

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen 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 Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. W. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

18. Februar 1860.

Nro. 7.

Inhalt. Die Preussischen Eisenbahnen. Statistische Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen für das Jahr 1858. (Fortsetzung.) — Eisenbahnbau. Eisenbahnbrücken mit großer Spannweite. — Deutsche Eisenbahnen. Uebersicht der Betriebs-Ergebnisse der Sächsischen Staats-Eisenbahnen im Jahre 1859. — Unfälle auf Eisenbahnen. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Preußen. Ausland. Italien, Nordamerika. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Die Preussischen Eisenbahnen.

Statistische Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen für das Jahr 1858.

(Fortsetzung von Nr. 4, 5 u. 6.)

Betriebsergebnisse. Ueber die Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben der Preussischen Bahnen im Jahr 1858 enthält eine tabellarische Uebersicht in 154 Rubriken sehr detaillierte Angaben. Die summarischen und Durchschnittsergebnisse sind folgende:

Auf sämtlichen Bahnen wurden vereinnahmt für Personenbeförderung im Lokalverkehr 7,171,304 Thlr., im direkten Verkehr mit anderen Bahnen 3,715,426 Thlr., zusammen 10,886,730 Thlr. Die Einnahme vom Personenverkehr betrug nach den verschiedenen Wagenklassen zc.

	pro Meile Bahnlänge	in Prozenten d. Gesamteinn.	pro Person u. Meile
1. Klasse	1235.8 Thlr.	7.0 Proz.	66.6 Sgr.
2. "	6901.6 "	39.0 "	36.2 "
3. "	7504.8 "	42.5 "	14.5 "
4. "	1685.9 "	9.6 "	5.8 "
Militär zc.	336.1 "	1.9 "	16.1 "

zusammen 17664.2 Thlr. 100.0 Proz. 17.0 Sgr. 3.2 Sgr.

Weiter war die Einnahme für jede vorhandene Personenwagenachse 2027 Thlr. und für jede eine Meile weit bewegte Personenwagenachse 16.0 Sgr.

Von den Nebenerträgen des Personenverkehrs, nämlich für Gepäcüberfracht (386,574 Thlr.), Equipagen (48,720 Thlr.), Hunde (12,273 Thlr.), Pferde (88,924 Thlr.) zc., zusammen mit 536,491 Thlr., kommen auf den Binnenverkehr 238,542 Thlr., auf den direkten Verkehr 298,417 Thlr. Mit Hinzurechnung der weiteren Einnahme von 5039 Thlr. für Extrazüge, betrug die Total-Einnahme vom Personenverkehr 11,423,689 Thlr. und pro Meile Bahnlänge 18,544 Thlr.

Die Einnahmen vom Güterverkehr waren:

	im Ganzen	in Proz. der Gesamtfracht	pro Str.	pro Str. und Meile
Postgut	92,409 Thlr.)	3.7 Proz.	7.0 Sgr.	11.2 pf.
Gilgut	709,486 "		10.9 "	10.5 "
Frachtgut	19,712,331 "	92.1 "	2.3 "	3.2 "
Vieh	475,559 "	2.2 "	5.0 "	4.8 "
Eisenbahn-Fahrzeuge	29,538 "	0.1 "	— "	— "
Sonstige Erträgnisse	394,852 "	1.9 "	— "	— "
	21,414,175 Thlr.	100.0 Proz.	2.5 Sgr.	3.3 pf.

Von den Gesamteinnahmen kommen auf den Lokalverkehr 10,705,860, auf den direkten Verkehr mit anderen Bahnen 10,708,315 Thlr.

Die Einnahmen vom Güterverkehr betragen pro Bahnmeile 38,752 Thlr., für jede vorhandene Gepäc- und Güterwagenachse 462 Thlr., für jede eine Meile weit bewegte Gepäc- und Güterwagenachse 6.6 Sgr.

Mit den sonstigen Einnahmen zu 2,081,252 Thlr. im Ganzen und 3354 Thlr. pro Meile war die Gesamt-Einnahme aus allen Verkehrszweigen

im Ganzen	34,964,469 Thlr.
pro Bahnmeile	56,343 "
" Zugmeile	11.8 "
" Wagenachse	633 "
" Wagenachsemeile	8.5 Sgr.

