

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 Geschwerniß 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 Dnieu- 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.

Zur Erleichterung des Kohlentransportes aus den Ostrauer Kohlenrevieren soll mit Zustimmung der Generalversammlung eine 1 3/4 Meilen lange Kohlenbahn hergestellt und die Vorarbeiten hierzu, so wie die mit den Nachbargewerken zu treffenden Verabredungen demnächst getroffen werden.

Auf Grund eines Gutachtens über den gegenwärtigen Stand des Pensionsfonds der Angestellten wurde beschlossen den Jahresbeitrag der Gesellschaft für die nächsten 10 Jahre von 10,000 fl. auf 25,000 fl. zu erhöhen.

(Schluß folgt.)

Deutsche Eisenbahnen.

I. Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn.

Dem Geschäftsbericht der Direktion dieser Bahn für das Jahr 1859 entnehmen wir Folgendes.

Die Betriebsergebnisse vom Jahre 1859 können im Rückblick auf die andauernden Handelsstockungen nur als günstig betrachtet werden; die Mehreinnahme aus dem Personen- und Güterverkehr betrug 1858 beträgt 24,631 Thlr. Durch einen Ausfall an den sonstigen Einnahmen von circa 2000 Thlr., ferner durch die Kosten für neu beschaffte Güter- und Gepäckwagen im Betrage von 16,349 Thlr., so wie durch eine geringe Erhöhung der Betriebskosten ist jene Mehreinnahme so weit absorbiert worden, daß eine höhere Dividende als für das Jahr 1858 nicht resultirt.

Die Hauptergebnisse des Betriebs sind in nachstehenden statistischen Angaben enthalten:

Länge der Bahn einschließlich der mit der Main-Weser Bahn gemeinschaftlichen Bahnstrecke zwischen Cassel und Guntershausen, so wie der pachtweise übernommenen (zur Westphälischen Bahn gehörigen) Strecke zwischen Saanda und Warburg 20 1/4 Meilen, wovon doppelgleisig 1.85 Meilen.

Anlagekapital 11,392,892 Thlr., davon in Stammaktien 8,000,000 Thlr.

Von dem Anlagekapital kommen auf die Transportmittel 911,652 Thlr. und auf die Meile Bahnlänge (die Strecke Saanda-Warburg ausgeschlossen) 584,251 Thlr.

An Transportmitteln sind vorhanden 34 Lokomotiven, 27 Tender, 56 Personenwagen, 299 Güter-, Gepäck- und Viehwagen.

Die Lokomotiven haben durchlaufen 80,524 Achsenmeilen und an Heizmaterial pro Achsenmeile verbraucht 124.3 Pfd. Steinkohlen und 0.79 Kubikfuß Holz.

Es sind im Ganzen transportirt 305,571 Personen; dann 4,597,127 Ztr. Güter und verschiedene außerordentliche Transporte (Lokomotiven, Wagen etc.).

Jede Person hat durchschnittlich durchfahren 5.819 Meilen, jeder Zentner Gut 10.706 Meilen; pro Person und Meile sind eingekommen 3 Egr. 9.7 hlr., pro Zentner und Meile 3.721 hlr.

Es sind befördert auf die Länge einer Meile 1,778,096 Personen und 49,217,159 Zentner Güter; auf die ganze Bahnlänge 87,807 Personen und 2,430,477 Zentner Güter.

Auf eine Achsenmeile fallen 3.29 Personen und 22.93 Ztr. Güter.

Die Einnahmen haben betragen:

aus dem Personenverkehr . . .	237,227 Thlr. = 30.7 Proz.
„ „ Güterverkehr . . .	529,914 „ = 68.6 „
an sonstigen Einnahmen . . .	5,460 „ = 0.7 „
Zusammen	772,601 Thlr.

