

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-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 gespaltenen Petitzeile. — Adresse: Redaktion der Eisenbahn-Zeitung oder: J. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

27. Mai 1858.

Nro. 21.

Inhalt. Deutsche Privat-Eisenbahnen. Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn. — Eisenbahnbau. Die Katastrophe im Hauensfeintunnel am 28. Mai 1857. — Zeitung. Inland. Oesterreich. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Deutsche Privat-Eisenbahnen.

Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn.

Dem Geschäftsbericht der Direktion für das Jahr 1857 ist zu entnehmen, daß die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr um 105,106 Thlr. gegen das Jahr 1856 gestiegen sind, während die Betriebskosten sich nur um den Betrag von 5465 Thlr. erhöht haben, so daß das Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben sich ungemein günstiger gestaltet als in den früheren Jahren. Die Hauptergebnisse des Betriebs in 1857 sind in folgender statistischer Nachweisung enthalten:

- 1) Länge der Bahn einschließlich der mit der Main-Weiser Bahn gemeinschaftlichen Bahnstrecke zwischen Kassel und Guntershausen, so wie der pachtweise übernommenen (zur Westphälischen Bahn gehörigen) Strecke zwischen Haubena und Warburg 20 1/2 Meilen; davon sind doppelspurig 1,85 Meilen.
- 2) Anlagekapital 11,402,721 Thlr., davon in Stammaktien 8,000,000 Thlr.
- 3) Von dem Anlagekapital kommen auf die Transportmittel 911,852 Thlr.
- 4) Und auf die Meile Bahnlänge (die Strecke Haubena-Warburg ausgeschlossen) 584,755 Thlr.
- 5) An Transportmitteln sind vorhanden: 30 Lokomotiven mit 21 Tendern; 56 Personenwagen, 281 Güter-, Gepäck- und Viehwagen.
- 6) Die Lokomotiven haben 76,239 Meilen durchlaufen.
- 7) Dieselben haben pro Meile an Heizmaterial verbraucht: 137,9 Pfd. Coles und Steinkohlen, 0,66 Kubikfuß Holz.
- 8) Es sind im Ganzen transportirt:
 - a) 325,431 Personen (2,2 Proz. in erster, 25,5 Proz. in zweiter und 72,3 Proz. in dritter Klasse);
 - b) 4,339,907 Ztr. Güter und verschiedene außerordentliche Transporte (Lokomotiven, Wagen etc.).
- 9) Jede Person hat durchschnittlich durchfahren 5,73 Meilen.
- 10) Jeder Str. Gut 10,592 "
- 11) Pro Person und Meile sind eingekommen 3 Sgr. 9 1/2 hlr.
- 12) " Ztr. und Meile " 3,863 "
- 13) Es sind befördert auf die Länge einer Meile: 1,863,228 Personen und 46,189,827 Ztr. Güter.
- 14) Es sind befördert auf die ganze Bahnlänge: 92,011 Personen und 2,280,979 Ztr. Güter.
- 15) Auf eine Meile fallen: 3,16 Personen und 24,81 Ztr. Güter.
- 16) Die Einnahmen haben betragen:

aus dem Personenverkehr	249,981 Thlr. = 32,5 Proz.
aus dem Güterverkehr	511,142 " = 66,5 "
an sonstigen Einnahmen	7,457 " = 1,0 "
Zusammen	768,580 Thlr.
- 17) Die Ausgaben haben betragen (mit Ausschluß der Zinsen des Anlagekapitals und der an die K. Direktion der Westphälischen Eisenbahn zu zahlenden Vergütung für die Benutzung der Bahnstrecke von der kurhessischen Grenze bis Warburg):

für die allgemeine Verwaltung	19,762 Thlr. = 5,0 Proz.
" " Bahnverwaltung	116,338 " = 29,4 "
" " Transportverwaltung	259,192 " = 65,4 "
an sonstigen Ausgaben	692 " = 0,2 "
Zusammen	395,984 Thlr.
- 18) Die Betriebskosten betragen 51,52 Proz. der Bruttoeinnahme.
- 19) Die Einnahmen betragen:

pro Bahnmeile	37,955 Thlr.
" " Meile	10 Thlr. 4 Sgr. 5 hlr.
- 20) Die Betriebskosten betragen:

