

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-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 Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. W. Meyer'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

23. Februar 1860.

Nro. 8.

Inhalt. Deutsche Eisenbahnen. Betriebseinnahmen deutscher Privatbahnen. — Die Preussischen Eisenbahnen. Statistische Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen für das Jahr 1858. (Fortsetzung.) — Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Bayern, Freie Städte. Ausland. Niederlande. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Deutsche Eisenbahnen.

Betriebseinnahmen deutscher Privatbahnen.

Aus einer in Nr. 321 des „Aktionär“ vom 19. Februar d. J. mitgetheilten vergleichenden Zusammenstellung der Betriebseinnahmen deutscher Privatbahnen im 4. Quartal und ganzen Jahr 1859 und 1858 entnehmen wir nachstehende Uebersicht der Ergebnisse des Betriebsjahrs 1859 verglichen mit

denjenigen von 1858. Hiernach hat im Ganzen die Einnahme in 1859 gegen 1858 um 3,698,492 Thlr. zugenommen, dagegen pro Meile Bahnlänge um 954 Thlr. oder 1 1/2 Proz. sich vermindert.

Nummer.	Name der Bahn.	Länge in Meilen.	Jahres-Einnahme		Differenz gegen 1858		Jahres-Einnahme pro Meile Bahnlänge				
			1859 Thlr.	1858 Thlr.	Thlr.	in Proz.	1859 Thlr.	1858 Thlr.	Differenz Thlr.		
1	Nachen-Düsseldorf	11.4	513,039	567,992	—	54,953	9.7	45,003	49,824	—	4,821
2	Nachen-Masfricht ¹⁾	16.1	242,895	278,882	—	35,937	12.9	15,087	17,322	—	2,235
3	Altona-Kiel-Neudöbburg ²⁾	18.6	622,109	585,638	+	36,471	6.2	33,447	31,486	+	1,961
4	Bergisch-Märkische	18.5	1,590,583	1,577,457	+	13,126	0.8	85,978	85,268	+	710
5	Berlin-Anhalt	30.9	1,577,435	1,650,687	—	73,252	4.4	51,050	53,420	—	2,370
6	Berlin-Hamburg	39.7	2,201,000	2,177,320	+	23,680	1.1	55,441	54,844	+	597
7	Berlin-Potsdam-Magdeburg	19.5	1,448,140	1,437,119	+	11,021	0.7	73,751	73,698	+	53
8	Berlin-Stettin	17.9	856,593	903,103	—	46,510	5.1	47,849	50,453	—	2,604
9	Breslau-Schweidnitz-Freiburg	22.8	845,200	772,975	+	72,225	9.3	37,070	38,843	—	1,773
10	Dresden-Tharand	4.5	138,761	149,409	—	10,648	7.1	30,836	33,202	—	2,366
11	Frankfurt-Hanau	5.5	199,311	269,694	—	70,383	26.1	36,238	49,035	—	12,797
12	Glückstadt-Glindehorn	4.5	56,188	53,261	+	2,927	5.5	12,486	11,836	+	650
13	Hessische Ludwigsbahn	6.4	228,518	234,725	—	6,207	2.6	35,706	36,676	—	970
14	Köln-Krefeld	6.9	162,787	158,631	+	4,156	2.6	23,592	22,990	+	602
15	Köln-Minden	46.7	4,444,698	4,511,616	—	66,918	1.0	95,176	96,823	—	1,647
16	Köfel-Dreierberg	23.5	451,442	477,493	—	26,051	5.4	19,210	23,067	—	3,857
17	Kurbess. Nordbahn	20.3	779,467	754,406	+	25,061	3.3	38,397	37,163	+	1,234
18	Leipzig-Dresden	15.5	1,822,903	1,991,921	—	169,018	8.5	117,607	128,511	—	11,904
19	Löbau-Zittau	4.5	87,530	102,187	—	14,657	14.3	19,450	22,708	—	3,258
20	Lübeck-Büchen	6.3	190,875	174,748	+	16,127	9.2	30,298	27,738	+	2,560
21	Ludwigshafen-Verbach	20.0	1,169,418	1,322,701	—	163,283	12.3	58,470	66,135	—	7,665
22	Magdeburg-Halberstadt	7.7	682,236	697,016	—	14,780	2.1	88,602	90,521	—	1,919
23	Magdeburg-Leipzig	19.4	1,533,565	1,891,998	—	358,433	13.6	79,050	97,526	—	18,476
24	Magdeburg-Wittenberge	14.3	399,849	407,096	—	7,247	1.7	27,961	28,468	—	507
25	Mecklenburger	19.3	401,026	431,561	—	30,535	7.1	20,778	22,361	—	1,523
26	Meiße-Brieg	6.2	103,874	103,786	+	88	0.08	16,754	16,740	+	14
27	Neustadt-Weissenburg	6.0	148,035	160,247	—	12,212	7.6	24,672	26,708	—	36
28	Niederschlesische Zweigbahn	9.5	176,509	159,687	+	16,822	10.5	18,580	16,809	+	1,771
29	Oberschlesische	69.0	3,280,118	3,889,516	—	609,398	15.6	47,538	56,369	—	8,831
30	Oesterr. Nordbahn	82.5	10,172,726	7,957,134	+	2,215,592	27.8	123,306	105,813	+	17,493
31	Oesterr. Staatsbahnen	174.5	12,000,152	10,069,086	+	1,931,066	19.2	68,711	62,077	+	6,634
32	Opyelu-Larnowiz	10.3	88,019	88,671	—	652	0.7	8,546	8,609	—	63
33	Parubiz-Reichenberg	22.6	453,181	—	—	—	—	20,052	—	—	—
34	Rheinische	17.1	1,307,830	1,336,240	—	28,410	2.1	76,481	78,143	—	1,662
35	Ruhrort-Gladbach	5.6	318,382	363,681	—	45,299	12.5	56,854	64,943	—	8,089
36	Stargard-Posen	22.6	553,044	645,891	—	92,847	14.3	24,471	28,579	—	4,108
37	Steele-Bowinkel	4.5	218,358	242,984	—	24,626	10.1	48,524	53,996	—	5,472
38	Tannusbahn	5.8	401,874	473,798	—	71,924	15.2	69,289	81,689	—	12,400
39	Theißbahn	59.5	1,547,846	817,021	+	730,825	89.5	26,014	27,884	—	1,870
40	Thüringer	37.3	1,875,300	1,704,946	+	170,354	9.9	50,276	58,168	—	7,892
		953.7	55,290,816	51,592,324	+	3,698,492	7.1	57,975	58,929	—	954

