

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — 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 gestrichelten Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. V. Nepler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

14. Juli 1860.

Nro. 28.

**Inhalt.** Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. II. Kommissions-Bericht zu Nr. V. der Tages-Ordnung, betreffend die Einführung eines einheitlichen Maßes bei den Deutschen Eisenbahnen. III. Kommissions-Bericht zu Nr. VI. der Tages-Ordnung, betreffend die Gründung einer Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Die Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Danziger General-Versammlung im Juli 1860.

### II.

Kommissions-Bericht zu Nr. V. der Tagesordnung, betreffend die Einführung eines einheitlichen Maßes bei den Deutschen Eisenbahnen.

Kommission: 1. Direktion der a. p. Kaiser-Ferdinands Nordbahn, 2. Direktion der Großherzoglich Badischen Verkehrs-Anstalten, 3. Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, 4. Direktion der Magdeburg-Bitterbergischen Eisenbahn-Gesellschaft, 5. K. Preuss. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, 6. Verwaltungsrath der K. k. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, 7. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, 8. K. Preuss. Direktion der Westphälischen Eisenbahn, 9. K. Württembergische Eisenbahn-Direktion.

Folgende weitere Mitglieder waren bei der Kommissions-Berathung nicht vertreten und hatten ihr Nichterscheinen schriftlich angezeigt: 10. Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft, 11. General-Direktion der K. Bayerischen Verkehrs-Anstalten, 12. Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, 13. Central-Direktion der Main-Wefer Bahn, 14. K. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel.

In Vollziehung des Beschlusses der Triester General-Versammlung vom 15. September 1858 zu Nr. VIII der Tagesordnung ist auf Einladung der Direktion der a. p. Kaiser-Ferdinands Nordbahn die oben benannte Kommission hier zusammengetreten, um die Frage wegen baldiger Einführung eines einheitlichen Maßes einer gründlichen Erörterung zu unterziehen und entsprechende Anträge zu stellen.

Die Kommission war darüber einig, daß sie sich hier lediglich mit der Frage der Einführung eines einheitlichen Maßes für die Deutschen Eisenbahnen zu beschäftigen habe, wenn sie sich auch nicht verhehlen darf, daß damit die Anbahnung einer allgemeinen Deutschen Maßeinheit verknüpft ist und hierauf mit gebührender Rücksicht zu nehmen sey.

Die Kommission war ferner über das Wünschenswerthe der Einführung eines einheitlichen Maßes bei den Deutschen Eisenbahnen nicht in Zweifel, so wie sie darüber sich leicht verständigte, daß es sich hierbei um ein gleiches Längen-, Flächen- und Körpermaß handle.

Die Frage, welche Größe des Längenmaßes als einheitliches Maß angenommen werden soll, wurde nach allseitiger gründlicher Erörterung zunächst einstimmig dahin entschieden, daß der Fuß, wie bisher, als Einheit des Längenmaßes, und zwar mit zehnteiliger Theilung gelten soll.

Dagegen gab sich über die weitere Frage, welche Größe des Fußes anzunehmen sei, eine Meinungsverschiedenheit insofern kund, als im Wesentlichen zweierlei Fußmaße in Vorschlag gebracht wurden, nämlich der Preussische oder Rheinländische Fuß, von welchem der Oesterreichische nicht wesentlich abweicht, und der Badische Fuß (= 0.3 Meter). Für den ersteren wurde hauptsächlich die bereits ausgebreitete Anwendung desselben in Deutschland und die wissenschaftlich genaue Bestimmung seiner Länge, dann die seitherige Zugrundelegung desselben bei den statistischen Zusammenstellungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins geltend gemacht, während für den letzteren der Umstand spricht, daß er so ziemlich das arithmetische Mittel zwischen den bestehenden verschiedenen Deutschen Fußmaßen bildet, mithin von keinem derselben sehr erheblich abweicht, mit dem Englischen Fuß beinahe übereinstimmt und in einem einfachen bequemen Verhältniß zum Metermaß steht, Eigenschaften welche dieses Fußmaß am ehesten geeignet machen dürften, zum allgemeinen Deutschen zu werden.

Eine Stimmenteiligkeit in dieser Frage war bei der Kommissionsbe-

rathung nicht zu erzielen, es sprach sich aber schließlich eine überwiegende Majorität zu Gunsten der Annahme des Badischen Fußmaßes aus.

Zuletzt kam noch die Frage zur Erörterung, welche Ausdehnung der Anwendung eines einheitlichen Maßes bei den Deutschen Bahnen gegeben werden müßte. Hier war man darüber ganz einverstanden, daß es nur wünschenswerth seyn könne, wenn diese Anwendung eine möglichst ausgedehnte werde, daß es jedoch den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen werde überlassen bleiben müssen, zu bestimmen, wie weit sie in ihrem Bereich das vereinbarte Maß anzuwenden für gut finden. Jedemfalls werde aber das einheitliche Maß bei allen Verhandlungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins, also namentlich bei den statistischen Zusammenstellungen, einheitlichen Bestimmungen, gegenseitigen Mittheilungen u. Anwendung finden müssen.

