

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.

XIX. Jahr.

28. Juni 1861.

Nro. 25.

Mit dem 1. Juli 1861 hört die Eisenbahn-Zeitung zu erscheinen auf. — Einzelne ältere Jahrgänge der Eisenbahn-Zeitung von 1845—1859 werden fortwährend, so weit der Vorrath reicht, zum Preis von 2 1/2 Thlr. oder 4 fl. 24 kr. für den Jahrgang abgegeben. Für das Jahr 1860 und das erste Semester 1861 bleibt der Abonnementspreis von 4 Thlr. oder 7 fl., beziehungsweise 2 Thlr. oder 3 fl. 30 kr. vorerst noch fortbestehen. Wer sämtliche unter der gegenwärtigen Redaktion erschienene Jahrgänge von 1845—1861, wovon noch eine beschränkte Anzahl Exemplare vorrätzig ist, zu beziehen wünscht, erhält dieselben zu dem Preis von 30 Thlr. oder 52 fl. 30 kr.

Inhalt. Zum neuen deutschen Maßsystem. — Oesterreichische Eisenbahnen. I. Bahnen der k. k. priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft. II. Kaiserin-Elisabethbahn. — Zeitung. Inland. Württemberg. Ausland. Vereinigte Staaten. — Ankündigungen.

An die Leser!

Mit der gegenwärtigen Nummer der Eisenbahn-Zeitung nimmt die Redaktion Abschied von ihren Lesern. Als wir vor 17 Jahren es unternahmen, ein Journal für die Interessen des Eisenbahnwesens herauszugeben, geschah es in der Ueberzeugung, daß wir damit ein Bedürfnis befriedigen und für die Entwicklung des Verkehrs in Deutschland Nutzen stiften. Dabei hegten wir die Hoffnung, daß die Aufgabe, die wir uns gestellt, wesentlich werde gefördert und erleichtert werden durch die Unterstützung, die uns Seitens des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, der einzelnen Direktionen und unserer Fachgenossen beim Bau und Betrieb der Eisenbahnen nothwendiger Weise zu Theil werden müsse. Diese Erwartung ist leider nicht in Erfüllung gegangen. Wiederholte Schritte haben uns vom Verein gar keine, und nur von einzelnen Verwaltungen einige Unterstützung gebracht, während nur wenige unserer technischen Fachgenossen bei der Fülle der ihnen obliegenden Berufsgeschäfte sich hie und da in der Lage und bewogen sahen, der Eisenbahn-Zeitung Beiträge zu Theil werden lassen. Auf diese Weise saß ganz auf die eigenen Kräfte und Mittel reduziert, verdienen wir einen Tadel, daß die Eisenbahn-Zeitung nicht das leistete, was von einem solchen Organ erwartet werden darf? — Gleichwohl haben wir mit Beharrlichkeit und Aufopferung fortgefahren, die bei einem ausgedehnten amtlichen Beruf uns gegönnte freie Zeit der Redaktion der Eisenbahn-Zeitung bis zu dem Augenblick zu widmen, wo es der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltung unternahm ein neues Organ ganz mit eigenen Mitteln zu gründen, von welchem so eben die erste Nummer erschienen ist. Durch die Aufstellung eines Redakteurs, welcher ausschließlich sich der Vereins-Zeitung zu widmen hat, durch keine pekuniäre Rücksicht gehemmt und einer angemessenen Verbreitung schon dadurch sicher, daß jede Eisenbahn-Verwaltung nach Maßgabe ihres Beitrags zur Vereinskasse eine größere Anzahl Exemplare zur Vertheilung an ihre Mitglieder und Beamten gratis erhält, sollte es der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ wohl gelingen, ihre Aufgabe nach jeder Mäßigkeit zu erfüllen. Wir wünschen derselben aufrichtig den allerbesten Erfolg, behalten uns aber vor, in späterer Zeit, wenn der Eisenbahn-Verein aus dem einen oder anderen Grunde wieder darauf verzichten sollte, ein eigenes Blatt herauszugeben, es mit unserer „Eisenbahn-Zeitung“, vielleicht unter günstigeren Umständen, aufs Neue zu versuchen. Für jetzt danken wir unseren Gönnern und Mitarbeitern für die uns gewährte Theilnahme und Unterstützung.

Stuttgart, den 28. Juni 1861.

Die Redaktion der Eisenbahn-Zeitung.

Zum neuen deutschen Maßsystem.

