

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte 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 **famälichen**, 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 Hesselohle 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 Bahnlängen 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 Bahnlängen 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 Hesselohle 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. Arbeitslozes 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-

steinen ausgelegt, 2100 laufende Fuß Sickerdohlen mit 4200 Sch. R. Bruchsteinen und 24 Stein-Prismen mit 1100 Sch. R. Bruchsteinen; Gesamtaufwand 733,023 fl.

Mit Ausnahme einer Länge von 7.8 Stunden sind sämtliche Bahnlinien einspurig angelegt.

Auf sämtlichen Bahnlinien waren verwendet: 8,555,826 lauf. Fuß Schienen, 1,388,562 Schwellen und 235,738 Würfel, 2,120,724 Stähle, 681,506 Laichen, 1,362,106 Laichenbolzen, 6,739,712 Schienennägel; vorhanden: 147 Stationen, 1276 verschiedene Gebäude (außer 519 provisorischen), 192 Drehscheiben, 1032 Wechfel, 167 Telegraphenapparate bei 284.84 Stunden Telegraphenleitung, 62 Boden- und 36 Grubenwaagen, 1 Schiebbühne im Niveau, 29 Stativmaschinen, 113 Wasserkränen, 520 Brunnen, 1004 optische Telegraphen, 1531 Barrieren und Zugschranken; ferner 277 Bahnbrücken, 32 Wegbrücken, 6 Tunnel; 1639 Durchlässe im Bahnkörper für Wasser, 65 für Wege; 881 Durchlässe außerhalb des Bahnkörpers; 30,944 lauf. Fuß Stützmauern und 203,903 Fuß Sicherheitsgeländer.

Fahrdienst. Im ganzen Jahr 1858 sind von den Zügen zurückgelegt worden 925,566 Wegstunden oder 462,783 Meilen. Ein Unfall, welcher eine Betriebsstörung oder Beschädigung von Reisenden zur Folge gehabt hätte, hat glücklicher Weise auch in diesem Jahre nicht stattgefunden. Dagegen verloren 7 Personen und 3 Bedienstete durch eigene Schuld, theils bei Begehung der Bahn, theils durch Fahrlässigkeit bei den dienstlichen Verrichtungen ihr Leben.

Der Stand der Lokomotiven wurde in 1857—58 auf 194 erhöht.

Das Wageninventar bestand aus

532 Personenwagen mit 1526 Achsen und 18,674 Sitzplätzen,
3478 sonstige Wagen „ 8603 „ „ 372,660 Ztr. Tragfähigkeit.

Wegstunden wurden zurückgelegt:

- 1) Von den Lokomotiven 1,018,705, und zwar von

73 Maschinen der Klasse A	293,790,
115 „ „ „ B	702,333,
6 „ „ „ C	22,582.

- 2) Von den Wagen:

den Personenwagen	4,282,926	} 17,502,437.
„ Güter und übrigen Wagen	13,219,511	

Auf auswärtigen Bahnen legten die bayerischen Wagen zurück 383,787 Stunden, wogegen fremde Wagen auf bayerischen Bahnen 152,797 Stunden durchliefen.

Von den Lokomotiven wurden 53,949,212 Achsstunden beschafft.

Das Feuerungsmaterial der Lokomotiven war ausschließlich Torf und Rußkohle und zwar Gesterer auf den südlich von Nürnberg gelegenen Bahnen auf einer Ausdehnung von 171 Stunden, Letztere auf den nördlichen Bahnen auf 109 Stunden. Die Verwendung von Coles, wovon noch erhebliche Vorräthe lagerten, geschah nur ausnahmsweise und dann nur in ganz kleinen Quantitäten, vermengt mit Rußkohle. Von dem konsumirten Torfquantum wurden in den ärarialisirten Mooren 1,091,200 Kubiff. produziert.

Die Torfgewinnung im Haspelmoore beschränkte sich neben einem für die dortige Stationmaschine produzierten Quantum von 82,998 Kubiff. Stichtorf — auf die Fortsetzung der Vorarbeiten zur Prestorferzeugung. Prestorf selbst wurden wegen später Vollendung der Einrichtungen nur 15,000 Ztr. darge stellt, dagegen wurde mit der Feldarbeit und Gewinnung der pulverisirten Torferde zur Fabricazion im Winter 1858—59 vorgeschritten. Der außer dem selbsthergezeugten Torfe noch benötigte wurde aus Privatortfischen zum Durchschnittspreis von 3 fl. 48 kr. pro 100 Kubiff. bezogen, ein Preis, der gegen den vorjährigen um 18 kr. höher steht.

