

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. — Abonnementpreis 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 gespaltenen Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. B. Nepler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

27. Oktober 1860.

Nro. 43.

**Inhalt.** Die Belgischen Eisenbahnen. (Fortsetzung.) — Deutsche Eisenbahnen. Zusammenstellung der in 1859 und 1860 eröffneten Eisenbahnstrecken im Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Schweizerische Eisenbahnen. — Telegraphenwesen. Die Belgischen Staats-Telegraphen. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

## Die Belgischen Eisenbahnen.

(Fortsetzung von Nr. 42.)

### II.

Der Aufwand für die Staatsbahnen hat bis Ende 1859 betragen:

für die eigentliche Bahn . . . . .	129,901,365 Fr.
„ Gebäude und Stationen . . . . .	19,188,317 „
„ allgemeine Auslagen . . . . .	5,195,261 „
„ Transportmaterial . . . . .	36,497,991 „
<b>Summa</b>	<b>190,782,934 Fr.</b>

Hiezu Betriebskosten in 1835 und 1836 u. . . . .	717,904 „
<b>Zusammen</b>	<b>191,520,838 Fr.</b>

wovon auf das Jahr 1859 treffen . . . . . 1,006,569 „

Der wirkliche Bau-Aufwand pro Kilometer Bahnlänge belief sich hiernach bis Ende 1859 auf 336,325 Fr., welche sich wie folgt vertheilen:

Kosten der eigentlichen Bahn . . . . .	228,968 Fr.
„ „ Stationen und Zugehör . . . . .	33,827 „
Allgemeine Kosten . . . . .	9,162 „
Kosten des Transportmaterials . . . . .	64,368 „

Bezüglich der Kosten des Transportmaterials ist hierbei zu bemerken, daß letzteres nicht bloß für die 567,24 Kilometer lange Staatsbahn, sondern für die vom Staat betriebenen 745,338 Kilometer Bahnen zu dienen hat, weshalb für den Kilometer Bahnlänge eine geringere Summe für Betriebsmaterial als hier angegeben entfällt.

Wenn man zu den 190,782,934 Fr. des wirklichen Bauaufwands 13,235,506 Fr. hinzurechnet, welche die Erwerbung der Eisenbahn von Mons nach Ranage der Staatskasse kostet, so erhöht sich der Gesamtaufwand des Staats für sein Bahnnetz auf 204,018,440 Fr.

In dieser Summe sind nicht enthalten: die Auslagen für Verbesserungen und Erweiterungen, welche sämmtlich aus den Betriebsaufkünften verwendet wurden; die Beiträge von Städten oder Communen für den Bau gewisser Bahnstrecken; dann die der Regierung noch zur Verfügung stehenden Summen aus den letzten Verwilligungen für den Staatseisenbahnbau.

Wird der Bauaufwand von 1859 zu 1,006,569 Fr. nur zur Hälfte gerechnet um das durchschnittliche Bankapital für 1859 zu erhalten, so stellt sich dieses auf 203,515,155 Fr.

Wenn man endlich zu den wirklichen Bauauslagen diejenigen Beträge rechnet, welche der Staat seit der ersten Betriebsöffnung behufs der Verzinsung und Tilgung der Eisenbahn-Anleihen zulegen mußte, so stellte sich auf den 1. Januar 1860 der Stand der Eisenbahnschuld auf 214,211,535 Fr.

Nun haben die Staatsbahnen in 1859 ertragen:

an wirklichen Betriebseinnahmen . . . . .	26,313,347 Fr.
„ indirekten Einnahmen . . . . .	135,802 „
<b>zusammen</b>	<b>26,449,149 Fr.</b>

Die Betriebsauslagen nahmen hievon in Anspruch	14,512,284 „
<b>Reinertrag</b>	<b>11,936,865 Fr.</b>

Dieser Reinertrag beträgt vom Bankapital für 1859 zu 203,515,155 Fr. 5,864 Proz.; vom Betrag der Eisenbahnschuld zu 214,211,535 Fr. 5,572 Proz. und wurde verwendet wie folgt:

zur Zinsenzahlung . . . . .	7,429,595 Fr. = 62.24 Proz.
„ Tilgung und damit verbundenen Unkosten	2,625,169 „ = 22.00 „
„ Abtragung an den Staatsschatz . . . . .	1,882,100 „ = 15.76 „

Von dem Anlagekapital pro 1859 betragen die gezahlten Zinsen 3,65, die Tilgung u. 1.29 und die Zahlung an den Staatsschatz 0.924 Proz., zusammen 5.864 Proz.

