

11

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

XVI. Jahr.

19. August 1858.

Nro. 33.

**Inhalt.** Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1856. — Deutsche Privat-Eisenbahnen. Die Dividenden für 1857. — Telegraphenwesen. I. Bestimmungen über die Abhaltung eines Telegraphen-Lehrkurses. II. Telegraphenverbindungen mit Indien. III. Die sächsischen Staats-Telegraphen. — Literatur. — Zeitung. Inland. Bayern, Großh. Hessen, Preußen. Ausland. Großbritannien, Niederlande. — Personal-Nachrichten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

## Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1856.

Herausgegeben von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, der Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. VII. Jahrgang. Berlin 1858.

Die vorliegende statistische Arbeit schließt sich in ihrer Form genau den Jahrgängen 1855 und 1854 an. Ein besonderer Vorzug des Jahrgangs 1856 gegen den früheren ist der, daß in demselben zum erstenmal die dem Vereine angehörenden Bahnen, welche 1856 im Betriebe waren, vollständig enthalten sind, während in den früheren Jahrgängen stets eine oder mehrere Bahnen fehlten, weil von den betreffenden Verwaltungen die erforderlichen Materialien nicht eingegangen waren. Die Tabellen enthalten in 188 Rubriken Angaben 1) über die Verwaltungsebene, Richtung, Länge und Betriebsöffnung der Eisenbahnen; 2) über das Anlagekapital derselben; 3) über die Transportmittel; 4) über die Betriebsergebnisse; 5) über den Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungskassen. Die Nachrichten über die allgemeine Beschreibung der Bahnen, d. h. ihrer baulichen Einrichtungen und Konstruktionsverhältnisse, so wie über das Beamten-Personal werden der geringen Veränderungen wegen nicht jährlich wiederholt und sind in dem vorliegenden Jahrgang nicht enthalten. Dagegen sind diesmal wieder, und zwar zum Theil mit größerer Vollständigkeit und Ausführlichkeit, solche Nachrichten, welche sich in tabellarischer Form nicht darstellen lassen, deren Kenntniß aber bei Beurtheilung einer Bahn von wesentlichem Interesse ist, in besonderen statistischen Berichten als Anhang zu den Tabellen mitgetheilt.

### I.

**Vereinsbez.** Die in den Tabellen aufgeführten Eisenbahnen gehören ihrer geographischen Lage nach 15 verschiedenen deutschen Staaten an. Im Ganzen sind es 52 Bahnen oder Bahnkomplexe mit einer Gesammtlänge von 1396 preussischen Meilen (à 2000 Ruthen oder 7532 Meter), welche 1856 im Betrieb gestanden. Davon waren

Staatsbahnen . . . . .	665 Meilen
Staatsbahnen unter Staatsverwaltung . . . . .	66
Privatbahnen in Privatverwaltung . . . . .	665

In sechs von den 15 Staaten, nämlich in Oesterreich, Preußen, Bayern, Sachsen, Kurfürstenthum und Großherzogthum Hessen, befanden sich sowohl Staats- als Privatbahnen; in vier, nämlich Hannover, Württemberg, Baden und Braunschweig, nur Staatsbahnen; in fünf endlich, nämlich in Mecklenburg, Holstein, Lauenburg (mit Lübeck), Nassau und Anhalt bloß Privatbahnen.

Die Staatsbahnen (665 Meilen) vertheilten sich auf den einzelnen Staaten wie folgt:

Oesterreich . . . . .	89.4 Meilen
Preußen . . . . .	150.4
Bayern . . . . .	123.0
Hannover . . . . .	101.0
Sachsen . . . . .	52.6
Württemberg . . . . .	41.0
Baden . . . . .	47.0
Braunschweig . . . . .	23.7
Kurfürstenthum Hessen . . . . .	26.6
Großherzogthum Hessen . . . . .	10.4

Vom Staat verwaltete Privatbahnen gab es in Preußen 5, nämlich

Rhein-Elbe . . . . .	17.0 Meilen
Rhein-Norddeutsche . . . . .	6.9
Westfälische . . . . .	14.9

Prinz-Wilhelm . . . . .	4.4 Meilen
Stargard-Posen . . . . .	22.6

Von den Bahnen in Privatverwaltung waren in Preußen allein 318.2 Meilen, in Oesterreich 221.8 Meilen, in Bayern 23.2 Meilen, in den übrigen Staaten zusammen 99.3 Meilen.