Die Einführung einer neuen Kubikeinheit, unter dem Namen Scheit nach dem hannoverschen Vorschlag, hat bei den Technikern keinen Beifall gefunden, welches hauptsächlich darin seinen Grund haben mag, daß die Definition dieser Einheit nicht auf richtigen Begriffen beruht, welches überdies zur Annahme einer anstößigen Benennung geführt hat. Es ist zu einer richtigen Beurtheilung dieser Materie vor allem erforderlich, sich über die geometrische Bedeutung der kubischen Inhaltsberechnung aus Länge, Breite und Höhe zu verständigen, und wir glauben annehmen zu können, daß jede kubische Inhaltsberechnung durch ein Prisma dargestellt wird, welches das Quadrat der Längeneinheit zur Basis, und das Produkt aus Länge, Breite und Höhe zur Höhe hat. Hätte man z. B. einen Balken zu berechnen von 5 Meter Länge, 3 Decimeter Breite und 6 Decimeter Höhe, so würde das Produkt = 0.900 seyn, welches durch ein Prisma dargestellt werden kann, das 1 Meter zur Basis und 9 Decimeter zur Höhe hat und daher 1/10 eines Kubikmeters ist. Das Scheit ist hiernach weiter nichts als ein Prisma, welches 1 Meter zur Basis und 1 Centimeter zur Höhe hat, und daher = 1/100 des Kubikmeters. Der Fehler der hannoverschen Definition besteht darin, daß darin die Dimensionen unrichtig vertheilt sind, indem dabei die Basis = 1 Decimeter und die Länge = 1 Meter angenommen wurde, wodurch die Beziehung zum Kubikmeter verloren gegangen ist. Es ist nun gewiß erlaubt, die Preisbestimmungen ebensowohl für 1/10, 1/100, 1/1000 Kubikmeter, als für einen ganzen Kubikmeter festzusetzen, aber deswegen ist es keineswegs erforderlich oder gerechtfertigt, einem solchen Bruchtheil des Kubikmeters einen besonderen Namen zu geben, wodurch nur Verwirrung in die Berechnung kommen würde. Wir sind daher vollkommen mit Herrn Nordlinger einverstanden, welcher sich entschieden gegen die Aufnahme des sogenannten Scheits als Kubikeinheit erklärt hat, und können nur wünschen, daß man sich allgemein von der Ueberflüssigkeit und Unzweckmäßigkeit dieser neuen Maßeinheit überzeugen möge.

Oesterreichische Eisenbahnen.

I. Bahnen der k. k. priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Den Verhandlungen der sechsten Generalversammlung, abgehalten zu Wien am 31. Mai 1861, entnehmen wir Folgendes.

Die letzten Strecken der Bahnlagen, deren Herstellung der Gesellschaft oblag, sind in der Mitte des Jahres 1858 dem Verkehre übergeben worden. Seitdem wurden außer den auf die Verstärkung und die Ausbesserung des Oberbaues sich beziehenden Arbeiten, welche jetzt beendet sind, nur solche Neubauten unternommen, welche eine Verbesserung, Vervollständigung und Vergrößerung der Stationen bezwecken, und wodurch der Betrieb bedeutend erleichtert und mit mehr Sicherheit bewerkstelligt werden kann. Die im Jahre 1860 durchgeführten Neubauten haben zusammen gekostet 1,737,506 fl., während die Gesamtausgaben für Neubauten seit der Gründung der Gesellschaft sich auf 44,959,471 fl. belaufen.

Außer diesen Bauten hat die Gesellschaft die nöthigen Studien für die

Umlegung einer kleinen Strecke von 2450 Klafter der Eröban-Dlmüger Linie, Behufs Umgehung des Frieberger Tunnels vorgenommen. Dieser im Bereiche jener Linie gelegene Tunnel, welcher in einer Länge von 268 Klaftern die dort befindliche wasserhaltige Lettenschicht durchbrechend hergestellt ist, hat vom Anfange des Baues fleißig zu den ernstesten Besorgnissen für seinen Bestand Anlaß gegeben. Die Verrückung und Höherlegung der Bahnachse zum Behufe der gänzlichen Beseitigung dieses Tunnels ergibt sich als die ökonomischste und sicherste Abhilfe; zugleich gewährt sie den weiteren Vortheil, daß alle erforderlichen Arbeiten ohne Unterbrechung des regelmäßigen Bahnbetriebes vorgenommen werden können; die Ausführung wird noch in diesem Jahre (1861) beginnen. In gleicher Weise werden die Arbeiten für die Bahnlinie von Cravicza nach Steyerdorf sofort in Angriff genommen und dadurch das Banater Kohlenrevier in direkte Verbindung mit der südöstlichen Linie gebracht werden. Der gesammte Höhenunterschied zwischen Steyerdorf und Cravicza, als Anschlußstation der südöstlichen Linie, beträgt 176.774°. Die vollführten Studien ergeben die Möglichkeit, den komplizirten Betrieb mittelst geneigter Ebenen wie er von der Staatsverwaltung beabsichtigt war, ganz zu umgehen und eine Linie zu ermitteln, welche in ihrer ganzen Ausdehnung den Transport mittelst Lokomotiven zulässig macht. Dieselbe benützt zugleich in ihrer Anfangs- und Endstrecke, nämlich dort, wo die schwachen Gefälle beibehalten werden konnten, die bereits früher ausgeführten Arbeiten in einer Länge von 8067.80°, und verbindet dieselben mittelst einer 9308.20° langen Strecke mit einem Maximalgefälle von 1 zu 50 und mit Curven im Minimum von 60 Klaftern Radius. Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 4.344 Meilen. Dieselbe wird einschließ- lich der Kosten für 4 Lokomotiven so wie incl. der bereits vorrätigen und zum größten Theile aus den vom Staate bereits bewerkstelligten Acquisitionen her- rührenden Oberbau-Materialien, einen Gesammtkostenbetrag von 1,983,000 fl. nicht übersteigen.

Die Ausgaben für die erste Herstellung von Fahrtriebmitteln für den Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsdienst haben sich im Jahre 1860 auf 425,530 fl. beschränkt. Die Gesammtausgaben für Betriebsmaterial der Eisenbahnen und der Dampfschiffahrt bis zum 31. Dezember 1860 belaufen sich auf 14,857,384 fl.