Zu 1858 machte der Reinertrag vom wirklichen Anlagekapital 5.7 Proz. Die Zunahme in 1859 gegen 1858 betrug daher 0.164 Proz.

### III.

Die Länge der vom Staat betriebenen Bahnen war in 1859 . . 745,338 Kilom. Zu Ende des Betriebsjahres waren hiebei angestellt 8521 Personen, wovon 967 mit fixem Gehalt und 7554 gegen Taggelt. Von den 8521 Personen gehören zum Dienst

der Bahnunterhaltung und Bewachung . . . . .	3220
„ Zugkraft . . . . .	2692
„ Transporte . . . . .	2498
„ Regie und für Allgemeines . . . . .	111
<b>Zusammen</b>	<b>8521</b>

Es bestanden am 1. Januar 1860 im Ganzen 149 Stationen und Haltplätze, was auf den Kilometer Bahnlänge 0.19 ausmacht (= 1 Station auf 5 Kilometer Bahn).

Die Einnahmen vom Betrieb betragen in 1859

für den Staat . . . . .	26,313,347 Fr.
„ die Gesellschaft der Dendre-Waes Bahn	1,183,673 „
„ „ „ Tournai-Turbise „	583,979 „
<b>Zusammen</b>	<b>28,080,999 Fr.</b>

Die Auslagen zu 14,512,284 Fr., vermindert um den Betrag von 424,057 Fr., welcher für Verbesserungen und Neubauten verwendet wurde, betragen . . . . . 14,088,227 „

Reinertrag 13,992,772 Fr.

Die Auslagen machen daher 50.17 Proz. der Bruttoeinnahme (in 1855 52.38 Proz.)

Auf den Kilometer betriebene Bahnlänge macht

die Bruttoeinnahme . . . . .	37,676 Fr.
der Betriebsaufwand . . . . .	18,902 „
der Reinertrag . . . . .	18,774 „

Wenn man die Auslagen für Neubauten nicht von den Betriebsauslagen in Abzug bringt, so machen letztere 51.18 Proz. des Bruttoertrags, und pro Kilometer Bahnlänge betragen die Auslagen 19,471 Fr., der Reinertrag 18,205 Fr.

Gegen 1858 hat die Einnahme pro Kilometer Bahnlänge um 114.89 Fr. zu-, der Betriebsaufwand um 773.63 Fr. abgenommen, also der Reinertrag um 888.52 Fr. sich erhöht.

Die oben angegebene Bruttoeinnahme wurde erzielt von der Beförderung von

8,176,068 Personen . . . . .	für 10,721,142 Fr. = 38.18 Proz.
215,208 metr. Str. Gepäck . . . . .	549,707 „ = 1.96 „
868,480 „ „ Güter . . . . .	1,632,493 „ = 5.81 „
3,314,745 Tonnen Frachtgut . . . . .	14,128,704 „ = 50.31 „
343,295 Geldsendungen . . . . .	165,589 „ = 0.60 „
348 Equipagen . . . . .	19,334 „ = 0.07 „
18,934 Expeditionen Thiere . . . . .	343,468 „ = 1.22 „
Außerord. Einnahmen . . . . .	520,562 „ = 1.85 „

Zusammen für 28,080,999 Fr. = 100.00 Proz.

Für unentgeltlich oder zu ermäßigten Sätzen bewirkte Transporte kommen noch hinzu 1,598,899 Fr.

Die Betriebsauslagen, so weit sie sich vor Abschluß aller Rechnungen beiläufig angeben lassen, betragen:

für Bahnunterhaltung . . . . .	4,007,335 Fr. = 27.61 Proz.
„ Zugkraft und Werkstätten . . . . .	6,821,185 „ = 47.00 „
„ Transporte . . . . .	3,265,323 „ = 22.51 „
„ allgemeinen Dienst und Regie	418,441 „ = 2.88 „
<b>Zusammen</b>	<b>14,512,284 Fr. = 100.00 Proz.</b>



IV.

Für den Betrieb der Staatsbahnen waren am 1. Januar 1860 vorhanden 35 stehende Dampfmaschinen mit zusammen 547 1/2 Pferdekraft; darunter sind die Maschine von 320 Pferdekraft für den Betrieb der schiefen Ebene bei Lüttich und 6 Maschinen von 132 Pferden in der Central-Werkstätte zu Mecheln; bleiben daher für den anderweitigen Dienst 28 Maschinen mit 95 1/2 Pferdekraft.

Am gleichen Datum war die Zahl der Lokomotiven 249 oder 0.334 pro Kilometer Bahnlänge (1 Lokomotive für 3 Kilom. Bahn). Von dieser Zahl sind gewöhnlich 18-20 Proz. in Reparatur und es waren am 1. Januar 1860 im Ganzen 204 für den Zugdienst in Verwendung. 25 weitere Maschinen waren theils bestellt, theils an den eigenen Werkstätten in Bau.