**Anlagekapital.** Das auf sämtliche Bahnen verwendete Anlagekapital finden wir zusammen mit 642,910,990 Thaler angegeben, wozu sich die Durchschnittskosten einer Meile der deutschen Bahnen in 1856 auf 460,540 Thlr. stellten.

Wenn man von der Hamburg-Bergedorfer Bahn abzieht, welche wegen des kostspieligen Hamburger Bahnhofes auf 1,119,617 Thlr. pro Meile sich stellte, hatte in 1856 keine der Deutschen Bahnen ein Anlagekapital von 1 Million Thaler pro Meile nachzuweisen. Am kostspieligsten waren:

Die Rheinische Eisenbahn (Köln-Elz) . . . . .	943,596 Thlr.
„ Oesterreichische südliche Staatsbahn . . . . .	933,866
„ Bergisch-Märkische (Elsfeld-Dortmund) . . . . .	930,375
„ Chemnitz-Niesauer Sächsische Staatsbahn . . . . .	839,289
„ Sächsisch-Böhmische „ . . . . .	740,224
„ Düsseldorf-Elsfelder Eisenbahn . . . . .	684,028
„ Köln-Mindener Eisenbahn . . . . .	669,565
„ Sächsisch-Bayerische Staatsbahn . . . . .	643,586
„ Preussische Saarbrücker Staatsbahn . . . . .	634,489
„ Frankfurt-Hanauer Eisenbahn . . . . .	620,745
„ Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn . . . . .	603,383
„ Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn . . . . .	592,137
„ Main-Neckar Bahn . . . . .	591,152
„ Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn . . . . .	577,384
„ Kaiser-Ferdinands Nordbahn . . . . .	574,994
„ Thüringische Eisenbahn (Hauptbahn) . . . . .	556,669
„ Ruhrort-Erfelder Bahn . . . . .	551,282
„ Aachen-Mastrichter Bahn . . . . .	524,254
„ Großherzoglich Badische Staatsbahn . . . . .	522,102
„ Thüringische Zweigbahn . . . . .	516,429
„ Main-Weber Bahn . . . . .	508,875
„ Sächsisch-Schlesische Staatsbahn . . . . .	505,994

Bei allen anderen Bahnen stellten sich die Kosten einer Meile Bahn unter 1/2 Million Thaler. Folgendes sind einige der billigsten:

Großherzoglich Badische Zweigbahn (Mannh.-Friedrichshof) . . . . .	120,304 Thlr.
Meißen-Neumünster Bahn . . . . .	133,528
Herzoglich Braunschweigische Zweigbahn nach Harzburg . . . . .	144,470
Nürnberg-Fürther Bahn . . . . .	154,750
Cöthen-Vernburger Bahn . . . . .	181,818
Neisse-Brieger Eisenbahn . . . . .	187,820

Anderer Lokomotivbahnen für weniger als 200,000 Thlr. die Meile gibt es nicht. Dagegen finden wir die Kosten der Buschthorbrader Pferdebahn zu nur 36,000 Thlr. die Meile angegeben.

Von dem Anlagekapital der Privatbahnen waren 228,196,777 Thlr. in Stammaktien, 167,768,533 „ „ Prioritätsaktien;

das Prioritätskapital machte demnach 71 Prozent vom eigentlichen Aktienkapital aus. Für 10 Bahnen waren die Stammaktien vom Staate mit einem Zinsetrag von 2 1/2 mit 5.2 Prozent garantiert.

**Transportmittel.** Die Zahl aller Lokomotiven war 2575, wovon 9 vierräderig, 2069 sechsräderig, 372 achträderig und 125 Tender-Lokomotiven. Von sämtlichen Lokomotiven waren 1607 gefuppelt; 426 waren mit Condensatzion eingerichtet. Auf die Bahnmeile kamen 1.9 Lokomotiven. Die Lokomotiven welche 1856 in Benutzung waren sind aus 50 verschiedenen Fabriken und Eisenbahnwerkstätten hervorgegangen. Am meisten haben geliefert: