

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographische 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-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 Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

19. November 1860.

Nro. 46.

Inhalt. Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1858. — Postwesen. Betriebsergebnisse der englischen Postanstalt im Jahre 1859. (Schluß.) — Telegraphenwesen. I. Zur Statistik der französischen Telegraphen im Jahre 1859. II. Verkehr der K. Hanoverschen Staats-Telegraphen. — Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. — Zeitung. Inland. Oesterreich. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1858.

Herausgegeben von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, der Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. IX. Jahrgang. Berlin 1860.

Der vorliegende Jahrgang der Deutschen Eisenbahn-Statistik, vollständiger und reichhaltiger als die früheren, umfaßt in 274 Kolonnen die wichtigsten Zahlenangaben über die dem Deutschen Eisenbahnverein angehörigen Eisenbahnen, mit Ausnahme der Bayerischen Ostbahnen (61 Meilen), von welchen die erste 9,85 Meilen lange Strecke München-Landsbut erst im November 1858 in Betrieb kam, 2) der Brunn-Rositzer Bahn (3 Meilen), 3) der Galizischen Karl-Ludwig-Bahn, welche die Strecken der früheren östlichen Staatsbahn von Krakau bis Dembica mit Abzweigungen (15,8 Meilen) im August 1858 übernommen hat, und 4) der Nassauischen Rhein- und Lahn-Bahn (4,17 Meilen) von Wiesbaden nach Rüdelsheim, seit Juni 1857 eröffnet. Die übrigen Bahnen, 57 an der Zahl, theilen sich in 12 Staatsbahnen, 9 unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen und 36 in Privatverwaltung stehende Privatbahnen. Die Statistik zerfällt in 5 Abschnitte, wovon Abschnitt A von den Verwaltungsbehörden, Richtung, Länge, Betriebsöffnung und Verkehrsverbindungen der Eisenbahnen; B von der Bahnbeschreibung und dem Anlagekapital; C den Transportmitteln; D den Betriebsergebnissen; E den außergewöhnlichen Ereignissen beim Eisenbahnbetrieb handelt. Der Abschnitt F, eine Uebersicht der angestellten Beamten und beschäftigten Arbeiter fällt, diesmal aus, im Abschnitt G endlich wird der Stand der Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse dargestellt. Den Schluß bilden statistische Berichte und Erklärungen zu den Tabellen. *)

I.

Die in den Tabellen aufgeführten 57 Bahnen und Bahnkomplexe hatten zusammen eine Betriebslänge von 1700,71 Meilen, davon kommen auf die Staats-Eisenbahnen 621,76 Meilen
" " Privatbahnen in Staatsverwaltung 155,04 "
" " " " Privatverwaltung 923,91 "
Mit Hinzurechnung der oben erwähnten 4 Bahnen, welche in die Tabellen nicht aufgenommen werden konnten, mit der Betriebslänge von 32,82 Meilen, ergibt sich eine Gesamtbetriebslänge von 1733,53 Meilen für die Ende 1858 dem Verein angehörigen Bahnen.

Aus den Angaben über die Zeit, wann der Betrieb stückenweise und auf der ganzen Bahn eröffnet worden ist, erhellt, daß in Deutschland folgende Bahnen der Reihe nach zuerst in Betrieb kamen:

	Bahneröffnung	
	auf erster Strecke	in ganzer Länge
Badweil-Linz-Gmunden (jetzt Theil der Elisabethbahn)	21. Juli 1832	4. Mai 1836
Buschtehtrader Pferdebahn	in 1833	in 1836
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	7. Dezember 1835	
Leipzig-Dresden	24. April 1837	7. April 1839
Kaiser-Ferdinands Nordbahn	6. Januar 1838	1. Januar 1858
Bayer. Staatsbahn (München-Augsburg)	1. Juni 1838	—
Berlin-Potsdam-Magdeburg	22. Sept. 1838	7. Aug. 1846
Braunschweigische Staatsbahn	1. Dezbr. 1838	20. Juli 1858
Bergisch-Märkische Bahn (Düsseldorf-Dortmund)	20. " 1838	29. Dez. 1848

*) Die in statistischen Notizen vorkommenden Maße sind: der Preussische Fuß = 0,31385 Meter, die Preussische Ruthe = 12 Fuß = 3,766 Meter, die Meile = 2000 Ruthen = 7532 Meter.

	Bahneröffnung	
	auf erster Strecke	in ganzer Länge
Magdeburg-Leipzig	29. Juni 1839	18. August 1840
Rheinische Bahn	2. August 1839	—
Taunusbahn	26. Sept. 1839	3. August 1840
Berlin-Anhalt	1. " 1840	1. Okt. 1848
Badische Staatsbahn	12. " 1840	—

Der Eröffnung der Nürnberg-Fürther Bahn, welche am 7. Dezbr. d. J. ihr 25jähriges Bestehen feiert, gingen 2 Bahneröffnungen in Böhmen voran; doch nennt sich die Nürnberg-Fürther Bahn mit Recht „die erste Deutsche Eisenbahn mit Dampftrakt.“

II.

Aus dem Abschnitt: Allgemeine Beschreibung der Bahn und Anlagekapital entnehmen wir folgende Daten:

Die Kronenbreite des Bahndammes variiert bei einspuriger Bahn zwischen 12 und 20 Fuß, bei doppelspuriger zwischen 22,5 und 29 Fuß.

Die Zahl der Tunnel auf sämtlichen Bahnen — es kommen deren auf 23 Bahnlängen vor — beträgt 121 mit einer Gesamtlänge von 9605 Ruthen (4,8 Meilen). Die größte Zahl besitzt die österr.-südliche Staatsbahn (Wien-Triest) nämlich 35 von zusammen 2590 Ruthen; der längste Tunnel von 433,66 Ruthen kommt auf der Rheinischen Bahn vor.

Von Brücken mit großen Spannweiten und bedeutender Länge sind hervorzuheben: die längste Brücke der preussischen Ostbahn (Weichselbrücke bei Dirschau) von 386 Fuß größter Weite der Jochöffnungen und 2668 Fuß Gesamtlänge (die Rogatbrücke bei Marienburg hat 312 Fuß größte Jochöffnung und 890 Fuß Länge); die 201 Fuß weit gespannte Ringelbrücke der badischen Staatsbahn bei Offenburg mit 210 Fuß Länge; die österr.-südliche Staatsbahn hat eine Brücke mit 181 Fuß größter Spannweite und 1535 Fuß Gesamtlänge (Eipelbrücke in Oberungarn); eine Brücke von 2372 Fuß Länge und mit 171 Fuß größter Spannweite besitzt die Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn (über die Elbe bei Wittenberge); die bayerische Ludwigs-Süd-Nordbahn hat eine Brücke von 167 Fuß größter Jochöffnung und 550 Fuß Länge (Allerbrücke bei Rempten); auf der württembergischen Staatsbahn ist eine Brücke von 144 Fuß Spannweiten mit 920 Fuß Gesamtlänge (über die Enz bei Besigheim); auf der sächsisch-schlesischen Staatsbahn eine von 144 Fuß größter Öffnung und 552 Fuß Länge; bei der Nordtyroler Staatseisenbahn kommt eine Brücke mit 143 Fuß größter Spannweite und 423 Fuß Länge, endlich auf der Berlin-Anhaltischen Bahn eine von 120 Fuß größter Spannweite und 1104 Fuß Länge vor. Die längste Brücke auf den Bahnen des Vereins ist die von 11,681 Fuß Länge der Lombardisch-Venezianischen Bahn (Lagunenbrücke bei Venedig). Seit 1858 sind indessen mehrere bedeutende Brückenbauten von Eisen mit großen Spannweiten ausgeführt worden, welche bei der vorliegenden Uebersicht noch nicht berücksichtigt sind.

Die längsten und höchsten Viadukte kommen auf folgenden Bahnen vor: Auf der Sächsisch-Bayerischen Bahn von 1846 Fuß und 888 Fuß Länge und 251 und 213 Fuß Höhe; auf der Sächsischen Niedererzgebirgischen Bahn von 864 Fuß Länge und 158 Fuß Höhe; auf der Oesterr.-Südlichen Staatsbahn von 2116,5 Fuß Länge und 121 Fuß Höhe; auf der Rheinischen Bahn von 668 Fuß Länge und 120 Fuß Höhe; auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn von 1505,5 Fuß Länge und 112 Fuß Höhe; auf der Westphälischen Bahn von 1534 und 723 Fuß Länge und 110 Fuß Höhe; auf der Württembergischen Staatsbahn von 1000 Fuß Länge und 110 Fuß Höhe.

Von größten Dammhöhen sind zu verzeichnen: 168 Fuß bei der Bayerischen Ludwigs-Süd-Nordbahn, 138 " " Westphälischen Staatsbahn, 130 " " Niedererzgebirgischen Sächsischen Staatsbahn, 122 " " Bergisch-Märkischen Bahn,