

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 Aufkündigungen 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. — Aufkündigungen.

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 Falte 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 " " " " ")	2 "
6. K. Hannoversche Staats-E. (59 " " " " ")	4 "
7. Kaiser-Ferdinands Nordbahn (28 " " " " ")	6 "
8. Köln-Mindener E. (31 " " " " ")	6 "
9. Lübeck-Büchener E. (19 " " " " ")	3 "
10. Magdeburg-Wittenberg. E. (6 ")	4 "
11. Main-Neckar B. (6 " " " " ")	5 "
12. K. Niederschl. Märkische E. (52 " " " " ")	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 üb. 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.

Diese Durchschnittszahl ist aus den über 182 Achsbrüchen in dieser Beziehung vorhandenen Daten berechnet.

Würden diese Achsen, nachdem sie diese durchschnittliche Meilenzahl durchlaufen hatten, ausgewechselt worden sein, so wären desselbenungeachtet von den 182 Achsen mehr als die Hälfte gebrochen, woraus die Unzuverlässigkeit einer derartigen äußerst kostspieligen Maßregel ersichtlich wird, welche Maßregel nur in dem Fall vollständige Abhülfe gewähren könnte, wenn die kürzeste und nicht durchschnittliche Dauer der Achsen als maßgebend für die Zeit der Auswechslung angenommen würde. Die kürzeste Dauer, welche in den gemachten Vorlagen mitgeteilt wurde, ist jedoch Null, da eine Achse der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und eine Achse der Thüringischen Eisenbahn beim Verladen, bevor sie in Verwendung kamen, gebrochen sind und somit Null Meilen zurückgelegt haben.

Die größte durchschnittliche Meilenzahl haben die Achsen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zurückgelegt. Jede dieser 14 Achsen hat durchschnittlich 25,477 Meilen zurückgelegt.

Die kleinste durchschnittliche Meilenzahl haben die Achsen der K. Westphälischen und der Lübeck-Büchener Eisenbahn zurückgelegt. Die 12 Achsen der ersteren haben durchschnittlich 3443 und die 19 Achsen der letzteren Bahn haben durchschnittlich 3449 Meilen zurückgelegt.

5. Name der Fabrikanten.

Hierüber könnten Vergleiche nur dann von Bedeutung sein, wenn die Anzahl der von jedem Fabrikanten im Gebrauche befindlichen Achsen angegeben wäre. Aus den vorhandenen Daten ist nur zu entnehmen, daß die Achsen der Patent Arle Trce Compagnie die größte Anzahl von Meilen zurücklegten, und daß eine von G. F. Werner in Carlswerk für die K. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn gelieferte Gußstahlachse, so wie eine von Tischbein für die Thüringische Bahn gelieferte Tendrachse die kürzeste Dauer hatten. Bei der von Tischbein gelieferten Achse haben jedoch besonders nachtheilige Umstände den Bruch veranlaßt.

6. Gattung der Achsen und der Fahrzeuge, Benennung des Zuges.

Von den bis Ende 1856 stattgehabten 374 Achsbrüchen haben

126	Achsbrüche bei Güterzügen,
44	" " Personenzügen,
8	" " gemischten Zügen,
9	" beim Verschieben in den Stationen

stattgefunden, und von 187 Achsbrüchen sind in dieser Hinsicht keine Daten angegeben.

Diese Achsbrüche vertheilen sich auf folgende Gattungen von Fahrbetriebsmitteln:

120	fanden bei bedeckten Güterwagen, 74 bei offenen Güterwagen,
45	bei Güterwagen statt, wobei nicht angegeben, ob dieselben betrefft oder unbetrefft waren.

Ferner fanden 30 Achsbrüche bei Personenzügen, 45 bei Lokomotiven und 19 bei Tendern statt; über 39 Achsbrüche sind in dieser Hinsicht keine Daten vorhanden.

