

Berechnet 31,680, während jede Achse durchschnittlich 3236,9 Meilen durchlaufen hat. Es sind in 1856 befördert worden

	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.	4. Kl.	Militär	Zusammen
Personen	296,592	3,274,090	9,063,842	2,624,201	244,967	15,503,692
Prozente	1.91	21.12	58.46	16.93	1.58	100

Jede Pers. fuhr

Meilen	9.57	8.12	4.78	3.00	10.83	5.368
Personenm.	2,839,263	26,582,860	43,287,259	7,867,705	2,652,726	83,229,813
pro Bahnmeile	5,484	51,349	83,616	15,198	5,124	160,774

Jeder Personenwagen war durchschnittlich mit 14 Personen besetzt. Von den Personenmeilen kommen auf jede Achse 17,031, auf jeden Sitzplatz 1016. Durchschnittlich war während des ganzen Betriebsjahrs jede Achse mit 5.07 Personen besetzt. Von den vorhandenen Sitzplätzen waren durchschnittlich besetzt 30.52 Proz.

Die Reparaturkosten der Personenwagen exclusive Neubeschaffung betrugen 372,215 Thlr. und nach Abzug der Einnahmen für altes Material 361,041 Thlr. Dies macht pro Achse 73.88 Thlr., pro Achsmeile 8.22 Pf., pro Sitzplatz 4.41 Thlr.

2. Gepäck- und Güterwagen. Es waren Achsen in Benutzung von Gepäckwagen 1163, von Güter- und Arbeitswagen 42,257; dieselben haben in 1856 durchlaufen auf eigener Bahn 53,121,313, auf fremden Bahnen 30,749,939, zusammen 83,871,252 Achsmeilen. Die Postwagen haben durchlaufen 2,538,164 Achsmeilen. Fremde Gepäck- und Güterwagen haben auf eigener Bahn durchlaufen 30,864,235 Achsmeilen. Demnach sind von eigenen und fremden Gepäck- und Güterwagen auf den eigenen Bahnen 83,985,548 Achsmeilen zurückgelegt worden, was pro Meile Bahnlänge 162,231, wovon leer 72,821, beladen 89,410. Jede Achse hat durchschnittlich 1931.6 Meilen zurückgelegt.

Es sind überhaupt befördert worden 1,491,822 Ztr. Gepäck, 2,127,891 Ztr. Post- und Gütergut, 208,646,465 Ztr. gewöhnliches Frachtgut, 3,819,662 Ztr. Dienstgut, 8,507,726 Ztr. Baugut, zusammen 223,101,744 Ztr.

Jeder Zentner Gepäck hat durchschnittlich 12.19 Meilen, jeder Ztr. Gut (excl. Dienst- und Baugut) 9.17 Meilen durchfahren.

Mit Hinzurechnung der Equipagen (4780), Pferde (24,837), Hunde (47,643) und sonstigen Viehs (1,235,601 St.) war die ganze Nettoladung incl. Gepäck 226,851,918 Ztr., wovon jeder Zentner durchschnittlich 8.97 Meilen weit befördert worden ist.

Von den im Ganzen geförderten Zentnermeilen zu 2,034,633,853 kommen auf jede vorhandene Achse 46,859 auf die Meile Bahnlänge 3,930,200. Jede bewegte Achse war durchschnittlich belastet mit 24.23 Ztr. oder mit 44.09 Proz. der Maximalbelastung.

Betrag der Reparaturkosten excl. Neubeschaffung 920,881 Thlr., pro Achse 21.21 Thlr., pro Achsenmeile 3.95 Pf., pro Zentner und Meile 0.16 Pf., in Proz. der Beschaffungskosten 5.54.

Der Verbrauch an Schmieröl, Talg und grüner Seife war pro Achsmeile 0.47 Loth. Die Kosten für Schmieren und Putzen waren pro Achsmeile 1.23 Pf.

3. Lokomotiven und Tender. Es waren vorhanden Lokomotiven 983 und Tender 961 (913 sechs- und 48 vierräderige).

Von den Lokomotiven durchlaufene Meilen: 2,666,013 mit Zügen und als Vorspann (Ruhmeilen), 157,707 leer und beim Rangieren der Züge.