Die 249 Lokomotiven hatten zusammen 26,582 Pferdekraft oder durchschnittlich jede Lokomotive 106.75 Pferdekraft.

Für sämtliche Lokomotiven waren 244 Tender vorhanden, davon waren 18 oder 7.38 Proz. in Reparatur; 9 weitere Tender waren im Ban begriffen.

Die Lokomotiven haben in 1859 durchlaufen 5,322,145 Kilom. und zwar: mit Personenzügen 2,664,569 Kilom. = 50.07 Proz.

„ Güterzüge 2,657,576 „ = 49.93 „

Das ganze Bahnnetz ist hiernach 7141 Mal in seiner ganzen Länge von einer Lokomotive durchfahren worden (= 19.6 Mal pro Tag, 9/10 Mal in jeder Richtung).

Verglichen mit dem Bruttoertrag, den Betriebskosten und dem Reinertrag der Staatsbahnen ergibt sich pro Lokomotivkilometer eine Einnahme von 5.276 Fr., ein Betriebsauswand von 2.647 Fr. und ein Reinertrag von 2.629 Fr.

Für die vom Staat betriebenen Bahnen waren am 31. Dezember 1859 vorhanden 7863 verschiedene Wagen; und zwar

für die Beförderung von Reisenden, Gepäck und Gütern 1215,  
 „ verschiedene andere Dienstzwecke . . . . . 511,  
 „ den Gütertransport . . . . . 6137,

1 Personen- und 37 Güterwagen waren außerdem in Ausführung begriffen. Von sämtlichen Wagen waren 3.25 Proz. in Reparatur begriffen. Auf den Kilometer Bahnlänge kamen 10.60 Wagen.

Die sämtlichen Wagen haben in 1859 durchlaufen 81,949,447 Kilometer, nämlich

in Personenzügen . . . 23,115,702 Kilometer = 28.2 Proz.  
 „ Güterzüge . . . . . 58,833,745 „ = 71.8 „

Die beförderten Wagen haben Kilometer durchlaufen  
 beladen leer zusammen  
 die Personenwagen 17,846,798 = 96.2% 704,715 = 3.8% 18,551,513  
 „ Güterwagen . 49,156,291 = 77.5 „ 14,241,643 = 22.5 „ 63,397,934  
 zusammen 67,003,089 = 81.8% 14,946,358 = 18.2% 81,949,447

Durchschnittlich kommen auf 1 Lokomotive 12.59 beladene Wagen und auf jeden von einem beladenen Wagen durchlaufenen Kilometer an Bruttoeinnahme 0.41908 Fr., Ausgabe 0.21025 Fr., an Reinertrag 0.20883 Fr.

Die Züge haben in 1859 zurückgelegt 5,321,514 Kilom., was gegenüber der von den Lokomotiven zurückgelegten Entfernung nur einen geringen Unterschied nachweist. Jeder Zug bestand durchschnittlich aus 3.354 beladenen Personen-, 9,237 beladenen Güter- und 2,844 leeren Wagen, zusammen aus 15,435 Wagen.

Auf jeden von einem Bahnzug durchlaufenen Kilometer entfallen: Einnahmen 5.277 Fr., Auslagen 2.647 Fr., Reinertrag 2.630 Fr., was mit den bezüglichen Ziffern pro Lokomotiv-Kilometer nahe übereinstimmt.

Die Zahl der Reisenden war, wie bereits angegeben, in 1859 . . 7,140,640, 499,692 oder 7 1/2 Proz. mehr als in 1858. Die Tariffätze für Reisende sind: in Güterzügen 0.10 Fr. für erste, 0.075 Fr. für zweite Klasse; in gewöhnlichen Zügen 0.08 Fr. für erste, 0.06 Fr. für zweite und 0.04 Fr. für dritte Klasse pro Kilom. Aus der Vergleichung dieser Tariffätze mit der Zahl der in jeder Wagenklasse beförderten Personen ergibt sich, daß sämtliche Reisende in 1859 zurückgelegt haben 200,273,102 Kilometer. Jede Person hat durchschnittlich durchfahren 28.71 Kilometer und eingebracht 1.50 Fr.

Von je 1000 Reisenden fuhren:  
 in Güterzügen 1. Klasse 32.5, zweite Klasse 6.3; in gewöhnlichen Zügen 1. Klasse 55.0, zweite 153.0, dritte 730.0, Militärs 13.2, außerordentliche 4.2, Kinder 5.8.

(Schluß folgt.)

