

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschneitten 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 gewaltigen Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. W. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

18. November 1858.

Nro. 46.

Inhalt. Deutsche Privat-Eisenbahnen. Betriebs-Einnahmen deutscher Privatbahnen in den ersten drei Quartalen 1858 und 1857. — Oesterreichische Eisenbahnen. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn. — Erfindungen und Verbesserungen. Eine Drehscheibe mit Dampfkraft. — Eisenbahn-Betriebsmittel. Die Schnellzug-Lokomotiven der Braunschweigischen Staatsbahn. — Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. — Zeitung. Inland. Bayern, Preußen, Sachsen, Groß-Hessen, Nassau. Ausland. Schweiz, Sardinien. — Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Deutsche Privat-Eisenbahnen.

Betriebs-Einnahmen deutscher Privatbahnen in den ersten drei Quartalen 1858 und 1857.

Nachstehende der neuesten Nummer des „Aktionärs“ entnommenen Zusammenstellung der Bruttoverträgnisse deutscher Privatbahnen in den ersten drei Quartalen d. J. verglichen mit den Ergebnissen der gleichen Betriebsperiode von 1857, zeigt für 1858 eine Abnahme in der Bruttoeinnahme von 231,162 Thlr., obgleich die Bahnlänge sich erheblich vermehrt hat. Auf die Meile Bahnlänge berechnet, war die Einnahme in den ersten drei Quartalen d. J. 42,762 Thlr.,

gegen 46,366 Thlr. in 1857; daher Mindereinnahme 3604 Thlr. oder 7.8 Proz. Im 3. Quartal 1858 war die Einnahme 14,982,363 Thlr. gegen 14,618,506 Thlr. in 1857. Die Mehreinnahme in 1858 rührt jedoch von neu eröffneten Bahnen her, ohne welche sich für das genannte Quartal ein Ausfall von 80,442 Thlr. herausstellt.

Nummer.	Name der Bahn.	Länge in Meilen.	Einnahme in Thalern in den drei ersten Semestern.				Differenz gegen 1857.		
			1858		1857		im Ganzen	in Proz.	pro Meile
			im Ganzen	pro Meile	im Ganzen	pro Meile			
1	Aachen-Düsseldorf	11.4	422,360	37,050	417,905	36,658	+ 4,455	1.8	+ 392
2	Aachen-Maxricht ¹⁾	16.1	205,960	12,792	206,674	12,837	- 714	0.3	- 44
3	Altona-Kiel	14.1	367,937	26,095	407,737	28,817	- 39,800	9.8	- 2,822
4	Außig-Teplitz	2.3	37,654	16,371	-	-	-	-	-
5	Bergisch-Märkisch	18.4	1,148,583	62,645	1,040,968	56,774	+ 110,615	10.6	+ 5,871
6	Berlin-Anhalt	30.9	1,206,925	39,059	1,313,462	42,507	- 106,537	8.1	- 3,448
7	Berlin-Hamburg	39.7	1,619,000	40,781	1,983,842	49,971	- 364,842	18.4	- 9,190
8	Berlin-Potsdam-Magdeburg	19.5	1,068,617	54,801	1,211,586	62,133	- 142,969	11.8	- 7,332
9	Berlin-Stettin	17.9	655,045	36,595	1,004,296	56,106	- 349,251	34.7	- 19,511
10	Breslau-Schweidnitz-Freiburg	19.9	561,605	28,221	547,200	27,497	+ 14,405	2.6	+ 724
11	Budweis-Linz-Gran	26.9	513,069	19,073	448,143	16,655	+ 64,926	14.5	+ 2,418
12	Dresden-Tharand	4.5	114,483	25,441	96,132	21,363	+ 18,381	19.1	+ 4,078
13	Frankfurt-Hanau	5.5	205,166	37,303	197,068	35,831	+ 8,098	4.1	+ 1,472
14	Glückstadt-Gimshorn	4.5	38,666	8,592	21,460	7,664	+ 17,206	80.1	+ 928
15	Köln-Krefeld	6.9	112,093	16,245	101,377	14,692	+ 10,716	10.5	+ 1,553
16	Köln-Minden ²⁾	46.7	3,335,736	71,429	3,453,338	73,904	- 117,602	3.4	- 2,475
17	Köfel-Derberg	20.7	331,504	16,015	334,235	16,147	- 2,731	0.8	- 132
18	Leipzig-Dresden	15.5	1,495,045	94,545	1,676,840	108,183	- 181,795	10.8	- 13,638
19	Löbau-Zittau	4.5	75,171	16,705	66,168	14,704	+ 9,003	13.6	+ 2,001
20	Lübeck-Büchen	6.3	128,536	20,402	141,813	22,510	- 13,277	9.3	- 2,108
21	Ludwigshafen-Verbach	20.0	979,616	48,981	920,345	46,017	+ 59,271	6.4	+ 2,964
22	Magdeburg-Leipzig	19.4	1,399,979	72,164	1,422,137	90,009	- 78,781	5.5	- 17,845
23	Magdeburg-Halberstadt	7.7	524,879	68,166	578,310	75,105	- 53,431	9.2	- 6,939
24	Magdeburg-Wittenberge	14.3	275,707	19,280	273,642	19,136	+ 2,065	0.7	+ 144
25	Mainz-Ludwigshafen	6.4	175,462	27,416	160,925	25,145	+ 14,537	8.9	+ 2,271
26	Mecklenburger	19.3	330,526	17,126	343,931	17,820	- 13,405	3.8	- 694
27	Meiße-Brieg	6.2	76,640	12,361	97,060	15,655	- 20,420	21.0	- 3,294
28	Neustadt-Weissenburg	6.0	119,846	19,974	117,815	19,636	+ 2,031	1.7	+ 338
29	Niederschlesische Zweigbahn	9.5	122,947	12,942	105,299	11,084	+ 17,648	16.8	+ 1,858
30	Nordbahn (Kurfürst.)	20.3	572,801	28,217	594,740	29,298	- 21,939	3.6	- 1,081
31	Nordbahn (Oesterr.) ³⁾	82.5	5,545,165	76,169	5,546,025	79,229	- 860	0.0	- 3,060
32	Oberschlesische ⁴⁾	69.0	2,845,398	41,238	2,823,270	44,814	+ 22,128	0.7	- 3,576
33	Oesterreichische Staatsbahnen	174.5	7,192,510	45,667	6,761,378	47,615	+ 431,132	6.4	- 1,948
34	Oyden-Tarnowitz	10.3	65,243	6,334	-	-	-	-	-
35	Pardubitz-Neichenberg	11.0	127,029	16,937	-	-	-	-	-
36	Rendsburg-Neumünster	4.5	57,298	12,734	59,840	13,298	- 2,542	4.0	- 564
37	Rheinische	18.6	997,810	58,351	987,182	57,730	+ 10,628	1.1	+ 621
38	Ruhrort-Glabbech	5.6	259,217	46,289	267,673	47,799	- 8,456	3.1	- 1,510
39	Stargard-Posen	22.6	441,703	19,545	727,979	32,211	- 286,276	39.3	- 12,666
40	Steele-Bowinkel	4.4	171,789	39,043	142,756	32,444	+ 29,033	20.3	+ 6,599
41	Taunusbahn	5.8	376,103	64,845	364,272	62,806	+ 11,831	3.2	+ 2,039
42	Theißbahn	29.0	572,328	22,893	-	-	-	-	-
43	Thüringer	29.3	1,300,750	44,394	1,440,240	49,155	- 139,490	9.7	- 4,761
		928.4	38,173,901	42,762	38,405,063	46,366	- 231,162	0.6	- 3,604

