

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschritte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen 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. B. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

7. Oktober 1858.

Nro. 40.

Inhalt. Preussische Eisenbahnen. — Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. VIII. Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, welche bei Neubauten, größeren Ergänzungen und Umbauten dringend empfohlen werden. (Fortsetzung.) — Eisen-Industrie. Der Sieg-Rheinische Bergwerks- und Hütten-Verein. — Erfindungen und Verbesserungen. Neue Torfpresmaschine. Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. — Zeitung. Inland. Freie Städte. Ausland. Italien, Frankreich, Großbritannien, Vereinigte Staaten. Personal-Nachrichten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Preussische Eisenbahnen.

Der veröffentlichten offiziellen „Zusammenstellung der Längen, Anlagekosten und Transportmittel der im Königreich Preussen am Schlusse des Jahres 1857 in Betrieb befindlich gewesenen Eisenbahnen nebst den Ergebnissen des Betriebs im Jahre 1857“ entnehmen wir folgende Daten.

Vollständig in Betrieb waren in 1857:

- 1) 5 Staatsbahnen mit einer Gesamtlänge von 166,32 preussische Meilen (die im mittleren Jahresdurchschnitt betriebene Länge war 150,617 M.), wovon 16,527 Meilen doppelgleisig. Die Anlagekosten derselben betragen 64,907,555 Thlr. oder pro Meile im Durchschnitt 390,257 Thlr.
- 2) 7 unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen von 122,076 Meilen Gesamtlänge, wovon 31,772 Meilen doppelgleisig. Anlagekosten im Ganzen 54,406,694 Thlr., pro Meile 468,886 Thlr.
- 3) 16 von Privatdirektionen verwaltete Privatbahnen mit einer Gesamtlänge von 294,227 Meilen (einer durchschnittlichen betriebenen Länge von 290,045 Meilen), wovon 133,119 Meilen doppelgleisig. Anlagekosten 255,204,526 Thlr., pro Meile 451,408 Thlr.

Außerdem standen theilweise in Betrieb: von der Breslau-Posen-Slogauer Bahn 21,940 Meilen, Zweigbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenrevier 13,030 Meilen, wovon 7,815 Meilen mit 2 Geleisen. Die Anlagekosten der ersteren sind angegeben zu 9,380,765 Thlr. = 427,564 Thlr. pro Meile, der letzteren zu 3,282,394 Thlr. = 197,259 Thlr. pro Meile. Die Gesamtlänge der in 1858 in Betrieb gestandenen Bahnen beträgt hiernach 617,593 Meilen, wovon 189,313 Meilen mit Doppelgleise. Im mittleren Jahresdurchschnitt waren in Betrieb 597,708 Meilen. Die Gesamtanlagekosten aller Bahnen betragen 267,867,685 Thlr. und auf die Meile durchschnittlich 446,207 Thlr.

Werden zu der Gesamtlänge der preussischen Bahnen von 617,593 Meilen diejenigen Strecken auswärtiger Bahnen hinzugerechnet, welche im preussischen Staat liegen mit 12,833 Meilen, dagegen davon abgezogen die außerhalb Preussen gelegenen, preussischen Eisenbahngesellschaften gehörigen Bahnstrecken mit 63,818 Meilen, so ergibt sich die wirkliche Länge der am Schlusse des Jahres 1857 in Preussen vorhandenen Eisenbahnen zu 566,608 Meilen.

Am Schlusse des Jahres 1856 waren in Betrieb gestanden 580,605 Meilen, diese von 617,593 Meilen welche am Ende 1857 in Betrieb waren, abgezogen, bleiben 36,988 Meilen, um welche im Laufe des Jahres 1857 das preussische Bahnnetz zugenommen hat. Davon kommen 17,817 Meilen auf die Ostbahn (Kreuz-Würth-Frankfurt); 2,286 Meilen auf dieselbe (Dirschau-Marienburg); 6,278 Meilen auf die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn (Königszell-Viegnitz); 4,198 auf die Magdeburg-Leipziger Bahn (Schönebeck-Hassfurt); 0,121 Meilen auf die Stadtbahn zu Köln der Rheinischen Bahn; 3,721 Meilen endlich auf die belgische Strecke Hasselt-Landen der Klacken-Mastrichter Bahn.