Deutsche Eisenbahnen.

Zusammenstellung der in 1859 und 1860 eröffneten Eisenbahnstrecken im Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach einem Beschluß der Danziger Generalversammlung sollen fortan alle neu zu eröffnenden Bahnstrecken mit Angabe der Länge und Stationen der geschäftsführenden Direktion angezeigt werden, welche ihrerseits die Vereins-Ver-

waltungen davon in Kenntniß setzt. Da dieser Beschluß auch eine rückwirkende Kraft haben sollte, so sind die in 1859 und 1860 eröffneten Bahnstrecken nachträglich zur Anzeige gekommen und von der geschäftsführenden Direktion kürzlich in nachstehendem Verzeichniß bekannt gegeben worden.

Tag der Eröffnung.	Bahnstrecke.	Länge in Meilen.	Stationen.
1. Badische Staatsbahn.			
10. August 1859.	Durlach-Wilsferdingen.	1.7	Durlach, Gröchingen, Berghausen, Söllingen, Wilsferdingen.
2. Bayerische Ostbahnen.			
12. Dezbr. 1859.	Herzbrunn-Regensburg.	14.75	Herzbrunn, Hainburg, Hartmannshof, Gpeltwang, Neukirchen, Sulzbach, Altmannshof, Amberg, Freiholz, Irensohe, Schwandorf, Klardorf, Haidhof, Pöhlholz, Regensdorf, Wuhlfhofen, Regensburg.
„	Landshut-Straubing.	7.75	Landshut, Mierzkofen, Ergoldsbach, Neufahrn, Niederlindhart, Laberweinting, Geiselhöring, Pilling, Straubing.
„	Regensburg-Geiselhöring.	4.65	Regensburg, Obertraubling, Mangolding, Moosham, Taimering, Sünching, Geiselhöring.
3. Bayerische Staatsbahn.			
1. Juli 1859.	Gunzenhausen-Andsbach.	3.57	Gunzenhausen, Altmühl, Frieddorf, Winterschneidbach, Andsbach.
7. Mai 1860.	Rosenheim-Traunstein.	6.97	Rosenheim, Stephanskirchen, Emdorf, Prien, Bernau, Uebersee, Bergen, Traunstein.
15. August 1860.	Traunstein-Salzburg.	4.51	Traunstein, Lauter, Teisendorf, Freylassing, Salzburg.
4. Berlin-Stettiner Eisenbahn.			
1. Juni 1859.	Stargard-Görlin.	18.01	Stargard, Trampke, Freyenwalde, Wangerin, Labes, Schivelbein, Gr. Ramin (H.-Stelle), Belgard, Ruffow, Görlin.
„	Belgard-Görlin.	4.79	Belgard, Görlin, Frigon (H.-Stelle), Degow, Golberg.
5. Galizische Karl-Ludwig-Bahn.			
15. Novbr. 1859.	Nieszow-Przeworsk.	4.89	Nieszow, Lancut, Przeworsk. NB. Die Strecke Przeworsk-Przemysl (6.63 Meilen) wird im Herbst d. J. eröffnet werden.
6. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.			
15. Oktbr. 1859.	Mainz-Bingen.	4.33	Mainz, Rombach, Budenheim, Heidesheim, Ingelheim, Gau-Algesheim, Gauleheim, Bingen.
7. Kaiserin-Elisabeth-Bahn.			
1. Septbr. 1859.	Pinz-Lambach.	5.0	Pinz, Hörsching, Marchtrenk, Wels, Gmünd, Lambach.
1. März 1860.	Lambach-Frankenmarkt.	5.5	Lambach, Breitenbüsching, Schwannstadt, Altmang, Böcklabruck, Timellam, Redl, Böcklamarkt, Frankenmarkt.
15. August 1860.	Frankenmarkt-Salzburg.	6.0	Frankenmarkt, Straßwalchen, Köstendorf, Seckirchen, Salzburg.
8. a) Köln-Mindener Eisenbahn.			
22. Oktbr. 1859.	Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen Deutz und Köln.		
b) Köln-Bonner Eisenbahn.			
1. Januar 1859.	Deutz-Hennef.	4.09	Deutz, Wahn, Siegburg, Hennef.
15. Oktbr. 1859.	Hennef-Gitorf.	1.61	Hennef, Gitorf.
9. Oberschlesische Eisenbahn.			
25. Juni 1859.	Mysłowitz-Neubrunn.	2.49	Mysłowitz, Neubrunn.
26. August 1859.	Kattowitz (Schoppin)-Zabkowitz.	0.96	Kattowitz (Schoppin) und Zabkowitz, Station der Warschau-Wiener Eisenbahn an der preussisch-russischen Grenze.
15. Septbr. 1860.	Morgenroth-Tarnowitz.	2.31	Morgenroth (neue Station für die Haltestelle Ruda), Deuthen, Tarnowitz.
10. Preussische Ostbahn.			
6. Juni 1860.	Königsberg-Stallupönen.	18.85	Königsberg in Preußen, Guttentfeld, Löwenhagen, Lindenau, Tapian, Wehlau, Buschdorf, Norfitten, Insterburg, Judschen, Gumbinnen, Trafehnen, Stallupönen.
15. August 1860.	Stallupönen-Gydtahnen.	1.47	Stallupönen, Gydtahnen.



