

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschritte nach Bedarf. — 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. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

21. Oktober 1858.

Nro. 42.

**Inhalt.** Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1856. (Schluß.) — Eisen-Industrie. — Gesetze und Verordnungen. I. Oesterreichische Verordnung in Betreff der Prüfung der, zur Bedienung oder Ueberwachung einer Dampfmaschine oder eines Dampfkessels, so wie zur Führung einer Lokomotive oder eines Dampfschiffes zu verwendenden Individuen. II. Neue Signalisierungsvorschriften für Seeschiffe. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Nassau, Sächs. Herzogthümer. Ausland. Frankreich. — 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.

(Schluß von Nr. 33 u. 40.)

### II. Betriebsergebnisse.

Personen- und Güterverkehr. Es sind im Jahr 1856 auf sämtlichen deutschen Bahnen befördert worden:

in erster Wagenklasse . . . . .	696,000 Personen = 1.7 Prozent
„ zweiter „ . . . . .	9,081,000 „ = 22.1 „
„ dritter „ . . . . .	26,929,000 „
„ vierter „ . . . . .	3,322,000 „ = 76.2 „
zu ermäßigten Preisen . . . . .	1,101,000 „

zusammen 41,129,000 Personen.

Eine vierte Wagenklasse bestand nur auf 11 Bahnen. Die zu ermäßigten Preisen beförderten Personen waren größtentheils Militärs und Auswanderer. Es geht aus diesen Zahlen hervor, daß mehr als drei Viertel sämtlicher Reisenden die billigste Wagenklasse benützen.

Die Zahl der von sämtlichen Reisenden zurückgelegten Meilen war 217,334,875, jede Person hat daher im Durchschnitt 5.28 Meilen zurückgelegt. Die Zahl der Reisenden auf die ganze Länge der einzelnen Bahnen reduziert war 10,216,600 (also ein Viertel der wirklichen Personenzahl). Im Durchschnitt für alle Bahnen ergibt sich eine Frequenz auf die ganze Bahnlänge von 155,685 Personen. Endlich zeigt die Vergleichung die Personenmeilenzahl mit der Einnahme von Reisenden, daß der durchschnittliche Ertrag pro Person und Meile 3.43 Sgr. war. Die auf die ganze Bahnlänge reduzierte Personenzahl (die eigentliche Personenfrequenz) war am größten bei folgenden Bahnen:

Nürnberg-Fürth . . . . .	mit 566,141 Pers.
Taunus-Bahn . . . . .	445,791 „
Bonn-Köln . . . . .	357,941 „
Leipzig-Dresden . . . . .	332,150 „
Magdeburg-Leipzig . . . . .	291,516 „
Köln-Minden . . . . .	286,245 „
Düsseldorf-Elberfeld . . . . .	269,434 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg . . . . .	260,224 „
Main-Neckar . . . . .	245,721 „
Berlin-Stettin . . . . .	233,078 „
Magdeburg-Halberstadt . . . . .	230,314 „
Elberfeld-Dortmund . . . . .	230,012 „
Sächsische Ludwigsbahn . . . . .	223,385 „
Frankfurt-Ganau . . . . .	212,597 „
Kaiser-Ferdinands Nordbahn . . . . .	209,122 „
Großherzoglich Badische Bahn . . . . .	204,825 „
Herzoglich Braunschweigische Bahn . . . . .	204,048 „
Rheinische Bahn . . . . .	200,060 „

Bei allen anderen Bahnen war die Frequenz unter 200,000 Personen auf die ganze Bahnlänge vertheilt.