Die Gesammtsumme der Auslagen auf erste Herstellung in den Berg- werken, Hüttenwerken und Domänen im Jahre 1860 beläuft sich auf 1,445,325 fl., die früheren Ausgaben haben betragen 6,211,382 fl., woraus sich die Summe ergibt mit 7,656,707 fl.

Die finanzielle Lage der Gesellschaft am 31. Dezember vorigen Jahres stellt sich in Ansehung des Kapital-Contos auf nachstehende Weise dar. Es wurden vereinnahmt

für Aktien mit Inbegriff der rückständigen Einzahlungen	92,797,176 fl.
„ Obligationen mit Inbegriff der noch unverkauften Stücke	82,371,008 „
Zusammen	175,168,184 fl.
An die Staatsverwaltung wurden für die Eisenbahnen und Domänen 200,000,000 Fr. als Kaufpreis bezahlt, welcher Betrag (abzüglich des Werthes der verkauften Strecke Gyzlób-Szolnok) ergibt	92,269,828 fl.
Die Ausgaben für Neubauten und Vorräthe der Eisenbahnen haben betragen	55,528,728 „
und für die Berg- und Hüttenwerke und Domänen	13,418,025 „
Zusammen	161,216,581 fl.

Es verbleiben daher für die Neubauten noch disponibel 13,951,603 fl. neben verschiedenen Vorräthen und verkäuflichen Produkten im Werthe von über 6,000,000 fl.

Betrieb. Die Zunahme der Einnahmen, welche auf den Eisenbahnen der Gesellschaft seit der Konstituierung derselben stattfand, erhielt sich auch im Jahre 1860. Die Total-Einnahmen haben sich von 18,603,507 fl. in 1859 auf 19,822,349 fl. pro 1860 erhöht, weisen daher eine Zunahme von 6.55 Proz. nach.

Die Eisenbahnbetriebsstrecken, welche im Jahre 1855 eine Länge von 126.03 Meilen hatten, haben sich verlängert auf der Neu-Szönyer Linie um 15.50 M., und auf der südöstlichen Linie um 32.97 M., was die gegenwärtig im Betriebe befindliche Gesammtlänge von 174.50 M. ergibt. Das Erträgniß pro Bahnmeile war im Jahre 1855 . . 103,280 fl., im Jahre 1860 betrug es 113,595 fl., woraus sich eine Zunahme von 11 Proz. ergibt.

Die Verbesserung in dem Bahnbetriebe zeigt sich auch in dem Verhältnisse der Ausgaben. Im Jahre 1860 betragen dieselben 7,365,602 fl. und ließen von der Bruttoeinnahme zu 19,822,349 fl. als Nettoeinnahme übrig 12,456,747 fl. Das Verhältniß der Ausgaben zu den Einnahmen ist 37.16 Proz.; es war im Jahre 1855 . . 53.22, im Jahre 1856 . . 51.61, im Jahre 1857 . . 50.21, im Jahre 1858 . . 47.72 und im Jahre 1859 . . 38.22 Prozent.

Das Zusammentreffen dieser beiden Ergebnisse, nämlich die Vermehrung der Einnahmen und die relative Verminderung der Ausgaben veranlaßt, daß, während die Bruttoeinnahmen vom Jahre 1855 bis zum Jahre 1860 sich um 52.29 Proz. erhöhten, die Nettoeinnahmen um 104.58 Proz. zugenommen haben.

Die freundschaftliche Ausgleichung mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat jede weitere Entwicklung der eigenen Schifffahrt eingestellt. Man

wird sich, so lange der Vertrag dauern wird, mit den vier kleinen Schiffen begnügen, welche für die Beziehungen zwischen Bazias und den andern benachbarten Häfen der Donau, von der Save, an deren Mündung Belgrad und Semlin liegt, bis nach Widdin, Kalafat, stromabwärts von Bazias auf eine Flußlänge von 46.6 Meilen hinreichen werden.

Die zur Verwaltung der Bergwerke, Hüttenwerke und Domänen gehörigen Unternehmungen der Gesellschaft stehen größtentheils mit einander in einer Wechselbeziehung, indem die einen das verbrauchen, was die anderen erzeugt haben. Der Steinkohlen-Bergbau der Gesellschaft weist eine zufriedenstellende Vermehrung der Erzeugung für den Handel nach. Die Erzeugung aller Kohlenwerke hat sich im Jahre 1860 auf 4,254,916 Zollcentner gehoben, welche mit den zu diesen gehörigen industriellen Unternehmungen einen Ertrag von 170,539 fl. abgeworfen haben. Im Vergleich mit dem Jahre 1859 hat die Erzeugung um 24 Proz. und der Ertrag um 35 Proz. zugenommen.

Der Betrieb des Metallbergbaues und die Aufarbeitung der Erze außer den Eisenerzen weist im Jahre 1860 einen Ertrag von 15,881 fl. nach. Die Rechnungen über die Hochofen, Walzwerke und dazu gehörigen Werkstätten weisen einen reinen Ertrag aus von 166,967 fl. Die Wiener Maschinenfabrik hat im Jahre 1860 einen reinen Ertrag von 208,851 fl. ausgewiesen gegen 52,331 in 1859. Die Fabrik hat außer einer beträchtlichen Menge von Neben-erzeugnissen 47 Lokomotive und 820 Wagen geliefert. Das Erträgniß der Domänen, welches im Jahre 1859 . . 219,439.72 fl. betragen hat, verminderte sich im Jahre 1860 auf 168,557 fl. Schließlich ergibt sich aus den Berg- werken, Hüttenwerken und Domänen im Jahre 1860 ein Gesammt-erträgniß von 627,489 fl., während dasselbe im Jahre 1859 nur 441,129 fl. betragen hat.

