

Jede Woche erscheint eine
Nummer. Lithographierte
Beilagen und in den Text
gedruckte Holzschnitte nach
Bedürfniss. — Bestellun-
gen nehmen alle Buch-
handlungen, Postäm-
ter und Zeitungs-Eredi-
zisionen Deutschlands und
des Auslandes an. —
Abonnementspreis im

Eisenbahn-Zeitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden thie-
nisch oder 4 Thlr. preuß.
Cour. für den Jahrgang. —
Einrückungsgebühr für
Ankündigungen 2 Sgr. für
den Raum einer gespaltenen
Petitzelle. — Adresser
"Redaktion der Eisenbahn-
Zeitung" oder: J. B.
Meyler'sche Buchhand-
lung 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. Österreich, Preußen, Sachsen. — Ankündigungen.

Deutsche Eisenbahnen.

Einnahmen der deutschen Privatbahnen im 1. Quartal 1860.

Name der Bahn.	Betriebs- länge in geogr. Meilen	Einnahme im ersten Quartal		pro Meile Bahnlänge.		
		1860.	1859.	1860.	1859.	1860.
Aachen-Düsseldorf .	11.4	110,129	117,170	9,680	10,278	— 618
Aachen-Maastricht .	16.1	38,861	37,802	2,414	2,348	+ 66
Altona-Kiel-Hamburg .	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.-Kreisb.	22.8	190,005	184,919	8,334	8,110	+ 224
Dresden-Charand .	4.5	32,532	34,155	7,229	7,590	— 361
Frankfurt-Hanau . . .	5.5	36,389	40,250	6,818	7,318	— 702
Galizische	28.0	324,920	199,570	11,604	8,677	+ 2927
Glückstadt-Glimshorn	4.5	11,235	11,500	2,497	2,555	— 58
Hess. Ludwigsbahn .	20.5	146,323	101,046	7,138	6,278	+ 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
Kosel-Oderberg . . .	23.5	113,899	116,316	4,847	4,950	— 103
Kurhess. Nordbahn .	20.3	176,228	160,827	8,881	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.-Verbach .	20.0	282,781	287,814	14,139	14,381	— 242
Magdeh.-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	5,128	— 122
Meiße-Vrieg	6.2	27,720	19,565	4,471	3,156	+ 1315
Neustadt-Weisenb. .	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
Oester. Nordbahn . .	82.5	2,388,497	2,003,552	28,951	24,285	+ 4666
Oester. Staatsb. . .	174.5	2,654,545	2,293,046	15,218	13,141	+ 2077
Oester. 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
Ruhrt.-Gladbach . .	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
Theisbahn	67.0	350,927	217,954	5,238	4,448	+ 790
Thüringer	37.3	393,000	344,030	10,536	9,223	+ 1313
Werocabahn	20.0	86,817	74,133	4,341	3,718	+ 625
	1113.0	13,731,720	12,128,212	12,338	11,608	+ 730

(Af.)

Schweizerische Eisenbahnen.

I. Schweizerische Centralbahn.

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

Das Geschäftsjahr 1859 hat die Bauten des Centralbahnenzuges beinahe der gänzlichen Vollendung entgegengesetzt. Die Strecken Bern-Thun und Emmenbrücke-Luzern wurden im vergangenen 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 durchgehende Verbindung mit der französischen Ostbahn und die gemeinschaftliche Benützung des St. Elisabethen Bahnhofs in Basel werden nächstens vollendete Thatssachen 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 Dammes 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 Aare bei Scherzingen 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 Sensebrücke (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 Sense, noch ziemlich im Rückstande war, so wurde selbstverständlich auch die Eröffnung der Strecke Bern-Thörishaus auf das laufende Jahr verschoben. Die Eröffnung des definitiven Bahnhofes 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 benutzt.

Die Centralbahn besitzt an Betriebsmitteln 54 Lokomotiven neuerer und 3 ältere amerikanischer Konstruktion; ferner 128 Personenwagen (108 acht- und 20 vierrädrige) mit 7070 Sitzplätzen, 18 achträdrige Gepäckwagen, 240 vierrädrige gedeckte Güterwagen, 330 vierrädrige 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:

Aktionen 74,235 à 500 Fr.	37,117,500 Fr.
Obligationen à 5 Proz. . . 26,000,000 Fr.	38,000,000 "
" à 4 1/2 " . . . 12,000,000 "	75,117,500 Fr.

Die Bilanz pro 31. Dezember 1859 weist an disponibeln Mitteln drei Millionen und eine Totalverwendung auf die Bauausführung, inbegriffen die Werkstätte in Olten und die zwei der Gesellschaft gehörenden Dampfschiffe auf dem Bielerwaldstättersee, von 72 Millionen nach, in welchen die von der französischen Ostbahn an die Verbindungsbahn beigebrachte 1 Million nicht inbegriffen ist. Die Jahresdividende pro 1859 wurde auf 22½ Fr. (4½ Proz.) festgesetzt.

