

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditoren 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. — Adressen: Redaktion der Eisenbahn-Beitung oder: J. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

2. Juni 1860.

Nro. 22.

Inhalt. Deutsche Eisenbahnen. Einnahmen der deutschen Privatbahnen im 1. Quartal 1860. — Schweizerische Eisenbahnen. I. Schweizerische Centralbahn. II. Vereinigte Schweizerbahnen. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Preußen, Sachsen. — Ankündigungen.

Deutsche Eisenbahnen.

Einnahmen der deutschen Privatbahnen im 1. Quartal 1860.

Name der Bahn.	Betriebslänge in geogr. Meil.	Einnahme im ersten Quartal		pro Meile Bahnlänge.		
		1860.	1859.	1860.	1859.	1860.
Aachen-Düsseldorf	11.4	110,129	117,170	9,660	10,278	— 618
Aachen-Nastriht	16.1	38,861	37,802	2,414	2,348	+ 66
Altona-Kiel-Rendsb.	18.6	137,072	130,274	7,369	7,004	+ 365
Bergisch-Märkische	18.5	376,177	365,190	20,444	19,847	+ 597
Berlin-Anhalt	47.5	365,192	354,068	7,677	11,458	— 3781
Berlin-Hamburg	39.7	573,080	517,258	14,435	13,029	+ 1406
Berl.-Potsd.-Magd.	19.5	321,676	300,715	16,496	15,421	+ 1075
Berlin-Stettin	17.9	203,142	192,085	11,242	10,371	+ 871
Bresl.-Schw.-Freib.	22.8	190,005	184,919	8,334	8,110	+ 224
Dresden-Tharand	4.5	32,532	34,155	7,229	7,590	— 361
Frankfurt-Ganau	5.5	36,389	40,250	6,616	7,318	— 702
Galizische	28.0	324,920	199,570	11,604	8,677	+ 2927
Glückstadt-Oldesb.	4.5	11,235	11,500	2,497	2,555	— 58
Hess. Ludwigsbahn	20.5	146,323	101,046	7,138	6,276	+ 862
Köln-Krefeld	6.9	33,309	36,019	4,914	5,219	— 305
Köln-Minden	46.7	1,057,924	981,506	22,654	21,017	+ 1637
Köfel-Oderberg	23.5	113,899	116,316	4,847	4,950	— 103
Kurhess. Nordbahn	20.3	176,228	160,827	8,681	7,923	+ 758
Leipzig-Dresden	15.5	382,859	367,770	24,700	23,727	+ 973
Löbau-Zittau	4.5	22,840	21,282	5,076	4,711	+ 365
Lübeck-Büchen	6.3	31,908	32,147	5,065	5,103	+ 38
Ludwigsh.-Verbad.	20.0	282,781	287,614	14,139	14,381	— 242
Magdeb.-Halberstadt	7.7	157,512	147,575	20,456	19,165	+ 1291
Magdeburg-Leipzig	19.4	358,240	369,983	18,466	19,071	— 605
Magd.-Wittenberge	14.3	92,025	112,850	6,435	7,892	— 1457
Mecklenburger	19.3	96,569	98,928	5,004	5,126	— 122
Meiße-Drieg	6.2	27,720	19,565	4,471	3,156	+ 1315
Neustadt-Weissenb.	6.0	37,909	34,653	6,318	5,742	+ 576
Niederschl. Zweigb.	9.5	40,548	35,484	4,268	3,840	+ 428
Oberschlesische	71.8	874,059	758,859	12,173	10,569	+ 1604
Oesterr. Nordbahn	82.5	2,388,497	2,003,552	28,951	24,285	+ 4666
Oesterr. Staatsb.	174.5	2,654,545	2,293,046	15,218	13,141	+ 2077
Oesterr. Westbahn	51.5	413,468	323,385	8,028	7,030	+ 998
Oppeln-Tarnowitz	10.1	22,317	20,516	2,209	2,031	+ 178
Pardubitz-Reichenb.	27.0	117,891	82,640	4,366	4,861	— 495
Rheinische	31.7	366,607	304,520	11,565	13,240	— 1685
Ruhrort-Glabbech	5.6	70,056	72,751	12,510	12,991	— 481
Stargard-Posen	22.6	96,286	107,928	4,260	4,776	— 516
Steele-Bowinkel	4.5	52,634	54,069	11,962	12,288	— 326
Taunusbahn	5.8	65,012	62,308	12,209	10,743	+ 1466
Therßbahn	67.0	350,927	217,954	5,238	4,448	+ 790
Thüringer	37.3	393,000	344,030	10,536	9,223	+ 1313
Werrabahn	20.0	86,817	74,133	4,341	3,716	+ 625
Summe	1113.0	13,731,720	12,128,212	12,338	11,608	+ 730

(M.)

