

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographierte 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 gefalteten Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. B. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

II. Februar 1858.

Nro. 6.

Inhalt. Deutsche Eisenbahnen. Vergleichende Betriebsergebnisse deutscher Privatbahnen in den Jahren 1856 und 1857. — Eisenbahn-Betrieb. — Steinkohlengewinnung in Großbritannien. — Literatur. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Baden, Preußen. — Personal-Nachrichten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

## Deutsche Eisenbahnen.

Vergleichende Betriebsergebnisse deutscher Privatbahnen in den Jahren 1856 und 1857.

Nachstehende Tabelle ist einer Zusammenstellung in der neuesten Nummer des „Mizionärs“ entlehnt mit Hinweglassung der Einnahmen des vierten Quartals 1856 und 1857. (Vgl. die Zusammenstellung für die ersten drei Quartale 1856 und 1857 in Nr. 46 der Eisenbahn-Zeitung von 1857.) Aus dieser Tabelle

ergibt sich für 1857 eine Mehreinnahme von 4,371,238 Thlr. oder 9.3 Proz. Dies jedoch ohne Rücksicht auf die eröffneten Bahnlängen. Auf die Meile Bahnlänge berechnet, betrug die Mehreinnahme in 1857 . . 1195 Thlr. oder nicht ganz 2 Proz.

Nummer.	Name der Bahn.	Länge in Meilen.	Einnahme in Thalern in den ersten 3 Quartalen.				Differenz gegen 1856.		
			1857		1856		im Ganzen	in Proz.	pro Meile
			im Ganzen	pro Meile	im Ganzen	pro Meile			
1	Nachen-Düsseldorf	11.4	584,132	51,240	491,942	43,153	+ 92,190	18.7	+ 8,087
2	Nachen-Mosricht †)	12.4	282,841	22,810	161,760	23,788	+ 121,081	74.8	— 978
3	Altona-Kiel	14.1	541,053	38,373	537,884	38,148	+ 3,169	0.5	+ 225
4	Bergisch-Märkisch	18.4	1,425,561	77,476	1,274,141	68,703	+ 151,420	11.8	+ 8,773
5	Berlin-Anhalt	30.9	1,746,656	56,526	1,647,300	53,311	+ 99,356	6.0	+ 3,215
6	Berlin-Hamburg	39.7	2,522,000	63,526	2,334,659	58,808	+ 187,341	8.0	+ 4,718
7	Berlin-Potsdam-Magdeburg	19.5	1,598,383	81,968	1,373,784	70,450	+ 224,599	16.3	+ 11,518
8	Berlin-Stettin	17.9	1,254,716	70,096	1,244,646	69,533	+ 10,070	0.8	+ 563
9	Breslau-Schweidnitz-Freiburg	19.9	721,299	36,246	522,190	38,116	+ 199,109	38.1	— 1,870
10	Budweis-Pinz-Otmunden	26.9	611,449	22,729	641,860	23,898	— 30,441	4.7	— 1,169
11	Dresden-Tharand	4.5	132,849	29,522	81,860	18,191	+ 50,989	62.3	+ 11,331
12	Frankfurt-Hanau	5.5	254,905	46,348	220,069	40,012	+ 34,836	15.8	+ 6,336
13	Glückstadt-Gimshorn	2.2	33,090	15,041	34,813	15,824	— 1,723	4.9	— 783
14	Köln-Krefeld	6.9	140,279	29,330	115,782	26,762	+ 24,497	21.1	— 6,432
15	Köln-Minden *)	46.7	4,602,917	98,564	3,871,626	104,356	+ 731,291	18.8	— 5,792
16	Kösel-Dierberg	20.7	408,750	19,698	474,165	46,486	— 65,415	13.8	— 26,788
17	Leipzig-Dresden	15.5	2,190,436	141,318	1,891,559	122,036	+ 298,878	15.8	+ 19,282
18	Leban-Zittau	4.5	89,635	19,919	80,519	17,893	+ 9,116	11.3	+ 2,026
19	Lübeck-Büchen	6.3	188,222	29,876	184,686	29,315	+ 3,554	1.9	+ 561
20	Ludwigshafen-Verbach	20.0	1,193,177	59,658	999,504	54,027	+ 193,672	19.4	+ 5,631
21	Magdeburg-Leipzig	15.8	1,929,487	122,119	1,805,111	114,248	+ 124,376	6.8	+ 7,871
22	Magdeburg-Halberstadt	7.7	762,707	99,053	652,152	84,695	+ 110,555	16.9	+ 14,358
23	Magdeburg-Wittenberge	14.3	352,644	24,660	329,411	23,036	+ 23,233	7.1	+ 1,624
24	Mainz-Ludwigshafen	6.4	218,857	34,196	200,574	31,340	+ 18,283	9.1	+ 2,856
25	Medlenburger	19.3	447,001	23,161	415,384	21,522	+ 31,617	7.6	+ 1,639
26	Meiße-Brieg	5.8	120,790	20,826	96,612	16,657	+ 24,178	25.0	+ 4,169
27	Neustadt-Weissenburg	6.0	152,431	25,405	119,625	19,937	+ 32,806	27.4	+ 5,468
28	Nieberschlesische Zweigbahn	9.5	142,742	15,025	126,643	13,541	+ 14,099	10.9	+ 1,484
29	Nordbahn, Kurs.-Friedr.-Wilh.	19.5	775,617	39,775	668,706	34,293	+ 106,911	15.9	+ 5,482
30	Nordbahn, Kais.-Ferdin.	70.0	7,585,663	108,366	8,364,878	119,498	— 779,215	9.3	— 11,132
31	Oberschlesische **)	41.9	3,775,335	90,103	2,508,443	95,378	+ 1,266,892	50.5	— 5,375
32	Oesterreichische Staatsbahnen	153.5	9,620,527	67,750	9,296,146	66,259	+ 324,381	3.5	+ 1,491
33	Proßburg-Tyrnau	4.4	88,508	20,115	96,442	21,919	— 7,934	8.2	— 1,804
34	Rendeburg-Neumünster	4.3	78,400	18,233	74,569	17,348	+ 3,831	5.1	+ 885
35	Rheinische	17.1	1,279,490	74,824	1,227,073	92,960	+ 52,417	4.2	— 18,136
36	Ruhrort-Glabbech	5.6	382,419	68,289	318,819	56,932	+ 63,600	19.9	+ 11,357
37	Stargard-Posen	22.6	953,841	42,205	640,534	28,342	+ 313,307	48.9	+ 13,863
38	Steele-Bowinkel	4.4	194,773	44,267	175,488	39,884	+ 19,285	10.9	+ 4,383
39	Taunusbahn	5.8	465,465	80,253	391,822	67,555	+ 73,643	18.7	+ 12,698
40	Thüringer	29.3	1,846,550	63,022	1,629,148	55,602	+ 217,402	13.3	+ 7,420
		808.1	51,695,567	65,017	47,324,329	63,822	+ 4,371,238	9.3	+ 1,195

