

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographische Beilagen und in den Text gedruckte Holzschritte 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 Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. B. Nepler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

23. Dezember 1858.

Nro. 51.

Auf das am 1. Januar 1859 beginnende neue Abonnement der **Eisenbahn-Zeitung** nehmen alle Postämter und Zeitungs-Expeditionen, sowie alle Buchhandlungen des In- und Auslandes wie bisher Bestellungen an. Der Abonnementspreis für den Jahrgang 1859 ist fortwährend 4 Thlr. preuß. oder 7 fl. rh., wofür das Blatt jede Woche an die Abnehmer versendet wird.

Um neuen Abonnenten die Anschaffung der **älteren Jahrgänge** zu erleichtern, ist der Preis derselben ermäßigt und werden die Jahrgänge 1845—1849, so weit der Vorrath reicht, statt zu dem früheren Preis von 7 Thlr. oder 12 fl., der Jahrgang zu 4 Thlr. oder 7 fl. rh. abgegeben, während für die Jahrgänge 1850—1857 der Preis von 4 Thlr. oder 7 fl. rh. auf 2 1/2 Thlr. oder 4 fl. 24 fr. rh. herabgesetzt ist, für den Jahrgang 1858 aber der Abonnementspreis von 4 Thlr. oder 7 fl. rhein. vorerst fortbesteht. Abnehmer der **sämmtlichen**, unter der gegenwärtigen Redaktion erschienenen vierzehn Jahrgänge 1845—1858 erhalten dieselben für 30 Thlr. oder 52 fl. 30 fr. rh.

Inhalt. Die Eisenbahnen in Großbritannien. (Schluß.) — Eisenbahnbau. Bedingnißheft für die Vergabung von Bauarbeiten der f. l. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn. — Telegraphenwesen. Der transatlantische Telegraph. — Verein für Eisenbahnkunde. — Personal-Nachrichten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Die Eisenbahnen in Großbritannien.

(Schluß von Nr. 49.)

Finanzielle Ergebnisse. Es ist bereits angegeben worden, daß bis Ende 1857 das gesammte realisirte Anlagekapital der Bahnen in Großbritannien sich auf 314,989,626 Pf. St. belaufen hat. Dies gibt auf jede der bis dahin eröffneten Bahnmeilen einen Aufwand von 34,950 Pf. St., wobei zu berücksichtigen ist, daß die Länge der noch nicht eröffneten Bahnen beil. 1/3 der eröffneten ausmacht und ein Theil des Anlagekapitals auf die in Bau begriffenen Bahnen entfällt. Das durchschnittliche Anlagekapital auf die Meile eröffnete Bahn berechnet sich zu 39,275 Pf. St. für England, 28,225 Pf. St. für Schottland und 15,664 Pf. St. für Irland.

Die seit 1848 konzessionirten selbstständigen Bahnlilien kosten bei weitem weniger; das Anlagekapital pro engl. Meile beträgt für dieselben durchschnittlich nur 11,823 Pf. St., und zwar in England 14,559, in Schottland 7423 und in Irland 7303 Pf. St.

Von dem gesammten eingezahlten Anlagekapital bestehen 78,360,236 Pf. St. in Anlehen, 58,061,655 Pf. St. in Prioritätsaktien und 178,567,935 Pf. St. in gewöhnlichen Aktien. Folgende zwei Tabellen geben für die 9 letzten Jahre bis Ende 1857 eine Uebersicht des Anlagekapitals und dessen Zusammensetzung nach Stammaktien, Prioritätsaktien und Anlehen, der Bruttoeinnahme so wie der gezahlten Zinsen und Dividenden:

Jahr	Anlagekapital.				Nach Prozenten		
	Stamm-Aktien.	Prioritäts-Aktien.	Anlehen	Zusammen			
1849	158,560,118	19,852,506	51,335,154	229,747,778	69	9	22
1850	150,022,877	34,740,800	55,507,068	240,270,745	63	14	23
1851	155,060,024	34,494,155	58,686,717	248,240,896	63	14	23
1852	161,400,256	38,700,755	64,064,668	264,165,679	62	14	24
1853	165,054,677	43,527,379	64,742,458	273,324,514	61	15	24
1854	166,030,806	49,377,952	70,660,036	286,068,794	58	17	25
1855	169,604,017	52,818,026	75,161,241	297,583,284	57	18	25
1856	174,359,304	57,057,171	77,359,419	308,775,894	57	18	25
1857	178,567,935	58,061,655	88,360,236	314,989,826	57	18	25