¹⁾ incl. der an die Gesellschaft Maxenzie u. Comp. zu zahlenden 50 Proz. des Ertrages der Strecke Hasselt-Landen. ²⁾ vom 20. Mai bis Ende Septbr. 1858. ³⁾ incl. Anheim-Oberhausen. ⁴⁾ incl. der Strecke Krakan-Nielowiz-Granica (12 1/4 M.). ⁵⁾ incl. Breslau-Posen-Glogau und Zweigb. und Oberschl. Bergreiter. ⁶⁾ vom 4. Nov. 1857 bis 30. Sept. 1858.

**Österreichische Eisenbahnen.
Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.**

In der am 10. November abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung der Orientbahngesellschaft wurde die Fusion derselben mit der Central-Italienischen Bahn beinahe einstimmig von den versammelten Aktionären beschlossen. Aus den Vorlagen des Verwaltungsrathes geht hervor, daß derselbe am 24. September durch den Finanzminister von der Konzession des südösterreichischen Eisenbahneuges in Kenntniß gesetzt und aufgefordert worden ist, bei der Generalversammlung anzufragen, ob sie zu einer Fusion geneigt sey.

Dem Schreiben des Finanzministers an den Verwaltungsrath lag folgender Entwurf eines Vertrages zwischen den Konzessionären der Wien-Triester Eisenbahn und der Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn-Gesellschaft bei:

„Indem die Staatsverwaltung für die Eisenbahn von Wien nach Triest und andere, ein südliches Bahnnetz bildende Linien die Konzession erteilt, ermächtigt sie zugleich die Inhaber dieser Konzession, die der Orientbahn-Gesellschaft konzessionirten Bahnlilien mit dem Südbahneuge zu vereinigen, und es haben die kontrahirenden Theile zur Durchführung dieser im allgemeinen Interesse wünschenswerthen Vereinigung folgendes Uebereinkommen getroffen:

Art. 1. Das Reg. der Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn, beschränkt auf die Linien, welche im Artikel 2 des Uebereinkommens vom 23. September l. J. *) mit dem die Konzession des Südbahneuges erteilt wird, bestimmt sind, wird mit den durch dasselbe Uebereinkommen bezeichneten Linien des Südbahneuges vereinigt und es tritt die für dieses Reg. konzessionirte Gesellschaft aktiv und passiv in alle Rechte und Verpflichtungen der Orientbahn-Gesellschaft ein, sowohl dem Staate als Dritten gegenüber. Demzufolge übernimmt die Südbahn-Gesellschaft alle von der Orientbahn-Gesellschaft eingegangenen Verpflichtungen, und tritt für die Erfüllung aller durch die genannte Gesellschaft abgeschlossenen Uebereinkommen, Verträge, Pachtungen, Käufe und sonstigen Verbindlichkeiten an deren Stelle ein.

Art. 2. Von den . . . Mitgliedern, welche den Verwaltungsrath bilden sollen, werden fünf aus den wirklichen oder bevollmächtigten Mitgliedern des Verwaltungsrathes der Orientbahn gewählt.