†) incl. der an die Gesellschaft Mackenzie u. Comp. zu zahlenden 50 Proz. des Ertrages der Strecke Cassel-Landen.  
\*) incl. Arnheim-Oberhausen. \*\*) incl. Breslau-Posen.

**Eisenbahn-Betrieb.**

In der Versammlung des Vereins der Civil-Ingenieure in Paris am 4. December bildete den Gegenstand der Verhandlung eine Mittheilung des **Herrn Nozo** über zweierlei Systeme von Signalen, mittelst welcher die Kondukteure und Bremser sich augenblicklich mit dem Maschinisten während der Fahrt in Verbindung setzen können. Er bemerkte unter Andern: von der ersten Zeit ihres Betriebes an wurden auf der Nordbahn in der doppelten Absicht, eine Kontrolle über die Billete unterwegs zu handhaben und eine Verbindung mit dem Maschinisten zu ermöglichen, Fußtritte außerhalb der Personenwagen angebracht, welche den Kondukteuren gestatteten, von einem Wagen zum andern den ganzen Zug entlang ohne Gefahr zu gelangen. Später (in 1853) wurden solche Fußtritte auch an dem Tender der Lokomotive angebracht, so daß nunmehr die Zugmeister bis auf die Plattform der Lokomotive kommen konnten. In letzter Zeit endlich (1855) hat man, um eine augenblickliche Verbindung zwischen dem Zugpersonal und dem Maschinisten zu erhalten, auf allen Gilyugmaschinen besondere Dampfspeifen angebracht, welche mittelst einer über alle Wagen gehende Schnur in Wirksamkeit gesetzt werden kann. Diese Schnur, welche im Bereich aller Kondukteure des Zugs sich befindet, ist der Art angebracht, daß sie die Trennung und Verbindung der Wagen eines Zugs unterwegs nicht hindert. Im August v. J. wurden die Gesellschaften der französischen Bahn durch ein Schreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten aufgefordert, dasjenige Verbindungsmittel zwischen Zugpersonal und Maschinisten in den Bahnzügen in Anwendung zu bringen, welches auf der Orleansbahn eingeführt ist. Letzteres besteht darin, daß auf dem Tender eine Glocke angebracht wird, deren Schwengel mittelst einer Schnur von dem Kondukteursitz auf dem ersten Gepäckwagen hinter der Maschine aus in Bewegung gesetzt wird. Der Kondukteursitz ist selbstverständlich so angebracht, daß der Kondukteur der Maschine den Rücken zuwendet und den ganzen Zug überblickt. Die Verwaltung der Nordbahn, welche in der so angewendeten Signalglocke weniger Sicherheit fand, als in der oben erwähnten Dampfspeife, suchte nun beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten um die Ermächtigung nach, bei allen Personenzügen die Signalpeife anzuwenden zu dürfen, indem sie sich bei den Güterzügen den ministeriellen Vorschriften unterwerfen wollte. Nachdem diese Ermächtigung erteilt war, ließ Herr Petiet, Chef des Betriebs, verschiedene Arten von Dampfspeifen und Glocken für den bezeichneten Zweck untersuchen; die zur Anwendung bestimmte Dampfspeife ist von der gewöhnlich an den Lokomotiven befindlichen verschieden, und zwar durch einen viel schärferen und kürzeren Ton. Sie ist neben der alten, also in der Nähe des Maschinisten angebracht und so eingerichtet, daß durch das Anziehen der Schnur ein Ventil sich öffnet und den Dampf in den Zylinder eintreten läßt, von welchem aus er auf die Pfeifenglocke wirkt; beim Nachlassen des Zugs der Schnur schließt sich das Pfeifenventil und die Wirkung hört auf. Eine solche