

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 10. Januar 1860.

Vorsitzender: Herr Hagen; Schriftführer: Herr W. Schwedler.

Nach Erledigung der innern Angelegenheiten des Vereins machte der Herr Baumeister L. Hagen eine Mittheilung über die von Giffard erfundene Dampfkefselfeifevorrichtung (Injecteur automoteur). Dergleichen Speisevorrichtungen sind in Frankreich bei stehenden Kesseln und Lokomotiven bereits mehrfach zur Annahme gekommen, und befindet sich hier in Berlin seit einigen Tagen in der Fabrik des Herrn Vorsig zu Moabit eine derselben in Thätigkeit. Das Prinzip derselben besteht darin, daß ein aus dem Kessel entwickelter frei austretender Dampfstrahl in einer Erweiterung seines Zuleitungsröhres aus einem offenen Gefäße mittelst einer Röhre Wasser aufsaugt, und diesem eine größere Geschwindigkeit ertheilt, als ein aus demselben Kessel entwickelter Wasserstrahl haben würde. Der Dampfstrahl überwindet somit den innern Gegenstand des Wassers im Dampfkeffel, hebt ein Ventil und treibt das mitgeführte Wasser in den Kessel. — Herr Plathner verteidigt in einem längeren Vortrage den Grundsatz, daß bei Feststellung der Tarife für die einzelnen Eisenbahnverkehrsarten weder die generellen, noch die Verzinsung und Amortisation des für generelle Ausgaben und Einrichtungen verwendeten Theils des Anlagekapitals in Rechnung zu stellen seyen und theilt dann auszüglich eine von ihm nach diesem Gesichtspunkte und unter Zugrundelegung der in den Jahresberichten einer Steinkohlen befördernden Eisenbahn-Gesellschaft mitgetheilten Betriebsausgaben angestellte Berechnung der einen Minimaltarif darstellenden, spezifischen Selbstkosten des Steinkohlentransportes auf dieser Eisenbahn mit. Darnach betragen diese Selbstkosten bei einer Transportweite von 48 Meilen ohne Auf- und Ab-laden der Kohlen pro Zentner und Meile, bei leerer Rückfahrt der Kohlenwagen 1 1/2 Pfennig und bei entsprechender Befügung anderer Güterwagen an die leeren Kohlenwagen während der Rückfahrt 1 1/2 Pfennig. Dabei wäre aber zu berücksichtigen, daß unter Annahme noch günstigerer Ausnutzung der Betriebsmittel und, wenn man den anzustellenden Ermittlungen die speziellen Betriebsrechnungen jener Eisenbahn hätte zu Grunde legen können, sich diese Selbstkosten wahrscheinlich noch um eine Kleinigkeit verringert haben würden. — Herr Malberg schließt an seinen Vortrag in voriger Sitzung eine Beschreibung des Lebens und der Wirksamkeit der beiden englischen Ingenieure Brunell Vater und Sohn. Dem jüngeren Brunell, welcher am 11. September v. J. gestorben ist, ist die Ausbildung der schmiedeeisernen Konstruktionsysteme in neuester Zeit zuzuschreiben. Er ist der Erbauer der Windsorbrücke, Eberstowbrücke, Saltashbrücke, Hungerfordbrücke, der Paddingtonstation, des Leviathan und vieler andern großartigen Bauwerke. Man nennt Brunell wegen der Solidität seiner Bauwerke „den Ingenieur der Zukunft“, im Gegensatz zu Stephenson, der „der Ingenieur der Gegenwart“ genannt wird.

**Beitrag.
Inland.**

Oesterreich. — Nach der von der Triester Börsedeputazion veröffentlichten statistischen Zusammenstellung sind in dem Hafen von Triest in 1859 angekommen 9925 Segelschiffe mit 465,296 Tonnengehalt und 1044 Dampfschiffe mit 313,877 Tonnengehalt, im Ganzen also 10,969 Schiffe mit 779,173 Tonnengehalt, worunter in Ballast 2502 Schiffe mit 175,838 T. Wenn man nur die Hauptzahlen ins Auge faßt, könnte man zu dem Schlusse verleitet werden, daß der Seeverkehr Triest's im jüngstabgelaufenen Jahre sich nicht ungünstiger gestaltete als in den zwei Vorjahren. Dies war aber keineswegs der Fall. Die Kriegsmomente konnten nicht verfehlen, auf die Schifffahrt ungünstig einzuwirken. Anstatt 8111 Segelschiffen mit 479,635 T., die 1858 beladen einliefen, kamen im letzten Jahre nur 7677 mit 393,713 T. in Triest an. Ebenso litt die inländische Dampfschifffahrt. Im Jahre 1858 kamen 909, im letzten nur 739 Lloydampfer mit Ladung an, und die Rhebe verließen statt 905 nur 762 Dampfser derselben Gesellschaft. Selbst die neutrale Flagge, welche doch ungefährdet dem Handel einen Ersatz für die unterbrochene Kommunikation hätte bieten können, theilte sich im Ganzen weniger bedeutend an dem Seeverkehr Triest's, als man hätte glauben können. (Austria.)