Auf Grund des Vorstehenden hat die Kommission bei der General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen folgende Anträge zu stellen:

- 1) Es soll die Einführung eines einheitlichen Maßes bei den Deutschen Eisenbahnen beschlossen werden.
- 2) Als Einheit des Längenmaßes gilt der Fuß von der Länge des Badischen, welcher = ist 30 Centimeter. Seine Benennung ist „Vereins-Fuß“.
- 3) Die Theilung des Vereinsfußes geschieht in zehn „Vereins-Zoll“, der Zoll in zehn „Vereins-Linien“ u. Aufwärts sind zehn Fuß = einer „Vereins-Ruthe“, 25,000 Fuß oder 2500 Ruthen = einer „Vereins-Meile“.
- 4) Den Vereins-Verwaltungen wird die thunlichste Anwendung dieses Vereinsmaßes in ihrem Bereiche anempfohlen und es hat dasselbe bei allen Verhandlungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins Anwendung zu finden.

Wien, den 3. Mai 1859.

Die Kommission:

Jos. Stummer, Direktions-Präsident. Klingel. Reuter. Spielhagen. Malberg. W. Engerth. C. Ruppert. Klein. Dr. K. Vatsch. Koch. v. Francesconi. Sichrovsky.

### III.

Kommissions-Bericht zu Nr. VI. der Tagesordnung, betreffend die Gründung einer Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Kommission: 1. Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft, 2. Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft, 3. K. Hannoversche General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen, 4. Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie, 5. Direktion der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft, 6. Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft, 7. K. Württembergische Eisenbahn-Direktion.

Die K. Hannoversche General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen hat die Nothwendigkeit, den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in der Tagespresse angemessen vertreten zu sehen, in einem an die geschäftsführende Direktion gerichteten Schreiben vom 10. Februar d. J. auseinandergesetzt. Die aus den vorstehend bezeichneten Verwaltungen bestehende Kommission des Vereins ist dem Antrage aus nachfolgenden Gründen einstimmig beigetreten.

Während der Verein in der kurzen Zeit seines Bestehens durch das erfolgreiche Bestreben, alle im Gebiete der einzelnen Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen durchgeführten Verkehrserleichterungen zum Gemeingute zu machen, alle Hindernisse, welche dem ungesäumten Uebergange von Personen und Gütern von einer Bahn auf die andere entgegenstanden, durch ganz Deutschland zu beseitigen; während nicht allein in der Schnelligkeit und Regelmäßigkeit der Beförderung über weite Strecken früher kaum Geahntes erreicht wurde; während



aus der freien Vereinigung vieler Verwaltungen Verbände hervorgingen, welche in Uebereinstimmung mit dem gesammten Vereine dem Publikum gegenüber solidarische Verbindlichkeiten übernahmen; während der ganze Verein nach Maßgabe der Beseitigung der Schwierigkeiten, welche der Uebernahme einer solchen Solidarität noch vielfach im Wege stehen, auf ein ins Leben führen des Grundgesetzes hinwirkte, daß der Versender des über verschiedene Bahnen gehenden Guts unbedingt bei der Versandstation, der Empfänger bei der Empfangsstation sein Recht finde, bereite sich in demjenigen Theile des Publikums eine Reaktion gegen vorgeblich monopolistische Bestrebungen der Eisenbahn-Verwaltungen vor, welche vorzugsweise die Wohlthaten unserer Bemühungen genossen und fanden ihren Ausdruck in dem Nürnberger Entwurfe eines Deutschen Handelsgesetzbuches. Es bedurfte nur sachverständiger Auseinandersetzungen, um alle Theiligten zu überzeugen, daß die kaufmännischen, wie juristischen Bearbeiter des Entwurfs gegen das Interesse des Handelsstandes gearbeitet hatten. Man mag aus diesem Beispiele entnehmen, daß es von Wichtigkeit ist, die öffentliche Meinung über das Miteinandergehen der Interessen des Publikums und der Eisenbahn-Verwaltungen, das Publikum auch im Gebiete des Eisenbahnwesens über seine eigentlichen Interessen aufzuklären. Es ist das eine Aufgabe der Tagesliteratur, welche dieselbe aber nur zu lösen im Stande ist, wenn die Verwaltungen selbst sich der Bedeutung der Publizität ihrer Handlungen bewußt und dafür thätig sind, die Motive ihrer Anordnungen und Veranlassungen, die Gründe, aus denen diese oder jene Mißbräuche nicht zu beseitigen sind, zum Bewußtseyn Derer zu bringen, welche sich der Eisenbahnen in ihrem Geschäftsverkehre bedienen müssen. Andererseits müssen die sich ergebenden Uebelstände auch offen eingestanden werden, die Verwaltungen müssen sich dieselben klar machen, das Publikum muß seine gerechten Beschwerden zur unparteiischen Besprechung gebracht sehen, es muß wahrnehmen, daß mit Eifer dahin gestrebt wird, ihnen abzuhelfen. Konflikte der Verwaltungen mit den Versendern und Empfängern von Waaren, die Gründe der Verwaltungs-, wie der richterlichen Bescheide dürfen die Oeffentlichkeit nicht scheuen, die öffentliche Meinung muß in letzter Instanz richten.