2 Achsen sind beim Verladen derselben, bevor sie in Gebrauch genommen wurden, gebrochen.

Von den 45 Achsbrüchen, welche bei Lokomotiven stattfanden, sind 29 Triebachsen- und 12 Laufachsenbrüche; über die übrigen 4 fehlen in dieser Hinsicht die Daten.

Bezüglich der Anzahl der Räder der Fahrbetriebsmittel vertheilen sich diese Achsbrüche in folgender Weise:

73	Achsbrüche fanden bei Sträderigen, 59 bei Bräderigen und 87 bei Aräderigen Fuhrwerken statt.
----	----------------------------------------------------------------------------------------------

Ueber die übrigen 155 Achsbrüche sind mit Ausnahme zweier, welche beim Verladen der Achsen geschahen, in dieser Hinsicht keine Daten angegeben.

Es fehlt auch die Anzahl der überhaupt im Gebrauche befindlichen verschiedenen Fuhrwerke, und es sind daher in dieser Beziehung keine Vergleiche möglich.

7. Material und Erzeugungsart der Achsen.

Von den 374 gebrochenen Achsen bestanden:

9	Achsen aus gewalztem Eisen,
102	" " geschmiedetem Eisen,
151	" " Patent-Bündel-Eisen,
34	" " gehärtetem Gußstahl von G. F. Werner,
17	" " Gußstahl von F. Krupp und
1	Achse " nicht gehärtetem Gußstahl von Meyer und Kühne.

Ueber die übrigen 60 Achsen sind in dieser Hinsicht keine Daten angegeben.

8. Material und Erzeugungsart, verglichen mit den von den Achsen im Ganzen zurückgelegten Meilen.

Die aus Patent-Bündeleisen fabrizierten Achsen haben durchschnittlich bis zur Erfulgung des Bruchs die größte Meilenzahl zurückgelegt. Die geringste Dauer hatte eine Achse aus gehärtetem Gußstahl.

9. Gestalt der Achse und Radnaben, Bezeichnung der Bruchstelle.

Nach der Stärke in der Nabe vertheilen sich die 374 mitgetheilten Achsbrüche, wie folgt:

von 3 Zoll starken Achsen sind gebrochen	1 Stück,
" 3 1/4 " " " " " "	18 "
" 3 3/8 " " " " " "	32 "
" 3 1/2 " " " " " "	15 "
" 3 5/8 " " " " " "	19 "
" 3 3/4 " " " " " "	9 "
" 3 7/8 " " " " " "	42 "
" 4 " " " " " "	42 "
" 4 1/2 " " " " " "	15 "
" 4 3/4 " " " " " "	4 "
" 5 " " " " " "	2 "
" 5 1/2 " " " " " "	1 "
" 6 " " " " " "	6 "
" 6 1/2 " " " " " "	3 "

und über 165 Achsbrüche sind in dieser Hinsicht keine Daten angegeben.

Die Mehrzahl der Achsen sind im Schafte zylindrisch und nicht verzängt. Bezüglich der Bruchstelle vertheilen sich diese Achsbrüche wie folgt: 53 Achsen sind am Zapfen, 11 an der äußeren Seite der Nabe, 149 an der inneren Seite der Radnabe, 30 sind nahe in der Mitte gebrochen, und über 131 Achsbrüche sind in dieser Hinsicht keine näheren Daten angegeben.

Wenn von den sämtlichen 374 Achsbrüchen nur die 243, worüber in dieser Hinsicht vollständige Angaben gemacht wurden, in Betracht gezogen werden, so ergibt sich, daß 22 Proz. der Achsbrüche am Schenkel oder Zapfen der Achse, 5 Proz. an der äußeren Seite der Nabe, 61 Proz. an der inneren Seite der Radnabe und 12 Proz. nahe in der Mitte der Achse stattfanden.

10. Beschaffenheit der Bruchfläche.

Die Bruchflächen waren bei 36 Achsen frisch und gesund, bei 152 Achsen war ein alter Anbruch sichtbar,

bei 29 Achsen zeigten sich Fehler im Material, bei 5 Achsen zeigten sich Fehler in der Schweißung,

und über 152 Achsen sind in dieser Hinsicht keine Daten angegeben.