An Betriebsausgaben pro 1858 waren zu bestreiten:

	im Ganzen	in Proz.
Befoldung, Diäten, Reiseflosten zc. der Beamten	5,957,155 Thlr.	35.8
Materielle Verwaltungskosten	1,024,456 "	6.2
Erhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen	2,562,257 "	15.4
Kosten des Bahntransports	5,743,585 "	34.6
Unbestimmte Ausgaben	1,325,095 "	8.0
Summe	16,612,548 Thlr.	100.0

Dies macht pro Bahnmeile	26,770 Thlr.
" " Zugmeile	5.6 "
für jede vorhandene Wagenachse	300.8 "
" " durchlaufene Wagenachsemeile	4.1 Sgr.

Die Kosten für Erhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen machen auf die Bahnmeile 4193 Thlr.; die Kosten des Bahntransports pro Zugmeile 1.9 Thlr., pro Wagenachsemeile 1.4 Sgr.

Zur Vermehrung und Verbesserung der Betriebsmittel so wie zu Meliorationen der Bahnanlagen wurden aus sonstigen Fonds verwendet 4,054,074 Thlr.; daher Gesamtbetriebsaufwand 20,666,622 Thlr., pro Bahnmeile 33,303 Thlr., pro Zugmeile 7.0 Thlr.

Die wirklichen Betriebsauslagen betragen von der Brutto-Einnahme 47.5 Prozent und verteilen sich nach den gewöhnlichen drei Hauptrubriken:

	im Ganzen	pro Bahnmeile	pro Zugmeile	in Proz.
Bahnverwaltung	5,223,584 Thlr.	8,417 Thlr.	1.8 Thlr.	31.4
Transportverwalt.	10,459,645 "	16,855 "	3.5 "	63.0
Allg. Verwaltung	929,319 "	1,498 "	0.3 "	5.6

Die Kosten der Zugkraft setzen sich wie folgt zusammen:

	im Ganzen	in Proz.
Gehalte des Obermaschinenmeisters, der Lokomotivführer und Heizer	498,073 Thlr.	19.9
Reiseentschädigung, Uebernachtungs-Weisengelder, Cofee- und Del-Prämien	201,443 "	
Sonstige Emolumente, Dienstkleidung, Zeichenhülfe zc.	74,885 "	
Löhne für Puzen von Lokomotiven und Tender, Wasserpumpen	270,662 "	
Zusammen für Befoldung der Beamten und Arbeiter	1,045,063 Thlr.	

Reparatur und Ergänzung der Lokomotiven und Tender incl. Werkstättebetrieb	1,584,142 "	30.2
Reparatur der Wasserstationen incl. Wasserhebungsmaschinen	42,728 "	0.8
Brennmaterial zu Lokomotiven und Wasserstationen	2,271,726 "	43.3
Schmier-, Puz- und Verpackungsmaterial für Lokomotiven und Tender	301,606 "	5.8
Zusammen	5,245,265 Thlr.	100.0

pro Meile Bahnlänge	8,563.5 "
" geförderte Wagenachsemeile	15.4 pf.
" Zentner und Meile geförderte Nettolast	0.7 "
" " " " Bruttolast	0.2 "
in Prozenten der Ausgabe der Transportverwaltung	50.2 "
" " " " ganzen Betriebsausgabe	31.6 "

Die gesammte Ist-Einnahme vom Betrieb incl. der Reste vom vorigen Jahr betrug 35,125,177 Thlr.

Die laufenden Betriebsausgaben incl. der Reste waren	16,138,131 Thlr.
Zu Meliorationen und Erweiterung der Bahnanlagen, dann zur Beschaffung von Betriebsmitteln wurden verwendet	2,012,147 "
als Beitrag zu den Reserve- und Erneuerungsfonds	2,301,106 "
zur Tilgung und Verzinsung der Prioritäts-Obligazionen	4,788,009 "
zur Zahlung der Dividenden (5.76 Proz.)	6,198,226 "
zur Bestreitung der Eisenbahnabgabe und Extradividende	782,256 "
an sonstigen Ausgaben	705,282 "
Summe	32,925,157 Thlr.