Betrieb. Am 1. Januar 1859 betrug die Gesamtlänge der im Betrieb befindlichen Bahnen einschließlich der provisorischen Bahnverlängerung bis zum Hafen von Nidau 205,3 Kilometer. Im Laufe des Jahres wurde das Centralbahnhus durch Eröffnung zweier neuer Strecken um 30,7 Kilometer erweitert. Die durchschnittlich betriebene Bahnlänge stellt sich sonach in 1859 auf 221 Kilometer. Nach der im Laufe des Jahres vollendeten Revision beträgt die wirklich betriebene Bahnlänge am Schluss des Jahres 236,7 Kilometer. Die Zahl der im Betriebe befindlichen Stationen beträgt einschließlich Nidau 53. Es fallen daher von der wirklich Bahnlänge auf jede Station 4,466 Kilom.

Im ganzen Jahr haben durchfahren die Personenzüge 829,221 Kilometer, die Güterzüge 153,882 Kilometer, alle zusammen 983,103 Kilometer. Im Durchschnitt wurde die ganze Bahn täglich befahren von 10,25 Personen- und gemischten Zügen, von 1,91 Güterzügen, zusammen von 12,16 Zügen.

Die Lokomotiven haben, ohne den Bahnhof- und Reservedienst, durchfahren 1,070,012 Kilometer, die ganze Bahn wurde also täglich von 12,41 Lokomotiven durchfahren. Auf jeden Zug kommen 1,088 Lokomotiven.

Vermöge der Errichtung der Schnellzüge, die auch auf der Westbahn stattfand, und der Eröffnung einiger neuer Bahnen könnte im abgelaufenen Jahre eine erhebliche Beschleunigung des Personenverkehrs und der Korrespondenzen in allen Richtungen erzielt werden, so z. B. die Verbindung von Paris mit Thür in 24 Stunden, von Paris mit Mailand in 46 Stunden; von Basel, Luzern, Bern und Zürich mit Lyon in einem Tage; von Schaffhausen, St. Gallen, Glarus mit Genf in einem Tage u. c.

Die Einnahmen betrugen:

aus dem Transport	5,114,863 Fr.
" andern Quellen	237,055 "
Gesamt-Einnahmen	5,351,918 Fr.

Die Einnahme beträgt pro Bahnkilometer 24,217 Fr.

" Tag und pro Bahnkilometer	66.35 "
" Lokomotiv-kilometer	5.001 "
" Wagenachsen-kilometer	0.233 "
" Reisende incl. Gepäck	1.762 "
" Bentner Gut	0.433 "

Es wurden befördert im Ganzen: Reisende . . . 1,588,001 für 2,603,865 Fr.

Güter in Strn. 4,963,515 " 2,146,847 "

Jeder Reisende hat einen Weg zurückgelegt von durchschnittlich 29 Kilom.; jeder Bentner Gut 61,75 Kilom.

Auf die durchschnittlich betriebene ganze Bahnlänge kommen 226,500 Reisende und 1,386,700 Str. Güter.

Es wurden befördert pro Personenwagenachse 4,60 Reisende, pro Güterwagenachse 23,55 Str. Güter.

Das Ergebnis der Reisenden und Personengelder verteilen sich auf die einzelnen Personenwagenklassen wie folgt:

1. Klasse	24,504 Pers. = 1,55 Proz. 181,895 Fr. = 6.98 Proz.
2. "	358,737 " = 22,65 " 978,600 " = 37,58 "
3. "	1,204,760 " = 75,80 " 1,443,370 " = 55,44 "
Zusammen	1,588,001 Pers. = 100 Proz. 2,603,865 Fr. = 100 Proz.

Die Betriebsausgaben waren:

Allgemeiner Verwaltungsdienst	81,904 Fr. = 3,5 Proz.
Bauaufsicht und Unterhaltungsdienst	589,455 " = 25,4 "
Expeditionsdienst	454,700 " = 19,6 "
Fahrdienst	1,154,874 " = 49,9 "
Verschiedene Ausgaben	37,958 " = 1,6 "
Zusammen	2,318,891 Fr. = 100 Proz.

Die Kosten der Allgemeinen Verwaltung betragen pro Bahnkilometer 370,6 Fr., die Kosten der Bahnunterhaltung 2667 Fr., die Kosten des Expeditionsdienstes 2057 Fr. Von den Kosten des Fahrdienstes fallen auf den Lokomotivkilometer 1,079 Fr., auf den Wagenachsenkilometer 0,050 Fr.

Die im eigentlichen Fahrdienst gestandenen 48 Lokomotiven haben 1,070,012 Kilometer, die im Bahnhof- und Reservedienst stehenden 7 Lokomotiven 120,000 Kilometer durchlaufen, demnach jede von Allen im Durchschnitt 21,636.