Wir glauben mit der Antragstellerin, daß die angegebenen Zwecke nur zu erreichen sind, wenn der Deutsche Eisenbahn-Verein selbst ein Organ für alle wünschenswerthen Besprechungen und Veröffentlichungen gründet, leitet und mit genügenden Hilfsmitteln versieht, welchem zugleich schriftstellerischen Unternehmern sich ein vorzüglich befähigter Literat ausschließlich widmen muß. Der Verein selbst muß es sich zur Aufgabe machen, die Eisenbahn-Verwaltungen zu veranlassen, dieses Unternehmen durch Lieferung des nöthigen Stoffes kräftig zu unterstützen, er muß die fortwährende Mitwirkung bedeutender Capacitäten dafür in Anspruch nehmen und sichern, unbefürchtet darum, ob ein solches literarisches Unternehmen die darauf zu verwendenden Kosten zu decken im Stande ist, oder ob es Zuschüsse aus Vereinsmitteln erfordert.

Es ist außerdem von nicht zu verkennender Wichtigkeit, daß der Verein für seine eigenen Verhandlungen und Ermittlungen, für seine Publikationen ein Organ habe, daß der sehr bedeutende Kreis von Männern, welche direkt beim Eisenbahnwesen theilhaft sind, daß die Mitglieder der Direktionen und Verwaltungsräthe, die höheren Eisenbahn-Beamten, die mit der Aufsicht über die Eisenbahnen betrauten Staatsbeamten, durch unser Tagesorgan Gelegenheit zu ihrer Belehrung erhalten. Es wird deshalb von Wichtigkeit seyn, daß die zu gründende Zeitschrift nicht allein solche Gegenstände, welche das Eisenbahnwesen direkt betreffen, in den Kreis seiner Besprechungen ziehe, sondern auch alle national-ökonomisch wichtigen Thatsachen, Fragen und Aufgaben, welche für den gesammten Verkehr Interesse haben.

Der Verein, welcher in seiner Gesamtheit die Redaktion einer Zeitschrift nicht überwachen kann, muß dazu eine beständige Kommission ernennen, deren Mitglieder von drei zu drei Jahren neu oder wieder zu wählen sind. Wir schlagen vor, dazu neben der geschäftsführenden Direktion fünf Verwaltungen zu bestimmen, mit der Maßgabe, daß in Konferenzen, in welchen auch nur drei dieser Redaktions-Kommission angehörige Verwaltungen vertreten sind, bindende Beschlüsse gefaßt werden können. Die Vollmacht dieser Redaktions-Kommission wird, wenn das Unternehmen gedeihen soll, sehr ausgedehnt seyn müssen, sowohl was Einrichtung und Form der Verbreitung, als was die auf die Zeitschrift zu verwendenden Kosten betrifft. Ihr müßte auch überlassen seyn, ob sie es angemessen findet, auf das Publikum nur durch das Organ des Vereins oder zugleich durch andere Tagesblätter zu wirken.

Vorbehaltlich dieser möglichst frei zu haltenden Entschlüsse ber in der nächsten General-Versammlung des Vereins zu wählenden Redaktions-Kommission, bemerken wir

I. über die Form unseres Organs, daß das Hauptblatt als eine Zeitung in kürzeren Zeitabschnitten erscheinen müßte, daß jedoch zugleich für die umfangreicheren Arbeiten, technischen und administrativen Abhandlungen, statistischen Zusammenstellungen u. s. w. ein in größeren, jedoch ebenfalls regelmäßigen Zeitabschnitten erscheinendes Beiblatt mit den etwa nöthigen Zeichnungsanlagen herauszugeben seyn würde.

II. Der Name des zu gründenden Organs könnte seyn:

„Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.“

III. Was den Inhalt der Zeitung beziehungsweise des Beiblatts betrifft, so würde sie

- 1) Angelegenheiten des Vereins als solchen, enthaltend die Verhandlungen innerhalb desselben und der Kommissionen des Vereins, so wie die Publikationen der geschäftsführenden Direktion;
- 2) einen amtlichen Theil haben müssen, welcher enthielte:
  - a) Gesetze und Regierungsverfügungen der Deutschen Regierungen in Eisenbahnsachen, deren Kenntniß von allgemeinem Interesse ist.
  - b) Bekanntmachungen der Eisenbahn-Verwaltungen in Angelegenheiten ihrer Tarife, Fahrpläne, Reglemente.
  - c) Bekanntmachungen der Verwaltungen, welche von Aktien-Gesellschaften bestellt werden für die Aktionäre und Gläubiger, betreffend Berufung von General-Versammlungen, Verkündung solcher Beschlüsse derselben, welche Einfluß auf die Rechte und Pflichten der Aktionäre haben, die Erhebung der Dividenden und Zinsen, die Verlosungen u. s. w.
  - d) Anstellung, Wahl und Veränderung des Personals der Mitglieder in den Direktivstellen der Verwaltungen und dem Kreise der obersten Eisenbahn-Beamten.
- 3) Administrativer Theil, enthaltend die Besprechungen und Erörterungen über den Eisenbahnbetrieb, über Anordnungen in demselben durch Instruktionen, Dienstbefehle, ferner die Vertretung der Maßnahmen im Eisenbahnwesen, als auf die Wohlfahrt des Handels und der Gewerbe berechnet, deshalb Vertheidigung gegen die einer Vertheidigung würdigen Reklamationen aus dem Publikum und Belehrung desselben über die nothwendig in einander greifenden Interessen des Publikums und der Eisenbahn-Verwaltungen, auch Mittheilung der in dieser Beziehung ergangenen Entscheidungen der Behörden und Gerichte und Erörterungen über dieselben.
- 4) Technischer Theil, enthaltend Abhandlungen und Besprechungen aus den verschiedenen Zweigen der Technik, welche beim Eisenbahnbau und beim Eisenbahnbetriebe in Frage sind, Erfindungen, Verbesserungen, Ersparungen etc.
- 5) Statistischer Theil: Frequenz, Einnahmen, Ausgaben, vergleichende Uebersichten aus verschiedenen Betrieben, so weit nicht schon unter Nr. 3 und 4 dergleichen zur Abhandlung gelangt.
- 6) Auswärtiges Eisenbahnwesen: Mittheilungen aus demselben, so weit in solchem bemerkenswerthe Daten für Reflexionen und Nachahmung zu Gunsten des Deutschen Eisenbahnwesens zu geben und anzudeuten sind.
- 7) Literatur, enthaltend Referate, Auszüge und Rezensionen aus und über Schriften und periodischen Blättern, welche das Eisenbahnwesen in irgend welcher Richtung behandeln.
- 8) Inserate sonstiger Art, betreffend Aufforderung zur Uebernahme von Geschäften, Akkorden, Bestellungen etc.
- 9) Die Fahrpläne der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, welche nach der Weise des französischen „indicateur des chemins de fer“ der Zeitung von Zeit zu Zeit als Beilagen beizufügen seyn würden, um an die Stelle der jetzt auf den Bahnhöfen anhängenden, sehr kostspieligen Fahrpläne des Vereins zu dienen, welche ihrem Zwecke nicht entsprechen.