Von diesen Bruchflächen waren 8 feinstallinisch, 12 feinkörnig, 22 grobkörnig, 18 sehnig, und über 314 Achsbrüche sind in Hinsicht des Gefüges der Bruchflächen keine näheren Angaben gemacht worden.

11. Belastung der Achsen bei normaler Benutzung.

Von den gebrochenen Achsen waren bei normaler Benutzung

28	Stück für eine Belastung von 4,000 Pfd. und weniger,
34	" " " " " " 5,000 "
26	" " " " " " 6,000 "
42	" " " " " " 7,000 "
35	" " " " " " 8,000 "
32	" " " " " " 9,000 "
5	" " " " " " 10,000 "
17	" " " " " " 11,000 "
5	" " " " " " 12,000 "
3	" " " " " " 13,000 "
3	" " " " " " 14,000 "
5	" " " " " " 15,000 "
3	" " " " " " 16,000 "
7	" " " " " " 17,000 "
1	" " " " " " 18,000 "
1	" " " " " " 20,000 " und mehr bestimmt.

Ueber 127 Achsbrüche wurden in dieser Hinsicht keine Angaben gemacht.

12. Belastung der Achse zur Zeit des Bruches.

Von den gebrochenen Achsen waren zur Zeit des Bruches

28	Stück mit 4000 Pfd. und weniger,	3	Stück mit 10,000 Pfd.
23	" " 5000 " "	3	" " 11,000 "
17	" " 6000 " "	4	" " 12,000 "
9	" " 7000 " "	2	" " 13,000 "
11	" " 8000 " "	5	" " 15,000 "
27	" " 9000 " "	1	" " 20,000 u. mehr Pfd. belastet.

Ueber 241 Achsbrüche wurden in dieser Hinsicht keine Angaben gemacht.

Bei Vergleichen der Rubriken 11 und 12 zeigt sich, daß vier Ueberlastungen der Achsen stattfanden und zwar: Ein solcher Fall auf der K. Hannoverischen Eisenbahn, ferner auf der Köln-Mindener Eisenbahn zwei Fälle, und ein Fall auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

13. Gewicht des Räderpaars.

Von den 374 gebrochenen Achsen waren
27 Stück mit 800 Pfd. schweren Rädern,

60 Stück mit 900 Pfd. schweren Rädern,
27 " " 1000 " " "
9 " " 1100 " " "
27 " " 1200 " " "
11 " " 1300 " " "
3 " " 1400 " " "
5 " " 1500 " " "
12 " " 1600 " " "
9 " " 1700 " " "
10 " " 1800 " " "
13 " " 2000 " und mehr Pfd. schweren Rädern versehen.

Ueber 161 Achsbrüche wurden in dieser Hinsicht keine Daten mitgetheilt.

14. Gewicht der Achsen.

Von den 374 gebrochenen Achsen haben

84 Achsen 200 Pfd.	1 Achse 500 Pfd.
52 " 250 "	1 " 600 "
54 " 300 "	2 " 900 "
4 " 350 "	4 " 1000 und mehr Pfd. gewogen.
5 " 400 "	

Ueber das Gewicht der übrigen 167 Achsen wurden keine Angaben gemacht.

15. Durchmesser der Räder.

Von den 374 gebrochenen Achsen waren

113 Stück mit Rädern von 3 Fuß im Durchmesser.

85 " " " " 3 1/4 " " "
13 " " " " 3 1/2 " " "
2 " " " " 4 " " "
1 " " " " 4 1/2 " " "
12 " " " " 5 " " "
4 " " " " 5 1/2 " " "
2 " " " " 3 " " "

versehen. Bezüglich der übrigen 142 Achsbrüche wurden in dieser Hinsicht keine Angaben gemacht.

16. Beschreibung der Lagerbüchsen und Federhaltung.

Die Lagerbüchsen der gebrochenen Achsen bewegten sich in vertikalem Sinne größtentheils in Führungen, welche denselben ein horizontales Spiel von circa 1/4 Zoll gestatteten.