¹⁾ incl. der an die Gesellschaft Mackenzie u. Comp. zu zahlenden 50 Proz. des Ertrages der Strecke Gaffelt-Landen und des Erlöses aus dem Kohlenverkauf.
²⁾ incl. Neudöbburg-Neumünster.

Die Preussischen Eisenbahnen.

Statistische Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen für das Jahr 1858.

(Fortsetzung von Nr. 4, 5, 6 u. 7.)

V.

Achsbrüche. Die Nachweisungen hierüber enthalten 1) eine Zusammenstellung der Bestände an Achsen unter den Fahrzeugen der Preussischen Eisenbahnen am Schluß des Jahres 1858 nebst Angabe der durchlaufenen Meilenzahl; 2) eine Zusammenstellung der unter den Fahrzeugen der Preussischen Bahnen im Jahr 1858 gebrochenen Achsen; 3) weitere Einteilung und Beschreibung der Achsbrüche. Aus den bezüglichen Daten geht Folgendes hervor.

Es waren im Ganzen auf den Preussischen Bahnen vorhanden: 1202 Lokomotiven, 1175 Tender, 40 acht-, 1599 sechs-, 261 vierräderige Personenwagen; 4038 acht-, 17,057 sechs-, 9902 vierräderige Güterwagen; im Ganzen 9902 bedeckte und 14,024 unbedeckte Wagen.