Es haben Achsenkilometer durchlaufen alle Centralbahnen auf eigener Bahn 20,445,222, auf anderen Bahnen 3,253,627, im Ganzen 23,698,849; eigene und fremde Wagen auf der Centralbahn 23,045,406.

Im regelmäßigen Dienst hat jede Lokomotive befördert 9,38 Personenwagenachsen, 12,16 Güterwagenachsen, zusammen 21,54 Wagenachsen.

Von den Centralbahnen hat jede Personenwagenachse durchlaufen 21,253 Kilometer, jede Güterwagenachse 11,287 Kilometer, jede Achse im Durchschnitt 14,065 Kilometer. Täglich ist die ganze Bahn durchschnittlich von 285,69 Achsen der eigenen und fremden Wagen durchfahren worden.

Im regelmäßigen Dienste fanden im ganzen Jahr 7726 Anheizungen statt, also täglich 21,2, und stationirten die Maschinen während 54,053 Stunden, jede angeheizte Maschine also täglich während 7 Stunden.

Der Verbrauch an Brennmaterialien incl. Anheizen und Stationieren betrug

	Holz	Kohle	Steinkohlen	Torf
	Kubikfuß	Str.	Str.	Str.
im regelmäßigen Dienste	84,331	8587,43	203,317,75	4096
im Bahnhof- und Reservedienst	37,189	691,86	13,027,63	64
Zusammen	121,520	9279,29	216,345,38	4160
pro Lokomotivkilometer im regelm. Dienste	0,078	0,008	0,189	0,0038
" Ganzen	0,102	0,008	0,182	0,0035

Die Kosten des Brennmaterials betragen:

	pro Lokomotiv-	pro Achsen-
	kilometer	kilometer
im regelmäßigen Dienste	398,020 Fr.	0,372 Fr.
" Ganzen	429,265 "	0,401 "

Der Materialkonsum der einzelnen Maschinen variierte pro Achsenkilometer von 0,85—1,15 Pfd. Der Durchschnitt beträgt bei Umwandlung der Kohle in Kohlen 0,925 Pfd.

Man ist für den Fahrdienst zur ausschließlichen Verwendung von Steinkohlen übergegangen, während das Holz nur noch zum Anheizen und zum Bahnhof- und Reservedienst gebraucht wird.

Der Verbrauch an Schmiermaterialien betrug a) bei den Lokomotiven: im regelmäßigen Dienst 2,527,376 Roth Del und Talg im Werth von 51,396 Fr., oder pro Kilometer 2,37 Roth und 4,80 Gent.; im Bahnhof- und Reservedienst 236,720 Roth Del und Talg im Werth von 4814 Fr.; im Ganzen also 2,764,096 Roth Del und Talg im Werth von 56,209 Fr. oder pro Kilometer 2,32 Roth und 4,72 Gent. Gegenüber dem Jahr 1858, in welchem sich der Verbrauch stellte pro Kilometer auf 1,76 Roth und 3,75 Gent., muß der leitjährlige Mehrverbrauch nur durch das Einfahren der 14 neuen schweren Maschinen erklärt werden. b) Bei den Wagen 701,936 Roth Del im Werth von 11,320 Fr. oder pro Achsenkilometer 0,030 Roth und 0,049 Gent.

Bezüglich des Verbrauchs der Maschinen über den Häuenstein wird bemerkt, daß das Kostenergebnis pro geförderte Achse ungefähr das Doppelte desjenigen der übrigen Linien beträgt, welches Verhältniß sich übrigens schon daraus ergibt, daß die Leistung der Maschinen auch nur die Hälfte derjenigen auf den übrigen Linien ist. Es folgt daraus, daß durch den Häuensteinübergang die Verbrauchsosten der Lokomotiven durchschnittlich auf dem ganzen Netz der Centralbahn um circa 10 Proz., die ganzen Betriebskosten hingegen nur um circa 2 Proz. erhöht werden.

Die Lokomotivreparaturen betragen im Ganzen 161,000 Fr. oder pro Lokomotivkilometer 15,05 Gent. Die Wagenreparaturen betragen im Ganzen 86,000 Fr. oder pro Achsenkilometer 0,373 Gent.

Von den gesamten Betriebsauslagen entfallen:

pro Bahnkilometer	10,493 Fr.
" Lokomotivkilometer	2,167 "
" Wagenachsenkilometer	0,100 "
in Prozenten der Einnahmen	43,33 "

Von den Gesamtausgaben betragen die Gehalte und sonstigen Bezüge des Personals im Jahr 1859, die Löhne der Arbeiter für den Bahnunterhalt nicht inbegriffen, 824,521 Fr. oder 35,6 Proz.

Die Hauptwerkstatt in Olten hatte in 1859 eine Einnahme von 1,321,402 Fr., eine Ausgabe einschließlich der Verzinsung des Anlagekapitals und der Abschreibungen von 1,240,607 Fr., mithin einen Reinetrug von 80,795 Fr.

