

Jede Woche erscheint eine
Nummer. Lithographierte
Beilagen und in den Text
gedruckte Holzschnitte nach
Bedürfniss. — Bestellun-
gen nehmen alle Buch-
handlungen, Postämter und
Zeitungsgesellschaf-
tungen Deutschlands und
des Auslandes an. —
Abonnementssatz im

Eisenbahn-Zeitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Thlr. preuß. Geur. für den Jahrgang. — Einräumungsgebühr für Anündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gesetzten Zeitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder „W. Meyer'sche Buchhandlung in Stuttgart.“

XV. Jahr.

23. April 1857.

Nro. 16.

Inhalt. Württembergische Staatsseisenbahnen. Eisenne Brücken. — Preussische Eisenbahnen. — Österreicherische Eisenbahnen. Die ostgalizischen Bahnen. — Schweizerische Eisenbahnen. Centralbahn. — Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. — Zeitung. Ausland. Schweiz, Frankreich. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Anündigungen.

Württembergische Staatsseisenbahnen.

Eiserne Brücken.

(Lithographierte Beilage Nr. 3 u. 4.)

In der Beilage wird die Zeichnung eines zu Ende des vorigen Jahres neu hergestellten eisernen Oberbaues für den Viadukt über die Staatsstraße nach Ludwigsburg auf der Ostbahn zunächst des Stuttgarter Bahnhofs mitgetheilt, dessen Umbau wie bei den meisten aus Holz konstruierten unbedeckten Brücken der württembergischen Staatsseisenbahn in Folge schadhaften Zustands der tonnigen Tragbalken geboten war. Die Holzkonstruktion dieses Viadukts war wie bei der im Jahrgang 1847, Seite 95 der Eisenbahnzeitung mitgetheilten Überbrückung der Staatsstraße am Rosenstein bei Cannstatt und an den zwei Viadukten des Stuttgarter Bahnhofs. Durch die Eisenkonstruktion wurde die mittlere der drei bestandenen Säulenreihen entfernt, die beiden äußern jedoch beibehalten, weil dieselben zum Schutz für die das Trottoir der sehr frequenten Straße benützenden Fußgänger dienen und zugleich durch Verringerung der freitragenden Weite von 75 auf 48 Fuß einen verhältnismäßig kleineren Querschnitt der Hauptträger und somit eine Verminderung der Kosten des Eisens erlaubten. Die Hauptträger, welche auf zwei über den Säulen angebrachten hohlen eisernen Durchzügen ruhen, sind nach dem sogenannten Hohlzalsystem konstruit und 3.64' hoch (= $\frac{1}{12}$ der Spannweite); an den beiden äußeren sind die vertikalen Bleche 8" weit auseinander und 3" stark, am mittleren aber 10" entfernt und 4" stark. Durch die Anwendung dieses Systems wurde erreicht, daß die bestandene Lichthöhe der Durchfahrt beibehalten und bei der geringen Höhe der Hauptträger die Wiederverwendung des vorhandenen Geländers ermöglicht, auch dem Viadukt im Allgemeinen ein leichteres, gefälligeres Aussehen verliehen werden könnte. In der lithographierten Beilage stellt Fig. 1 die Ansicht, Fig. 2 den Querschnitt und Fig. 3 den Grundriß des Viadukts vor. Bei A ist die Befestigung der Querträger an die Hauptträger, bei B der Längsschnitt halbstig durch die Achse eines Hauptträgers und halbstig durch die Achse eines Geleises mit dem Querschnitt des Unterzugs und in C ist die Befestigung des Unterzugs auf die Säulenkapitäle dargestellt. Die Anordnung der Traversen, Kreuzverbindungen und des auf Langschwellen ruhenden Schienegeleises mit dazwischen befindlicher Befüllung, so wie die einzelnen Dimensionen des eisernen Oberbaues sind ebenfalls aus der Zeichnung zu erschenen und bedürfen keiner weiteren Erläuterung.

Die Kosten der Ausführung sind folgende:

1212.56	Stz. Schmied- und gewalztes Eisen à 17½ fl.	20,916 fl.	39 fr.
29.24	" Gufseisen à 8½ fl.	248 "	32 "
Langschwellen und Befüllung		949 "	27 "
Anstrich, Bronzierung und Verfütting		353 "	30 "

Bei der vorgenommenen Belastungsprobe mit zwei zusammengekuppelten Lokomotiven von je 600 Stz. betrug die Senkung in der Mitte der Hauptträger bei ruhiger Belastung 1½" und beim raschen Darauffahren 2", wodurch sich zur Genüge herausstellte, daß diese Brücke jeder Verkehrslastung vollkommen widerstand zu leisten vermag.

Stuttgart im März 1857.

v. Massenbach.

Preussische Eisenbahnen.

Statistische Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen.

Bearbeitet auf Anordnung Sr. Exzellenz des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten von dem technischen Eisenbahn-Bureau des Ministeriums. Band III., enthaltend die Ergebnisse des Jahres 1855 nebst einer Übersichtskarte und 16 Blatt Nivellements-Plänen. Berlin 1857. Verlag von Ernst und Korn.

