den Ertrag der Bahn, für deren Benutzung ein besonderes Bahngeld zu erheben sein wird, reichlich verlohnt werden.

Betriebsverhältnisse der V. Bahnabtheilung.

Eröffnung des Fahrbetriebes.

Zur Erledigung der Aufgabe, welche wir uns bei dieser Berichterstattung gestellt haben, ist endlich der Verhältnisse des auf der V. Abtheilung der Bahn während des letzten Fünftheiles des Jahres 1844 bestandenen Fahrbetriebes noch besonders zu gedenken. Diese Bahnstrecke ist am 18. October 1844 mit einer Festfahrt von Breslau bis Liegnitz eingeweiht, wozu die Repräsentanten der Königlichen Behörden und Stadt-Communen, welche das Unternehmen gefördert, nebst den in unsern Angelegenheiten thätigen Commissarien und Beamten als Gäste eingeladen wurden.

Vom andern Tage ab ist die Bahn durch das Publikum benutzt; jedoch finden für das Erste nur Personenzüge statt, mit welchen außer dem Passagiergepäck zugleich Eilfracht, Equipagen, Pferde und Hunde befördert werden können. Auch sind für jetzt nur zwei, des Morgens und Abends von beiden Endpunkten abgehende und sich zu Maltsch begegnende Dampfwagenzüge eingerichtet, und Extrazüge, die etwa verlangt werden mögten, nur bei Tageszeit gestattet.

Dem Fahrbetriebe gleich zu Anfang eine weitere Ausdehnung zu geben, hätte um so mehr als voreilig erscheinen müssen, als die Eröffnung der Bahn erst nahe vor dem Eintreten einer Jahreszeit erfolgte, die für den neu eingerichteten Betrieb auf der in beispiellos kurzer Zeit fertig gestellten Bahn manche Schwierigkeiten fürchten, dagegen keinen bedeutenden Mehrgewinn als Wirkung einer Vermehrung der täglichen Fahrten und der Einführung eines umfassenden Gütertransportes erwarten ließ. Auch fehlt es noch zu der für die nächste Zukunft beabsichtigten Einführung eines dritten täglichen Personenzuges an den erforderlichen Locomotiven (Seite 28), so wie zu dem Güter-Transport an den nöthigen Gebäuden.

Instandhaltung der Bahn und Beobachtung der Fahrzeit.

Die gewöhnlichen Schwierigkeiten für den Fahrbetrieb, welche bei dem Eintritte regnigter Witterung für die größtentheils auf lettigem und quellenreichem Boden erbaute

Bahn besorgt werden mußten, sind auch im Monate November in ziemlich beträchtlichem Maaße eingetreten. Wir hatten bei dem anhaltenden Regenwetter mit Erweichung des Planums, Senkung der Dämme und Beschädigung der Böschungen viel zu kämpfen und große Anstrengungen aufzubieten, um die Bahn in fahrbarem Zustande zu erhalten. Mit dem im Monat December eingetretenen Frostwetter gewann zwar der Oberbau Festigkeit, doch machte sich nun die gewöhnliche nachtheilige Wirkung des Frostes auch hier bemerklich, da die mit Wasser gesättigte gefrorne Lette das Bahngestänge an verschiedenen Stellen hob und aus dem Niveau brachte, daher die Schwellen ausgehauen und nach Umständen versenkt oder gehoben werden mußten.

Bei dieser durch die Witterungsverhältnisse bedingten Nothwendigkeit von fortdauernden Reparaturarbeiten konnte auch die vorgeschriebene Fahrzeit von 10 Minuten auf die Meile nicht pünktlich eingehalten werden. Da auf allen im Reparaturbau begriffenen Stellen langsam gefahren werden mußte, und außerdem noch öfters Aufenthalt entstand, — bald durch Mangel an Uebung der Locomotiven so wie des durchweg neuen Beamtenpersonales in der Verrichtung seiner Functionen, bald durch Mangel an Gewöhnung des Publikums an die Beachtung der auf den Schlesischen Bahnen nicht üblichen, zur Uebereinstimmung mit der Berlin-Frankfurter Bahn eingeführten Signale; — so kam der Zug in der ersten Zeit des Betriebes gewöhnlich mehrere Minuten zu spät an seinem Bestimmungsorte an. Doch hat die Direction Anstand genommen, die Betriebs-Beamten zur Einhaltung der vorgeschriebenen Fahrzeit vom Anfange an mit Strenge anzuhalten, da unter den angeführten Umständen leicht größeres Unheil von einem rücksichtslos treibenden Zwange hätte die Folge sein können; vielmehr ist im Monate November eine für die ganze Tour 15 Minuten mehr betragende Fahrzeit, und also für die Tagfahrten die Dauer von 1 Stunde 37 Minuten und für die Abendfahrten den Zeitraum von 1 Stunde 52 Minuten nachgelassen.