Dampfspeife wiegt im Ganzen nur 2 1/2 Kilogr. und kostet 14 1/2 Fr. Die Glocke, welche bei Güterzügen auf dem Tender angebracht ist und von dem Kondukteur auf dem ersten Gepäckwagen geläutet werden kann, wird auf der Nordbahn von Gussstahl in Halbkugelform gemacht. Das Läuten geschieht durch Anziehen und Nachlassen der Schnur, wobei eine Feder die Wirkung des Hammers vermittelt. Das Gewicht der Glocke mit allem Zugehör beträgt 7,7 Kilogr. und die Kosten sind 14,6 Fr. Herr Nozo setzte hierauf die Vorzüge auseinander, welche bei Personenzügen die Peife vor der Glocke voraus habe, und hob insbesondere hervor, daß nur bei ersterer die Schnur über den ganzen Zug gezogen und so in das Bereich des ganzen Zugpersonals gebracht werden kann, was bei der Glocke nicht mit gleicher Zuverlässigkeit geschehen könne, weshalb diese nur von dem Kondukteursitz des ersten Wagens aus in Bewegung zu setzen sey. Auch sollten bei einem Unfälle nur solche Zeichen gegeben werden, welche am wenigsten Geistesgegenwart erheischen, und diese sind offenbar die Zeichen mit der Peife. Bei langen Güterzügen, welche aus Wagen von verschiedener Form und Höhe zusammengesetzt sind, lässe sich dagegen die Pfeifenleine nicht gut anwenden, und hier sey auch ihr Bedürfnis weniger dringend; weshalb man sich hier auf die Glocke beschränken möge. — Daß auf deutschen Bahnen die Vortehrung der sogenannten Pfeifenlinie, welche übrigens auf keine besondere, sondern auf die gewöhnliche Dampfspeife wirkt, seit etwa 15 Jahren in Anwendung ist, scheint in Frankreich nicht bekannt zu seyn.

**Steinkohlengewinnung in Großbritannien.**

Aus der Mittheilung im Aktionär über die Bergwerksproduktion Großbritanniens im Jahre 1856 führen wir das Nachstehende über die Steinkohlensproduktion hier an. Die gesammte Anzahl der 1856 in dem Vereinigten Königreiche im Betriebe gewesenen Gruben beläuft sich auf 2829. Ueber die Produktion und den Vertrieb der Kohlenwerke in den verschiedenen Kohlenbecken oder Feldern wird Nachstehendes bemerkt:

**England.** Das nördliche Kohlenfeld von Durham und Northumberland, welches einen Theil der Küstengegenden Norddeutschlands auch mit treff-

lichem Brennmaterial versieht, umfaßt 270 Gruben, welche in 2 Inspektionsdistrikte getheilt sind. Die Produktion derselben vertheilt sich also:

Kohlen, ins Ausland verschifft . . . . .	3,583,908 Tons
Küstenweis verschifft . . . . .	5,459,527 "
Auf Eisenbahnen versendet . . . . .	2,257,000 "
Nach London pro Eisenbahn . . . . .	164,534 "
Auf den Eisenwerken verbraucht . . . . .	2,298,000 "
Eigener Verbrauch auf den Gruben . . . . .	130,000 "
In den Fabriken und zu andern Zwecken verbraucht . . . . .	1,600,000 "
Summe	15,492,969 Tons

In Cumberland standen 28 Gruben im Betriebe, die zu einem der vorhergehenden Inspektionsbezirke gehören und deren Produktion die folgende war:

Verschifft . . . . .	565,947 1/2 Tons
Auf den Bahnen versendet . . . . .	64,316 "
Bei den Eisenhütten verbraucht . . . . .	64,628 "
Verbrauch auf den Gruben . . . . .	3,500 "
dito in den Fabriken und Städten . . . . .	215,500 "
Summe	913,891 1/2 Tons

In Yorkshire waren 399 Gruben, die einen Inspektionsdistrikt bilden, im Betriebe; die Produktion dieses Distrikts des West. Midling bestand 1856 in 9,083,525 Tons.