Die Achslager sind größtentheils von Komposition und die Lagerbüchsen eingegossen. Nach den gemachten Mittheilungen war die Mehrzahl für Oel-schmiere eingerichtet.

Die Federhaltung war fast bei sämtlichen Achsen mit beweglichen Gelenken hergestellt.

17. Folgen des Bruches und sonstige Bemerkungen.

Von den 374 mitgetheilten Achsbrüchen waren bei 359 keine bedeutend nachtheilige Folgen; durch 8 Achsbrüche geschahen Entgleisungen, die jedoch keine weiteren Unfälle zur Folge hatten; 3 Achsbrüche verursachten Verspätungen, 2 Achsbrüche verursachten größere Schäden und endlich 1 Achsbruch verursachte größeren Schaden und Verunglückung des Personals.

Es geschah hiervon 77 Achsbrüche während der Fahrt bei voller Geschwindigkeit, 16 Achsbrüche in der Nähe einer Station bei mäßiger Geschwindigkeit, 30 in den Stationen beim Rangiren der Züge, 13 Achsbrüche wurden entdeckt, 6 Achsbrüche geschahen beim Passiren von Weichen, und über 232 Fälle wurden in dieser Hinsicht keine Mittheilungen gemacht.

Die Folgen, welche die stattgehabten Achsbrüche verursachten, zeigten, daß diese nicht sehr gefährlich sind und daß es nicht schwierig seyn dürfte, Mittel zu finden, jede Gefahr zu beseitigen.

Dieses dürfte bereits bei den sträubigen Wagen vermittelt der Nothlager gelungen seyn, und es wird sich jedenfalls als praktischer und in ökonomischer Hinsicht vortheilhafter erweisen, die Achsen bis zum Bruch oder Anbruch zu verwenden, anstatt dieselben nach einer schwierig zu bestimmenden Anzahl von zurückgelegten Meilen mit neuen Achsen zu ersetzen.

Die deutschen Bahnen haben bis jetzt das erste Verfahren beibehalten, das System der Auswechslung ist auf einigen französischen Bahnen in Anwendung. Bei dem ersten Verfahren, welches beizubehalten angerathen wird, werden jedoch zugleich Schutzmittel gegen nachtheilige Folgen der Achsbrüche wärmstens empfohlen, und unter den bis jetzt bekannten dürften sich die Nothlager, welche am Traggerippe des Wagens befestigt und den Schoß der Achse umschließen, als die besten Schutzmittel gegen Unfälle erweisen haben. Es ist vorzuziehen, jede Achse mit zweien, statt mit einem Nothlager zu versehen.

Ebenso werden auch Prämien, welche für die Entdeckung von Achsbrüchen zu vertheilen sind, bestens empfohlen.

Zusammengestellt vom K. K. Oesterreich. Ministerium für Handel etc. im August 1857.

Wir machen auf das demnächst erscheinende „Taschenbuch für den Güter-Verkehr mit Deutschlands Eisenbahnen für 1858. Ein Handbuch für alle Waaren-Versender. Nach amtlichen Quellen bearbeitet von G. Schulz, Ober-Güterverwalter der K. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn“ aufmerksam. Das Buch wird folgende Abtheilungen enthalten: I. Ein Geschäfts-Tagebuch, in welchem für jeden Tag des Jahres ein Raum zu Notizen freigelassen ist. II. Die Tarife und Tabellen für den Güter-Verkehr. — Normal-Bestimmungen des Vereins-Reglements etc. III. Tabelle der Münzen, Maße und Gewichte Europa's. — Meilenmaße. — Berechnung des Gewichtes verschiedener Länder (Handelsgewicht). — Reduktionstabelle des preussischen Geldes in Konventions- und Rheinische Gulden und umgekehrt. Ferner eine nach den neuesten Quellen bearbeitete Reise- und Eisenbahnkarte mit Angabe der Zollgrenzen, welche alle, noch im Laufe dieses Jahres zu eröffnende Eisenbahnen enthält. Die Tarif-zusammenstellung gewährt eine Uebersicht der Frachtsätze von und nach jeder Eisenbahnstation Mitteleuropa's in der Art, daß jede Route besonders in der Reihenfolge der Eisenbahnen zusammengetragen ist; wodurch der Vortheil entsteht, bei zweifelhaften Routen die billigsten Frachtsätze auf der einen oder der andern Route zu ermitteln. Dem Taschenbuch ist ein Geschäftsanzeiger für Ankündigungen über das Transportwesen etc. beigelegt. Der Preis für 1 Exemplar wird 20—22 1/2 Sgr. betragen.