IV. Redaktion des Organs. Diese wesentliche Frage für das Unternehmen kann nicht anders beantwortet werden, als daß die Redaktion durch einen vom Vereine abhängigen und deshalb von ihm besoldeten Manne wahrzunehmen ist.

Die oberste Verwaltung des Blattes, die Anstellung und Leitung des Redakteurs, die Verhandlungen mit der Verlags-Buchhandlung und sonstige, das Ganze des Unternehmens betreffende Angelegenheiten, der Sitz der Redaktion, müssen der Bestimmung der zu wählenden Redaktions-Kommission überlassen bleiben.

V. Kosten des Organs. Die Kosten des Organs sind, so weit sie nicht aus dem Verlaufe des Blattes und durch Einnahmen für Inserate gedeckt werden können, auf die Kasse des Vereins zu übernehmen. Bezüglich dieser Kosten dürfte noch Folgendes festzustellen sein. Wir können es nicht empfehlen, Zwangs-Inserate einzuführen, da die Verwaltungen auf keine Weise abgehalten werden dürfen, der Zeitung reichhaltigen Stoff zu liefern.

Es muß aber von dem Ermessen der Redaktion, nach den von der Redaktions-Kommission aufzustellenden Normen, abhängen, ob Mittheilungen der Verwaltungen sich zur unentgeltlichen Aufnahme eignen oder ob sie als Inserate zu behandeln sind. Für diese, so wie Mittheilungen aus dem Publikum, sofern sie sich überhaupt für das Blatt eignen und sofern die Redaktion solche Mittheilungen nicht sich selbst zu eigen machen will, sind von dem Einsender die Inserationskosten zu bezahlen.

Da der Verein die gesammten Kosten zu decken haben wird, welche der Verkauf des Blattes und die Inserationskosten nicht bringen, so erscheint es auch nicht nöthig oder zweckmäßig, den Verwaltungen die Haltung einer gewissen Zahl von Exemplaren der Zeitung zur Pflicht zu machen, vielmehr schlagen wir vor, daß jeder Verwaltung nach Maßgabe der Beiträge, welche sie an den



Berein zu entrichten hat, eine von der Redaktions-Kommission mit der Verlagshandlung zu vereinbarende Zahl von Freieremplaren verabsolgt werde, deren Verbreitung in ihrem Kreise ihr überlassen bleibt.

Potsdam, den 19. Mai 1860.

Die Kommission:

Sethe. Augustin. Fournier. Hartmann. Hirzel.  
L. Albert. Lehmann. Klein.

## Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten.

Der achten Nachweisung über den Betrieb der K. Bayerischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1858—59 entnehmen wir Folgendes.

### I. Eisenbahnen.

**Bahnanlage und Baukapital.** Die bis Schluß des Jahres 1857—58 eröffneten Staats-Bahnlagen hatten eine Länge von 275.2 Stunden, eine weitere Größnung hat seitdem stattgefunden am 24. Januar 1859 von Lichtensfeld bis an die Grenze bei Coburg auf 2.15 Stunden, daher die Gesamtlänge zu Ende 1858—59 betragen hat 277.67 Stunden.

Hievon waren verpachtet 9.73 Stunden und blieben somit in Staatsregie 267.94 Stunden. Dagegen waren gepachtet 9.32 Stunden und es betrug sohin die Länge der Ende 1858—59 in Staatsregie gestandenen Bahnen 287.26 Stunden oder 143.63 geometrische Meilen.

Die auf Jahresfrist in Betrieb gestandene Bahnlänge war dagegen 281.83 Stunden = 140.915 geogr. Meilen.