Der Durchschnittspreis der sächsischen Rußkohle stellte sich pro Zentner auf 25.22 kr.

Verbraucht wurde von den Maschinen	pro	pro	
	im Ganzen	Wegstunde	Achsstunde
9,012,803 Kubiff. Stich- u. Moberdorf für	321,261 fl.		
5,835 Ztr. Prestorf	1,932 „		
408,403 Ztr. Rußkohle	172,926 „	31.42 fr.	0.59 fr.
8,787 Ztr. Coles v. d. Ruhr	9,602 „		
3,114 Klafter weiches Holz	27,893 „		
1,408.89 Ztr. Del	45,208 „	(7 Pf.)	(0.12 Pf.)
841.57 Ztr. Talg	33,576 „	4.64 fr.	0.08 fr.
daher Gesamtaufwand	612,398 fl.		

Zum Schmieren der Wagen wurden verbraucht 271 Ztr. Del und 123.8 Ztr. Talg, zusammen für 13,420 fl.; auf die Wegstunde macht dieß 0.04 Loth Del und 0.02 Loth Talg für 0.04 fr.

Der Aufwand in den Staatswerkstätten für Material und Arbeitslöhne betrug über Abzug der Ausgaben für Arbeiten gegen Rückersah 807,008 fl.; die auswärts gefertigten Arbeiten betragen 16,197 fl.; Gesamtaufwand 823,205 fl. Davon entfallen:

	pro	pro	pro
	im Ganzen	Lokomot.	Wegstunde
Lokomotiven und Tender	442,098 fl.	2278 fl.	26.03 fr.
		pro Wagen	Achsstunde
Wagen jeder Art	292,822 „	73 „	1.003 „

Achsbüche fanden im Laufe des ganzen Jahres fünf statt, von welchen vier an sechsrädrigen Gütern, resp. Torfmunitionswagen, einer an einem sechsrädrigen Tender vorkamen. Zwei Brüche fielen in den Monat November, die übrigen drei in die Monate April und Juli. — Die Zahl der Bandagenbrüche betrug 82.

Bahnunterhaltung. Die Kosten für Unterhaltung des Bahnkörpers und der Schienenlage sammt den Attributen der Bahn beliefen sich auf 511,258 fl. (nach Abzug der dem Neubausfond zufallenden Beträge für Erneuerungen u. mit 113,327 fl.). Auf die in Unterhaltung gestandene Bahnlänge von durchschnittlich 266.7 Stunden vertheilt, ergibt sich der Unterhaltungsaufwand pro Bahnstunde zu 1916 fl. 58 kr.

Der Ausgabe-Gonto für Gebäude und Wasserstationen betrug ohne Ergänzungsbauten 114,554 fl.

Verkehrsergebnisse. Verkehr und Einnahmen in 1857—58 waren:

	Personen	Ertrag	pro Person	entfallen
1. Klasse	21,078	111,740 fl.	17.67 Meilen	5 fl. 18.1 fr.
2. „	744,868	1,370,969 „	9.20 „	1 „ 50.5 „
3. „	2,425,882	1,498,272 „	4.63 „	37.1 „
Militärs	49,390	42,633 „	— „	51.8 „
	3,241,218	3,023,614 fl.	5.9 Meilen	55.18 fr.

Die durchschnittliche Einnahme pro Person und Meile war 9.65 fr.

Ausschließlich der Militärs wurden von den Personen zurückgelegt 18,464,351 Meilen; auf die ganze Bahnlänge berechnet ergeben sich 136,328 Personen.

Von den Einnahmen von Personen entfallen auf die Bahnmeile 22,324 fl. 22 kr., auf die Ruhmeile 6 fl. 32 kr.

17,373,267 Zollpfund Reisegepäck und Militäreffekten brachten 172,665 fl.; 654 Reisewagen und Militärfahrzeuge 13,880 fl.; 199,448 Stück Thiere und Militärpferde 114,174 fl.