Preußen. — Die Köln-Siegener Eisenbahn ist bekanntlich seit dem 15. Oktober von Köln bis Gitorf an der Sieg im Betrieb. Der Stand der Arbeiten von Gitorf thalaufwärts ist folgender: sämtliche Brücken der Hauptbahn bis zur nassauischen Grenze sind vollendet und für den Oberbau vorbereitet. Die Tunnel, zwölf an der Zahl, sind so weit gediehen, daß ihre Fertigstellung im Laufe des Sommers gesichert ist. Das Planum der offenen Bahn

wird schon im Frühjahr fertig seyn, und alsdann soll auch mit den Hochbauten begonnen werden. Auf nassauischem Gebiet wurden die wegen der bekannten Anstände so lange verzögerten technischen Vorarbeiten mit Eifer aufgenommen und zu Ende geführt, und der erste Spatenstich dürfte dort nicht lange auf sich warten lassen. Auf der bei Bezdorf abgehenden Zweigbahn nach Siegen sind die erforderlichen 16 Brücken über die Sieg bereits geschlossen. Die Eröffnung der Hauptbahn bis zum Dorfe Wissen steht in den Sommermonaten, und jene der Zweigbahn nach Siegen im Spätherbst zu erwarten. Die ganze Bahn bis Siegen wird jedenfalls im Jahr 1861 dem Verkehr übergeben werden können. Bei der uralten Bergstadt Siegen wird die erwähnte Zweigbahn mit der im Bau begriffenen Ruhr-Sieg-Bahn zusammentreffen. (M. Z.)

Ausland.

Großbritannien. — Zwischen den Kanalinseln und der französischen Küste ist jetzt ein unterseeisches Telegraphenkabel gelegt, und hiernach besitt nun England drei Telegraphenverbindungen mit Frankreich: diese eben erwähnte, die Linie Dover-Galais, und die Linie Southampton-Havre.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (174 1/2 Meilen.)

	Personen.	Güter.	Einnahme.	1858.
1860.	Zahl.	Ztr.	fl. öst. W.	fl. öst. W.
1—7. Januar	33,123	902,392	305,854	233,880

Kaiser-Ferdinands Nordbahn. — Monat Dezember 1859.

(Länge sämtlicher Betriebsstrecken 82 1/2 Meilen.)

	Personen.	Zollztr.	Einnahmen.
			östr. W.
Wien, Krafau, Stockerau, Marchegg Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz, Mistlowice und Granica	100,337	2,247,717	1,163,489 fl.
gegen in 1858	113,485	2,463,868	1,156,020 „
1. Jan. bis incl. 31. Dez. 1859	1,732,047	25,828,110	15,259,091 „
gegen in 1858	1,637,432	23,390,555	11,935,702 „

(Regietransporte ohne Frachtbetrag im Dez. 1859 . . . 179,035 Ztr.)

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Betriebsstrecke Januar bis April 17 Meilen, vom 1. Mai an 27 Meilen.)

Monat	Personenverkehr		Güterverkehr		Total-Einnahme
	Anzahl der Personen	Einnahmen fl.	Zentner	Einnahmen fl.	
Januar bis November 1859	278597	210292	1888906	408175	618467
Dezember	15124	12775	241617	48531	61306
Summa	293721	223067	2130523	456706	679773

Leipzig-Dresdener Eisenbahn. — Monat November 1859.

59,073 Personen	34,910 Ztr. 21 Mgr.
871,423 Ztr. Güter	95,034 „ 24 „
	129,945 Ztr. 15 Mgr.
Hierzu vom 1. Januar bis ult. Nov. c.	1,535,822 „ 2 „
Summa	1,665,767 Ztr. 17 Mgr.

Vom 1. Januar bis ult. Nov. 1859 . . . 1,824,838 „ 4 „

Mindereinnahme in 1859 gegen 1858 . . . 159,070 Ztr. 17 Mgr.

Vorbehältlich späterer Feststellung.

Magdeburg-Wittenberge. — Monat Dezember 1859.

11,380 Personen, Einnahme	7,810 Ztr.
205,761.9 Ztr. Güter	22,351 „
Außerordentliche Einnahmen	1,503 „
Summa	31,664 Ztr.

gegen 10,121 Personen, 302,292.0 Ztr Güter und 44,733 Ztr. Einnahmen im Dez. 1858.

Holsteinische Eisenbahnen. — Monat Dezember 1859.

		Altona-Kiel u. Rendsburg-Neumünster.	Elmshorn-Glücksb.-Iphoe.
Personen	Zahl	33,540	10,992
Einnahme von Personen	Ztr.	16,111	2,572
„ „ Gütern u. c.	„	38,473	6,982
Gesamteinnahme	„	54,584	9,554
Einnahme in 1859	„	622,109	56,188
„ 1858	„	585,638	53,261
„ 1859 mehr	„	36,471	2,927

Redaktion: C. Gmel und E. Klein. — In Kommission der J. B. Metzler'schen Buchhandlung in Stuttgart.