Die Baukosten der Staatsbahnen haben betragen:

Auf den Linien	Meilen	Für					Im Ganzen	Im Durchschnitt auf die Meile
		den Bahnanlage	den Bahnanlage	den Bahnanlage	den Bahnanlage	den Bahnanlage		
		fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Ludwigs-Süd-Nordbahn von Lindau bis zur Grenze bei Hof	76.15	43153070	5486864	7051922	2198144	57890000	761210	
Ludwigs-Westbahn von Bamberg bis zur Grenze bei Rahl	27.91	18286412	2307350	1588744	1048061	24230567	868169	
Maximiliansbahn Abtheil. I. von Ulm bis Augsburg	11.30	5979199	584700	1044447	318697	7926743	701482	
Maximiliansbahn Abtheil. II. von Augsburg bis München	8.35	4843316	850987	570273	418472	6683248	800389	
Maximiliansbahn Abtheil. III. von München bis Rastatt	14.15	7486115	887202	903998	440170	9717485	686749	
Von Lichtensfeld bis zur Grenze gegen Coburg	2.15	812657	8517	—	23136	844340	785433	
Summa	138.83	80560969	10125650	12159084	4446680	107292383	772833	

An diesen eigentlichen Bau-Aufwand reihen sich die Kapitalanlagen auf die gepachteten Bahnen und zwar:

- 1) der Neuenmarkt-Bayreuther Bahn, dem 5prozentigen Pachtgelde von 55,000 fl. entsprechend mit . . . . . 1,100,000 fl.
- 2) der Pasing-Starnberger Bahn nach dem 4 1/2 prozentigen Zins von 45,000 fl. mit . . . . . 1,000,000 „
- 3) der mit jährlich 70,080 fl. zu verzinsenden Gunzenhausen-Ansbacher Bahn mit . . . . . 1,560,000 „
- 4) der Strecke ab Mitte Donaubrücke zum Bahnhof in Ulm welche mit jährlich 16,393 fl. nach 3 Proz. von . . . . . 546,452 „ verzinst wird.

Zusammen 4,106,452 fl.

Da der Bauaufwand der Strecke Kiefersfelden-Rastatt noch immer nicht mitgetheilt ist, so beträgt demnach der bekannte Ausgabebeiziffer für die K. bayr. Staatsbahnen sowohl als für die in Staatsregie stehenden Bahnen dermalen 111,398,837 fl.

Der zu verzinsende Bauaufwand für die verpachteten Bahnen beträgt:

- a) für die von der K. Sächsischen Staatsbahn gepachtete Strecke, welche mit jährlich 40,964 fl. nach 4 Proz. vom Hundert verzinst wird 1,068,630 fl.
- b) für die von der Frankfurt-Hanauer Bahn gepachtete Strecke 1,077,172 „ wovon 1,044,957 fl. zu 3 und 32,215 fl. zu 1 1/2 Proz. verzinst werden, während
- c) die andern 1 1/2 Proz. der letztgedachten Summe die hessische Ludwigsbahn zur Verzinsung übernommen hat.
- d) das von der Werrabahn mit 4 Proz. zu verzinsende vorläufige Kapital für die Strecke Lichtensfeld-Grenze und mit Einrechnung der baaren Vorschüsse für die Bahnführung auf herzogl. sächsischem Gebiete . . . . . 2,500,000 fl.

zusammen 4,645,802 fl.

Das Baukapital der in Pacht gegebenen Bahnen außer Betracht gelassen,

belaufte sich jenes für die vom Staate gebauten, und selbst betriebenen, dann gepachteten Bahnen demnach rund auf 108,000,000 fl.

Die oben unter Ziffer 1 und 3 bezeichneten Pachtzinsen begreifen ein halbes Prozent zur Amortisation der Bahnen und zwar der Neuenmarkt-Bayreuther Bahn während 50, der Gunzenhausen-Ansbacher Bahn während 56 Jahren in sich.

Sämmtliche Bahnlagen sind ausnahmslos von 4 zusammen 7.8 Stunden langen Strecken auf welchen die Doppelbahn liegt, einspurig.

**Fahrdienst.** Der planmäßige Fahrdienst mußte wegen der Transporte k. k. österreichischer Truppen aus Böhmen nach Tyrol, dann aus Oesterreich nach Ulm, dann gleichzeitiger Munitionstransporte aus Böhmen nach Mainz und Ulm zeitweise eine Beschränkung erfahren.

Im Ganzen wurden von den Zügen zurückgelegt 959,572 Wegstunden; diese vertheilen sich: auf die Güzüge 175,200, Postzüge 295,705, Personenzüge 3390, gemischten Züge 39,447, Güterzüge 407,295, planmäßigen Militärzüge 38,475 Stunden. Außerdem wurden zurückgelegt mit den während des ordentlichen Fahrdienstes eingelegten Extrazügen für Munitionstransporte und Beförderung bayerischer Truppen u. c. 37,792, sohin im Ganzen 997,304 Stunden oder 498,652 Zugmeilen.

