

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

XVIII. Jahr.

30. Juni 1860.

Nro. 26.

Inhalt. Oesterreichische Eisenbahnen. Kaiser-Ferdinands Nordbahn. — Deutsche Eisenbahnen. I. Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn. II. Lübeck-Büchener Eisenbahn. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Preußen, Freie Städte. Ausland. Schweiz, Großbritannien. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Oesterreichische Eisenbahnen.

Kaiser-Ferdinands Nordbahn.

Dem Protokoll über die Verhandlungen der am 21. Mai 1860 abgehaltenen 33. Generalversammlung der Aktionäre der k. k. austr. priv. Kaiser-Ferdinands Nordbahn entnehmen wir Folgendes.

Das abgelaufene Jahr war eines der ereignisreichsten seit dem Bestehen der Kaiser-Ferdinands Nordbahn, welche während dieser vielbewegten Betriebsperiode in der That die Feuerprobe ihrer Leistungsfähigkeit auf eine glänzende Weise bestanden hat. Denn die ihr in einem verhältnißmäßig nicht sehr ausgedehnten Zeitraum im gehäuftesten Maße aufgebürdeten außerordentlichen Leistungen haben alle individuellen und materiellen Kräfte der Anstalt in einem so hohen Grade in Anspruch genommen und in so ununterbrochener Spannung erhalten, daß sie einer weiteren Steigerung kaum mehr fähig gewesen seyn dürften. Nicht nur der Umstand, daß im Jahre 1859 um 98,700 Meilen mehr als im Jahre 1858 zurückgelegt, so wie, daß bei täglichen 1264 Fahrmeilen 2,663,378 Personen und 30,184,170 Zentner aufgegebenen Privat- und Regie-güter verfrachtet wurden, erscheint hier besonders erwähnungswerth; sondern der Schwerpunkt der großen Betriebsfähigkeit der Nordbahn dürfte vielmehr darin zu erblicken seyn, daß nebst den massenhaft sich drängenden Militär-Mannschafts- und Militär-Sachentransporten, der ganze Personen- und Privatgüterverkehr nicht einen einzigen Tag eingestellt, oder selbst nur beschränkt wurde, sondern ungehindert seinen regelmäßigen Verlauf nahm. Dabei darf überdies das besonders zu bewältigende Erschwerniß nicht übersehen werden, daß auf der vielverzweigten, unruhigen Bahn, die plötzlich nothwendig werdende Konzentration einer Wagenpark-Abtheilung bald auf diesen, bald auf jenen Punkt der Bahn, so wie die schnelligste Rücksendung und Wiedervertheilung der leer gewordenen Züge nur gar zu häufig eintrat, und daher eine nie ruhende und momentan wirksame Dispositionsbefähigung der Personen und Betriebsmittel voraussetzte.

Neben der Gediegenheit des Bahnmateriells, — dessen starke Ausnützung gegenwärtig allerdings eine durchgreifende Restauration bedingt — war es insbesondere die bis zur Erschöpfung angestrenzte Hingebung der Bediensteten, welche als einer lohnenden Aufmunterung würdig, hier vorzugsweise erwähnt zu werden verdient. Aus diesem Anlasse haben sich Se. k. k. apost. Majestät bewogen gefunden, mehreren dieser Angestellten, namentlich des materiellen Betriebsdienstes, ehrenvolle Auszeichnungen zu verleihen. Aber auch die Direktion hat in gerechter Würdigung eines so lobenswerthen und ersprießlichen Dienstes sich veranlaßt gefühlt, diese außergewöhnlichen Anstrengungen durch Ertheilung von Remunerationen an das gesammte stabile Dienstpersonal zu belohnen, welche Anerkennung mit dem Betrage von 105,000 fl. in der Betriebsausgabe enthalten ist.

Was die Erträge des Jahres 1859 betrifft, so belauft sich die Brutto-Einnahme für den gesammten Personen- und Sachentransport in Summa auf 15,488,776 fl., wobei die Ziffer für den Transport von 932,674 Mann Militär und 78,616 Pferden nebst Ausrüstungsgegenständen mit 2,185,800 fl. inbegriffen ist. Diese Einnahme übersteigt jene des Vorjahres um 3,328,248 fl. Der Gütertransport hat sich im Ganzen um 2,733,000 Ztr. gesteigert. Nebst den bedeutenden Fracht-Quantitäten aller Art kamen überdies noch für den Bau und Betrieb der Bahn im Laufe des Jahres 1859 . . 2,317,782 Ztr. eigener Regie-güter zur Beförderung, für welche keine Einnahme berechnet wurde. Wenn das Gewicht der beförderten 2,663,378 Personen nebst Gepäck zu 150 Pfund pro Person veranschlagt wird, so sind im Ganzen 34,179,237 Ztr. transportirt, ohne die Filzgüter, Equipagen und sonstige Fuhrwerke mit einzurechnen.

Die gesammten Betriebskosten pro 5,658,420 fl. betragen 37 Proz. von der Einnahme, gegen 39.10 Proz. im Jahre 1858.

