

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.

18. August 1860.

Nro. 33.

Inhalt. Oesterreichische Eisenbahnen. I. Kaiserin-Elisabeth-Bahn. II. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. — Russische Eisenbahnen. I. Große Gesellschaft der Russischen Eisenbahnen. II. Warschau-Wiener Eisenbahn. III. Warschau-Bromberger Eisenbahn. — Belgische Eisenbahnen. Pensions- und Unterstützungskassenverein der Bediensteten der K. Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung in Belgien. — Zeitung. Inland. Oesterreich. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Oesterreichische Eisenbahnen.

I. Kaiserin-Elisabeth-Bahn.

Aus den Verhandlungen der in Wien am 31. Mai 1860 abgehaltenen vierten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre geben wir folgenden kurzen Auszug.

Mit dem Beginne des Jahres 1859 war die 24,83 Meilen lange Strecke der Kaiserin-Elisabeth-Bahn von Wien bis Linz bereits im Betriebe. Am 1. September v. J. wurde die weitere Strecke von Linz nach Lambach, 4,99 Meilen, für den Verkehr eröffnet. Vom 1. Januar bis Ende August ist der Betrieb auf der 9,44 Meilen langen Nebenbahn zwischen Gmunden, Linz und Zizelau fortgeführt worden. Am 1. September erfolgte der Anschluß dieser Linie an die Hauptbahn bei Lambach, und es wurden in Folge dessen 5,96 Meilen der alten Bahn zwischen Linz und Lambach und die Zizelauer Abzweigung aufgelassen. Von dem neuen Lambacher Bahnhof ausgehend, bleiben, mit Einschluß des im vorigen Jahre erbauten 0,31 Meilen langen Verbindungsstückes daselbst, noch 3,79 Meilen der Gmunder Nebenbahn im Betriebe. Die Nebenbahn von Linz bis zum Salzmagazine in Budweis mit der Bahn durch Linz und der neu hergestellten Verbindungsbahn daselbst mißt zusammen 17,25 Meilen. Die Länge der Betriebsstrecken am Schlusse des Jahres 1859 war demnach: in der Hauptbahn 29,82, in der Nebenbahn nach Gmunden 3,79, in der Nebenbahn nach Budweis 17,25, zusammen 50,86 Meilen.

Der Bankkonto des Jahres 1859 weist einen Aufwand nach von 17,875,440 fl. östr. W. Bis zum Schlusse des Jahres 1859 waren einschließend der Zinsen auf das Baukapital verausgabt 53,313,888 fl., wovon 31,425,744 fl. durch Aktien, 15,750,000 fl. durch Anlehen und 985,085 fl. durch Betriebseinnahmen gedeckt waren, das fehlende aber durch eine schwebende Schuld herbeigeschafft wurde.

Ende 1859 waren für den Betrieb der Hauptbahn 48 Lokomotiven im Gebrauch, für die Nebenbahn vom Lambach nach Gmunden (deren Spurweite nur 3' 6" beträgt) sind 14 kleine Lokomotiven, für die Bahn von Linz nach Bruckfal 450 Pferde in Verwendung. Die Lokomotiven der Hauptbahn sind sämtlich von gleicher Konstruktion, haben 16zöllige Zylinder, 24 Zoll Hub, 1317 Quadratfuß Heizfläche, 4 gekuppelte Triebräder von 5 Fuß und 2 Lauf- räder von 3 1/2 Fuß Durchmesser mit einem Radstand von 10' 10" und 112 Ztr. mittlerer Belastung auf jedes Rad. Leistungsfähigkeit auf horizontaler Bahn mit 4 Meilen Geschwindigkeit 13,440 Ztr. Die kleinen Tenderlokomotiven für die Gmunder Zweigbahn sind für Personen- und Güterzüge verschieden; bei 16 Zoll Hub haben die ersteren 9 1/2, die letzteren 12 Zoll Zylinderdurchmesser; die 10, resp. 11 1/2 Fuß langen Kessel haben 51 und 78 Stiederöhren von Messing und es ist die Gesamtheizfläche 300 und 314 Quadratfuß. Die Personen- maschinen haben 4 gekuppelte Triebräder von 3, die Gütermaschinen deren 6 von 2 1/2 Fuß Durchmesser; die 4 Lauf- räder haben bei beiderlei Maschinen 1' 10" Durchmesser. Neuerer Radstand beziehungsweise 12' 6" und 16' 1" bei einer Belastung von 33,6, beziehungsweise 39,2 Ztr. durchschnittlich auf jedes Rad. Die Leistungsfähigkeit auf horizontaler Bahn ist bei 2 Meilen Geschwindigkeit auf Flachschienen beziehungsweise 1900 und 3250 Ztr.

