

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzsnitte 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 Anzeigen 2 Sgr. für den Raum einer gewöhnlichen Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

16. Juni 1860.

Nro. 24.

Inhalt. Deutsche Eisenbahnen. Hessische Ludwigsbahn. — Oesterreichische Eisenbahnen. K. k. privilegierte Staats-Eisenbahn. — Ostindische Eisenbahnen. — Telegraphenwesen. — Zeitung. Inland. Freie Städte. Ausland. Großbritannien. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Deutsche Eisenbahnen.

Hessische Ludwigsbahn.

Dem Protocoll der zwanzigsten Generalversammlung der Gesellschaft am 30. April 1860 und dem Geschäftsbericht des Direktors an den Verwaltungsrath über den Bau und Betrieb der Bahn im Jahr 1859 entnehmen wir Folgendes:

Der Betrieb der Bahn in 1859 erstreckte sich auf die Linien Mainz-Aschaffenburg und Mainz-Bingen für Rechnung des Baufonds, dann auf die, längere Zeit schon eröffnete Linie Mainz-Worms. Die Strecke Mainz-Bingen wurde erst am 17. October dem Verkehr übergeben. Für beide Strecken Mainz-Aschaffenburg und Mainz-Bingen betragen in 1859 die Einnahmen 522,831 fl., die Ausgaben 239,054 fl., der Ueberschuss zu Gunsten des Baufonds 283,777 fl.

Auf der Strecke Mainz-Aschaffenburg wurden befördert: 322,191 Personen für 180,529 fl. (1.14 Proz. in erster, 16.48 Proz. in zweiter, 62.57 Proz. in dritter Classe; 4.41 Proz. mit Marktbillets und 15.4 Proz. Militär).

Die Nebenerträge für Gepäck u. waren 10,856 fl. der Viehtransport brachte 5236 „ für 2,407,183 Ztr. Güter wurden eingenommen 294,193 „

Die Mainz-Binger Bahnstrecke vereinnahmte für beförderte 42,958 Personen und 70,910 Ztr. Güter u. 24,101 fl.

Die Betriebsausgaben für beide Strecken waren für
Allgemeine Verwaltung 4,542 fl. = 1.90 Proz.
Transport-Verwaltung 169,812 „ = 71.03 „
Bahn-Verwaltung 64,700 „ = 27.07 „
zusammen 239,054 fl. = 100 Proz.

Von der Bruttoeinnahme betragen dieselben 45.72 Proz. Von den Ausgaben kommen auf die Trajektanstalt in Mainz 46,432 fl., welcher Ausgabe nur ein Ertrag von 30,878 fl. gegenübersteht.

Die Strecke Mainz-Worms hatte in 1859
eine Gesamteinnahme von 424,430 fl.
„ Gesamtausgabe „ 155,501 „
einen Reinertrag von 268,929 fl.

welcher 6.723 Prozent von dem verzinslichen Aktienkapital zu 4 Millionen ausmacht.

Die Betriebsausgaben betragen 36.63 Proz. von der Bruttoeinnahme. Es wurden befördert und dafür vereinnahmt:

in 1. Classe	4,749 Personen = 1.02 Proz.	8,394 fl. = 4.15 Proz.
„ 2. „	97,140 „ = 20.96 „	75,134 „ = 37.17 „
„ 3. „	361,638 „ = 78.02 „	118,608 „ = 58.68 „
	463,527 Personen = 100 Proz.	202,137 fl. = 100 Proz.

Es hat jede Person durchschnittlich 2.83 Meilen durchfahren und 26.17 fr. eingebracht.

Auf der ganzen Bahnlinie wurden 220,093 Personen befördert. Sämmtliche Personen legten 1,311,755 Meilen zurück und die Einnahme pro Person pro Meile betrug 9.25 fr.

An Gütern wurden befördert 1,524,771 Ztr. für 140,073 fl. Auf eine Meile reduziert ergeben sich 6,201,005 Ztr. Jeder Zentner wurde durchschnittlich 4.066 Meilen befördert und dafür 5.756 fr. vereinnahmt, was pro Zentner und Meile 1.415 fr. ergibt.

Die Gesamteinnahmen betragen:
vom Personenverkehr 231,360 fl. = 54.5 Proz.
„ Güterverkehr 143,734 „ = 33.9 „
von anderen Quellen 49,336 „ = 11.6 „
zusammen 424,430 fl. = 100 Proz.