Die Lokomotiven hatten 3520, die Tender 3478, die Personenwagen 5479, die Güterwagen 49,935 Achsen.

Von sämtlichen Achsen waren 4818 gewöhnlich geschmiedet, 7970 feinkörnig geschmiedet, 16,818 gewalzt, 23,378 Patentbündel-Achsen; 263 waren von Puddelstahl, 3972 von ungehärtetem Gußstahl, 2741 von gehärtetem Gußstahl, 645 von Eisen und Stahl combin.; von 210 war das Material unbekannt.

Nach der Stärke an der Nabe waren vorhanden:

3 — 3 1/2 zöllige	7,121	Stück
3 5/8 — 4 "	20,788	"
4 1/8 — 4 1/2 "	23,921	"
4 3/4 — 5 "	7,758	"
5 1/8 zöllige	1,067	"
unbekannt	160	"

Im Durchschnitt hat auf eigenen und fremden Bahnen zurückgelegt jede Achse der Lokomotiven 2502, der Tender 2513, der Personenwagen 3796, der Güterwagen 1974 Meilen.

Von den an Lokomotiven und Wagen der Preussischen Eisenbahnen vorgekommenen Achsbrüchen sind gemeldet worden in den Jahren:

	1853.	1854.	1855.	1856.	1857.	1858.
	70.	69.	92.	119.	101.	84.

Ueber die in den früheren Jahren vorgekommenen Achsbrüche sind die Details bereits veröffentlicht, und findet sich nur noch in Bezug auf die vom Jahre 1858 zu bemerken:

Von den 84 gebrochenen Achsen waren: 5 Lokomotiv-Treibachsen, 2 Tenderachsen, 77 Wagenachsen.

Von den unter 9902 bedeckten und 14,024 unbedeckten Wagen befindlichen Achsen brachen unter:

Sträderigen Personenwagen	keine Achsen,
6 " " "	5, und zwar 4 Endachsen oder 0.125 Proz. und 1 Mittelachse oder 0.063 Proz. der Gesamtzahl.
4 " " "	keine Achsen,
8 " Güterwagen	10 oder 0.268 Proz.,
6 " " "	7, und zwar 5 Endachsen oder 0.062 Proz. und 2 Mittelachsen oder 0.050 Proz.,
4 " " "	55 oder 0.161 Proz.

Von den Wagen, unter welchen Achsen brachen, waren 20 oder 0.202 Proz. der vorhandenen bedeckt und 56 oder 0.399 Proz. unbedeckt (1 unbekannt).

Von den gebrochenen Wagenachsen waren:

A. dem Material nach:

1. gewöhnlich geschmiedete: 12 St. oder 0.249 Proz. des Bestandes dieser Achsen,
2. feinkörnig geschmiedete: 5 Stück oder 0.063 Proz.,
3. gewalzte: 8 Stück oder 0.048 Proz.,
4. Patentbündel: 49 Stück oder 0.210 Proz.,
5. Puddelstahl: 1 Stück oder 0.380 Proz.,
6. gehärteter Gußstahl: 1 Stück oder 0.036 Proz.,
7. unbekannt: 1 Stück.

B. nach der Stärke in der Nabe.

1. 3 1/4 Zoll starke Achsen 2 Stück oder 1.770 Proz. des Bestandes dieser Achsen,
2. 3 5/8 " " " 11 " " 1.672 " " " " " "
3. 4 1/8 " " " 30 " " 0.474 " " " " " "
4. 4 3/4 " " " 7 " " 0.214 " " " " " "
5. 5 1/8 " " " 15 " " 0.300 " " " " " "
6. 5 3/4 " " " 4 " " 0.128 " " " " " "
7. 4 " " " 8 " " 0.086 " " " " " "

Bruchstelle.