Art. 3. Die Aktien der Orientbahn-Gesellschaft werden annullirt und durch Obligationen der neuen Gesellschaft ersetzt in der Art, daß 25 Orientbahn-Aktien mit 150 Francs Einzahlung durch 16 voll eingezahlte Obligationen der neuen Gesellschaft ersetzt werden. Diese Obligationen der neuen Gesellschaft werden denen der Lombardisch-Venezianischen Eisenbahn-Gesellschaft gleich seyn, sollen 15 Francs Interesse tragen und mit 500 Francs amortisirt werden, unter Einräumung des Vorzugsrechtes auf die der Südeisenbahn-Gesellschaft vom Staate gewährte Zinsengarantie. Der Umtausch der Orientbahn-Aktien gegen die Obligationen wird drei Monate nach dem definitiven Abschlusse des gegenwärtigen Vertrages bewerkstelligt werden, jedoch ohne eine Unterbrechung des Zinsengusses für die Besitzer der Orientbahn-Aktien.

Art. 4. Die auf 31. Dezember 1857 abgeschlossenen und von der Generalversammlung genehmigten Rechnungen und Bilanz der Orientbahn haben bei Aufstellung der Rechnung für die Vereinigung als Grundlage zu dienen.

Art. 5. Sobald der gegenwärtige Vertrag die allseitige Bestätigung erhalten haben wird, übergibt die bormalige Orientbahn-Gesellschaft an die neue Gesellschaft ihre Aktiven und alle Verwaltungszweige. Diese Uebergabe umfaßt: 1) den Kassenbestand an Barschaft, die Werthpapiere und Titel, das Mobiliar und die Vorräthe, mit einem Worte: alle beweglichen Werthe, welche das Aktivvermögen der Orientbahn-Gesellschaft bilden, ohne Ausnahme und Vorbehalt;

*) Dieser Artikel lautet: „Die Konzessionäre sind ermächtigt, mit den ihnen laut des vorhergehenden Paragraphen überlassenen und übertragenen Eisenbahnen sowohl jene, welche der k. k. priv. Lombardisch-Venezianischen Gesellschaft, als jene, welche der k. k. priv. Franz-Joseph Orientbahn-Gesellschaft überlassen und übertragen worden sind, unter Zustimmung der betreffenden Gesellschaften zu vereinigen und für dieses Gesamtneuz eine einzige Gesellschaft zu gründen. Erfolgt jene Vereinigung, so wird dem Lombardisch-Venezianischen Eisenbahneuge, dessen Bestand übrigens unverändert bleibt, die Eisenbahn von Padua nach Novigo hinzugefügt, und das Reg. der Franz-Joseph Orientbahn auf die Linie Marburg (beziehungsweise Pragerhof-) Ofen über Neu-Kanischa, Stuhlweissenburg-Uj-Szöny, Dedenburg-Kanischa beschränkt. Wenn von den Eisenbahnen im Banate eine Zweigbahn bis an einen Punkt des linken Donauufers zwischen Gfeg und Bufovar geführt werden würde, liegt den Konzessionären nach Vollendung der Linie Dedenburg-Kanischa die Verpflichtung ob, die Eisenbahn von Kanischa über Gfeg bis zu dem gedachten Punkte zu bauen und die Hälfte der Kosten des Baues einer Donaubrücke daselbst zu tragen. Wenn nach Vollendung der Linie Kanischa-Gfeg die Eisenbahnen der Gruppe der Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn und der kroatischen Bahn durch zwei aufeinander folgende Jahre mindestens 7 Proz. des auf dieselben verwendeten Kapitals als Reinertrag abwerfen, so sind die Konzessionäre verpflichtet, insofern es die hohe Regierung verlangt, eine Verbindungsbahn zwischen der Linie Agram-Sißel und der Linie Kanischa-Gfeg herzustellen. Nach Ablauf des Jahres 1865 sind die Konzessionäre verpflichtet, eine Zweigbahn von St. Peter nach Fiume und die Bahn von Willach nach Briceu herzustellen, insofern es die hohe Regierung verlangt und ein Drittel der Herstellungskosten des Unter- und Oberbaues, mit Inbegriff der Grundentlastungen dieser beiden Eisenbahnen trägt.“

2) alle Berathungs-Protokolle und Korrespondenzen, alle Verträge, Titel, Rechnungsbelege, Entwürfe u. s. w., überhaupt alle zur Geschäftsführung der Gesellschaft gehörigen Akten. Ueber Alles wird ein Inventar aufgenommen und es wird die abtretende Verwaltung durch den Akt der Uebergabe von aller Verantwortlichkeit entlastet.

Art. 6. Gegenwärtiger Vertrag wird in kürzester Frist der Generalversammlung der Aktionäre der Orientbahn zur Ratifikation und der k. k. Staatsverwaltung zur Genehmigung unterbreitet. Für den Fall, daß der gegenwärtige Vertrag von der Generalversammlung nicht ratifizirt oder von der k. k. Staatsverwaltung nicht genehmigt werden sollte, wird er als null und nichtig angesehen.