Das Reinerträgniß der Eisenbahnen im Jahre 1860 wurde oben ange- geben mit	12,456,747 fl.
jenes der Berg- und Hüttenwerke und Domänen beläuft sich auf	627,489 „
aus der Zinsenanlage und dem Saldo des Gewinn- und Verlust-Conto wurden erzielt	1,754,564 „
Das gesammte Reinerträgniß des Jahres 1860 beträgt daher	14,838,800 fl.
die Einkommensteuer beträgt	767,513 „
Rest	14,071,287 fl.

Da die Zinsen und Amortisationsquoten des Aktien- und Anlehenskapitals für dieses Jahr sich auf 11,241,976 fl. belaufen, so verbleibt ein Rest von 2,829,311 fl.

Wenn man hiervon die verschiedenen reglementmäßigen oder durch die Statuten vorgeschriebenen Lasten im Betrage von 476,059 fl. und eine Zuschuß-Quote zu dem nicht vertheilten Erträgnisse der früheren Betriebsjahre pro 53,252 fl., zusammen 529,311 fl. in Abzug bringt, so verbleiben zur Verthei- lung als Dividende 2,300,000 fl., d. i. 5.75 fl. pro Aktie oder 10 Fr. nach dem Kurs vom 31. Dezember 1860 von 57.50. Das Reinerträgniß des ver- flossenen Jahres beläuft sich daher pro Aktie für die im Auslande geleisteten Zahlungen auf 35 Fr. und für die in Wien geleisteten Zahlungen auf 18.02 fl.

Die bis jetzt bekannten Einnahmen des Jahres 1861 lassen für das lau- fende Jahr ein mindestens eben so vortheilhaftes Ergebnis hoffen und die Aktien würden gegenwärtig sich mit 9.77 Proz. des Nominalwerthes verzinsen, wenn die Kursverhältnisse nicht so ungünstig gewesen wären.

Folgendes sind noch einige der hauptsächlichsten Betriebsergebnisse in 1860. Auf den im Betriebe befindlichen Bahnlinien von zusammen 174.5 Meilen Gesammtlänge wurden zurückgelegt von den Zügen 603,947, von den Lokomo- tiven 677,753 Meilen, wovon mit den Personenzügen 28.44, mit gemischten Zügen 18.05, mit Lastzügen 53.51 Proz.

Die mittlere Anzahl der Achsen war bei Personenzügen 26.45, bei ge- mischten Zügen 45.38, bei Lastzügen 87.29, im Allgemeinen 61.86.

Befördert wurden:

Reisende 1. Klasse	53,867 = 2.57 Proz.
„ 2. „	478,809 = 22.83 „
„ 3. „	1,452,460 = 69.25 „
zuermäßig. Preisen	112,235 = 5.35 „
im Ganzen	2,097,371 = 100 Proz. 19.82 M.
Reisegepäck	245,513 Ztr. 12.70 „
Gilgut	204,807 „ 20.40 „
Frachten	41,883,954 „ 18.40 „

Sodann: Equipagen 1558, Pferde 8270, Hornvieh 133,878, Schafe 57,786, Schweine 779,968, anderes Vieh 230,422 Stück. Militärtransporte: Reisende 391,402, Gepäck und Frachtgüter 22,833 Ztr., Wagen und Kanonen 178 Stück, Pferde 7030 Stück.

Auf die ganze Bahnlänge berechnet wurden befördert: Reisende 118,058, Gepäck 17,879 Ztr., Gilgut 23,948 Ztr., Frachtgut 4,417,364 Ztr.

Die mittlere Einnahme pro Meile betrug von einem Reisenden 0.2423 fl., einem Zentner Gepäck 0.0741 fl., einem Ztr. Gilgut 0.0932 fl., einem Zentner Frachtgut 0.0174 fl.

Die Gesammt-Einnahmen betragen:

bei den Personenzügen	6,150,496 fl.
„ „ Lastzügen	13,418,079 „
Regietransporte für Neubauten	60,030 „
Verschiedene Einnahmen	193,744 „
Zusammen	19,822,349 fl.

Die durchschnittliche Brutto-Einnahme war pro Bahnmeile 113,595 fl., pro Zugmeile 32.82 fl., pro Lokomotivmeile 29.25 fl.

Die Gesamt-Ausgaben vertheilen sich:

	im Ganzen	pro Bahnmeile	pro Zugm.
Central-Administration	874,027 fl.	5,008.75 fl.	1.29 fl.
Bahn-Betrieb	1,708,159 „	9,788.88 „	2.52 „
Material-Verwaltung	60,115 „	344.50 „	0.09 „
Zugförderung	1,509,717 „	8,651.67 „	2.23 „
Reparatur der Fahrbetriebsmittel	1,623,086 „	9,301.35 „	2.39 „
Oberbau und Gebäude-Erhaltung	1,590,498 „	9,114.60 „	2.35 „
Zusammen	7,365,602 fl.	42,209.75 fl.	10.87 fl.

Das Netto-Erträgniß macht auf die Bahnmeile 71,385 fl., auf die Zugmeile 20.62 fl., auf die Lokomotivmeile 18.38 fl.