Die zur Verzinsung der Prioritäts-Obligazionen und zur Dividendenzahlung verwendeten Beträge ergeben für die emittirten Stammaktien und Prioritäts-Obligazionen eine Rente von 4.78 Prozent.

Der Ueberschuß der Einnahme über die Ausgabe beträgt von dem verwendeten Anlagekapital 6.55 Prozent.

Ueber den Stand des Reserve- und Erneuerungsfonds der Preussischen Eisenbahnen im Jahr 1858 wird folgender Nachweis gegeben:

Zu dem Bestand des Reservefonds vom vorigen Jahr mit 2,233,147 Thlr. kamen in 1858 an Einnahmen aus den Betriebsüberschüssen 477,135 Thlr. (= 0.22 Proz. des verwendeten Anlagekapitals), an sonstigen Einnahmen 278,162 Thlr., macht zusammen 2,988,444 Thlr. Dagegen wurden verwendet 554,130 Thlr. (= 0.23 Proz. des verwendeten Anlagekapitals) und war daher der Bestand am Schluß des Jahres 1858 . . . 2,434,313 Thlr. = 1.14 Proz. des Anlagekapitals.

Der Bestand des Erneuerungsfonds war aus dem Vorjahre 2,874,002 Thlr.; aus den Betriebsüberschüssen des Jahres 1858 kamen hinzu 2,623,790 Thlr., aus dem Erlös für außerordentliche Schwellen, Schienen, Lokomotiven u. 416,165 Thlr., an Zinsen u. 319,356 Thlr. Summe 6,233,313 Thlr. Ausgegeben wurden dagegen

zur Erneuerung von Schwellen und Schienen	2,035,879 Thlr.
der Transportmittel	1,093,918 "
des Ueberbaues größerer Brücken	136,823 "
Zusammen	3,266,620 Thlr.

Demnach blieb als Bestand am Schluß des Jahres 1858 der Betrag von 2,947,870 Thlr.

Die obigen auf den Reservefonds bezüglichen Zahlen gelten selbstverständlich nur für die Privatbahnen. Auch ein eigentlicher Erneuerungsfonds besteht bei den Staatsbahnen nicht; es sind aber in der Uebersicht diejenigen Beträge für die Staatsbahnen mit aufgenommen worden, welche nach den geltenden Grundsätzen aus den für Erneuerungen des Oberbaues u. zu bildenden Fonds zu entnehmen gewesen wären.

Folgendes ist eine Uebersicht der schließlichen Resultate des Betriebs der Preussischen Eisenbahnen im Jahre 1858:

Auf eine Meile Bahnlänge reduziert haben betragen:

- 1) Die Gesamtkosten der Anlage, des Oberbaues und der Ausrüstung der Bahnen bis Ende 1858 453,830 Thlr.
- 2) Vorhandenes Betriebsmaterial:

Personenwagen	8.5 Achsen,	143.8 Eizplätze,	
Gepäckwagen	2.1 "		} 4598.9 Ztr. Tragkraft,
Güter-, Pferde-, Vieh- u. Wagen	77.2 "		
Lokomotiven	1.9 Stück,	421 Pferdekräfte,	
Tender	5.7 Achsen,		
Beschaffungskosten des Betriebsmaterials			75,736 Thlr.
- 3) Spezifische Achsenfrequenz:

Auf der Bahn durchlaufene Achsenreifen			
	von eigenen	von fremden	
	Wagen	Wagen	zusammen
Personenwagen	28,338	4,744	33,082
Gepäck- u. Güterwagen	101,571	59,919	161,490
			leer 77,919
			belad. 83,571
- 4) Zahl der durchlaufenen Zugmeilen 4,815.
- 5) Massenbeförderung: In Zentnermaßen berechnet sich das Personengewicht (à 1 1/2 Ztr. die Person) 245,523 = 1.4 Proz.