Dieser dritte Band der Preussischen Eisenbahn-Statistik reicht sich den beiden ersten Bänden an, von welchen im Jahrgang 1855 der Eisenbahn-Zeitung umfassende Auszüge mitgetheilt wurden. Er enthält die Nachweise über die Ausrustung und den Betrieb der in Preußen dem Verkehrs eröffneten Eisenbahnen und deren finanzielle Ergebnisse für das Jahr 1855. Was von dem reichhaltigen und belebenden Inhalt der ersten 2 Bände dieses wichtigen statistischen Werkes gesagt worden ist, gilt natürlich auch von dem dritten Bande, welcher noch eine wertvolle Vereicherung durch die Beigabe der Übersichtskarte und Längenprofile der Preussischen Eisenbahnen erhalten hat. Außerdem ist neu hinzugekommen eine Übersicht über den Fahrbetrieb ders. Bahnen und dessen Störungen im Betriebsjahr 1855, welche über die Regelmäßigkeit des Dienstes interessante Auskünfte gibt. Von den einzelnen Abschnitten des Werkes lassen wie die wichtigsten summarischen Angaben hier folgen.

I.

Der erste Abschnitt liefert in 2 Tabellen eine allgemeine Übersicht über den Stand des Eisenbahnwesens in Preußen bis zum Schlusse des Betriebsjahrs 1855, und zwar enthält die eine Tabelle die Zusammenstellung der Längen, Anlagekosten und Transportmittel der verschiedenen im Königreich Preußen am Schlusse des Jahres in Betrieb befindlich gewesenen Eisenbahnen nebst den Ergebnissen des Betriebs im Jahr 1855. Die zweite die summarische Zusammenstellung der gleichen Daten für sämtliche Bahnen für jedes der Jahre 1844—1855.

Aus der ersten Tabelle ergibt sich, daß am Schlusse des Jahres 1855 vollständig in Betrieb waren

5 Staatsbahnen mit einer Gesamtlänge von	141.097 Meilen
4 unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen mit	63.501 "
22 von Privat-Direktionen verwaltete Bahnen mit	298.145 "
	zusammen 502.743 Meilen

Außerdem stand theilweise in Betrieb unter Staatsverwaltung die Köln-Grefelder Bahn mit 4.700 "

Am Jahresende standen daher in Betrieb 507.443 Meilen

Da Ende 1854 im Ganzen 490.771 Meilen in Betrieb waren, so beträgt die Zunahme an eröffneter Bahnlänge in 1855 16.672 Meilen.

Im mittleren Jahrsdurchschnitt waren in 1855 in Betrieb 493.797 Meilen und ohne die Köln-Grefelder Bahn 493.192 Meilen.

Von den 502.743 Meilen der am Jahresende vollständig in Betrieb gebliebenen Linien waren 138.086 Meilen doppelspurig.

Anlagekapital dieser Bahnen im Ganzen 209.379.309 Thlr., pro Meile 418.974 "

An Transportmittel waren vorhanden: 876 Lokomotiven, pro Meile 1.75	
1579 Personenwagen	3.14
15941 Güterwagen,	31.78

Von den Lokomotiven wurden 2.456.622 Meilen durchlaufen, pro Lokomotive 2804 Meilen; pro Meile an Heizmaterial verbraucht 0.37 Kubikfuß Holz und 175.98 Pfd. Kohle.

Es wurden im Ganzen befördert 12.729.837 Pers., durchschnittlich 5.548 M.
189.212.711 Stz. Güter 9.207 "

Gs sind dabei durchschnittlich eingekommen pro Person pro Meile 41,85 Pr.
" Str. Gut " 3,43 "

Gs sind befördert auf die Länge einer Meile 70,621,079 Personen.
1,742,086,452 Str. Güter.

auf die ganze Bahnlänge 141,356 Pers., 3,545,960 Str. Güter.
Die Einnahmen haben betragen: im Ganzen pro Meile
aus dem Personenverkehr einschl. Gepäck . . . 8,513,307 Thlr. 17,329 Thlr.
" Güterverkehr, Vieh- u. Equivagentransp. 17,336,463 " 35,193 "
" sonstigen Quellen 1,126,683 " 2,177 "
Zusammen 26,976,453 Thlr. 54,699 Thlr.

Die Auslagen haben betragen:
A. für die Bahnhverwaltung . . . 4,275,917 Thlr. = 31,53 Proz.
B. " Transportverwaltung . . . 8,546,645 " = 63,02 "
C. " allgemeine Verwaltung 738,466 " = 5,45 "
Zusammen 13,561,028 Thlr. = 100,00 Proz.
Pro Meile Bahnlänge 27,497 "

Außer diesen Ausgaben sind noch zur Vermehrung und Verbesserung der Betriebsmittel so wie zu Meliorationen der Bahnanlagen aus sonstigen Fonds verwendet 1,758,590 Thlr.

Die Ausgaben betragen von der Bruttoreinnahme 50,27 Proz.

" " Tit. A und C betragen pro Bahnmile 10,167 Thlr.

" " Tit. B " Nutzmeile 3,48 "

Der Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben beträgt im Ganzen 13,415,426 Thlr., pro Meile 27,202 Thlr., von dem auf die betriebenen Bahnen verwendeten Anlagekapital 6,41 Proz.

Der Betrag der Reserves und Erneuerungsfonds der Bahnen war am Jahresende 3,899,616 Thlr. —

Aus der zweiten Zusammenstellung über die Resultate seit 1844 finden wir die folgende Tabelle:

Längen, Anlagekosten, Transportmittel und Betriebsergebnisse der preußischen Bahnen in den Jahren 1844—1855.