Derbyshire und Nottinghamshire. Die Anzahl der in diesem Inspektionsbezirk betriebenen Gruben beträgt 200, von denen 176 auf die erste und 24 auf die zweite Grafschaft kommen. Die Produktion wird auf folgende Weise bestimmt:

Gesamtverkauf in Nord-Derbyshire . . . . .	257,825 Tons
Nach Staveley abgesetzt . . . . .	250,000 "
Gesamtverkauf in Süd-Derbyshire und Nottinghamshire . . . . .	1,018,500 "
Aus Nord-Staffordshire verschifft . . . . .	140,000 "
Die Gruben bei Burton-on-Trent . . . . .	212,000 "
Abfag nach Glossop . . . . .	80,000 "
" " Dronfield . . . . .	150,000 "
" " dem Denbigh-Thal . . . . .	150,000 "
" " Grewash, Ripley und Nottingham . . . . .	445,000 "
Verbrauch auf den Eisenwerken . . . . .	484,000 "
" der Kalkbrennereien . . . . .	28,000 "
" der Gruben selbst . . . . .	30,000 "
Abfag auf dem Lande . . . . .	50,000 "
Summe	3,293,325 Tons

Warwickshire enthält 16 im Betriebe stehende Gruben, mit 335,000 T. Produktion. — Leicestershire 14 Gruben mit 632,478 T. Produktion, die theils in der Grafschaft selbst verbraucht oder nach andern Gegenden abgesetzt werden. Staffordshire und Worcestershire zerfällt in die beiden Inspektionsbezirke von Nord- und von Süd-Staffordshire. Der erstere umfaßt 123 und der zweite 425 Gruben, deren Produktion folgende ist:

Süd-Staffordshire und Worcestershire . . . . .	6,010,500 Tons
Nord-Staffordshire . . . . .	1,295,000 "
Summe	7,305,500 Tons

davon werden wenigstens 4 Mill. Tons beim Süd-Staffordshire Eisenhüttenwerken verbraucht — Lancashire. Die Gruben dieser Grafschaft gehören zwei Inspektionsdistrikten an, der nördliche und östliche Distrikt mit 248 und der westliche mit 111 Gruben. Die Produktion dieser wichtigen Kohlenfelder betrug 1856 . . 8,950,000 T. Der Abfag wird durch verschiedene Eisenbahnen und durch Verbrauch in der Provinz mit großen Fabriksstädten, wie Manchester, selbst bewickelt. Cheshire enthält 31 Gruben mit einer Produktion von 754,327 T. Shropshire 55 Gruben mit 752,100 T. In Gloucestershire, Somersetshire und Devonshire standen 1856 in erster Grafschaft 56, in der zweiten 29 und in der dritten 2 Gruben im Betriebe mit Produktion von 1,530,000 T.

**Wales.** In Northwales standen auf Anglesea 5, in Flintshire 42 und in Denbighshire 34 Gruben im Betriebe, von denen die der beiden ersten Distrikte 519,500 und der letztere 527,000 T., zusammen 1,046,500 T. produzierten.

Südwales hat in Glamorganshire 165, in Carmarthenshire 57, in Pembrokehire 17 und in Monmouthshire 65 Gruben, die in zwei Inspektionsdistrikte vertheilt, 304 im Betriebe stehende Bechen bilden. Die Produktion war 1856:

in den Anthracit-Distrikten . . . . .	964,500 Tons
" " Backkohlen: " . . . . .	7,954,600 "
Summe	8,919,100 Tons

Diese wurden theils auf Eisenbahnen, theils aus den Häfen Cardiff, Swansea, Newport und Kanelly küstenweis und seawärts versendet, während auch ein großer Theil im Lande selbst beim Eisen- und Kupferhüttenwesen zc. verbraucht wird.

**Schottland.** Die Kohlengruben dieses Landes zerfallen in zwei Distrikte, von denen der östliche 199 und der westliche 206 Gruben umfaßt, die im Jahr

1856 . . . 7,500,000 T. förderten, welche theils bei dem großartigen Eisenhütten-  
gewerbe des Landes verwendet, theils ausgeführt wurden.

Irland hat sehr bedeutende Kohlenflöze, von denen in Leincester, Lipporaty,  
Munster, Connaught und Tyrone 22 im Betriebe standen und produzierten:

Anthracit- und Kleinkohlen . . . . .	96,200 Tons
Baß- oder bituminöse Kohlen . . . . .	40,415 "
Summe	136,635 Tons.

Summarische Uebersicht der Kohlen-Produktion im Jahre 1856.