Die durchschnittliche Ausgabe pro Lokomotivmeile betrug für das Brennmaterial 1.17 fl., für Reinigung, Schmiere sc. 0.07 fl., für die Reparaturen der Betriebsmittel 2.39 fl.

Die durchschnittlichen Ausgaben für Reparaturen der Fahrbetriebsmittel betragen ferner für eine Lokomotive sammt Tender und Tenderausrüstung 2234 fl., für einen Personenwagen 348 fl., für einen Lastwagen 98 fl., endlich für die Reparaturen der Wagen: für jede zurückgelegte Achsenmeile der Personenwagen 0.0369 fl., der Lastwagen 0.0224 fl.

Der Bestand der Betriebsmittel war am Schluß des Jahres: Lokomotiven 342, Tender 241, Wagen für Personenzüge 881, für Lastzüge 6492, Schneepflüge 33.

II. Kaiserin-Elisabethbahn.

Aus dem Geschäftsbericht für die letzte Generalversammlung der Aktionäre ist Folgendes zu entnehmen.

Nachdem der Bau der Kaiserin-Elisabethbahn von Wien nach Salzburg im Sommer 1860 vollendet worden ist und der Flügel von Wels nach Passau noch im Jahre 1861 hergestellt werden wird, so kann gegenwärtig eine vollständige Nachweisung über die ausgeführten Bauten und sonstigen Verhältnisse geliefert werden.

Zur Unternehmung der Elisabethbahn gehören folgende Linien:

1. Die ursprünglich konzessionirten Hauptbahnen
 - a) von Wien nach Salzburg,
 - b) von Wels nach Passau;
2. die privilegierten Bahnen
 - a) von Budweis nach Linz,
 - b) von Lambach nach Gmunden;
3. die Verbindungslinie mit der südlichen Staatsbahn bei Wien.

Nur die Hauptlinien Wien-Salzburg und Wels-Passau, dann die Verbindungsbahn ad 3) von Penzing nach Hezendorf, können als eigentliche Lokomotivbahnen mit normaler Geleisweite betrachtet werden; die beiden Nebenlinien von Lambach nach Gmunden und von Budweis nach Linz, deren Anlage in die Jahre 1832 und 1835 fällt, haben bloß eine Spurweite von 3 Fuß 6 Zoll österr. Maß, und eine schwache Konstruktion. In Folge der verschiedenen Geleisweiten müssen in Lambach und Linz Umladungen stattfinden.

Die neubauten Bahnen haben folgende Längen:

1. Hauptbahn von Wien bis zur bayer. Grenze bei Salzburg	42.03 Meilen
2. Hauptbahn von Wels bis zur bayer. Grenze bei Passau	10.45 „
3. Verbindungsbahn von Penzing nach Hezendorf	0.78 „
4. Verbindungsbahn von Lambach an die Gmunder Bahn	0.31 „
5. Verbindungsbahn in Linz bis zur Budweiser Bahn	0.07 „
Zusammen	53.64 Meil.

Mit dem Schlusse des Jahres 1860 waren sämtliche Strecken, mit Ausnahme jener von Wels bis zur bayerischen Grenze bei Passau, daher 43.19 Meilen vollendet und im regelmäßigen Betriebe.

Nach dem Staatsvertrage wurde der k. bayerischen Verwaltung das Bahnstück vom Salzburger Stationsplatze bis zur bayerischen Grenze in der Länge von 0.70 Meilen für den Betrieb pachtweise überlassen; dagegen wird die Kaiserin-Elisabethbahn von der k. priv. bayerischen Ostbahn-Verwaltung das Bahnstück von der österreichischen Grenze bis auf den Passauer Bahnhof in der Länge von 0.2 Meilen in gleicher Weise übernehmen, wornach sich folgende Bahnlängen für den eigenen Betrieb ergeben werden:

1. Von Wien bis Salzburg	41.33 Meilen
2. Von Wels bis Passau	10.65 „
3. Von Penzing nach Hezendorf	0.78 „
4. Vom neuen Lambacher Bahnhofe nach Gmunden	3.79 „
5. Von Linz (Bahnhof bei der eisernen Hand) nach Budweis	17.25 „
Zusammen	73.80 Meil.

Hiervon entfallen auf den eigentlichen Lokomotivbetrieb 52.76 Meilen, 3.79 Meilen von Lambach nach Gmunden werden mit kleinen Lokomotiven, und 17.25 Meilen von Linz nach Budweis mit Pferdekraft betrieben.

Die Strecke von Wien nach Linz ist am 15. Dezember 1858, die von Linz nach Lambach am 1. September 1859, von Lambach nach Frankenmarkt am 1. März 1860, von Frankenmarkt nach Salzburg am 1. August 1860 dem Betriebe übergeben. Auf der Penzing-Hezendorfer Verbindungsbahn erfolgte die regelmäßige Benutzung erst Anfangs Januar 1861.

Es ist gelungen für die neuen Bahnen von Wien nach Salzburg und Passau den kleinsten Krümmungshalbmesser mit 250 Klafter und das Steigungsmaximum mit 1:200 zu bestimmen.