Jahr	Zahl der Bahnen	Länge der		Anlagekapital		An Transportmitteln waren vorhanden						Von den Lokomotiven		Auf die ganze Bahnlänge reduzierte		Pro Meile Bahnlänge waren		Prozente der		
		Bahnen	Doppel-	im Ganzen	pro	Locomotiven	Personenwagen	Güterwagen	durch-	pro	Perso-	Güter	Brutto-	Betrieb-	Über-	ausgen. von	Überflüssig-			
		Meilen	Strecke	Meilen	Thlr.	Stück	Stück	Stück	laufene	Meile	nu-	Str.	einnahme	ausgen. *)	Umsatz	Thlr.	Thlr.	vom Einnahmen	vom Anlagekap.	
1844	11	114,3	18,0	33,866,067	296,190	142	1,24	683	5,97	1,351	11,82	351,850	175,6	192,077	621,428	30,914	16,076	14,838	52,0	5,01
1845	11	127,3	20,9	38,437,602	301,885	161	1,26	669	5,25	1,512	11,90	363,896	190,7	181,435	702,730	31,551	16,489	15,062	52,26	4,56
1846	9	119,8	24,9	36,866,823	307,029	141	1,18	583	4,86	1,504	12,55	372,541	168,7	177,235	887,943	33,354	17,545	15,809	52,60	5,01
1847	13	237,9	42,5	82,654,018	347,388	303	1,27	874	3,67	2,723	11,44	777,034	163,6	144,810	1,072,320	31,648	16,747	14,900	52,92	4,27
1848	17	313,7	75,2	120,905,986	385,374	418	1,33	1154	3,68	4,984	15,89	1,002,784	159,1	142,625	952,097	29,121	16,564	12,558	56,88	3,17
1849	21	364,0	83,9	139,562,424	383,382	468	1,29	1254	3,44	6,015	18,52	1,180,710	151,5	129,641	1,058,689	29,672	15,027	14,748	50,64	3,81
1850	22	377,8	84,3	147,567,724	390,566	498	1,32	1284	3,40	6,825	18,06	1,297,444	155,8	146,324	1,332,123	34,409	16,387	18,022	47,62	4,62
1851	22	379,8	95,7	148,914,817	392,093	523	1,38	1233	3,25	6,809	17,93	1,330,774	148,4	148,680	1,604,321	37,638	17,542	20,097	46,81	5,12
1852	23	385,4	97,6	153,807,226	399,088	544	1,44	1255	3,26	8,237	21,37	1,563,487	145,4	147,300	2,171,377	42,928	20,133	22,795	46,90	5,71
1853	24	401,1	106,3	165,963,922	413,770	633	1,58	1295	3,23	9,900	24,68	1,789,051	152,4	194,839	2,552,851	46,302	22,564	23,326	49,62	5,72
1854	29	490,8	131,7	242,414,049	412,441	797	1,62	1566	3,19	13,194	26,88	2,201,150	165,8	138,201	2,962,983	47,873	26,269	21,631	54,87	5,22
1855	29	502,7	138,1	209,379,307	418,974	876	1,75	1579	3,14	15,941	31,76	2,456,622	176,0	141,356	3,545,960	54,699	31,063	23,636	56,79	5,57

(Fortsetzung folgt.)

*) Incl. der aus dem Reservefonds gedeckten.

Oesterreichische Eisenbahnen.

Die ostgalizischen Bahnen.

Die vom 3. März 1857 datirte Koncessionsurkunde für dieses Bahnsystem enthält im Wesentlichen nachstehende Bestimmungen.

Den Konzessionären wird das ausschließliche Recht zum Baue und zum Betriebe der Eisenbahnstrecken: a) von Lemberg nach Przemysl zum Abschluß an die galizische Strecke der Kaiser-Ferdinands Nordbahn, b) von Lemberg nach Brody an die russische Grenze, c) von Lemberg in südlicher Richtung auf das rechte Dniesterufer, und sodann auf eben diesem Ufer nach Czernowitz und bis an die moldauische Grenze, d) von Przemysl auf das rechte Dniesterufer zur Verbindung mit der ad c) erwähnten Linie, der Art überlassen, daß Niemanden während der ganzen Koncessionsdauer gestattet werden wird, zum öffentlichen Gebrauche eine Eisenbahn zu errichten, welche dieselben Punkte verbinden würde, ohne neue Zwischenpunkte zu berühren, welche von der Staatsverwaltung in strategischer, politischer oder kommerzieller Hinsicht für wichtig erkannt werden.

Die Bahnstrecke 1) von Lemberg nach Przemysl muß bis letzten Dezember 1860, 2) von Lemberg nach Brody an die russische Grenze und 3) von Lemberg nach Czernowitz an die moldauische Grenze bis letzten Dezember 1865 vollendet und dem Betriebe übergeben seyn. Der Vollendungsstermin für die Linie von Przemysl auf das rechte Dniesterufer wird nachträglich von der Staatsverwaltung festgesetzt. Es wird übrigens den Konzessionären gestattet, die Gründung des Betriebes auf der Strecke Przemysl-Lemberg erst sechs Monate nach der von der Kaiser-Ferdinands Nordbahn ausgeführten Betriebs-Gründung ihrer Strecke bis Przemysl zu bewerkstelligen.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, ein zweites Gleise anzulegen, wenn der einjährige Rohertrag die Ziffer von zweihundertsiebenzig Tausend Gulden pro Meile erreicht.