Durham und Northumberland . . . . .	15,492,968 Tons
Cumberland . . . . .	913,891 "
Yorkshire . . . . .	9,083,625 "
Derbyshire und Nottinghamshire . . . . .	3,293,325 "
Warwickshire . . . . .	335,000 "
Leicestershire . . . . .	632,478 "
Staffordshire und Worcestershire . . . . .	7,305,500 "
Lancashire . . . . .	8,950,000 "
Cheeshire . . . . .	754,327 "
Shropshire . . . . .	752,100 "
Gloucestershire, Somersetshire und Devonshire . . . . .	1,530,000 "
North-Wales . . . . .	1,046,500 "
South-Wales . . . . .	8,919,100 "
Schottland . . . . .	7,500,000 "
Irland . . . . .	136,635 "
Summe der gesammten Produktion	66,645,450 Tons.

Ausfuhr 1856: Es wurden aus den verschiedenen Häfen Großbritanniens  
und Irlands nach andern Häfen des Vereinigten Königreichs verschifft:

Kohlen . . . . .	8,882,937 Tons
Cokes . . . . .	37,296 "
Anthracit . . . . .	189,843 "
Summe	9,110,076 Tons.

In das Ausland wurden ausgeführt:

	Tonnen.	Geldwerth.
Kohlen . . . . .	5,637,587	2,634,696 Pf. St.
Cokes . . . . .	240,578	191,303 "
Anthracit . . . . .	1,614	583 "
Summe	5,879,779	2,826,582 Pf. St.

Die Hauptabnehmer der britischen Steinkohlen waren:

	Kohlen.	Cokes.
Frankreich . . . . .	mit 1,153,478 Tons	4,835 Tons
Dänemark . . . . .	456,419 "	18,416 "
Hansestädte . . . . .	451,720 "	11,894 "
Preußen (Ostseeufer) . . . . .	327,965 "	38,372 "
Hannover . . . . .	53,143 "	2,841 "
Mecklenburg . . . . .	31,380 "	473 "
Oldenburg . . . . .	24,365 "	127 "
Italien . . . . .	247,970 "	18,936 "
Rußland . . . . .	231,396 "	7,214 "
Vereinigte Staaten . . . . .	230,938 "	168 "
Türkei . . . . .	255,402 "	1,155 "
Spanien und die kanarischen Inseln . . . . .	208,557 "	84,188 "
Malta . . . . .	188,601 "	219 "
Schweden und Norwegen . . . . .	247,230 "	12,200 "

Literatur.

I.

**Die Schule der Mechanik und Maschinenkunde.** Zum  
Selbststudium für Laien und angehende Fachgenossen so wie als  
Lehrbuch für Schulen. Nach dem Englischen bearbeitet von **Franz  
Luckenbacher.** Mit 212 in den Text gedruckten Abbildungen.  
Leipzig. Verlag von Otto Spamer. 1857. (Eleg. gebestet  
1 Thlr.)

Von den „Malerischen Feiertunden“ oder der „Illustrierten Familien-  
und Volksbibliothek zur Verbreitung nützlicher Kenntnisse“ enthält die dritte Serie:  
„Praktische Handbücher“ und davon bildet das oben genannte Buch den dritten \*)  
Band, ist jedoch zugleich ein für sich abgeschlossenes selbstständiges Werk. Seinem  
Inhalte nach ist es bestimmt, „durch Vorführung der hauptsächlichsten Grund-  
sätze und Thatsachen unter Anknüpfung praktischer Beispiele dem Leser eine all-  
gemeine Einsicht in das Wesen und die Funktionen der Maschinen zu verschaffen,

\*) Der erste Band dieser Serie ist: die Schule des Zeichners, der zweite:  
das Architektonische Zeichnen.

ihm die Mittel zu zeigen, welche der Mechanik zur Erreichung bestimmter Zwecke  
zu Gebote stehen.“ Da das Buch für das größere Publikum bestimmt ist, so  
ist darin ein tieferes Eingehen auf zu schwierige Punkte, die Beibringung von  
Formeln und komplizierten Rechnungen vermieden. Als Vorbild dienten ähnliche  
in dem angegebenen Sinne bearbeitete populär-mechanische englische Schriften,  
welchen auch zum größeren Theil das Material zu der vorliegenden entlehnt ist.

Das Nähere des Inhalts geben wir in Folgendem an: 1) Von der Be-  
wegung und ihren Gesetzen; 2) Bewegende Kräfte; 3) Die einfachen Ma-  
schinen; 4) Von den Widerständen der Bewegung; 5) Von der Festigkeit der  
Materialien; 6) Von den Maschinenteilen; 7) Beschreibung einzelner Maschinen.

Zum leichten Verständniß tragen neben der klaren Darstellung die deutlichen  
Holzschnitte das Ihrige bei und auch die äußere Ausstattung ist eine allen An-  
forderungen entsprechende.

II.

**Alphabetisches Register** aller Eisenbahnstationen und Halte-  
punkte Deutschlands so wie die der Anschlußbahnen der Grenz-  
länder mit Angabe der Bahnlinien. Zum praktischen Gebrauch  
für Kaufleute, Gewerbetreibende und Eisenbahnbeamte zusammen-  
gestellt von **C. A. Briz,** Königl. Sächsischem Eisenbahn-Billeteur.  
Dritte vermehrte und verbesserte Auflage. Bangen, im Selbst-  
verlage des Verfassers. (Preis 5 Ngr.)

