

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 Zeile. — Adresse: Redaktion der Eisenbahn-Zeitung oder: J. W. Neuberger'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

13. August 1857.

Nro. 32.

Inhalt. Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1855. (Fortsetzung.) — Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. IV. Verhandlungen der Versammlung Deutscher Eisenbahn-Techniker zu Wien im Mai 1857. (Fortsetzung.) — Zeitung. Inland. Preussen. Ausland. Schweiz, Frankreich, Großbritannien, Afrika, Asien. — Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Deutsche Eisenbahn-Statistik

für das Betriebsjahr 1855.

Zusammengestellt von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, der Direktion der Berlin-Anhalter Eisenbahn-Gesellschaft. VI. Jahrgang. Berlin 1857.

(Fortsetzung von Nr. 23.)

III.

Betriebsresultate. Der Abschnitt über die Betriebsresultate zerfällt in die vier Unterabtheilungen: 1) Leistungen der Transportmittel; 2) Personen- und Güterverkehr; 3) Finanz-Verhältnisse; 4) außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahnbetrieb.

1. Die Lokomotiven haben im abgelaufenen Betriebsjahre überhaupt zurückgelegt 5,499,185 Meilen, entsprechend einer Zahl von 5,209,044 Achsmeylen. Dabei ist, einschliesslich des Verbrauchs der Reservemaschinen, pro Achsmeyle an Brennmaterial verbraucht worden: im Minimum (bei der Nürnberg-Fürther Bahn) 60.02 Pfd., im Maximum (bei der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn) 247.75 Pfd. Coles. Der Preis für 100 Pfd. Coles variierte zwischen 5.25 und 22.5 Sgr. Holzfeuerung fand ganz oder theilweise statt: auf den badischen, bayerischen und württembergischen Staatsbahnen, der österreichischen südbahnen, der Kaiser-Ferdinands Nordbahn und der Niederschlesischen Zweigbahn. Die in der statistischen Tabelle hierüber enthaltenen Zahlenangaben sind nicht von der Art, dass sie einen sichern Anhaltspunkt über den Verbrauch böten. Das Gleiche gilt von den Angaben über Verbrauch bei der auf mehreren Eisenbahnen versuchsweise eingeführten Steinkohlenfeuerung. Die Torffeuerung fand wie bisher einzig und allein auf der bayerischen Staatsbahn Anwendung. Der Verbrauch ist angegeben im Durchschnitt zu 22.18 Kubikfuß pro Meile und der Preis zu 0.67 Sgr. pro Kubikfuß. Es gilt dieser Verbrauch für Güter- und Personenzugmaschinen. Die gleichen Maschinen verbrauchten durchschnittlich Holz 20.48 Kubikfuß, Coles 204.71 Pfd. pro Meile und es wären hiernach 100 Kubikfuß Holz = 92 1/2 Kubikfuß Holz = 923 Pfd. Coles anzunehmen.

Am wenigsten Brennmaterial haben in 1855 verbraucht:

	pro Achsmeyle	pro Meile
Nürnberg-Fürther Bahn . . .	60.02 Pfd. Coles	— Pfd. Coles
Großb. Badische Staatsbahn . . .	70.72 " " "	3.819 " "
Sächsische Ludwigsbahn . . .	81.54 " " "	— " "
Nachen-Mastricht . . .	108.48 " " "	6.34 " "
Bonn-Köln . . .	109.55 " " "	5.023 " "
Württembergische Staatsbahn . . .	13.20 Kubikf. Holz	0.72 Kubikf. Holz
Niederschlesische Zweigbahn . . .	13.50 " " "	0.635—1.54 " "

Da im Jahr 1855 vorhanden waren 2077 Lokomotiven und die Zahl der Lokomotivmeilen betragen hat 5,499,185, so kommt auf jede der vorhandenen Lokomotiven eine durchlaufene Weglänge von 2648 Meilen. Vergleicht man ferner die Zahl der Achsmeylen (5,209,044) mit der Länge der in Frage stehenden Bahnen (1152.29 Meilen) so ergibt sich, dass auf jede Meile Bahnlänge 4521 Achsmeylen kommen. Dies entspricht einer Anzahl von 6 1/2 Fahrten in jeder Richtung täglich über die ganze Länge der Bahnen. In 1853 war der Durchschnitt 5 1/2, in 1854 . . . 6.

