

Die preussischen Eisenbahnen.

Im Jahre	Meilen.	Namen der Eisenbahnen.
1838	4,610	Berlin-Potsdam; Düsseldorf-Eberfeld.
1839	4,585	Magdeburg-Leipzig; Rheinische.
1840	15,549	Magdeburg-Leipzig; Berlin-Anhalt; Rheinische.
1841	27,245	Berlin-Anhalt; Düsseldorf-Eberfeld; Rheinische.
1842	25,582	Berlin-Frankfurt; Berlin-Stettin; Oberschlesische.
1843	31,346	Berlin-Stettin; Breslau-Schweidnitz-Freiburg; Magdeburg-Halberstadt; Rheinische; Oberschlesische.
1844	13,447	Niederschlesisch-Märkische; Breslau-Schweidnitz-Freiburg; Bonn-Cöln.
1845	13,462	Niederschlesisch-Märkische; Breslau-Schweidnitz-Freiburg; Cöln-Minden.
1846	115,619	Niederschlesisch-Märkische: Stettin-Stargard; Niederschlesische Zweigbahn, Oberschlesische; Wilhelmshafen; Berlin-Hamburg; Potsdam-Magdeburg; Thüringische; Cöln-Minden.
1847	76,278	Stargard-Posen; Bergisch-Märkische; Prinz Wilhelm; Oberschlesische; Reife-Brig; Wilhelmshafen; Thüringische; Cöln-Minden.
1848	42,587	Niederschlesisch-Märkische; Münster-Damm; Stargard-Posen; Bergisch-Märkische; Reife-Brig; Potsdam-Magdeburg; Osterbegl.-Köberau; Cöln-Minden.
1849	19,396	Aachen-Düsseldorf-Ruhrort; Magdeburg-Wittenberge; Thüringische.
1850	11,611	Westphälische; Saarbrücken.
1851	22,685	Ostbahn; Berlin-Bahnhof-Verbindungs-Bahn; Westphälische; Aachen-Düsseldorf-Ruhrort; Saarbrücken.
1852	44,255	Ostbahn; Aachen-Düsseldorf-Ruhrort; Saarbrücken.
1853	15,630	Ostbahn; Westphälische; Aachen-Maastricht.
1854	vacat	
1855	23,338	Bergisch-Märkische; Aachen-Düsseldorf-Ruhrort; Cöln-Erfeld; Breslau-Schweidnitz-Freiburg; Wilhelmshafen; Bonn-Rolandsee.

Die preussischen Eisenbahnen.

Im Jahre	Meilen.	Namen der Eisenbahnen.
1856	73,162	Münster-Rheine; Cöln-Erfeld; Breslau-Schweidnitz-Freiburg; Wilhelmshafen; Berlin-Hamburg; Magdeburg-Wittenberge; Thüringische; Bonn-Cöln; Cöln-Minden; Aachen-Maastricht-Hasselt; Oberschlesische Zweigbahn; Breslau-Posen-Glogau.
1857	36,988	Magdeburg-Leipziger Zweigbahn; Frankfurt a/M.-Küstrin-Krenz; Ostbahn; Dirschau-Marienburg; Breslau-Posener Zweigbahn (Lissa-Glogau); Stadtbahn zu Cöln.
1858	34,162	Nicolai-Ida-Hilte der Wilhelmshafen; Lissa-Glogau der Breslau-Posen-Glogauer; Reichenbach-Frankenstein der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn; Duppeln-Tarnowitz; Rolandsee-Coblenz und Cöln-Ring-Bahn der Rheinischen Bahn; Vingerbrück-Kreuznach; Rhein-Nahe; Saarbrücken-Merzig der Saarbrücker-Trierer.

Am Schlusse 1859 waren 723,556 Meilen Eisenbahn theilweise oder vollständig im Betriebe, rechnet man die Strecken auswärtiger Bahnen, die im preussischen Gebiete liegen, hinzu:

- 1) von der herzoglich Braunschweigischen Bahn 2,424 Meilen,
- 2) von der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn . 2,490 "
- 3) von der hannoverschen Westbahn . . . 7,919 "

12,833 Meilen.