" Wagen-Eigengewicht für Personen	1,907,618 = 10.6 "	} Bruttolast incl. Lokom.
" Gepäck-, Güter-, Vieh- u. Gewicht	3,878,662 = 21.7 "	
" Wagen-Eigengew. für Gepäck, Güter u. c.	7,611,415 = 42.5 "	
Nettolast in Prozenten der Bruttolast		30.2
Bruttolast, excl. Lokomotiven und Tender, nebst dem Eigengewicht d. Postwagen		13,642,534
" incl. Lokomotiven und Tender		17,909,266.
- 6) Auf jede während des Betriebsjahrs im Zug bewegte Achse der Personenwagen kommen 65.1 Ztr., auf jede Güter- und Gepäckwagen-Achse 71.1 Ztr. Bruttolast.
- 7) Pro Meile Bahnlänge waren die Betriebs-Einnahmen 56,342.6 Thlr.

der " Ausgaben	26,769.9 "	= 47.5 Proz. der Einnahme
der " Ueberschuß	29,572.7 "	= 52.5 " "
- 8) Für jede während des Betriebsjahrs im Zuge bewegte Achse entfallen:

Personen	4.9,	Einnahme 16.0 Egr.
Gepäck, Güter u. c.	24.0 Ztr.	" 6.6 "
- 9) Die Kosten der Transportverwaltung betragen pro Meile Bahnlänge 16,854.9 Thlr.

" Achsemeile sämtlicher Wagen	2.6 Egr.
" Ztr. u. Meile Bruttolast excl. Lokomotive und Tender	0.4 pf.
incl. " " " " " "	0.3 "
- 10) Es beträgt

	die Einnahme	die Ausgabe
für jede vorhandene Wagenachse	633.2 Thlr.	300.8 Thlr.
pro Wagenachsemeile	8.5 Egr.	4.1 Egr.
" Ztr. u. Meile Nettolast	5.0 pf.	2.2 pf.
" " " Bruttolast (incl. Lokom. u. c.)	1.1 "	0.5 "

Am Schluß dieser Abtheilung noch eine Zusammenstellung der in den verschiedenen Wagenklassen beförderten Personen und der betreffenden Geldeinnahmen.

	im Ganzen		auf die ganze Bahnlänge reduziert	
1. Wagenklasse	342,871 = 1.8 Proz.	5,083 = 3.2 Proz.		
2. "	3,516,883 = 18.7 "	44,978 = 28.5 "		
3. "	9,571,768 = 50.9 "	75,959 = 48.1 "		
4. "	5,371,911 = 28.6 "	31,974 = 20.2 "		
zusammen	18,803,433 = 100.0 Proz.	157,994 = 100.0 "		

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen

	im Ganzen	pro Meile Bahnlänge	in Proz.
1. Wagenklasse	761,615 Thlr.	1,236 Thlr.	7.1
2. "	4,253,689 "	6,905 "	39.7
3. "	4,652,267 "	7,552 "	54.5
4. "	1,039,042 "	1,687 "	9.7
zusammen	10,706,613 Thlr.	17,380 "	100.0

(Fortsetzung folgt.)

Eisenbahnbau.

Eisenbahnbrücken mit großer Spannweite.