Jahr	Bruttoeinnahme Pf. St.	Gezahlte Zinsen				Dividende	
		auf Prioritätsaktien		auf Anlehen		Pf. St.	Proz.
		Pf. St.	Proz.	Pf. St.	Proz.		
1849	11,806,498	1,118,270	5.63	2,401,096	4.67	2,974,208	1.88
1850	13,204,668	1,950,741	5.61	2,558,568	4.60	2,753,259	1.83
1851	14,997,459	1,795,874	5.26	2,663,829	4.54	3,788,900	2.44
1852	15,710,554	2,019,743	5.21	2,743,780	4.18	3,887,282	2.40
1853	18,035,879	2,177,347	5.002	2,696,242	4.14	5,046,145	3.05
1854	20,215,724	2,475,188	5.01	3,021,286	4.27	5,622,175	3.39
1855	21,507,599	2,603,382	4.92	3,285,475	4.35	5,295,095	3.12
1856	23,165,493	2,727,778	4.78	3,607,072	4.66	5,942,862	3.40
1857	24,174,610	2,826,005	4.86	3,548,451	4.52	6,438,088	3.60

Die durchschnittliche Verzinsung des Anlagekapitals durch den Reinertrag der Bahnen war in 1849 .. 2.83, in 50 .. 3.02, in 1851 .. 3.32, in 1852 3.27, in 1853 .. 3.63, in 1854 .. 3.88, in 1855 .. 3.76, in 1856 .. 3.97, in 1857 .. 4.06, also im letzten Jahr am höchsten seit 1849, wie dies auch nach Obigem bei der Dividende der Fall ist.

Aus den Tabellen geht hervor, daß in 1857 .. 43 Proz. des gesammten Anlagekapitals in Prioritätsaktien und Anlehen bestand und daß durchschnittlich an Zinsen hierfür 4.67 Proz. zu bezahlen waren, was der Grund ist, warum bei einer durchschnittlichen Verzinsung des Gesamtkapitals zu 4 Proz. die durchschnittliche Dividende nur 3.6 Proz. betrug.

Im Jahr 1857 hat das in Eisenbahnen angelegte Kapital um 6,213,932 Pf. St. zugenommen, was 2 Proz. des früheren Kapitals ausmacht. Der Aufwand von 1857 betraf indessen keineswegs durchaus neue Bahnlilien, vielmehr vergrößern auch ältere Linien ohne Längenzuwachs fortwährend ihr Baukapital. Bei 29 Bahnen mit einer Gesamtlänge von 1200 miles hat 1853 das Anlagekapital betragen 39,000,000 Pf. St., Ende 1857 war dasselbe auf 43,000,000 Pf. St. gestiegen, was über 800 Pf. St. pro mile und Jahr ausmacht. In derselben Periode hat aber die Verzinsung des Anlagekapitals dieser Bahnen von 3.4 auf 4.2 Proz. zugenommen, ein Beweis von zunehmender Prosperität der englischen Bahnen.

Verkehr. Das Verhältnis des Personenverkehrs zum Gesamtverkehr war in 1857 in England 44, in Schottland 36, in Irland 59 Proz. Die Gesamtzahl der Reisenden auf den Bahnen in Großbritannien war in diesem Jahr 139,008,888 gegen 129,347,592 im Jahr 1856. Die Einnahmen von Reisenden waren in 1857 im Ganzen 10,592,798 Pf. St., pro mile 1191 Pf. St. gegen 10,153,745 und 1194 Pf. St. in 1856.

Die durchschnittliche Einnahme pro Person und mile war auf den engl. Bahnen in erster Klasse 2.01, in zweiter 1.41 und in dritter 0.87 d. An der Gesamteinnahme von Reisenden auf den Eisenbahnen in Großbritannien partizipiert die erste Klasse mit 31, die zweite mit 34, die dritte mit 35 Proz. Was das Verhältnis betrifft, in welchem die Zahl der Reisenden in den drei Wagenklassen zu einander stehen, so stellt sich heraus, daß von 100 Reisenden in England 13.5 die erste, 31.6 die zweite und 54.9 die dritte Klasse benutzten, während in Schottland beziehungsweise 12.5, 14.7 und 72.8, in Irland 13.3, 40.2 und 46.5 die Verhältniszahlen bilden. Auf den Bahnen des Continents benützen über 75 Proz. von sämmtlichen Reisenden die dritte Wagenklasse.

Die Einnahme von Gütern, Vieh u. war 1857 .. 13,581,812 oder 1524 Pf. St. auf die mile gegen 13,011,748 und 1530 Pf. St. in 1856. Von der Einnahme in 1857 treffen 7,781,743 Pf. St. auf die Beförderung von 25,027,927 Tonnen Gütern, 3,987,291 Pf. St. auf 46,293,983 Tonnen Mineralien, 517,358 Pf. St. auf 11,047,160 Stück Vieh und 1,295,420 Pf. St. auf die Beförderung kleinerer Gepäckstücke u.

Die Gesamteinnahmen aus allen Quellen waren 24,174,616 Pf. St. oder 2715 Pf. St. auf die engl. Meile gegen 23,165,493 und 2724 Pf. St. in 1856.

Betriebsauslagen. Auf die eröffnete mile Eisenbahn haben die Betriebsauslagen in England von 1852 Pf. St. in 1854 auf 1564 Pf. St. in