

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte 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. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

7. Januar 1860.

Nro. 1.

Auf das am 1. Januar 1860 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 1860 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—1858 der Preis von 4 Thlr. oder 7 fl. rh. auf 2 1/2 Thlr. oder 4 fl. 24 kr. rh. herabgesetzt ist, für den Jahrgang 1859 aber der Abonnementspreis von 4 Thlr. oder 7 fl. rhein. vorerst fortbesteht. Abnehmer der sämtlichen, unter der gegenwärtigen Redaktion erschienenen fünfzehn Jahrgänge 1845—1859 erhalten dieselben für 30 Thlr. oder 52 fl. 30 kr. rh.

Inhalt. Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten. — Deutsche Eisenbahnen. Die Eisenbahn von Rosenheim nach Traunstein. — Zeitung. Inland. Preußen, Nassau, Freie Städte. Ausland. Schweiz, Großbritannien, Asien, Australien. — Personal-Nachrichten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten.

Der siebenten Nachweisung über den Betrieb der K. Bayerischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1857—58 (1. Okt. 1857 bis 30. Sept. 1858) entnehmen wir folgende Angaben.

I. Eisenbahnen.

Die Länge der Staatsbahnen, welche Ende 1857 . . 249,92 Wegstunden betragen hatte, wurde in 1857—58 vermehrt: durch die am 31. Oktober 1857 eröffnete Strecke von Hesselrohe nach Rosenheim mit 17,20, und durch die am 5. August 1858 eröffnete Strecke von Rosenheim nach Kufstein resp. Kieferfelden von 8,64 Stunden, so daß am 1. Oktober 1858 in Betrieb stunden 275,76 Stunden oder 137,88 geometr. Meilen.

Dieser waren verpachtet die Strecken von Hof bis zur sächsischen und von Aschaffenburg bis zur hessischen Grenze mit 3,12 und 4,46 = 7,58 Stunden und dagegen in pachtweisen Betrieb genommen: Pasing-Starnberg mit 5,62, Neuenmarkt-Bayreuth mit 5,60, Donaubrücke-Ulm mit 0,24 und Kieferfelden-Kufstein mit 0,60, zusammen 12,06 Stunden, wornach die Gesamtlänge der in Staatsregie betriebenen Bahnlinsen 280,24 Stunden = 140,12 Meilen ausmachte.

Die Anlagekosten der einzelnen Staatsbahnen haben bis Ende 1857—58 betragen 105,771,264 fl. oder auf die Stunde (bei 275,76 Stunden) 383,562 fl. Diese Kosten zerfallen in folgende Posten:

für den Bahnkörper und die Schienenlage . . .	79,544,401 fl.
„ die Stationsgebäude, Bahnhöfe u. Telegraphen . . .	9,655,814 „
„ das Fahrmaterial	12,159,084 „
„ die Bauaufsicht und Verwaltung	4,411,965 „

Auf die einzelnen Bahnlinsen vertheilen sich die Anlagekosten wie folgt:

Linien.	Länge in Stunden.	Gesamtkosten fl.	Kosten pro Stunde fl.
Ludwigs-Süd-Nordbahn von Lindau bis zur Grenze bei Hof	152,10	57,677,826	379,209
Ludwigs-Westbahn von Bamberg bis zur Grenze bei Kahl	55,82	24,166,180	432,930
Maximiliansbahn Abtheilung I. von Ulm bis Augsburg	22,80	7,889,775	346,042
Maximiliansbahn Abtheilung II. von Augsburg bis München	16,70	6,681,951	400,116
Maximiliansbahn Abtheil. III. von München bis Kieferfelden	28,34	9,355,532	330,117
Summa	275,76	105,771,264	383,562

An Pachtgeld für die gepachteten Bahnen wurde vergütet: für Neuenmarkt-Bayreuth 55,000 fl., für Pasing-Starnberg 45,000 fl. und für Donaubrücke-Bahnhof Ulm, 16,393 fl. Die Verzinsung der ersteren Bahn mit 5 Proz.

wovon 1/2 Proz. zur Amortisation in 50 Jahren verwendet wird, repräsentirt ein Bankapital von 1,100,000 fl., jene der Pasing-Starnberger Bahn zu 4 1/2 Proz. einen Banauwand von 1,000,000 fl. und endlich der 3prozentige Zins für die Strecke nach Ulm ein Bankapital von 546,452 fl.