Dieses Register, welches binnen 6 Monaten in dritter Auflage erschienen  
ist, enthält ein alphabetisches Verzeichniß der Namen aller Eisenbahn-  
stationen mit Angabe der Bahnen an welchen sie gelegen, sodann als An-  
hang ein alphabetisches Verzeichniß aller im Register enthaltenen Eisenbahnen  
mit Angabe ihrer Anfangs-, Haupt-, Kreuzungs- und Endstationen. Daß bei  
der dormaligen Ausdehnung des deutschen Eisenbahnnetzes solche Zusammenstel-  
lungen insbesondere für das frachtversendende Publikum von Nutzen, ja ein Be-  
dürfniß sind, wird keiner Erörterung bedürfen. Da die Eisenbahnverwaltungen  
die Materialien zur Aufstellung des Registers geliefert haben, so ist an dessen  
Richtigkeit und Vollständigkeit nicht zu zweifeln, während die Anschaffung durch  
den geringen Preis und der Gebrauch durch den geringen Umfang erleichtert ist.

Beitrag.  
Zuland.

**Oesterreich.** — Wien, 2. Februar. Die heute abgehaltene außerordent-  
liche Generalversammlung der Aktionäre der Westbahn-Gesellschaft, in welcher 35,396  
Stück Aktien durch 51 anwesende Aktionäre vertreten waren, wurde durch den  
Präsidenten des Verwaltungsraths, Grafen v. Widenburg, mit einem Bericht  
eröffnet, aus welchem wir erfahren, daß der Bau der Bahn in der „befriedi-  
gendsten Weise fortgeschritten“, daß die erfolgte Einziehung von 15 Millionen  
Aktien eine Summe von 4 1/2 Mill. Gulden absorbiert hat, und daß der Gesell-  
schaft noch bei der Kreditanstalt eine Kasseauslastung von 5 1/2 Mill. Gulden  
verbleibt, welche „hinreichen dürfte alle in den nächsten 3 bis 4 Monaten vor-  
kommenden Auslagen vollkommen zu decken.“ Von da ab erklärt jedoch der  
Verwaltungsrath größerer Fonds zu bedürfen, da die Hoffnung sich verwirklichen  
soll, noch im Laufe dieses Jahres die Bahn von Wien bis Linz dem Verkehr  
zu übergeben, und in derselben Zeit auch auf der Linz-Salzburger Strecke mit  
dem Bau vorgegangen werden wird. Als Mittel zur Beschaffung des nöthigen  
Kapitals schlägt der Verwaltungsrath die Aufnahme eines Anlehens vor, weil  
der andere Weg, die Ausschreibung neuer Einzahlungen auf die Aktien, Schwie-  
rigkeiten biete, und es auch vortheilhafter sey die zukünftige Dividende einem  
kleineren Kreis von Interessenten vorzubehalten. Das aufzunehmende Anlehen  
soll 15 Millionen Gulden betragen. Die Reduktion der Bahnaktien, auf die  
bis jetzt 30 Proz. eingezahlt sind, erfolgt so, daß von je fünf Aktien zwei ein-  
gezogen, und die drei übrigen als mit 50 Proz. eingezahlt erklärt werden. Auch  
die Form des Anlehens ist dieselbe wie bei der Theißbahn-Gesellschaft. Durch  
die Kreditanstalt wird ein Lotterie-Anlehen emittiert, der Westbahn-Gesellschaft  
die Belheiligung vorbehalten, bei der auf je fünf Aktien zwei Anlehenlose im  
Gesamtbetrag von 200 fl. zum Parikurs entfallen, und die Rückzahlung des  
Anlehens, das die Kreditanstalt in drei Raten von je 5 Mill. Gulden am  
1. Juni, 1. September 1858 und 1. Februar 1859 zur Verfügung der West-  
bahn-Gesellschaft stellt, durch 132 Raten festgesetzt. Diese Annuitäten, welche  
sich auf 66 Jahre vertheilen, betragen bis 1860 . . 5, von da 5 1/2 Proz. der  
Darlehenssumme. Die heutige Versammlung genehmigte die beantragte Re-  
duktion der Aktien, und Aufnahme des Anlehens unter den gegebenen Bedin-  
gungen, und der Verwaltungsrath wurde ermächtigt die zur Ausführung noch  
erforderlichen Maßregeln zu treffen. (Presse.)

— Die Aktionäre der Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft haben am 1. Februar  
eine Generalversammlung abgehalten und einstimmig den Antrag des Verwal-

lungsraths genehmigt: die für die Eisenbahnbauten der nächsten Zeit erforderlichen 15 Millionen im Weg eines Lotterien-Ansehens aufzubringen, und zwar durch Vermittlung der Kreditbank. Gleichzeitig wurde der Aktienbetrag von 40 Mill. auf 24 Mill. Gulden, also die Zahl der Aktien von 200,000 auf 120,000 Stück reduziert.