Tag der Betriebseröffnung.	Bahnstrecke.	Länge in Meilen.	Stationen.
<b>11. Rheinische Eisenbahn.</b>			
15. Dezbr. 1859.	Coblenz-Bingen.	8.3	Coblenz, Capellen, Boppard, St. Goar, Oberwesel, Bacharach, Bingen.
"	Verbindungsbahn durch und die Ringbahn um die Stadt Köln.	1.05	
<b>12. a) Rhein-Nahe Eisenbahn (K. Eisenbahndirektion Saarbrücken).</b>			
15. Dezbr. 1859.	Grenznach-Oberstein.	7.09	Grenznach, Münster a. Stein, Waldhöchelheim, Staudernheim, Sobornheim, Ronzingen, Kirn, Fischbach, Oberstein.
26. Mai 1860.	Oberstein-Neunkirchen.	7.07	Oberstein, Kronweiler, Heimbach, Birkenfeld, Türkismühle, St. Wendel, Ottweiler, Neunkirchen.
<b>b) Saarbrücken-Trier Eisenbahn.</b>			
26. Mai 1860.	Merzig-Trier.	6.4	Merzig, Reilach, Beulich, (Saarburg), Wiltigen, Konz, Trier.
<b>13. Ruhr-Sieg Eisenbahn (K. Eisenbahndirektion Elberfeld).</b>			
21. März 1859.	Hagen-Letmathe.	3.98	Hagen, Gabel (H.-Stelle), Limburg, Letmathe.
16. Juli 1860.	Letmathe-Altena.	1.20	Letmathe, Altena.
<b>14. Bahnen der österreichischen südlichen Staats-, Lomb.-venet. u. Eisenbahngesellschaft.</b>			
24. April 1860.	Pragerhof-Kanizsa.	14.5	Pragerhof, Pellau, Moschganz, Friedau, Polstran, Gsfaturn, Kraljewe, Kottori, Kanizsa.
1. Juni 1860.	Uj-Szöny-Stuhlweisenburg.	11.2	Uj-Szöny, Nagy-Igmand, Kis-Ber, Moor, Bodail, Moha, Stuhlweisenburg.
21. Juli 1860.	Udine-Casarsa.	4.35	Udine, Pafian, Schiar, Cedroipo, Casarsa.
<b>15. Theiß-Eisenbahn.</b>			
24. Mai 1859.	Debreczin-Miskolcz.	18.1	Debreczin, Hadház, Ujfehértó, Nyiregyháza, Királytelek, Tokaj, Szerencs, Lőcs, Miskolcz.
14. August 1860.	Miskolcz-Kaschau.	11.56	Miskolcz, Szilfő, Forró-Gucs, Hidas-Némethi, Csány, Kaschau.
<b>16. Wiener Verbindungsbahn.</b>			
2. Septbr. 1860.	Verbindungsbahn vom Nordbahnhof zum Hauptbahnhofsgebäude und von da nach dem Südbahnhof in Wien.	0.62	Die Bahn ist Eigenthum der Staatsverwaltung. Den Betrieb hat die Kaiser-Ferd. Nordbahn gemeinschaftlich mit der süd. Staats-Eisenbahngesellschaft übernommen und findet vorläufig nur Güterbeförderung statt.
<b>17. Zittau-Reichenberger Eisenbahn (unter Verwaltung der sächsischen Staats-Eisenbahndirektion zu Dresden).</b>			
1. Dez. 1859.	Zittau-Reichenberg.	3.6	Zittau, Grottau, Kragau, Nachendorf (H.-Stelle), Reichenberg.