Schweizerische Eisenbahnen.

I. Schweizerische Centralbahn.

Aus dem achten Bericht des Directoriums an die Generalversammlung vom 30. April 1860:

Das Geschäftsjahr 1859 hat die Bauten des Centralbahnnetzes beinahe der gänzlichen Vollendung entgegengeführt. Die Strecken Bern-Thun und Emmenbrücke-Luzern wurden im verfloffenen Sommer dem Betriebe übergeben, die Verbindungsbahn in Basel in betriebsfähigen Zustand versetzt und die Linie Bern-Thörishaus nahezu vollendet. Der definitive Bahnhof in Basel kann bald bezogen werden, — ebenso die definitive Personenstation in Bern. Es bleibt noch übrig, die Thunerbahn mit dem See in Verbindung zu bringen, was bald ins Werk geführt seyn wird. Der Betrieb der Bahn wird aber erst dann zu seiner vollen Bedeutung gelangen, wenn dieselbe die entsprechenden Anknüpfungen mit anderen Bahnen gefunden haben wird. Die vollständig durchgeführte Verbindung mit der französischen Ostbahn und die gemeinschaftliche Benutzung des St. Elisabethen Bahnhofs in Basel werden nächstens vollendete Thatsachen seyn. Auch steht zu hoffen, daß Biel-Neuenstadt auf den mit nächstem Oktober verstreichenden Endtermin vollendet seyn werde. Es ist dies das einzige noch fehlende Glied zur Verbindung des Ostens und Nordens mit dem Westen der Schweiz und den großen Verkehrswegen im Südosten Frankreichs.

Die am 1. Juni 1859 eröffnete Strecke Emmenbrücke-Luzern gehörte in Beziehung auf den Bau zu den schwierigsten und theuersten Theilen der Centralbahn. Die Linie Bern-Thun konnte am 1. Juli in Betrieb gesetzt werden, nachdem verschiedene Hindernisse, besonders die starke Einsenkung eines Damms in dem Torfmoose bei Allmendingen, glücklich überwunden waren. Das vierte Loos der Thuner Linie, die Verlängerung der Bahn vom Bahnhof Thun bis an den Landungsplatz an der Mure bei Scherzlingen umfassend, wird bis zur Mitte dieses Jahres vollendet seyn. Die Strecke Bern-Thörishaus, auf welcher der große, in sehr schlechtem Terrain liegende Einschnitt bei Thörishaus Schwierigkeiten bereitete, wurde soweit vollendet, daß am 1. Dezember eine Probefahrt bis zu der Senfbrücke (Anschluß an die Freiburger Bahn) stattfinden konnte. Da jedoch die Freiburger Bahn mit mehreren bedeutenden Bauobjekten, unter andern mit der auf gemeinsame Kosten der beiden Gesellschaften ausgeführten Gitterbrücke über die Senfe, noch ziemlich im Rückstande war, so wurde selbstverständlich auch die Größnung der Strecke Bern-Thörishaus auf das laufende Jahr verschoben. Die Größnung des definitiven Bahnhofs in Basel für den gemeinsamen Güterdienst der Centralbahn und der französischen Ostbahn und den Personendienst der Centralbahn sollte längstens bis 15. Mai stattfinden; die Verbindungsbahn wurde schon früher für einen Theil des durchgehenden Güterverkehrs benützt.

Die Centralbahn besitzt an Betriebsmitteln 54 Lokomotiven neuerer und 3 ältere amerikanischer Konstruktion; ferner 128 Personenwagen (108 acht- und 20 vierräderige) mit 7070 Sitzplätzen, 18 achträderige Gepäckwagen, 240 vierräderige gedeckte Güterwagen, 330 vierräderige offene Güter-, Kohlen- und Viehwagen. Die Tragfähigkeit sämmtlicher Gepäck- und Güterwagen beträgt 94,880 Zentner. Zwei bei Escher Wyß u. Comp. in Zürich bestellte Dampfschiffe für den Vierwaldstättersee wurden in der ersten Hälfte des Jahres 1859 abgeliefert.

Ein Anlehen von 6 Millionen Franken, rückzahlbar im Jahr 1870 und zu 5 Proz. verzinslich, wurde im vorigen Jahr abgeschlossen.

Der Stand des Kapitals der Gesellschaft am 31. Dezember 1859 war:

Aktien 74,235 à 500 Fr.	37,117,500 Fr.
Obligationen à 5 Proz.	38,000,000 "
„ à 4 1/2 „	12,000,000 "
	75,117,500 Fr.