

46. Verwaltungsrath der k. k. priv. Ost-Österr. Ludwigsbahn:  
Dr. Herz, General-Sekretär. Puscha, Ober-Ingenieur.
47. Direktion der Böhmerischen Eisenbahnen:  
Anwalt Mahla, Präsident des Verwaltungsraths. Dr. Levita,  
Obergerichtsrath. Jäger, Direktor. Schlink, Inspektor.
48. Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft:  
Quadflieg, Direktor. Dr. Comped, Direktor. Landrath Rennen,  
Spezial-Direktor. Hauchecorne, Generalagent.
49. Verwaltungsrath der Nassauischen Rhein- und Lahn-Eisenbahn-Gesellschaft:  
(Niemand erschienen.)
50. Königl. preuß. Direktion der Rhein-Nahe Eisenbahn:  
Landrath Dittmer, Vorsitzender.
51. Königl. preuß. Direktion der Saarbrücker Eisenbahn:  
Wernich, Geh. Regierungsrath, Vorsitzender.
52. Königl. sächsisches Finanz-Ministerium, III. Abtheilung für öffentliche Ar-  
beiten und Verkehrsmittel:  
Schill, Geh. Finanzrath. v. Grandhaan, Geh. Finanzrath.
53. Verwaltungsrath der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (Rei-  
chenberg-Pardubitz):  
Dr. Groß, General-Sekretär.
54. Verwaltungsrath der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft:  
F. Korn, Präsident des Verwaltungsraths. Ler, Rechnungs-Kam-  
merath. Wittkind, Mitglied des Verwaltungsraths.
55. Verwaltungsrath der k. k. priv. Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft:  
Moriz v. Haber, Vizepräsident. Henry Giles, techn. Inspektor.
56. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft:  
Dr. Batsch, Major. Braudt, Maschinenmeister.
57. Königl. preuß. Direktion der Westphälischen Eisenbahn:  
Henz, Geheimen Regierungsrath, Vorsitzender.
58. Königl. preuß. Direktion der Wilhelmsbahn:  
(Niemand erschienen.)
59. Königl. württembergische Centralbehörde für die Verkehrsanstalten:  
v. Klein, Ober-Baurath.

**Außerdem waren auf geschehene Einladung erschienen:**

- Seitens des Verwaltungsraths der französischen Ostbahn:  
le Comte de Ruffoquer.
- Seitens des Direktoriums der schweizerischen Centralbahn:  
Respinger, Direktor. Koller, Ingenieur. Riggensbach, Ingenieur.
- Seitens der Direktion der vereinigten Schweizerbahnen:  
Simon, Direktor.

**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.

(Schluß von Nr. 28. 22 u. 34.)

III.

Unter der Aufschrift: „Außergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahnbetrieb“  
enthalten die Tabellen Angaben über die Unfälle welche 1) durch fahrende Züge  
herbeigeführt; 2) auf den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei nicht im Gange  
befindlichen Zügen vorgekommen sind; ferner über Achsbrüche, über Schienen-  
brüche und über Verkehrshörungen im Betriebsjahr 1855.

Aus den Angaben über Unfälle ist zu entnehmen, daß die Zahl solcher  
durch fahrende Züge, bei denen Personen beschädigt oder getödtet wurden, im  
Jahr 1855 zusammen 95 betrug, während die Zahl der übrigen wesentlichen  
Unfälle (d. h. mit Zerstörung oder bedeutender Beschädigung der Betriebsmittel  
aber ohne Verletzung von Personen) sich auf 41 belief. Gesamtzahl der Un-  
fälle in einem Jahr 136 bei einer Gesamtzahl der Lokomotivmeilen von  
5,500,000. Es traf demnach ein Unfall überhaupt auf je 40,440 Lokomotiv-  
meilen, ein Unfall mit Verletzung von Personen auf je 57,900 Lokomotivmeilen.

Der Unfälle, welche auf den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei nicht im  
Gange befindlichen Zügen vorgekommen sind, waren es im Jahr 1855 mit  
Verletzung oder Tödtung von Personen 158, ohne Verletzung von Personen 22,  
zusammen 180. Es traf hiernach ein Unfall dieser Art im ganzen Jahr auf  
je 6.4 Meilen Bahnlänge. Wird die Zahl sämmtlicher Unfälle, ob bei fah-  
renden Zügen oder sonst, verglichen mit der Bahnlänge und der Lokomotivmeilen-  
zahl, so findet man daß je ein Eisenbahnunfall überhaupt auf 3.65 Meilen  
Bahnlänge und 16,772 Lokomotivmeilen; ein Unfall mit Verletzung von Per-  
sonen auf 4.55 Meilen Bahnlänge und 21,739 von Lokomotiven durchlaufene  
Meilen trifft.