Beitrag.

Inland.

Oesterreich. — Die Bahn von Szegedin nach Temesvár, rücksichtlich welcher die Staats-Eisenbahngesellschaft der Staatsverwaltung gegenüber bekanntlich die Verpflichtung übernommen hatte, sie bis zum Juli 1858 dem Verkehr zu übergeben, ist bereits am 21. September auf der ganzen Strecke von Szegedin bis Temesvár mit der Lokomotive befahren worden. Man glaubt, es werde die ganze Bahnstrecke bis Ende Oktober dem Betriebe übergeben werden können. Ungefähr in der Mitte zwischen dem alten Bahnhof in Szegedin und der Station Szegedin wird die Eisenbahn die Theiß mittelst einer eisernen Brücke überschreiten und zwar in solcher Höhe, daß sie den Dampfmaschinen einen bequemen Durchlaß gewährt. Die Herstellung dieses großartigen Brückenbaues, wie auch der noch anzuführenden, nicht minder schwierigen Erd- und Wasserbauten an den Ufern des Stromes können erst im Juni 1858 vollendet werden (vertragmäßig sollte dieselbe erst am 1. Juli 1859 fertig seyn); die Gesellschaft hat aber, um die Herstellung der definitiven Ueberbrückung zu erleichtern, einstweilen dieselbe mittelst einer provisorischen sehr festen Nothbrücke bewerkstelligt, die an beiden Ufern der Theiß in provisorisch gelegte Bahngelände führt, welche die Verbindung zwischen den Stationen Szegedin und Szegedin einstweilen herstellen. Durch dieses Anknüpfungsmittel wurde der Vortheil erreicht, daß der Verkehr der Züge in Szegedin nicht unterbrochen wird.

Bayern. — Behufs Erleichterung des Personen- und Waarenverkehrs zwischen Straßburg und Neustadt soll in Folge eines Uebereinkommens zwischen der französischen und bayerischen Regierung in Weisenburg ein gemeinschaftlicher Bahnhof für die französische Ostbahn und die pfälzische Markbahn errichtet und dahin auch die beiderseitigen Grenz-Zollbüreau verlegt werden. Die Bahnstrecke zwischen Weisenburg und der ersten Station der Markbahn wird als internationale Bahn für den Import, Export und Transit beider Staaten erklärt.

Ausland.

Schweiz. — Ueber den vielbesprochenen Eisenbahnkonflikt im Waadtländer enthält die neueste Nummer des *Alpion* folgende Angaben. Der früher sogenannte Eisenbahnkonflikt besteht in der Rivalität der Kantone Freiburg und Waadt, hinsichtlich der Eisenbahnverbindung zwischen Bern und Lausanne, bezüglich Genf. Die älteste Kompagnie der französischen Schweiz, die seit 1852 bestehende Westbahn-Gesellschaft, hat nicht nur die Strecke von Lausanne und Morges nach Yverdon (46 Kilom.) ausgeführt, sondern besaß auch die Konzession zu deren Fortführung über Murten bis an die Berner Grenze nach Laupen, worüber zugleich ein Staatsvertrag zwischen den Kantonen Waadt, Freiburg und Bern errichtet war, welchem auch die Centralbahn-Gesellschaft für den Anschluß bei Laupen, zur Fortführung nach Bern und Basel, beigetreten war. Im Jahre 1854 war jene Konzession durch Nichtausführung erloschen und die Westbahn versäumte im folgenden Jahre, die Forderungen Freiburgs zu erfüllen, entweder die Bahn selbst über den Hauptort oder nach demselben eine Zweigbahn zu führen. Sie verlangte vielmehr, unterstützt von der Waadtländer Regierung und der Centralbahn, Erneuerung der früheren Konzession über Murten und von der Bundesversammlung eine Zwangskonzession gegen den Kanton Freiburg in der Murtenen Richtung. Die Bundesversammlung sprach sich jedoch im Februar 1856 nicht nur nicht in diesem Sinne aus, sondern erklärte sich umgekehrt geneigt, eine Zwangskonzession gegen Waadt für die Linie