Die Hauptwerkstatt in Olten steht unter der Aufsicht des Maschinemeisters, eines Konstrukteurs und fünf Werkführern. Die durchschnittliche Zahl der in derselben beschäftigten Angestellten und Arbeiter betrug 280. Es ist die ältere Werkstatt in solcher Ausdehnung angelegt worden, daß sie nicht nur die Reparaturen des Betriebsmaterials und der mechanischen Ausrüstung der Bahnhöfe ausführen, sondern zugleich auch als Maschinenfabrik neue Arbeiten liefern kann, sowohl für die eigene Bahn als für andere Besteller.

Die Hülfskasse der Angestellten hatte am 31. Dezember 1859 einen Bestand von 73,203 Fr. Es betrug die Zahl der Beihilfenden 694 und die Zahl der Unterstützten 8. Die Hauptwerkstatt Olten hat überdies für ihre Arbeiter eine besondere Krankenkasse, welche im Jahre 1859 an Einlagen bezog 5626 Fr., und an Krankengeldern, Arztkosten u. c. ausgab 6651 Fr.

Werden von den Gesamteinnahmen zu 5,351,919 Fr. abgezogen die Gesamtausgaben zu 2,318,891 Fr., so war der Reinetrug in 1859 3,033,028 Fr. Dies macht pro Bahnkilometer 13,724 Fr., pro Lokomotivkilometer 2,835 Fr., pro Wagenachsenkilometer 0,133 Fr. in Prozenten der Einnahmen 56,67.

Wird nur das mittlere im Betriebe gestandene Baukapital von 61,750,000 Fr. in Berechnung gezogen, so gibt obiger Reinetrug eine durchschnittliche Rente von 4,9 Proz.

Es darf das diesjährige Betriebsergebnis um so mehr als ein sehr erfreuliches bezeichnet werden, als die Kriegsereignisse bis Anfang Juli auf den Personen- und längere Zeit noch auf den Güterverkehr sehr hemmend eingewirkt haben. —

II. Vereinigte Schweizerbahnen.

Folgendes ist ein kurzer Auszug aus dem dritten Rechenschaftsbericht an die den 22. Mai 1860 stattgefunden Generalversammlung der Aktionäre, umfassend das Jahr 1859.

Im Laufe des Jahres 1859 wurden folgende Bahnenstrecken und damit der sämtliche noch im Bau gestandene Theil des Bahnnetzes dem Betriebe übergeben: am 15. Februar Sargans-Murg 21.6, Weesen-Glarus 12, Weesen-Rüti 35, zusammen 68.6 Kilometer; am 1. Juli: Murg-Weesen 10 Kilom., im Ganzen 78.6 Kilom. Die Gesamtlänge der vom 1. Juli an eröffneten Bahnenstrecken betrug 275 Kilom. und im mittleren Jahresdurchschnitt standen in Betrieb 261 Kilom.

Die Betriebeinnahmen waren:

		pro Kilom.
auf der St. Galler Linie . . .	175 Kilom.	1,320,143 Fr. 17,602 Fr.
" " Rheinlinie . . .	94 "	942,006 " 10,021 "
" " Wallensee- und Glattlinie	106 "	814,194 " 8,850 "
		zusammen 3,076,343 Fr. 11,787 Fr.

Die Einnahmen verteilen sich auf die verschiedenen Rubriken wie folgt:

Von Personen	1,675,821 Fr.
" Gepäck	68,160 "
" Thieren	64,646 "
" Equipagen	8,410 "
" Gütern	1,212,998 "
" Verschiedenem	46,307 "
	Zusammen 3,076,342 Fr.

An Personen wurden befördert:

in 1. Klasse . . .	5,227 = 0.43 Proz. durchs. 57 Kilom. für 5.93 Fr.
" 2. " . . .	176,041 = 14.55 " " 34.2 " 2.49 "
" 3. " . . .	1,028,787 = 85.02 " " 22.5 " 1.17 "
	zusammen 1,210,055.

Es wurden im Ganzen 3,302,105 Ztr. Güter transportiert, von welchen jeder Zentner durchschnittlich 33.7 Cent. einbrachte.

Den Betriebeinnahmen stehen folgende Betriebsausgaben gegenüber:

Allgemeine Betriebsausgaben	224,600 Fr.
" Bahnausgaben	245,426 "
Unterhalt der Bahn	111,739 "
Unterhalt der Lokomotiven und Wagen . . .	107,107 "
Maschinendienst	462,619 "
Wagendienst	113,679 "
Bahnhof- und Stationsdienst	454,078 "
Außerordentliche Ausgaben	185,833 "
	Summa der Ausgaben 1,905,081 Fr.

= 62 Proz. der Bruttoeinnahme.

