

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedarf. — 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 Anzeigen 2 Sgr. für den Raum einer gespaltenen Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. W. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

9. Dezember 1858.

Nro. 49.

Inhalt. Deutsche Eisenbahnen. I. Betriebsergebnisse der herzoglich braunschweigischen Eisenbahnen vom Jahre 1857. II. Main-Neckar Eisenbahn. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Bayern, Preussen. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

## Deutsche Eisenbahnen.

### I. Betriebsergebnisse der herzoglich braunschweigischen Eisenbahnen vom Jahre 1857.

Den durch die herzoglich Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direktion mit gewohnter Gründlichkeit in 22 Tabellen veröffentlichten Nachweisungen für das Betriebsjahr 1857 \*) entnehmen wir nachstehende summarische Angaben, welche sich denjenigen über die Ergebnisse der früheren Betriebsjahre anreihen.

1. Bahnbeschreibung. Die 4 Bahnen des braunschweigischen Bahnnetzes: Braunschweig-Oschersleben, Wolfenbüttel-Harzberg, Braunschweig-Hannoversche Grenze und Börßum-Kreiensen messen zusammen 24,07 Meilen, wovon 11,26 Meilen doppelspurig sind; die Länge aller Nebengeleise beträgt 4,751 Meilen.

Von der Gesammllänge der Bahnen liegen horizontal 4,879 Meilen, in Steigungen 12,230 Meilen, in Gefällen 6,995 Meilen; ferner in geraden Linien 14,829 Meilen, in Curven 9,275 Meilen. Die größte Steigung ist (auf der Harzbahn) 1:45, der kleinste Krümmungshalbmesser 125 Ruthen (à 16 Fuß). Die mittlere Höhe der Dämme ist 8,95, die mittlere Tiefe der Einschnitte 9,35 Fuß. Die größte Höhe der Dämme ist 57 Fuß, die größte Tiefe der Einschnitte 76 Fuß. Brücken und Durchlässe gibt es unter der Bahn 61 von 12 Fuß und darüber und 200 unter 12 Fuß Breite; neben der Bahn 12 von 12' und mehr, 252 von weniger als 12'; ferner 5 Uebergänge über der Bahn, 15 unter derselben und 302 Ueberfahrten im Niveau. An der Bahn befinden sich 196 optische Telegraphen und 204 elektro-magnetische Glockenwerke. Der Oberbau besteht aus Schienen von 3 1/2 bis 5 1/2 Zoll Höhe und 17—22,9 Pfd. Gewicht pro Fuß. Die Schwellen von Eichen, Buchen und Kiefern sind größtentheils mit Zinkchlorid präparirt.

2. Betriebsmittel. Es waren für den Betrieb vorhanden 43 Lokomotiven, welche durchschnittlich mit Wasser 455 Ztr. schwer sind, ohne Tender 12,487 Thlr., mit Tender 14,934 Thlr. kosteten. Zahl der Wagen 668, wovon 68 Personen-, 570 Güterwagen und 30 Erdwagen. Sämmtliche Wagen besitzen 1561 Achsen. Die Personenwagen können fassen 3652 Personen, die Güter- u. c. Wagen 71,970 Ztr. Das Gewicht der Wagen beträgt pro Achse durchschnittlich 50 Ztr. und der Durchschnittspreis stellt sich pro Achse bei den Personenwagen auf 1019 Thlr., bei den Güterwagen auf 574 Thlr., bei sämtlichen Wagen auf 612 Thlr. Außerdem hat Braunschweig noch einen Antheil an 61 Wagen des norddeutschen Verbandes, welche 183 Achsen haben und pro Achse 929 Thlr. kosteten.

3. Anlagekapital. Die in 1856 vollständig in Betrieb gestandenen braunschweigischen Bahnen, zusammen 24,07 Meilen lang, wovon 11,26 Meilen zweispurig, haben bis Ende 1857 gekostet 8,525,678 Thlr., oder pro Meile durchschnittlich 354,351 Thlr. Außer dem ursprünglichen Anlagekapital von 7,229,700 Thlr. sind nämlich aus den Betriebsaufkäufen bis Ende 1857 noch weiter aufgewendet worden 1,581,761 Thlr., wogegen der Werth der aus der Nutzung gefallenen Anlagen mit 285,783 Thlr. in Abzug kommt. Werden aber von dem ursprünglichen Anlagekapital die davon bereits amortisirten 996,360 Thlr. abgezogen, so ergibt sich das zu verzinsende Anlagekapital = 6,233,340 Thlr. Man unterscheidet hiernach:

	im Ganzen	pro Meile
1) das ursprüngliche Anlagekapital von 7,229,700 Thlr.	300,468 Thlr.	
2) „ verzinsliche „ „ 6,233,340 „	259,075 „	
3) „ nutzbare „ „ 8,525,678 „	354,351 „	

4. Beamten- und Arbeiter-Personal. Im Jahr 1857 waren als Staatsdiener angestellt 267 Personen zusammen mit 86,831 Thlr. Gehalt, was