Art. 7. Alle Streitfragen, welche zwischen der Orientbahn-Gesellschaft und den Konzessionären der Südbahn-Gesellschaft entstehen sollten, werden endgültig durch drei Schiedsrichter entschieden, von denen Einer von jedem der kontrahirenden Theile, und der dritte — vor Beginn der Verhandlung — von diesen beiden gewählt wird.“

Erfindungen und Verbesserungen.

Eine Drehscheibe mit Dampfkraft.

In einer der letzten Versammlungen des Vereins der Civil-Ingenieure in Paris wurde eine Mittheilung gemacht über die Anwendung des Dampfes zu Betreibung der großen Drehscheiben von 11 bis 12 Meter Durchmesser und zum Auswaschen der Lokomotivfessel. Es findet diese Anwendung statt auf dem Bahnhof zu Eprenay, wo sich die Hauptreparaturwerkstätten der Ostbahnen befinden, und auf jenem zu Nancy. Ein kleines Lokomobil ist auf der Drehscheibe besetzt gegenüber von einem der beiden Triebwerke, welche zur Umdrehung der Drehscheibe mit der Hand dienen. Die Dampfmaschine überträgt mittelst der Kurbelstange die Bewegung direkt auf die Kurbel des Triebwerks der Drehscheibe, während die an der Horizontalwelle des Triebwerks befindliche zweite Kurbel durch ein kleines Schwungrad ersetzt ist. Der Mechanismus ist so angeordnet, daß die Drehscheibe von der Maschine in beiden Richtungen gedreht werden kann. Der Kessel der Maschine ist wie ein kleiner Lokomotivkessel mit vierseitiger Feuerbüchse und messingenen Siederöhren konstruirt, er hat eine Länge von 1,55 Meter, einen Durchmesser von 0,60 Meter und 30 Siederöhren von 44 Millimeter innerem Durchmesser bei 0,75 Meter Länge. Die Gesamtheizfläche beträgt 4 Quadratmeter, der Gehaltinhalt 240 Liter. Die am Kessel besetzte Maschine arbeitet mit einem Druck von 4—6 Atmosphären. Der Dampfkolben hat einen Durchmesser von 0,12 Meter und 0,36 Meter Hub, so daß bei einer Arbeitsgeschwindigkeit von 1 Meter im Mittel pro Sekunde die Maschine 80 Umdrehungen in der Minute macht. Das Brennmaterial besteht in kleinen Gofes, welche zu Lokomotivfeuerung unbrauchbar und deren Werth zwischen 20 und 30 Fr. pro Tonne variiert. In Eprenay und in Nancy, wo diese Maschinen fast ununterbrochen Tag und Nacht in Gang sind, um die ankommenden und abgehenden Lokomotiven zu drehen, ist der Verbrauch an kleinen Gofes in 24 Stunden beil. 100 Kilogr. Der Aufwand für die Maschine beträgt in 24 Stunden:

Taggeld für 2 Maschinen (1 für Tag, 1 für Nacht)	6 Fr.
100 Kilogramm kleine Gofes	3 „
Del	1 „
Zusammen	10 Fr.,

während früher bei Handarbeit für 12 Tagelöhner, von welchen je 6 bei Tag und bei Nacht am Triebwerk der Drehscheibe beschäftigt waren, à 2 Fr. 50 C. pro Mann, 30 Fr. auszugeben waren. Eine weitere Verwendung der Dampfmaschine findet statt zum Auswaschen der Kessel der in der Rotunde des Maschinenhauses befindlichen Lokomotiven. — Es braucht kaum bemerkt zu werden, daß die beschriebene Anordnung sich nur da lohnen kann, wo, wie auf den genannten Stationen, die Zahl der täglich zu drehenden Lokomotiven eine sehr große ist.

Eisenbahn-Betriebsmittel.

Die Schnellzug-Lokomotiven der Braunschweigischen Staatsbahn. *)

Nach Einführung der Courier- und Schnellzüge, deren geringe Achsenzahl und bedeutende Geschwindigkeit besondere angemessene Lokomotivkonstruktionen erforderte, entschied die anerkannt ruhige und sichere Bewegung der mit innenliegenden Cylindern versehenen Maschinen für die Wahl der Letzteren, und ist durch die ununterbrochene Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes, so wie durch den geringen Reparaturkosten- und Brennmaterialaufwand die Richtigkeit und Zweckmäßigkeit dieses Systems für die hiesigen Verhältnisse außer Frage gestellt.

*) Aus der „Beschreibung der Bauwerke der Herzoglich Braunschweigischen Südbahn von Borsum nach Kreienfen. Braunschweig 1858.“

Die in diese Kategorie gehörende Lokomotive „Amberg“ ist im Mai 1855 excl. des Tendlers zu dem Preise von 12.032 Thlr. aus dem Ggestorff'schen Stabliffement hervorgegangen und hat bis zum Schlusse des Jahres 1857 16.000 Meilen mit einem Reparaturkostenaufwande von 1500 Thlr. durchlaufen. Bei einer mittleren Geschwindigkeit von 8 Meilen pro Stunde beförderte diese Maschine auf einer mit Steigung von 1:400 versehenen Bahn mit einem Cokeverbrauch von 98 Pfd. pro Meile einen Zug von 15 Achsen, einem Bruttogewichte von 3000 Ztr. entsprechend. Das Totalgewicht derselben im betriebsfähigen Zustande ist 562 Ztr. kölnisch, wovon auf die Vorderachse 200 Ztr., auf die Mittels- oder Triebachse 232 Ztr. und auf die Hinterachse 130 Ztr. entfallen.