Bayern Freiburg zu ertheilen und empfahl dem Bundesrathe zugleich die Untersuchung einer ganz neuen, während der Sitzung aufgetauchten Linie von Lausanne über Dron und Freiburg an die Berner Grenze bei Terrisbaun. Da sich nun in Paris eine Gesellschaft für die Ausführung dieser Linie gefunden hatte, welche von der Freiburger Kantonalregierung mit großen Opfern verbundene Garantien erhalten hatte, so wurde in der Septembersitzung, gegenüber den vereinten Bemühungen Waadts und der Anhänger von West-, Central- und Nordost-Bahn (welche inzwischen über eine Fusion unterhandelt hatten), jene Dron-Linie konfessionirt und für dieselbe eine Zwangskonfession am 23. September 1856 ausgesprochen. In der Sommersitzung d. J. kam die Konfession, — behufs Genehmigung der Detailbestimmungen, so wie wegen eines erneuerten Gesuches von Waadt und der Westbahn: „neben der Dron-Bahn auch noch die Linie Woerden-Murten-Laupen ebenfalls zwangsweise gegen das widerstrebende Freiburg zu konfessioniren“ — abermals vor die Bundesversammlung. Dieselbe wies dieses Gesuch mit bedeutender Stimmenmehrheit ab, und willfahrte in allen Punkten dem Vorgehen der Pariser Konfessionäre durch den definitiven Konfessionsakt vom 4. August 1857. Nun begann der dritte ernste Akt, der Widerstand Waadts gegen die Banauführung und gegen die Auflegung der Parzellarpäne in den Gemeinden behufs der Expropriation. Das Verbot der letzteren ist stillschweigend zurückgenommen, dagegen hat der Protest Waadts gegen die Zwangskonfession überhaupt einen prinzipiellen Charakter des Konfliktes zwischen Kantonal- und Bundes-Souveränität angenommen. Der Bundesrath seinerseits hält die Bundesautorität mit aller Energie aufrecht und hat, da die Frist zu Auflegung der Parzellarpäne in den Gemeinden erfolglos verstrichen war, eidgenössische Kommissäre nach Lausanne abgesandt. Dasselbst tagte gleichzeitig der Große Rath von Waadt, zu einer außerordentlichen Sitzung vom Staatsrathe einberufen. Die Schritte des letzteren wurden von ersteren genehmigt mit dem Zusätze jedoch, daß kein offener Widerstand geleistet werden solle. Im wesentlichen gehen dieselben dahin, die Angelegenheit als Kompetenzkonflikt zwischen einem Kanton und dem Bundesrathe nochmals (zum vierten Male) vor die Bundesversammlung in Gemäßheit §. 74 der Bundesverfassung zu bringen. Welches Schicksal daselbst dem Antrage bevorzuehen würde, wenn der Bundesrath, wie noch sehr zu bezweifeln, deshalb wirklich die Bundesversammlung einberuft, ist nach den frühern Vorgängen leicht vorauszusehen. Da aber gleichzeitig sich der Waadtländer Staatsrath aller thatsächlichen Opposition gegen die Verfügungen des Bundesrathes zu enthalten hat, so kann im Wesentlichen die Frage für die Dron-Gesellschaft als zu ihrem Gunsten erledigt angesehen werden. Die Ost- und Nordschweiz erhält somit zwei Verbindungen mit Lausanne und Genf, die eine über Biel und Neuenburg zum Anschluß an die Westbahn bei Woerden, die andere über Bern und Freiburg, welche für Lausanne, Vevey und Ballis unbedingt kürzer ist und bei einer Fortsetzung von Bern nach Luzern an Wichtigkeit gewinnt, während der ersteren wohl der Waarentransit von Marseille nach der Ostschweiz und Deutschland zufallen dürfte.