Die Gesamtzahl der Achsbrüche in 1855 finden wir angegeben bei den  
Lokomotiven 15, bei Tendern 24, Personenwagen 21 und Lastwagen 164, zu-  
sammen 224. Da im Ganzen vorhanden waren 12,410 Personenwagen- und  
80,503 Lastwagenachsen, so ist von je 600 Personenwagenachsen und ebenso von  
je 500 Lastwagenachsen durchschnittlich eine im ganzen Jahre gebrochen. Ferner  
trifft ein Personenwagenachsbruch auf je 1,850,000 durchlaufene Personenwagen-  
Achsmilen und ein Lastwagenachsbruch auf je 983,000 durchlaufene Lastwagen-  
Achsmilen. Die Haltbarkeit der Lastwagen wäre hiernach nur halb so groß  
wie die der Personenwagenachsen.

Die Zahl der verzeichneten Schienenbrüche war in 1855 bei Stahlschienen  
50, bei breitbasigen Schienen 65, zusammen 115. Die Zahl der Bahnen, von  
welchen diese Schienenbrüche angegeben sind, beträgt 15.

Verkehrshörungen haben endlich im Jahr 1855 stattgefunden: durch Ein-  
sturz von Bauwerken 1 (Sächsisch-Schlesische Bahn), durch Danmrutschungen 3  
(Nachen-Düsseldorf und Warburg-Hamm), durch Schneefall 16 (davon 10 auf  
der Bahn Warburg-Hamm, und zwar auf der Gebirgsstrecke zwischen Paderborn  
und Hamm), durch Wasserfluthen 5, durch sonstige Ereignisse 1 (Felssturz auf  
der Bergisch-Märkischen Bahn, welche Maschine und Wagen eines Kohlenzugs  
zertrümmerte).

IV.

Von 40 Bahnen war der Bestand der Beamten-Pensions- und Unter-  
stützungskassen am Ende des Jahres 1854 . . . 1,343,039 Thlr. Die Einnahmen  
pro 1855 haben betragen:

an Zinsen . . . . .	64,683 Thlr.
„ Einlagen der Vetheiligten . . . . .	182,858 „
„ außerordentlichen Einnahmen (Strafgeldern, Geschenken etc. . . . .	167,835 „
Zusammen	415,376 Thlr.

Die Ausgaben waren dagegen:

für eigentliche Pensionen . . . . .	31,540 Thlr.
„ temporäre Unterstützungen . . . . .	20,911 „
„ sonstige Zwecke . . . . .	73,435 „
	125,886 Thlr.

Hiernach war der Einnahme-Ueberschuß 289,490 Thlr. und der Bestand der  
Kassen Ende 1855 . . 1,632,529 Thlr.

**Deutsche Eisenbahnen.**

**Lübeck-Büchen.**

Dem siebenten Jahresbericht der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-  
Gesellschaft für das Jahr 1856 entnehmen wir Folgendes.

Die auf die Entwicklung des Verkehrs günstig einwirkenden Verhältnisse,  
namentlich die Wiederherstellung des Friedens, konnten im Jahre 1856 noch  
nicht vollständig ihren Einfluß üben. Es mußte erst dem Bedürfnisse mehrerer  
Dampfschiffe für die Verbindung mit dem Norden abgeholfen werden und immer  
noch lasteten die hohen Durchgangszölle auf dem Verkehr der Bahn. Wenn  
dem ungeachtet der Güterverkehr der Station Lübeck um 17 Proz. gegen 1855  
zunahm, so mag darin die Hoffnung auf rasche weitere Zunahme desselben be-  
gründet gefunden werden, falls nicht die eingetretene Befreiung des Sundes von  
jeder Zollabgabe, ungeachtet der gleichzeitigen Ermäßigung des Lauenburgischen  
Transitzolls, den Landweg benachtheiligen sollte.

Während der Güterverkehr gegen 1855 um 178,142 Ztr. gestiegen ist,  
hat der Personenverkehr gleichfalls um 8083 zugenommen. Es haben betragen

	1856	1855
die Einnahmen . . . . .	199,968 Thlr.	172,901 Thlr.
die Ausgaben . . . . .	104,150 „	102,357 „
der Ueberschuß . . . . .	95,818 Thlr.	70,544 Thlr.

Es sind befördert worden 1,497 . 1. Klasse 2. Klasse 3. Klasse Zusammen  
= 1.12% = 27.04% = 71.84%

davon im eigenen Verkehr 61,154, im Verkehr mit den Anschlußbahnen 72,105  
Personen.

Auf die Entfernung einer Meile berechnet sind 543,229.6 Personenmeilen  
zurückgelegt, mithin hat die Person 4.08 Meilen durchfahren. Auf die ganze  
Bahnlänge reduziert ergibt der Personenverkehr 86,227 Personen.

Die Beförderung von 133,259 Personen hat ausschließlich der Gepäcküber-  
fracht eingebracht 65,748 Thlr., mithin die Person 14 Sgr. 9.62 pf. und die  
Personenmeile 3 Sgr. 7.57 pf.

An Gepäck sind befördert worden 23,782.31 Ztr. und sind dafür vereinnahmt  
worden 2477 Thlr. Der Ztr. Gepäck hat sonach eingebracht 3 Sgr. 1.80 pf.  
und nach Verhältniß der beförderten Personen und gefahrenen Meilen jede  
Person durchschnittlich 6.74 pf. und jede Personenmeile 1.65 pf.