Das aus vier parallelen Rahmen bestehende Gestell der Lokomotive Amberg ist unter sich und mit dem Dampferzenger durch kräftige Träger an der Rauchkammer, dem Feuerkasten und in der Mitte des cylindrischen Kessels fest, jedoch verschiebbar verspannt. Die inneren Rahmen, welche an lappenförmigen Verlängerungen der Seitenplatten des Feuerkastensmantels einerseits, andererseits mit den äußeren Seitenansätzen der Dampfzylinder verschraubt sind, nehmen in entsprechenden adjustirbaren Contiffen die Kurbelachse führend auf, indem die Lager der Plegeren zweckmäßig unmittelbar zwischen dem Triebrade und dem Kurbelarme eingeschaltet sind. Die Achslager der Lauf- und Hinterachse ruhen in dem äußeren Rahmen und gestatten eine nicht unwesentliche Erbreitung des Feuerkastens und eine entsprechende Vergrößerung des Kesseldurchmessers, während die Lagerung und die kräftigen Dimensionen der aus Low-Moor bezogenen Kurbelachse die Sicherheit dieser, die vorgerückte Stellung der Vorderachse und die tragende, als Stützpunkt dienende Hinterachse eine ruhige und für die Mechanismen der Maschine vortheilhafte Bewegung garantiren.

Zwischen den rechtwinkligen Kurbelarmen der Triebachse sind 4 gußeiserne, exzentrische Scheiben befestigt, welche, von messingenen Bügeln umfaßt, mittelst der Exzenterstangen den Charv'schen Steuerungsbogen und den Vertheilungsschieber bewegen. Jedes Rad ist durch eine gußstählerne Tragfeder elastisch und nach Erfordern beliebig zu belasten, und die auf dem Fahrerstande placirten Hinterachsfedern sind mit Schutzbügeln umgeben, um bei einem Bruche derselben das Dienstpersonal zu schützen. Die Kolben der Speisepumpen werden direct durch den in doppelten Führungen gleitenden Kreuzkopf bewegt, und sind unmittelbar unterhalb der Saugventile zur korrekten Wirkung der Pumpen geräumige Windkörper angebracht. Zur Verminderung der Abkühlung des cylindrischen Kessels und des Feuerkastens umhüllt dieselben ein Holzfutter und ein darüber befestigter, sauber lackirter Blechmantel, auf welchen der messingene Dampf- und Ventilboom aufgeschraubt ist.

Tabellarische Uebersicht der Hauptdimensionen.

Stückzahl.	Benennung der Maschinenteile.	Englisch Maß.			
		Fuß.	Zoll.	□Fuß.	□Zoll.
195	Durchmesser der Cylinder	1	3	—	—
	Hub der Kolben	1	10	—	—
	Kopfgröße	—	—	12 ⁵ / ₁₆	—
	Messingene Siederöhren	—	—	—	—
	Äußerer Durchmesser derselben	—	1 ⁷ / ₈	—	—
	Länge derselben	11	6	—	—
	Heizfläche derselben	—	—	1100	—
	Heizfläche des Feuerkastens	—	—	75	—
	Totalheizfläche	—	—	1175	—
	Radstand	15	—	—	—
	Durchmesser der Triebräder	6	2	—	—
	„ „ Laufräder	3	11	—	—
	Exhaustor, größte Oeffnung	—	—	—	12 ³ / ₄
	„ kleinste Oeffnung	—	—	—	7 ¹ / ₂
2	Pumpen, Durchmesser der Kolben	—	1 ⁷ / ₈	—	—
	„ Hub der Kolben	1	10	—	—
	Sicherheitsventile, lichte Oeffnung	—	3 ¹⁵ / ₁₆	—	—
	Dampfschieber, größter Hub	—	4 ³ / ₄	—	—
	„ größte Oeffnung auf der Dampfseite	—	1 ¹ / ₂	—	—
	Voreilung	—	1/4	—	—
	Äußere Ueberdeckung	—	1 ¹ / ₈	—	—
Äußere Ueberdeckung	—	1/16	—	—	
Dampfspannung = 90 Pfund	—	—	—	—	

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 9. November 1858.

Herr Th. Weiskaupt machte einige Mittheilungen aus dem, vor einiger Zeit von einer in Frankreich niedergesetzten Kommission zur Untersuchung über die Mittel, die Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes der Eisenbahnen sicher zu stellen, erstatteten Berichte. Eine gute Wahl des Personals für alle Zweige des Dienstes, die Vervollkommenung des Materials, so wie aller über die Bahn vertheilter Apparate, welche bestimmt sind, auf mechanischem Wege den Zügen Zeichen zu geben, nebst einem guten Systeme von Betriebs-Reglements, welche klar, einfach und das Gedächtniß der Beamten nicht überladend seyn sollten, sind als Grundbedingungen zur Sicherstellung des Betriebes von der Kommission erkannt. — Herr Koch referirte in vergleichender Weise über den Inhalt der von Herrn Hauchecorne herausgegebenen und dem Vereine übersandten Uebersichts-Tabellen der Betriebs-Resultate der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1856, so wie des Geschäftsberichts über die Verwaltung der Belgischen Staatsbahnen, und endlich der von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen übersandten Deutschen Eisenbahn-Statistik. Auch theilte derselbe das Wissenswerteste aus dem von dem Englischen Hansdelkamite an das Parlament erstatteten Berichte über die Fortschritte und den Betrieb der Englischen Eisenbahnen im Jahre 1857 mit. Darin wird die Nothwendigkeit einer größeren Publicität der Betriebs-Resultate, eine speziellere Rechnungslage, ein gleichmäßigeres Verfahren bei der Ausübung des Betriebs-Reglements und bei der Ermittlung der Abmessung der, bei allen Bahnen wiederkehrenden Bahn- und Betriebs-Einrichtungen besonders hervorgehoben, auch ein größerer Einfluß der Staats-Verwaltung auf Feststellung der Bahnlirnen, als bis dahin ausgeübt, als wünschenswerth bezeichnet. — In Mitgliedern des Vereins wurden durch Abstimmung aufgenommen die Herren Eisenbahn-Baumeister Kömer und Schwedler.