Einschließlich 5262 Ztr. Militäreffekten wurden befördert 13,751,739 Zollzentner Güter für 4,725,749 fl. Jeder Zentner Gut hat durchschnittlich 20.5 Meilen durchlaufen und 20.6 kr. eingebracht. Auf den Zentner und die Meile ergibt sich 1.00 kr. Auf die ganze Bahnlänge reduziert ergeben sich 1,857,232 Ztr.

Auf die Bahnmeile war die Einnahme vom Güterverkehr 34,875 fl.

Die Gesamteinnahme vom Verkehr betrug 7,881,060 fl. und pro Meile 59,088 fl. Die Summe aller Einnahmen belief sich auf 8,804,220 fl.

Dagegen war die Rohausgabe:

für Centralverwaltung und Oberleitung	68,400 fl.
„ Betriebs-, Abfertigungs- und Fahrdienst	738,386 „
„ Maschinen- und Werkstättendienst	2,065,975 „
„ Bahnaufsichtsdienst, Bahn- u. Gebäudenunterhaltung	1,172,775 „
in der Rechnung durchlaufende Posten	557,731 „
dem Betriebsfonds fremde Ausgaben	199,258 „
Summe aller Ausgaben	4,802,525 fl.

Die Einnahmen betragen 8,804,220 fl.

„ Ausgaben 4,802,525 „

daher Reinertrag 4,001,695 fl.

was auf die Bahnmeile 29,546 fl. ausmacht.

Wenn zur Ermittlung der reinen Betriebsrente die in der Rechnung durchlaufenden, so wie die dem Betriebsfonds fremden Ausgaben, erstere in den Einnahmen und Ausgaben, letztere in den Ausgaben abgesetzt werden, so gestaltet sich der Abschluß also:

Eigentliche Betriebseinnahme	8,246,489 fl.
„ Betriebsausgabe	4,045,536 „
Einnahmeüberschuß	4,200,953 fl.

Hiernach berechnet sich die Bruttoeinnahme aus den eigentlichen Staatsbahnen (weil die Pachtzins der gemieteten Bahnen bereits gekürzt sind) auf je eine der während Jahresfrist in Betrieb gestandenen 129.71 Meilen zu 63,576 fl. die Bruttoausgabe desgleichen zu 31,189 „ und der Reinertrag zu 32,387 fl.

Auf die Ruhmeile treffen vom Reinertrag 9 fl. 4 kr.

An den Ausgaben nehmen Antheil

die Centralverwaltung mit	1.69 Proz.
der Abfertigungs- und Fahrdienst mit	18.25 „
„ Maschinen-, Wagen- u. Werkstätten dienst mit	51.07 „
die Unterhaltung u. Beaufsichtigung der Bahn und Gebäude mit	28.99 „

Von der Bruttoeinnahme betragen die Auslagen 49.05 Proz.

Aus obigem Reinertrag zu 4,200,953 fl. verzinst sich das eingangs nachgewiesene Bankapital von 105,771,264 fl. zu 3.96 Proz. (gegen 4.44 Proz. im Vorjahr).

Es gingen aber an Materialvorräthen 235,120 fl. mehr auf das Jahr 1858—59 über als vom Vorjahr auf 1857—58. Mit Einrechnung des Mehrvorrathes erhöht sich die Verzinsung auf 4.19 Proz. und bleibt sohin gegen das Vorjahr nur um 0.25 Proz. zurück.

(Fortsetzung folgt.)

Deutsche Eisenbahnen.

Die Eisenbahn von Rosenheim nach Traunstein.