Der Reinertrag des Jahres 1859 ergab, nach Abzug sämtlicher Ausgaben für Betriebskosten, Steuern, Tilgung der beiden ersten Prioritätsanleihen

von 1841 und 1844, und der Verzinsung sämtlicher Prioritäts-Obligationen die Summe von 8,355,956 fl.

Mit dem Ablaufe des Jahres 1860 erreicht die Kaiser-Ferdinands Nordbahn das 25. Jahr ihres Bestehens, und die Gesellschaft darf mit voller Genugthuung auf die Fortschritte dieser letzten Periode zurückschauen. Die Zweifel, welche bei Begründung des Nordbahn-Institutes aufstauten, sind durch den Erfolg glänzend widerlegt worden. Die Unternehmung ist auf einen Standpunkt angelangt, der sie in die Reihe der ersten und einträglichsten Eisenbahnen des gesammten europäischen Continents stellt.

Ueber Aufforderung des k. k. Finanzministeriums hat die Nordbahnverwaltung gemeinschaftlich mit dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. lombardisch-venezianischen und central-italienischen Bahn den Betrieb auf der Wiener Verbindungsbahn vorläufig für das Jahr 1860 übernommen.

Durch den Betrieb auf dieser Bahnstrecke wurde die bisherige einzige Unterbrechung zwischen der Nord- und Dnieper- und dem adriatischen Meere behoben; was nicht nur für den inneren Verkehr der nördlichen und südlichen Provinzen der österreichischen Monarchie, sondern auch für die direkte Beförderung von und nach den Häfen Deutschlands, Hollands, Belgiens, so wie theilweise Frankreichs und Italiens unerlässlich geworden ist.

Schon im abgewichenen Jahre hat sich in Krems ein Comité gebildet, welches die Fortsetzung des Stockerauer Bahnhügel bis Krems, in der Länge von 5 1/2 Meilen ins Leben zu rufen wünscht und unterm 18. Februar d. J. eine desfallsige Eingabe an die Nordbahn-Direktion richtete. Zur näheren Erörterung dieser schon früher angeregten Frage ist eine vorläufige Untersuchung des Terrains, und der bestehenden ökonomischen und kommerziellen Verhältnisse zwischen Stockerau und Krems vorgenommen worden. Um jedoch beurtheilen zu können, in wie fern die Rentabilität der zu erbauenden Bahnstrecke selbst die Anlage-, Betriebs-, Verzinsungs- und Amortisationskosten derselben zu bedecken im Stande wäre, bedarf es noch viel genauerer Erhebungen und namentlich eines vollkommen ausgearbeiteten Projektes. Bei der Wichtigkeit, welche diese Verlängerung der Flügelbahn nach Stockerau für den nordwestlichen Kreis von Niederösterreich hat, besonders wenn hierbei die eventual vorbehaltene Verlängerung nach dem südwestlichen Böhmen ins Auge gefaßt wird, will die Direktion mit Genehmigung der Generalversammlung die für die weiteren Vorarbeiten erforderlichen Auslagen anweisen.

Mit dem Finanzministerium ist über die Beforgung des Betriebes der in der Station Szczałowa an die Nordbahn anschließenden Jaworznoer Kohlenbahn gegen eine jährliche Pauschalsumme ein Uebereinkommen getroffen.

Die dormaligen ungenügenden Manipulations- und Ausnahmgebäude am Wiener Hauptstationsplatze sollen durch angemessene, der Würde der Anstalt und der Bequemlichkeit der Reisenden entsprechende Neubauten ersetzt werden; mit der Ausführung dieser durch den wachsenden Verkehr sich immer dringender gestaltenden Neubauten ist im verflossenen Jahr begonnen worden. Dieselben werden binnen drei Jahren vollständig ausgeführt seyn, und dürften in Summa einen Gebaufwand von circa 1 1/2 Millionen in Anspruch nehmen.

Nach dem für die Kohlenwerke der Gesellschaft entworfenen Operationsprogramme wurden im Jahre 1859 Arbeiten im Gesamtkostenbetrage von 353,170 fl. ausgeführt. Das gesammte Anlagekapital incl. der Zinsen beträgt mit Ende des Jahres 1859 . . 2,545,402 fl. und es wird pro 1860 die weitere Summe von 300,000 fl. benötigt.

Die Kohlenproduktion der sämtlichen Bergbaubetriebe hat im Jahr 1859 1,512,326 Zentner erreicht. Für das Jahr 1860 sind zur Erzeugung präliminirt 1,624,000 Ztr. Kohle nebst 150,000 Ztr. Cokes.

Das Kapital, welches auf die bereits im Betriebe befindlichen Gruben mit 1,408,889 fl. verwendet ist, hat im abgelaufenen Jahre einen Reinertrag von 91,820 fl. geliefert. — Davon wurden 70,444 fl. dem Interessenten, 5486 fl. dem Amortisations-Conto gutgeschrieben, und der Rest von 15,890 fl. ist auf das Jahr 1860 übertragen worden.