Beitung.

Inland.

Bayern. — Ueber den Stand und Fortgang der Arbeiten auf der bayerischen Strecke der Salzburger Eisenbahn wird der Allg. Ztg. aus ziemlich zuverlässiger Quelle folgendes mitgetheilt. Bekanntlich sind die Mittel für den Bau der etwa 22 Stunden langen Bahn von Rosenheim bis zur Landesgrenze erst vom Oktober 1857 an flüßig geworden, und demzufolge konnten die Bauaktionen zu Rosenheim, Prien, Grabenstätt, Traunstein und Teisendorf erst mit dem Monat November desselben Jahres ins Leben treten. Ueberblickt man deren Leistungen, nachdem nunmehr das erste Jahr ihrer Thätigkeit dem Abschluß naht, so hat man gerade nicht Ursache unzufrieden zu seyn. Im Laufe dieses Jahres wurden sämmtliche für die Bahnlirne nothwendige Parzellen (1154 bayerische Tagwerke enthaltend) erworben, die technischen Vorarbeiten vollendet, und alle Erd- und Kunstbauarbeiten theils an Unternehmungslustige zur Ausführung vergeben, theils in Regie in Angriff genommen. Die ganze Bahnstrecke, namentlich bis Traunstein, theils gebirgiges, theils sumpfiges Terrain, gibt dem Techniker vielfach Gelegenheit Schwierigkeiten zu überwinden, und zwar in ähnlichen Verhältnissen wie sie auf der Ludwigs-Süd-Nordbahn von Rempten nach Lindau oder im Fichtelgebirge vorgekommen sind. Dämme bis zu 70 Fuß Höhe und Einschnitte von gleicher Tiefe gehören auf der Strecke von Rosenheim bis über Traunstein hinaus nicht zu den Seltenheiten; auch ist an ziemlich bedeutenden Kunstbauobjekten kein Mangel. Man will hier nur die etwa 720 Fuß lange steinerne Brücke über den Inn bei Rosenheim mit 7 Oeffnungen zu 75 Fuß Lichtweite erwähnen, an der man zur Zeit mit dem Einwölben der Bögen beschäftigt ist, und im nächsten Frühjahr fertig zu werden hofft; dann die 80 Fuß hohe aus 5 Oeffnungen zu 50 Fuß Lichtweite bestehende Thalüberbrückung bei Traunstein, so wie jene über die große Sur mit drei Oeffnungen, gleichfalls zu 50 Fuß Lichtweite und 80 Fuß Höhe, welche beide Bauten ebenfalls bis zur Kämpferhöhe gediehen sind; endlich die theils in der Fundazion begriffenen, theils bis zur Sockelhöhe aufgeführten Brücken über die kleine und große Aachen, die Prien etc. Die Entwässerungsarbeiten dem Chiemsee entlang sind vollendet, und der Bahnkörper ist hier sammt den einschlägigen Kunstbauten auf eine Länge von etwa 4¹/₂ Stunden größtentheils fertig. Für die zum Theil gleichfalls schon fundirten Hochbauten (in Rosenheim sind sie hergestellt) wird das benötigte Material während des Winters beigezahren, um im kommenden Frühjahr nicht aufhalten zu seyn. Von Seiten der K. Behörden findet das fragliche Unternehmen eine eben so zuvorkommende als energische Unterstützung. Dagegen fehlt es, trotz der ungemein hohen Arbeitslöhne, leider sehr an den erforderlichen Arbeitskräften; während mit dem Schluß des Monats September l. J. etwa 4000 Mann vorhanden waren, von denen ein Theil, namentlich Südtiroler und Italiener, bei dem Eintritt der kältern Jahreszeit wieder in ihre Heimath zurückkehrten, könnte mindestens die doppelte Anzahl ausreichende Beschäftigung finden.

