

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditoren Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

# Eisenbahn-Beitung.

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-Beitung“ oder: J. W. Meißner'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

S. April 1858.

Nro. 14.

Inhalt. Die Sächsischen Eisenbahnen. — Württembergische Staats-Eisenbahnen. — Badische Staats-Eisenbahnen. — Verein für Bankunde in Stuttgart. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Preußen, Sachsen, Nassau. Ausland. Frankreich, Spanien. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

## Die Sächsischen Eisenbahnen.

Von dem k. sächsischen Finanz-Ministerium, dritte Abtheilung, für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel ist die „Nachweisung der Betriebsergebnisse bei den Staats- und Privat-Eisenbahnen im Königreiche Sachsen“ für die Jahre 1854 und 1855 veröffentlicht worden. Dieselbe enthält für jedes der genannten zwei Jahre tabellarisch zusammengestellte Uebersichten der Betriebsergebnisse aller sächsischen Bahnen und zugleich eine allgemeine Uebersicht der Ergebnisse derselben von der Zeit der Betriebseröffnung der einzelnen Linien bis zum Jahre 1854. Angehängt ist für jedes der zwei Betriebsjahre 1854 und 1855 je in zwei Tabellen eine graphische Darstellung des Personen- und Frachtverkehrs auf den sächsischen Eisenbahnen.

In den beiden Jahren 1854 und 1855 wurden in Sachsen an neuen Bahnanlagen ausgeführt: 1) die Kohlenbahn bei Zwickau, welche den Bahnhof der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn daselbst mit den hauptsächlichsten Werken des Zwickauer Steinkohlenswerks in Verbindung setzt. Die auf Staatskosten erbaute Hauptbahn ist 7100 Ellen = 0.536 Meilen lang, hat eine größte Steigung von 1:200 und als kleinsten Krümmungshalbmesser 700 Ellen. Verschiedene von der Hauptbahn nach den Schächten der verschiedenen Kohlenwerksbesitzer, so wie nach der Königin Marienhütte abzweigende Bahnen sowohl auf dem rechten, als auf dem linken Muldenufer sind auf Kosten der Werksinhaber ausgeführt, werden aber mit den Lokomotiven der Staatsbahn betrieben. Der Betrieb der Bahn wurde im November 1854 bis zur Muldenbrücke am linken, im Juni 1855 bis zum rechten Muldenufer eröffnet. 2) die Albertsbahn, begonnen 1853 und von Dresden bis Tharandt am 28. Juni 1855 für den Betrieb eröffnet. Länge 24,000 Ellen, größte Steigung 1:95, kleinster Krümmungshalbmesser 500 Ellen. 3) der sächsische Theil der Leipzig-Weissenfeller Eisenbahn, auf Kosten der Thüringischen Eisenbahngesellschaft erbaut, wurde im Lauf des Jahres 1855 im Unter- und Oberbau vollendet aber nicht eröffnet. Länge dieser Bahnstrecke 12,066 1/2 Ellen = 0.91 Meilen, Steigungsmaximum 1:200, kleinster Krümmungsradius 1000 Ellen.

Als am Schluß des Jahres 1855 im Bau begriffen sind anzuführen: 1) die Chemnitz-Zwickauer Staats-Eisenbahn, im Juni 1855 in Angriff genommen, eine Fortsetzung der Chemnitz-Niesauer Eisenbahn. Eine Flügelbahn führt nach Gögnitz an die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn. Länge der Hauptbahn 85,179 Ellen = 6.432 Meilen, der Zweigbahn 21,974 Ellen = 1.66 Meilen. Größte Steigung 1:100, kleinster Halbmesser 414 Ellen. Baukosten 4 Millionen Thaler. 2) die ebenfalls auf Staatskosten unternommene Zwickau-Schwarzenberger Eisenbahn, begonnen im Oktober 1855. Sie wird 71,826 1/2 Ellen = 5.424 Meilen lang. Steigungsmaximum 1:100, kleinster Halbmesser 300 Ellen. Baukosten 2 Millionen Thaler. 3) die Zittau-Reichenberger Eisenbahn, für eine Aktiengesellschaft vom Staat ausgeführt und im Oktober 1855 begonnen, bildet eine Fortsetzung der Löbau-Zittauer Bahn. Länge 46,500 Ellen = 3.512 Meilen, wovon jedoch nur 8600 Ellen auf sächsischem Gebiet. Steigungsmaximum 1:100, kleinster Krümmungshalbmesser 700 Ellen. Baukosten 2 1/2 Millionen Thaler.

Der in einer Haupttabelle mit 185 Rubriken enthaltenen Uebersicht der Betriebsergebnisse der Staats- und Privat-Eisenbahnen Sachsens im Jahr 1855 lassen sich folgende summarische und Durchschnittsangaben entnehmen.

Im Jahr 1855 waren in Betrieb: 4 Staatsbahnen, die Sächsisch-Bayerische, Chemnitz-Niesauer, Sächsisch-Böhmische und Sächsisch-Schlesische, zusammen mit 55,671 Meilen, dann 3 Privatbahnen, die Leipzig-Dresdner, Albertsbahn und Löbau-Zittauer, zusammen mit 23,235 Meilen; im Ganzen also 78,906 Meilen. Davon waren 44,488 Meilen doppelspurig.

Die Anlagekosten dieser Bahnen, mit Ausnahme der Albertsbahn, für welche die Banrechnung noch nicht geschlossen war, betragen 46,426,829 Thlr., also bei einer Gesamtbahnlänge von 77 Meilen, pro Meile durchschnittlich 602,946 Thlr.