Die Ausgaben haben betragen (mit Ausschluß der Kosten für neue Transportmittel) betragen 50.93 Proz. der Bruttoeinnahme.

für die allgemeine Verwaltung . . .	25,449 Thlr. 5.95 Proz.
„ „ Bahnverwaltung . . .	129,583 „ 30.27 „
„ „ Transportverwaltung . . .	272,078 „ 63.57 „
an sonstigen Ausgaben . . .	912 „ 0.21 „
Zusammen	428,022 Thlr.

Die Betriebskosten (mit Ausschluß der Kosten für neue Transportmittel) betragen 50.93 Proz. der Bruttoeinnahme.

Die Einnahmen betragen pro Bahnmeile 38,153 Thlr., pro Achsenmeile 9 Thlr. 20 Egr. 3 hlr.

Die Betriebsausgaben betragen pro Bahnmeile 21,137 Thlr., pro Achsenmeile 5 Thlr. 9 Egr. 5 hlr.

Nach Verzinsung etc. der Prioritäts-Anleihen beträgt der reine Ueberschuß 191,643 Thlr.

Der Reservefond beträgt einschließlich der Einlage für 1859: an vorhandenen Oberbaumaterialien-Vorräthen 10,000 Thlr., in baar und in Werthpapieren 98,489 Thlr., zusammen 108,489 Thlr.

Zur Ergänzung dieser Daten wird noch Folgendes mitgetheilt:

Von der Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr kommen auf den Lokalverkehr 197,411 Thlr., auf den Verkehr mit anderen Bahnen 569,730 Thlr. Pro Achsenmeile betragen die Einnahmen vom Verkehr 9 Thlr. 18 Egr. 1 hlr., pro Bahnmeile 37,833 Thlr.

Es wurden befördert:

in 1. Klasse . . .	6,556 Personen = 2.15 Proz.
„ 2. „ . . .	80,126 „ = 26.22 „
„ 3. „ . . .	218,889 „ = 71.63 „
zusammen	305,571 Personen.

Die beförderten Güter vertheilen sich in

Frachtgüter 1. Klasse (Normalfracht) . . .	1,467,955.0 Ztr.
„ 2. „ (Ermäßigte Fracht) . . .	1,108,813.8 „
Rohstoffe in Wagenladungen . . .	1,927,982.0 „
Gilgüter . . .	92,376.4 „
Uebershaupt	4,597,127.2 Ztr.

Die Wagen haben an Achsenmeilen durchlaufen:

	Personen und Gepäckwagen	Güterwagen
auf eigener Bahn . . .	226,284 „	592,090
„ fremden Bahnen . . .	254,239 „	948,560
	480,523	1,540,650.

Auf eigener Bahn haben durchfahren:

die eigenen Wagen . . .	226,284	592,090
„ fremden Wagen . . .	313,534	1,554,250
	539,818	2,146,340.
		2,086,158.

Hiernach fallen 33.36 Achsenmeilen auf eine Lokomotivmeile.

Die Betriebsauslagen betragen auf die Achsenmeile 4 Egr. 9.34 hlr.

Die Kosten der Zugkraft pro Lokomotivmeile berechnen sich wie folgt:

Reparaturkosten der Lokomotiven und Tender incl. Kosten des Werkstätten-Inventars und Feuerversicherungsprämie . . .	23.27 Egr.
Gehalte etc. der Werkstätte-Beamten (der auf die Lokomotiv-Unterhaltung fallende Theil) . . .	1.64 „
Kosten des Feuerungsmaterials incl. Prämien . . .	14.74 „
Kosten des Schmier- und Puzmaterials . . .	2.74 „
Löhne der Lokomotivpuzer . . .	1.62 „
Gehalte u. sonstige Vergütungen der Lokomotivführer u. Feuerleute	6.07 „
Vergütung für Abnutzung der Lokomotiven und Zinsen des Anlagekapitals (Erfahrungssatz) . . .	21.00 „
Gesammtbetrag der Kosten f. d. Zugkraft auf eine Lokomotivmeile	71.08 Egr.
oder abgerundet . . .	2 Thlr. 11 Egr. 1 hlr.