Das Journal „The Engineer“ enthält folgende Zusammenstellung von weitgespannten Eisenbahnbrücken der alten und neuen Welt. Die weiteste Spannung einer Eisenbahnbrücke ist jene der Niagara-Hängebrücke, welche die Bahnen der Vereinigten Staaten und Canada's bei den Niagarafällen verbindet. Die lichte Oeffnung ist 822 Fuß. Eine Brücke mit noch größerer Spannweite — von 1224 Fuß — ist in den Vereinigten Staaten in Ausführung für die Lexington-Danville Eisenbahn, welche den Kentucky-Fluß in einer Höhe von 300 Fuß überspannt. Die nächst größten Spannweiten sind die der Britannia-(Röhren-) Brücke von 460 Fuß, der Saltash-Brücke von 455 Fuß, der Conway-Brücke von 400 Fuß. Die große Weichsel-Brücke (nach dem Gittersystem) der Preussischen Ostbahn bei Dirschau hat 6 Oeffnungen von 397 Fuß 3 Zoll Weite, die Rogat-Brücke derselben Bahn 2 Oeffnungen von 321 Fuß Weite. Die kürzlich eröffnete Gitterbrücke über den Rhein in Köln hat 4 Oeffnungen von 344 Fuß 6 Zoll. (Die Weite der Oeffnungen der Rehler-Brücke wird 183 Fuß betragen.) Von der großen Röhrenbrücke über den St. Lorenz-Strom bei Montreal in Canada hat die mittlere Oeffnung 330 Fuß, die anderen 24 Oeffnungen haben 242 Fuß Spannweite. Die Chepétoy-Brücke in England hat eine Spannung von 306 Fuß (neben drei anderen à 100 Fuß). Die Boyne-Brücke hat in der Mitte eine lichte Oeffnung von 264 Fuß, während jede der beiden Seitenöffnungen 138 Fuß 8 Zoll weit sind. Die Damm-Brücke von Newark mit Warren's Trägersystem ist mit einer Spannweite von 240 Fuß 6 Zoll ausgeführt. Mehrere von Guin u. Comp. in Paris ausgeführte Röhrenbrücken über die Garonne, Lot, Tarn u. haben Spannweiten von 80 Meter oder 262 engl. Fuß. Der Evey-Bladukt an der Inverness-Aberdeen Verbindungsbahn ist mit Hochbalken-Trägern von 230 Fuß Spannweite hergestellt; die Röhrenbrücke zu Brotherton hat eine Spannweite von 225 Fuß. Die größte Spannweite einer Holzbrücke ist diejenige von 275 Fuß der Cascade-Brücke der New-York-Grie Eisenbahn. (Die ehemalige Market-Street-Brücke von Holz über den Schuylkill in Philadelphia hatte eine Spannweite von 340 Fuß, während eine Holzbrücke mit der größten jemals versuchten Spannweite von 390 Fuß von Grubenmann im Jahr 1792 über die Limmat erbaut, aber bald nachher in 1794 von französischen Truppen zerstört worden ist.) Eisenbahnbrücken von Holz mit 250 Fuß Spannweite sind in den Vereinigten Staaten nicht selten. Die große hölzerne Eisenbahnbrücke über den Mississippi bei Rock-Island hat 5 Spannungen von 251 und 3 von 150 Fuß; die Brücke, mittelst welcher die Ohio-Mississippi Bahn den Miami-Fluß überschreitet, hat 5 Oeffnungen à 250 Fuß und eine Brücke über den Delaware bei Port-Jervis im Staat New-York, 2 Oeffnungen à 260 Fuß. Die größte Spannweite einer steinernen Eisenbahnbrücke ist jene von 180 Fuß über den Ayr-Fluß an der Glasgow-South-Western Eisenbahn. Die neue Eisenbahnbrücke über die Themse bei Binlco wird 4 gußeiserne Bogen von 175 Fuß Spannweite erhalten, wohl die größte Weite gußeiserner Bogen welche bisher für Eisenbahnbrücken angewendet wurde; die 6 Oeffnungen der berühmten High-Level-Brücke in New-Castle haben jede nur 125 Fuß Spannweite.

Deutsche Eisenbahnen. Uebersicht der Betriebs-Ergebnisse der Königl. Sächsischen Staats-Eisenbahnen im Jahre 1859.

Main table with multiple columns: Bahnlängen nach Länge der Betriebstrecken, Personenverkehr, Güterverkehr, and Totalsumme. Rows include Leipzig (Zwickau), Zwickau-Schwarzenberg, and Riesa (Göhrnitz).

Unfälle auf Eisenbahnen.

Dem Bericht des Capit. Galton über die Eisenbahnen Großbritanniens in 1858 (vgl. Nr. 2) ist folgende Zusammenstellung der Eisenbahnunfälle in 1858 verglichen mit 1857 beigefügt:

Table comparing accidents in 1857 and 1858, categorized by type (Travelers, Servants, Strangers, Murderers, etc.) and outcome (Killed, Wounded).

