

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-Beitung.

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 Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. B. Nebler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

4. Februar 1860.

Nro. 5.

**Inhalt.** Die Preussischen Eisenbahnen. Statistische Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen für das Jahr 1858. (Fortsetzung.) — Eisenbahn-Betriebsmittel. Ueber die Anwendung der Radreifen von Gußstahl für Lokomotiven und Eisenbahnfahrzeuge. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Freie Städte. Ausland. Vereinigte Staaten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

## Die Preussischen Eisenbahnen.

Statistische Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen für das Jahr 1858.

(Fortsetzung von Nr. 4.)

### II.

**Anlagekapital.** Von den speziellen Nachweisen über Anlage, Ausrüstung und Betriebs-Ergebnisse der Preussischen Eisenbahnen im Jahre 1858 betrifft der erste das Anlagekapital. Bis zum Schluß des Jahres 1858 betrug das für Privatbahnen konzeffionirte Anlagekapital:

in Stammaktien	153,367,400 Thlr.
„ Prioritäts-Obligationen à 3 1/2 Proz.	22,776,600 Thlr.
„ „ „ 4 „	66,737,500 „
„ „ „ 4 1/2 „	252,000 „
„ „ „ 4 1/2 „	60,534,000 „
„ „ „ 5 „	14,148,000 „
zusammen	317,815,500 Thlr.

Der Zuwachs in 1858 betrug in Stammaktien 7,620,000, in Prioritäts-Obligationen (4,000,000 à 4 Proz. und 13,000,000 à 4 1/2 Proz.) 17,000,000 Thlr., zusammen 24,620,000 Thlr.

Von den Prioritäts-Obligationen haben die Eisenbahn-Gesellschaften bis zum Schluß von 1858 amortisirt 3,243,750 Thlr.

Folgendes war seit 1853 je am Jahreschluß der Stand des Aktien-, des Prioritäts-Kapitals und der Betrag der von letzterem amortisirten Summen:

Jahr	Aktienkapital	Prioritätskapital	Konzeffionirtes Anlagekapital	Amortisirte Obligationen
1853	98,279,100 Thlr.	77,548,500 Thlr.	175,827,600 Thlr.	1,299,600 Thlr.
1854	101,359,100 „	80,283,200 „	181,642,300 „	1,811,312 „
1855	98,859,100 „	105,383,200 „	204,242,300 „	1,897,550 „
1856	143,562,200 „	141,633,200 „	285,195,400 „	2,306,750 „
1857	145,747,400 „	147,448,100 „	293,195,500 „	2,751,750 „
1858	153,367,400 „	164,448,100 „	317,815,500 „	3,243,750 „

Nach Abzug des am Schluß des Jahres 1858 amortisirten Betrags der Prioritäts-Obligationen blieben noch zu tilgen 161,204,350 Thlr.

Eine besondere Nachweisung ergibt, daß die Einnahmen des Staates an Eisenbahnabgaben, an Zinsen und Dividenden von den aus der Eisenbahnabgabe angekauften Aktien, so wie von denjenigen Eisenbahnen, bei welchen der Staat finanziell theilhaftig ist, in 1858 betragen haben 913,408 Thlr. und zur Erwerbung von Eisenbahn-Stammaktien theils nach dem Tageskurs, theils nach dem Nennwerth verwendet worden sind. Am Schluß des Jahres 1858 waren vom Staat an Eisenbahn-Stammaktien überhaupt erworben für 9,949,200 Thlr. (Nennwerth) und zwar 2,024,920 Thlr. aus der Eisenbahnaktien-Amortisationsabgabe, 6,167,300 Thlr. durch ursprüngliche Theilnahme bei den Unternehmungen und 1,756,980 Thlr. aus den Interessen derjenigen Eisenbahnen, bei welchen der Staat finanziell theilhaftig ist. Von den überhaupt konzeffionirten Stammaktien waren demnach am Schluß des Jahres 1858 vom Staat noch nicht erworben 131,618,200 Thlr.

Ueber die Verwendung des Anlagekapitals der bis zum Schluß des Jahres 1858 in Betrieb gewesenen Preussischen Eisenbahnen nach den einzelnen Bau-Titeln gibt eine besondere Zusammenstellung Auskunft, an dieselbe knüpfen sich folgende Bemerkungen:

Das Anlagekapital für 621,955 Meilen Eisenbahnen, unter denen 197,260 Meilen ein zweites Geleise haben, belief sich am Schluß des Jahres 1858 auf 279,571,679 Thlr., mithin kostete eine jede Meile durchschnittlich 449,500 Thlr. Davon waren auf die Staatsbahnen, welche in einer Gesamtlänge von 166,579 Meilen dem Betriebe übergeben waren, und wovon nur 25,955

Meilen ein zweites Geleise hatten, 67,085,822 Thlr. an Baukosten verwendet, oder durchschnittlich für jede Meile 402,719 Thlr., die Baukosten der Privatbahnen in einer Länge von 455,376 Meilen, von denen 171,305 Meilen zweigeleisig waren, betragen 212,485,857 Thlr., mithin durchschnittlich für jede Meile 464,470 Thlr.