Frankreich. — Die französischen Posten haben im Jahre 1856 einen Reinertrag von 19,494,130 Franken geliefert. Die Brutto-Einnahme betrug 55,831,130 Fr. Im Jahre 1849, dem ersten Jahre des Betriebes nach der Porto-Reform, betrug sie 42,034,859 Fr. Es wurden 251,997,290 Briefe im Jahre 1856 befördert. Die Einnahme für Freimarken betrug im Jahre 1849 4,446,766 Fr., im Jahre 1856 . . . 32,699,240 Fr. Der Zuschlag für unfrankirte Briefe hat sohin die Frankirung allmählig bedeutend gefördert; denn während die Einnahme für Franko-Marken im Jahre 1849 beiläufig $\frac{1}{10}$ der Gesamteinnahme ausmachte, hat sie sich im Jahre 1856 auf $\frac{1}{2}$ der Brutto-Einnahme erhoben. (Nachr. f. d. Transportw.)

Russland. — Ueber den Stand des russischen Eisenbahnunternehmens erfährt man nach der „Patrie“ Folgendes. Die Besitzergreifung durch die Gesellschaft hat im Laufe des Mai d. J. stattgefunden, kurz nach Ankunft des Generaldirektors Collignon und seiner Ingenieure; die Arbeiten sind sofort auf der Linie Petersburg-Warschau aufgenommen worden. Die Anstrengungen, welche man auf dem ersten Theil dieser Linien entwickelte, sind der Art gewesen, daß nicht nur eine erste Sekzion von 120 Kilometern zwischen Gatschina und Luga im Anschluß an die bereits seit einiger Zeit eröffneten 40 Kilom. für den Betrieb fertig gestellt werden konnte, sondern daß man auch hofft, noch vor November dieses Jahres, und sollte der Winter zu früh eintreten, jebenfalls bis 1. Mai nächsten Jahres die Bahn bis Pflow, Hauptort des Gouvernements gleichen Namens, circa 300 Kilom. von Petersburg, zu vollenden; mit nächstem Frühjahr sollen die Erdarbeiten von Pflow nach Danaburg, Wilna und zur preussischen Grenze mit möglichster Thätigkeit in Angriff genommen werden. Mit Ausnahme einiger Lücken beim Uebergange großer Flüsse hofft man bis Ende 1859 die Verbindung von Petersburg bis Königberg hergestellt zu sehen. Achtzig in den ersten Fabriken Frankreichs und Englands bestellte Lokomotiven werden im Laufe nächsten Jahres vollständig abgeliefert werden, theilweis noch dieses Jahr; 600 Wagen und Waggons, bereits seit geraumer Zeit von deutschen Unternehmern geliefert, stehen zum Dienste bereit. Endlich besitzt die Gesellschaft in Petersburg selbst eine große, vollständig ausgerüstete Maschinenwerkstätte, die