Am kostspieligsten war die Chemnitz-Niesauer Bahn, welche 828,267 Thlr. pro Meile kostete, am billigsten die Sächsisch-Schlesische Bahn mit 518,943 Thlr. pro Meile.

An Transportmitteln waren in 1855 vorhanden: 135 Lokomotiven, wovon 46 von Hartmann in Chemnitz, 33 von Stephenson und 28 von Borsig. Die Zahl der Tender war 105. Personenwagen: 193 vier- und 210 sechsräderige, zusammen mit 15,166 Eiben; Postwagen: 5 vier- und 14 sechsräderig; Lastwagen: 3373, wovon vierräderig 2985, sechsräderig 365, achträderig 23; Arbeitswagen 217. An sämtlichen Fahrzeugen waren 8710 eiserne und 235 Stahl-Achsen. Die Lastwagen hatten eine Gesamtladungsfähigkeit von 333,725 Ztr.

Die Anschaffungskosten waren für Lokomotiven und Tender 1,908,933 Thlr., für Personen- und Lastwagen 3,247,975 Thlr., für Arbeitswagen 61,458 Thlr. Die Lokomotiven haben überhaupt zurückgelegt 429,472 Meilen.

Die Personenwagen haben auf eigener Bahn 3,454,013, auf fremder 257,287, die Lastwagen auf eigener Bahn 9,429,546, auf fremder 2,996,871 Achsmeilen durchlaufen; endlich wurden auf eigener Bahn zurückgelegt von fremden Personenwagen 106,228 und von fremden Lastwagen 3,763,438 Achsmeilen.

Die Lokomotiven haben an Brennmaterial verbraucht: Holz zum Anheizen 164,979.5 Kubiffuß, Coles 48,232,318 Pfd., Braunkohlen 12,423,100 Pfd., Steinkohlen 8,036,444 Pfd., zusammen auf Coles reduziert 59,179,374 Pfd. Auf die Lokomotivmeile gibt dieß durchschnittlich Holz zum Anheizen 0.385 Kubiffuß, und Coles und Kohlen auf Coles reduziert 138 Pfd. Bei den einzelnen Bahnen wurde an Holz 0.099 bis 0.981 Kubiffuß und an Coles 116.7 bis 160.9 Pfd. verbraucht, während sich der Preis für 100 Pfd. Coles auf 10.79 bis 16.29 Ngr. stellte. Geldwerth des Brennmaterials im Ganzen 269,892 Thlr.

Schmiermaterial wurde bei den Lokomotiven verbraucht 88,002.7 Pfd. für 15,028 Thlr., pro Meile 0.205 Pfd.; Pflanzmaterial 54,010 Pfd. für 5162 Thlr., pro Meile 0.126 Pfd.

Für die Wagen wurde an Schmiermaterial verbraucht 105,056 Pfd. für 17,306 Thlr., pro Achsmeile 0.006 Pfd.

Es wurden in 1855 im Ganzen befördert 2,639,221 Personen und 29,941,327 Ztr. Güter.

Die Einnahmen betragen:

aus dem Personenverkehr . . . . .	1,431,905 Thlr. = 30.6 Proz.
„ „ Güterverkehr . . . . .	3,039,824 „ = 65.1 „
„ sonstigen Quellen . . . . .	201,827 „ = 4.3 „
Zusammen	4,673,556 Thlr.

Die Ausgaben waren:

für die Bahnverwaltung . . . . .	752,810 Thlr.
„ „ Transportverwaltung . . . . .	1,365,080 „
„ „ Werkstätte- und Magazinverwaltung . . . . .	13,650 „
„ „ allgemeine Verwaltung . . . . .	92,428 „
Zins für verpachtete Bahnstrecken . . . . .	25,772 „
Zur Bervollständigung der Bahnanlagen . . . . .	28,502 „
Beitrag zu dem Erneuerungsfonds f. Werths-	
abnägung der Betriebsmittel . . . . .	167,496 „
Summe	2,445,738 Thlr.

Werden diese Ausgaben von der Bruttoeinnahme abgezogen, so ergibt sich ein Ueberschuß von 2,227,817 Thlr., wovon wiederum auf Vermehrung der Betriebsmittel verwendet wurden 116,047 Thlr., daher verblieben 2,111,770 Thlr.

Mit Ausschluß der Albertsbahn war der reine Ueberschuß 2,101,725 Thlr. und dieser beträgt von dem zu Anfang des Jahres 1855 verwendet gewesenen Anlagekapital zu 43,965,100 Thlr. 4.78 Proz.

Die Verzinsung des Anlagekapitals durch den Einnahmehüberschuß betrug bei der Sächsisch-Bayerischen Staatsbahn 6.03 Proz., bei der Chemnitz-Niesauer Bahn 1.4 Proz. (wenn man bloß die vom Staat für den Ankauf und Ausbau zc. der Bahn verwendeten 5,007,749 Thlr. in Anschlag bringt, 2.01 Proz.), bei

der Sächsisch-Böhmischen Bahn 3.18, bei der Sächsisch-Schlesischen 1.01 (wenn die durch den Einsturz des Löbauer Viaduktes erwachsenen Kosten unberücksichtigt gelassen werden, 3.42 Proz.), durchschnittlich bei den Staatsbahnen bei einem Reinertrag von 876,230 Thlr. und einem Anlagekapital von 34,375,910 Thlr. 2.55 Proz., ferner bei der Leipzig-Dresdener Eisenbahn 11.97 Proz. und bei der Löbau-Zittauer 0.54 Proz.

