

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. — Abonnementpreis 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. B. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

1. Oktober 1857.

Nro. 39.

Inhalt. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Eisenbahn-Literatur. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Bayern. Ausland. Schweiz, Frankreich, Rußland. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Zusammenstellung der von mehreren Verwaltungen Deutscher Vereins-Eisenbahnen gemachten Mittheilungen über Achsenbrüche, welche bis zu Ende des Jahres 1856 auf diesen Bahnen erfolgten.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat dem österreichischen Handelsministerium, als vorsitzendem Mitgliede der betreffenden Kommission, einige Nachweisungen über Achsenbrüche, welche auf Deutschen Vereinsbahnen aus der Zeit bis Ende 1856 statt hatten, zur Prüfung und zur übersichtlichen Zusammenstellung eingesendet. Obgleich diese Nachweisungen nur von 17 Bahn-Verwaltungen geliefert wurden und obgleich es denselben nicht mehr möglich war, über die bekannt gegebenen Achsenbrüche durchgängig vollständige Mittheilungen zu machen, so haben sich dennoch aus der Zusammenstellung der vorhandenen Daten werthvolle Resultate ergeben. Die geschäftsführende Direktion ist daher ersucht worden, diese Zusammenstellung den einzelnen Verwaltungen mitzutheilen und die Aufforderung daran zu knüpfen, daß von allen Vereins-Verwaltungen sämtliche Achsenbrüche nach dem bereits vereinbarten Schema fleißiger als bisher aufgenommen und der geschäftsführenden Direktion übermittelt werden. Denn nur durch die fortgesetzte Nachforschung der Ursachen so vieler Achsenbrüche könne dem Uebel mit Erfolg entgegen getreten werden; und obgleich von 374 Achsenbrüchen nur einer mit größerem Schaden und Gefährdung des Zugbegleitungs-personals begleitet war, so werde es lohnend seyn, auf die Mittel zu kommen, auch solchen einen Falle zuvorkommen, was durch Anwendung von Nothlagern zu erreichen seyn dürfte.

1. Namen der Bahnen und Zahl der Achsenbrüche auf denselben.

1. Aachen-Düsseldorf-Ruhrortler Eisenbahn	(1855 u. 1856)	10 Achsenbr.
2. Berlin-Anhaltische Eisenbahn	(1854—1856)	14 "
3. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn	(1848—1856)	8 "
4. Berlin-Stettiner Eisenbahn	(1852—1856)	17 "
5. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn	(1852—1856)	14 "
6. K. Hannoversche Staats-Eisenbahn	(1847—1856)	59 "
7. Kaiser-Ferdinands Nordbahn	(1855—1856)	28 "
8. Köln-Mindener Eisenbahn	(1849—1856)	31 "
9. Lübeck-Büchener Eisenbahn	(1851—1856)	19 "
10. Magdeburg-Wittenbergische Eisenbahn	(1852—1856)	6 "
11. Main-Neckar Bahn	(1854—1856)	6 "
12. K. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn	(1852—1856)	52 "
13. K. Ostbahn und Stargard-Pofener Eisenbahn	(1853—1856)	8 "
14. Rheinische Eisenbahn	(1847—1856)	17 "
15. Thüringische Eisenbahn	(1848—1856)	66 "
16. K. Westphälische Eisenbahn	(1852—1856)	12 "
17. Wilhelmshahn (Cosel-Oderberg)	(1853—1856)	7 "
Stattgehabte Achsenbrüche aus der Zeit bis Ende 1856		374.

2. Zeit, in welcher die Brüche geschehen oder bemerkt wurden.

Die stattgehabten 374 Achsenbrüche vertheilen sich bezüglich der Monate, an welchem der Bruch geschehen oder bemerkt wurde, in folgender Weise:
In den Monaten Dezember, Januar und Februar geschahen 103 Achsenbrüche,
" " " März, April und Mai " 76 "
" " " Juni, Juli und August " 79 "
" " " September, Oktober und November " 90 "
und über die übrigen " 26 "
wurden in dieser Hinsicht keine Mittheilungen gemacht.