Die Kosten der zu den Zügen gehörigen Wagen mit dem Begleitungs-personal sind pro Lokomotivmeile folgende:

Reparaturkosten incl. Kosten des Werkstätten-Inventars und der Feuerversicherungsprämie . . .	9.40 Egr.
Gehalte etc. der Werkstätte-Beamten (der auf die Wagen-Unterhaltung fallende Theil) . . .	0.69 „
Schmier- und Puzmaterial . . .	1.11 „
Löhne der Wagenpuzer . . .	0.38 „
Gehalte und sonstige Vergütungen des Wagenbegleitungs-personals	6.92 Egr.
Kosten der Beleuchtung der Personenwagen . . .	0.12 „
Gesammtbetrag der Kosten für die Wagen etc. pro Lokomotivmeile	18.62 Egr.
oder abgerundet . . .	18 Egr. 8 hlr.

hierzu die Kosten der Zugkraft (s. oben) mit 2 Thlr. 11 „ 1 „ ergibt als Selbstkosten der vollständig ausgerüsteten Züge pro Lokomotivmeile . . . 2 Thlr. 29 Egr. 9 hlr. oder pro Achsenmeile . . . 2 „ 8.28 „

Da auf eine Achsenmeile 3.29 Personen und 22.93 Ztr. Güter fallen, so betragen die Beförderungskosten (d. h. die eigentlichen Zugkosten) im Durchschnitt auf die Meile für eine Person 9.81 hlr. und für einen Ztr. Gut 1.41 hlr.

Werden von den Einnahmen zu 773,776 Thlr. die Betriebskosten abgezogen mit 428,022 Thlr. so bleiben 345,753 Thlr. Dieser Ueberschuß beträgt vom Anlagekapital 3 Proz. Als Dividende wurde vertheilt 2 Thlr. (2 Proz.) pro Aktie.

II. Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Der zehnte Jahresbericht der Direktion dieser Bahn für das Jahr 1859 enthält im Wesentlichen Folgendes.

Die Verhältnisse der Verwaltung haben sich im Jahre 1859 im Allgemeinen günstiger gestaltet. Die Verhandlungen über die Lübeck-Oldesloe-Wandersbeck-Hamburger Bahn wurden fortgesetzt und es hat der König von Dänemark am 24. April 1860 der Gesellschaft für jene Strecke die Bau- und Betriebs-Konzession erteilt. Auch der Bauplan hat gleichzeitig die Allerhöchste Genehmigung erhalten, so daß demnächst auch an die hohen Senate zu Lübeck und Hamburg das Gesuch um Ertheilung der Bau- und Betriebs-Konzession wird gerichtet werden können. Eine für die Gesellschaft nicht minder wichtige Ange-

legenheit, die Verbindung der beiderseitigen Elbuser durch eine zur Aufnahme von Eisenbahnwagen geeignete Dampföhre und der Bau einer Eisenbahn von Lüneburg an die Elbe bei Hohnstorf, ist so weit gediehen, daß der zwischen den drei beteiligten Eisenbahnverwaltungen abzuschließende Vertrag in seinen Hauptpunkten feststeht und zu seiner Vollziehung nur noch einer schließlichen Verständigung über minder wesentliche Punkte bedarf, welche keinen Anstand finden dürfte.

Die Ergebnisse des Betriebes dürfen als günstig bezeichnet werden, obwohl die Unsicherheit der politischen Zustände und die Verbreitung der Cholera hemmend auf die volle Entwicklung des Verkehrs einwirkten. Der Personenverkehr überstieg den des Jahres 1858 um 4201 Personen. Der Güterverkehr war umfangreicher als in einem der vorausgegangenen Jahre und überstieg denjenigen des Jahres 1858 um 215,000 Ztr. oder 14 Proz. Auf dem Travensfrange zu Lübeck wurden im Ganzen 478,554 Ztr. bewegt, 103,000 Ztr. mehr als im Vorjahre. In Folge der günstigen Verhältnisse haben die Gesamt-Einnahmen 206,480 Thlr. betragen, also 16,243 Thlr. mehr als im Jahre 1858, wogegen die Ausgaben auf 108,036 Thlr., oder nur um 3270 Thlr. höher als im Vorjahre sich belaufen.

