

Bezeichnungen	In den Jahren									
	1854		1855		1856		1857		1858	
Es wurden Reisende befördert	11,807,775		12,729,837		15,617,059		18,676,446		19,240,052	
Es wurden Personenmeilen zurückgelegt	67,071,234		70,621,079		83,292,402		98,319,719		100,977,840	
Es waren Beamte und Arbeiter beschäftigt und angestellt	27,000		27,500		30,500		36,800		36,200	
	getödt.	verlezt	getödt.	verlezt	getödt.	verlezt	getödt.	verlezt	getödt.	verlezt
I. Reisende.										
Von denselben sind verunglückt:										
a) unverschuldet bei einem Unfall des Zuges während der Fahrt		6		1		1				
b) in Folge eigener Unvorsichtigkeit beim Benutzen, Besteigen oder Verlassen der Züge				2		3		1		1
Reisende zusammen		6		3		4		2		
II. Bahnbeamte und Bahnarbeiter.										
1. Es verunglückten von denselben:										
a) unverschuldet durch Unfälle die den Zügen u. während der Fahrt zugestossen	1	18	4	9	6	24	4	19	4	20
b) durch unzeitiges oder unvorsichtiges Besteigen und Verlassen der Fahrzeuge, besonders auf den Bahnhöfen	3	11	6	4	6	9	6	9	15	15
c) durch eigene Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangiren der Züge	19	19	22	16	19	26	16	45	20	21
d) durch unzeitigen Aufenthalt auf den Geleisen, namentlich durch unvorsichtiges Ueberschreiten der Geleise	22	8	24	2	15	3	13	11	14	15
e) durch sonstige unvorsichtige Handhabung des Dienstes	8	15	13	14	14	19	13	48	2	16
f) bei den Bauarbeiten und anderen mit dem Betriebe nicht direkt zusammenhängenden Geschäften	2	6	2	2	3	3	2	29	9	25
Bahnbeamte und Bahnarbeiter zusammen	55	77	71	47	63	84	54	157	64	112
	132		118		147		211		176	
III. Fremde Personen.										
Es verunglückten davon:										
a) in Folge Unvorsichtigkeit u. beim Betreten der Bahn	17	4	20	3	16	6	20	11	14	8
b) solche, die absichtlich den Tod suchten			16	1	8	3	13		13	
	17	4	36	4	24	9	33	11	27	8
	21		40		33		44		35	
Gesamtzahl der Verunglückten	72	87	107	54	90	94	88	169	91	120
	159		161		184		257		211	

Im Einzelnen geben die Kategorien der Verunglückten noch zu folgenden Betrachtungen Veranlassung:

Reisende. In dem Jahre 1858 sind Reisende weder getödtet noch verletzt worden, obgleich die Zahl der beförderten Reisenden und der von ihnen zurückgelegte Weg gegen das Vorjahr um circa 3 Proz. zugenommen hat; dies ist ein abermaliger Beweis, daß das Reisen auf Eisenbahnen weit weniger Gefahr als andere Transportarten bietet, daß sich das reisende Publikum bereits daran gewöhnt hat, die zu seiner Sicherheit erlassenen Bestimmungen zu beachten und daß der Zustand der Eisenbahnen und deren Betriebsmittel, so wie die Beaufsichtigung des Betriebes selbst einen hohen Grad von Vollkommenheit erreicht hat.

Bahnbeamte und Bahnarbeiter. Im Jahre 1858 kommt auf je 205 angestellte Beamte und beschäftigte Bahnarbeiter ein Unfall, während ein solcher Unfall im Jahre 1857 schon auf 177 und im Jahre 1856 erst auf 208 Beamte und Arbeiter trifft. Auf je 283 der für die Beförderung der Züge und für die Bewachung der Bahn angestellten Beamten trifft im Jahre 1858 ein Unfall, während im Jahre 1857 schon von je 215 solcher Beamten einer verletzt wurde; auch für die Bahnarbeiter hat sich in Beziehung auf das Vorjahr ein günstigeres Verhältnis herausgestellt, da im Jahre 1857 schon auf je 142, im Jahre 1858 erst auf je 150 Bahnarbeiter ein Unfall kommt. Es sind sonach im Jahre 1858 verhältnismäßig weniger Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt worden als in dem Vorjahre, was ein sicherer Beweis ist, daß die Bahnbeamten und Bahnarbeiter durch eine größere Aufmerksamkeit im Dienst und durch strengere Beobachtung der für ihre Sicherheit erlassenen Bestimmungen ihren an sich schwierigen Beruf für ihr Leben und ihre Gesundheit im