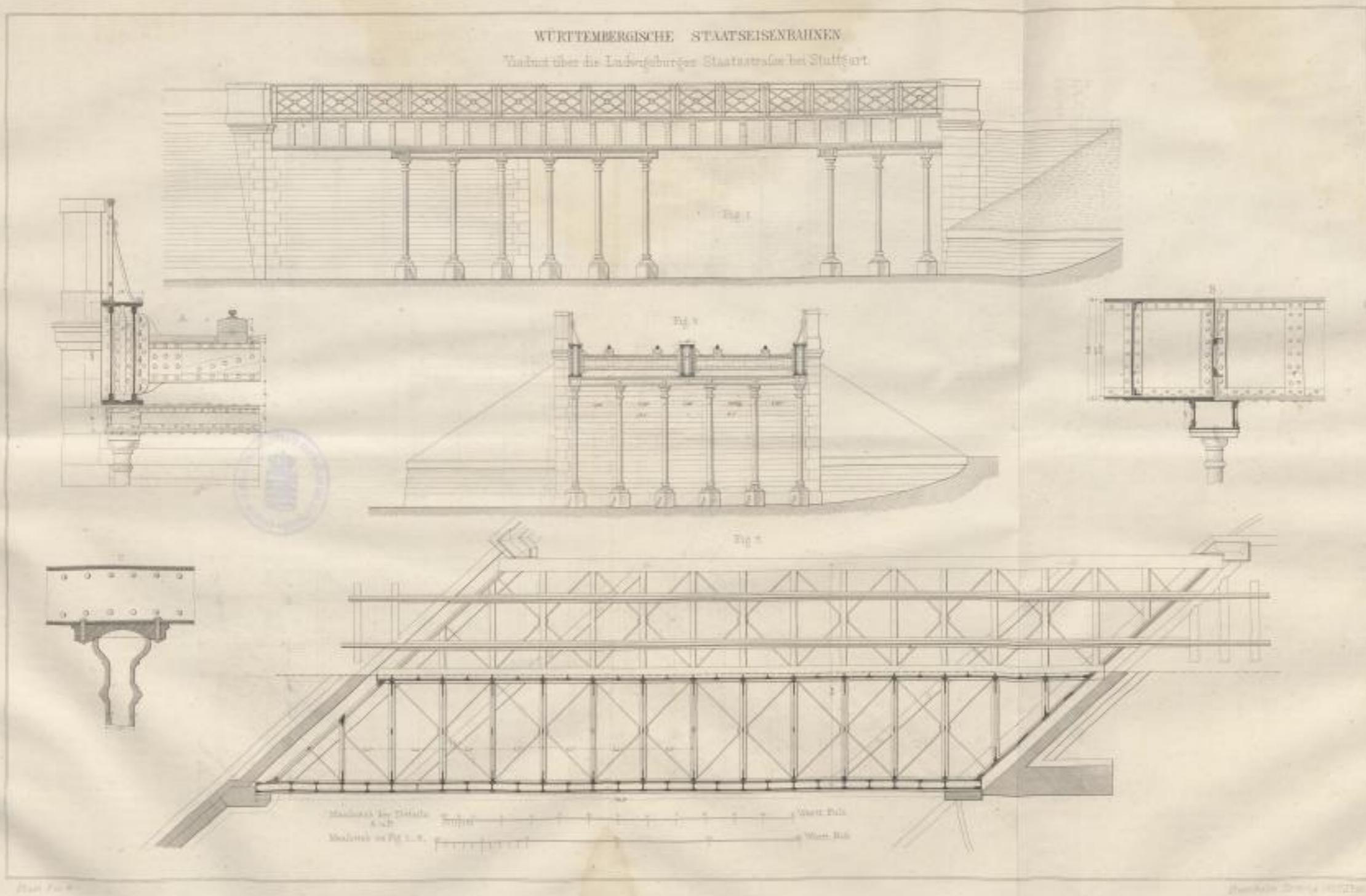
Die konzessionirten Bahnen bilden ein untheilbares Ganzes; es darf daher eine theilweise Abtretung derselben, sei es auch nur in Form einer Verpachtung, nicht stattfinden.

Die Staatsverwaltung gewährleistet den Konzessionären ein fähliches 5½% prozentiges Ertragsrecht von dem auf die konzessionirten Bahnen wirklich verwendeten und gehörig nachgewiesenen, für die oben ad a) bis c) erwähnten Linien die Maximalsumme von 55 Millionen nicht überschreitenden Anlagekapitale.

Hierbei wird der Maximalbetrag der Strecke: 1) Przemysl bis Lemberg auf 10,750,000 fl., 2) Lemberg bis Brody auf 9,750,000 fl., 3) Lemberg bis Czernowitz auf 34,500,000 fl. festgesetzt. Die garantirten 5 Proz. sind als die Zinsen dieses Anlagekapitals zu betrachten, daß eine Hünftelpromille ist als Amortisationsquote bestimmt. Rücksichtlich der oben ad d) erwähnten Bahnstrecke von Przemysl bis auf das rechte Dniesterufer wird die Maximalsumme, für welche die Zinsengarantie einzutreten hat, nachträglich von der Staatsverwaltung festgesetzt werden. Der Betrag der Summe, welche die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Zinsen und Amortisationsgarantie bezahlt, ist lediglich als eine geleistete mit 4 Proz. verzinstliche Vorschußzahlung an die Konzessionäre zu behandeln, dermaßen, daß sobald die Jahrestrente der konzessionirten Bahnen zusammenommen die gewährleistete Annuität überschreitet, der diesfällige Überschuss sogleich zur Rückzahlung des Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänglichen Tilgung bestimmt ist.