Die Ausgaben waren für

Allgemeine Verwaltung	9133 fl. = 5.9 Proz.
Transport-Verwaltung	102,018 „ = 65.6 „
Bahn-Verwaltung	44,350 „ = 28.5 „
		zusammen 155,501 fl. = 100 Proz.

Von den 19 Lokomotiven wurden mit Personenzügen 60,601, mit Güterzügen 19,265, zusammen 79,866 Meilen zurückgelegt.

An Wagen sind vorhanden: 89 Personenwagen mit 3670 Plätzen und 299 Gepäck- und Güterwagen mit 52,950 Ztr. Ladefähigkeit. An Achsemeilen wurden im Ganzen zurückgelegt von eigenen Wagen 2,801,741, von fremden Wagen 284,344, zusammen 3,086,085.

Die Lokomotiven verbrauchten für durchlaufene 79,866 Wegmeilen 48,318 Doppelsüß Holzwellen für 2868 fl., 9097 Ztr. Coles für 7277 fl., 71,069 Ztr. Steinkohlen für 40,158 fl., 34,295 Pfund Maschinöl für 9549 fl. und 5539 Pfund Talg für 2000 fl. zusammen Material für 61,853 fl., oder 46.47 fr. pro Meile.

Der Verbrauch an Coles und Steinkohlen betrug pro Meile bei Personenzügen 82.74 Pfund, bei Güterzügen 165.14 Pfund.

Die Reparaturkosten für die auf der Strecke Mainz-Worms verwendeten Maschinen berechnen sich auf 8,784 fr. pro Wegmeile und einschließlich derselben die Gesamtkosten für Lokomotiven auf 2 fl. 32.53 fr.

Die Wagen kosteten:

an Schmier- und Puhmaterial 13,536 fl., an Löhnen für Wärter und Puffer 4382 fl., zusammen 17,918 fl. oder 0.455 fr. pro Achsemeile, für laufende Reparaturen 447 fl. oder 0.012 fr. pro Achsemeile.

Dem Erneuerungsfonds wurden aber für Wagenreparaturen u. größere Reparationen im Ganzen 25,103 fl. entnommen.

Die Pensions- und Unterstützungskasse der Angestellten hatte am 31. Dez. 1859 einen Stand von 25,587 fl.

Von dem Reinertrag zu 268,929 fl. kommt die statutenmäßige Tantieme mit 5378 fl. in Abzug. Von dem Rest wurden 220,000 fl. als 5 1/2 procentige Dividende vertheilt, 42,300 fl. dem Erneuerungsfonds überwiesen, 1000 fl. der Pensionskasse der Angestellten und 251 fl. der Kranken- und Sterbekasse bewilligt.

Der Erneuerungsfonds stellt sich mit obiger Summe auf 122,336 fl.

Oesterreichische Eisenbahnen.

K. k. privilegierte Staats-Eisenbahn.

Aus dem Bericht für die fünfte Generalversammlung der Gesellschaft am 23. Mai 1860 ist Folgendes zu entnehmen:

Die sämmtlichen der Gesellschaft konzessionirten Bahnlinien sind bereits in den früheren Jahren dem Verkehre zugeführt worden; die Gesellschaft hat demnach im Jahre 1859 ihre gesammte Thätigkeit der Vollendung der Rekonstruktion der alten Geleise, der Ersetzung der großen hölzernen Brücken durch definitive Konstruktionen, der Vervollständigung und inneren Entwicklung der Stationen, endlich der definitiven Einrichtung der Werkstätten und der Betriebsmittel zugewendet, sonach nur Herstellungen von unmittelbarem Nutzen ausgeführt, welche nicht hätten verzögert werden können, ohne zugleich die Verbesserung des Dienstes und der Betriebsergebnisse hinaus zu schieben. Die beiden großen schmiedeeisernen Brücken über die Gypel und über die Gran, erbaut nach dem Gittersystem mit steifprofilirten Gitterfläben und großer Maschinenweite des Bau-directors Herrn v. Ruppert, wurden vollendet, und nachdem die stattgefundenen Erprobungen die günstigsten Resultate ergeben hatten, dem Verkehre, und zwar erstere am 7. April, letztere am 11. September 1859 übergeben.

Im Ganzen wurden für Rechnung der ersten Herstellung verausgabt: