In den 10 Betriebsjahren 1847—1856 waren Verkehr und Einnahmen:

Jahr	Personen	Güter	Gesammttransporteinnahme
1847	770,231	120,854 Ztr.	491,441 fl.
1848	776,068	301,898 „	550,629 „
1849	678,795	332,574 „	533,016 „
1850	810,628	420,273 „	621,709 „
1851	807,877	487,244 „	645,252 „
1852	837,709	744,214 „	715,061 „
1853	689,317	1,182,300 „	819,446 „
1854	620,514	1,484,931 „	856,104 „
1855	633,229	1,551,972 „	943,838 „
1856	702,195	1,709,655 „	1,006,927 „

Im Ganzen waren die ordentlichen Einnahmen des Jahres 1856 . . 1,053,116 fl.

Die als ordentliche in den Kassenrechnungen verrechneten Ausgaben betragen . . . . . 551,764 fl.

Hierzu sind noch zu rechnen:

1) $^1/_{10}$ (das Dritte) von dem im Jahre 1854 für Schienen und Schwellen ausgegebenen, und auf 10 Jahre zu vertheilenden außerordentlichen Aufwand von 62,321 fl. mit 6,232 fl.
2) $^1/_6$ (das Dritte) von dem im Jahre 1854 für angeschaffte Ersatzstücke ausgegebenen und auf 6 Jahre zu vertheilenden außerordentlichen Aufwand von 19,527 fl. mit . . 3,255 „
3) $^1/_{10}$ (das Zweite) von den im Jahre 1855 in außerordentlicher Weise für Schwellen aufgewendeten 73,720 fl. mit 7,372 „
4) $^1/_6$ (das Zweite) von den im Jahre 1855 in außerordentlicher Weise für Ersatzstücke aufgewendeten 31,845 fl. mit 5,307 „

zusammen . 22,166 fl.

so daß sich die Ausgabe erhöht auf . . . . . 573,930 fl.

wovon aber abgehen:

1) $^9/_{10}$ der im Jahre 1856 in außerordentlicher Weise für Material zur Bahnunterhaltung aufgewendeten 69,370 fl. mit 62,432 „
2) die für Anschaffung neuer Maschinen im Jahre 1856 verrechneten . . . . . 34,967 „
(welche Ausgabe den laufenden Betrieb nicht betrifft)
3) die Herauszahlung aus Abrechnungen, welche an der Einnahme schon in Abzug gebracht wurde, mit . . . . 5,433 „

zusammen . 102,832 fl.

so daß als laufende Betriebs-Ausgaben verbleiben . . 471,098 fl.

Nach Vorstehendem betragen die ordentlichen Einnahmen . 1,053,116 fl.
„ „ Ausgaben . 471,098 „

Es ergibt sich hiernach ein Ueberschuß von . . . . . 582,018 fl.

Diesen vertheilt nach dem Baukapital zu Ende des Jahres 1856:

für die freie Stadt Frankfurt von . . 4,496,097 fl.
„ das Großherzogthum Hessen von . 4,455,143 „
„ „ „ Baden „ . 1,849,119 „
zusammen von 10,800,359 fl.

ergibt eine Verzinsung von 5.4 Proz. pro Anno.

Die Ausgabe von 471,098 fl. beträgt 44.73 Proz. der Einnahme von 1,053,116 fl.

Vertheilt man die Ausgaben unter Berücksichtigung der den einzelnen Verwaltungszweigen zu- und abgerechneten Beträge, so kommen:

A. auf die Bahnverwaltung . .	127,037 fl.	= 27.00	Proz.
B. „ „ Transportverwaltung .	319,406 „	= 67.80	„
C. „ „ Centralverwaltung .	24,655 „	= 5.20	„
zusammen	471,098 fl.	= 100	Proz.

Die Ausgaben A. und C. mit 151,692 fl. betragen bei der Bahnlänge von 11.8 Meilen für 1 Meile = 12,855 fl.

Die Ausgaben B. von 319,406 fl. betragen bei den von den Lokomotiven durchlaufenen 55,373.1 Nutzmeilen, für 1 Nutzmeile = 5 fl. 46 kr.; bei 1,678,568 Achsmeilen für 1 Achsmeile 11.42 kr.

Bei der Gesammt-Ausgabe von 471,098 fl. kostet die Nutzmeile = 8 fl. 31 kr., die Achsmeile = 16.98 kr.

Werden zu den Betriebs-Ausgaben von . . . . . 471,098 fl.
hinzugerechnet 4 Proz. des Baukapitals der Bahn am Ende des Jahres 1856 von 10,800,360 fl. mit . . . . . 432,014 „
so stellt sich der Gesammt-Aufwand für den Betrieb auf . . . 903,112 fl.
und es kosten dann:

bei den von den Lokomotiven durchlaufenen 55,373.1 Nutzmeilen ein gewöhnlicher Zug pro Meile 16 fl. 19 kr.;

bei den von den Lokomotiven transportirten 1,678,568 Achsmeilen eine Achsmeile 32.28 kr.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 16. Februar 1858.

Vorsitzender: Herr Hagen; Schriftführer: Herr H. Wiebe.