Für den Personenverkehr waren vorhanden: auf der Hauptbahn 341 Personenwagen mit 682 Achsen und 11,547 Sitzplätzen, auf den Nebenbahnen 96 Wagen mit 192 Achsen und 127 Sitzplätzen; für den Güterverkehr: auf der Hauptbahn 54 vierräderige Wagen mit 1082 Achsen und 106,760 Ztr. Tragfähigkeit, auf den Nebenbahnen 1055 vierräderige Wagen mit 2110 Achsen 16 achträderige mit 64 Achsen.

Von den Lokomotiven wurden auf der Hauptbahn zurückgelegt 104,140,4 Meilen, wovon 92,170 Zugmeilen; von den Personenwagen 1,360,655, von den Güterwagen 1,772,112 Achsmeilen.

Die Einnahmen auf der Hauptbahn betragen in 1859:

für 994,475 Personen (incl. 203,083 Mann Militär) nebst Gepäc, Güter, Extrafahrten u.	1,369,692 fl.
„ 2,338,047 Zollztr. Frachtgüter mit Nebengebühren	677,282 „
„ diverse Zuflüsse	89,080 „
	zusammen 2,136,054 fl.

Hievon betragen die Betriebsauslagen 1,150,969 „
und blieb ein Reinertrag übrig von 985,085 fl.

Bei einer durchschnittlich betriebenen Bahnlänge von 26,49 Meilen und 92,170 Zugmeilen entfällt auf die	Bahnmeile	Zugmeile
eine Bruttoeinnahme von	80,636 fl.	23 fl. 18 fr.
„ Ausgabe von	43,449 „	12 „ 69 „
ein Reinertrag von	37,187 „	10 „ 49 „

Zu den Einnahmen lieferten der Personenverkehr 64,13, der Güterverkehr 31,70, andere Quellen 4,17 Prozent.

Die Auslagen machen von den Einnahmen 53,88 Proz.; es entfallen auf die Bahnverwaltung 27,58, auf die Transportverwaltung 62,97, auf die allgemeine Verwaltung 9,45 Prozent.

Auf der Lambacher Nebenbahn war bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 7,56 Meilen

die Einnahme von 122,482 Personen und 16,322 Militärs u.	127,370 fl.
„ 1,455,973 Ztr. Güter u.	294,972 „
„ diversen Zuschüssen	9,799 „
	zusammen 432,141 fl.

die Ausgaben betragen 254,086 „
der Reinertrag 178,055 fl.

Auf die Bahnmeile betragen die Einnahmen 57,162, die Ausgaben 33,609 fl., die letzteren machen von den ersteren 58,79 Prozent.

Endlich lieferte die Linz-Budweiser Pferdebahn folgendes Ergebnis:

Einnahme für 26,512 Personen und 484 Mann Militär u.	28,517 fl.
„ „ 1,244,321 Ztr. Güter	507,767 „
„ „ andere Zuflüsse	57,867 „
	zusammen 594,151 fl.

Ausgaben 421,657 „
Reinertrag 172,494 fl.

Bei 17,24 Meilen Pferdebahn entfallen auf die Bahnmeile: Einnahmen 34,444 fl., Ausgaben 24,444 fl., Reinertrag 10,000 fl. Die Ausgaben machen von den Einnahmen 70,96 Proz. aus.

Von dem Reinertragnisse der Nebenbahnen wurden, nach Zurechnung des Betriebs-Ueberschusses pro 4343 fl. vom Jahre 1858, die 5 Proz. Zinsen des Einlösungskapitals für das Jahr 1859 mit 274,347 fl., dann die Amortisations-Quote auf das 1829er Anlehen mit 12,600 fl. und der Verlust aus dem Verkauf des von der früheren Gesellschaft übernommenen National-Anlehens mit 24,768 fl. bestritten.

II. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Aus dem, dem Protokoll der vierten (ordentlichen) Generalversammlung der Aktionäre, vom 30. Juni 1860, beigegebenen Geschäftsbericht über den Bau und Betrieb der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn im Jahr 1859 entnehmen wir Folgendes.

Am 1. Mai v. J. wurde der öffentliche Verkehr auf die ganze Hauptbahn ausgedehnt und die Flügelbahn von Josephstadt bis Schwadowitz gleichzeitig in Betrieb gesetzt.

Nach dem Abschlusse der Baurechnung pro Ende Dezember v. J. waren die bis dahin verausgabten Bau-Auslagen 20,880,770 fl. östr. W. oder 773,362 fl. pro Meile.

In den ersten vier Monaten des Betriebsjahres 1859 war die Strecke Pardubitz-Turnau der Hauptbahn mit 17 Meilen, vom 1. Mai desselben Jahres