Dabei haben die Tender 7,872,622 Achsmeilen durchlaufen. Zahl der über die ganze Bahnlänge beförderten Züge 5193, pro Tag 14.2. Zahl der Achsen durchschnittlich in einem Zuge 38.6.

Geförderte Achsmeilen der Personenwagen	16,400,374
der Gepäck- u. Güterwagen etc.	83,985,548
der Postwagen	2,538,164
zusammen	102,924,086

Auf eine Meile reduziert:
Gewicht der Personen à 1½ Ztr. 124,844,723 Ztr.
" des Gepäcks und der Güter etc. 2,034,633,853 "
zusammen 2,159,478,576 Ztr.

pro Meile Bahnlänge 4,171,358 Ztr.

Auf eine Meile weit berechnetes Eigengewicht:	
der Personenwagen	917,254,909 "
" Gepäck- und Güterwagen	3,810,752,148 "
" Postwagen	146,038,737 "
" Lokomotiven	1,284,394,509 "
" Tender	793,779,744 "

Massenbeförderung im Ganzen 9,111,698,623 "
pro Meile Bahnlänge 17,600,617. Ztr.
pro Achsmeile 3,389. "

für jede bewegte Achse der Personenwagen 63.66 "
" Gepäck- u. Güterwagen 68.58 "

Der Holzverbrauch war im Ganzen 8239.98 Klafter, pro Achsmeile 0.33 Kubiff.
Der Kohlenverbrauch " " " 4,514,856 Ztr. " " 170.42 Pfd.
Die Kosten der Lokomotivfeuerung betrugen 2,154,456.5 Thlr., pro Achsmeile 24.15 Sgr.

Der hier nachgewiesene Verbrauch an Brennmaterialien bezieht sich nur

auf die Lokomotiven, welche mit Kohlen geheizt wurden; es sind demgemäß nur diejenigen 170,880 Achsmeilen den Durchschnittsberechnungen zu Grunde gelegt, welche von diesen Lokomotiven zurückgelegt wurden. Außerdem aber wurden 5 Lokomotiven versuchsweise mit Steinkohlen und eine Lokomotive mit Torf geheizt. Die hierbei erzielten Resultate sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt.

Anzahl der Ruhmeilen	Holzverbrauch		Steinkohlen resp. Torfverbrauch			
	im Ganzen	pro Achsmeile	für den Zugsdienst	beim Anheizen, Stationieren etc.	pro Achsmeile Netto-Verbrauch	pro Achsmeile Brutto-Verbrauch
	Klafter	Kubiffuß	Pfd.	Pfd.	Pfd.	Pfd.
6,584	10.25	0.17	942,655	160,395	143.17	167.53
108	0.38	0.38	42,975	11,250	397.91	502.08

Die Reparaturkosten der Lokomotive und Tender betrugen nach Abrechnung der Einnahme für alte Materialien 1,202,467.1 Thlr., pro Meile Bahnlänge 2322.8 Thlr., pro Achsmeile 13.48 Sgr., in Prozenten der Beschaffungskosten 8.29.

Zum Schmieren und Putzen wurden verbraucht an Del, Talg, Fett etc., grüne Seife 1,257,545.4 Pfd., pro Achsmeile 15.04 Loth.

Die Kosten waren für Material 282,269 Thlr., für Arbeitslohn 131,523.4 Thlr., im Ganzen 413,792.4 Thlr., pro Achsmeile 4.64 Sgr.

Gesamtkosten für Unterhaltung und Reparatur 1,616,259.5 Thlr., pro Achsmeile 18.12 Sgr., pro beschaffte Achsmeile 5.65 Pf.

(Fortsetzung folgt.)

Deutsche Eisenbahnen.

Main-Neckar Eisenbahn.

Dem erst kürzlich veröffentlichten Geschäftsbericht, den Betrieb der Main-Neckar Eisenbahn im Jahre 1856 betreffend, ist Nachstehendes zu entnehmen.

Wie aus den weiter folgenden Angaben ersichtlich, nahm der Verkehr in diesem Jahre in fast allen seinen Theilen nicht unerheblich zu und ergab sich hieraus gegen das vorhergegangene Jahr eine nicht unansehnliche Mehreinnahme.

Zum Transport von Personen und Gütern wurden im Jahre 1856 verwendet:

	Sechsräderige	Gründerige	Ardrüderige	zusammen
Personenwagen: eigene	—	8,962	3,852	12,814
fremde	—	306	20	326
zusammen	—	9,268	3,872	13,140
Güterwagen: eigene	—	6,336	16,354	22,690
fremde	488	6,354	10,370	17,212
zusammen	488	12,690	26,724	39,902

Zusammen Wagen 53,042

Diese Wagen haben zusammen 594,662.3 Meilen oder 1,490,501.5 Achsmeilen durchlaufen, wovon 410,409.1 Achsmeilen auf die fremden Wagen kommen, wogegen die Güterwagen der Main-Neckar Bahn auf fremden Bahnen 520,642 Achsmeilen zurücklegten.

Zum Schmieren der Wagen wurden in Allem 87.10 Zentner Rebsöl verwendet, was auf die Achsmeile einen Verbrauch von 0.181 Loth nachweist.

Die Lokomotiven haben 55,373.1 Meilen durchlaufen, und es wurden zu dem Heizen und Schmieren verwendet:

Wellen	2,709 Stück	pro Meile	—
Holz	23,902 Kubiffuß	" "	0.43 Kubiffuß.
Kohlen	64,961 Zentner	" "	124 Pfd.
Steinkohlen	4,689 "	" "	156.2 "
Del	20,708½ Pfd.	" "	11.9 Loth.
Talg	1,300 "	" "	0.7 "

Befördert und an Taxen erhoben wurden:

Personen	702,195	für	520,426 fl.
Reisegepäck	64,316.1 Ztr.	"	47,106 "
Equipagen	183	"	2,955 "
Hunde	2,921	"	642 "
Pferde u. sonstige Thiere	4,313	"	5,323 "
Ortstrazüge	13	"	2,471 "
Frachtgüter	1,709,655.3 Ztr.	"	410,374 "
Militärtransporte		"	6,481 "
Die Post benutzte 22,290.7 Achsmeilen		"	11,148 "
Summe			1,006,926 fl.

unterhandeln und sodann dem Vereine Bericht zu erstatten und die Skizze vorzulegen. Nachdem dies geschehen seyn wird, will der diesseitige Verein sich über die Sache mit dem hiesigen Alterthumsvereine ins Einvernehmen setzen und schließlich der hohen Kammer gegenüber den Petitionsweg betreten.

Herr Baurath Morlok knüpft an das Vorige einige Bemerkungen über die beabsichtigte Reparatur der Stiftskirche zu Ellwangen an, welche, mit Ausnahme der wahrscheinlich aus späterer Zeit stammenden Gewölbe, dem 8. Jahrhundert angehören soll. Der Vortragende, welcher vom Stiftungsrathe zu Ellwangen um ein Gutachten über diese Reparatur angegangen worden ist, veranlaßt die Versammlung, sich über die Mittel auszusprechen, welche in diesem, und überhaupt in allen den Fällen anzuwenden seyen, wo die Mauerflächen an vielen Stellen schadhaft, und das Einsetzen neuer Steine zu kostspielig oder der Baufähigkeit des Ganzen wegen gefährlich sey, und ob namentlich die Anwendung von Portland-Cement, oder ähnlichen Surrogaten, welche Herr Baus-Inspektor Heimerdinger vorschlägt, in künstlerischer Beziehung zulässig erscheine. In der darauf folgenden Besprechung wurden nur Stimmen zu Gunsten der Surrogate laut, und schien somit deren Zulässigkeit von keiner Seite bezweifelt zu werden.

Für die nächste Versammlung übernahm auf Antragen des Vorsitzenden Herr Direktor v. Steinbeis den Vortrag. Schließlich theilte der Vorsitzende mit, daß Herr Baurath Morlok, bisher außerordentliches Mitglied des Vereins, nachdem er seinen Wohnsitz in Stuttgart genommen, in die Zahl der ordentlichen Mitglieder eingetreten sey.