Der eigentliche Bau der ihrer Eröffnung entgegensehenden Bahnstrecke der Münchener-Salzbürger Eisenbahn von Rosenheim bis Traunstein (S. G. V. 3. 1858 No. 46) wurde im Oktober 1858 begonnen und ist nahezu in dem Zeitraum eines Jahres vollendet worden, ein glänzendes Resultat in Anbetracht der großen Schwierigkeiten, welche zu überwinden waren. Die Eisenbahnlinie nimmt von Rosenheim ab, nachdem sie den Inn in südöstlicher Richtung überschritten, bald hernach eine nordöstliche Richtung an und zieht sich zur Rechten von dem Dorfe Westerdorf, am Schloßberge (2/3 Stunden von Rosenheim) die Rosenheim-Fraßdorfer Straße durchschneidend, bei der Anhaltstelle Stephanskirchen und dann an Kirchdorf Baiertach nächst dem Simesee (1 1/2 Stunden von Rosenheim) vorüber. An dem in seiner Ausdehnung von Südost nach Nordost 1 1/2 Stunden langen und in seiner größten Breite 1/2 Stunde breiten Simesee entlang, nach dessen Zurücklegung sie bei dem Weiler Innthal (2 1/2 St. von Rosenheim) ganz in der Nähe der Poststraße tritt und neben ihr auf der südlichen Seite fortlaufend, gelangt die Schienenstraße bei dem Pfarrdorfe Endorf (4 Stunden von Rosenheim und 2 Stunden von Post Weisham) zur ersten Station. Zwischen Endorf und dem zu demselben eingepfarrten, mühlenreichen Kirchdorfe Antwort nimmt die Bahn, an der Westseite des Chiemsee's entlang, einen südöstlichen Lauf, der bei Rimding nächst der Prien sich fast ganz südlich wendet. Hier beginnen die Ueberbrückungen der Prien und bald ist die Station Prien und das große Dorf dieses Namens, von welchem aus Omnibusfahrten die Verbindung mit dem Landungsplatze des Dampfschiffes Noek am Chiemsee vermitteln, erreicht. Nach Zurücklegung der Weiler Hüttenkirchen und Weisham tritt die Bahn an der südwestlichen Spitze des Chiemsee's diesem ganz nahe und unweit der Station Bernau bei dem Pfarrdorfe dieses Namens (5 Stunden von Rosenheim) wendet sie sich um die Südseite des Sees in einem Bogen nach Osten. Nach Zurücklegung einer weitem Strecke über das Damberger Filz in der Südregion des Sees gelangt man zum Stationsplatze Uebersee mit gleichnamigem Pfarrdorfe am Ueberseebach, welcher bei dem in geringer Entfernung nördlich liegenden Feldwies in den Chiemsee fällt. (Uebersee ist durch Omnibusfahrten mit Feldwies, wo das Dampfschiff landet und von welchem dieses über Fraueninsel und Herreninsel nach Stock fährt, in Verbindung.) Von dieser letztgenannten Station aus an einer Menge umliegender Gindöden vorüber tritt das Schienengeleis auf das Gebiet der Achen mit ihren wichtigen Ueberbrückungen; den Fluß überschreitet die Bahn mittelst einer 360' langen Brücke aus 3 Pfeilern und eiserner Fahrbahn aus dem Klett'schen Etablissement nach von Paul'schem System. An dieser Brücke, deren Ausführung einen minutiösen Fleiß beurfundet, ist die Originalität der Konstruktion, basiert auf reine Rechnung — fern von gefühlweiser Konstruktion der Engländer — zu bewundern. Die Bahn bietet von hier bis zur Station Bergen bei Bernhausen (1 1/2 St. von Traunstein) wenig Erhebenerwerthes für den Reisenden, mehr für den Techniker, wegen der interessanten Bahntragung. Bergen als Stationsplatz übertrifft durch die schönen Stationsgebäude, wie auch durch seine herrliche Umgebung; eine Distriktsstraße führt von der Station zum Dorfe Bergen, dem Hüttenwerke Maximilianshütte, Siegsdorf und dem romantischen Wildbade Adelsholzen. Die Anlage der Bahn, welche jetzt eine ganz nördliche Richtung annimmt und an dem Pfarrdorfe Bechendorf mit seiner alten Pfarrkirche von 1680 vorüberzieht, dürfte gerade auf diesem Abschnitte eine der schwierigsten auf der ganzen Strecke von Rosenheim bis Salzburg seyn, indem innerhalb 8000' Länge die kolossale Erdmasse von 1,150,000 Kubiffuß innerhalb der Zeit von 4 Monaten aus Einschnitten in Ausdämmungen zu verbringen war, wobei noch der größte Theil der Erdmassen durch Sprengungen gelöst werden mußte. In der Nähe von Bergen überschreitet die Bahn die Thalgehänge und Einsenkungen des Terrains in Höhen von 50' und senkt sich im Einschnitt bis zu mehr als 80' Tiefe ein. Von Bechendorf ab zieht sich die Schienenstraße bis zum Pfarrdorfe Haslach (zwischen Grstätt und Traunstein), wo sie eine östliche Richtung annimmt, mit der von Siegsdorf nach Traunstein führenden Straße zusammenstößt, diese bei der Einmündung derselben in die Rosenheim-Traunsteiner Poststraße, so wie gleich nachher die von Altenmarkt nach Traunstein führende Straße durchschneidet und Traunstein, den Zielpunkt der zunächst zu eröffnenden Strecke, erreicht.