Die Maximalhöhe der Fahr- und Frachtyreise für die konzessionirten Bahnstrecken wird folgenden Bedingungen unterworfen: Maximaltarif pro österreichische Meile bei Reisenden die Person: 1. Klasse 20 fr., 2. Klasse 15 fr., 3. Klasse 10 fr. G.M. Bei Schnellzügen, welche bloß Wagen der 1. und 2. Klasse zu führen haben, dürfen diese Tarife um 20 Proz. erhöht werden, unter der Bedingung, daß die bei diesen Schnellzügen zu beobachtende Fahrgeschwindigkeit nicht geringer sey, als bei den Schnellzügen der Kaiser-Ferdinands Nordbahn. Bezuglich der Waaren bei gewöhnlicher Geschwindigkeit wird für die ersten zehn Betriebsjahre für jeden Wiener Centner und jede österreichische Meile in der 1. Klasse 1½, in der 2. Klasse 1½, in der 3. Klasse 2½, fr. einzuhaben gestattet. Die erwähnten Tariffzähle sind von 10 zu 10 Jahren einer Revision zu unterziehen. Bei dieser Revision hat nach Verlauf der ersten 10 Jahre vom Beginn der Inbetriebnahme jeder der konzessionirten Bahnstrecken folgender Waarentarif pro Wiener Centner und österreichische Meile einzutreten: 1. Klasse 1 fr., 2. Klasse 1½ fr., 3. Klasse 2 fr. G.M. Wenn jedoch die Konzessionäre beweisen könnten, daß nach diesem Tariffzähle die konzessionirten Bahnen nicht einmal 7½ Proz. Reineträgnis des Anlagekapitals liefern sollten, sind dieselben besugt, eine verhältnismäßige Erhöhung des Tarifs anzusprechen, während die Staatsverwaltung auf keinen Fall berechtigt seyn soll, den Tarif unter das angeführte Minimum der Preise herabzusetzen.

Die Dauer des Privilegiums wird auf 90 Jahre, vom 1. Januar 1862 gerechnet, festgesetzt. Nach Verlauf von 30 Jahren nach Gründung des Be-





triebs hat der Staat jederzeit das Recht, die gegenwärtige Konzessionen und bezüglich die konzessionierten Bahnenstrecken einzulösen gegen eine bis zum Ablauf der Konzessionsperiode zu zahlende Jahrerente, welche dem Durchschnittsvertrag der 5 besten der letzten 7 Betriebsjahre gleichkommt und nicht weniger als 5% Proz. betragen darf.

Den Konzessionären wird das Recht eingeräumt, eine Aktiengesellschaft zu bilden und zu diesem Zwecke auf Überbringer oder auf Namen lautende Aktien hinauszugeben, deren Nominalbetrag nach einzuholender Bestimmung der Behörden festzusetzen ist. Vor der Gründung der Aktien-Emission muß jedoch die Allerhöchste Genehmigung der Gesellschaftsstatuten erwirkt werden, und wenigstens 30 Proz. des Nominalbetrags der zu emittirenden Aktien einzubezahlt seyn.

Außer den durch die Emission von Aktien zu beschaffenden Geldern wird auch die Ausbringung weiterer Geldmittel durch die Emission von Prioritäts-Obligationen bis zu jenem Betrage und zu jenem Zinsfuß gestattet, welcher von der Staatsverwaltung über besonderes Ansuchen der Unternehmung genehmigt werden wird. Zu dieser Hinwendung von Prioritäts-Obligationen darf jedoch nicht früher geschritten werden, bis nicht wenigstens die Hälfte des Kapitals der gesammten Aktien eingezahlt ist.

Die sonstigen Konzessionsbestimmungen sind mit denselben der früher konzessionierten Bahnen übereinstimmend.

Schweizerische Eisenbahnen.

Centralbahn.

Dem Bericht des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft an die Generalversammlung vom 30. April 1857 in Basel entnehmen wir Nachstehendes.

Beim Abschluß des Jahres 1855 dehnte sich der Betrieb der Centralbahn nur auf die Strecke Basel-Sissach aus. Nach den bereits schon im vorigen Jahr ausgesprochenen Erwartungen gelang es der Bauverwaltung, die Vollendung der Strecke Aarau-Olten-Gummibrücke so weit zu befördern, daß am 9. Juni 1856 die Gründung derselben für den Personenverkehr stattfinden konnte.

Mit Rücksicht auf den sehr erheblichen Unterschied der Betriebsresultate vor und nach der Gründung der Luzernerlinie werden im Nachfolgenden immer zwei Abschnitte unterschieden, nämlich der vom 1. Januar bis 31. Mai für den Betrieb der alleinigen Strecke Basel-Sissach (von 20.3 Kilometer Länge mit 7 Stationen) und derjenige vom 1. Juni bis 31. Dezember für den Betrieb der beiden Strecken Basel-Sissach und Aarau-Olten-Gummibrücke (von 84.6 Kilometer Länge mit 22 Stationen).

Der vorgerückte Stand der Arbeiten auf den Linien Sissach-Läufelstingen und Marburg-Herzogenbuchsee-Bern und Biel hat der Bauverwaltung gestattet, die Gründung derselben noch im Laufe dieses Semesters festzusezen. Die Strecke Marburg-Herzogenbuchsee von 23.8 Kilometer Länge mit 5 neuen Stationen befindet sich bereits seit 16. März 1857 in Betrieb. Auf dieselbe folgt zunächst die Gründung der Strecke Sissach-Läufelstingen mit 9.7 Kilometer Länge und 2 neuen Stationen, später die Strecken Herzogenbuchsee-Biel von 37.9 Kilometer Länge und Herzogenbuchsee-Bern (Wylerfeld) von 39.4 Kilometer Länge, beide zusammen mit 15 neuen Stationen. Die neu zu eröffnenden Linien umfassen eine Länge von 110.8 Kilometer mit 22 Stationen und mit Ende des ersten Semesters 1857 werden folglich 195.4 Kilometer und 44 Stationen von der Centralbahn dem Verkehr übergeben seyn. Die bevorstehenden Bahneröffnungen werden für den Verkehr der Central Schweiz neue bedeutsame Erleichterungen gewähren, die sich am besten nach folgenden zukünftigen Fahrzeiten zwischen wichtigeren Stationen bemessen lassen, nämlich von Basel nach Bern (Wylerfeld) oder Biel 5 Stunden 15 Minuten, von Basel nach Luzern 5 Stunden 30 Minuten, von Basel nach Aarau 3 Stunden 35 Minuten, von Bern (Wylerfeld) oder Biel nach Luzern 4 Stunden 45 Minuten.

