

Tabelle I.

Jahr	Durchschnittliche Betrieb. Bahnlänge Kilom.	Bruttoeinnahme		Betriebsauslagen		Proz. der Auslagen von den Einnahmen Proz.
		im Ganzen Fr.	pro Kilom. Fr.	im Ganzen Fr.	pro Kilom. Fr.	
Frankreich.						
1847	1,537	66,341,907	43,163	32,466,411	21,123	49
1848	2,034	62,278,073	30,618	35,589,124	17,497	57
1849	2,508	76,583,088	30,535	39,701,817	15,830	52
1850	2,962	97,521,443	32,924	46,667,964	15,755	48
1851	3,299	108,269,552	32,850	49,701,371	15,065	46
1852	3,694	137,294,062	37,167	57,403,839	15,540	42
1853	3,978	171,779,666	43,436	73,954,696	18,591	43
1854	4,348	201,946,158	46,446	87,091,053	20,030	43
1855	5,047	268,912,448	51,317	120,113,558	23,799	44
1856	5,860	284,015,489	48,467	122,587,144	20,921	43
Mittel	3,526	147,494,188	41,547	66,527,697	18,868	45
Belgien (Staatsbahnen).						
1847	569	14,789,754	25,992	9,318,861	16,377	63
1848	621	12,107,745	19,497	8,787,480	14,150	72
1849	621	12,935,912	20,831	8,298,163	13,362	65
1850	621	14,847,541	23,909	9,261,336	14,913	62
1851	621	15,968,805	25,714	8,933,150	14,385	56
1852	621	17,078,003	27,501	8,862,092	14,271	51
1853	621	19,342,796	31,148	9,681,427	15,590	52
1854	626	22,045,633	35,216	11,350,370	18,131	51
1855	651	23,697,716	36,402	13,317,929	20,457	54
1856	651	23,157,894	35,573	12,840,000	19,723	55
Mittel	622	17,597,180	28,291	10,065,080	16,181	57
Deutschland.						
1847	5,374	80,616,400	15,001	41,973,916	7,790	52
1848	6,069	87,104,000	14,352	46,215,120	7,615	53
1849	6,701	91,935,400	13,719	46,887,054	6,997	51
1850	7,241	102,374,000	15,520	49,189,952	6,793	48
1851	7,563	112,147,600	14,700	52,648,372	6,961	47
1852	8,033	121,462,000	15,120	56,995,165	7,095	47
1853	8,602	169,983,200	19,761	83,287,650	9,682	49
1854	9,102	198,151,474	21,550	94,065,275	10,334	48
1855	9,427	240,635,838	25,558	115,493,090	12,251	48
1856	10,097	294,359,071	29,153	135,405,172	13,410	46
Mittel	7,821	149,706,898	19,141	72,216,076	9,233	48
Großbritannien.						
1847	6,351	224,391,775	35,331	100,976,290	15,883	45
1848	8,254	252,130,150	30,546	113,458,565	13,748	45
1849	9,653	270,162,525	27,987	127,823,100	13,242	47
1850	10,660	330,116,625	30,968	148,552,500	13,935	46
1851	11,094	374,936,475	33,796	172,721,400	15,568	47
1852	11,811	392,788,850	33,261	176,716,225	14,962	45
1853	12,374	450,896,975	36,763	202,903,625	16,397	45
1854	12,967	505,393,375	38,975	227,427,875	17,539	45
1855	13,328	537,689,875	40,252	258,091,175	19,321	48
1856	14,025	579,137,325	41,222	272,194,875	19,407	47
Mittel	11,054	391,764,395	35,441	180,086,563	16,291	46
Durchschnittsergebnisse der vier Länder.						
Frankreich	3,526	147,494,188	41,547	66,527,697	18,868	45
Großbritan.	11,054	391,764,395	35,441	180,086,563	16,291	46
Deutschland	7,821	149,706,898	19,141	72,216,076	9,233	48
Belgien	622	17,597,180	28,291	10,065,080	16,181	57
Zusammen	23,023	706,562,661	30,680	328,895,416	14,286	46 1/2

Tabelle II.

Jahr	Anlagekosten pro Kilom. Bahn in Fr.			Reinertrag pro Kilom. in Fr.			Verzinsung des Anlagekapitals durch den Reinertrag in Proz.		
	Frankreich	Deutschland	Großbritannien	Frankreich	Deutschland	Großbritannien	Frankreich	Deutschland	Großbritannien
1847	344580	168426	431144	22040	7211	19448	7.17	4.28	4.51
1848	358949	184973	448819	13121	6737	16798	5.43	3.64	3.74
1849	380983	185312	468750	14705	6722	14745	5.38	3.63	3.14
1850	384218	186885	515391	17169	8727	17033	6.32	4.67	3.30
1851	379061	189061	518688	17785	7739	18228	7.13	4.09	3.51
1852	387065	185408	504757	21627	8025	18299	7.73	4.33	3.62
1853	392739	186142	510789	24845	10079	20366	8.62	5.36	3.98
1854	401142	195831	503904	26416	11216	21436	9.04	5.73	4.25
1855	425308	207415	519394	27518	13307	20931	8.51	6.41	4.03
1856	503310	277873	532881	27546	15363	21815	6.74	5.64	4.09

Eisenbahn-Oberbau.

Ueber das Auswechseln schadhafter Eisenbahnschienen.