Es sind Personen befördert worden:

1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	zusammen
1339	36,403	100,732	138,474 Personen
= 0.97 Proz.	= 26.29 Proz.	= 72.74 Proz.	= 100 Proz.

Auf die Entfernung einer Meile berechnet, sind 560,089.2 Personenmeilen, mithin von der Person 4.05 Meilen zurückgelegt. Auf die ganze Bahnlänge reduziert, ergibt der Verkehr 88,903 Personen.

Die Beförderung von 138,474 Personen hat ausschließlich der Gepäcküberfracht eingetragen 66,741 Thlr., mithin die Person 14 Sgr. 5.51 pf., und die Personenmeile 3 Sgr. 6.90 pf.

An Gepäck sind befördert 24,996 Ztr. 38 Pfd. und dafür vereinnahmt worden 2616 Thlr. Der Zentner Gepäck hat sonach eingebracht 3 Sgr. 1.68 pf. und nach Verhältnis der beförderten Personen und gefahrenen Meilen jede Person durchschnittlich 6.80 pf. und jede Personenmeile 1.68 pf.

Einschließlich der Gepäcküberfracht hat die Personenbeförderung eingetragen 69,357 Thlr., mithin die Person 15 Sgr. 3.12 pf., und die Personenmeile 3 Sgr. 8.58 pf.

An Gütern sind befördert worden 1,749,515.8 Ztr.

Im eigenen Verkehre haben 71,175.8 Ztr. 256,460.6 Zentnermeilen und im Verkehre mit den Anschlußbahnen 1,678,340 Ztr. 10,045,406.9 Zentnermeilen zurückgelegt. Die Totalsumme der zurückgelegten Zentnermeilen beträgt 10,301,867.5; mithin hat ein Zentner Gut durchschnittlich 5.89 Meilen durchlaufen. Auf die ganze Bahnlänge reduziert, ergibt der Güterverkehr 1,635,217.1 Ztr.

Die Bruttofracht aus dem Güterverkehre, d. h. Fracht incl. Zoll, Nachnahme-Provision und Versicherung-Prämien beträgt 140,771 Thlr.

Jeder transportirte Zentner hat sonach an Bruttofracht eingetragen 2 Sgr. 4.97 pf. und die Zentnermeile 4.92 pf.

Die Nettofracht aus dem Güterverkehre, d. h. Fracht excl. Zoll u. c., hat eingebracht 118,720 Thlr. Jeder Zentner hat sonach an Nettofracht eingetragen 2 Sgr. 0.43 pf. und die Zentnermeile 4.15 pf.

Die Einnahmen für Vieh, Equipagen, Ertragszüge, Militärtransporte betragen 3354 Thlr., die Gesamteinnahmen 206,480 Thlr.

Die Lokomotiven haben 17,711.3 Zugmeilen durchlaufen; es kommen sonach von den Einnahmen auf eine Zugmeile 12 Thlr., und auf eine Bahnmeile 32,774 Thlr.

Die Ausgaben haben betragen 108,036 Thlr. und zwar

für allgemeine Verwaltung	8,066 Thlr.	= 7.47 Proz.
„ Bahnverwaltung	27,964 „	= 25.88 „
„ Transportverwaltung	72,006 „	= 66.65 „

Es kommen von den Ausgaben

	auf die Zugmeile	auf die Bahnmeile
für allgemeine Verwaltung	— Thlr. 14 Sgr.	1,280 Thlr.
„ Bahnverwaltung	1 „ 17 „	4,439 „
„ Transportverwaltung	4 „ 2 „	11,430 „
	6 Thlr. 3 Sgr.	17,149 Thlr.