Dagegen wurde der bayerischen Bahnverwaltung vergütet: von der Frankfurt-Hanauer Bahn für die Strecke von Aschaffenburg bis zur Grenze bei Kahl der 3prozentige Zins aus 1,077,172 fl. mit 32,215 fl.; von der K. Sächsischen Staatsbahn für die Strecke von Hof bis zur Grenze bis ultimo November der drei- und vom 1. Dezember 1857 ab der vierprozentige Zins aus 1,068,630 fl. mit 40,964 fl. Für die Strecke von Kieferfelden bis Kufstein war der Bauaufwand noch nicht ausgemittelt und konnte daher ein Pachtgeld für dieselbe noch nicht vergütet werden.

Auf der neuen Linie nach Kufstein kommen folgende größere Brücken vor:

1) Die Brücke über die Isar bei Hesselrohe im Ganzen 884' lang, mit 4 Oeffnungen von zusammen 564,5' Lichtweite und zwar 2 von je 97,25', dann 2 von je 185' durch schmiedeeiserne Träger nach Pauli'schem Systeme für Doppelbahn und 2 Fußwege überspannt. Die Fahrbahn 107,6' über dem Nullpunkt des Pegels liegend, die 3 Pfeiler und 1 Widerlager auf Pfahlrost fundirt, das zweite Widerlager auf Beton, das Mauerwerk bis 20' über dem Wasser aus Hausteinen von Nagelsuh, darüber aus Ziegelfteinen mit durchbindenden Quaderschichten hergestellt, im Gesamt-Kubus von 10,388 Sch.R., die drei Fluthöffnungen oben und unten durchspundet und dazwischen mit Steinen und Beton ausgefüllt; Gesamtkosten 1,401,097 fl.

2) Die Brücke über den Hammerbach mit drei Oeffnungen von je 30' Lichtweite, die Pfeiler und Widerlager aus Nagelsuh, auf Beton fundirt, hat eine Breite von 66' mit eiserner Fahrbahn nach Pauli'schem Systeme für 4 Geleise und 1 Ausweiche mit einer Lichthöhe der Durchflusöffnungen von 9'; Kosten 55,843 fl.

3) Die Brücke über die Mangfall und den kalten Mühlbach bei Rosenheim mit 4 Oeffnungen, und zwar 2 Oeffnungen von je 40' Weite über dem kalten Mühlbach und zugleich 2 Fluthöffnungen für Hochwasser mit einer Lichthöhe der Durchflusöffnungen von 11', hat eine eiserne Fahrbahn nach Pauli'schem Systeme für 3 Geleise. Die Widerlager und Pfeiler sind von Nagelsuh, der in der Mitte der Mangfall stehende Pfeiler ist auf Pfahlrost fundirt, während die beiden andern Pfeiler, so wie die Widerlager Betonfundamente haben; Kosten 114,299 fl.

Von bedeutenden Erdarbeiten sind besonders zu erwähnen diejenigen des 21,238 Fuß langen IX. Arbeitsloches im Teufelsgraben und Mangfallthale mit einer Gesamt-Förderungsmaße von 354,000 Sch.R. worunter circa 200,000 Sch.R. Nagelsuhfelsen, einem Durchstiche der Mangfall von 1220' Länge, 100' Sohlenbreite und 12' Tiefe, einem 96' hohen und 1200' langen Damme durch das alte Mangfallbett, mehreren Berganschnitten von 100—200' Höhe, Uferverfestigung mit Steinwürfen auf 2200' Länge, dann mit folgender Arbeit zur Entwässerung der Bahnunterlage und Vermeidung von Rutschungen auf dem Mergel, worauf in dem Gehänge der Mangfall die Bahn 12,000' lang liegt: 2800 laufende Fuß Stollen von 3' Weite und 6' Höhe mit 504 Sch.R. Bruch-