Jahre 1858 weniger gefährlich gemacht haben, als dies im Vorjahre der Fall war. Immerhin sind aber im Jahre 1858 wie auch in den früheren Jahren die durch eigene Unvorsichtigkeit herbeigeführten Verletzungen noch sechsomal so zahlreich, wie die ohne eigene Schuld erlittenen. Ein solches Verhältnis könnte aber nicht eintreten, wenn sämtliche Beamte und Arbeiter stets die erforderliche Vorsicht beobachten und der Bestimmungen eingedenk seyn möchten, welche zur Verhütung von Unglücksfällen erlassen sind.

Fremde Personen. Die Zahl der tödtlichen und nicht tödtlichen Verletzungen derselben Personen, welche die Eisenbahnen unbefugter Weise betreten haben, hat im Jahre 1858 gegen das Vorjahr wesentlich abgenommen, während sie mit der Zahl der Verletzungen dieser Kategorie in den beiden Jahren 1855 und 1856 fast genau übereinstimmt. Daß diese Zahl durch mehrere Jahre beinahe dieselbe geblieben ist, dürfte im Wesentlichen seinen Grund darin finden, daß das Publikum, welches in seinem Verkehr die Eisenbahnen zu überschreiten gezwungen ist, ungleich schwerer zu der genauen Innehaltung der bahnpolizeilichen Bestimmungen angehalten werden kann, als die Reisenden, Beamten und Arbeiter der Eisenbahnen.

Nur in einem Falle, welcher den Tod des Verletzten zur Folge hatte, ist der Betroffene ohne eigenes Versehen durch die Schuld resp. Nachlässigkeit eines Eisenbahnbeamten beschädigt worden.

Die Zahl der durch die Eisenbahnzüge bewirkten Selbstmorde ist dieselbe, wie im Vorjahre, und haben die Selbstmörder auch im Jahre 1858 wieder in allen Fällen ihren Zweck, sich das Leben zu nehmen, erreicht.

(Schluß folgt.)

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 14. Februar 1860.

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

Herr Haeblerlin zeigte ein Stück Zinkblech vor von einer Bedachung im neuen Garten zu Potsdam, welches von Holzwürmern durchnagt worden war. — Herr Daelen von Hörder Hütte hatte ein Scheibenrad von Walzeisen mit angeschweisstem Rande mit zur Stelle gebracht und erläuterte das von ihm erfundene Verfahren der Darstellung und die Vorzüge dieser Scheibenräder im Allgemeinen. Diese Räder sind 2 bis 3 Zentner leichter als Speichenräder mit gußeiserner Nabe und haben denselben Preis. Dem Loswerden der Bandagen wird durch ein genau bemessenes und festes Aufziehen entgegengewirkt,

die Elastizität der Scheibe ist dagegen durch einen sförmigen Querschnitt vermehrt worden. Herr Daelen zeigte darauf ein Stück einer Eisenbahnschiene vor, welches er abweichend vom gewöhnlichen Profil mit geneigter Kopfoberfläche hatte walzen lassen. Der Vorzug dieses Schienenprofils soll in einer größeren Festigkeit des Materials in der Lauffläche für die Räder bestehen, da beim Auswalzen der Schienen diese Fläche komprimiert wird. — Herr Malberg bemerkte, daß auf der Niederschlesisch-Märktischen Bahn dergleichen Schienen probeweise eingelegt werden würden. Der Vorsitzende Herr Hagen theilte darauf einige Angaben aus der von Herrn Weidmann eingegangenen Broschüre: „Billige Frachten“, mit und bemerkte daß die nächste Sitzung des Vereins wegen des Schinkelfestes nicht am 13. sondern am 20. März c. stattfinden würde.