Die Berechnungen aus den Ergebnissen der Transporte, der Einnahmen und Ausgaben führen zu folgenden Ziffern.

Im Ganzen haben zurückgelegt die Personen 13,064,640 Meilen, die Güter 257,735,865 Zentnermeilen, und es hat durchschnittlich durchfahren jede Person 4.95, jeder Zentner Gut 8.64 Meilen. Auf jede Meile Bahnlänge (auf die ganze Bahnlänge) kommen Personen 165,458, Güter 3,266,614 Ztr.

Das Verhältnis in welchem die verschiedenen Wagenklassen benützt wurden, ist: erste Klasse 1 Proz., zweite Klasse 20.9 Proz., dritte Klasse 78.1 Proz.

Die Einnahme pro Person und Meile war 3.17 Mgr., pro Zentner Gut und Meile 0.354 Mgr.

Auf jede Meile Bahnlänge betrug die Einnahme 59,232 Thlr., davon aus dem Personenverkehr 18,148 Thlr., aus dem Güterverkehr 38,512 Thlr.

Die Ausgaben betragen pro Bahnmeile 30,998 Thlr., pro Lokomotivmeile 5.695 Thlr.; die Kosten der Bahnverwaltung waren pro Meile Bahnlänge 9541 Thlr., die der Transportverwaltung pro Lokomotivmeile 3.192 Thlr.

Ausschließlich der Zinsen für erpachtete Bahnstrecken, der Ausgaben zur Vervollständigung der Bahnanlagen, so wie des Beitrags zum Erneuerungsfonds kommen von den Ausgaben nach Prozenten: auf die Bahnverwaltung 33.07, Transportverwaltung 60.06, die Werkstätten- und Magazinverwaltung 2.80, die allgemeine Verwaltung 4.07 Proz.

Die Gesamtausgaben betragen von der Bruttoeinnahme 52.31 Proz.

### Württembergische Staatseisenbahnen.

In dem der bevorstehenden Ständerversammlung vorzulegenden Haupt-Finanz-Gutachten für die drei Jahre vom 1. Juli 1858 bis 30. Juni 1861 ist für Herstellung eines zweiten Schienengeleises die den Mitteln der Restverwaltung zu entnehmende Summe von 1,638,000 fl. vorgesehen. Der Vortrag des Finanzministers zu dem Haupt-Finanz-Gutachten enthält zur näheren Begründung dieser Ergänzungs für die Herstellung eines zweiten Schienengeleises auf einigen Eisenbahnstrecken Folgendes.

Seitdem die Württembergische Eisenbahn theils in Bruchsal und Ulm zweckmäßige Anschlüsse an die Bahnen der Nachbarstaaten erhalten hat, theils von Friedrichshafen aus mit den jenseits des Bodensees erbauten schweizerischen Bahnen in Verbindung steht, erfreut sie sich eines bisher in stetiger Zunahme begriffenen beträchtlichen Verkehrs nach außen, mit welchem ein immer lebhafter sich entwickelnder innerer Verkehr gleichen Schritt hält. Nach den vorliegenden Erfahrungen darf an der Nachhaltigkeit dieses Verkehrs nicht gezweifelt werden; es ist vielmehr alle Aussicht auf eine weitere beträchtliche Steigerung desselben vorhanden, weil die Erbauung neuer Bahnlinien im Ausland und im Inland, welche an die durch die Württembergischen Bahnen vermittelten Verkehrsrichtungen sich anschließen, nothwendig den Zufluss für letztere erhöhen muss und eine Schwämerung durch konkurrierende Linien bis jetzt wenigstens nicht zu befürchten steht. Während diese günstigen Verhältnisse eine Vermehrung des Betriebesmaterials an Lokomotiven und Wagen erfordern, welche mit dem steigenden Bedürfnis kaum gleichen Schritt halten kann, tritt auch die Nothwendigkeit, mindestens auf einem Theil der Bahn ein zweites Schienengeleise herzustellen, immer mehr hervor. Denn die nur eine mäßige Belastung der einzelnen Züge zulassenden Steigungsverhältnisse der Bahn machen, daß die Zahl der gewöhnlichen und außerordentlichen Züge fast in gleichem Verhältnis, wie der Verkehr im Ganzen, sich mehrt; je mehr Züge aber auf einer Bahn sich bewegen, desto schwieriger wird es, sie so einzutheilen, daß die einander entgegenkommenden ohne unnötigen Aufenthalt sich kreuzen können, und auch bei einer gelungenen Eintheilung verursacht jede bei einem einzelnen Zug vorkommende Verzögerung eine für mehrere nachfolgende Züge fühlbare, nicht selten das richtige Eintreffen auf Anschlußstationen verhindernde Störung. Wenn bisher mit Rücksicht auf den mäßigen Ertrag der Bahn von einer Vermehrung des Anlagekapitals um den für ein zweites Schienengeleise erforderlichen Aufwand Umgang genommen worden ist, so darf diese Rücksicht jetzt nicht mehr von der im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Bahnbetriebs gebotenen Maßregel abhalten. Um jedoch auch hierbei den Aufwand auf das Unumgängliche zu beschränken, soll für jetzt nur auf den beiden Bahnstrecken zwischen Vödingen und Plochingen und zwischen Geislingen und Ulm das zweite Geleise zur Ausführung kommen. Die erste Strecke, von welcher der kleine Theil von Stuttgart bis Cannstatt bereits zwei Geleise besitzt, bildet die eigentliche Mittellinie des Landes; auf ihr bewegt sich der stärkste Verkehr, und sie wird nach Vollendung der Linie von Plochingen nach Reutlingen die Zuflüsse von vier Befehrsrichtungen in sich vereinigen. Die zweite Strecke von Geislingen nach Ulm kann

wegen der starken Steigungen nur von Zügen befahren werden, welche etwa halb so groß sind, als auf der übrigen Bahn; es wird daher, besonders für die Güterbeförderung, eine viel größere Zahl von einzelnen Zügen erfordert, wodurch sich ein zweites Geleise auch für diese Strecke rechtfertigt.