3. Zeit der Benutzung oder die Dauer der Achsen.

Aus der Zusammenstellung der hierüber gemachten Angaben ergibt sich:

1. Die vor Ende des Jahres 1856 gebrochenen 16 Achsen der Aachen-Düsseldorf-Ruhrortler E. waren durchschnittlich in Benutzung	2 Jahre
2. Berlin-Anhaltische E. (14 Achsen)	9 "
3. Berlin-Potsdam-Magdeb. E. (8 ")	7 "
4. Berlin-Stettiner E. (17 " wobei von 4 in dieser Hinsicht die Daten vorhanden sind)	3 "
5. Breslau-Schweidnitz-Freib. E. (14 " " " 10 " " ")	2 "
6. K. Hannoversche Staats-E. (59 " " " 15 " " ")	4 "
7. Kaiser-Ferdinands Nordbahn (28 " " " 20 " " ")	6 "
8. Köln-Mindener E. (31 " " " 15 " " ")	6 "
9. Lübeck-Büchener E. (19 " " " 16 " " ")	3 "
10. Magdeburg-Wittenberg. E. (6 ")	4 "
11. Main-Neckar B. (6 " " " 3 " " ")	5 "
12. K. Niederschl. Märkische E. (52 " " " 27 " " ")	3 "
13. K. Ostbahn u. Starg.-Pof. E. (8 ")	6 "
14. Rheinische E. (17 ")	7 "
15. Thüringische E. (66 ") die in dieser Hinsicht angegebenen Daten sind unvollständig	— "
16. K. Westphälische E. (12 Achsen)	5 Jahre
17. Wilhelmshahn (7 ")	6 "

Hiernach ergibt sich die durchschnittliche Dauer der Achsen, welche vor Ende 1856 gebrochen sind, mit 4.9 Jahre. Diese Durchschnittszahl ist aus den über 191 Achsenbrüche in dieser Hinsicht vorhandenen Daten berechnet.

Die längste Dauer fand bei Achsen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn statt, die kürzeste Dauer fand bei den Achsen der Aachen-Düsseldorf-Ruhrortler und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn statt.

4. Anzahl der Meilen, welche die bis Ende des Jahres 1856 gebrochenen Achsen durchschnittlich zurückgelegt haben.

	Im Ganzen	Zeit der letzten Revision
1. Aachen-Düsseldorf-Ruhrortler E. 10 Achsen	4,093	338
2. Berlin-Anhaltische E. 14 " "	25,477	1287
3. Berlin-Potsdam-Magdeb. E. 8 " wobei von 1 in dieser Hinsicht Daten vorhanden sind	13,333	1126
4. Berlin-Stettiner E. 17 " " 3 " "	7,213	960
5. Breslau-Schweidnitz-Freib. E. 14 " " 11 " "	3,839	816
6. K. Hannoversche Staats-E. 59 " " 15 " "	10,153	—
7. Kaiser-Ferdinands Nordbahn 28 " " 27 " "	8,011	—
8. Köln-Mindener E. 31 " " 13 " "	13,602	1120
9. Lübeck-Büchener E. 19 " " 18 " "	3,449	595
10. Magdeburg-Wittenbergische E. 6 " " 3 " "	9,586	656
11. Main-Neckar Bahn 6 " wobei bezüglich der im Ganzen zurückgelegten Meilen keine Daten angegeben sind	—	822
12. K. Niederschlesisch-Märkische E. 52 " wobei übr. 35 in dieser Hinsicht die Daten vorhanden sind	11,323	1199
13. K. Ostbahn u. Stargard-Pof. E. 8 " " 2 " "	7,391	642
14. Rheinische E. 17 " " 17 " "	13,796	1703
15. Thüringische E. 66 " worüber in dieser Hinsicht keine Daten angegeben sind	—	—
16. K. Westphälische E. 12 " wobei von 7 in dieser Hinsicht die Daten angegeben sind	3,443	1046
17. Wilhelmshahn 7 " " 6 " "	11,008	659
Eine Achse hat somit durchschnittlich durchlaufen		11,119 Meilen.