Das Netto-Betriebsergebnis stellt sich daher auf 1,171,261 Fr. oder 4488 Fr. pro Kilometer Bahnlänge.

Die gesamten Anlagekosten der Vereinigten Schweizerbahnen betragen in runder Summe 73,500,000 Fr. (das Aktienkapital ist 35,000,000 Fr., der Rest besteht in Anleihen.) Von diesen Anlagekosten war in 1859 die Bruttoeinnahme = 4½ Proz., der Reinertrag 1½ Proz.

Die Zahl der regelmäßigen Züge betrug im verflossenen Betriebsjahr 11,239, welche zusammen 743,277.6 Kilom. durchlaufen haben. Auf jeden Zug fassen durchschnittlich 20 Achsen, nämlich 9 Personenwagen- und 11 Güterwagenachsen und eine durchfahrene Bahnlänge von 65.8 Kilom.

Die Wagen der Vereinigten Schweizerbahnen haben auf den eigenen Linien und den benachbarten Bahnen durchlaufen: Personenwagen 6,817,890, Güterwagen 7,572,500, zusammen 14,390,390 Kilometer.

Die sämtlichen 48 Lokomotiven haben im Berichtsjahr durchlaufen: 982,095 Kilometer in 23,632 Zeitstunden, auf eine Lokomotive kommen 16,293 Kilometer. In der Zeitstunde wurden durchschnittlich 33 Kilom. durchlaufen.

Der Bestand des Wagenmaterials war am Schlusse des Jahres 105 Personenwagen mit 5558 Sitzplätzen, 6 Post- und Gepäckwagen, 336 Güterwagen mit einer Gesamtlast von 55,800 Zentnern.

An Brennmaterial wurden 1,314,360 Kubikfuß oder 18,227½ Klafter Tannenholz von 2 Fuß Länge, durchschnittlich 1,65 Kubikfuß pro Kilometer verbraucht.

für Schmiermaterial wurden 694 Ztr. Öl und Tafg. somit pro Kilometer 2.88 Roth für 1.40 Cent. verwendet.

Bis zum 1. Juli 1859, mit welchem Tage das ganze Netz der Vereinigten Schweizerbahnen in vollständigen Betrieb gekommen ist, sind sämtliche Betriebeinnahmen dem Baukonto gutgeschrieben worden, wogegen die Bergszinsung des ganzen Kapitals ebenfalls auf Rechnung des Baukontos geschehen ist. Mit dem 1. Juli hatte die Bergszinsung des Kapitals auf Rechnung des Baues aufzuhören und von da an für das Obligationskapital in erster Linie und für das Aktienkapital ausschließlich nur aus den Netto-Betriebeinnahmen zu geschehen. Diejenigen des zweiten Semesters 1859 erreichten bis an 106,751 Fr., den nötigen Betrag für die Rücklösung sämtlicher während jenes Zeitraums

fällig gewordener Obligationscoupons, indem die Einnahmen 811,761 Fr., die Zinsen 918,512 Fr. ausmachten. Die Differenz ist noch zu Kosten der Baurechnung geschrieben. Es geht hieraus hervor, daß die Einnahmen des zweiten Semesters 1859 eine Dividendenbezahlung an die Aktionäre nicht ermöglichen und hiefür noch eine wesentliche Zunahme derselben notwendig ist. Während die Brutto-Einnahmen des ganzen Berichtsjahres 11,787 Fr. pro Kilometer betrugen, erfordert nämlich die volle Bergszinsung des Obligationskapitals eine Brutto-Einnahme von circa 14,000 Fr., die des Obligationskapitals und der Prioritätsaktien zusammen eine solche von circa 17,000 Fr. und endlich diejenige des Obligationskapitals, der Prioritäts- und der Stammaktien zusammen eine solche von circa 22,000 Fr. pro Jahr und Kilometer.

Über die Fortsetzung der Bahn von Chur über den Lukmanier an den Lago maggiore, resp. nach Mailand und Genua wird mitgetheilt, daß unter Benutzung der ausgezeichneten topographischen Aufnahmen von Chur bis Locarno des Hrn. Oberingenieur Wetli, in neuester Zeit durch den Oberingenieur Pestalozzi und unter der Leitung des Generaldirektors Michel die Übersichtspläne und Längenprofile für die projektierte Alpenbahn ausgearbeitet worden sind. Sie hatten zu dem Resultate geführt, daß der Bau der Lukmanierlinie für durchgehenden Lokomotivbetrieb von Chur bis an den Langensee mit einem Tunnel von nur circa 1700 Meter in einem Zeitraume von 3—4 Jahren unter technisch und finanziell ganz günstigen Verhältnissen, die, wie bereits von kompetenter Seite anerkannt worden seyn, kein anderer konkurrierender Alpenpass aufzuweisen je im Stande seyn wird, ausgeführt werden kann. Die nötigen Unterhandlungen, um die baldige Ausführung dieses großen Werkes zu sichern, seyen im Gange und gewähren die zuverlässliche Hoffnung, daß sie zu einem guten Ende gelangen werden.