Auf der Centralbahn wurden im Jahr 1856 befördert: 536,875 Personen, 128 Equipagen, 6458 Stück Vieh, 877,165 Ztr. Güter und eingenommen 667,911 Fr. Davon entfallen auf die Strecke Basel-Sissach bis Ende Mai 115,357 Fr., auf Basel-Sissach und Aarau-Gummibrücke vom 1. Juni bis Ende Dezember 552,554 Fr. Es betragen:

Basel-Sissach	Basel-Sissach	Ganzes
bis	und Aarau	Betriebs-
Ende Mai.	Gummibrücke.	jahr.
1. Juni b. 31. Dez.		

Die Einnahmen pro Kilom. Bahnlänge	Fr.	5,683	.	6,674	.	11,151
" "	" Zugkilometer	.	4.01	.	3.74	3.78
" "	" Reisenden	.	0.65	.	0.87	0.82
" "	" Bentner Gut	.	0.168	.	0.174	0.171
Deder Reisende hat durchschnittlich zurückgelegt	Kilom.	12.5	.	16.8	.	15.8
Deder Ztr. Gut hat durchschnittlich zurückgelegt	"	19.2	.	20.0	.	19.6
Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt Reisende	.	66,180	.	87,130	.	149,250

Im ersten Betriebsabschnitt waren mit 4, im zweiten 14 Lokomotiven in Verwendung, wodurch 6 zwischen Basel und Sissach, die übrigen 8 auf der Luzernerlinie. Hier und da wurden auch 3 für den Schottertransport angekaufte kleinere Lokomotiven für den Betrieb benutzt, namentlich zwischen Olten und Aarau. Die Lokomotiven haben vom 1. Januar bis 31. Mai 28,773.1, vom 1. Juni bis 31. Dezember 147,957.6, somit im ganzen Jahr 176,730.7 Kilometer durchlaufen.

Auf der Linie Basel-Sissach wurde größtentheils mit Kohle, auf der Luzernerlinie ausschließlich mit Holz geheizt. Bei durchschnittlich 20.24 Wagenachsen pro Zug konsumirten die Lokomotiven auf ersterer Strecke im Ganzen 6.4 Kilogramm Kohle und 0.305 Kubikfuß Holz, bei 16.5 Wagenachsen auf letzterer Strecke 1.439 Kubikfuß Holz pro durchlaufenen Kilometer. Da die durchschnittliche Steigung auf beiden Linien annähernd gleich, so ergibt sich ein Verhältnis von Kohle zu Holz, das bei den gegenwärtigen Preisen sich zu Gunsten des letztern heranstellt. Dabei ist zu bemerken, daß die Lokomotiven bei der Holzheizung weniger leiden. Der Ölkonsum betrug durchschnittlich pro durchlaufenen Kilometer 2.01 Roth.

Es kamen im Ganzen zur Verwendung 55 Personenwagen mit 2872 Plätzen, und 108 Güterwagen mit 17,520 Ztr. Traglast, welche zusammen 3,289,594 Achsen-Kilometer durchlaufen haben, was im Durchschnitt auf den Zug 18.6 Achsen, nämlich 10.5 Personenwagenachsen und 8.1 Güterwagenachsen bringt. An Schmieröl wurde im Durchschnitt 0.0472 Roth pro Achsen-Kilometer konsumirt.

Die Zusammenstellung der eigentlichen Betriebsausgaben zeigt folgendes Ergebnis:

	Vom 1. Jan.	Vom 1. Juni	Ganzes
	bis 31. Mai.	bis 31. Dez.	Betriebsjahr. Proz.
Allgemeiner Verwaltungsdienst	Fr. 12,345	.	25,166 . 37,511 . 9.8
Bahnunterhaltungsdienst	" 12,419	.	46,848 . 59,267 . 15.4
Transportdienst	" 69,275	.	216,942 . 286,217 . 74.8
	Im Ganzen Fr. 94,039	.	288,956 . 382,995 . 100.0
Die Ausgaben machen pro Bahnlisolm. 4,632 Fr. 3,490 Fr. 6,738 Fr.			
pro Zug und pro Kilom. 3.27 "	1.96 "	2.22 "	

Von der Bruttoeinnahme waren die

Auslagen	Proz.	81.5	52.3	57.3
----------	-------	------	------	------

Die Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben führt zu folgendem Ergebnis:

	Vom 1. Jan.	Vom 1. Juni	Ganzes
	bis 31. Mai.	bis 31. Dez.	Betriebsjahr.
Einnahmen	Fr. 115,357	.	552,554 . 667,911
Ausgaben	" 94,075	.	295,872 . 389,946
Reinetrag im Ganzen	" 21,282	.	256,682 . 277,965
in Proz. der Einnahmen	17.4	.	44.5 . 41.8
pro Bahnlisolm	Fr. 1048	.	2979 . 4890
Zug und pro Kilom.	" 0.74	.	1.66 . 1.57

Zieht man das während des letzten Jahres im Betrieb gestandene Baukapital von beiläufig 12 Millionen in Rechnung, so ergibt sich ein Kleinertrag von 2.31 Proz.