Ein Unfall, welcher eine Betriebsstörung, eine Beschädigung von Reisenden oder Bediensteten zur Folge gehabt hätte, hat auch in diesem Jahre glücklicherweise nicht stattgefunden. Ein Bediensteter verlor durch Herabsteigen vom Tender beim Bruch einer Kuppelung sein Leben, 6 andere Bedienstete kamen durch eigenes Verschulden beziehentlich durch Fahrlässigkeit um das Leben, 8 Privatpersonen fanden oder suchten den Tod bei dem Ueberschreiten der Bahn, 1 Bediensteter und 4 Personen wurden durch eigene Schuld, von im Gange befindlichen Zügen oder Maschinen beschädigt, ohne daß bei dem einen oder andern Falle dem dienstthuenden Personale eine Saumsal oder ein Verschen hätte zur Last gelegt werden können.

Die Militärtransporte hatten zur Folge, daß der Gütertransport während der Zeit vom 22. Mai bis 1. Juni 1859 auf die Beförderung von Gütern beschränkt, dagegen vom 1—9. Juni bei unbeschränkter Güterannahme die reglementmäßigen Lieferzeiten ausgeschlossen werden mußten. Vom 10. Juni anfangen trat der regelmäßige Personen- und Gütertransport auf allen Linien wieder ein, obgleich die nachgängig gefolgten Militärbeförderungen die Thätigkeit des gesammten Personals und Betriebsmaterials in vollem Maße in Anspruch nahmen. Neben den ordentlichen Zügen waren während der Zeit vom 22. Mai bis 9. Juni 52,228 Mann mit 80 Geschützen, 1131 Wagen und 11,501 Pferden, nachfolgend in den Monaten Juli mit August, aber unter Einhaltung der planmäßigen Fahrordnung noch weitere 60,000 Mann, 250 Wagen und 2500 Pferde und zwar erstere größtentheils auf 142.5 Stunden, letztere auf durchschnittlich 30 Stunden Entfernung befördert worden.

**Transportmittel.** Die Zahl der Lokomotiven sammt Tender hat sich von 194 auf 198 erhöht.

Das Wagen-Inventar bestand aus 4054 Wagen mit 10,223 Achsen, und zwar 556 Personenwagen und 3498 sonstige Transportwagen.

Die Personenwagen enthielten zusammen 19,466 Plätze. Die Tragfähigkeit des Güter-, Torf- und Kohlenwagen-Inventars war 380,380 Ztr.

Die Anschaffungskosten des gesammten Fahrmaterials betragen bis daher: für Lokomotiven und Tender 6,451,724, Personenwagen 1,270,684, Güterwagen 2,791,804, Kohlenwagen 750,980, Gepäckwagen 245,650, Bahnpostwagen 113,600, Pferdewagen 59,352, Räder 2,167,294, zusammen 13,851,088 fl.

Hiezu kommt noch der Aufwand für 27 Schneepflüge mit 43,200 fl., 54 Drahtseile 15,150, 198 Trollywagen 42,280, gibt im Ganzen 13,951,718 fl., wovon 494,396 fl. aus Betriebseinkünften bestritten wurden.

Wegstunden wurden zurückgelegt: von den Maschinen 1,145,400; von den Personenwagen 4,481,408; von den Transport- und übrigen Wagen 13,891,472; von allen Wagen zusammen 18,372,880.

Auf den fremden Bahnen legten die bayerischen Wagen 2,316,256 Stunden zurück. Dagegen wurden fremde Wagen auf den bayerischen Bahnen auf 908,968 Stunden benützt.

Achsenstunden wurden von den Maschinen zusammen 59,879,883 zurückgelegt.

**Materialverbrauch.** Wie in den Vorjahren waren die zur Lokomotivfeuerung verwendeten Materialien vorzugsweise Anthracit und Torf. Gutes wurde nur theilweise in Verbindung mit Anthracit zu dem Zwecke verbrannt, um dadurch mit den aus früheren Jahren noch vorhandenen Vorräthen allmählig aufzuräumen. Während der Torf bereits auf eine Ausdehnung von 171 Stunden zur Verwendung kommt, ist die Feuerung mit Kohle seit dem Vorjahre auf 116 1/2 Stunden beschränkt. Letztere wurden aus den sächsischen (erzgebirgischen) Zechen zum Durchschnittspreis von 25.75 fr. pro Zolltr. loco Hof, dann für die westliche Linie aus den Ruhrgruben zum Preise von 43.5 fr. incl. Spesen franko Aschaffenburg gekauft.

Von dem konsumirten Torfquantum wurden 437,900 Kubikfuß Stichtorf à 2 fl. 36 fr. pro mello und mit Einrechnung der Magazinirungs- und Verladungskosten zu durchschnittlich 2 fl. 48.9 fr., dann 562,000 Kubikfuß Modeltorf à 3 fl. beziehungsweise 3 fl. 9.5 fr. aus dem ärarialischen Wertheiseners



moore, ferner 315,200 Kubiffuß Stichtorf à 3 fl. und mit Einrechnung aller Nebenkosten zum Durchschnittspreis von 3 fl. 12.4 fr., dann 113,400 Kubiffuß Modeldorf à 3 fl. 30 fr. beziehentlich 3 fl. 47.5 fr. aus dem ararialischen Desgermoore, der Neß an Sticht- und Modeldorf aber aus Privatmooren zum Durchschnittspreis von 3 fl. 35.1 fr. pro mille Kubiffuß bezogen.