Die Kosten des zweiten Schienengeleises sind berechnet zwischen Vödingen und Stuttgart auf 475,000 fl., zwischen Cannstatt und Plochingen auf 430,000 fl., zwischen Geislingen und Ulm auf 733,000 fl., zusammen auf 1,638,000 fl. Nämlich für Planie 49,616 fl., Brücken, Dohlen, Pflaster 40,463 fl., Beschilderung 172,086 fl., Schwellen 235,504 fl., Schienen und Schienenbefestigungsmittel 1,006,970 fl., Wegübergänge 9496 fl., Lege des Oberbaues 62,000 fl., Weichen und Kreuzungen 21,515 fl., Aussicht 7000 fl., Unvorhergesehenes 33,350 fl., zusammen 1,638,000 fl. Die Länge des mit diesem Aufwand herzustellenden zweiten Geleises beträgt, nach Abzug der bereits vorhandenen Doppelseleise auf den Stationsplätzen, zwischen Vödingen und Stuttgart 75,704 Fuß, zwischen Cannstatt und Plochingen 61,800 Fuß, zwischen Geislingen und Ulm 110,500 Fuß, zusammen 248,004 Fuß oder 19 Bahnstunden und 1004 Fuß. Es kommt also der laufende Fuß auf 6 fl. 36 kr. und die Stunde Bahnlänge auf 85,862 fl.

### Badische Staatseisenbahnen.

Die Angaben in Nr. 12 der Eisenbahn-Zeitung über die Kosten der neuen Eisenbahnanlagen in Baden bedürfen insofern einer Ergänzung, als die angeführten Zahlen die von der Eisenbahn-Betriebsverwaltung zu bestreitenden Kosten der Betriebsmittel, so wie der Ausrüstung der Stationen, Wagenzüge etc. nicht mit enthalten. Für die beiden Etatsjahre 1858 und 1859 kommen diese Kosten nicht in Betracht, da die Bahn von Waldshut nach Konstanz voraussichtlich nicht vor dem Jahr 1861, die von Durlach nach Mühlacker wohl ebenfalls nicht früher in Betrieb kommen wird.

1. Für die Bahn von Waldshut nach Konstanz sind die Kosten des Transportmaterials und zwar für 20 Lokomotiven, 160 Achsen Personen- und 550 Achsen Gepäcks- u. Güterwagen, dann für Reservestücke, angenommen zu 1,404,800 fl. dazu für Ausrüstungsgegenstände im Ganzen . . . . . 105,480 „  
zusammen 1,510,280 fl.

Der Gesamtaufwand für die Waldshut-Konstanzer Bahn wird daher betragen 8,232,800 + 1,520,280 fl. = 9,743,080 fl.

2. Für die Bahn von Durlach nach Mühlacker sind an Betriebsmittel vorgesehen: 10 Lokomotiven, 70 Achsen Personen- und 200 Achsen Gepäcks- und Güterwagen, welche nebst den Reservestücken kosten werden . . . 618,000 fl.  
Für Ausrüstungsgegenstände sind angenommen . . . . . 27,540 „  
zusammen 645,540 fl.

Der Bauaufwand für die genannte Bahn erhöht sich damit von 5,544,820 fl. auf 6,190,360 fl.

In dem Vorausschlag für die Transportmittel ist eine Lokomotive mit Tender zu 31,000 fl., eine Achse Personenwagen durchschnittlich zu 1400 fl. und eine Achse Transportwagen durchschnittlich zu 900 fl. berechnet.

Der Gesamtaufwand für die Anlage und Einrichtung der Staatseisenbahnen, einschließlich der Ergänzungen an den älteren Bahnanlagen und der Herstellung neuer Telegraphenanlagen beziffert sich auf 19,933,515 fl., wovon 7,831,790 fl. in spätere Perioden fallen und 12,101,725 fl. in 1858 und 1859 verausgabt werden sollen.

### Verein für Baukunde in Stuttgart.

#### 27. Versammlung am 6. März 1858.

Herr Direktor v. Steinbeis zeigte der Versammlung mehrere Backsteinproben von der Londoner Ausstellung, aus der Fabrik von Winton & Comp. in Staffordshire, darunter bunt gemauerte, aus verschiedenfarbigen Thonarten zusammengesetzte Fliesen, welche zur Verzierung der Wände und Fußböden sich eignen.