Der Unterbau der Hauptbahnen von Linz nach Salzburg und von Wels nach Passau wurde durchaus für ein Doppelgeleis hergestellt. Eine Ausnahme hiervon machen die eisernen Brücken in jenen Strecken, wo vorläufig nur ein Geleis gelegt ist; die steinernen Pfeiler derselben sind jedoch ebenfalls für eine Doppelbahn erbaut. Die Kronenbreite der Dämme, der Einschnitte und der Bauobjekte zwischen den Parapeten, ist 25 Fuß. In der Schienenhöhe haben die Einschnitte, incl. der Seitengraben, eine Breite von 7 Klaftern 1 Fuß. Bei Durchgrabungen, welche der Schneeberührung ausgesetzt sind, wurde eine Erweiterung auf 9 bis 12 Klafter vorgenommen, nebstdem sind in angemessener Entfernung Schneedämme von mindestens 6 Fuß Höhe angelegt worden.

Als Grundsatz für den Objektbau wurde festgehalten, daß im Bahnkörper in der Regel Quader- und Bruchsteine und nur ausnahmsweise Ziegel in Anwendung kommen dürfen. Bei ungenügender Höhe für Gewölbe wurden Eisenskonstruktionen in Anwendung gebracht, so daß in den neuangeführten Bahnen nirgends Holzobjekte vorkommen. Bei Objekten, die einem starken Wasserandrang ausgesetzt sind, also bei sämtlichen Brücken über Flüsse, sind die Land- und Mittelpfeiler massiv von Quadern hergestellt oder mit solchen verkleidet worden. Endlich sind alle größeren Objekte, welche dem Erddrucke im Bahnkörper und der Masse ausgesetzt sind, mit hydraulischem Mörtel erbaut. Dieser Mörtel fand auch Anwendung bei Wand-, Stütz- und Grabenmauern und vorzüglich bei allen Fundirungen.

Es wurden drei Tunnel mit einer Gesamtlänge von 440 Klaftern ausgeführt und zwar: 1) an der Wasserscheide bei Melawinkel in einer Länge von 162 Klaftern; 2) durch den Dürrenberg hinter Melawinkel mit 125 Klaftern und 3) vor Melk mit 153 Klaftern Länge. Die beiden Erstgenannten sind mit Sandsteinquadern, der dritte dagegen, da er sich gänzlich wasserfrei zeigte, ist mit Ziegeln gewölbt.

Die Konstruktion des Oberbaues der k. Elisabethbahn besteht aus breitbassigen Schienen von 4“ 9“ Höhe und 20 Wiener Pfund Gewicht pro Längfuß, welche an den Stößen mit Passen von 10 Zoll Länge und 1/2 Zoll Dicke, dann mit 4 Schrauben von 3 1/2 Zoll Länge und 1/2 Zoll Dicke verbunden sind. Die Schwellen, größtentheils Eichen- oder Lärchenholz und nur zum Theil von Föhren, liegen durchschnittlich 3 Fuß von einander entfernt, sind 8 Fuß lang und 6 Zoll hoch. Stöß- und Mittelschwellen haben eine 12 Zoll breite Basis, erstere 12 und letztere 6 Zoll obere Breite. Zwischen den Schwellen und Schienen wurden schmiedeeiserne Unterlagplatten verwendet.

Auf den ersten 5 Meilen von Wien bis Neulengbach und in der Strecke vom Salzburger Bahnhofe bis über die Salzachbrücke ist ein doppeltes Geleis, auf den übrigen Strecken vorläufig nur ein Geleis gelegt worden. Die Länge der Geleise beträgt im Ganzen für die Bahn nach Salzburg 63.30 Meilen.

Auf Grundlage des mit der hohen Staatsverwaltung abgeschlossenen Vertrags, hat dieselbe, gegen Ertrag der Kosten, zwei Drahtleitungen von Wien bis Salzburg und von Penzing bis Hezendorf hergestellt. Auf der Nebenbahn von Lambach nach Gmunden besteht nur eine Leitung für die telegraphische Korrespondenz. Auf der im Baue begriffenen Wels-Passauer Strecke werden ebenfalls zwei Leitungen hergestellt werden.

An Betriebsmitteln sind vorhanden 72 Lokomotiven, 4 achträderige Personenwagen des Hofzuges mit 16 Achsen, 351 vierräderige Personenwagen mit 702 Achsen und 11,927 Sitzplätzen, 810 vierräderige Lastwagen mit 1620 Achsen und 159,900 Ztr. Ladungsfähigkeit, endlich 10 Schneepflüge mit 20 Achsen. Der gesammte Stand an Lastwagen wird aber auf 1241 vierräderige mit 2482 Achsen und 245,800 Zollzentner Ladungsfähigkeit gebracht werden und für einen Frachtenverkehr von 12 Millionen Zentnern im Jahre genügen.

Die Hauptwerkstätte für den Bahnbetrieb befindet sich am Wiener Stationsplatze. In der Station Linz wurde gleichfalls eine große Werkstätte für Lokomotiv- und Wagenreparatur angelegt; sodann sind in jenen Stationen, wo bisher Reserve-Lokomotive aufgestellt waren, nämlich in Purkersdorf, Neulengbach, St. Pölten, Kammelbach, Haag, Lambach, Frankenmarkt und Salzburg, je ein oder zwei Schmiedfeuer und die nöthigsten Werkzeuge vorhanden, um kleine Reparaturen an den Lokomotiven u. s. w. bewirken zu können.

Die Bauauslagen bis Ende 1860 incl. Zinsen haben betragen 62,930,404 fl., weiter ausgegeben vom 1. Januar bis Ende März 1861 und noch zu bestreiten bis zum Abschlusse der bezüglichen Rechnungen sind 13,069,598 fl., gibt Letzter betrag der Baukosten 76,000,000 fl.