Die Ausgaben betragen von der Einnahme 52.32 Proz.

Die Kosten für Reparatur der Personen- und Gepäckwagen haben auf jede durchlaufene Achsemeile betragen 4.05 pf. Die Kosten für Reparatur der Güter-, Vieh- und Equipagewagen 2.99 pf.

Die Kosten des Schmiermaterials sämtlicher Wagen stellen sich auf 0.13 pf. und die Kosten des Fuß- und Reinigungsmaterials auf 0.005 pf. pro Achsemeile.

Die Kosten für Reparatur der Lokomotiven haben pro Zugmeile betragen 12.16 Sgr.

Das für die Lokomotiven verwendete Schmiermaterial kommt pro Zugmeile auf 1.17 Sgr., und das Fuß- und Reinigungsmaterial auf 7.76 pf. zu stehen.

Auf jede von den Lokomotiven durchlaufene Zugmeile kommen 155 Pfd. Cokes resp. Kohlen.

Auf jede von den Lokomotiven zurückgelegte Zugmeile kommen 35.63 Achs-

meilen der Personen- Gepäck- und Güterwagen, daher auf eine Achsemeile durchschnittlich 4.42 Pfd. Cokes oder Kohlen.

Der Reinertrag des Jahres 1859 beträgt 98,444 Thlr.

Es kommen davon auf die Zugmeile 5 Thlr. 17 Sgr., und auf die Bahnmeile 15,626 Thlr.

Von dem Ueberschusse sind auf den Reservefonds übertragen 18,507 Thlr. und als Dividende vertheilt 79,937 Thlr. oder 6 1/2 Thlr. pro Aktie (3 1/2 Proz.). Der Stand des Reservefonds ist pro 1860 . . 105,268 Thlr.

Beitung.

Inland.

Oesterreich. — Der neue Reorganisationsplan der südösterreich. lombard.-venez. und central-ital. Eisenbahn-Gesellschaft ist in der Hauptsache von den Regierungen Oesterreichs und Piemonts bereits genehmigt worden. Die piemontesische Regierung wird die Zinsgarantie für das Anlagekapital der lombardischen und central-italienischen Bahnen an Stelle Oesterreichs übernehmen, der österreichische Theil der Bahnen wird von Wien, der piemontesische Theil von Mailand aus administriert werden, und das Comité in Paris, wo in Zukunft die Generalversammlungen der Aktionäre zusammentreten werden, wird die Verbindung zwischen den beiden Verwaltungsräthen in Wien und Mailand unterhalten. (Mz.)

Preußen. — Der „Staatsanzeiger“ enthält das mit dem Landtag vereinbarte Gesetz, betreffend die Uebernahme einer Zinsgarantie für ein die Summe von 750,000 Thlrn. nicht übersteigendes Anlagekapital einer Eisenbahn von Ehrenbreitstein zur Landesgränze bei Hirschheim auf Höhe von 4 Proz., und für ein die Summe von 3,500,000 Thlrn. nicht übersteigendes Kapital einer festen Rheinbrücke zwischen Koblenz und Ehrenbreitstein auf Höhe eines Saßes von 4 1/2 Prozent, vom 2. Juni 1860.

Freie Städte. — Die Generalversammlung der Norddeutschen Fluss-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde am 23. Juni in Hamburg abgehalten. Der Rechenschaftsbericht weist ein befördertes Güterquantum von 491,664 Ztr. mit einer Einnahme von 82,897 Thlr., nebst einer Ausgabe von 109,076 Thlr., also ein Defizit von 26,179 Thlr. nach, und wird die durch die Kriegswirren des vorigen Jahres veranlaßte Geschäftstillstände als Ursache dieses ungünstigen Betriebsergebnisses geschildert. Die vorgenommene Abschreibung von 32 Proz. auf die Schiffe und sonstigen Inventarstücke der Gesellschaft zu Lasten des Kapital-Gontos unter Ausgleichung des Defizits wird genehmigt, desgleichen die Aufnahme einer Prioritäts-Anleihe zur Ver Stärkung des Betriebskapitals von 45,000 Thlr. (Mz.)