Derselbe wies sodann eine reichhaltige Sammlung von Gegenständen der Bauwerkerei, und einige bei Bauarbeiten in Anwendung kommende Instrumente vor, welche von ihm auf wiederholten Reisen nach Frankreich und England für die der K. Centralstelle für Gewerbe und Handel angehörige Musterammlung angekauft worden sind, und knüpfte daran eine Reihe von Mittheilungen über die Eigenthümlichkeiten in den Schlosskonstruktionen Englands und Frankreichs, und über die Preise derselben. Es ist hievon besonders Folgendes hervorzuheben. In England wird die Schlosserei fast durchaus noch in der gewöhnlichen handwerksmäßigen Weise betrieben, und die Anwendung von Maschinen findet nur in sehr beschränktem Maße statt. Der Vortragende hat die Werkstätte des berühmten Chubb in Wolverhampton besucht und sie ganz wie eine gewöhnliche Schlosserwerkstätte eingerichtet gefunden, worin die Arbeitsteilung nur in sehr

engen Grenzen angewendet wird. Als einzig in seiner Art besteht das neue Etablissement von Hobbs Ashley & Comp. in London, welches mittelst einer Reihe genialer Maschinen die nach ihrem Erfinder so benannten Schubbschlösser (Schlösser mit stoffelförmigen Schlüsseln und eingeschlügten Zubehörungen) fast ganz ohne Handarbeit fertigt, und auf einem Bau- und Einrichtungskapitale von einer halben Million Gulden fußt. Die Hauptarbeit leisten in diesem Etablissement die Durchloßpresse, die Fräse, die Drehbank und der Schleiffstein. Wenn die Rentabilität dieses Geschäfts der Genialität seiner Einrichtungen entspricht, so wird sie eine sehr große seyn. Es ist darauf berechnet, täglich 1000 Schlösser fertig zu machen. — In Frankreich ist die Anwendung der Maschinen auf die Schloßfabrikation schon weit mehr heimisch. Man findet dort die Schlösser mit Federzubehörungen und dgl. In ihrer Herstellung dienen hauptsächlich die Durchloßpresse, die Drehbank, die Hobelmaschine und die Schleiferei; Vieles wird aus dem sogenannten schmiedbaren Gußeisen gefertigt, indem die Stücke aus hartem (grellem) Roheisen gegossen und durch Glühen mit oxydierenden Zuschlägen entkohlt, also in schmiedbares Eisen verwandelt, und je nach Bedarf nach der Bearbeitung durch Einsetzen wieder hart gemacht werden. Die auf diese Weise hergestellten französischen Schlösser tragen den Stempel großer Genauigkeit in der Arbeit, sind sehr elegant und äußerst wohlfeil, bedeutend wohlfeiler als die englischen. Es werden Thürschlösser von Bricard (frühere Firma Sterling) in Paris vorgewiesen, welche bei einem Detailpreise von einem Thaler Alles leisten, was von einem ordinären Zimmerschloß verlangt werden kann, und weit eleganter und kräftiger sind als die gewöhnlich in Deutschland im Handel vorkommenden. In diesen wie in andern Theilen des Thür- und Fensterbeschlags findet man in den französischen Eisenwaarenläden eine Menge äußerst hübscher Konstruktionen, welche eben so wohlfeil sind. Bei Thür- und Fensterbeschlägen findet auch das gewöhnliche Gußeisen eine ausgedehnte Anwendung, was übrigens auch in England der Fall ist. Somit steht Frankreich in der Schloßerei allen Ländern des Continents voran; es liefert die schönste landsläufige Waare zu den wohlfeilsten Preisen. — Weiteres aus dem ziemlich umfassenden und sehr lehrreichen Vortrage mitzutheilen, ist uns nicht möglich, indem wir sonst in eine große Menge von Details eingehen müßten; wir sind dadurch aber um so mehr veranlaßt, die Musterammlung der Centralstelle der Aufmerksamkeit unserer Fachgenossen zu empfehlen, welche gewiß Niemand, und jedenfalls kein Mann vom Fache, unbefriedigt verlassen wird.

Herr Baurath Freymann machte hierauf Mittheilung von einem Plane des Herrn Studienthatsdirektors v. Knapp, die Kurse für Hochbau und Ingenieurwesen von der hiesigen polytechnischen Schule abzutrennen und mit der bisherigen Winter-Baugewerkschule zu einer eigentlichen Bauerschule zu vereinigen. Vortheile dieser Veränderung würden n. A. die bessere Zusammenhaltung der Lehrmittel und Lehrkräfte seyn, ferner die Möglichkeit, auch für die Besitzenden der höheren Bautechnik praktische Sommerkurse einzurichten, wodurch einem langgefühnten, in der Eingabe des Vereins für Baukunde vom Mai 1856 besonders hervorgehobenen Bedürfnisse abgeholfen werden könnte. In der darauf folgenden kurzen Besprechung des Gegenstandes wurden die erwähnten Vortheile gebührend anerkannt, während andererseits allerdings auch die mancherlei Schwierigkeiten, innere und äußere, welche der Ausführung des Planes entgegenzutreten würden, zur Sprache kamen. Namentlich würde es bei dem verschiedenen Bildungsgänge, welchen polytechnische und Baugewerkschüler zu durchlaufen haben, bei den verschiedenen Bildungsstufen auf welchen sich beide befinden, kein Leichtes seyn, den Lektionsplan und die Behandlung des Unterrichts der neuen Bauerschule zugleich für beide Arten von Schülern passend einzurichten — eine Schwierigkeit, die bezüglich des Unterrichts im Ingenieurfache noch empfindlicher hervortreten würde, als im eigentlichen Baufache. Uebrigens behält sich der Verein vor, diesen wichtigen Gegenstand in späteren Versammlungen wiederholt zu besprechen.