Eine Meile der vollendeten Bahn, mit vollständiger Ausrüstung, wird nach

Abschlag der Zinsen und des Kursverlustes 1,312,910 fl. und mit diesen zwei Posten 1,416,853 fl. kosten. Diese Kosten sind allerdings sehr bedeutend, werden aber bei unparteiischer Berücksichtigung aller Verhältnisse, unter denen der Bau der Elisabethbahn ausgeführt werden mußte, erklärlich.

Die ursprünglich präliminirte Summe von 65 Mill. fl. G.M. oder 68 1/2 Mill. fl. Österr. W. für die Anlage der Elisabethbahn, wird nach dem Vorstehenden um 11.35 Proz. überschritten. In dieser Ueberschreitung sind aber die Auslagen pro 712,800 fl. enthalten, welche für die im Präliminare nicht vorbedachten drei Verbindungsbahnen bei Wien, Linz und Lambach erwachsen sind; ferner der eingetretene Kursverlust von 351,000 fl. bei der Aufnahme des Silberanlehens von 21 Mill. fl.; weiter die höheren Zinsen desselben in Folge des bis auf 50 Proz. gestiegenen Silber-Kurses; endlich die größeren Auslagen für die Beschaffung der nöthigen Fonds vor dem Zustandekommen dieses Anlehens, Verhältnisse, welche allein zu einer Mehrausgabe von 1.5 Proz. Veranlassung gegeben haben.

Auf der Hauptbahn wurden in 1860 zurückgelegt 147,498 Meilen, wovon 133,680 Zugmeilen; auf der Nebenbahn von Lambach nach Gmunden 10,696 Lokomotivmeilen.

Auf der Bahnstrecke Wien-Salzburg haben die eigenen 355 Personenwagen 1,460,537, und die eigenen 810 Lastwagen 2,532,777 Achsmeilen, zusammen 3,993,314 Achsmeilen zurückgelegt.

Nebstdem verkehrten auf dieser Bahn: fremde Personenwagen mit 17,430, fremde Lastwagen mit 32,285, zusammen mit 49,715 Achsmeilen. Dagegen sind auch Wagen der Kaiserin-Elisabethbahn auf fremden Bahnen verwendet worden und zwar: Personenwagen mit 30,958, Lastwagen mit 123,405, zusammen 154,363 Achsmeilen.

Nach der Betriebsrechnung kommen von den Auslagen der Hauptbahn:	
Auf die Bahnverwaltung	441,846 fl. oder 29.38 Proz.
„ „ Transportverwaltung	878,848 „ „ 58.45 „
„ „ allgemeine Verwaltung	111,446 „ „ 7.41 „
„ den Steuerkonto	71,600 „ „ 4.76 „
	1,502,740 fl. oder 100.00 Proz.

Werden diese Beträge auf die zurückgelegten Lokomotivmeilen vertheilt, so ergeben sich als durchschnittliche Betriebskosten im Jahr 1860 für eine Lokomotivmeile 10 fl. 20 kr.

Die Reparaturkosten belaufen sich bei Lokomotiven und Tendern: pro Lokomotivmeile auf 54.0 kr., pro Zugmeile auf 59.6 kr., pro Achsmeile auf 2.0 kr., bei Personen- und Lastwagen: pro Lokomotivmeile auf 36.9 kr., pro Zugmeile auf 40.7 kr., pro Achsmeile auf 1.4 kr.

Zur Lokomotivfeuerung dienen Holz, Kohlen, Schwarz, hauptsächlich aber Braunkohlen. Nach vorgenommener Reduktion der Kohlen- und Kohlen würden circa 39,151 Klafter 30zölliges weiches Holz in einem Betrage von 249,956 fl. erforderlich gewesen seyn. Auf eine Lokomotivmeile entfallen 0.265 Klafter, welche 1.69 fl. kosteten. Auf eine Achsmeile entfallen 0.0098 Klafter, welche 6 kr. kosteten.

Bei dem Verbräuche von 51,720 Zolllpfund Schmieröl und 4851 Zolllpfund fester Schmiere, betragen die Auslagen des Schmierens, der Beleuchtung und Reinigung der Lokomotiven und Tender pro Lokomotivmeile 13.8 kr., pro Zugmeile 14.7 kr., pro Achsmeile 0.49 kr.

Bei einer Konsumtion von 13,984 Zolllpfund Schmieröl für die Wagen machen die Auslagen pro Zugmeile 6.4 kr., pro Achsmeile 0.2 kr.

Mit den weiteren Kosten von 79.8 kr. für Zugbegleitung und Ordnen der Züge, dann von 76.2 kr. für Maschinenpersonal und Beschaffung des Speisewassers, ergeben sich zusammen 4.34 fl. pro Lokomotivmeile als Zugförderungskosten.

Auf der Hauptbahn von Wien nach Salzburg betragen die Einnahmen für 1,130,934 Personen (incl. 53,833 Mann Militär), nebst Gepäck, Güter, Separatfahrten etc.	1,636,627 fl. = 54.55 Proz.
für 4,103,839 Zollzentner Frachtgüter, incl. Nebengebühren	1,249,043 „ = 41.63 „
für diverse Zuflüsse	114,698 „ = 3.82 „
Zusammen	3,000,368 fl. = 100 Proz.

Hievon ab die gesammten Regie- und Betriebsauslagen mit 1,503,740 „
bleibt Reinertrag 1,496,628 fl.