Unfälle, mit Verlust von Menschenleben verbunden, waren keine zu beklagen. Gewöhnenswerth sind bloß die Entzündung eines Feuergongs, der Sturz eines Lokomotivführers von der Maschine während der Fahrt, der wieder hergestellt uenerdings in Dienst getreten ist, und endlich die Entgleisung von Wagen eines Schotterzuges durch unbefugtes Fahren auf dem noch nicht eröffneten zweiten Gleise der Strecke Basel-Sissach, wobei ein Arbeiter verwundet und einige Wagen beschädigt wurden.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 14. April 1857.

Vorsitzender: Herr Brix; Schriftführer: Herr H. Wiebe.

Nach Vorlesung und Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 10. März d. J. theilt der Vorsitzende den Gangang mehrer Schreiben mit, darunter einen Erlass Sr. Excellenz des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, mit welchem dem Vereine der dritte Band der Statistik der preussischen Eisenbahnen überwandt wird. Ferner ein Schreiben des Herrn v. Weber in Dresden, Mitglied des Vereins, welcher ein Exemplar seiner neuesten Schrift: "Die Schule des Eisenbahnwesens," kurzer Abriss der Geschichte, Technik, Administration und Statistik der Eisenbahnen, übersendet. Der Vorsitzende resümiert über den Inhalt dieses kleinen Werkes, welches in Katechismusform und mit eingedruckten Holzschnitten zur Belehrung des großen Publikums, welches in irgend einer Weise mit den Eisenbahnen oder deren Verwaltung in Berührung kommt, bestimmt ist. Ferner war eine Zuschrift des Herrn Hauchecorne in Köln, Mitglied des Vereins, eingegangen, mit welcher derselbe dem Verein mehrere neue statistische Werke übersendet, darunter ein

größeres statistisches Werk, welches von der französischen General-Verwaltung der Eisenbahnen herausgegeben ist und welches eine ähnliche Tendenz hat, wie die, in dem preußischen Handelsministerium bearbeiteten statistischen Nachrichten von den preußischen Eisenbahnen. Herr Weishaupt referiert in einem längeren Vortrage über den Inhalt dieses Werkes, indem er namentlich überall Vergleiche mit den Verhältnissen der preußischen Eisenbahnen zog. Es ging aus diesem Vergleiche unter andern hervor, daß die französischen Bahnen sich einer verhältnismäßig viel höheren Unterstützung aus Staatsmitteln erfreuen, als die preußischen, und daß auch die von der französischen Regierung übernommenen Zinsgarantien weit beträchtlicher sind, als die von der preußischen Regierung gewährten. Die durchschnittlichen Baukosten pro Meile belaufen sich bei den französischen Bahnen auf etwa $\frac{1}{4}$ Millionen Thaler, bedeutend höher als in Preußen; ebenso sind die Betriebskosten höher, während der Personentarif etwa derselbe, der Gütertarif aber niedriger ist, als in Preußen. — Herr G. Niepe aus London hielt einen Vortrag über das Gießen des Gußstahls in Stahlformen, ein Verfahren, auf welches er in England ein Patent besitzt, und welches er in einem größeren Werke in Sheffield eingeführt hat. Dasselbe bietet zwar mancherlei technische Schwierigkeiten dar, sey aber zur Zeit mit Vortheil für die Darstellung von Lokomotivachsen, Radbandagen, ferner zur Herstellung von Zahnrädern für Walzwerke, so wie zur Fabrikation von Mahlwerken für metallurgische Zwecke u. s. w. in Anwendung gebracht worden. — Herr Malberg legt Zeichnungen einiger bedeutenden englischen Bahnhöfe vor, namentlich des Central-Bahnhofs der Great-Western Bahn in London, des Central-Bahnhofs der London-North-Western Bahn in Birmingham, der Endstation der Great-Northern Bahn in Kings-Groß zu London und des Bahnhofs Lime-Street in Liverpool. Herr Malberg erläutert diese Zeichnungen durch mündlichen Vortrag. — Schließlich kam ein Schreiben des Direktoriums der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft und der Verwaltung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zum Vortrag, in Bezug der in diesem Jahre beabsichtigten Excursion des Vereins nach den hannoverischen Bahnen. Es wurde für diese Excursion eine Kommission erwählt, welche die weiteren Vorbereitungen treffen wird.

Beitung.

Ausland.

Schweiz. — Ueber den Stand der Arbeiten an dem Hauensteintunnel erfährt man aus dem Bericht an die Generalversammlung der Centralbahngesellschaft, daß am 31. März 7447 Fuß Stollenlänge und 6700 Fuß Gewölbe vollendet waren, so daß zum gänzlichen Durchbruch des 8301 Fuß langen Tunnels noch 854 Fuß fehlten. Nach dem monatlichen Fortschritt von circa 200 Fuß lasse sich mit Bestimmtheit voraussehen, daß der Tunnel im August durchbrochen und bis gegen Ende des Jahres vollständig hergestellt seyn werde.

Frankreich. — Am 6. April ist die ganze Linie der Südbahn von Bordeaux nach Sette, welche das atlantische mit dem mittelländischen Meer verbindet, dem Betrieb übergeben worden. Von der Westbahn wurde die Strecke von Laval nach Rennes am 15. April für den Güterverkehr eröffnet, der Personenverkehr beginnt am 1. Mai.