Einsender hat die Erfahrung gemacht, daß die Schienen in einem Zeitraum von 8 bis 10 Jahren durch Abnutzung ihr Profil ziemlich verändern, und zwar in der Höhe besonders an Stößen, wo diese Abnutzung 1 1/2'' bis 2'' beträgt. Wird nun eine solche Schiene sonst noch schadhaft, so muß sie ausgewechselt und durch eine neue mit vollem Profil und ganzer Höhe ersetzt werden. Die neue Schiene ist nun höher, und es muß durch Unterlegen der alten Schiene eine Ueberhöhung verhindert werden. Dieses Verfahren gibt jedoch keine genügende Festigkeit, ist auch da, wo die Stöße mit Laschen verbunden sind, nicht gut zulässig, da diese einer Höhenveränderung im Wege stehen; es bleibt daher eine Ueberhöhung, und wenn diese in kurzer Zeit durch das Befahren abgenützt wird, bildet die neue Schiene an dem Stoß eine schiefe Ebene. Wird nun später die ältere Schiene auch schadhaft, und muß dieselbe durch eine neue ausgewechselt werden, so tritt der gleiche Uebelstand ein, und es entsteht eine schiefe Ebene in entgegengesetzter Richtung, was eine starke Vertiefung gibt. Auf diese Weise sind zwei neue Schienen in Gebrauch gekommen, die aber ein unregelmäßiges Fahren und eine starke Abnutzung des Betriebsmaterials sowohl, als der Schienen selbst verursachen, so daß nach mehreren Jahren neue Schienen, aber ein viel mangelhafteres Gleise-verhanden ist. In den Curven, namentlich mit kleinen Radien, entsteht eine Profil-Veränderung auch von der Seite und bei nöthigem Auswechseln bilden sich Seitenzähne, wobei eine Abhälse durch neue Schienen noch schwieriger ist als in obigem Fall.

Diesen Uebelständen wird am besten dadurch abgeholfen, wenn man an einer beliebigen Stelle anfangend je nach Bedarf eine Strecke mit neuen Schienen belegt, die ganz schadhaften beseitigt und mit den noch brauchbaren auf andern Strecken ganz schadhafte ausgewechselt, so daß immer Schienen von ziemlich gleichem Profil an einander stoßen.

Auf diese Art wird nach und nach in mehreren Jahren ein neues regelmäßiges Gleise entstehen, welches sich ganz gut fährt, die Betriebsmaterialien schon, auch gewiß manche Achsbrüche verhindert.

Was endlich die Unkosten betrifft, so sind diese nicht bedeutend und werden sich dieselben durch obige Vortheile vielfach ersetzen; sie werden schon dadurch fast gedeckt, daß die Schienen, die auf der innern Seite sehr schadhaft sind, bei der zweiten Verwendung so gelegt werden können, daß die schadhafte Seite nach Außen kommt, wodurch eine solche Schiene, wie die Erfahrung lehrt, noch 3, 4 bis 5 Jahre im Gebrauch bleiben kann.

Kavensburg im März 1858.

Stannacker,
Baumst.-Assistent.

Telegraphenwesen.

Das neue deutsch-österreichische Telegraphenvereins-Reglement.

(Gültig vom 1. April 1858 an.)

Bereich der Wirksamkeit des Reglements. §. 1. Den Bestimmungen gegenwärtigen Reglements ist die telegraphische Korrespondenz unterworfen, welche die Linien mindestens zweier der dem deutsch-österreichischen Verein angehörigen Verwaltungen berührt. In wie weit das Reglement für solche Korrespondenz gilt, welche sich nur auf den eigenen Linien bewegt, wird von jeder Verwaltung besonders bestimmt.

Benützung der Telegraphen. §. 2. Die Benützung der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Telegraphen steht Jedermann zu. Jede Verwaltung hat jedoch das Recht, ihre Linien und Stationen zeitweise ganz oder zum Theil für alle oder für gewisse Gattungen von Korrespondenz zu schließen. Die Aufgabe von Depeschen Behufs der Telegraphirung kann nur bei den Telegraphen-Stationen (allenfalls auch brieflich) erfolgen.

Bewahrung des Telegraphen-Geheimnisses. §. 3. Die Vereinregierungen werden Sorge tragen, daß die Mittheilung von Depeschen an Unbefugte verhindert und daß das Telegraphen-Geheimniß in jeder Beziehung auf das Strengste gewahrt werde.

Aufgabe der Depeschen. §. 4. Die Telegraphen-Stationen zerfallen rücksichtlich der Zeit, während welcher sie für die Annahme und Beförderung der Depeschen offen zu halten sind, in drei Klassen, nämlich: a) Stationen mit Tag- und Nachtdienst; b) Stationen mit vollem Tagesdienste; c) Stationen mit beschränktem Tagesdienste. Die Stationen mit Tag- und Nachtdienst sind ohne Unterbrechung für den Dienst geöffnet. Die Dienststunden der Stationen mit vollem Tagesdienste sind: 1) vom 1. April bis Ende September von 7 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends; 2) vom 1. Oktober bis Ende März von 8 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends. Die Dienststunden der Stationen mit beschränktem Tagesdienste sind an Wochentagen (einschließlich der auf Wochentage fallenden Feiertage) von 9 bis 12 Uhr Vormittags und von 2 bis 7 Uhr Nachmittags; an Sonntagen: von 2 bis 7 Uhr Nachmittags.

Wohin Depeschen gerichtet werden können. §. 5. Telegraphische