Herr Baurath Freymann brachte ferner in Erinnerung, daß die diesjährige Versammlung der deutschen Architekten und Ingenieure, dem Beschlusse der letzten in Magdeburg abgehaltenen Versammlung zufolge, in Stuttgart stattfinden soll. Sache des Vereins werde es seyn, den auswärtigen Fachgenossen bei dieser ihrer bevorstehenden Anwesenheit unter uns zur Erreichung ihrer Zwecke an die Hand zu gehen, und er, der Vortragende, beantrage deshalb die Wahl eines Comité's, welches in dieser Richtung dem Vereine Vorschläge zu machen habe. Die Versammlung ist hiemit einverstanden und überläßt Herrn Freymann die Zusammenfassung und Bestellung dieses Comité's.

Hierauf wurde die Sitzung geschlossen.

Der Vorstand: Klein. Der Schriftführer: Hänel.

## Beitrag.

### Inland.

**Oesterreich.** — Mit Allerhöchster Entschließung vom 21. März ist die Ueberlassung der galizischen Eisenbahnstrecken von Krakau bis Dombica sammt

den Flügelbahnen nach Wieliczka und Niepolomice, dann der im Baue befindlichen Strecke von Dombica nach Rzeszow an die Gründer der ostgalizischen Bahnen genehmigt und denselben die Konzession zum Ausbaue der genannten Strecken bis Przemyßl, so wie zum Betriebe sämtlicher genannten Linien verliehen worden. Gleichzeitig wurde die früher erteilte Konzession rückfichtlich der Linie Przemyßl-Lemberg aufrecht erhalten, wogegen rückfichtlich der übrigen in der Konzessionsurkunde vom 3. März 1857 erwähnten Linien an die Stelle der Konzession die Allerhöchste Zusage des Vorzuges der genannten Gründer vor anderen Bewerbern bei der Verleihung der Konzession für diese Linie zu treten hat.

**Preußen.** — Nach einem amtlichen Nachweise über den Betrieb der preussischen Post im verfloßenen Jahre wurden 115,140,294 Briefpostgegenstände (im Vorjahre 110,485,271), 11,543,688 Pakete ohne angegebenen Werth (im Vorjahre 10,804,495), welche ein Gewicht von 95,611,841 Pfd. wogen, 6,936,306 Briefe und Pakete mit angegebenem Werthe (im Vorjahre 6,571,786), 918,482 Briefe mit baaren Einzahlungen (im Vorjahre 759,821), 974,688 Sendungen mit Postvorschuß (im Vorjahre 872,846) von der Post befördert. Der Werthbetrag der Briefe und Pakete mit angegebenem Werthe belief sich auf 1,219,022,337 Thlr. (im Vorjahre 1,110,221,905 Thlr.), der Werthbetrag der baaren Einzahlungen auf 4,996,969 Thlr. (im Vorjahre 4,042,606 Thlr.) und der Werthbetrag der Postvorschüsse auf 1,818,271 Thlr. (im Vorjahre auf 1,580,906 Thlr.). Die Steigerung des Postverkehrs seit 1850 ist sehr bedeutend. Damals wurden mit der Post versandt: 60,632,012 Briefpostgegenstände, 7,143,192 Pakete ohne angegebenen Werth, welche 74,608,508 Pfd. wogen, 4,445,650 Briefe und Pakete mit angegebenem Werthe, 80,835 Briefe mit baaren Einzahlungen und 496,392 Sendungen mit Postvorschuß. Der Werthbetrag der Briefe und Pakete mit angegebenem Werthe war 680,006,886 Thlr. und der baaren Einzahlungen 235,195 Thlr.

**Sachsen.** — Nach dem Geschäftsbericht des Direktoriums der Chemnitz-Würschniger Eisenbahn über das Jahr 1857 schreitet das Unternehmen rüstig voran. Die Kunstbauten sind in der Hauptsache sämmtlich vollendet und bis Ende des Jahres waren 14,000 Ellen Geleis gelegt. Das Geleis der Chemnitz-Zwickauer Staatsbahn, ist von Chemnitz aus bis Wüstenbrand fertig und der Anschluß an die Chemnitz-Würschniger Eisenbahn hergestellt, so daß bis Ende Juni der Größnung des Kohlenverkehrs nach Chemnitz nichts mehr im Wege stehen wird. Durch die Fortschritte der hiesigen Unternehmungen in den von der Bahn durchschnittenen Kohlenfeldern, deren Förderschächte zum Theil durch kleine Zweigbahnen mit der Eisenbahn verbunden werden, ist derselben schon für die nächste Zukunft ein starker Kohlenverkehr gesichert, dem eine bedeutende Steigerung durch die begonnenen Ausdeckungen neuer Kohlenflöße und Bildung von Gesellschaften zur Ausbeutung derselben, in Aussicht steht. (Mz.)

— Die Generalversammlung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie hat am 24. März die Vorschläge des Ausschusses gutgeheißen, wozu von 911,562 Thlr. 22 Ngr. Reingewinn für 1857 . . 850,000 Thlr. zu einer Dividende von 17 Proz. auf die außerdem 4 Proz. Zinsen genießenden 50,000 Aktien, und die verbleibenden 61,562 Thlr. 22 Ngr. nach Abzug des der Unterstützungskasse zuzuwendenden Betrages dem Baufonds überwiesen werden sollen.

— Auf den sächsischen Telegraphenlinien sind im Jahre 1858 im Ganzen 85,890 (41,651 interne und 44,239 internationale) Depeschen befördert worden und übersteigt diese Zahl die des Jahres 1856 um mehr als 35 Proz. Die hiefür erzielte Gesamteinnahme beträgt 51,906 Thlr., wovon 49,075 Thlr. auf den Staats Telegraphen und 2831 Thlr. auf die Eisenbahnteleggraphen entfallen.