Seitdem ist nun, mit veränderter Witterung und zunehmender Uebung des Personals und der Locomotiven, ungleich mehr Regelmäßigkeit in der Beobachtung der Fahr-Zeit eingetreten. Im Monat December sind die Züge schon ziemlich gleichmäßig gefahren und hauptsächlich nur des Morgens durch das auf den Schienen befindliche Glatteis verzögert worden, was in einzelnen Fällen das Heranziehen einer Hülfslocomotive erforderlich machte. Die folgende Uebersicht der Züge vom 19. October bis letzten December 1844 weist die gebrauchte Fahrzeit und den Aufenthalt an den Stationsplätzen vollständig nach.

October.	Tagfahrten.								Nachtfahrten.							
	Breslau-Liegnitz.				Liegnitz-Breslau.				Breslau-Liegnitz.				Liegnitz-Breslau.			
	Nr. d. Fahrt	Fahrtdauer St.	Fahrtdauer M.	Aufenthalt. M.	Nr. d. Fahrt	Fahrtdauer. St.	Fahrtdauer. M.	Aufenthalt. M.	Nr. d. Fahrt	Fahrtdauer. St.	Fahrtdauer. M.	Aufenthalt. M.	Nr. d. Fahrt	Fahrtdauer. St.	Fahrtdauer. M.	Aufenthalt. M.
Den 19ten	1	1	35	24	2	1	28	29	3	2	6	23	4	1	37	56
„ 20 „	5	1	22	26	6	2	5	23	7	1	49	23	8	1	37	57
„ 21 „	9	1	50	24	10	1	57	23	11	1	57	23	12	1	37	43
„ 22 „	13	1	22	30	14	1	29	25	15	1	51	114	16	2	18	105
„ 23 „	17	1	48	28	18	2	4	26	19	1	36	23	20	2	17	23
„ 24 „	21	1	36	23	22	1	31	23	23	1	41	23	24	1	49	23
„ 25 „	25	1	57	23	26	1	44	33	27	1	37	23	28	1	39	23
„ 26 „	29	1	48	23	30	1	32	38	31	1	37	23	32	1	49	26
„ 27 „	33	1	40	23	34	1	32	38	35	1	40	23	36	1	37	23
„ 28 „	37	1	39	23	38	1	32	28	39	1	52	23	40	1	42	26
„ 29 „	41	1	47	23	42	1	27	33	43	1	37	23	44	1	37	23
„ 30 „	45	2	17	23	46	1	27	48	47	1	37	23	48	1	56	29
„ 31 „	49	1	22	23	50	1	29	23	51	1	49	23	52	1	37	23
Summa für die Fahrten.	13	22	3	316	13	21	17	390	13	22	49	390	13	23	12	480
Mittlere Fahrtdauer	.	1	41¼	24¼	.	1	38½	30	.	1	45¼	30	.	1	47	35½
Normal-Zeit . .	.	1	37	23	.	1	37	23	.	1	52	23	.	1	52	23
übertroffen um . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6¾	.	.	.	5	.
überschritten um .	.	.	4¼	1½	.	.	1½	7	.	.	.	7	.	.	.	12½