Die Austria enthält die Uebersichten des Verkehrs und der Einnahmen der österreichischen Bahnen im Kalenderjahr 1857 verglichen mit 1856 und 1855. Folgendes sind die summarischen Ergebnisse:

1) Südliche Staatsbahn; bis Juli 63 1/2, dann 82 3/4 Meilen.

	Personen	Gilgüter	Frachten	Einnahme
1857 . . .	3,178,835	53,537 Ztr.	11,339,896 Ztr.	8,531,730 fl. C.M.
1856 . . .	2,769,402	50,732 "	10,513,738 "	7,510,813 "
1855 . . .	—	—	—	6,808,054 "

2) Bahnen der Staatsbahn-Gesellschaft; bis Nov. 142, im Dez. 153 1/2 Meilen.

	von Personen, Gep. und Gilgut	von Frachten	zusammen
1757 . . .	5,150,112 fl.	8,879,823 fl.	14,029,935 fl. C.M.
1856 . . .	4,758,627 "	8,798,252 "	13,556,879 "
1855 . . .	3,995,452 "	8,037,540 "	12,032,992 "

3) Lombardisch-Venezianische Eisenbahnen; 61 1/2 Meilen, von Reisenden, Militärtransport, Gepäck von Gil- und Frachtgütern zusammen

1857 . . .	2,506,582 fl.	979,292 fl.	3,485,874 fl. C.M.
1856 . . .	2,202,809 "	799,325 "	3,002,134 "

4) Kaiser-Ferdinands Nordbahn; 70 Meilen.

	Personen	Güter	Einnahmen
1857 . . .	1,486,198	16,224,089 Ztr.	11,062,426 fl. C.M.
1856 . . .	1,527,147	17,528,710 "	12,198,780 "
1855 . . .	1,447,820	16,411,564 "	10,544,303 "

5) Budweis-Linz-Ömunden; 26 Meilen.

	Personen	Salz u. Güter	Holz	Einnahmen
1857 . . .	197,968	1,790,332 Ztr.	450 1/2 Kl.	891,554 fl. C.M.
1856 . . .	169,397	1,904,259 "	1802 1/4 "	936,031 "
1855 . . .	167,380	1,977,964 "	1674 1/4 "	919,247 "

6) Preßburg-Tyrnauer Pferdebahn; 8 1/2 Meilen.

	Personen	Güter	Einnahmen
1857 . . .	92,714	539,045 Ztr.	129,075 fl. C.M.
1856 . . .	94,596	609,347 "	140,645 "
1855 . . .	79,153	477,026 "	120,754 "

7) Buschtiehrader Eisenbahn; Pferdebahn (7 1/2 M.) Lokomotivbahn (3 M.)

	Frachten	Personen	Frachten
1857 . . .	873,800 Ztr.	12,152	2,741,400 Ztr.
1856 . . .	1,574,720 "	4,869	2,026,030 "

**Baden.** — Die Regierung wird den Ständen zur Vervollständigung des badischen Eisenbahnnetzes folgende Vorträge machen: 1) den Bau einer Eisenbahn von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker, wobei die badische Regierung die Strecke auf württembergischem Gebiet unter denselben Bedingungen baut und leitet, wie seiner Zeit die württembergische bei dem Anschluß ihrer Bahn an Bruchsal. 2) Fortführung der Rheinthalbahn von Waldshut über Schaffhausen nach Konstanz. 3) Bau einer Lokal-Kingigtalbahn von Offenburg nach Hausach, und einer Bahn von Willingen zum Anschluß an die Waldshut-Konstanzer Linie an geeigneter Stelle. Die Verbindung zwischen Hausach und Willingen, welche einer Eisenbahn dieselben und theilweise größere Schwierigkeiten bietet wie eine Semmeringbahn, geschieht nicht durch den Schienenweg. 4) Bau einer stehenden Brücke über den Rhein bei Rehl zur Vereinigung der diesseitigen und jenseitigen Bahn; der Brückenbau erfolgt auf eine Weise, daß in der Strommitte eiserne Zylinder die Mittelagerung bilden, und die Landfeste so beschaffen ist, daß sie in Zapfen gedreht, und den strategischen Bedenken zu genügen zur Seite gewendet werden kann. Diese sämtliche Bauten, die Brücke bis zur Strommitte, führt der Staat auf eigene Kosten aus. 5) Die Oberrheinische Bahn, die in ihren Vorarbeiten fertig ist, wird einer Privatgesellschaft unter bestimmten Bedingungen alsbald zum Bau übergeben, wenn dieselbe es übernimmt sie von Heidelberg nach Mosbach, und sobald der Staatsvertrag mit Bayern abgeschlossen ist, weiter nach Würzburg zu führen. (M. 3.)