Zahl der beförderten Reisenden... Wie viel in jedem Jahr von 1852 bis 1858 auf je eine Million beförderter Reisenden ohne eigenes Verschulden getödtet und verwundet worden sind, zeigt die folgende Zusammenstellung:

Table showing the ratio of deaths and injuries per million passengers from 1852 to 1858.

In 1858 ist von je 5,353,603 beförderter Reisenden einer ohne eigene Schuld getödtet, und von je 332,204 Reisenden einer ohne eigene Verschuldung verwundet worden.

II.

Der 'New-York Herald' enthält folgende vergleichende Uebersicht der in den letzten 7 Jahren auf Eisenbahnen und Dampfsbooten in den Vereinigten Staaten von Nordamerika vorgekommenen Unglücksfälle:

Table comparing accidents on railroads and steamships from 1853 to 1859, listing deaths and injuries.

Es geht aus dieser Uebersicht hervor, daß die Zahl der Unfälle und die Zahl der durch dieselben verwundeten Personen bei den Eisenbahnen 4 Mal so groß war, als bei den Dampfsbooten, wogegen die Zahl der durch Unfälle Getödteten bei den Dampfsbooten doppelt so groß war, als bei den Eisenbahnen.

Beitrag. Inland.

Oesterreich. — Bei der am 6. Februar abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Kaiserin-Elisabeth-Bahn wurde — nach umständlicher Darlegung der obwaltenden Verhältnisse, welche die Beschaffung der auf das statutenmäßig festgesetzte Baukapital von 65 Mill. Gulden G.M. noch fehlenden und zur Vollendung der Bahnen, einerseits bis an die bayerische Grenze bei Salzburg und andererseits von Wels bis Passau, erforderlichen Summe von 20 Mill. Gulden G.M. erheischen — von Seite des Verwaltungsrathes der Antrag gestellt: die Versammlung wolle aus ihrer Mitte einige Herren Aktionäre erwählen, welche gemeinschaftlich mit dem Verwaltungsrathe ermächtigt seyn sollen, im Namen der Gesellschaft über die Modalitäten, nach welchen die erwähnten Fonds sicherzustellen sind, definitive Beschlüsse zu fassen, so wie eventuell Anlehens-Offerter entgegen zu nehmen, darüber zu verhandeln und vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Finanzministeriums endgültig abzuschließen. Die Versammlung hat in Folge dieses Antrages mit

Stimmeneinhelligkeit beschlossen, daß ein Comité, bestehend aus 4 Mitgliedern der Generalversammlung und ebenso vielen Mitgliedern des Verwaltungsrathes, unter dem Vorsteher des Herrn Präsidenten des letzteren gebildet werde, welches zur Entscheidung über die Art und Weise und den Zeitpunkt des Abschlusses der betreffenden Finanz-Operation ermächtigt seyn, dabei aber zugleich die Verpflichtung haben solle, dafür Sorge zu tragen, daß die den Aktionären von Seite der hohen Staatsverwaltung garantierte 5 Proz. Aktienverzinsung nicht beeinträchtigt werde.

Preußen. — Der „Staatsanzeiger“ veröffentlicht die Bestätigung des unterm 11. November 1859 abgeschlossenen Vertrages wegen Verschmelzung des Unternehmens der Köln-Grefelder mit dem der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft. In einem Zeitraum von 15 Jahren soll an die letztere nicht die Anforderung gestellt werden dürfen, eine Zweigbahn nördlich von Reuß nach Düsseldorf zu bauen und nach Ablauf dieser Frist erst dann, wenn das in dem Gesamt-Unternehmen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft angelegte Kapital einen jährlichen Reinertrag von 6 Proz. aufgebracht haben wird.