Das Protokoll der Sitzung vom 12. Januar d. J. wird vorgelesen und angenommen. Der Vorsitzende theilt den Eingang mehrerer Schreiben mit, darunter einen Erlaß Sr. Exzellenz des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, mit welchem dem Verein der IV. Band der statistischen Nachrichten von den preußischen Eisenbahnen für das Jahr 1856 übersandt wird; ferner ein Schreiben des Herrn Herrmann, Besitzer einer Brückenwaagenfabrik, welcher anzeigt, daß er eine Zeigerwaage zum schnellen Abwiegen des Passagiergepäcks neu konstruirt habe, welche in seiner Fabrik, Elisabethstraße 19, zur Ansicht stehe. Ueber die Zweckmäßigkeit, Bequemlichkeit und die zu erwartende Genauigkeit wird unter Theilnahme der Herren Mellin, Malberg, Brix und Weishaupt diskutirt. Herr Brix übergibt dem Verein ein von Herrn Krupp in Essen eingesandtes Tableau, welches die kolorirten perspektivischen Ansichten des Kruppschen Gußstahlwerkes so wie der einzelnen Werkstätten und Hütten desselben darstellt; ferner einige Preis-Courants der genannten Fabrik. — Herr H. Wiebe zeigt ein, von den Herren Schäffer und Budenberg in Magdeburg konstruirtes, sogenanntes Kontrol-Manometer vor, welches in einigen deutschen Staaten zur Prüfung und Kontrolirung der an den Dampfkesseln angebrachten Manometer Seitens der Aufsichtsbeamten dient. Derselbe legt ferner ein kleines, ganz aus Kautschuk angefertigtes Ventil für Pumpen und dergleichen vor. — Herr Malberg hält einen ausführlichen Vortrag über die Methode, die Coupées erster Klasse, so wie die Damen-Coupées zweiter Klasse zu heizen, welche auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn angewendet wird. Die Heizung erfolgt durch Blechkasten, die mit sehr stark (fast rothglühend) erhitztem Sande angefüllt sind, von Außen her durch besondere Thüren in der Wagenwandung unter die Sitze des Coupées geschoben werden, und hier in eisernen Behältnissen stehen. Jedes Coupé hat nur unter einem der Sitze zwei dergleichen Kasten, jeder von 3′ 8″ Länge, $5^1/_2$″ Breite und $4^1/_2$″ Höhe, mit einem Inhalt von $^7/_{12}$ Kubikfuß oder 54 Pfd. Sand, während der leere Kasten 33 Pfd. wiegt; es wurde hierdurch möglich, während 4 Stunden, oder auf einer Strecke von 25 Meilen bei den Schnellzügen in einem, etwa 200 Kubikfuß enthaltenden Coupée eine Temperatur zu erhalten, welche 10—13° R. höher war, als die Temperatur der äußern Luft. Die Erwärmung des Sandes erfolgt in besonders konstruirten Oefen mit eiserner Heerdplatte. — Herr Hagen berichtet nach Mittheilungen englischer Journale über die von Boydel neuerdings konstruirte Lokomotiv-Maschine, welche sich die Bahn, auf welcher sie läuft, selbst verlegt, und welche zum Fortschaffen von Wagenzügen auf gewöhnlichen, selbst unchaussirten Straßen dient. Ferner über einen neu erfundenen Taucher-Apparat, von dem Erfinder Nautilus genannt, welchem mittelst komprimirter Luft, die in Seitenzellen hineingepreßt wird und das in selbigen befindliche Wasser verdrängt, nach Erfordern ein so großer Auftrieb gegeben werden kann, daß man schwere Steine (von circa 60 Kubikfuß), die an dem Apparat befestigt werden, heben und zur Seite schaffen kann. — Herr Weishaupt knüpft hieran einige Bemerkungen über die Anwendung der komprimirten Luft bei Fundirungen und im Bergbau und gibt sodann einige Notizen über die Laschenverbindungen der Eisenbahnschienen, welche durch Niete befestigt werden; dergleichen Vernietungen sollen sich nicht bewähren. Schließlich macht Herr Weishaupt noch Mittheilungen über einige neuere Konstrukzionen von Signalen, welche das Aufeinanderfahren der Züge verhüten und das sichere Einfahren derselben in die Bahnhöfe regeln sollen. Herr Kretschmer beschreibt bei dieser Gelegenheit eine für den Bahnhof in Stettin projektirte Signalscheibe.

Verein für Baukunde in Stuttgart.

26. Versammlung am 13. Februar 1858.

Herr Bau-Inspektor Spindler hielt eine Ansprache an die Versammlung, betreffend die nach Beschluß der hohen Kammer der Standesherrn vorzunehmende, steinfarbene Uebertünchung der Frescomalereien am Gebäude der „alten Landschaft“ zu Stuttgart. Nach näherer Besprechung dieses Gegenstandes, an welcher sich neben Herrn Spindler besonders Herr Baumeister Leins betheiligte, wurden die vom Vortragenden gestellten Fragen, ob nämlich die Erhaltung der Freskomalereien im alten Style wünschenswerth, und ob sie noch möglich und lohnend sey, einstimmig bejaht; bezüglich der Frage aber, welche Art von Restaurazion die zweckmäßigste, wohlfeilste und dauerhafteste seyn werde, stellte Herr Direktor v. Steinbeis den Antrag, vorerst die Ansicht des Malers Herdtle hierüber zu hören und von diesem eine Skizze anfertigen zu lassen, um dieselbe später der Kammer der Standesherrn mit dem Wunsche, die Malereien erhalten zu sehen, vorlegen zu können. Die Versammlung ist hiemit einverstanden, und Herr Spindler übernimmt es, mit Maler Herdtle zu