Das Quantum der auf sämtlichen Bahnen in 1856 beförderten Güter jeder Art war 392,972,000 Ztr. Auf eine Meile reduziert war dasselbe = 4,184,432,000 Ztr. Es ergibt sich hieraus eine durchschnittliche Transportweite der Güter von 10.65 Meilen. Auf die ganze Länge der einzelnen Bahnen be-

rechnet, war das Gewicht der beförderten Güter 175,361,000 Ztr. Im Mittel für sämtliche Bahnen ergeben sich 2,997,400 Ztr. Der durchschnittliche Ertrag pro Ztr. Gut pro Meile endlich war 4.32 Pfennig. Der Güterverkehr auf die ganze Bahnlänge reduziert war am größten bei nachstehenden Bahnen:

Oberschlesische Eisenbahn . . . . .	mit 10,762,305 Ztr.
Köln-Mindener . . . . .	7,959,013 „
Saarbrücker Staatsbahn . . . . .	6,516,015 „
Niederschl.-Märkische Staatsbahn . . . . .	6,465,950 „
Magdeburg-Leipzig . . . . .	6,178,278 „
Elberfeld-Dortmund . . . . .	5,497,528 „
Sächsisch-Bayerische Staatsbahn . . . . .	5,435,760 „
Kaiser-Ferdinands Nordbahn . . . . .	5,362,214 „
Leipzig-Dresden . . . . .	5,073,499 „
Düsseldorf-Elberfeld . . . . .	5,057,831 „
Herzogl. Braunschweigische Bahn . . . . .	5,040,106 „

Bei allen anderen Bahnen war der auf die ganze Bahnlänge vertheilte Verkehr unter 5 Millionen Zentner.

Die Bruttoeinnahme hat bei sämtlichen Bahnen betragen:

vom Personenverkehr . . . . .	26,046,910 Thlr. = 32.7 Proz.
„ Güterverkehr . . . . .	50,146,082 „ = 63.0 „
von anderen Quellen . . . . .	3,437,226 „ = 4.3 „
zusammen . . . . .	79,630,218 Thlr.

Diese Bruttoeinnahme beträgt auf die Bahnmeile 57,040 Thlr., auf die Nutzmeile 12.6 Thlr., vom Anlagekapital 12.4 Proz.

Die Betriebsauslagen beliefen sich im Ganzen auf 41,713,023 Thlr., was auf die Bahnmeile 29,880 Thlr., auf die Nutzmeile 6.6 Thlr. ausmacht. Von der Bruttoeinnahme betragen die Auslagen 52.4 Proz. Die Auslagen vertheilen sich nach den 3 Hauptrubriken wie folgt:

Bahnverwaltung . . . . .	12,252,708 Thlr. = 29.4 Proz.
Transportverwaltung . . . . .	26,232,196 „ = 36.0 „
Allgemeine Verwaltung, Zins für gepachtete Bahnstrecken u. . . . .	3,228,119 „ = 7.6 „

Die Kosten der Bahnverwaltung betragen auf die Bahnmeile 8992 Thlr., die Kosten der Transportverwaltung auf die Nutzmeile 4.15 Thlr.

Als Ueberschuß oder Reinertrag ergibt sich für alle Bahnen 37,917,000 Thlr., was pro Meile Bahnlänge 27,160 Thlr., pro Nutzmeile 6 Thlr. ausmacht. Von dem Anlagekapital beträgt dieser Reinertrag 5.9 Proz. (gegen 5.5 Proz. in 1855).

Die Verzinsung des Anlagekapitals und die wirklich vertheilte Dividende war am größten bei folgenden Bahnen:

	Verzinsung des Anlagekapitals	Vertheilte Dividende
Nürnberg-Fürth . . . . .	17.95 Proz.	15 Proz.
Magdeburg-Halberstadt . . . . .	15.58 „	12.5 „
Magdeburg-Leipzig . . . . .	15.05 „	23 „
Leipzig-Dresden . . . . .	14.68 „	19 „
Kaiser-Ferdinands Nordb. . . . .	13.36 „	15 „
Braunschw. Staatsbahn . . . . .	11.98 „	— „
Berlin-Stettin . . . . .	11.00 „	9.4 „
Oberschlesische Bahn . . . . .	10.79 „	11.2 „

Bei allen anderen Bahnen war die Verzinsung unter 10 Proz.

Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahnbetrieb. Auf den deutschen Eisenbahnen haben sich in 1856 folgende Unfälle ereignet: 1) Solcher, welche durch fahrende Züge herbeigeführt, waren es 186 und zwar 154, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, und 32 mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel, aber ohne Verletzung von Personen. Bei den Unfällen der ersteren Art wurden