**Raffau.** — Nach den der Generalversammlung der Nassauischen Rhein- und Lahn-Eisenbahn-Gesellschaft am 17. März in Wiesbaden gemachten Mittheilungen wurden auf der am 11. Februar v. J. in ihrer ganzen Länge von 4 Meilen dem Betrieb übergebenen Strecke von Wiesbaden nach Radesheim im Jahr 1857: 255,394 Personen befördert und 78,395 fl. eingenommen. Die 5 letzten Monate von 1857 ergaben die dreifache Frequenz der entsprechenden Monate von 1856. Ein größerer Waarentransport konnte wegen Mangel eines geeigneten Landungsplatzes noch nicht stattfinden. Der Betrieb war in der ersten Zeit einem Unternehmer übergeben. Seit dem 1. Mai 1857 hat die Gesellschaft den Betrieb in eigene Verwaltung genommen; seit dieser Zeit haben sich die Betriebskosten im Durchschnitt auf circa 60 Proz. der Einnahmen für dieses erste Jahr gestellt. Was die Bauarbeiten betrifft, so sind die Absteckung der Linien, die Terrainvermessungen, die Baupläne von Radesheim bis Lahnstein vollendet, zum Theil auch einzelne Bauwerke, wie die Brücke über die Wieser nahezu fertig gestellt. Die ganze Strecke von Radesheim bis Lahnstein beträgt 59 Kilometer. Incl. des noch erforderlichen Betriebmaterials und incl. des für die Rhein- und Lahnbahn gemeinschaftlichen Centralbahnhofs bei Niederlahnstein sind die Baukosten dieser Strecke auf 6,200,000 fl. berechnet. Die Lahnbahn, welche von Lahnstein bis zur preussischen Grenze 89 Kilometer beträgt, ist von Lahnstein bis Gms so weit vollendet, daß sie bis zum Monat Mai dem Betrieb übergeben werden kann. Die Kosten der Lahnbahn sind auf 9,000,000 fl. veranschlagt, gibt mit obigen 6,200,000 fl. zusammen 15,200,000 fl. Dieses Kapital wird durch das vom Staat garantierte Prioritäts-Anlehen von 12

Millionen fl. und durch die noch auszugebenden Aktien gedeckt. Die Generalversammlung hat den Verwaltungsrath ermächtigt, sich mit der herzogl. Regierung dahin zu vereinigen, daß derselben die Fortsetzung des Baues auf Kosten der Gesellschaft, ähnlich wie bei der Rhein-Rahebahn übertragen und sofort die erste Serie der Obligationen mit 4 Mill. fl. emittirt werde. (Mz.)

**Ausland.**

**Frankreich.** — Am 15. April wird die Bahnstrecke zwischen Besoul und Belfort der Ostbahn dem Verkehr übergeben, womit die ganze 492 Kilometer lange direkte Bahn von Paris bis Mülhausen in Betrieb kommt.

— Die Eröffnung der Lyon-Genfer Bahn in ihrer ganzen Länge hat am 16. März stattgefunden; dieselbe hat eine Ausdehnung von 234 Kilometer. Die zuletzt vollendete Strecke ist jene von Seyffel nach Genf.

— Die Gesellschaft des submarinen Telegraphen zwischen Frankreich und England hat im zweiten Halbjahr 1857 um 68,898 Fr. mehr als in 1856 eingenommen. Die Gesamteinnahme von 1857 war 596,218 Fr. Die Aktionäre erhielten für das zweite Semester 1857 eine Dividende von 20 Fr. pro Aktie von 500 Fr., was einer Jahresverzinsung von 8 Proz. entspricht.

**Spanien.** — Die Strecke der Eisenbahn von Madrid nach Saragoſſa und Alicante, zwischen Almansa und Alicante, ist am 15. März eröffnet und damit eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung zwischen Madrid und dem Meer hergestellt worden.

**Verkehr deutscher Eisenbahnen.**

**K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn.** (153 1/2 Meilen.)

	Personen.	Güter.	Einnahme.	1857.
	Zahl.	Ztr.	fl. G.M.	fl. G.M.
1858				
19. März bis 25. März .	35,534	583,349	250,465	200,048
bis 25. März 1858 .	343,606	6,446,986	2,841,381	2,345,400

**Königlich bayerische Staatsbahnen.** — Monat Februar 1858. (Bahnlänge 271 Wegstunden.)

154,012 Personen . . . . .	122,576 fl.
864,741 Ztr. Güter (151,793 Ztr. Regiefend.)	312,113 "
Gepäck, Equipagen, Thiere etc. . . . .	12,113 "
<b>Summa . . . . .</b>	<b>446,802 fl.</b>

gegen 140,839 Personen, 997,050 Ztr. Güter (118,582 Ztr. Regiefendungen) und 478,484 fl. Einnahmen im Januar 1857 bei 252 1/2 Stunden Bahnlänge.