H.

Beitung.

Inland.

Preußen. — Die Aktionäre der Rheinischen Eisenbahn haben in ihrer außerordentlichen Generalversammlung vom 29. Dezember die der Gesellschaft von Seite der Staatsregierung gemachten Vorschläge einstimmig gutgeheißen, und demgemäß ihre Direktion ermächtigt: a) den mit der Regierung wegen

unverweilter Ausführung des Baues einer festen Rheinbrücke bei Coblenz abgeschlossenen Vertrag endgültig festzustellen; b) auf den in §. 7 des Statuts-Nachtrags vom 5. März 1858 in Aussicht genommenen Bau einer Lahnthalbahn zu verzichten, dagegen aber den Bau und Betrieb einer Bahn von Ehrenbreitstein nach Oberlahnstein gegen eine Zinsgarantie von 4 Proz. zu übernehmen und hierüber Vertrag abzuschließen; c) den mit der Köln-Gesfelder Eisenbahn-Gesellschaft vereinbarten Fusionsvertrag rechtsverbindlich zu vollziehen.

— Nachdem die feste Brücke bei Köln vollendet ist, jene bei Coblenz und Mainz als endgültig beschlossen zu erachten sind, und die bei Mannheim angesichts der immer stärker hervortretenden Nothwendigkeit auch wohl nicht lange mehr auf sich wird warten lassen, haben nun auch zu Düsseldorf Agitationen für Erbauung einer festen Rheinbrücke bei dieser Stadt begonnen. (N. 3.)

— Nach dem so eben zur Oeffentlichkeit (gebrachten statistischen Jahresbericht der Rheinschiffahrts-Centralkommission in Mainz für 1858 haben die verschiedenen Uferstaaten dieses Stromes in diesem Jahre für Uferbauten, Herstellung der Leinpfade u. s. w. folgende Summen verwendet: das Königreich der Niederlande 1,214,714 Franken, das Königreich Preußen 704,262 Fr., das Herzogthum Nassau 373,742 Fr., das Großherzogthum Hessen 306,920 Fr., das Königreich Bayern 134,996 Fr., das Kaiserthum Frankreich 869,700 Fr., das Großherzogthum Baden 1,003,152 Fr. Der Waarenverkehr betrug in Mannheim zu Thal 4,390,867 Ztr. In Emmerich betrug er zu Berg 9,511,713 Ztr. In dem genannten Jahre fuhren von Emmerich 5655 Schiffe zu Berg und 6097 zu Thal ab, in der gleichen Periode von Mannheim 625 zu Berg und 4856 zu Thal ab. Von letzterem Orte gingen 652 Flöße mit 587,770 Ztr. zollbarem oder 2,615,152 spezifischem (wirklichem) Gewicht ab. (S. M.)

Nassau. — Bekanntlich wurde Nassauischerseits die Weiterführung der rechtsseitigen Rhein-Eisenbahn abwärts Lahnstein nach Siegburg zur Einmündung in die Köln-Giesener Bahn verlangt, und weil Preußen diese Forderung nicht zugesprochen konnte, die Führung der Köln-Giesener Bahn durch die nassauischen Aemter Dillenburg und Herborn untersagt. Später beschränkte Nassau seine Forderung auf einen Anschluß seiner Rhein- und Lahnbahn an die preussische Rheinbahn mittelst einer bei Coblenz zu erbauenden festen Brücke. Nachdem Preußen hierauf eingegangen, gab Nassau seinen Widerspruch in Betreff der Bahnleitung durch den Dillgrund auf. Bezüglich des Anschlusses der beiderseitigen Schienenwege bei Coblenz geht die getroffene Verabredung dahin, daß die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft den Bau der festen Rheinbrücke übernimmt und zugleich eine Bahn von Ehrenbreitstein nach Lahnstein ausführt, an welchem Punkt die nassauischen Bahnen des Rhein- und Lahnthals zusammenstreffen; die nassauische Regierung dagegen würde ihre Lahnbahn von Weilburg aufwärts durch preussisches Gebiet nach Weglar, beziehungsweise bis zur Einmündung an die Köln-Giesener Bahn weiterführen. (N. 3.)