Dieses Resultat wurde erreicht von einer durchschnittlich im ganzen Jahr betriebenen Bahnlänge von 36.93 Meilen, was pro Bahnmeile eine Brutto-Einnahme von 81,245 fl., eine Ausgabe von 40,789 fl. und einen Reinertrag von 40,526 fl. ergibt.

Die Ausgaben haben 50.12 Proz. der Einnahmen absorbiert.

Auf die Zugmeile entfällt eine Einnahme von 22.44 fl., eine Ausgabe von 11.24 fl. und ein Reinertragniß von 11.20 fl.

Auf der Nebenbahn von Lambach nach Gmunden haben die Einnahmen im Jahre 1860 ergeben: für 36,076 Personen nebst Gepäck, Güter, Separat-

fahrten etc.	31,079 fl.
für 989,473 Zollzentner Frachtgüter, incl. der Nebengebühren	152,972 „
für diverse Zuflüsse, als: Grundzins, Grasungen etc.	4,000 „
Zusammen	188,052 fl.

Hievon ab die Regie- und Betriebsauslagen mit 152,322 „
bleibt als Reinertragniß 35,730 fl.

bei einer Bahnlänge von 3.79 Meilen, somit enthält pro Meile eine Einnahme von 50,146 fl., eine Ausgabe von 40,190 fl. und ein Reinertrag von 9,956 fl.

Auf der Nebenbahn von Linz nach Budweis war die Einnahme pro 1860: für 27,646 Personen nebst Gepäck und Güter 28,958 fl. = 5.06 Proz. für 1,141,393 Zollzentner Frachtgüter, incl. der

Nebengebühren	518,488 „ = 90.66 „
diverse Zuflüsse, als: Grundzins, Salzhandel etc.	24,436 „ = 4.28 „
Zusammen	571,882 fl.

Hievon ab die sämmtlichen Regie- und Betriebsauslagen mit 456,098 „
bleibt als Reinertrag 115,784 fl.

Durchschnittlich ergibt sich bei 17.25 Meilen Pferdebahn pro Bahnmeile eine Einnahme von 33,152 fl., eine Ausgabe von 26,440 fl. und ein Reingewinn von 6,712 fl.; daher die Auslagen 79.75 Proz. der Einnahmen betragen haben.

Beitrag. Inland.

Württemberg. — Die volkswirtschaftliche Kommission stellt in ihrem Bericht, betreffend den Bau weiterer Eisenbahnen in der Statsperiode 1861—64, folgende Anträge: 1) bezüglich die Bahnstrecke Wasseralfingen-Nördlingen (vgl. G.-Z. Nr. 20 und 21): Zustimmung zu dem Artikel 1 des Gesetzesentwurfs, diese Bahnstrecke betreffend; 2) bezüglich der Bahnstrecke Kalen-Heidenheim, ebenso; der Artikel 2 des Gesetzesentwurfs, welcher von der Anbringung der Mittel für diese Bahnstrecken handelt, findet ebenfalls keinen Widerspruch. Zugleich unterwirft aber die Kommission die Frage von dem Bau anderer als der genannten beiden Bahnen einer Erörterung und kommt in ihrer Mehrheit zu dem Schlusse bei der Kammer den Antrag zu stellen: „der K. Staatsregierung die ehrfurchtsvolle Bitte vorzutragen, wegen Fortbaus der entworfenen Eisenbahnen auf der Strecke Hall-Grailsheim und an der oberen Neckarbahn oberhalb Rottenburgs in der Statsperiode 1861—64 die geeigneten Vorlagen an die Stände gelangen lassen zu wollen“.

Ausland.

Vereinigte Staaten. — Bei dem Censur in 1850 waren in den Vereinigten Staaten von Nordamerika 7175 engl. Meilen Eisenbahnen in Betrieb. Im Beginne des Jahres 1861 waren es nicht weniger als 31,179 Meilen und hat sich daher in den letzten zehn Jahren die Länge der amerikanischen Bahnen mehr als vervierfacht. Selbst die Krisis von 1857 hat der Ausbreitung des amerikanischen Bahnnetzes keine Unterbrechung gebracht, denn es sind seitdem 6789 Meilen Bahnen vollendet und in Betrieb gesetzt worden.

Ankündigungen.

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

[34—35] Bei der am 6. d. M. zu Ludwigshafen a. R. stattgehabten zweiten Verlosung des oben bezeichneten Prioritäts-Anlehens sind nachstehende Partial-Obligationen zur Rückzahlung pr. 1. Oktober d. J. gezogen worden.

Lit. K Nr. 228. 263.	2 St. à 1000 fl. = 2000 fl.
„ L „ 132. 216. 39. 50.	4 „ à 500 fl. = 2000 fl.
„ M „ 99. 707. 970.	9 „ à 100 fl. = 900 fl.
„ „ 404. 268. 838.	
„ „ 942. 444. 255.	4900 fl.

Die Besitzer vorstehender Obligationen werden hievon mit dem Bemerken 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,
„ „	„ Ph. Nic. Schmidt,
„ „	„ W. B. Goldschmidt,
„ Mannheim	„ W. S. Ladenburg & Söhne,
„ München u. Augsburg	„ Joh. Vor. Schägler,
„ Neustadt a. S.	„ Louis Daqué,
„ Ludwigshafen a. Rh.	bei der K. Filialbank,
erfolgt.	„ „ Direktorialkassa

Ludwigshafen, den 19. Juni 1861.

Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen.
gez. Jäger.