November.	Tagfahrten.								Nachtfahrten.							
	Breslau-Liegnitz.				Liegnitz-Breslau.				Breslau-Liegnitz.				Liegnitz-Breslau.			
	Nr. d. Fahrt	Fahrtdauer. St.	Fahrtdauer. M.	Aufenthalt. M.	Nr. d. Fahrt	Fahrtdauer. St.	Fahrtdauer. M.	Aufenthalt. M.	Nr. d. Fahrt	Fahrtdauer. St.	Fahrtdauer. M.	Aufenthalt. M.	Nr. d. Fahrt	Fahrtdauer. St.	Fahrtdauer. M.	Aufenthalt. M.
Den 1ten	53	1	29	26	54	2	37	23	55	1	39	23	56	1	49	37
= 2 =	57	1	22	53	58	3	40	153	59	1	37	23	60	2	7	23
= 3 =	61	1	26	23	62	1	37	23	63	1	37	23	64	1	43	26
= 4 =	65	1	22	23	66	1	37	23	67	1	41	23	68	1	37	23
= 5 =	69	1	46	23	70	1	27	33	71	1	37	23	72	1	58	23
= 6 =	73	1	22	23	74	1	36	23	75	1	46	54	76	2	29	23
= 7 =	77	1	34	32	78	2	4	23	79	2	34	23	80	1	50	63
= 8 =	81	1	39	23	82	2	9	23	83	1	41	23	84	1	50	63
= 9 =	85	1	39	23	86	1	37	23	87	1	41	23	88	1	49	23
= 10 =	89	1	51	23	90	1	56	23	91	1	42	23	92	1	49	23
= 11 =	93	1	39	23	94	1	37	23	95	1	37	23	96	1	49	23
= 12 =	97	1	39	23	98	1	32	23	99	2	.	23	100	1	49	23
= 13 =	101	1	39	30	102	2	13	23	103	1	47	23	104	1	47	23
= 14 =	105	1	39	23	106	1	33	23	107	1	44	23	108	1	49	23
= 15 =	109	1	39	23	110	1	37	23	111	1	43	23	112	1	51	23
= 16 =	113	1	52	28	114	1	31	48	115	2	17	23	116	1	49	23
= 17 =	117	1	39	23	118	1	30	23	119	1	41	23	120	1	39	23
= 18 =	121	1	39	23	122	1	22	23	123	1	37	38	124	1	49	23
= 19 =	125	1	24	23	126	1	32	23	127	1	48	23	128	1	41	36
= 20 =	129	1	39	23	130	1	32	23	131	1	38	23	132	1	49	23
= 21 =	133	1	32	23	134	1	34	23	135	1	41	23	136	1	39	23
= 22 =	137	1	39	23	138	1	32	23	139	1	44	23	140	1	49	23
= 23 =	141	1	37	23	142	2	11	23	143	1	53	23	144	2	.	28
= 24 =	145	1	39	23	146	1	32	23	147	1	41	23	148	1	49	23
= 25 =	149	1	28	27	150	3	57	23	151	1	47	23	152	1	42	48
= 26 =	153	1	44	23	154	2	32	23	155	1	57	23	156	1	49	23
= 27 =	157	1	25	23	158	1	32	23	159	1	46	23	160	1	41	23
= 28 =	161	1	39	23	162	1	32	23	163	1	45	23	164	1	49	23
= 29 =	165	1	22	23	166	1	37	23	167	1	37	23	168	1	37	23
= 30 =	169	1	39	23	170	1	35	23	171	1	46	23	172	1	49	23
Summa für die Fahrten.	30	47	42	748	30	55	53	855	30	53	4	736	30	54	27	840
Mittlere Fahrtdauer	.	1	35½	25	.	1	31⅔	28½	.	1	46	24½	.	1	49	28
Normal-Zeit.	.	1	37	23	.	1	37	23	.	1	52	23	.	1	52	23
übertroffen um	.	.	1½	.	.	.	5⅓	.	.	.	6	.	.	.	3	.
überschritten um	.	.	.	2	.	.	.	5½	.	.	.	1½	.	.	.	5