— Ein kaiserliches Dekret vom 8. April verfügt auf den Vortrag des Kriegsministers wie folgt: „Art. 1. Es wird in Algier ein die drei Provinzen umfassendes Eisenbahnnetz ausgeführt. Dieses Netz besteht 1) aus einer parallel mit dem Meer laufenden Linie, gegen Osten von Algier nach Constantine über Annale und Setif, gegen Westen von Algier nach Oran über Blida, Amurah, Orleansville, St. Denis-du-Sig und Sainte-Barbe; 2) aus Zweiglinien, ausgehend von den wichtigsten Häfen und an die Linie parallel mit dem Meere sich anschließend, nämlich: an Osten von Philippeville oder Stora nach Constantine, von Bougum nach Setif, von Bona nach Constantine über Guelma; im Westen von Tébessa nach Orleansville, von Arzew und Mostaganem nach Relizane und von Oran nach Tlemcen über Sainte-Barbe und Sidi-Bel-Abbes. Art. 2. Unser Minister-Staatssekretär im Kriegsdepartement ist mit der Ausführung dieses Dekrets beauftragt.“

Berkehr deutscher Eisenbahnen.

Oesterreichische Staatsbahnen. — Ausweis über den Personen- und Güterverkehr und die dabei erzielten Einnahmen auf der k. k. südlichen Staats-Eisenbahn im I. Quartale 1857.

Personen	388,940	...	Einnahme	445,363 fl. C.M.
Güter	11,924	3tr.	"	19,438 "
Frachten	3,277,441	"	"	1,129,560 "
Gesamteinnahme				1,594,381 fl. C.M.

Redaktion: G. Ghel und L. Klein. — In Kommission der J. B. Meyler'schen Buchhandlung in Stuttgart.

Pfälzische Eisenbahnen. — I. Ludwigsbahn.

Ergebnis im	Personen.		Güter.		Rohlen.		Gesamt- Einnahme.
	Zahl.	Einnahme.	3tr.	Einnahme.	3tr.	Einnahme.	
Monat März 1857	69147	38940	551574	69094	574300	87413	195448
„ do. 1856	67772	36718	331591	46281	442160	65790	148789
1857 mehr	1375	2222	219983	22813	132140	21623	46659
in den verlorenen 6							
Monaten 1856—57	376327	209563	2538080	317772	3061200	451337	978673
in den gleichen Monaten							
1855—56	351876	191001	1511682	220944	2506380	386787	798733
1856—57 mehr	24451	18562	1026398	96828	554820	64550	179940

II. Maximiliansbahn.

Ergebnis im	Personen.		Güter.		Rohlen.		Gesamt- Einnahme.
	Zahl.	Einnahme.	3tr.	Einnahme.	3tr.	Einnahme.	
Monat März 1857	20371	6693	140369	12494	117580	5987	25174
„ do. 1856	19764	6482	83394	5501	108180	5606	17590
1857 mehr	607	211	56975	6993	9400	381	7584
in den verlorenen 6							
Monaten 1856—57	121141	39926	647573	55333	336660	32531	127791

Holsteinische Eisenbahnen. — Monat März 1857.

1) Altona-Kiel:						
33,223 Personen	.	.	.	.	.	16,201 Thlr.
265,147 3tr. Gepäck und Güter ic.	.	.	.	.	.	29,561 "
Beförderungen für die Landesregierung	.	.	.	.	.	69 "
						Summa 45,831 Thlr.

In den ersten 3 Monaten 1857 . . 109,423 Thlr. gegen 1856 mehr 888 Thlr.

2) Glückstadt-Glimshorn:						
4,839 Personen	.	.	.	.	.	962 Thlr.
28,029 3tr. Gepäck und Güter ic.	.	.	.	.	.	743 "
Beförderungen für die Landesregierung	.	.	.	.	.	1 "
						Summa 1,706 Thlr.

In den ersten 3 Monaten 1857 . . 11,664 Thlr. gegen 1856 weniger 5,956 Thlr.

3) Rendsburg-Neumünster:						
7,224 Personen	.	.	.	.	.	2,941 Thlr.
54,714 3tr. Gepäck und Güter ic.	.	.	.	.	.	3,430 "
Beförderungen für die Landesregierung	.	.	.	.	.	20 "
						Summa 6,391 Thlr.

In den ersten 3 Monaten 1857 . . 16,369 Thlr. gegen 1856 mehr 2,555 Thlr.

Ankündigungen.

[23—24]

Bekanntmachung.

Nachdem höheren Orts die Inangriffnahme des Baues der **Rhein-Nahe Eisenbahn** auf der ganzen Linie von Bingenbrück am Rhein bis Neunkirchen, dem Anschlußpunkt an die Saarbrücker Bahn (16 Meilen) genehmigt worden, wollen wir hierdurch die Herren Bau-Unternehmer und Lieferanten, so wie die Schachtmaster und Eisenbahn-Arbeiter auf diese bedeutende Bau-Ausführung aufmerksam machen und zur Beihilfung an derselben einladen.

Für die Unterbringung und Verpflegung der Arbeiter ist überall da, wo es nothwendig erscheint, Seitenst. der Bau-Verwaltung Fürsorge getroffen.

Kreuznach, den 15. April 1857.

Königliche Direktion der Rhein-Nahe Eisenbahn.

[25—27] **Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn.**

	Die Lieferung von
8 ungelckupplten Personenzug-Lokomotiven und	
10 gekuppelten Güterzug-Lokomotiven	
mit Tendern und Reservesäcken	
für die Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn	soll in 2 Loosen im Wege der öffentlichen Submissionen vergeben werden.

Die Lieferungs-Offerten sind mit der Ausschrift:

„Submission zur Lieferung von Lokomotiven für die
Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn“

bis zum Submissionstermin am
Freitag, den 22. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr
versiegelt und postfrei an uns eingureichen, wo dieselben in Gegenwart der ver-
söhnlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende
Offerten werden nicht berücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserm hiesigen Geschäftslöfale für
den Neubau der **Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn** zur
Einsicht offen, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Saarbrücken, den 20. April 1857.

Königliche Direktion der Saarbrücker Eisenbahn.