Zieht man hiervon ab die außerhalb Preußens liegenden preussischen Gesellschaften gehörigen Strecken, die in den 723,556 Meilen mit gehalten sind:

- | | |
|--|----------------|
| von der Hamburger Bahn | 19,015 Meilen, |
| von der Magdeburg-Leipziger Bahn | 4,615 " |
| von der Anhaltischen Bahn | 11,805 " |
| von der Thüringischen Bahn | 19,676 " |
| von der Aachen-Maastrichter Bahn | 11,270 " |
| von der Rhein-Nahe Bahn | 1,310 " |

67,689 Meilen,

so beträgt die wirkliche Länge der am Schlusse 1859 in Preußen vorhandenen Eisenbahnen 669 Meilen.

Von jenen 723,556 Meilen Eisenbahn waren 664 Meilen vollständig im Betriebe, und war auf diese ein Anlage-Capital von 294,273,697 Thlr.

verwendet.

In dem von dem Königl. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten jährlich publicirten Betriebs-Resultaten sämmtlicher Eisenbahnen im Preussischen Staate findet sich eine tabellarische Zusammenstellung der Längen, Anlage-Kosten und Transport-Mittel der im Königreich Preußen am Schlusse der Jahre 1844 bis incl. 1858 vollständig im Betrieb gewesenen Eisenbahnen.

Mit Hinblick auf die eben gegebene geschichtliche Zusammenstellung der im Staate seit 1838 in Betrieb gesetzten Eisenbahnen entnehmen wir dieser tabellarischen Zusammenstellung die nachstehenden Haupt-Resultate des Eisenbahn-Verkehrs von 1844 bis 1858.

Für 1859 sind speciellere Angaben nach den neuesten Publicationen gemacht.

U e b e r s i c h t

der

Haupt-Resultate des Eisenbahn-Verkehrs im preussischen Staate von 1844 bis incl. 1858.

1.	2.	3.		4.	
Im Jahre	Anzahl der Bahnen.	Länge derselben		Verwendetes Anlage-Capital.	
		eingleisig.	doppeltgleisig.	Im Ganzen.	pro Meile Bahnlänge.
1844	11	114,331	18,015	33866067	296190
1845	11	127,317	20,311	38437602	301885
1846	9	119,851	24,331	36866823	307029
1847	13	237,930	42,485	82654018	347388
1848	17	313,737	75,215	120905986	385374
1849	21	364,030	83,926	139563424	383382
1850	22	377,830	84,336	147567724	390566
1851	22	379,795	95,711	148914817	392093
1852	23	385,397	97,571	153807226	399088
1853	24	401,102	106,342	165963922	413770
1854	29	490,771	131,729	202414049	412441
1855	29	502,743	138,086	209379309	418974
1856	30	533,709	150,317	235302171	440881
1857	28	582,614	181,498	255352369	448050
1858	29	630,679	198,028	279646547	453830

U e b e r

der Haupt-Resultate des Eisenbahn-
von 1844 bis

Verkehrs im preussischen Staate
incl. 1858.

Im Jahre	5.		6.	
	Es sind transportirt		Es sind befördert	
	Personen. Anzahl.	Wägr. Zoll-Gtr.	und die Länge 1 Meile transport. Personen. Anzahl.	Wägr. Zoll-Gtr.
1844	3940904	7845026	16837114	82053297
1845	4006814	9188258	15589368	60360291
1846	3908701	11974974	20686390	103638013
1847	5829412	21771196	30767765	227835736
1848	7866888	24532865	43531053	298803418
1849	8597948	33313795	47111517	384728558
1850	9241780	45111798	55301960	563463963
1851	9288096	56109691	56415305	608745974
1852	9707198	78540086	56754555	636633962
1853	10191587	96998766	58095018	1023948461
1854	11807755	146745372	67071234	1442394938
1855	12729837	189212711	70621079	1742066432
1856	15474986	212708663	83019882	1943917548
1857	18414094	245468407	96439307	2307548330
1858	19159327	256457725	100838228	2373606200

7.		8.		9.
Die Einnahmen haben betragen		Die Ausgaben haben betragen		Die Ausgaben betragen Procente der Brutto- Einnahme.
Im Ganzen. Thlr.	pro Meile. Thlr.	zusammen. Thlr.	pro Meile. Thlr.	
3534694	30914	1838128	16076	52,0
3674748	31551	1920465	16489	52,26
3893001	33354	2047769	17545	52,60
7499873	31648	3968654	16747	52,91
8888252	29121	5055417	16564	56,88
10782996	29672	5460954	15027	50,64
13004414	34409	6193174	16387	47,62
14281736	37638	6656112	17542	46,61
16540277	42928	7757405	20133	46,90
18550883	46302	9050178	22564	49,92
23424619	47873	12853446	26269	54,87
26976453	54699	15319617	31063	56,79
30247849	58842	17539620	34117	57,98
34678019	61839	20068707	35923	57,87
34964471	56343	20666622	33303	59,11

U e b e r s i c h t
der

Haupt-Resultate des Eisenbahn-Verkehrs im preussischen Staate
von 1844 bis incl. 1858.