Preußen. — In der zu Mülheim a. d. Ruhr am 26. Oktober stattgehabten Generalversammlung des Bergwerks-Vereins Friedrich-Wilhelms-Hütte wurde der Bericht über das Betriebsjahr vom 1. Juli 1857 bis 30. Juni 1858 erstattet. Nach demselben hat die Gesellschaft aus ihren Gruben 20 1/2 Mill. Pfund Erz zu sehr niedrigen Selbstkosten bezogen, sie hofft nach Eröffnung der Bergisch-Märkischen Bahnlinie über Mülheim mit ihrem Roheisen jeder Konkurrenz die Spitze zu bieten. Große Hoffnung setzt sie auch auf die im Herbst 1859 durch die Deug-Giesener Eisenbahn aufzuschließenden Wiesener Erzgruben. Vollendet ist auf den Neuwiedergruben die Maschinenanlage für den Tiefbauschacht der Zeche Friedrich-Wilhelm, ebenso eine kostspielige Stollenanlage auf den Zechen Luisenglück und Alexander; man hofft deshalb im nächsten Jahr die jetzt von dort bezogene Quantität Spat (3 1/2 Mill. Pfd.) verdreifacht beziehen zu können. Von den 2 Hochöfen blieb der eine, schon im Juli v. J. angeblasene, hauptsächlich des anhaltend niedrigen Wasserstandes wegen ohne Wirkung; er wurde im April dieses Jahres neuerdings angeblasen, und geht seitdem zwar mit gutem Erfolg, aber nicht mit einer so starken Produktion wie der andere, schon im dritten Betriebsjahr stehende. Die vorjährige Eisenproduktion betrug 12 1/2 Mill. Pfd. Die Gießerei und mechanischen Werkstätten haben, durch die neuen Verbesserungen erleichtert, mit größerer Ordnung und Sicherheit arbeiten können. Gemäß der am 30. Juni d. J. aufgestellten Bilanz ergibt sich ein Reingewinn von 32,000 Thlr., wovon 4800 Thlr. (15 Proz.) zum Reservefonds fließen, 1600 Thlr. als Lantien (5 Proz.) des Verwaltungsrathes abgehen und 25,600 Thlr. als Dividende (5 Proz.) vertheilt werden. (Kfz.)

— Ueber die am 11. November eröffnete Bahnstrecke der Rheinischen Bahn von Rolandseck bis Coblenz bringt die Köln. Ztg. folgende Notizen: Das bedeutendste Bauwerk ist die Moselbrücke. Sie ist vom Baumeister Schwarz ausgeführt und hat eine Gesamtlänge von 1030 Fuß; die Gesammtlichtweite beträgt 828 Fuß, und zwar vier Stromöffnungen zu je 132 Fuß, und sechs Fluthöffnungen zu je 50 Fuß. Die Schienen auf der Brücke liegen 42 Fuß über dem kleinsten Wasserstand. Die vier Stromöffnungen sind mit einer Gitterbrücke, die sechs Fluthöffnungen aber mit flachen Bogen überspannt. An beiden Enden der Stromöffnungen stehen besetzte Thürm Pfeiler. Die Fahrbahn ist für zwei Geleise ohne trennendes Mittelgitter hergestellt. Die Konstruktion der Gitter unterscheidet sich von der sonst üblichen dadurch, daß die Gitterstäbe durch starke T-Eisen gebildet und so Gitteröffnungen von sechs Fuß Höhe hergestellt sind. Die Pfeiler sind in sehr grobem Kies und Gerölle auf Beton bis 14 Fuß tief unter die tiefste Stelle des Grundbettes zwischen starken Pfahlwänden gegründet und außerdem durch umfassende und tiefgehende Steinschüttungen gegen Auspülungen geschützt. Am 10. August 1857 wurde der erste Pfahl geschlagen; am 11. November desselben Jahres wurde der Grundstein gelegt, und schon am 11. November 1858 konnte die Brücke dem Verkehr übergeben werden. Die Bahnabtheilung von Rolandseck bis eine Viertelmeile vor Coblenz — 5 1/2 M. lang — mit den sehr bedeutenden Bauwerken bei Remagen, Rheineck, Fernich und Andernach, der Brücke über die Ahr und fünf Bahnhöfen wurde vom Abtheilungsbaumeister Plehner gebaut. Obwohl schon im Herbst 1856 an einzelnen Punkten Vorbereitungen zum Bau getroffen wurden, erfolgten die ersten Terrainüberweisungen doch erst im September 1857, und erst von diesem Zeitpunkt ab konnte kräftig mit den Arbeiten vorgegangen werden, die sonach eigentlich binnen wenig mehr als Jahresfrist hergestellt worden sind. In abermaliger Jahresfrist soll auch die Strecke zwischen Mosel und Nahe dem Verkehr übergeben werden.

Sachsen. — Am 11. November fand auf der Zwickau-Göhring-Chemnitzer Staatsbahn die erste feierliche Probefahrt Seitens der Staatsminister und der höhern Eisenbahnbeamten statt; die Eröffnung der Bahn selbst erfolgte am 15. November.

Groß. Hessen. — Am 11. November ist das Geleise der Main-Rhein Bahn zwischen Darmstadt und Aschaffenburg vollendet und die Bahnstrecke erstmals befahren worden.

