

P.

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedarf. — 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 Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. B. Wegler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

9. Juni 1860.

Nro. 23.

**Inhalt.** Oesterreichische Eisenbahnen. I. Südliche Staats-, Lombardisch-Venezianische und Central-Italienische Eisenbahnen. II. Theiß-Eisenbahn. — Erfindungen und Verbesserungen. I. Ueber einen neuen Motor als Ersatz der Dampfmaschinen. II. Der Giffard'sche Kesselspeiseapparat. — Dampfschiffahrt. Oesterreichische Donau-Dampfschiffahrt. — Zeitung. Inland. Oesterreich. Ausland. Frankreich, Portugal. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

## Oesterreichische Eisenbahnen.

### I. Südliche Staats-, Lombardisch-Venezianische und Central-Italienische Eisenbahnen.

Dem Geschäftsbericht für die zweite ordentliche Generalversammlung der Gesellschaft am 30. April 1860 entnehmen wir folgende Daten.

Das Netz der Gesellschaft zerfällt in 6 Gruppen mit folgenden Längen:

	in Bau oder		im Ganzen
	in Betrieb	Projekt	
1. Wien-Triest sammt Zweigbahnen	81.0 M.	44.5 M.	125.5 M.
2. Ungarische Linien	—	76.0 "	76.0 "
3. Tiroler	29.0 "	18.5 "	47.5 "
4. Venezianische Linien	35.5 "	21.4 "	56.9 "
5. Lombardische	29.6 "	30.9 "	60.5 "
6. Central-italienische Linien	19.4 "	17.8 "	37.2 "
	194.5 M.	209.1 M.	403.6 M.

ad 1) ist die Linie Wien-Triest sammt Zweigbahnen nach Dedenburg und Laxenburg vollständig und thatsächlich erst gegen Ende des Jahres 1859 in die Verwaltung der Gesellschaft übergegangen, für den Ausbau derselben (insbesondere für die Erneuerung des Oberbaues) wurden in 1859 verwendet 2,243,336 fl. Die im Bau befindlichen Strecken sind Marburg-Villach (Kärnthner Bahn) von 22 M. und Steinbrunn-Sissek (Croatische Bahn) von 22.5 M. Länge; für erstere wurden in 1859 verausgabt 3,458,862, für letztere 29,253 fl.

ad 2) Die von der ehemaligen Orientbahn-Gesellschaft übernommenen ungarischen Linien sind: Pragerhof-Kanizsa-Stuhlweissenburg-Ofen mit 43 M. (davon ist die Strecke von Pragerhof — an der Südbahn — bis Kanizsa von 14.5 M. im Frühjahr 1860 dem Betrieb übergeben worden); Uj-Szöny-Stuhlweissenburg mit 11.2 M. und Dedenburg-Kanizsa mit 21.6 M. Länge. Im Jahr 1859 wurden für die ungarischen Linien im Ganzen verausgabt 10,015,467 fl., sie sind im Ganzen veranschlagt zu 32,400,000 fl. oder 426,000 fl. pro Meile.

ad 3) Von den Tiroler Linien sind in Betrieb: die Nordtiroler Bahn Innsbruck-Kufstein von 9.6 M., die Linie Verona-Vogel von 19.4 M. (wovon Verona-Trient am 23. März, Trient-Vogel am 16. Mai 1859 eröffnet wurde); für beide Linien wurden in 1859 verausgabt 946,346 fl. In Projekt ist die Strecke Vogel-Innsbruck von 18.5 M., welche den Brenner überschreitet.

ad 4) Die Venezianischen Linien sind: Casarsa-Lombardische Grenze mit den Zweigbahnen nach Venedig und Mantua 35.5 M., in Betrieb; Nabresina-Casarsa 13.4 M. und die Zweigbahnen von Padua nach Rovigo, 5.7 M., und von Mantua nach Borgoforte, 2.3 M., in Bau. Die Strecke Nabresina-Casarsa wird im Herbst dieses Jahres vollendet. Für die Venezianischen Linien wurden in 1859 verausgabt 5,474,408 fl.

ad 5) Die Lombardischen Linien sind in Betrieb auf der Strecke Peschiera-Mailand-Buffalora mit der Zweigbahn Mailand-Como, 29.6 M., in Bau auf der Linie Mailand-Vicenza-Pavia, 11.5 M.; noch nicht begonnen sind die Zweigbahnen Nho-Sesto-Calende, 6.6 M., Bergamo-Lecco, 4.7 M. und Treviglio-Cremona, 8 M. Bauaufwand in 1859 für die lombardischen Linien 2,135,819 fl.

ad 6) Von den Central-italienischen Linien ist Piacenza-Bologna, 19.4 M., seit Juli 1859 in Betrieb, Bologna-Pistoja 12.5 M., in Bau; Reggio-Borgoforte, 5.3 M., noch nicht begonnen. Im Jahr 1859 wurden für die Linien dieser Gruppe verausgabt 3,860,958 fl.