Ausland.

Schweiz. — Im Monat Juli werden zwei wichtige Stücke des schweiz. Schienennetzes, die Linie der „Franco-Suisse“ Bahn von Neuenburg nach der französischen Grenze bei les Berridres, und die Fortsetzung der Central-, resp. das Anfangstück der Dranbahn (Lausanne-Freiburg-Berner Grenze) von Bern nach Freiburg dem Betriebe übergeben. Der Neuenburg-Berridres Linie standen große Schwierigkeiten des Baues im Wege, um vom Traversothale aus das Jura-Plateau bei Berridres zu erreichen, von wo die Bahn nach Pontarlier und Salins zum Anschluß an die Paris-Lyoner Bahn führt und dann den kürzesten Weg von der Schweiz nach Dijon und Paris bildet. Der Betrieb wird vertragmäßig der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft zustehen, sobald auch auf französischer Seite die Lücke bis Pontarlier ausgefüllt ist.

Großbritannien. — Amtlichen Ausweisen zufolge hat sich die Zahl der Eisenbahnunfälle in England während der Jahre 1854 bis incl. 1858 auf 408, somit durchschnittlich im Jahr auf 82 belaufen. Von denselben wurden 203 durch Zusammenstoß zweier Züge veranlaßt, und in 85 andern Fällen durch Abgleiten der Züge von den Schienen. In 13 Fällen war die Schnelligkeit beim Einlaufen in Bahnhöfe, in 29 die unrichtige Stellungen der Wechsell, in 17 Fällen Explosionen und in 12 Fällen Achsenbrüche Schuld an Unglücksfällen. Die bei weitem furchtbarsten Unfälle waren die durch Collision veranlaßt, denn von 2068 Personen die in diesen 5 Jahren auf den englischen Bahnen mehr oder weniger verunglückten, kamen 641 durch Collisionen zu Schaden.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (174 1/2 Meilen.)	Einnahme.		1859.	
	Personen.	Güter.	fl. öst. W.	fl. öst. W.
1860.	Zahl.	Ztr.		
17. Juni bis 23. Juni	37,178	957,135	393,961	380,196
bis 23. Juni	863,938	21,813,009	8,030,782	7,655,440

Königlich bayerische Staatsbahnen. — Monat April 1860.
(Bahnlänge 287 Wegstunden.)

267,054 Personen	233,597 fl.
1,255,158 Ztr. Güter (222,795 Ztr. Regiesend.)	483,608 "
Gepäck, Equipagen, Thiere etc.	22,085 "
Summa	739,290 fl.

gegen 249,369 Personen, 1,216,858 Ztr. Güter (147,403 Ztr. Regiesendungen) und 695,198 fl. Einnahmen im April 1859 bei 280 Stunden Bahnlänge.
— Monat Mai 1860.

(Bahnlänge 301 Wegstunden.)

357,312 Personen	306,259 fl.
1,379,368 Ztr. Güter (296,427 Ztr. Regiesend.)	482,875 "
Gepäck, Equipagen, Thiere etc.	32,813 "
Summa	821,947 fl.

gegen 321,842 Personen, 972,259 Ztr. Güter (151,672 Ztr. Regiesendungen) und 979,309 fl. Einnahmen im Mai 1859 bei 280 Stunden Bahnlänge.

Königl. sächsische Staats- und in Staatsbetrieb befindliche Privat-Eisenbahnen. — Monat Mai 1860.