December.	Tagfahrten.								Nachtfahrten.							
	Breslau-Liegnitz.				Liegnitz-Breslau.				Breslau-Liegnitz.				Liegnitz-Breslau.			
	Nr. d. Fahrt	Fahrtdauer. St.	Fahrtdauer. M.	Aufenthalt. M.	Nr. d. Fahrt	Fahrtdauer. St.	Fahrtdauer. M.	Aufenthalt. M.	Nr. d. Fahrt	Fahrtdauer. St.	Fahrtdauer. M.	Aufenthalt. M.	Nr. d. Fahrt	Fahrtdauer. St.	Fahrtdauer. M.	Aufenthalt. M.
Den 1ten	173	1	22	23	174	1	40	23	175	1	40	23	176	1	37	23
= 2 =	177	1	39	23	178	1	34	23	179	1	46	23	180	1	49	23
= 3 =	181	1	17	23	182	1	34	23	183	1	46	23	184	1	37	35
= 4 =	185	1	39	23	186	1	37	23	187	1	37	23	188	1	49	23
= 5 =	189	1	22	23	190	1	37	23	191	1	37	23	192	1	35	23
= 6 =	193	1	39	23	194	1	36	23	195	1	39	23	196	1	49	23
= 7 =	197	2	12	23	198	1	34	48	199	1	49	23	200	2	47	163
= 8 =	201	1	39	23	202	2	12	23	203	1	37	23	204	1	49	23
= 9 =	205	1	37	33	206	1	37	30	207	1	45	38	208	1	33	34
= 10 =	209	1	39	23	210	1	54	23	211	1	41	23	212	1	49	23
= 11 =	213	1	37	26	214	1	37	40	215	2	5	23	216	1	35	50
= 12 =	217	1	39	23	218	1	39	23	219	1	49	23	220	1	49	23
= 13 =	221	1	22	23	222	1	37	23	223	1	42	23	224	1	44	39
= 14 =	225	1	39	23	226	1	34	23	227	1	43	23	228	1	49	23
= 15 =	229	1	22	23	230	1	34	23	231	1	41	23	232	1	37	23
= 16 =	233	1	39	23	234	1	34	23	235	1	39	23	236	1	49	23
= 17 =	237	1	25	23	238	1	25	23	239	1	40	23	240	1	37	23
= 18 =	241	1	39	23	242	1	30	23	243	1	40	23	244	1	49	23
= 19 =	245	1	22	23	246	1	27	23	247	1	41	23	248	1	37	23
= 20 =	249	1	37	23	250	1	37	38	251	1	40	23	252	1	49	23
= 21 =	253	1	50	23	254	1	32	39	255	1	40	23	256	1	40	46
= 22 =	257	1	22	23	258	1	29	23	259	1	40	23	260	1	37	23
= 23 =	261	1	26	24	262	1	33	23	263	1	40	23	264	1	35	28
= 24 =	265	1	22	23	266	1	28	23	267	1	40	23	268	1	36	26
= 25 =	269	1	22	23	270	1	28	38	271	1	37	23	272	1	37	23
= 26 =	273	1	30	23	274	1	41	27	275	1	37	23	276	1	41	23
= 27 =	277	1	39	23	278	1	28	23	279	1	40	23	280	1	37	23
= 28 =	281	1	31	23	282	1	34	23	283	1	40	23	284	1	41	25
= 29 =	285	1	45	23	286	1	29	36	287	1	40	23	288	1	37	23
= 30 =	289	3	17	41	290	2	4	96	291	1	37	23	292	1	38	28
= 31 =	293	1	29	23	294	1	27	30	295	1	37	23	296	1	39	23
Summa für die Fahrten.	31	49	59	745	31	49	42	905	31	52	25	728	31	53	27	957
Mittlere Fahrtdauer	.	1	36¾	24	.	1	36½	29¼	.	1	41½	23½	.	1	43½	30¾
Normal-Zeit . .	.	1	37	23	.	1	37	23	.	1	52	23	.	1	52	23
übertroffen um .	.	.	¼	.	.	.	¾	.	.	.	10½	.	.	.	8½	.
überschritten um .	.	.	.	1	.	.	.	6¼	.	.	.	½	.	.	.	6½

Transportgeldtarif, Frequenz, Betriebseinnahme.

Die Bestimmung des Transportgeldtarifs ist vorläufig in Uebereinstimmung mit den Preissätzen der übrigen Schlesischen Bahnen getroffen und von dem hohen Königlichen Finanz-Ministerio nur probeweise bestätigt, soll daher nicht für die Zukunft und die weiteren Bahnstrecken maaßgebend sein. Erst die Erfahrung kann darüber entscheiden, ob derselbe angemessen sei, oder ob in der Folge eine Erhöhung oder eine Ermäßigung des Transportgeldes werde eintreten müssen.

Die Benutzung der Züge war bis jetzt nicht von großer Bedeutung. Der Betrieb hat nur erst während der kurzen Wintertage bei großentheils schlechtem Wetter stattgefunden, was wenig zum Reisen einladet. Auch hat das hochlöbliche Königl. General-Postamt den Postenlauf nach den Eisenbahnfahrten noch nicht regulirt, namentlich schließen sich die zwischen Frankfurt a. O. und Breslau bestehenden Schnellpost- und Personenpost-Fahrten an die Eisenbahnzüge nicht an. Dennoch ist die Bahn seit ihrer Eröffnung bis zum Jahresschlusse im Durchschnitte täglich von 331 Reisenden benutzt worden, und hat dies mit Einschluß der für Ueberfracht an Passagiergepäck, so wie für Beförderung von Eilgütern, Equipagen, Pferden und Hunden geleisteten Zahlungen, eine Einnahme von ungefähr 15000 Thlr., und mit Einschluß aller sonstigen zur Betriebs-Einnahme gehörigen Einkünfte den Betrag von 16505 Thlr. 23 Sgr ergeben.