— Der Handelsminister hat sämtliche Eisenbahn-Commissariate so wie K. Eisenbahn-Direktionen aufgefordert, die Schrift des Ober-Maschinenmeisters der Köln-Mindener Eisenbahn Hrn. Weidmann über billige Frachten auf Eisenbahnen einer eingehenden Prüfung zu unterwerfen und sich über die darin aufgestellte Berechnung und deren Resultate gütlich zu äußern.

— Der Staatsvertrag wegen Anschluß der preussischen und nassauischen Bahnen ist endlich zum Abschluß gekommen. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft baut die stehende Brücke zu Coblenz und eine Eisenbahn von Ehrenbreitstein nach Niederlahnstein, während die Strecke Weiburg-Weglar ein Theil der nassauischen Staatsbahn wird. Die Köln-Mindener Eisenbahn führt dagegen ihre Deutz-Giesener Linie durch das Dillthal über Weglar. Der Bau der Rheinbrücke soll im Frühjahr unter Leitung des Baumeisters Hrn. Schwarz, der auch die Moselbrücke zu Coblenz ausgeführt hat, beginnen. Bereits haben Vermessungen zu diesem Zwecke stattgefunden. Auch die Arbeiten an der Deutz-Giesener Bahn werden mit Beginn der besseren Jahreszeit energisch in Angriff genommen, so daß Ende 1862 die ganze Linie nebst Zweigbahn bis Siegen vollendet seyn wird. Um diese Zeit dürfte auch die Ruhr-Sieg-Bahn in ihrer ganzen Länge dem Betriebe übergeben werden. Es bedarf keiner Versicherung, wie wichtig diese Linien für die Montan-Industrie Siegen's und Nassau's sind. Bei dem Reichthum der dortigen Eisensteingruben und dem bedeutenden Eisengehalt der Erze wird sich die Spekulation nach Vollendung der betreffenden Schienenwege diesen Landestheilen mehr als seither zuwenden. Besonders wenn Nassau gleichfalls mit Reformen auf dem Gebiete seiner Berggesetzgebung vorgeht.

Ausland.

Italien. — Die Lombardei inbegriffen besitzt Sardinien bermalen 1175 Kilometer eröffnete Bahnen, von welchen die erste Strecke Mailand-Monza (13 Kilom.) am 18. August 1840, die letzte von Caspel-Saint-Giov. nach Saint-Nicolo (ebenfalls 13 Kilom.) am 20. Oktober 1859 eröffnet wurde. Von der ganzen Länge gehören 951 Kilom. dem alten und 210 dem neuen Territorium, dann 13 Kilom. dem Herzogthum Piacenza an.

— Die Gesellschaft der Victor-Emanuel Eisenbahn hat den Betrieb der ganzen Bahnlinie von der französischen Grenze bis Mailand übernommen und zu diesem Zwecke mit der Staatsbahnverwaltung und der Gesellschaft der Lombardisch-Venezianischen Bahn einen Pachtvertrag auf 3 Jahre abgeschlossen. Jede der 3 Bahnverwaltungen stellt für den Betrieb einen der Bahnlänge proportionalen Theil des Betriebematerials.

Nordamerika. — Die Victoria-Brücke über den St. Lorenz-Strom bei Montreal in Canada in der Linie der Grand Trunk Eisenbahn ist am 17. Dez. 1859 für den Verkehr eröffnet worden. Diese Brücke ist nach dem Röhrensystem von Robert Stephenson entworfen und von den englischen Unternehmern Peto, Brassey und Betts ausgeführt. Von den 25 Oeffnungen hat die mittlere 330 Fuß Spannweite, die anderen Oeffnungen sind 242 Fuß weit. Die ganze Länge der Brücke beträgt gegen 2 engl. Meilen; ihr Bau hat 7 Jahre lang gedauert und ihre Kosten belaufen sich auf 1,310,000 Pf. St. Es ist dies der großartigste Brückenbau, welcher bisher in irgend einem Theil der Welt zur Ausführung gekommen ist.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Württembergische Staatsbahnen (45.6 Meilen). — Monat Januar.		1860	1859
Personen, Zahl		174,883	162,639
Güter, Str.		628,273.8	600,421.1
Einnahmen vom Personenverkehr		93,635 fl.	79,106 fl.
" " Güterverkehr		198,180 "	175,762 "
Gesamteinnahme		291,816 fl.	254,868 fl.
Mehreinnahme in 1860		36,948 fl.	