Die Torffabrikation im Haspelmoore beschränkte sich in diesem Jahre noch auf 130,140 Zolltr. Prestorf, welcher auf 37.6 fr. zu stehen kam, ein Preis, welcher durch mannigfache Einrichtungskosten gesteigert, seitdem und mit der erhöhten Produktion sich wesentlich vermindert hat. Die Gewinnung von Stichtorf im Haspelmoore beschränkt sich auf den dortigen Selbstbedarf für die Stativmaschinen.

Verbraucht wurden von den Lokomotiven:

9,430,240 Kubiffuß Sticht- und Modeldorf zu	334,269 fl.
135,909 Zolltr. Prestorf zu	80,811 "
455,741 " Kustfohle "	213,222 "
12,643 " Gofes "	14,596 "
2,991 Klastor Holz "	27,608 "
1,680.43 Zolltr. Del "	56,570 "
1,030.31 " Talg "	34,488 "

daher Gesamtaufwand 761,664 fl.

Zum Schmieren der Wagen wurden verbraucht:

172.64 Zolltr. Talg im Anschaffungspreise von	5,833 fl.
352.61 " Del "	12,121 "
zusammen	17,954 fl.

Nach den Leistungen stellt sich der Materialverbrauch bei den Maschinen wie folgt:

Brennmaterial	35.10 fr. pro Wegstunde, 0.68 fr. pro Achsstunde
Schmiermaterial	4.76 " " " 0.09 " " "
zusammen	39.89 fr. pro Wegstunde, 0.77 fr. pro Achsstunde.

Der Schmierverbrauch der Wagen betrug pro Wegstunde 0.06 Loth Del und 0.03 Loth Talg für 0.05 fr.

Die Kosten für Beleuchtung der Wagenzüge, Stationen und Bahnwartposten, dann für Beheizung der Stationen und Vorwärmung des Speisewassers stellen sich auf zusammen 204,231 fl.

Werkstättenkosten. Die Ausgaben für die Werkstätten im Jahre 1858—59 betrugen an Arbeitslöhnen und Material 835,359 fl., woran jedoch 22,505 fl. für verschiedene Vorrichtungen und die gegen Rückersatz gelieferten Arbeiten in Abzug zu kommen haben, daher effektiver Aufwand 812,855 fl.

Hierzu kommen die auswärts gefertigten Arbeiten mit 4300 fl., daher Gesamtaufwand 817,155 fl.

Es berechnen sich die Unterhaltungskosten der Maschinen und Tender sammt Rädern auf 369,418 fl., jene der Wagen sammt Rädern auf 355,192 fl.

Ohne Einrechnung der Verwaltungskosten, der Anschaffung und Abnützung von Werkzeugen und Requiriten etc. etc. sind im Durchschnitte an Unterhaltungskosten erwachsen: Für die Lokomotiven sammt Tender 19.35 fr. pro Wegstunde, 0.37 fr. pro Achsstunde, 1865 fl. pro Maschine.

Für die Wagen 1.139 fr. pro Wegstunde, 87 fl. 36 fr. pro Wagen.

Achsenbrüche fanden im Ganzen 6 und zwar in den Monaten März mit September, und hievon 3 an Maschinen, einer an einem Tender und 2 an Gütertransportwagen, nämlich an einem Graderigen Wagen von 120 Ztr. und an einem 4rädriigen von 80 Ztr. Tragkraft, statt. — Die Zahl der Radreifbrüche betrug 48.

Bahnunterhaltung. Der Aufwand für die Unterhaltung des Bahnkörpers, der Schienenlage und ihrer Attribute war 1,713,819 fl.

Hierunter sind aber die wegen Mangel eines Baufondes aus Betriebsmitteln bestrittenen außerordentlichen Ausgaben für Schienen, Befestigungsmitteln, Umbau von Brücken etc. mit 1,236,459 fl. begriffen, so daß der Aufwand für die ordentliche Bahnunterhaltung 477,360 fl. ausmachte.

Da die ganze Länge der auf Jahresfrist in Betrieb und in Unterhaltung gestandenen Bahn 281.82 Stunden betrug, so ergeben sich pro Stunde folgende durchschnittliche Unterhaltungsausgaben: a) aus dem ungekürzten Gesamtaufwande 6081 fl. 15 fr., b) aus dem gekürzten ordentlichen Aufwande 1693 fl. 50 fr., c) für das Material zur ordentlichen Bahnunterhaltung 668 fl. 34 fr., d) für die Arbeitslöhne zur ordentlichen Bahnunterhaltung 764 fl. 26 fr., e) für letztere Beide zusammen 1433 fl., endlich f) für die Barrieren, Drehscheiben, Brücken etc. etc. aus dem gekürzten ordentlichen Aufwande 234 fl. 10 fr. Die Ausgaben für Unterhaltung der Hochbauten betrugen im Ganzen 126,415 fl. Hierunter sind jedoch 9570 fl. für Ergänzungsbauten welche wegen mangelnder Neubau-Fonds aus den laufenden Betriebseinnahmen geschöpft werden mußten, begriffen, nach deren Kürzung der eigentliche Gebäude-Unterhaltungskonto auf 116,845 fl. sich reduziert.