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

Ergebniß.	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat März 1858	67715	38904	378262	52954	782960	112367	204225
" do. 1857	69247	38944	557754	69023	574580	87445	195412
1858 mehr					208380	24922	8813
weniger	1532	40	179492	16069			
in den ersten 6 Monaten 1857—58	400357	226677	2099129	266543	3889440	430875	1036462
1856—57	376463	209602	2548260	318168	3066440	364704	979919
1857—58 mehr	23894	17075			823000	66171	56543
weniger			449131	51625			

**— II. Maximiliansbahn.**

Ergebniß.	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat März 1858	18972	6552	59078	4268	203580	10940	21761
" do. 1857	20537	6693	140532	12497	117580	5987	25177
1858 mehr					86000	4953	
weniger	1565	141	81454	8229			3416
in den ersten 6 Monaten 1857—58	117035	40917	355918	25499	981640	51644	118061
1856—57	121319	39931	649879	55278	627720	32682	127891
1857—58 mehr		986			353920	18962	
weniger	4284		293961	29779			9830

**Königl. sächsische Staatseisenbahnen.** — Monat Februar 1858.

Bahnlängen und deren Länge.	M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Totaleinnahme.
		Personen.	Einnahme.	Güter.	Frachtbetrag.	
Leipzig {Zwickau *) Hof }	24.6	43,224	18,106	1,003,933	104,030	122,752
Chemnitz-Riesa . . .	8.9	18,935	7,098	265,120	19,516	26,767
Dresden-Bodenbach . .	8.8	28,833	8,253	193,743	22,333	31,176
Dresden-Görlitz . . .	14.0	35,318	16,580	354,613	38,201	55,351
<b>Summa</b>	<b>56.3</b>	<b>126,310</b>	<b>50,037</b>	<b>1,817,409</b>	<b>184,080</b>	<b>236,046</b>

\*) Einschließlich der Kohlenbahn.

**Friedrich-Wilhelms Nordbahn.** — Monat Februar 1858.

Von Personen und Gepäck . . . . .	9,685	Zhr.
" verschiedenen Frachtgütern . . . . .	39,135	"
<b>Gesamteinnahme . . . . .</b>	<b>48,820</b>	<b>Zhr.</b>

gegen 47,260 Zhr. im Februar. 1857. Gesamteinnahme bis ult. Februar 1858 . . 98,318 Zhr. gegen 94,659 Zhr. in 1857.

**Leipzig-Dresdener Eisenbahn.** — Monat Februar 1858.

38,533 Personen . . . . .	27,320	Zhr.	6	Ngr.
810,134 Ztr. Güter . . . . .	84,318	"	21	"
	111,638	Zhr.	28	Ngr.
Hierzu vom 1. Januar bis ult. Jan. c. . . . .	120,964	"	18	"
<b>Summa</b>	<b>232,603</b>	<b>Zhr.</b>	<b>16</b>	<b>Ngr.</b>

Vom 1. Januar bis ult. Febr. 1857 . . . 254,011 " 27 " Mindereinnahme in 1858 gegen 1857 . . . 21,408 Zhr. 11 Ngr. vorbehaltlich späterer Feststellung.

**Köln-Mindener Eisenbahn.** — Monat Februar 1858.

a) auf der Hauptbahn.

141,236 Personen . . . . .	66,036	Zhr.
2,916,307 Ztr. Güter . . . . .	187,453	"
Extraordinarien . . . . .	4,868	"
<b>Summa . . . . .</b>	<b>258,357</b>	<b>Zhr.</b>

gegen 147,497 Personen, 3,235,078 Ztr. Güter und 310,724 Zhr. Einnahme im Monat Februar 1857. Mithin im Monat Febr. 1858 weniger 52,366 Zhr. In den ersten 2 Monaten des Jahres 1858 wurden eingenommen für 282,320 Personen, 6,178,106 Ztr. Güter u. 520,883 Zhr., gegen 281,681 Personen, 6,648,000 Ztr. Güter u. 622,135 Zhr. in 1857. Mithin pro 1857 weniger 101,252 Zhr.

b) auf der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn.

26,124 Personen . . . . .	6,665	Zhr.
295,109 Ztr. Güter . . . . .	17,419	"
Extraordinarien . . . . .	282	"
<b>Summa . . . . .</b>	<b>24,366</b>	<b>Zhr.</b>

gegen 25,517 Personen, 177,322 Ztr. Güter und 16,374 Zhr. Einnahme im Monat Febr. 1857. Mithin im Monat Februar 1858 mehr 7,992 Zhr. In den ersten 2 Monaten des Jahres 1858 wurden eingenommen für 53,181 Personen, 609,343 Ztr. Güter u. 48,965 Zhr., gegen 49,024 Personen, 342,589 Ztr. Güter u. 31,341 Zhr. in 1857. Mithin pro 1858 mehr 17,624 Zhr.

**Holsteinische Eisenbahnen.** — Monat Februar 1858.

	Altona-Kiel.	Glückstadt-Elmsborn.	Kendsburg-Neumünster.
Personen . . . . . Zahl	22,513	7,649	4,400
Güter . . . . . Ztr.	149,169	40,326	36,827
Von Personen . . . . . Zhr.	10,040	1,750	1,857
" Gütern etc. . . . . "	14,470	2,128	2,398
<b>Gesamteinnahme . . . . .</b>	<b>24,510</b>	<b>3,878</b>	<b>4,255</b>
Einnahme in den 2 Monaten 1858	55,178	8,280	9,115
gegen 1857	63,592	9,958	9,977
in 1858 weniger	8,414	1,678	862

**Ankündigungen.**

**J. V. Ganderberger & Comp. in Darmstadt** [15—17] bringt seine in Nr. 36 dieses Blattes vom 13. Septbr. v. J. näher beschriebene **Eisenbahn-Billet-Druck-Maschine** und **Datumpressen** zur gefälligen Berücksichtigung hiermit nochmals in Erinnerung.