In Folge von Unfällen, die im Berichtsjahr vorkamen, haben 10 Personen, 6 Angestellte und 4 fremde Personen, den unmittelbaren Tod gesunden. Den Bahnzügen stießen keine Unfälle zu, welche bedeutende Beschädigungen an Material veranlaßt hätten und namentlich ereigneten sich keine solche, die den Tod oder die Verlegung von Reisenden zur Folge gehabt hätten.

Der Stand der Unterstützungskasse war am Schlusse des Betriebsjahrs 45,817 Fr. Verlust gab wurden in 1859 für 7 verunglückte und verletzte Angestellte, resp. deren Hinterlassene 1688 Fr. und für 70 Krankheitssfälle 1227 Fr.

Beitung.

Inland.

Oesterreich. — Die am 23. Mai 1860 abgehaltene fünfte Generalversammlung der Aktionäre der f. f. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft hat nach Anhörung des vom Verwaltungsrathe erstatteten Geschäftsberichtes nachstehende Anträge zum Beschlusse erhoben. 1) Die Generalversammlung ertheilt dem Verwaltungsrathe die Vollmacht, die Neuauflistung der Aktien der Gesellschaft in der Weise zu veranlassen, daß in denselben die seither ins Leben getretene österr. Währung erschlich gemacht werde und zu diesem Behufe die äußere Form der neuen Aktien festzusetzen. 2) Die Generalversammlung genehmigt die Ablösung der Rechte der Gründer gegen Ausfolgung von 44,444 Genußaktien, die den getilgten Aktien vollkommen gleich sind. 3) Die Generalversammlung ertheilt unter Einem dem Verwaltungsrathe die Vollmacht, die im Sinne des Art. 34a) der Statuten aus Anlaß der vorstehenden beiden Beschlüsse erforderlichen Veränderungen in der Tertierung der Gesellschaftstatuten zu veranlassen und die Genehmigung der f. Staatsverwaltung zu den in Rede stehenden Änderungen in Gemäßheit des Art. 50 der Statuten zu erwirken. 4) Die Generalversammlung beschließt, daß die in der ersten Generalversammlung für die Dauer der ersten fünfjährigen Periode mit dem Bestande der Gesellschaft gesetzte Entscheidung bezüglich der Anteile der Mitgliedern des Verwaltungsrathes zuerkannten Anteilsquote des Reinertrages ebenfalls wieder für die Dauer von fünf Jahren in Wicksamkeit zu bleiben habe und zwar in der Art, daß die nach Art. 19 der Statuten für die Verwaltungsräthe festgesetzten Anteilsquoten mit ihren Anteilsquoten am Nettogewinne der Unternehmung in Eins verschmolzen seyn sollen, und daß die Höhe dieser Anteilsquote in Gemäßheit der Art. 19 und 45 der Statuten auf 2½ Proz. des Überschusses vom jährlichen Reinertrag festgesetzt werde. 5) Die Wahl des Herrn Benedikt Homberg zum Verwaltungsrathsmitgliede an die Stelle des ausschiedenen Herrn D. B. Freiherrn von Eskeles wird einstimmig genehmigt. 6) Aus Anlaß der im Sinne des Art. 20 vorzunehmenden Erneuerung des Verwaltungsrathes zu einem Fünftel wurden die Herren Mor. R. v. Bodianer und Carl Klein in Wien und die Herren Fr. Baring und Adolph v. Eichthal in Paris, welche durch das Loos zum Austritte bestimmt waren, mit Stimmeneinhelligkeit für die folgenden fünf Jahre wieder erwählt. 7) Die Jahresdividende für das Betriebsjahr 1859 wird mit dem Betrage von 10 Frs. für je Eine Aktie festgesetzt, worauf das Gesamtinteragniß des Jahres 1859 an Zinsen und Dividende sich mit 35 Frs. veransetzt, so daß also für den

am 1. Juli 1860 zahlbaren Coupon mit Hinzurechnung der an diesem Tage fälligen Zinsen im Ganzen 22 Frs. 50 Cent. auf je Eine Aktie zu beheben seyn werden und als Reservequote ein Betrag von 492,710 fl. 11 fr. verfügbare bleibt, der erforderlichenfalls zu dem Reinertragne der künftigen Jahre hinzugeschlagen werden kann. 8) Zur Prüfung der mit dem Berichte des Verwaltungsrathes vorgelegten Rechnungen wird ein Ausschuss bestehend aus den Herren J. G. Schwarz, F. Vigdor und J. R. von Königswarter ernannt, denen unter Einem die Vollmacht gegeben wurde, dem Verwaltungsrath hierüber das Absolutorium zu ertheilen.