Freie Städte. — Im Jahr 1859 kamen in Hamburg 4554 Seeschiffe an, während die Zahl der abgegangenen auf 4594 stieg. Dies gibt für die angekommenen Seeschiffe gegen 1858 ein Mehr von 190, für die abgegangenen von 217. Der Bestand der Hamburger Handelsmarine wies am Ende des vergangenen Jahres 483 Seeschiffe auf, welche unter Hamburger Flagge fahren. Dieselben hatten zusammen eine Tragfähigkeit von 62,287 Commerzlast à 6000 Pfund. An neuangekauften und neugebauten Schiffen kamen 42 hinzu, während durch Verkauf und Verluste auf See 48 abgingen, so daß sich gegen 1858 der Schiffsstand um 6 verringerte. Nach der Bauart zählt Hamburg zur Zeit in seiner Marine 60 Fregatten, 170 Barken, 129 Briggen, 23 Schoonerbrigg, 1 Dreimaßschoonerbrigg, 2 Dreimaßschooner, 36 Schooner, 7 Schoonergallioten, 5 Gallioten, 3 Schoonerkuffen, 3 Kuffen, 6 Galeassen, 11 Galendewer, 2 Ower, 1 Schmaak, 2 Tjalks, 1 Sloop, 2 Kutter und 19 Dampfschiffe. Von letzteren sind 2 von Holz erbaut, 16 sind eiserne Schraubenboote, wozu ein einziges eisernes Räderboot sich gesellt. Die Zahl der Packetschiffe, wozu man gern die größten Segelschiffe nimmt, ist auf 36 gestiegen. Von diesen gehören allein der Linie des Hrn. Sloman 16 an.

— Nach einer Uebersicht der in Lübeck im vorigen Jahr angekommenen und abgegangenen Schiffe hat die Zahl derselben sich gegen die des Jahres 1858 ansehnlich vergrößert, und beinahe wieder die Höhe erreicht wie in den letzten Jahren vor der Handelskrise. Es sind nämlich angekommen 1056 Segel- und Dampfschiffe mit 79,086 Lasten (gegen 940 Schiffe mit 66,179 Lasten im Jahr 1858) und abgegangen 1065 Schiffe mit 79,672 Lasten (gegen 959 Schiffe mit 67,771 Lasten im Vorjahr). Die Zahl der angekommenen und abgegangenen Küstenfahrzeuge ist dieselbe (246) geblieben wie im vorhergehenden Jahr, doch hat sich die Lastenzahl etwas vermehrt, indem sie im Jahr 1858 nur 852, 1859 dagegen 937 betrug.

Ausland.

Schweiz. — Am 5. Januar war der Verwaltungsrath der Nordostbahn versammelt, hauptsächlich um die Größe der für das Jahr 1859 den Aktionären zu zahlenden Dividende zu bestimmen. Der Präsident der Direktion erstattete einen eingehenden Bericht, woraus hervorging, daß die vorhandenen Mittel (4,167,000 Fr.) nicht nur zur Bestreitung sämtlicher bereits angefangenen

oder beschlossenen und in Aussicht stehenden Bauten (3,227,000 Fr.) hinreichen, sondern einen Ueberschuß von 940,000 Fr. ergeben, welche dem Reservefond überwiesen werden sollen, welcher nun auf 1,200,000 Fr. ansteigt. Das Aktienkapital beträgt 28,708,000 Fr., das Obligationenkapital 20,917,950 Fr., in Summa 49,625,950 Fr. Von dieser Summe haben andere Bahnen 896,370 Fr. zu verzinsen, wonach die Baukosten pro Kilometer 268,500 Fr. einschließlich der Bodenseedampfschiffe, und ohne die letzteren 263,500 Fr. betragen. An diese befriedigenden Anschlüsse reiht sich der Antrag, 5 Proz. des Aktienkapitals als Dividende zu vertheilen und 5 Proz. des Netto-Ertrages der 110,000 Fr. dem Reservefond einzuverleiben. (Nfz.)