Im Jahre	10.			11.	
	Der Ueberschuß beträgt			Der Kostenertrag aus Eisenbahnen	In Prozenten des Ueberschußes
	im Ganzen. Eblt.	pro Meile im Jahre betriebene Bahnlänge.	von dem betrie- benden Anlage- Kapital. Pct.		
1844	1696566	14838	5.01	455753	1.00
1845	1754283	15062	4.90	474808	1.10
1846	1845232	15809	5.01	491127	1.20
1847	3531219	14900	4.37	527078	2.80
1848	3832835	12558	3.17	743131	3.00
1849	5322042	14748	3.81	1463497	1.00
1850	6811240	18022	4.62	1965117	1.30
1851	7625624	20097	5.10	2203690	1.00
1852	8782872	22795	5.71	2619916	1.30
1853	9500705	23326	5.77	3170966	1.30
1854	10571173	21631	5.11	3825877	2.00
1855	11656836	23636	5.31	3829516	1.00
1856	12768829	24723	5.57	4140991	1.00
1857	14609312	26291	5.70	5112679	2.00
1858	14297849	23560	5.11	5381415	1.00

Aus der Tabelle ergibt sich:

die Länge der Eisenbahnwege ist gestiegen

von 114,331 in 1844 auf 630,679 in 1858, d. h.
von 100 auf 551,62

hiermit verglichen, stieg das Anlage-Kapital

von 1844 33,806,067 auf 279,646,547 in 1858
d. h. wie 100 : 827,20.

Mit dieser verhältnißmäßig größeren Vermehrung des Anlage-Kapitals im Vergleich mit der Vermehrung der Bahnlängen, stimmt überein, daß wie Col. 4 angiebt, das durchschnittlich für eine Meile Eisenbahn verwendete Kapital andauernd in dem gedachten Zeitraume gestiegen ist. Während 1844 die Meile durchschnittlich 296,190 Thlr. kostete, betrug 1858 das durchschnittliche Anlage-Kapital 453,830 Thlr., d. h. im Verhältniß wie 100 : 153,22. Diese Zahlen lassen das erfreuliche Resultat erkennen, daß das gestiegene Bedürfnis nach Eisenbahn-Verbindung die Anlage von Eisenbahnwegen hinderlich in den Weg tretenden örtlichen Schwierigkeiten immer mehr und mehr zu überwinden gewußt hat. — Als man im preussischen Staate mit Anlage von Chaussée'n in ungeschicklicher Weise vorging, hörte man wohl vielfach den Einwand, es könnten nicht so viel gebaut werden, da sie zu kostbar seien. 10,000 bis 20,000 Thlr. und mehr für die Meile Chaussée bringen sich nicht an. Das 100- bis 150fache von dieser Summe kostet durchschnittlich eine Meile Eisenbahn-Verbindung, ganz abgesehen davon, daß unter besonders günstigen Verhältnissen 1 Meile Eisenbahn noch einmal so viel und mehr Kosten verursacht, und es ist bekannt, mit wie geringen Schwierigkeiten diese enormen Summen aufgebracht werden, es ist Thatsache, daß trotz dieser Kostbarkeit der Eisenbahnwege das Bedürfnis neuer Anlagen noch lange nicht befriedigt ist. Das Geld ist da und bringt reichen Ertrag, wie die nachfolgenden Zahlen beweisen.

Es ist nämlich der Transport an Personen gestiegen

von 3,940,904 Personen in 1844 auf 19,159,327 Personen in 1858,
d. h. von 100 auf 486,16;

an Gütern

von 7,845,026 Zoll-Ctrn. in 1844 auf 256,457,725 Zoll-Ctr. in 1858,
d. h. von 100 auf 3269,01.

Auf die Länge einer Meile wurden befördert

1844: 16,837,114 Personen,

1858: 100,838,228 "

d. h. von 100 auf 598,90 gestiegen;

an Gütern

1844: 52,053,297 Zoll-Ctr.,
1858: 2,273,606,205 "

b. h. von 100 auf 4367,82 gestiegen.