Verkehrsergebnisse. Mit Berücksichtigung der von den auswärtigen Eisenbahnanstalten für bayerische Rechnung vorerhobenen und umgekehrt an diese hinausvergüteten Gebühren gestalten sich die Frequenz und Einnahmsergebnisse wie folgt:

Personen.	Zahl.	Ertrag.
Schnellzüge	1. Klasse 6,130	55,775 fl.
"	2. " 163,582	502,700 "
Gewöhnliche Züge	1. " 11,756	61,637 "
"	2. " 537,576	925,982 "
"	3. " 2,568,761	1,637,080 "
Summe	3,287,805	3,203,174 fl.
hievu Militärs	146,649	386,306 "
Im Ganzen	3,434,454	3,589,480 fl.

Jeder Reisende hat durchschnittlich eingebracht 58.45 fr., jeder Militär 2 fl. 38.

Ausschließlich des Militärs wurden von den Personen zurückgelegt 19,512,979 Bahnmeilen. Auf die Person kommt somit im Durchschnitte eine Bahnstrecke von 5.93 Meilen. Die durchschnittliche Zahl Personen, welche die ganze Bahn befahren haben, beträgt 138,478 Personen.

Mit Einschluß des Militärs treffen auf je eine Bahnmeile 24,373 fl. 22 fr., auf je eine Zugmeile 6 fl. 52 fr.

Reisegepäck und zwar Passagiergut und Militäreffekten wurden befördert 17,845,026 Zollpfd. für 189,896 fl.;

Reisegefahrte und Militärfahrzeuge 2133 Stück für 134,050 fl.;

Thiere 268,248 Stück für 355,955 fl.

Güter kamen zur Beförderung 14,855,789 Ztr. für 5,404,344 fl.

Mit Ausschluß der Militäreffekten trifft von der Einnahme vom Güterverkehr auf die Bahnmeile 38,145 fl. 31 fr., auf den Zentner 21.7 fr.

Ein Zentner hat durchschnittlich durchlaufen 20.8 Meilen.

Auf eine Bahnmeile überhaupt treffen von den Verkehrseinnahmen 68,652 fl.

Rechnungsergebnisse. Nach den primitiv geprüften Rechnungen beträgt die Roheinnahme 10,474,573 fl.

Die Rohausgabe:

Centralverwaltung und Oberleitung	77,880 fl.
Betriebs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst	841,779 "
Maschinen- und Werkstättenkosten	2,266,190 "
Bahnaufsichtsdienst, Bahn- und Gebäude-Unterhaltung	1,152,400 "
In der Rechnung durchlaufene Posten	647,023 "
Dem Betriebsfonde fremde Ausgaben	1,486,902 "
Summe aller Ausgaben	6,472,174 fl.

Die Einnahmen betrugen 10,474,573 fl.

" Ausgaben 6,472,174 fl.

daher Reinertrag 4,002,399 fl.

Werden zur Ermittlung der eigentlichen reinen Betriebsausgaben die in der Rechnung durchlaufenden, so wie die dem Betriebsfonde nicht zugehörigen Ausgaben und zwar die ersteren an den Einnahmen und Ausgaben, letztere an den Ausgaben gekürzt, so gestaltet sich der Abschluß wie folgt:

eigentliche Betriebseinnahmen	9,827,550 fl.
" Betriebsausgabe	4,338,249 "
Einnahmeüberschuß	5,489,301 fl.

Hiernach berechnet sich die Bruttoeinnahme aus den eigentlichen Staatseisenbahnen (weil die Pachtzinsen der gemieteten Bahnen bereits gekürzt sind) auf je eine der während Jahresfrist durchschnittlich im Betrieb gestandenen 134.9 Meilen auf 72,850 fl., die Bruttoausgabe auf 32,159 fl., die Nettoeinnahme auf 40,691 fl. Auf die Zugmeilen treffen vom Reinertrag 11 fl.

An den Ausgaben nehmen Antheil:

die Centralverwaltung mit	1.69 Proz.
der Abfertigungs- und Fahrdienst mit	18.25 "
der Maschinen-, Wagen- und Werkstättenkosten	51.07 "
die Unterhaltung der Bahn und Gebäude	28.99 "
Das Verhältniß der Einnahmen zu den Ausgaben ist	49.05 "

Zur Ermittlung des richtigen Ziffers der Verzinsung werden schließlich die Pachtzinsen der gemieteten Bahnen, welche mit 5 Proz. in Ausgabe erscheinen, wovon 1/2 Proz. zur Kapitals-Amortisation bestimmt ist, — an den Ausgaben ausgehoben, hingegen die Pachtzinsen der an andere Verwaltungen gegen 3 und 4 Proz. Zins hinübergelassenen Bahnstrecken gekürzt; es ergibt sich hiernach der wahre aus dem Staatseisenbahnbetriebe erzielte Zinsanfall von 5,498,155 fl., welche bei einem auf die in Regiebetrieb stehenden Staats- und Privatbahnen verwendeten Anlagekapital von 108,000,000 fl. einem Jahreszins von 5.09 Proz. entsprechen.

Mit Einrechnung des Mehrvorraths an Materialien zu 291,852 fl. würde sich das Aktivum auf 5,790,007 fl. und der Zinsbetrag auf 5.36 Proz. erhöhen.

(Fortsetzung folgt.)

Verichtigung. In Nr. 27 der G.-Z. S. 107, Spalte 2, Zeile 23 von oben soll es statt 71,036 fl. heißen 71,036,136 fl. österr. W.