Rassau. — Nachdem die der Rhein- und Lahn-Eisenbahngesellschaft zu Wiesbaden ertheilten Konzessionen vom 23. Mai 1853 und vom 31. März 1857 erloschen sind, die Erbauung von Eisenbahnen von Wiesbaden bis Lahnslein und von da bis an die Grenze des Herzogthums oberhalb Weilburg aber als nothwendig erkannt wurde, so ist am 1. November nachstehende herzogliche Verordnung erlassen worden: §. 1. Von Radesheim bis Lahnslein längs des Rheines und von Lahnslein bis an die Grenze Unseres Herzogthumes oberhalb Weilburg längs der Lahn sollen auf Staatskosten Eisenbahnen als Staatseigenthum gebaut und unmittelbar für Rechnung des Staates betrieben werden. Zur theilweisen Ausbringung des zu diesem Bahnbau erforderlichen Kapitals ist ein Anlehen von vier Millionen Gulden aufzunehmen und dieser Gesammtbetrag in Parzial-Obligazionen, welche auf den Inhaber lauten und mit der erforderlichen Zahl von halbjährigen Zinsabschnitten zu versehen sind, zu vertheilen. §. 2. Das in Gemäßheit des vorstehenden Paragraphen aufzunehmende Kapital ist als Staatsschuld anerkannt; die zur Verzinsung und Tilgung derselben erforderlichen Beträge sind aus den paratesten Einkünften der Staatskasse zu entnehmen. §. 3. Das aufgenommene Kapital soll nach einem von der vollzie-

henden Behörde festzusetzenden Tilgungsplane innerhalb einer Periode von 50 Jahren, welche spätestens 5 Jahre nach der Kapitalaufnahme zu laufen beginnt, successive wieder getilgt werden. §. 4. Mit der Vollziehung dieses Gesetzes wird, was die Aufnahme des Anlehens anbelangt, Unser Finanzkollegium, was den Bau und den Betrieb der Bahnen betrifft, Unsere Landesregierung beauftragt."

Ausland.

Schweiz. — Am 12. November hat die Lokomotive „Speiser“ den offiziellen Eröffnungszug vom Dylar Feld bei Bern über die Narbrücke nach dem Bahnhof gebracht.

Sardinien. — Am 11. November ging der Einweihungszug der Eisenbahnstrecke von Caluso nach Ivrea, zur Victor-Emanuel Bahn gehörig, um 11 Uhr von Turin ab, und langte um 1 Uhr in Ivrea an, wo ein Bankett vorbereitet war. Besonders bewundert wurde die im Bau begriffene Brücke über die Dora.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Kaiser-Ferdinands Nordbahn. — Monat Oktober 1858.

(Länge sämmtlicher Betriebsstrecken 82 1/2 Meilen.)

	Personen.	Zentner.	Einnahmen.
Wien, Krasau, Stöckerau, Marchegg	186,855	2,162,077	1,132,623 fl. C.M.
Brünn, Olmütz, Troppau, Biellitz, Miskowitz und Granica			
gegen im Okt. 1857	143,056	1,553,668	1,064,049 „ „
1. Jan. bis incl. 31. Okt. 1858	1,392,348	16,618,076	9,219,323 „ „
gegen in 1857	1,265,008	13,352,081	9,152,004 „ „
(Regietransporte ohne Frachtbetrag im Okt. 1858)	142,303	3tr.	

Königl. sächsische Staats-Eisenbahnen. — Monat Oktober 1858.

Bahnlängen und deren Länge. M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Total-
	Personen.	Einnahme.	Güter.	Frachtbetrag.	einnahme.
	Thlr.	3tr.	Thlr.	3tr.	Thlr.
Leipzig: { Zwickau } 24.0	95,515	55,719	1,036,330	107,563	165,145
{ Hof }					
Zwickau-Schwarzenberg 5.4*)	—	—	432,591	3,102	3,102
Chemnitz-Riesa 8.9	35,692	14,115	414,385	29,969	44,409
Dresden-Bodenbach 8.8	57,630	19,602	266,309	29,844	50,833
Dresden-Görlitz 14.0	55,489	29,858	395,266	40,096	71,013
Summa 61.1	244,326	119,294	2,544,881	210,574	334,502

*) von der wieder fahrbaren Strecke.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Betriebsstrecke vom 4. Nov. 1857 bis 31. Mai 1858 . . 5 1/2 Meilen, seit 1. Juni 1858 . . 11 Meilen.)

Monat	Personenverkehr		Güterverkehr		Total-
	Anzahl der Personen	Einnahmen fl. fr.	Zentner	Einnahmen fl. fr.	Einnahme fl. fr.
Okt. 1858.	15510	10309 36	88063	20497 16	30806 52
Vom 4. November 1857 bis 30. September 1858	117470	76005 43	650394	109328 43	185334 26
Summa	132980	86315 19	738457	129825 59	216141 18

Magdeburg-Wittenberge. — Monat Oktober 1858.

12,777 Personen, Einnahme	9,647 Thlr.
245,512 Ztr. Güter „	28,958 „
Außerordentliche Einnahmen	1436 „
Summa	40,041 Thlr.

gegen 13,139 Personen, 174,913.4 Ztr. Güter und 30,044 Thlr. Einnahmen im Oktober 1857.

Ankündigungen.

K. Württembergische Staats-Eisenbahn.

[110] (Stuttgart. Diensterledigung.) Bei den bevorstehenden neuen Bahnbauten sind einige Bauinspektors-Stellen mit einem Normalgehalt von 1000 fl. nebst Vergütung für Reisekosten und sonstige dienstliche Auslagen zu besetzen. Die Bewerber um solche Stellen haben sich binnen 14 Tagen unter Anschluß von Rationallisten und Zeugnissen bei der Eisenbahn-Baukommission zu melden.

den 17. November 1858.

K. Eisenbahn-Baukommission.
Bilfinger.