Die Neuenburger Gesellschaft der Bahn durch den industriellen Jura befindet sich wegen der definitiven Vollendung der Bahn und Inbetriebsetzung derselben in ziemlich kritischer Lage. Es sind hierzu nach dem Gutachten der Experten noch 3 Mill. Fr. erforderlich. Um dieselben herbeizuschaffen, hat sich eine „Betriebs-Gesellschaft“ gebildet, welcher die Bahn übergeben wird. Die Zinsen der älteren Obligationen werden je nach dem Range aus den Netto-Einnahmen bezahlt, deren Ueberschuß dann zur Zahlung von 6 Proz. Zinsen und Tilgung der von der Betriebs-Gesellschaft vorgeschossenen Gelder verwendet werden soll. Die Unternehmung ist eine mehr patriotische der Uhrendistrikte von Chaux-de-Fonds und Yverdon, welche die höchsten Anstrengungen gemacht haben, um ihre Berge in die Eisenbahnverbindung zu bringen. (Nfz.)

Großbritannien. — Die schottische Hoheisenfabrikation hat im verflohenen Jahr einen außerordentlichen Aufschwung genommen, und lieferte im Ganzen die Quantität von 950,000 Tonnen. Der Zuwachs gegen 1858 betrug 105,000 Tonnen, gegen 1857 . . 72,000 Tonnen. Für die Herstellung eiserner Schiffe auf dem Clyde allein sind gegenwärtig für eine Million Pf. St. Eisen bestellt. Es sind jetzt ungefähr hundert Jahre her seit in Schottland der erste Schmelzofen mit Gebläse erbaut wurde, und bis zum Jahr 1825 wurden daselbst jährlich nicht über 30,000 Tonnen erzeugt.

Asien. — Am 15. November wurde die direkte telegraphische Verbindung zwischen Calcutta und Bombay, über Benares, Agra und Indor, eröffnet. Andererseits steht Bombay in direkter telegraphischer Verbindung mit Karatschi im Sindh. Eine telegraphische Depesche von irgend einem Punkt Indiens nach England kostet, nach einer Bekanntmachung der „Red Sea and India Telegraph Company“, für 20 Worte 2 Pf. 17 Sh.

Australien. — Die erste längere unterseeische Telegraphenverbindung in Australien ist jetzt fertig; durch sie ist Tasmanien (das frühere Van Diemens-Land) mit dem australischen Festlande verbunden. Das dazu verwendete Kabel mißt 120 englische Meilen und thut vortreffliche Dienste. (Austria.)

Personal-Nachrichten.

Preußen. — Sr. Majestät der König von Bayern hat dem K. preuss. Bauath Sigig in Berlin den R. Maximiliansorden für Wissenschaft und Kunst verliehen.

Bayern. — Die Räte der K. General-Direktion der Verkehrsanstalten H. Nobiling und G. Ritter haben den kais. österr. Orden der eisernen Krone 3. Klasse erhalten.

Sachsen. — Dem Vorsitzenden der Staatseisenbahn-Direktion in Dresden, Geh. Finanzrath v. Schirischky-Bögenhof, so wie dem Regierungsmitglied im Direktorium der Löbau-Zittauer und Zittau-Reichenberger Eisenbahn-Gesellschaft, Advokat W. A. Dyig in Zittau wurde von S. Maj. dem König von Sachsen das Ritterkreuz des Verdienstordens verliehen.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Württembergische Staatsbahnen (45.6 Meilen). — Monat Dezbr.

	1859	1858
Personen, Zahl . . .	194,707	180,659
Güter, Ztr.	622,335.6	647,289.4
Einnahmen vom Personenverkehr 95,575 fl. . . .	83,313 fl.	
„ „ Güterverkehr 215,410 „	209,640 „	
Gesamteinnahme 310,985 fl.	292,953 fl.	
Mehreinnahme in 1859	18,032 fl.	

K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (174 1/2 Meilen.)