- | | |
|-------------------------|-----------------------|
| pro Bahnmeile | 19,555 Thlr. |
| " " Meile | 5 Thlr. 5 Sgr. 9 hlr. |
- 21) Nach Verzinsung etc. der Prioritätsanleihen beträgt der reine Ueberschuß 218,772 Thlr.
 - 22) Der eigentliche Reinertrag macht von dem Anlagekapital 3,15 Proz.
 - 23) Der Reservefonds betrug am Schlusse des Jahres 1857: an vorhandenen Werthen (Oberbaumaterialien-Vorräthe) 10,000 Thlr., baar und in Werthpapieren 29,768 Thlr.

Eisenbahnbau.

Die Katastrophe im Hauensfeintunnel am 28. Mai 1857.

(Mit lithographirter Beilage Nr. 2. *)

Das jetzt vor einem Jahr beim Bau des Hauensfeintunnels der Schweizerischen Centralbahn eingetretene große Unglück, welches in den Annalen der Eisenbahnbauten ohne Gleichen dasteht, hat in weitesten Kreisen Theilnahme und Trauer erregt und es sind die zerstreuten Mittheilungen hierüber in öffentlichen Darstellungen der Katastrophe wurde aber bisher vermisst; das Direktorium der Centralbahn hatte Anstand genommen, einen offiziellen Bericht über dieselbe veröffentlicht zu lassen, bevor das Resultat der angeordneten gerichtlichen Untersuchung über die Veranlassung des Unglücks vorliege. Nachdem dieses Hinderniß nunmehr beseitigt ist und das Direktorium so eben an den Verwaltungsrath der Centralbahn einen Bericht über die genannte Katastrophe erstattet hat, welcher durch den Druck veröffentlicht worden ist, sind wir in den Stand gesetzt, nach dessen unmittelbarer Aufsicht der Bau des Hauensfeintunnels gestanden, in diesen Blättern mitzutheilen.

An das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn in Basel.

Ihrer Aufforderung, über die Katastrophe vom 28. Mai, deren Ursachen und Folgen Ihnen einen Bericht zu erstatten, beehre ich mich hiemit zu entsprechen.

Wie Sie dieses aus meinen Monats-Rapporten entnommen haben werden, bin ich seit längerer Zeit mit den Leistungen des Unternehmers vollkommen zufrieden. Unterbrechungen der Arbeiten kamen nicht mehr vor, der Bau schritt den Umständen entsprechend vorwärts und die Ausführung der wichtigsten Arbeit, der Tunnelausmauerung, war eine musterhafte.

Am Ende des Monats Mai wurde auf der Südseite in 5 Aufbrüchen XV, XVI, XVII, XVIII und XIX, und vor Ort, auf der Nordseite vor Ort und in einem Aufbruch gearbeitet. (Vergleiche das Profil auf Beil. 2.) Die Tunnelausmauerung wurde bei Tag und Nacht fortgesetzt und es waren hinter dem Schacht I beständig 4 Gruppen Maurer in Thätigkeit. Zur gänglichen Vollendung des Baues fehlten noch:

- | |
|-----------------------------|
| 690 laufende Fuß Stollen, |
| 1380 " " Tunnelausbruch, |
| 1734 " " Tunnelausmauerung. |

Auf der Südseite war die 3422 Fuß lange Strecke zwischen der Mündung und dem Schacht vollständig ausgemauert, und hinter letzterem eine Strecke von 1490 Fuß ebenso weit hergestellt, außerdem 761 Fuß Stollen vorgetrieben und 5 Aufbrüche mit Mauerung in der Ausführung begriffen.

Neben den Schwierigkeiten der Wasserförderung auf der Nordseite, war es hauptsächlich diejenige der Beschaffung von guter Luft in den Tunnel, welche

*) Welche dem Schlusse dieser Mittheilung in der nächsten Nummer der Eisenbahn-Zeitung beiliegt.