60 Achsbrüche oder 78 Proz. aller überhaupt in diesem Jahre vorgekommenen, fanden unmittelbar hinter der Nabe statt, 14 oder 18.2 Proz. im Schenkel, 3 oder 3.8 Proz. zwischen beiden Naben.

Art der Bruchfläche.

Bei 10 Achsen oder 13 Proz. war die Bruchfläche frisch und gesund, " 63 " " 82 " zeigten sich alte Einbrüche, " 1 " " 1.3 " zeigten sich Fehler im Material, " 3 " " 3.7 " waren die Bruchflächen unkenntlich.

Angaben, wo der Bruch bemerkt wurde.

34 Achsbrüche kamen auf freier Bahn in voller Fahrt vor, also 44.3 Proz. der ganzen Anzahl und davon 9 bei Personen-, 25 bei Güterbeförderung, 9 " oder 12 Proz. bei verminderter Geschwindigkeit resp. Bremsung, 4 " " 5.1 " bei Stoß und Entgleisung, 17 " " 22 " wurden bei Revision der Wagen bemerkt, 5 " " 6.4 " beim Schieben auf Bahnhöfen, 7 " " 9 " beim Passiren von Weichen, 1 " " 1.2 " unbekannt.

Bei 3 Brüchen oder 4 Proz. der gebrochenen Achsen ist nicht angegeben, ob auf deren Räder eine Bremse wirkte oder nicht; bei 25 Brüchen oder 32.4 Proz. waren Bremsen wirksam, bei 49 Brüchen oder 63.6 Proz. dagegen nicht.

16 Achsen oder 20.8 Proz. brachen im Winter, 18 " " 23.4 " " " Frühjahre, 17 " " 22 " " " Sommer, 26 " " 33.8 " " " Herbst.

56 Achsen oder 72.7 Proz. der Achsbrüche kamen auf denjenigen Bahnen vor, welchen die Achsen gehörten,

19 " oder 24.7 Proz. auf fremden Bahnen. Bei 2 " oder 2.6 " fehlt die Angabe.

Die Meilenzahl, welche die Achsen bis zum Zeitpunkt des Bruches zurückgelegt hatten, war von 69 Achsen angegeben und hatten

12 gewöhnlich geschmiedete Achsen 3496 bis 7494, jede durchschnittlich 5497 Meilen zurückgelegt; ferner hatten 5 Feinkörn-Achsen 2717 bis 6012, jede durchschnittlich 4553 Meilen, 7 gewalzte Achsen 4084 bis 6052, jede durchschnittlich 5384 Meilen, 43 Patentbündel-Achsen 4771 bis 38,100, jede durchschnittlich 14,016 Meilen, 1 gehärtete Gußstahl-Achse 18,850 Meilen und 1 Puddelstahl-Achse 10,567 Meilen zurückgelegt.

VI.

Unfälle. Die Zusammenstellungen hierüber sind mit folgenden Erläuterungen begleitet.

Im Allgemeinen stellt sich heraus, daß auch im Jahre 1858 die Zahl der Unfälle nicht im Verhältniß der größeren Länge der Bahn, wohl aber im Verhältniß des von den Reisenden zurückgelegten Weges und der davon abhängigen Zahl der für die Beförderung der Züge und zur Bewachung der Bahn angestellten Beamten steht.

Reisende wurden weder verletzt noch getödtet. Von Verletzungen der zur Beförderung der Züge und zur Bewachung der Bahn angestellten Beamten, von denen über 1/3 tödtlich waren, sind im Jahre 1858 . . 10 Bahnen ganz verschont geblieben, von Verletzungen der Bahnarbeiter, namentlich der Bahnhofsarbeiter und Wagenschieber nur 6 Bahnen. Von sämtlichen Unfällen der Beamten waren 39.1 Proz. oder über 1/2, von sämtlichen Unfällen der Arbeiter 34.8 Proz. oder circa 1/2, und von den Unfällen, welche fremde Personen betroffen haben, 63.6 Proz. oder fast 2/3 tödtlich.