Die Gesellschaft besitzt an Betriebsmitteln:

	im Dienste	noch zu liefern	zusammen
Lokomotiven	546	57	603
Personenwagen	908	248	1156
Lastwagen	4140	2386	6526
Diverse andere Wagen	779	80	859
Zusammen Wagen	5827	2714	8541.

Für die Fahrbetriebsmittel und Werkstätten-Ausrüstung wurden bis Ende 1859 verausgabt 17,291,450 fl.

Die Gesamtauslagen der Gesellschaft einschließlich der Zahlungen an den Staat für die übernommenen Linien betragen am 31. Dez. 1859, 125,023,397 fl., während bis dahin auf Aktien und Obligationen eingezahlt waren 123,100,770 fl., der Saldo von 1,922,627 fl. wurde vorläufig aus den Betriebseinkünften gedeckt.

Betrieb. Die Bruttoeinnahme aus dem Betrieb hat in 1859 betragen 23,789,128 fl. und zwar:

von Personen und Gütern	7,647,816 fl.
Militärtransporten	5,951,979 "
Frachtgütern	10,189,333 "

18,352,136 fl. fallen auf die Süd- und Tiroler Bahnen, 5,436,992 " " " Lombardisch-Venezianischen Bahnen.

An der Central-italienischen Bahn wurden vom 1. Juli bis 31. Dezember 1859 eingenommen 281,326 fl. Der Frachtenverkehr auf dieser Linie wurde erst gegen Ende des Jahres eingerichtet.

Die Gesamtausgaben haben betragen 12,324,617 fl. oder 51.8 Proz. der Bruttoeinnahme. Sie vertheilen sich wie folgt:

Allgemeine Spesen	430,163 fl.
Bahnunterhaltung	2,160,939 "
Zugförderung	6,304,774 "
Wartung des Betriebes	3,428,741 "

Bei einer in Betrieb gestandenen Bahnlänge von 168.6 Meilen ergibt sich pro Meile Bahnlänge

eine Bruttoeinnahme von	141,098 fl.
ein Betriebsaufwand	73,100 "

Das Nettoverträgniß vom Betrieb stellte sich auf 11,464,311 fl. Davon wurden pro Aktie an Zinsen und Dividenden 12 fl. oder 30 Fr. vertheilt, was bei einer durchschnittlichen Einzahlung von 88.66 fl. im ganzen Jahr eine Verzinsung derselben zu 14 Proz. ergibt. Dabei konnte die Summe von 2,235,573 fl. als Gewinnüberschuss auf die Rechnung des Jahres 1860 übertragen werden.

Eine dem Rechenschaftsbericht beigegebene statistische Uebersicht enthält über die Bewegung der Reisenden und Güter folgende Zahlen.

Es wurden befördert auf sämtlichen betriebenen Linien:

Reisende 1. Klasse	91,365 = 2.5 Proz.
" 2. "	1,123,854 = 30.0 "
" 3. "	2,582,136 = 67.0 "
" außergewöhnliche	14,494 = 0.5 "

zusammen	3,811,849 = 100 " = 54 Proz.
Militärs	3,194,034 = — " = 46 "
	100 Proz.

Die Einnahme von Reisenden betrug 4,755,484 fl. = 44 " " Militärs " 5,951,977 " = 56 "

Sämmtliche Reisenden haben 21,366,227 Meilen, sämmtliche Militärs 106,297,190 M. zurückgelegt; im Durchschnitt jeder Reisende 5.6 M., jede Militärperson 33.3 M.

Die Einnahme von einem Reisenden betrug 1.25 fl., pro Meile 22.2 fr., von einer Militärperson 1.86 fl., pro Meile 5.6 fr.

An Frachtgütern jeder Art wurden befördert 13,098,959 Ztr. für 7,846,404 fl. Auf eine Meile reduziert ergeben sich 458,908,147 Ztr. Jeder Zentner wurde durchschnittlich 35 Meilen weit befördert und hat eingebracht 59.9 fr., oder pro Meile 1.7 fr.

### II. Theiß-Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsbericht über den Bau und Betrieb der Theiß-Eisenbahn für die vierte ordentliche Generalversammlung der Aktionäre am 16. April 1860 ist Folgendes zu entnehmen.

Bau. Im Lauf des Jahres 1859 wurde die Bahnstrecke von Miskolcz