Das Verhältniß der beförderten Personen zu der Zahl der transportirten Güter war

1844: 3,940,904 Personen, 7,845,025 Zoll-Ctr.,
1858: 19,159,337 " 256,457,725 "
b. h. 1844: 100 : 191,
1858: 100 : 1338,4

So bedeutend auch der verhältnißmäßige Fortschritt des durch die Eisenbahnen vermittelten Personen-Verkehrs in dem Zeitraum von 1844 bis 1858 gewesen ist, 100 : 598,80, so tritt derselbe doch entschieden zurück gegen die Vermehrung des Güter-Transportes, 100 : 4367,82, und hat sich verglichen mit 1844 der Güter-Transport gegenüber der Personen-Beförderung fast verzehnfacht.

So interessant schon an und für sich diese Zahlen sind, indem sie ein Bild über den unmittelbaren Einfluß der Eisenbahnen auf das Verkehrsleben geben, so gewinnen dieselben noch ein erhöhtes Interesse, wenn man mit in Betracht zieht, welchen Einfluß die so bedeutende Vermehrung des Eisenbahn-Verkehrs mittelbar auf die Benutzung derjenigen Verkehrs-Mittel zeitigt hat, welche vor Eröffnung der Eisenbahnen den Verkehr allein vermittelten und seit dem Bestehen der Eisenbahnen nur als Hilfen dieser besseren und schnelleren Verkehrswege auftreten.

Schon bei der Behandlung des Post-Verkehrs haben wir auf diesen mittelbaren Einfluß der Eisenbahnen auf die übrige Verkehrs-Vermittelung hingewiesen und führen in Ansehung an die dortige Behandlung des Post-Verkehrs in den Jahren 1851—1859 an.

Es reisten mit der Eisenbahn in Preußen
1851: 9,288,096 Personen,
1858: 19,159,327 "

mit der Post

1851: 2,174,781 Personen,
1858: 3,140,124 "

Die Zahl sämmtlicher Passagiere betrug

1851: 11,462,877
1858: 22,299,451

bavon reisten mit der Post 1851: 18,88 pCt.,
und mit der Eisenbahn 1851: 81,02 "
mit der Post 1858: 14,18 pCt.,
mit der Eisenbahn . . 1858: 85,82 "

Allerdings hat die Beförderung von Personen mit der Post gegenüber der enorm gewachsenen Eisenbahn-Beförderung auch verhältnißmäßig und zwar um 4,80 pCt. zurücktreten müssen, indessen hat doch im Allgemeinen der gewachsene Eisenbahn-Verkehr nicht nur keine Verringerung der Personen-Beförderung durch die Post herbeigeführt, ist vielmehr der durch die Post vermittelte Personen-Verkehr von 1851 = 100 auf 1858 = 144,39 gestiegen.

Daß aber die Steigerung des Personen-Transportes durch die Posten in der Hauptsache eine Folge des durch die Eisenbahnen herbeigeführten Aufschwunges des Verkehrs überhaupt ist, unterliegt wohl keinem Zweifel.

Wie unsere Tabelle ferner ergibt, sind die Einnahmen der Eisenbahnen seit 1844 sowohl im Ganzen betrachtet als pro Meile Bahnlänge berechnet, fast andauernd im Wachsen gewesen.

Die 1844 bestehenden 11 Bahnen gewährten eine Einnahme von 3,534,694 Thlr., pro Meile 30,914 Thlr.,
1858 die bestehenden 29 Bahnen eine Einnahme von 34,964,471 Thlr., pro Meile 56,343 Thlr.,

Die Ausgaben sind sich verhältnißmäßig gleich geblieben, 1844 für 1 Bahn, Transport und allgemeine Verwaltung

1,838,128 Thlr., pro Meile 16,076 Thlr.,
h. 52,0 pCt. der Brutto-Einnahme,
1858: 20,666,622 Thlr., pro Meile 33,303 Thlr.,
h. 59,11 pCt. der Brutto-Einnahme, d. h. 7,11 pCt. mehr.

Der Ueberschuß von Einnahme gegen Ausgabe betrug
1844: 1,696,566 Thlr., pro Meile 14,838 Thlr.,
1858: 14,297,849 " " " 23,560 "

Es ward durchschnittlich ein Gewinn von 5 pCt. des Anlage-Kapitals erzielt.

Auch ist man namentlich in den letzten Jahren bemüht gewesen, für die Sammlung eines entsprechenden Reserve- und Erneuerungsfonds Sorge zu tragen, derselbe betrug seit 1853 nahe zu 2 pCt. des Anlage-Kapitals.