Benennung der Bahnen.	Länge M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Total-Einnahme
		Personen.	Einnahme Thlr.	Güter.	Frachtbetrag Thlr.	
Westliche Staats-Eisenbahnen	47.7	229,961	77,011	3,321,509	189,854	268,677
Oestliche Staats-Eisenbahnen	22.8	116,877	43,367	789,814	84,161	128,684
Privat-Eisenbahnen	8.1	36,106	7,526	241,721	9,349	16,953
Summa	78.6	382,944	127,904	4,353,044	283,364	414,314

Leipzig-Dresdener Eisenbahn. — Monat Mai 1860.

92,687 Personen	65,465 Thlr.	1 Agr.
895,366 Ztr. Güter	95,048 "	1 "
	160,513 Thlr.	2 Agr.

Hierzu vom 1. Januar bis ult. April 1860 546,718 " 26 "
Summa 707,231 Thlr. 28 Agr.

Vom 1. Januar bis ult. Mai 1859 . . . 643,201 " 3 "
Mehreinnahme bis ult. Mai 1860 gegen 1859 64,030 Thlr. 25 Agr.

Vorbehaltlich späterer Feststellung und ohne Berücksichtigung der im Monat Mai 1859 für Militärbeförderungen eingenommenen 61,066 Thlr. 7 Agr.

Friedrich-Wilhelms Nordbahn. — Monat Mai 1860.

Von Personen und Gepäck	21,291 Thlr.
" verschiedenen Frachtgütern	47,218 "
Gesamteinnahme	68,509 Thlr.

gegen 65,850 Thlr. im Mai 1859.

Gesamteinnahme bis ult. Mai 1860 . . 316,539 Thlr. gegen 294,858 Thlr. in denselben Monaten des Jahres 1859.

Köln-Mindener Eisenbahn. — Monat Mai 1860.

a) auf der Hauptbahn.

206,455 Personen	117,420 Thlr.
4,010,348 Ztr. Güter	251,834 "
Extraordinarien	21,162 "
Summa	390,416 Thlr.

gegen 230,477 Personen, 3,711,687 Ztr. Güter und 348,600 Thlr. Einnahme im Monat Mai 1859. Mithin im Monat Mai 1860 mehr 41,817 Thlr.

In den ersten 5 Monaten des Jahres 1860 wurden eingenommen für 871,620 Personen, 19,519,836 Ztr. Güter etc. 1,749,423 Thlr., gegen 948,064 Personen, 18,303,929 Ztr. Güter etc. und 1,616,416 Thlr. in 1859. Mithin pro 1860 mehr 133,007 Thlr.

b) auf der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn.

33,014 Personen	10,113 Thlr.
221,841 Ztr. Güter	10,576 "
Extraordinarien	1,178 "
Summa	21,867 Thlr.

gegen 42,891 Personen, 199,214 Ztr. Güter und 22,487 Thlr. Einnahme im Monat Mai 1859. Mithin im Monat Mai 1860 weniger 620 Thlr.

In den ersten 5 Monaten des Jahres 1860 wurden eingenommen für 145,935 Personen, 1,317,163 Zentner Güter etc. 112,674 Thlr., gegen 173,064 Personen, 1,156,348 Ztr. Güter etc. und 111,329 Thlr. in 1859. Mithin pro 1860 mehr 1,345 Thlr.

c) auf der Köln-Siegener Eisenbahn.

(Strecke Duing-Gitorf.)

17,652 Personen	3,682 Thlr.
154,334 Ztr. Güter etc.	4,473 "
Extraordinarien	110 "
Summa	8,265 Thlr.

In den ersten 5 Monaten des Jahres 1860 wurden eingenommen für 78,317 Personen, 720,288 Ztr. Güter etc. 36,558 Thlr.

a) auf der festen Rheinbrücke.

Im Monat Mai wurden eingenommen 3,047 Thlr.
In den ersten 5 Monaten des Jahres 1860 wurden eingenommen 14,570 Thlr.