Nach den Ursachen ihrer Entstehung getrennt und geordnet sind die auf den gesammten Preussischen Eisenbahnen im Jahre 1858 vorgekommenen Unglücksfälle von Personen in der folgenden Tabelle (S. 31.) zusammengefaßt und mit den in den Jahren 1854, 1855, 1856 und 1857 vorgekommenen Unfällen verglichen worden.

Aus dieser Tabelle erhellt, daß zwar die Zahl der tödtlichen Verletzungen im Jahre 1858 gegen das Vorjahr um ein Geringes zugenommen, die Gesamtsumme aller Unfälle in dem vergangenen Jahre gegen das Vorjahr dagegen bedeutend abgenommen hat, obschon im Jahre 1858 die Zahl der Reisenden und der von ihnen zurückgelegte Weg um etwas zugenommen und die Zahl der angestellten Beamten und beschäftigten Arbeiter beinahe dieselbe geblieben ist. Da nun in den beiden letzten Jahren sämtliche auf den Preussischen Eisenbahnen vorgekommene Verletzungen in gleicher Vollständigkeit angemeldet worden, während dies in den früheren Jahren nur von den bedeutenderen Verletzungen gilt, so wird sich die Summe aller Verletzungen nur für die beiden letzten Jahre vergleichen lassen, und eine richtige Vergleichung mit den früheren Jahren nur auf die tödtlichen Verletzungen beschränken müssen.

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 beobachteten 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.

Beitrag.
Inland.

Oesterreich. — Zuverlässiger Nachricht zufolge werden auf der Eisenbahnstrecke Lambach-Frankenmarkt Ende Aprils die Personenzüge beginnen; der Güterverkehr wird noch früher ins Leben treten. (N. Z.)

Bayern. — Der Vertrag über die Zweigbahn von Holzkirchen nach Riedbach ist abgeschlossen worden. — Man hofft die Bahn bis Salzburg schon am 1. Juli d. J. eröffnen zu können. (N. Z.)

— Nach einer offiziellen Zusammenstellung haben im vorigen Jahr die Donau und den Inn in Niederbayern 5603 Schiffe und 599 Klöße mit 900,820 Colli befahren. An Handelsgütern trugen sie 1,440,950 Zentner, Bau- und Nupholz 25,441 Schiffelasten, Brennholz 49,314 Klafter, Getreide 121,601 Scheffel, Kalk 36,260 Scheffel, Vieh 2442 Stück und 7 Stück Fahrzeuge. Die Donau-Dampfschiffahrt begann heuer schon am 10. Januar, indem auf dem eisfreien Strom an diesem Tage das der Gesellschaft Niehl u. Comp. gehörige Dampfboot „Braunau“ mit einem Schleppschiff von Linz in Passau ankam.

— Die Betriebsergebnisse der Lindauer Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft gestalteten sich für die letztjährige Betriebsperiode durch vermehrte Personen- und Güterbewegung günstiger, wodurch den Aktionären nach den Beschlüssen des Verwaltungsraths eine 4prozentige Verzinsung des Aktienkapitals gewährt werden konnte. Die Generalversammlung wird später stattfinden.

Freie Städte. — Die hamburg-amerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat eine Zusammenstellung über die Fahrten ihrer Boote im abgelaufenen Jahre 1859 veröffentlicht. Hiernach wurden im Jahre 1859 von Hamburg nach New-York 19 Reisen gemacht, deren längste 15 Tage 19 Stunden, die kürzeste 11 Tage 13 Stunden dauerte, im Durchschnitt kamen auf die Reise 13 Tage 8 Stunden. Rückreisen von New-York nach Hamburg wurden von den Booten der Gesellschaft 20 gemacht, von welchen die längste 14 Tage 4 Stunden, die kürzeste 10 Tage 17 Stunden dauerte, im Durchschnitt aber kommen 12 Tage 7 Stunden auf eine Reise von New-York nach Hamburg.

Ausland.