	Personen.		Güter.		Einnahme.	
	Zahl.	Ztr.	Ztr.	fl. öst. W.	fl. öst. W.	fl. öst. W.
1859.						
24—30. Dezember . . .	31,762	696,081	277,137	262,624		
31. „	3,672	124,758	46,204	34,450		
Für das ganze Jahr 1859 ergaben sich:						
Reisende	2,710,344					
Güter		38,876,979 Ztr.				

Einnahmen von Reisenden	6,866,101 fl. öst. W.
„ Gütern	597,373 „
„ gewöhnlichen Gütern 10,536,754 „	
Zusammen 18,000,228 fl. öst. W.	
in 1858	15,103,629 „
in 1859 mehr	2,896,599 fl. öst. W.

Folgendes waren die Einnahmen der k. k. privileg. österr. Staats-Eisenbahnen von 1855 bis 1859 in neuer österr. Währung:

Jahr	Betriebene Bahnlänge	Jahreseinnahme fl. öst. W.
1855	126—137 Meil.	12,636,750
1856	137—142 „	14,334,680
1857	142—153.5 „	14,731,429
1858	153.5—174.5 „	15,103,629
1859	174.5 „	18,000,228

Lübeck-Büchen. — Monat Dezember 1859.

8,471 Personen (incl. Gepäc)	4,158 Thlr.
118,556 Ztr. Güter; Vieh und Equipagen	7,775 „
Summa	11,933 Thlr.

Im Dezember 1858 betrug die Einnahmen	10,172 „
Witkin im Dezember 1859 mehr	1,761 Thlr.
Im Jahre 1859 sind vereinnahmt	190,875 „
„ „ 1858 dagegen	174,748 „
Witkin 1859 mehr	16,127 Thlr.

Pfälzische Eisenbahnen. — I. Ludwigsbahn.

Ergebnis im	Personen.		Güter.		Kosten.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Dezbr. 1859	65433	35665	359659	48920	802010	99766	184372
„ „ 1858	65781	35501	407100	53210	767780	106577	195288
1859 mehr	—	164	—	—	34230	—	—
weniger	348	—	47440	4290	—	6791	10916
in den verflohenen 3 Monaten 1859—60	233049	135898	1203514	160828	2080865	262422	559148
1858—59	231644	132205	1259322	169717	2280355	315483	617406
1858—59 mehr	1405	3693	—	—	—	—	—
weniger	—	—	55808	8889	199490	53061	58258

— II. Maximiliansbahn.

Ergebnis im	Personen.		Güter.		Kosten.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Dezbr. 1859	18927	6393	70905	6898	210085	10429	23720
„ „ 1858	16498	5879	98953	7662	164660	8742	22284
1859 mehr	2429	514	—	—	45425	1687	1436
weniger	—	—	19948	764	—	—	—
in den verflohenen 3 Monaten 1859—60	67194	23881	283397	23045	470825	23119	70046
1858—59	62146	22864	292254	23532	470535	24694	71091
1858—59 mehr	5048	1017	—	—	290	—	—
weniger	—	—	8857	487	—	1575	1045

Ankündigungen.

[1] Die **Zeitschrift für Bauwesen**, Herausgegeben unter Mitwirkung der Königl. Technischen Bau-Deputation und des Architekten-Vereins zu Berlin, redigirt von **G. Erbkam**, Königl. Bauath im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, hat in den so eben erschienenen Hefen 1—3 ihren zehnten Jahrgang begonnen. Mit dem Schluss dieses Jahrgangs wird ein vollständiges General-Register über die ersten zehn Jahrgänge gratis ausgegeben werden. Der Preis des Jahrgangs mit einem Atlas von circa 90 Tafeln in Kupferstich, Lithographie und farbigem Druck, in Folio, Doppelfolio und Quarto (Text in gr. 4° mit vielen Holzschnitten) ist 8 2/3 Thlr. Jede solide Buchhandlung des In- und Auslandes so wie die Königl. Preuss. Postämter nehmen Bestellungen auf die Zeitschrift an und liegen bei erstem Exemplare der ersten Hefte zur Ansicht aus. Berlin, den 1. Januar 1860. Die Verleger **Ernst & Korn.**

Redaktion: **C. Ebel** und **V. Klein.** — In Kommission der **J. B. Metzler'schen** Buchhandlung in **Stuttgart.**