**Preußen.** — In der am 1. Februar abgehaltenen Generalversammlung der Rheinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft ist die Dividende für das abgelaufene Geschäftsjahr auf 5 Proz. außer den Zinsen von 5 Proz. bestimmt worden. Aus dem Vortrage der Direktion heben wir hervor, daß die letzten 10 Jahre folgendes Ergebnis geliefert haben. 1848: 10 Proz., 1849: 15 Proz., 1850: 17 1/2 Proz., 1851: 12 1/2 Proz., 1852: 10 Proz., 1853: 10 Proz., 1854: 10 Proz., 1855: 7 1/2 Proz., 1856: 10 Proz., 1857: 10 Proz., im Durchschnitt demnach 12 1/4 Proz. jährlich. Außerdem beträgt die zinsbar an-

gelegte Kapital-Reserve des Versicherungsfonds 100,000 Thlr. Die 17 Schiffe der Gesellschaft, welche durchschnittlich jedes circa 58,000 Thlr. gekostet haben, figuriren mit 502,977 Thlr. oder durchschnittlich mit 29,500 Thlr. in der Bilanz und sind namentlich bei Eröffnung der diesjährigen Schifffahrt durch den gänzlichen Umbau eines Schiffes und wesentliche Verbesserung mehrerer Boote sämmtlich in vorzüglichem Zustande. Als besonders wichtig für die Zukunft der Dampfschiffahrt auf dem Rheine erscheint die Mittheilung, daß die Personenfrequenz der mit der Eisenbahn konkurirenden Stationen Bonn, Königswinter und Rolandseck bereits am 1. Oktober 1857, also in 9 Monaten eine größere Zahl erreichte als während des ganzen Jahres 1856. — Als ebenso ersehnlich heben wir hervor, daß die Gesellschaft im Laufe des Jahres keinen Unfall an ihren Schiffen zu beklagen hatte und daß während des 30jährigen Bestehens der Gesellschaft kein Menschenleben auf der Fahrt verunglückte. (M. 3.)

**Personal-Nachrichten.**

**Bayern.** — Der Direktor der Pfälzischen Eisenbahnen, Jäger, in Ludwigshafen, hat von dem Kaiser der Franzosen das Ritterkreuz des Ehrenlegions-Ordens erhalten.

**Verkehr deutscher Eisenbahnen.**

**Württembergische Staatsbahn.** — Monat Januar 1858. 133,949 Personen, 455,490.8 Ztr. Güter. Einnahmen von Personen, Gepäck, Hunden, Equipagen, Vieh . . . 66,176 fl. " " Frachtgütern . . . 138,016 " Gesamteinnahme 204,192 fl. gegen 127,695 Personen, 518,545.5 Ztr. Güter und 226,443 fl. Gesamteinnahme im Januar 1857.

**Pfälzische Eisenbahnen.** — I. Ludwigsbahn.

Ergebniß.	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Januar 1858	49106	27339 fl.	275981	37129 fl.	654620	89707 fl.	154175 fl.
" do. 1857	52026	27298	424526	52578	581540	84737	164613
1858 mehr		41			73080	4970	
weniger	2920		148545	15449			10438
in den ersten 4 Monaten 1857—58	283074	161413	1433111	180719	2521900	352711	694843
1856—57	255957	143367	1594997	198217	1947880	284694	626278
1857—58 mehr	27117	18046			574020	68017	68565
weniger			161886	17498			

Bemerkung. Der Minder-Getrag des Monats Januar rührt von dem nachtheiligen Einfluß her, den die gänzliche Einstellung der Schifffahrt und die zweimalige Abführung der Rheinbrücke in Ludwigshafen auf den Gütertransport äußerte.

— II. Maximiliansbahn.

Ergebniß.	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Januar 1858	15005	5252 fl.	42188	3288 fl.	163760	8677 fl.	17218 fl.
" do. 1857	17638	5550	114421	9951	120000	6092	21593
1858 mehr					43760	2585	
weniger	2633	298	72233	6663			4375
in den ersten 4 Monaten 1857—58	82683	29046	252710	17907	594240	30843	77796
1856—57	83187	27483	399366	33326	390220	20672	81481
1857—58 mehr		1563			204020	10171	
weniger	504		148656	15419			3685

**Ankündigungen.**

[8—10] Ein Maschinen-Ingenieur, der die polytechnische Schule in Hannover besucht, darauf praktisch gearbeitet, auf Eisenbahn-Büroaus beschäftigt gewesen, die Erbauung und Einrichtung einer Eisengießerei und Maschinenfabrik geleitet, jetzt derselben als technischer Dirigent vorsteht, und sowohl gute Zeugnisse als Empfehlungen beibringen kann, sucht ein anderes Employment. Briefe mit der Chiffre W. B. in L. befördert die Expedition dieser Zeitung.