Nach der Höhe ihres Anlagekapitals pro Meile Bahnlänge nehmen die Preussischen Eisenbahnen am Schluß des Jahres 1858 nachstehende Reihenfolge ein:

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.
Bergisch-Märkische	Rheinische incl. Bonn-Rolandseck	Köln-Mindener	Düsseldorf-Glücksfelder	Berlin-Potsdam-Magdeb.	Saarbrücker	Corbach-Leipziger	Aachen-Mastricht-Gaffelt-Landener	Aachen-Düsseldorf	Ruhrort-Gresfeld-Kreis-Glabacher	Thüringische	Oberhausen-Kruheimer	Prinz-Wilhelm	Westfälische	Oberschlesische	Niederschlesisch-Märkische	Münster-Rheine	Zweigbahnen d. Wilhelmsb.	Magdeb.-Wittenbergische	Kreuz-Küstrin-Frankfurter	Magdeburg-Leipziger incl. Zweigbahnen	Berlin-Hamburger	Breslau-Posen-Glogauer	Dortmund-Soester	Berlin-Anhaltische	Breslau-Schweidn.-Freiburger, incl. Zweigbahn	Münster-Hammer	Berlin-Stettin-Stargard.	Magdeburg-Halberstädter	Ostbahn	Köln-Gresfelder	Stargard-Pesener	Niederschles. Zweigbahn	Wilhelmsbahn	Oppeln-Farnowitzer	Berliner Verbindungsgeb.	Reiße-Brieger
965,840	730,104	692,638	682,000	663,040	644,106	641,360	639,475	617,315	588,237	566,350	544,630	503,812	490,418	466,218	460,757	455,335	440,690	438,622	430,028	425,390	408,631	404,316	386,025	370,588	356,402	349,552	346,363	328,729	301,351	289,726	285,577	262,551	247,089	233,989	215,230	203,629

Die Kosten der Betriebsmittel dieser Eisenbahnen (mit Ausnahme der Berliner Verbindungsbahn, der Breslau-Posen-Glogauer und der Corbach-Leipziger Bahn), belaufen sich auf 44,495,630 Thlr. oder bei 588,564 Meilen Bahnlänge durchschnittlich pro Meile auf 75,600 Thlr.; sie betragen 15.92 Proz. des betreffenden gesammten Anlagekapitals.

Bei den Staatsbahnen betragen die Kosten der Betriebsmittel 10,524,004 Thlr., oder durchschnittlich pro Meile 63,689 Thlr. und 15.76 Proz. des Anlagekapitals, bei den Privatbahnen dagegen 33,971,626 Thlr., also durchschnittlich pro Meile 80,248 Thlr. oder 17.11 Proz. des betreffenden Anlagekapitals. Die Bergisch-Märkische Bahn hat verhältnismäßig die bedeutendsten Ausgaben für ihre Betriebsmittel gemacht, nämlich 151,680 Thlr. für jede Meile Bahnlänge.

Das Grundkapital für die am Schluß des Jahres 1858 in Preußen im Betrieb befindlichen Privat-Eisenbahnen (mit Ausschluß derjenigen Kapitalien, welchen einzelnen Gesellschaften zu dem Neubau von Zweig- und Nebenbahnen bewilligt worden sind) war 214,560,954 Thlr. Davon waren in Stammaktien ausgegeben 106,381,900 Thlr. und in Prioritäts-Obligationen 108,179,054 Thlr., mithin betragen die Anleihen der Privat-Eisenbahnen 50.42 Proz. ihres Grundkapitals. Für den Bau dieser Bahnen waren im Ganzen 212,485,857 Thlr. verwendet, also blieben noch zu verwenden 2,075,097 Thlr.

Zur Bervollständigung der Bauanlagen und Ausrüstung der Preussischen Eisenbahnen auf 545,793 Meilen Länge sind im Jahr 1858 verausgabt worden 10,174,961 Thlr. oder pro Meile Bahnlänge durchschnittlich 18,643 Thlr.

### III.

Betriebsmittel und deren Leistungen. Auf sämmtlichen Preussischen Bahnen waren am Schluß des Jahres 1858 vorhanden: 261 vier-, 1563 sechs-, 40 achtradrige, zusammen 1864 Personenwagen mit 5371 Achsen, wovon auf die Meile Bahnlänge 8.5 Personenwagenaachsen entfallen. — Diese Personen