**Schweizerische Eisenbahnen.**

Am 31. Dezember 1859 bestanden in der Schweiz Eisenbahnkonzessionen für eine Gesamtlänge von 358 Stunden (à 4800 Meter). Davon sind noch nicht in Angriff genommen 99, bereits in Angriff genommen 62, im Betriebe befindlich 197 Stunden. Vor dem Jahre 1854 wurden dem Betriebe übergeben 5 Stunden; im Jahre 1854 . . 3, 1855 . . 35, 1856 . . 27, 1857 . . 37, 1858 . . 39, 1859 . . 51 Stunden. Ueber den Bestand der Schweizerischen Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1859 gibt folgende Uebersicht genauere Auskunft:

Konzessionirte Linien	Gesamtlänge	Nicht in		
		Angriff genommen	In Angriff genommen	Im Betriebe
Stunden und Sechzehntelstunden				
Lufmanier Bahn . . . . .	26.13	26.13	—	—
Vereinigte Schweizer Bahnen	66.8	10.8	—	56
Nord-Ostbahn . . . . .	37.4	—	—	37.4
Ost-Westbahn . . . . .	36.3	20.2	16.1	—
Reppischbahn (Zürich-Knonau)	6.8	6.8	—	—
Züricher Bahn . . . . .	5.12	5.12	—	—
Centralbahn . . . . .	54.5	1.1	3.2	50.2
Französische Ostbahn . . . . .	0.6	—	—	0.6
Bahische Eisenbahn . . . . .	7.2	6	—	1.2

Jurabahn (Jura industriel) . . . . .	7.13	0.6	0.15	6.8
Gleisbahn (Delle-Pruntrut) *) . . . . .	—	—	—	—
Franco-Suisse (Neuenburg) . . . . .	14.10	—	7.5	7.5
Freiburg-Lausanne . . . . .	17.13	—	17.13	—
Westbahn . . . . .	37.4	12.15	—	24.5
Italienische Eisenbahn . . . . .	33.11	8.9	17.3	7.15
Genf-Lyoner Bahn . . . . .	5.13	—	—	5.13
Bestand in 1859 . . . . .	357.13	98.10	62.7	196.12
" " 1858 . . . . .	392.2	140.9	105.5	146.4
" " 1857 . . . . .	383.18	150.2	126.1	107.10
" " 1856 . . . . .	336.11	117.15	147.13	70.15
" " 1855 . . . . .	244.15	95.7	105.12	43.12

**Telegraphenwesen.**

**Die Belgischen Staats-Telegraphen.**

In dem Rechenschaftsbericht an die gesetzgebenden Kammern für das Betriebsjahr 1859 ist über den Stand und Betrieb der Staats-Telegraphen in Belgien im Wesentlichen Folgendes enthalten.

Bis 1859 waren für die Telegraphenanlagen in Belgien bewilligt 976,000 Fr. und davon wirklich aufgewendet bis Ende 1858 . . 749,208 Fr., in 1859 105,344 Fr., zusammen 854,552 Fr., so daß Ende 1859 noch zur Verfügung standen 121,448 Fr. Die verausgabte Summe war verwendet wie folgt:

1) zur Herstellung von 1360.75 Kilometer Linien mit 3637 Kilometer Länge der Drähte . . . . .	502,691 Fr.
2) " Anschaffung von Apparaten, Batterien, Bureau-Einrichtungen u. . . . .	220,007 "
3) " Erwerbung der von Privaten errichteten Linien von Brüssel nach Antwerpen und von Verviers zur preussischen Grenze sammt Ausrüstung (59 Kilometer mit 206 Kilometer Drahtlänge) . . . . .	72,000 "
4) für verschiedene Anschaffungen . . . . .	59,854 "
zusammen	854,552 Fr.

Auf die Gesamtlänge von 3843 Kilometer Drähte vertheilt, macht dieser Aufwand pro Kilom. Drahtlänge 222.36 Fr.

In 1859 hat die Länge der Telegraphenlinien um 303.75 Kilometer zugenommen.

Die Einnahmen vom Telegraphenverkehr betragen in 1859:	
im internen Dienst . . . . .	126,298 Fr.
" internationalen Dienst . . . . .	220,033 "
" im Transitedienst . . . . .	159,676 "
zusammen	506,006 Fr.

Die Auslagen für den Betrieb haben dagegen betragen:	
an Gehältern der Angestellten . . . . .	184,908 Fr.
" Löhnen der Arbeiter . . . . .	42,328 "
" Unterhaltungskosten . . . . .	36,757 "
zusammen	263,993 Fr.

Der Reinertrag belief sich daher auf . . . . . 242,013 " oder 28.32 Proz. des Anlagekapitals.

Im Jahr 1858 war der Reinertrag 194,535 Fr. oder um 47,478 Fr. geringer; es stund nämlich einer Mehreinnahme von 92,080 Fr. ein Mehraufwand von 44,602 Fr. gegenüber.

