

Der Betrieb auf dem Gestänge an der Trave, dessen Verlängerung bis an das Ende des Hafens im Laufe des letzten Winters beschafft wurde, hat wiederum günstige Resultate geliefert. Es wurden auf dem Travengestänge 1521 Wagen mit 176,942 Ztr. beladen und 2372 Wagen mit 241,719 Ztr. belastet, entladen, so daß im Ganzen 3893 beladene Wagen mit 418,661 Ztr., jeder Wagen mit durchschnittlich 107.54 Ztr. belastet, über den Schienenstrang gingen.

Die sämmtlichen Einnahmen haben betragen . . . 204,489 Thlr.  
 „ Ausgaben . . . 110,954 „  
 Es bleiben somit als reiner Ueberschuß . . . 93,535 Thlr.  
 Von den Einnahmen fallen auf den Personenverkehr 70,043 Thlr. für beförderte 142,729 Personen, und zwar: 1570 = 1.1 Proz. in erster, 38,971 = 27.3 Proz. in zweiter und 102,188 = 71.6 Proz. in dritter Klasse.  
 Im eigenen Verkehre wurden 64,991, im Verkehre mit den Anschlußbahnen 77,738 Personen befördert.

Es sind im Ganzen 583,605.4 Personenmeilen zurückgelegt, mithin von jedem Reisenden im Durchschnitt 4.09 Meilen. Auf die ganze Bahnlänge reduziert,

ergibt sich der Personenverkehr zu 92,636 Personen. Es hat die Person durchschnittlich 14 Sgr. 8.67 pf. und die Personenmeile 3 Sgr. 7.21 pf. eingebracht.

An Gepäc sind befördert worden 26,770.45 Ztr. und sind dafür vereinnahmt 2826 Thlr. Der Zentner Gepäc hat sonach eingebracht 3 Sgr. 2 pf. und nach Verhältniß der beförderten Personen und gefahrenen Meilen kommen auf jede Person durchschnittlich 7.13 pf., auf jede Personenmeile 1.74 pf., und es hat einschließlich der Gepäcüberfracht die Person 15 Sgr. 3.79 pf., die Personenmeile 3 Sgr. 8.95 pf. eingetragen.

An Gütern sind befördert worden 1,617,790.4 Ztr., wovon im eigenen Verkehre 52,807.8 Ztr., im Verkehre mit den Anschlußbahnen 1,564,982.6 Ztr.

Die ganze Bahnstrecke (6.3 Meilen) haben durchlaufen 1,408,469.8 Ztr. Die Totalsumme der zurückgelegten Zentnermeilen beträgt 9,511,908.8; mithin hat ein Zentner Gut durchschnittlich 5.88 Meilen der ganzen Bahnstrecke durchlaufen. Auf die ganze Bahnlänge reduziert, ergibt der Güterverkehr 1,509,826.8 Ztr.

Die Bruttofracht aus dem Gütertransport, d. h. Fracht incl. Zoll, Nachnahme-Provision und Afsuranz-Prämien beträgt 138,786 Thlr. Jeder transportirte Zentner hat sonach an Bruttofracht eingetragen 2 Sgr. 6.86 pf. und die Zentnermeile 5.25 pf. Die Nettofracht aus dem Güterverkehr, d. h. Fracht excl. Zoll u. hat eingebracht 113,395 Thlr. Jeder Zentner sonach 2 Sgr. 1.23 pf. und die Zentnermeile 4.29 pf.

Der Viehtransport brachte für beförderte 14,935 Thiere 2295 Thlr.; der Equipagentransport für 71 Stück 221 Thlr.; Militärpersonen wurden 1351 Mann befördert, und dafür, so wie für Militär-Extrazüge, vereinnahmt 426 Thlr.

Von den Gesamteinnahmen zu 204,489 Thlr. fallen auf den Personenverkehr 34.25 Proz., Güterverkehr 55.60 Proz., auf andere Transporte zusammen 2.87 Proz. und auf sonstige Quellen 7.28 Proz.

Die Lokomotiven haben 17,427.2 Zugmeilen durchlaufen, es kommen sonach von den Einnahmen auf eine Zugmeile circa 12 Thlr., und auf eine Bahnmeile circa 32,458 Thlr.

Die Ausgaben waren:

	pro Bahnmeile	pro Zugmeile
für allg. Verwaltung	8,407 Thlr. = 7.58 %	1,334 Thlr. — Thlr. 14 Sgr. 6 pf.
„ Bahnverwaltung	29,623 „ = 26.70 „	4,702 „ 1 „ 21 „ — „
„ Transportverw.	72,924 „ = 65.72 „	11,576 „ 4 „ 5 „ 6 „
Summa	110,954 Thlr.	

Die Ausgaben betragen 54.26 Proz. der Einnahmen.

Von dem Reinertrag zu 93,535 Thlr. kommen auf die Zugmeile circa 5 Thlr. 11 Sgr. und auf die Bahnmeile circa 14,847 Thlr.

Die Kosten für Reparatur der Personen- und Gepäcswagen haben pro Achsemeile betragen 1.42 pf.; die Kosten für Reparatur der Güter-, Vieh- und Equipagenwagen 2.64 pf.; die Kosten des Schmiermaterials sämmtlicher Wagen stellen sich auf 0.14 pf. und die Kosten des Puz- und Reinigungsmaterials auf 0.006 pf. pro Achsemeile.

Die Kosten für Reparatur der Lokomotiven haben pro Zugmeile betragen 15 Sgr. 3.23 pf.; das für die Lokomotiven verwendete Schmiermaterial kommt pro Zugmeile auf 1 Sgr. 5.34 pf. und das Puz- und Reinigungsmaterial auf 7.02 pf. pro Zugmeile zu stehen.

Auf jede von den Lokomotiven zurückgelegte Zugmeile kommen 34.28 Achsemeilen und auf eine Achsemeile durchschnittlich 3.93 Pfd. Coles oder Kohlen.

Von dem Bankapital bis Ende 1857 zu 2,728,222 Thlr. beträgt der Reinertrag von 93,535 Thlr. 3 1/2 Proz. Von demselben wurden 16,795 Thlr. dem Reservefonds überwiesen und 76,740 Thlr. oder 6 Thlr. pro Aktie (3 Proz.) als Dividende vertheilt.

Der Bestand des Reservefonds war am 1. Januar 1857 . . 60,399 Thlr. und ergibt sich pro 1. Januar 1858 zu 55,826 Thlr.