Der Vorstand: Klein. Der Schriftführer: Hänel.

Beitung. Inland.

Oesterreich. — Das k. k. Finanzministerium hat mit Erlaß vom 21. Februar l. J. bekannt gemacht, daß in Folge Allerhöchster Entschliessung vom 10. November 1857 die zur Innerberger Hauptgewerkschaft gehörenden Hammers- und Stahlwerke Kleintefling, Weyer, Reichraming mit Aschach und Hollenstein mit 1. Februar l. J. mittelst Pachtung an die k. k. priv. steiermärkisch-österreichische Stahlwerksgesellschaft übergegangen sind.

Preußen. — Außer der vom Handelsministerium vorbereiteten Vorlage wegen Fortsetzung der Ostbahn bis an die russische Grenze, soll den beiden Häusern des Landtags auch eine Vorlage in Betreff der Legung eines doppelten Geleises auf der Niederschlesisch-Märkischen Staatsbahn gemacht werden. Es handelt sich um die Legung eines Doppelgleises von 20 Meilen. Die Summe, welche zur Deckung der Kosten in Anspruch genommen werden dürfte, ist auf etwa 2 1/2 Millionen Thaler veranschlagt.

Ausland.

Frankreich. — Der Moniteur enthält ein kaiserliches Dekret, wonach die durch das Gesetz vom 17. Juni 1857 bestimmte Subvention für die drei projektierten Dampfschiffelinen zwischen Frankreich und Amerika anerkannt, und der Compagnie Marzou die beiden Linien, von Havre nach New-York und von St. Nazaire nach den Antillen und Aspinwall (mit Anschlüssen nach Guadeloupe, Mexiko und Cayenne), auf 20 Jahre zur Ausbeutung überwiesen werden, wozu sich die gedachte Gesellschaft gegen Empfang einer jährlichen Subvention von 9,300,000 Fr. andererseits verpflichtet. Bis die Linie nach Mexiko in Betrieb gesetzt, findet ein jährlicher Abzug von 600,000 Fr. statt. Die Orleans-Eisenbahngesellschaft partizipirt gesetzmäßig an der Unternehmung, und bildet mit Marzou und Comp. eine anonyme Gesellschaft.

Großbritannien. — Die Gesellschaft des unterseeischen Telegraphen nach Amerika hat beschlossen noch 75,000 Pf. St. in Aktien aufzunehmen; davon sollen 35,000 Pf. St. verwendet werden um 400 Meilen neuen Draht anzuschaffen.

— Auf sämtlichen Eisenbahnen des Vereinigten Königreichs sind im verflossenen Jahre 45 Unglücksfälle vorgekommen; 41 davon betrafen Personen, und 5 Güterzüge. Es wurden dabei 45 Personen getödtet und 349 beschädigt (einschließlich Bahnbeamte). Unter jenen Unglücksfällen entstanden 25 durch Aneinanderstoß zweier Züge, acht durch Abgleiten von den Schienen, vier durch Brechen von Achsen, zwei durch Entzündung der Wagen, und einer durch Springen eines Kessels.

Rußland. — Am 4. Februar ist die definitive Konzession für die Riga-Dänaburger Eisenbahn erteilt worden. Das Grundkapital beläuft sich auf 10,200,000 R. in Aktien zu 125 R. Das Eigenthumsrecht der Gesellschaft

ist auf 75 Jahre festgestellt. Die Regierung garantiert einen Reinertrag von 459,000 R., d. h. 4 1/2 Proz. des einmal festgestellten Aktienkapitals, vom Tage der Eröffnung der Bahn an. Der Bau soll binnen drei Jahren beendigt seyn, bis wohin die Aktionäre 5 Proz. Zinsen erhalten.