Die Ausgaben, welche dagegen von der Betriebs-Kasse geleistet wurden, begriffen die sämmtlichen Betriebskosten, namentlich die Kosten der Krafterzeugung für den Dienst, welchen die Locomotiven zur Fortbewegung der regelmäßigen Züge leisteten, die Kosten der sonstigen Unterhaltung von Wagen und Locomotiven, so wie die Kosten der Erleuchtung und Instandhaltung der Bahn, mit den Gehalten der Bahnmeister und Bahnwärter, den Gehalten und Meilengeldern der Locomotivführer, Zugführer, Packmeister, Heizer und Schaffner, so wie die Gehalte der sonstigen Administrations- und Betriebs-Beamten, des Betriebs-Inspektors, der Vorsteher der Wagen- und Maschinen-Reparatur-Werkstätte, des Materialien-Inspektors und mehrerer solcher Beamten, deren Wirkungskreis nicht blos auf die Bahnstrecke zwischen Liegnitz und Breslau berechnet, hier jedoch im Interesse einer allmäligen Einübung schon jetzt eingeführt ist. Dennoch haben die Einnahmen der Breslauer Betriebs-Kasse, gegen die sich bis zum Ende des Jahres 1844 auf 18359 Thlr. 15 Sgr. 11 Pf. belaufenden Betriebs-Ausgaben, in Betracht eines hieraus angeschafften, in das Jahr 1845 übertragenen Materialien-Bestandes von 3148 Thlr. 11 Sgr. 6 Pf. an Werth, innerhalb des gedachten $\frac{1}{2}$ Jahres den Betrag von 1294 Thlr. 18 Sgr. 7 Pf. als Ueberschuß ergeben.

Dieser unbeträchtliche Ueberschuß ist freilich nicht als ein Gewinn anzuschlagen, der den Fahrbetrieb auf dieser Bahnstrecke befriedigend verlohnte. Indessen kann für den ersten Anfang des Betriebes, unter den vorbemerkten ungünstigen Umständen, dies Resultat immer schon als ein befriedigendes angesehen werden, da zu erwarten steht, daß mit dem Beginn besserer Jahreszeit und wenn erst der Postanschluß regulirt, ein dritter täglicher Zug eingeführt und der Güterverkehr eröffnet, so wie auch die Strecke von Liegnitz nach Bunzlau dem Publikum zur Benutzung gestellt sein wird, die Betriebseinnahme ungleich bedeutender werden und gewiß einen Ueberschuß über die Betriebskosten ergeben wird, der zur Bestreitung der Kosten des ganzen Unternehmens mit verwandt werden kann. Dabei gewährt dieser partielle Betrieb zugleich den wesentlichen Vortheil, als eine Schule für das Betriebspersonal und als eine Prüfungsanstalt der getroffenen Betriebs-Einrichtungen zur Organisation des Dienstes auf den übrigen Strecken dieser langen Bahn zu dienen, über deren weitere Vollendung wir künftig fernere Mittheilung machen werden.

Plan der Vereinigung der Niederschlesisch-Märkischen mit der Berlin-Frankfurter Eisenbahn-Gesellschaft.

Einer künftigen Berichterstattung müssen wir endlich auch unsere Erklärungen über den am Schlusse des Jahres 1844 von Neuem wieder aufgenommenen Versuch einer Vereinigung der Niederschlesisch-Märkischen mit der Berlin-Frankfurter Eisenbahn vorbehalten. Wir beschränken uns daher hier auf die Bemerkung, daß die Gesellschaftsvorstände es nicht an Bemühungen haben fehlen lassen, die ihnen in dieser Beziehung in den Statuten gestellte Aufgabe in einer beide Theile zufrieden stellenden Weise zu lösen und die beabsichtigte Vereinigung sobald zu erwirken, daß die zu Frankfurt zu treffenden, durch die Ausführung oder Nichtausführung dieses Vereinigungsplanes wesentlich bedingten Bahnhofs-Anlagen und sonstigen baulichen Einrichtungen nicht verspätet werden. Bei der großen Wichtigkeit dieses Gegenstandes werden wir jedoch nicht unterlassen, sobald die Lage der Sache dies gestattet, den Gang der Unterhandlungen und die Motive, welche uns dabei geleitet haben, den geehrten Herren Actionairen ausführlich darzulegen.

Berlin im Januar 1845.

Die Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

von Maassen. Mannkopff. Rubens. Schimmelpfennig. Fournier. Riedel. Furbach.

Gedruckt bei G. Feister.

Gedruckt bei C. Feister.