Prußien. — Am 26. Mai fand die feierliche Größnung der Strecke Oberstein-Neunkirchen der Rhein-Nahebahn und der Strecke Merzig-Trier der Trier-Saarbrücker Eisenbahn statt. Die Rhein-Nahebahn ist bereits dem Rheinischen Eisenbahnverbande beigetreten, so daß dem Neisenen auf dieser Route dieselben Vortheile gewährt werden, wie auf der Rheinbahn.

Der Rechenschaftsbericht und die Bilanz der neuen Mosel-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zeigen, daß nicht allein die Einnahmen die Ausgaben diesmal decken, sondern das erstere auch noch einen Brutto-Ueberschuß von über 12,000 Thlr. gewähren, von welchem nach Abzug von 10 Proz. Verschleiß auf den Schiffswert, von anderen 10 Proz. auf das Mobiliar, noch ein Reingewinn von 5833 Thlr., theils zur Vertheilung einer Dividende unter die Aktionäre (3 Thlr. pro Aktie, über 8½ Proz.), theils zur Verstärkung des Reservesonds bestimmt worden ist.

Sachsen. — Nach dem Geschäftsbericht an die am 14. Mai abgehaltene Generalversammlung der sächsischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat sich für das verflossene Jahr ein Reingewinn von 11,689 Thlr. ergeben, aus welchem eine Dividende von 5½ Thlr. vertheilt wird, ein immerhin günstiges Resultat bei den vielen, durch den überaus niederen Wasserstand herbeigeführten Schwierigkeiten und Störungen des Betriebs, in Folge deren die Fahrten zwischen Tetschen-Aussig-Leitmeritz fast während des ganzen vorjährigen Sommers eingesetzt werden mußten, so wie bei der durch die politischen Wirren herbeigeführten allgemeinen Verkehrsstockung. (Afl.)

Ankündigungen.

[43—44]

Stuttgart.

Lieferung von Schienen und Schienbefestigungsmitteln für die K. Württembergischen Staatseisenbahnen.

Für die im Bau begriffenen K. Württembergischen Staatseisenbahnen bedürfen wir folgende Oberbau-Materialien:

270,000 Zollzentner Schienen,	
4,000 " Unterlagsplatten,	
5,700 " Hackennägel	
9,250 " Läschchen und	
1,325 " Läschchenbolzen.	

Die Schienen, von der Form der sogenannten Vignoles-Schienen, mit je 4 ovalen Löchern für die Läschchenbolzen, sind 20 badische Fuß (6 Meter) lang und wiegen pro lauf. Fuß badisch circa 21½ Pfund. Zollgewicht.

Die Unterlagsplatten erhalten zu beiden Seiten des Schienensufes angewalzte Rippen und 4 vieredrige Löcher für die Hackennägel. Ihr Gewicht ist circa 6 Pfund.

Die Hackennägel sind im Schaft 6 Zoll engl. lang und 6½ Linien engl. stark und wiegen 0,52—0,55 Zollpfund.

Die Läschchen sind 18 Zoll engl. lang, haben 4 freistehende Löcher und wiegen circa 7 Pfund.

Die Läschchenbolzen endlich erhalten sechsflantige Köpfe und Muttern, 7½ engl. Linien Durchmesser und wiegen circa 0,5 Zollpfund.

Die Lieferungen haben im Herbst 1860 zu beginnen und sind im Frühjahr 1862 zu beenden. Doch müssen zwei Drittel sämtlicher Materialien bis Ende Mai 1861 abgeliefert seyn. Diese zwei Drittheile können auf einen der diesseitigen Bahnhöfe Bruchsal, Heilbronn oder Gaustadt geliefert werden; das letzte Drittheil ist nach Heilbronn zu liefern. Die Lieferung hat kostenfrei zu geschehen.

Gleichzeitig mit diesen für den Neubau der Eisenbahnen erforderlichen Materialien werden folgende für die Fortsetzung des zweiten Schienengeleises benötigten im Wege der Submission vergeben:

67,000 Zentner Schienen,	
1,050 " Unterlagsplatten,	
1,900 " Hackennägel,	
1,400 " Läschchen und	
420 " Läschchenbolzen.	

Die Schienen sind 18 engl. Fuß lang und wiegen 360 Pfund; die Läschchen, 18 Zoll lang, wiegen circa 5 Pfund.

Unterlagsplatten, Nägel und Läschchenbolzen sind die gleichen, wie für die neuen Bahnen.

Diese Materialien sind im Laufe des Jahres 1860 frei auf den Bahnhof Bruchsal, Heilbronn oder einen andern der diesseitigen Bahnhöfe zu liefern.