Von sämtlichen Personen-, Post- und Güterwagen sind im Jahr 1855 auf eigenen und fremden Bahnen zurückgelegt worden 203,887,163 Achsmeylen, und zwar von den Personenzugmaschinen 38,857,558, von den Postwagen 3,837,402 und von den Güter-, Vieh- u. Wagen 161,192,203 Achsmeylen. Hiernach ergibt sich, dass von jeder der vorhandenen 12,410 Personenzugmaschinen zurückgelegt worden sind 3131 Achsmeylen und von jeder der vorhandenen 80,503 Güterwagenmaschinen 2014 Achsmeylen.

Ferner zeigt die Vergleichung der Lokomotivmeilenzahl mit der Wagen-

achsmeylenzahl, dass auf jede von einer Lokomotive durchlaufene Meile 37.08 Achsmeylen der Wagen, auf jede Achsmeyle aber 39.14 Achsmeylen kommen.

Folgende Zahlen zeigen die größten Leistungen eiserner und stählerner Achsen und Radreifen.

	Eiserne Achsen	Stahlachsen
auf der Bayerischen Staatsbahn . . .	83,416 Meilen	— Meilen
" " Niederschlesisch-Märk. Staatsbahn . . .	57,131 " "	41,253 " "
" " Nürnberg-Fürther Bahn . . .	58,210 " "	— " "
" " Berlin-Hamburger Bahn . . .	46,490 " "	25,518 " "
" " den Sächsischen Bahnen . . .	32,117 " "	12,073 " "
" " der Lübeck-Büchener Bahn . . .	30,412 " "	— " "
" " Bonn-Kölnener Bahn . . .	30,000 " "	7,000 " "
" " Berlin-Anhalter Bahn . . .	28,518 " "	26,894 " "
	Eiserne Radreifen	Stählerne Radreifen
auf der Lübeck-Büchener Bahn . . .	30,412 Meilen	— " "
" " Pfälzischen Ludwigsbahn . . .	28,800 " "	— " "
" " Berlin-Anhaltischen Bahn . . .	26,894 " "	— " "
" " R. Preussischen Südbahn . . .	25,063 " "	16,488 " "
" " Berlin-Stettiner Bahn . . .	— " "	20,057 " "
" " den Sächsischen Bahnen . . .	25,000 " "	— " "
" " der Stargard-Posenener Bahn . . .	22,998 " "	16,846 " "

Hiernach liegen über die Dauer stählerner Achsen und Bandagen noch nicht Anhaltspunkte genug, vor um ihren Werth den eisernen gegenüber beurtheilen zu können.

(Fortsetzung folgt.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

IV.

Verhandlungen der Versammlung Deutscher Eisenbahn-Techniker zu Wien im Mai 1857.

Im Auftrage der Versammlung zusammengestellt von den Schriftführern A. Funk, Vaurath und G. Hoffmann, Regierungs- und Vaurath.

(Fortsetzung von Nr. 30 u. 31.)

Sicherheitspolizeiliche Anordnungen.

A. Zustand der Bahn.

Weichen. §. 1. Weichen für durchgehende Züge, bei welchen, wenn sie nicht richtig gestellt sind, die Züge aus den Geleisen kommen können, sind unzulässig. — Es sind Vorkehrungen zu treffen, dass der richtige Stand der beweglichen Brücken und der Weichen, welche nicht zu Bahnhöfen gehören, in einer Entfernung von 1000 Fuß zu erkennen ist. Solche Weichen müssen, so lange sie nicht bewacht sind, verschlossen gehalten werden. Bei beweglichen Brücken muß ein solches Signal durch den Mechanismus zum Schließen der Brücke gegeben werden.

Drehscheiben und Schiebebühnen. §. 2. In Hauptgeleisen für durchgehende Züge sind Drehscheiben und Schiebebühnen mit versenkten Geleisen unzulässig.

Schutz- und Streichschienen. §. 3. Außer bei Wegeübergängen und in Bahnhöfen ist die Anbringung von Streichschienen (sogenannten Schutzschienen) untersagt.

Einsriedigungen. §. 4. Einsriedigungen müssen da angelegt werden, wo die gewöhnliche Bahnbewachung nicht ausreicht, um Menschen oder Vieh vom Betreten der Bahn abzuhalten.

Wegeübergänge. §. 5. Die Uebergänge in gleicher Ebene mit der