Kaiser-Ferdinands Nordbahn. — Monat Januar 1860.

(Länge sämtlicher Betriebsstrecken 82 1/2 Meilen.)

	Personen.	Zollgr.	Einnahmen.
	östr. B.		
1—31. Januar 1860	103,390	2,624,512	1,189,263 fl.
gegen in 1859	107,707	2,101,142	967,113 "
(Regietransporte ohne Frachtbetrag im Januar 1860 . . .	145,467 Str.)		

Königl. sächsische Staatseisenbahnen. — Monat Dezember 1859.

Bahnlängen und deren Länge.	M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Total-einnahme
		Personen.	Einnahme.	Güter.	Frachtbetrag.	
A. Westliche Staats-Eisenbahnen.						
Leipzig- Zwickau Hof	24.0	65,879	32,823	1,194,326	107,776	141,591
Zwickau-Schwarzenberg	5.4	16,846	3,800	948,803	11,270	15,122
Riesa- Zwickau Wörsnitz	17.6	64,426	20,447	662,053	44,915	65,712
Summa	47.0					
B. Ostliche Staats-Eisenbahnen.						
Dresden-Bodenbach	8.8	36,777	10,515	1,238,456	37,119	48,452
Dresden-Görlitz	14.0	43,175	21,310	518,525	54,002	76,189
Summa	22.8					
Summa	69.8	227,103	88,895	4,562,163	255,082	347,066

Leipzig-Dresdener Eisenbahn. — Monat Dezember 1859.

59,493 Personen	35,678 Thlr.	13 Agr.
856,487 Str. Güter	102,457 "	10 "
	138,135 Thlr.	23 Agr.
Hierzu vom 1. Januar bis ult. Dez. c.	1,665,767 "	17 "
Postfracht u. Magdeburger Strecke im IV. Quartal 1859 angenommen zu	19,000 "	— "
Summa	1,822,903 Thlr.	10 Agr.
Vom 1. Januar bis ult. Dez. 1858	1,991,921 "	11 "
Mindereinnahme in 1859 gegen 1858	169,018 Thlr.	1 Agr.
Vorbehältlich späterer Feststellung.		

Magdeburg-Wittenberge. — Monat Januar 1860.

10,221 Personen,	Einnahme	6,853 Thlr.
202,327.2 Str. Güter	"	22,363 "
Außerordentliche Einnahmen	"	959 "
Summa		30,175 Thlr.
gegen 9,354 Personen, 288,114.2 Str. Güter und 34,097 Thlr. Einnahmen im Januar 1859.		

Lübeck-Büchen. — Monat Januar 1859.

8,153 Personen (incl. Gepäc)	3,861 Thlr.
89,493 Str. Güter; Vieh und Equipagen	5,949 "
Summa	9,810 Thlr.
gegen 7427 Personen, 100,423 Str. Güter und 9212 fl. Einnahmen im Januar 1859.	

Holsteinische Eisenbahnen. — Monat Januar 1860.

	Zahl	Altona-Hiel u. Neudorf.	Elmshorn-Glückstadt-Itzehoe.
Personen		32,023	9,409
Einnahme von Personen	Thlr.	16,111	2,206
" " Gütern ic.	"	27,817	1,583
Gesamteinnahme	"	43,928	3,789
" in 1859	"	39,531	4,022
" 1860 mehr	"	4,397	—
" 1860 weniger	"	—	233

Ankündigungen.

[8] Ein junger verheiratheter Mann, Techniker, der früher mehrere Jahre praktisch gearbeitet hat, später 7 Jahre Eisenbahnbeamter war und mit guten Attesten dienen kann, sucht eine Stelle als Maschinenmeister oder dergleichen auf einer Eisenbahn. Gefällige portofreie Offerten wolle man an die Redaktion dieser Zeitung unter J. B. Nr. 32 gelangen lassen.