Die das ganze Jahr hindurch in Betrieb gestandenen Bahnen mit 562,738 Meilen durchschnittlicher Betriebslänge hatten an Betriebsmitteln

1,096 Lokomotiven pro Meile	1.92 Stück
1,765 Personenwagen	3.09 "
20,350 Kistwagen	35.58 "

Die Lokomotiven haben 2,833,568 Zugmeilen durchlaufen, was auf die Lokomotive durchschnittlich 2543 Meilen ausmacht.

An Brennmaterial wurden hierbei pro Zugmeile verbraucht 160.59 Pfd. Coles (incl. Kohlen).

Die Transportergebnisse waren:

Personenzahl	18,414,004, auf die ganze Bahnlänge	173,181.
Güterquantum	245,481,215 Ztr.	4,144,097 Ztr.
Jede Person hat durchschnittlich durchfahren	5.237 Meilen.	
Jeder Ztr. Gut		9.401 "

Jede Person hat pro Meile durchschnittlich ertragen 40.02 pf.

Jeder Ztr. Gut " " " " " 3.24 "

Die Einnahmen haben betragen

	im Ganzen	pro Meile
aus dem Personenverkehr (incl. Gepäck)	11,132,958 Thlr.	19,992 Thlr.
" " Güterverkehr, (incl. Vieh, Equip.)	21,715,272 "	38,903 "
an sonstigen Einnahmen	1,821,473 "	—
Zusammen	34,669,703 Thlr.	61,809 "

Die Ausgaben haben betragen:

A. für die Bahnverwaltung	4,728,567 Thlr. = 30.16 Proz.
B. " " Transportverwaltung	10,138,591 " = 64.66 "
C. " " allgemeine Verwaltung	812,008 " = 5.18 "
Zusammen	15,679,166 Thlr.
pro Meile Bahnlänge	28,058 "

Außer obigen Ausgaben sind noch zur Vermehrung und Verbesserung der Betriebsmittel so wie zu Reparaturen der Bahnanlagen aus sonstigen Fonds verwendet worden 4,384,931 Thlr.

Die Ausgaben zu 15,679,166 Thlr. betragen von der Bruttoeinnahme 45.22 Prozent.

Die Ausgaben Lit. A und C betragen pro Bahameile

9,915 Thlr.	
" " B " " Zugmeile	3.58 "
Sämmtliche Ausgaben	5.53 "
Der Ueberschuss oder Reinertrag beträgt im Ganzen	18,990,527 "
pro Meile im ganzen Jahr betriebener Bahn	34,174 "

von dem auf die betriebene Bahnstrecke verwendeten Anlagekapital 7.44 Proz. gegen 6.46 Proz. im Jahr 1856.

Der Betrag der Reserve (Erneuerungsfonds) Fonds war am Jahreschlusse 5,112,679 Thlr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

VIII.

Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, welche bei Neubauten, größeren Ergänzungen und Umbauten dringend empfohlen werden.

(Fortsetzung von Nr. 37, 38 u. 39.)

Revision der Wagen. §. 44. Sämmtliche Wagen sind, nachdem sie 2500 bis 3000 Meilen durchlaufen haben, einer periodischen Revision zu unterwerfen, bei welcher die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen.

Bezeichnung der Wagen. §. 45. Jeder Wagen muß Bezeichnungen erhalten, aus welchen zu ersehen ist: a) die Eisenbahn, zu welcher er gehört; b) die Ordnungsnummer, unter welcher er in den Verzeichnissen und Revisionsregistern geführt wird; c) das eigene Gewicht incl. Achsen und Räder; d) die größte Ladung, mit welcher er beladen werden darf; e) das Datum der letzten Revision.

Hilfswerkzeuge. §. 46. In jedem Zuge sollen diejenigen Gerätschaften vorhanden seyn, vermittelst welcher die während der Fahrt an dem Zuge vorkommenden Beschädigungen thunlichst beseitigt und die Weiterfahrt möglich gemacht werden kann.

C. Handhabung des Fahrdienstes.

Länge der Züge. §. 47. Mehr als 200 Achsen sollen in keinem Eisenbahnzuge gehen.

Bremsen. §. 48. Bei Bildung der Züge wird die in §. 40 angegebene Anzahl von Bremsen dergestalt eingestellt, daß hinter den letzten Bremsen nicht