ihre, sobald die von der kaiserlichen Marine anbefohlenen Maschinen vollendet seyn werden, gestatten dürfte, nicht nur das Material zu unterhalten, sondern auch jedes Jahr eine große Anzahl neuer Lokomotiven zu bauen. Zu gleicher Zeit, als die Gesellschaft alle Sorge trug, die ihr von der Regierung theilweis fertig übergebenen Arbeiten auf der Westbahn ganz zu vollenden, hat sie definitive Studien und Vermessungen über die Zweigbahn nach dem Libauer Hafen und über die Central- und Südbahn von Moskau nach Nischnei Nowgorod, an das Schwarze Meer und Theodosia vornehmen lassen. Man hat zwei Spezialdirektionen eingerichtet. Die eine in Petersburg für die Westbahn, die andere in Moskau für die Central- und Südbahn. Sie sind zwei französischen Ober-Ingenieuren, den Herren Poitoe und Guerin, übergeben. Das Personal der Sekzion von Theodosia zum Dnieper wird sofort mit der Revision aller gemachten Vorarbeiten beginnen und bereits zu Anfang kommenden Jahres im Stande seyn, seine definitiven Baupläne einzureichen. Auslaufend am oberen Dnieper, da wo natürliche Hindernisse die Schifffahrt zu Thal unterbrechen, wird diese Linie sofort einen beträchtlichen Verkehr entwickeln, und zu gleicher Zeit die Einfuhr der von England und Frankreich bezogenen Schienen und andern Materialien für den Transport in das Innere erleichtern. Seit mehr als 8 Monaten hat die Gesellschaft Bergleute abgeordnet, um die Erz- und Kohlengruben, welche die Südbahn durchläuft, zu erforschen.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (142 Meilen.)

	Personen.	Güter.	Einnahme.	1856.
	Zahl.	Ztr.	fl. C. M.	fl. C. M.
17. Sept. bis 23. Sept.	48,684	671,333	323,564	248,166
bis 23. Sept. 1857	1,645,578	18,606,088	9,521,510	9,907,210

Königlich bayerische Staatsbahnen. — Monat August 1857.

(Bahnlänge 252 $\frac{1}{2}$ Wegstunden.)

333,857 Personen	359,000 fl.
1,235,595 Ztr. Güter (195,025 Ztr. Regiefend.)	354,274 „
Gepäck, Equipagen, Thiere etc.	40,590 „
Summa	753,864 fl.

gegen 304,512 Personen, 964,819 Ztr. Güter und 710,202 fl. Einnahmen im August 1856 bei der gleichen Bahnlänge.

Ankündigungen.

Tannus-Eisenbahn.

Die Lieferung von 4 Stück vierräderigen Personenwagen II. Klasse, jeder zu drei Abtheilungen, „ 6 „ sechsräderigen gedeckten Güterwagen, wovon 2 Stück mit Bremse, „ 6 „ vierräderigen offenen Güterwagen, wovon 2 mit der Vorrichtung zum Laden von Langholz,

soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Die Bedingungen für die Ablieferung dieser Wagen sind auf dem Inspektions-Büreau zu Gassel einzusehen und wird außerdem von den Maschinenmeistern zu Frankfurt und Gassel die etwa gewünschte weitere Auskunft ertheilt. Lieferungs-offerten sind spätestens bis Samstag den 10. Oktober d. J. an den unterzeichneten Direktor der Bahn portofrei einzusenden. Frankfurt a. M., den 15. September 1857.

Im Auftrag des
Verwaltungsrathes der Tannus-Eisenbahn-Gesellschaft:
der Direktor: **Wernher.**

Bekanntmachung.

Höherer Befehl zufolge sollen drei abgängige Lokomotive ohne Tender veräußert werden. Diese Lokomotive, welche auf dem hiesigen Bahnhof eingesehen werden können, sind für eine Spurweite von 5 $\frac{1}{2}$ bad. Fuß erbaut, und eignen sich insbesondere als stationäre Maschinen zum Betrieb eines industriellen Etablissements oder als transportable Dampfmaschinen. Lusttragende werden eingeladen, ihre Angebote portofrei längstens bis 31. d. M. einschließlich bei uns einzureichen, woselbst auch eine Beschreibung der zu veräußernden Maschinen zur Einsicht ausliegt. Karlsruhe, 2. Oktober 1857.

Verwaltung der Großh. Eisenbahn-Hauptwerkstätte und des Haupt-Magazins. Dern.

[54—56] Ein Baumeister, der 15 Jahr beim Entwurf, Bau und Betrieb von Eisenbahnen gewirkt, wünscht ein entsprechendes Engagement. Adressen erbittet sich **N. Nischkowsky's** Buchdruckerei in **Breslau.**