— Russische Blätter veröffentlichen den kaiserlichen Ukas in Betreff der Ueberlassung der Warschau-Wiener Eisenbahn an eine Privatgesellschaft, und des Neubaus zweier Bahnlilien bis zur preussischen Grenze (bei Bromberg und Kattowitz). Die Aktienzeichnung auf diese Bahnen ist zunächst für die Warschau-Wiener Eisenbahn, und dann für die Warschau-Bromberger Eisenbahn zu beschaffen.

Personal-Nachrichten.

Oesterreich. — Der technische Rath im Handelsministerium, derzeit Central-Direktor des Betriebes bei der k. k. priv. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, W. Engerth, hat den k. preuß. rothen Adlerorden 3. Klasse erhalten.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (153 1/2 Meilen.)					
	Personen.	Güter.	Einnahme.	1857.	1857.
1858	Zahl.	Ztr.	fl. C.M.	fl. C.M.	fl. C.M.
12. Febr. bis 18. Febr.	29,958	507,020	217,274	197,937	
9. " " 25. "	24,685	525,764	232,548	212,520	
bis 25. Febr. 1858	216,404	4,164,075	1,833,161	1,496,720	

Königl. sächsische Staats-Eisenbahnen. — Monat Januar 1858.						
Bahnlilien und deren Länge.	M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Total-Einnahme.
		Personen.	Einnahme.	Güter.	Frachtbetrag.	
Leipzig-Zwickau*) Hof	24.6	48,093	18,907	1,007,738	83,169	102,436
Chemnitz-Riesa	8.9	22,483	9,029	293,470	21,715	30,927
Dresden-Vödenbach	8.8	29,143	8,022	290,934	31,956	40,598
Dresden-Börslich	14.0	33,534	15,033	423,220	45,364	61,104
Summa	56.3	133,253	50,991	2,015,362	182,204	235,065

*) Einschließlich der Kohlenbahn.

Friedrich-Wilhelms Nordbahn. — Monat Januar 1858.	
Von Personen und Gepäc	11,590 Thlr.
„ verschiedenen Frachtgütern	37,908 „
Gesamteinnahme	49,498 Thlr.

gegen 47,400 Thlr. im Januar. 1857.

Köln-Mindener Eisenbahn. — Monat Januar 1858.	
a) auf der Hauptbahn.	
141,084 Personen	62,420 Thlr.
3,261,798 Ztr. Güter	195,008 „
Extraordinarien	5,098 „
Summa	262,526 Thlr.
gegen 134,184 Personen, 3,412,922 Ztr. Güter und 311,412 Thlr. Einnahme im Monat Januar 1857. Mithin im Monat Jan. 1858 weniger 48,886 Thlr.	
b) auf der Oberhausen-Kruheimer Zweigbahn.	
27,057 Personen	7,227 Thlr.
314,234 Ztr. Güter	17,086 „
Extraordinarien	286 „
Summa	24,599 Thlr.
gegen 23,507 Personen, 165,267 Ztr. Güter und 14,967 Thlr. Einnahme im Monat Jan. 1858. Mithin pro 1858 mehr 9,632 Thlr.	

Ankündigungen.

[12] In der Fabrik des Unterzeichneten ist stets in großer Quantität zu haben: **Kreosotöl**, zum Imprägniren von Eisenbahnschwellen und Brückenbauhölzern, so wie zum Anstreichen des Holzes, über dessen das Holz vollkommen gegen Fäulnis schützende Eigenschaften ich mich auf den in der Eisenbahn-Zeitung 1857, Nr. 29 erschienenen Kommissions-Bericht des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Seite 114, Art. 2 über Imprägnirung, berufe. Nach den Angaben des Herrn v. Minckwitz in diesem Berichte, sind noch keine mit Kreosotöl imprägnirte Hölzer zu ersetzen nöthig gewesen und befinden sich die im Jahre 1849 auf der Köln-Mindener Bahn gelegten Schwellen noch in demselben frischen und kräftigen Zustande, als zur Zeit ihrer Verlegung. Bei einzelnen Zentnern ist der Preis 7 fl. pro Zoll-Zentner, bei Abnahme von mehreren Zentnern tritt bedeutende Preisermäßigung ein.

J. Beck,
Chemiker und Fabrikant,
Passingerlandstraße Nr. 1 in München.