Die weiteren Lieferungsbedingungen können auf unserer Kanzlei eingesehen oder auf Verlangen schriftlich mitgetheilt werden. Lieferungsanerbietungen für sämtliche Materialien oder für einen Theil derselben sind unter Angabe des

genauesten Preises, der Dauer der zu übernehmenden Garantie, welche bei den Schienen mindestens 3 Jahre betragen muß, und des Ablieferungsorts, schriftlich, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Schienen (Schienbefestigungsmitteln)“
versehen, spätestens bis

Mittwoch, den 20. Juni 1860

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

den 19. Mai 1860.

K. Württ. Eisenbahnen-Kommission.
Schwarz.

K. K. priv. südl. Staats-, lomb.-venet. und Central-italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

[45—47] **Bergebung von Bauarbeiten.**

Auf dem Südbahnhofe in Wien ist die Herstellung einer Lokomotiv-Remise, einer Drehscheibe, von Entleerungsgruben und Kanälen ic., die Vergrößerung und Adaptierung der bestehenden Werkstättengebäude, die Umgestaltung der bestehenden Güterschuppen zu Wagenremisen und der Abruch verschiedener Gebäude an Unternehmer zu vergeben.

Die Arbeiten sind in zwei Looos eingeteilt, und zwar begreift:
das I. Looos den Bau der Lokomotivremise, die Vergrößerung und Adaptierung der Werkstättengebäude und den Abruch verschiedener Gebäude,
das II. Looos die Umgestaltung der bestehenden Güterschuppen zu Wagenremisen.

Nr.	Arbeiten.	Bahnhof Wien		Gesamt-Betrag		
		Preise in österr. Währ.				
		I. Looos	II. Looos	fl.	fr.	
1	Erbauarbeiten	17,015	—	5,000	—	
2	Plasterungsarbeiten	14,933	—	—	—	
3	Maurer- u. Steinmetzarbeiten	153,525	15	4,494	10	
4	Zimmerarbeiten	47,876	45	6,610	30	
5	Eisenarbeiten	29,116	—	5,976	—	
6	Ausstreicherarbeiten	2,780	—	684	60	
7	Schiferdeckerarbeiten	18,940	—	200	—	
8	Spenglerarbeiten	4,739	30	160	—	
9	Tischlerarbeiten	8,205	—	1,715	—	
10	Glaferarbeiten	2,660	70	160	—	
11	Wasserleitung	6,000	—	—	—	
	Summe	305,790	60	25,000	—	
	Abzug für das Ueberlassen der Materialien der abzubrechenden Gebäude, 10% der Verdienstsumme	30,579	06	—	—	
		275,211	54	25,000	—	
					300,211	54

Pläne, Voranschläge, Bedingungsheft und Vertragsformulare sind auf dem Bureau des Ingenieurs Herrn Mauch am Südbahnhofe (Heizhaus), so wie auf dem Bureau der unterzeichneten Baudirektion in Wien, Tuchlauben Nr. 440, vom 24. Mai an einzusehen.

Die zu leistende Kauzion wird für das I. Looos auf 14,000 fl. österr. Währung, für das II. Looos auf 1000 fl. österr. Währung festgesetzt und ist in Baarem oder in Wertpapieren zu erlegen.

Uebernahmangebote können sowohl für eines der beiden Looose, als auch für beide eingereicht werden und sind spätestens bis 10. Juni d. J. schriftlich, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Hochbauten“ versehen, franko an die Baudirektion einzusenden.

Diesen Eingaben haben die Bewerber Nachweise über ihre technische Fähigung beizulegen.

Wien, den 24. Mai 1860.

Die Bau-Direktion der k. k. priv. südl. Staats-, lomb.-venet. und Central-ital. Eisenbahn-Gesellschaft.

[33—35] **J. V. Gaudenberger & Comp. in Darmstadt** erlauben sich zur Anfertigung ihrer bereits vielfach bewährten und dauerhaften großen Brückenwaagen bis 600 Zentner Tragkraft neuster Konstruktion (die Brücken von Eisen sowohl als auch von Holz gebaut), hiermit zu empfehlen, mit dem Anerbieten einer dreijährigen Garantie. Auf Verlangen wird eine Zeichnung nebst Preisverzeichnis gratis eingesendet.

[30—32] **J. V. Gaudenberger & Co: in Darmstadt.**

Wir bringen die Anfertigung der von uns in Nr. 36 dieses Blattes vom 13. September 1857 bereits durch Gutachten näher beschriebene Eisenbahn-Billet-Druckmaschine und Datumpressen in hochgezogene Erinnerung. Wir haben bereits vielen deutschen Eisenbahnen solche Maschinen, insbesondere mit der neuen Erfindung der Datumpressen ohne Schwärze (Trockenstempel), mit der größten Zufriedenheit geliefert, namentlich ist der billige Preis und die leichte Handhabung so wie Dauerhaftigkeit zu berücksichtigen. — Auf Verlangen werden Zeichnungen gratis eingesendet.

Redaktion: G. Ebel und B. Klein. — In Kommission der J. V. Meyler'schen Buchhandlung in Stuttgart.