Seit dem Bestehen des Telegrapheninstituts haben betragen:	
die Bruttoeinnahmen . . . . .	2,708,736 Fr.
" Betriebskosten . . . . .	1,178,638 "
der Reinertrag . . . . .	1,530,098 Fr.

Dieser Reinertrag übersteigt die Kosten der ersten Anlage bereits um 675,546 Fr.

Es sind in 1859 im Ganzen befördert worden 196,240 Telegramme gegen 145,726 in 1858. Die Zunahme betrug also 50,514 Telegramme = 34.66 Proz.

Wenn man die Diensttelegramme mit in Rechnung bringt, welche pro 1859 80,739, pro 1858 . . 72,058 betragen haben, so erhöht sich die Gesamtzahl der Telegramme pro 1859 auf 276,979 und pro 1858 auf 217,784.

Am 1. Januar 1860 waren 87 Telegraphenbüros für die Privatkorrespondenz eröffnet; seitdem sind weitere 38 hinzu gekommen, so daß die Zahl bis Juni 1860 sich auf 125 belief, gegen 75 am 31. Dezember 1858.

Ihren Inhalt nach theilen sich die Telegramme:	
für kommerzielle Angelegenheiten . . . . .	51.00 Proz.
" Börsennachrichten . . . . .	26.00 "
" verschiedene Geschäfte . . . . .	18.30 "
" Zeitungs-Korrespondenzen . . . . .	4.80 "
" Mittheilungen der Regierungen . . . . .	1.90 "
zusammen	100.00 Proz.

\*) Die Konzession ist am 1. Juni 1858 erloschen.



Ihrer Länge nach theilen sich die Telegramme in solche:  
 mit 1—20 Worten . . . . . 76 Prozent  
 " 21—30 " . . . . . 14 "  
 " 31—40 " . . . . . 5 "  
 über 40 " . . . . . 5 "

Im Durchschnitt hatte jedes Telegramm 22 Worte.

Seit 1852 waren Korrespondenz und Einnahmen:

Jahr	Zahl der Telegramme	Einnahmen im Ganzen	pro Telegramm
1852	27,217	163,901 Fr.	6.02 Fr.
1853	52,050	272,783 "	5.21 "
1854	60,415	281,235 "	4.66 "
1855	61,433	257,860 "	4.21 "
1856	99,273	338,612 "	3.41 "
1857	119,050	401,338 "	3.38 "
1858	145,726	407,144 "	2.79 "
1859	196,240	506,006 "	2.57 "

Von 1852 bis 1859 haben hiernach zugenommen der Korrespondenzverkehr um 621 Proz., die Einnahmen um 208 Proz., während die durchschnittliche Einnahme von einem Telegramme um 57 Proz. sich vermindert hat. Die sukzessive Herabsetzung der Tarife hatte daher neben einer außerordentlichen Steigerung des Verkehrs auch eine erhebliche Zunahme des Ertrags zur Folge.

**Verkehr deutscher Eisenbahnen.**

**K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (174 1/2 Meilen.)**

1860.	Personen.		Güter.		Einnahme.	
	Zahl.	fl. öst. M.	Ztr.	fl. öst. M.	fl. öst. M.	fl. öst. M.
7. Oktober bis 13. Okt.	45,223	1,161,082	483,675	398,400		
14. " " 20. " "	45,433	1,269,780	496,866	390,566		
bis 20. Okt.	1,614,173	38,194,759	15,189,292	14,229,216		

**Sächsischen Eisenbahnen. — I. Ludwigsbahn.**

Ergebnis im	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Septbr. 1860	86224	52657	481525	56507	675980	82207	191371
" " 1859	94902	62638	423876	57710	492305	60009	180357
1859 mehr weniger	—	—	57649	—	183675	22198	11014
in den verfloßenen 12 Monaten 1859—60	916081	542190	5130578	657567	6900935	853618	2053375
1858—59	968691	563076	4861504	653121	6629265	889069	2105266
1859—60 mehr weniger	52610	20886	269074	4446	271670	—	35451

**— II. Maximiliansbahn.**

Ergebnis im	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Septbr. 1860	29125	12315	126715	8429	210335	10480	31224
" " 1859	32221	11639	118868	7489	109335	5717	24845
1859 mehr weniger	3096	676	7847	940	101000	4763	6379
in den verfloßenen 12 Monaten 1859—60	275156	106370	1187085	85145	1813455	92113	283629
1858—59	272780	97797	1298730	91244	1376305	70945	259986
1859—60 mehr weniger	2376	8573	111645	6099	437150	21168	23643

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

Benennung der Bahnen.	Länge in M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Total-einnahme in Thlr.
		Personen.	Einnahme.	Güter.	Frachtbetrag.	
Westliche Staats-Eisenbahnen	47.7	215,806	91,990	3,395,821	204,689	296,680
Oestliche Staats-Eisenbahnen	22.8	112,635	50,888	838,551	86,581	137,469
Privat-Eisenbahnen	8.1	30,925	6,548	265,067	10,627	17,175
Summa	78.6	359,366	149,426	4,499,439	301,897	451,324

**Leipzig-Dresdener Eisenbahn. — Monat September 1860.**

96,677 Personen	72,278 Thlr.	2 Agr.
1,068,210 Ztr. Güter	119,627 "	16 "
	191,905 Thlr.	18 Agr.