\*) Vgl. die Mittheilungen unter dieser Rubrik für die früheren Betriebsjahre in der Eisenbahn-Zeitung 1851 Nr. 6 u. 7, 1852 Nr. 49, 1853 Nr. 44, 1855 Nr. 1, 48 u. 49, 1856 Nr. 47 und 1857 Nr. 44.

pro Person und Jahr einen Durchschnitt ergibt von 325 Thlr. Nicht fest angestellte Offizianten waren es 506, mit 84,873 Thlr. Remuneration, im Durchschnitt 168 Thlr. pro Person und Jahr; Handwerker in Tagelohn 211,9 mit 35,229 Thlr., in Akkord 57,5 mit 13,482 Thlr. Lohn; Handarbeiter in Tagelohn 762,2 mit 78,090 Thlr., in Akkord 226,8 mit 29,641 Thlr. Lohn. Pro Tag entfallen für einen Handwerker in Tagelohn 13,3, in Akkord 18,76 gGr., für einen Handwerker in Tagelohn 8,2, in Akkord 10,46 gGr.

5. Leistungen der Betriebsmittel. Die 43 in 1857 in Dienst gewesenen Lokomotiven hatten zusammen 7899 Diensttage und dabei 33,651 Stunden Fahrzeit und 11,742 Stunden Dienstzeit beim Arrangiren der Züge auf Bahnhöfen. Es wurden 130,158 Meilen durchlaufen mit einer mittleren Geschwindigkeit von 4,0 Meilen pro Stunde, die Aufenthalte auf den Zwischenstationen mitgerechnet.

Beschaffte Achsmeylen 4,979,277, mittlere Stärke der Züge = 38 Achsen. Cokeverbrauch incl. aller Verluste im Ganzen 234,749 Ztr., pro Meile 180 Pfd. Der Holzverbrauch zum Anheizen war 67,141 Kubikfuß (pro Tag 8,5 Kubikfuß) Nach Abzug der Verluste für Anheizen und beim Ausblasen, für den Dienst beim Arrangiren der Züge und für den Stillstand zusammen mit 40,270 Ztr., bleiben für die mechanische Leistung, und zwar für die Fahrten im Ganzen 194,479 Ztr., also pro Stunde Fahrzeit 578 Pfd., pro Meile Fahrt 149 Pfd.

3,765,771 Achsmeylen zurückgelegt, jeder Wagen also durchschnittlich 2407 Meilen, und zwar jeder Personenwagen 3567, jeder Güterwagen 2071 Meilen. Auf den eigenen Bahnen haben die braunschweigischen Wagen durchlaufen 1,758,147, auf fremden Bahnen 2,007,624 Achsmeylen, wogegen fremde Wagen auf den braunschweigischen Bahnen 3,492,919 Achsmeylen zurücklegten. Die Vergütung an Wagenmiete betrug an fremde Verwaltungen 91,926, von fremden Verwaltungen 61,837 Thlr., mithin waren 30,089 Thlr. an letztere hinanzuzahlen.

6. Personen- und Güterverkehr. Auf allen vier Bahnen mit der dem Tarif zu Grunde liegenden Länge von 24 Meilen war der Personenverkehr:

	Personen	Proz.	Personen
in erster Klasse	10,689	= 1,94	4,470
„ zweiter „	192,855	= 22,49	51,930
„ dritter „	641,461	= 47,84	110,452
Begleitungs-personal			
u. Freipassagiere	225,696	= 27,73	64,030
	1,070,701	= 100,00	230,882

Die durchschnittliche Transportweite für alle beförderte Personen betrug 5,17 Meilen. Die Zahl der Personen auf 1 Meile reduziert war 5,541,163.

Von andern Gegenständen wurden befördert:

	Ztr.	Proz.	Mittlere Transp. weite	Auf die ganze Bahnlänge
Gepäck . . . . .	127,842	0,99	7,69 M.	40,987 Ztr.
Gilgut . . . . .	159,103	1,64	8,86 „	58,715 „
Frachtgut . . . . .	2,568,508	25,95	9,78 „	1,014,449 „
Produkte u. c. . . . .	10,519,227	68,12	7,35 „	3,220,622 „
Fahrzeuge, Thiere . . . . .	186,697	2,21	6,68 „	51,970 „
Freigut . . . . .	208,753	1,09	5,81 „	50,534 „
	13,770,130	100,00	7,7 M.	4,437,277 Ztr.
Dazu Personen à 1 1/4 Ztr.	1,338,376		4,63 „	288,602 „
	15,108,506			4,725,879 Ztr.

Es wurden Achsmeylen zurückgelegt: mit gewöhnlichen Zügen 125,127, mit Extrazügen 5156, überhaupt 130,283; Anzahl der Züge im Durchschnitt täglich 14,9. Dabei wurden beschafft:

Achsmeylen der Personenwagen . . . . .	980,727
„ „ beladenen Güterwagen . . . . .	3,346,000
„ „ leeren „ . . . . .	924,339
Zusammen	5,251,066