Lübeck-Büchen. — Monat Juni 1860.

Es wurden befördert:

12,670 Personen und 157,746 Ztr. 60 Pfd. Güter, gegen	
16,589 " " 148,442 " " " " im Juni 1859.	

Die Einnahmen betragen:

Für Personen und Gepäcküberfracht	7,249 Thlr.
" Güter, Vieh und Equipagen	11,066 "
Summa	18,315 Thlr.
Im Juni 1859 betragen die Einnahmen	18,635 "
mithin im Juni 1860 weniger	320 Thlr.
Seit dem 1. Januar 1860 sind vereinnahmt	88,287 "
in demselben Zeitraum 1859	83,186 "
mithin 1860 mehr	5,101 Thlr.

Ankündigungen.

K. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

[50—52] Die General-Direktion der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft beehrt sich, die P. T. Herren Aktienbesitzer in Kenntniß zu setzen, daß in der am 23. Mai d. J. abgehaltenen fünften General-Versammlung die Jahres-Dividende für das Betriebsjahr 1859 mit dem Betrage von zehn Francs festgesetzt worden ist. Der am 1. Juli 1860 fällige Coupon beträgt daher mit Hinzurechnung der an diesem Tage fälligen Zinsen von 12 Francs 50 Cent. im Ganzen 22 Francs 50 Cent. für je Eine nicht verlostete Aktie, während für je Eine verlostete Aktie (Genussschein), welche bloß den Anspruch auf die Dividende haben, der Betrag von zehn Franken ausbezahlt werden wird.

Die Zahlung geschieht in österr. Währung nach dem durchschnittlichen Mittelkurse der vorhergehenden Woche bei der gesellschaftlichen Hauptkassa, Minoritenplatz No. 42 in Wien vom 2. Juli 1860 angefangen, die verlosteten Aktien (Genussscheine) sind bei der Kasse in Original zur Abstemplung einzulegen.

Wien, am 13. Juni 1860.

Von der General-Direktion.

Fünfprozentiges Prioritäts-Zinlehen der Königl. Bayer. Pfälzischen Ludwigbahn von 700,000 fl.

[53—54] Bei der am 28. d. M. zu Ludwigshafen a. R. stattgehabten zweiten Verloofung des oben bezeichneten Prioritäts-Zinlehens sind nachstehende Partial-Obligationen zur Rückzahlung pr. 1. Oktober d. J. gezogen worden.

Lit. K Nr. 20. 53. 275. 3 St. à 1000 fl. = 3000 fl.	
" L " 73. 295. 2 " à 500 fl. = 1000 fl.	
" M " 213. 219. 252. } 9 " à 100 fl. = 900 fl.	
" 383. 419. 566. }	
" 691. 797. 998. }	

Die Besitzer vorstehender Verlooster Obligationen werden hiervon mit dem Bemerkten in Kenntniß gesetzt, daß die Verzinsung derselben mit dem 1. Oktober d. J. aufhört, so wie daß deren Auszahlung vom 1. Oktober an

in Frankfurt a. M. bei **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
" " " **W. H. Nic. Schmidt,**
" " " **M. B. Goldschmidt,**
" Mannheim " **W. S. Ladenburg & Söhne,**
" München " **J. Lor. Schäfer,**
" Neustadt a. S. " **E. Dacqué**
" Ludwigshafen a. Rh. bei der **K. Filialbank,**
" " " **Direktorialkassa**
erfolgt.

Ludwigshafen, den 29. Juni 1860.

Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen.

H. Jäger.

Alle in das Fach der Eisenbahnen einschlagenden **Ankündigungen**, so wie **literarische Anzeigen** über alle Erscheinungen im Gebiete der Technik, finden durch die **Eisenbahn-Zeitung** die zweckdienlichste Verbreitung. Die Inserenzgebühr wird mit 2 Sgr. oder 7 kr. rh. für den Raum einer gespalteten Petitzeile berechnet.