Hierzu vom 1. Januar bis ult. Aug. 1860 1,209,083 " 4 "

Ferner Postfracht und Magdeburger Strecke

III. Quartal 1860 angenommen zu	19,079 "	23 "
Summa	1,420,068 Thlr.	15 Agr.

Vom 1. Januar bis ult. Sept. 1859 . . . 1,364,809 " 23 "

Mehreinnahme bis ult. Sept. 1860 gegen 1859 55,258 Thlr. 22 Agr.

Vorbehältlich späterer Feststellung.

**Friedrich-Wilhelms Nordbahn. — Monat September 1860.**

Von Personen und Gepäc	28,942 Thlr.
" verschiedenen Frachtgütern	51,222 "
Gesamteinnahme	80,164 Thlr.

gegen 79,292 Thlr. im Sept. 1859.

Gesamteinnahme bis ult. Sept. 1860 . . 625,467 Thlr. gegen 577,500 Thlr. in denselben Monaten des Jahres 1859.

**Köln-Mindener Eisenbahn. — Monat September 1860.**

a) auf der Hauptbahn.

229,209 Personen	140,965 Thlr.
4,687,413 Ztr. Güter	279,455 "
Extraordinarien	26,342 "
Summa	446,762 Thlr.

gegen 234,359 Personen, 4,250,633 Ztr. Güter und 408,921 Thlr. Einnahme im Monat Sept. 1859. Mithin im Monat Sept. 1860 mehr 37,841 Thlr.

In den ersten 9 Monaten des Jahres 1860 wurden eingenommen für 1,731,254 Personen, 37,596,342 Ztr. Güter u. 3,450,691 Thlr., gegen 1,917,995 Personen, 32,274,623 Ztr. Güter u. 3,075,899 Thlr. in 1859. Mithin pro 1860 mehr 374,792 Thlr.

b) auf der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn.

39,935 Personen	14,913 Thlr.
296,951 Ztr. Güter	13,296 "
Extraordinarien	181 "
Summa	28,390 Thlr.

gegen 40,012 Personen, 253,240 Ztr. Güter und 27,408 Thlr. Einnahme im Monat Sept. 1859. Mithin im Monat Sept. 1860 mehr 982 Thlr.

In den ersten 9 Monaten des Jahres 1860 wurden eingenommen für 290,879 Personen, 2,430,485 Zentner Güter u. 220,261 Thlr., gegen 337,769 Personen, 1,943,920 Ztr. Güter u. 204,991 Thlr. in 1859. Mithin pro 1860 mehr 15,270 Thlr.

c) auf der Köln-Gießener Eisenbahn.

(Strecke Deuz-Wisgen.)

29,529 Personen	7,013 Thlr.
232,862 Ztr. Güter u.	10,535 "
Extraordinarien	240 "
Summa	17,788 Thlr.

In den ersten 9 Monaten des Jahres 1860 wurden eingenommen für 174,025 Personen, 1,447,178 Ztr. Güter u. 87,512 Thlr.

d) auf der festen Rheinbrücke.

Im Monat September wurden eingenommen . . . . . 3,252 Thlr.

In den ersten 9 Monaten des Jahres 1860 wurden eingenommen 27,743 Thlr.

**Magdeburg-Wittenberge. — Monat September 1860.**

17,955 Personen, Einnahme	14,793 Thlr.
191,003.5 Ztr. Güter	25,157 "
Außerordentliche Einnahmen	835 "
Summa	40,785 Thlr.

gegen 16,806 Personen, 188,338.0 Ztr. Güter und 38,087 Thlr. Einnahmen im September 1859.

Vorbehältlich späterer Festsetzung.

**Ankündigungen.**

**Für Bauunternehmer.**

[60—62] Die Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft hat 25 Stück in ganz gutem Zustande befindliche Kippwagen, so wie 3 gußeiserne Drehscheiben von 3 Meter Durchmesser zu verkaufen. Kaufliebhaber wollen sich an den Ober-Ingenieur Herrn Kramer in Mainz wenden.