Niederlande. — Die erste Kammer der Generalstaaten hat den Gesetzentwurf wegen Bau neuer Bahnen in Holland mit 20 gegen 17 Stimmen verworfen. Damit ist die Ausführung verschiedener auch für die preussischen Rheinlande wichtigen Eisenbahnprojekte auf unbestimmte Zeit vertagt.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (174 1/2 Meilen.)					
	Personen.	Güter.	Einnahme.	1859.	
1860.	Zahl.	Ztr.	fl. öst. W.	fl. öst. W.	
5—11. Februar	27,401	1,037,296	307,431	247,812	
12. Februar bis 18. Febr.	30,763	834,332	285,772	249,171	
bis 18. Februar	217,609	6,795,136	2,115,583	1,736,069	

Königl. sächsische Staatseisenbahnen. — Monat Januar 1860.						
Bahnlinien und deren Länge.	M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Total-Einnahme
		Personen.	Einnahme.	Güter.	Frachtbetrag.	
		Zahl.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.
A. Westliche Staats-Eisenbahnen.						
Leipzig- Zwickau Hof	24.0	63,972	34,986	1,210,857	148,230	184,498
Zwickau- Schneeberg Schwarzenberg	6.1	15,053	3,290	815,357	9,931	13,271
Miesitz- Zwickau Wilsdorf	17.6	58,956	18,355	633,120	47,055	65,786
Summa	47.7					
B. Ostliche Staats-Eisenbahnen.						
Dresden-Bodenbach	8.8	33,512	8,623	213,348	24,207	33,391
Dresden-Görlitz	14.0	37,829	16,324	473,658	52,048	69,031
Summa	22.8					
Summa b. St.-Eis.	70.5	209,322	81,578	3,346,340	281,471	365,977
C. Privat-Eisenbahnen.						
Pöbau-Zittau	4.5	9,277	2,212	111,484	4,453	6,718
Zittau-Reichenberg	3.6	7,940	1,305	78,963	2,515	3,828
Summa	8.1	17,217	3,517	190,447	6,968	10,546
Summa: Summarum	78.6	226,539	85,095	3,536,787	288,439	376,524

Friedrich-Wilhelms Nordbahn. — Monat Januar 1860.					
	Personen.	Güter.	Einnahme.	1859.	
1860.	Zahl.	Ztr.	fl. öst. W.	fl. öst. W.	
Von Personen und Gepäck	12,633				
„ verschiedenen Frachtgütern		41,548			
Gesamteinnahme			54,181		

gegen 49,728 Thlr. im Januar 1859.

Köln-Mindener Eisenbahn. — Monat Januar 1860.

a) auf der Hauptbahn.	
157,663 Personen	69,705 Thlr.
3,457,286 Ztr. Güter	221,227 „
Extraordinarien	6,724 „
Summa	297,656 Thlr.

gegen 166,062 Personen, 3,596,283 Ztr. Güter und 292,909 Thlr. Einnahme im Monat Jan. 1859. Mithin im Monat Jan. 1860 mehr 7,747 Thlr.

b) auf der Oberhausen-Arheimer Zweigbahn.	
28,088 Personen	7,399 Thlr.
270,035 Ztr. Güter	14,279 „
Extraordinarien	394 „
Summa	22,072 Thlr.

gegen 32,470 Personen, 232,836 Ztr. Güter und 22,047 Thlr. Einnahme im Monat Jan. 1859. Mithin im Monat Jan. 1860 mehr 26 Thlr.

c) auf der Köln-Giesener Eisenbahn. (Strecke Deutz-Glorf.)	
14,527 Personen	2,843 Thlr.
135,694 Ztr. Güter u.	3,706 „
Extraordinarien	298 „
Summa	6,847 Thlr.

d) auf der festen Rheinbrücke.
Im Monat Januar wurden eingenommen 2,750 Thlr.

Ankündigungen.

Lieferung von Schienen für die Württembergische Eisenbahn.

9—10

Für Unterhaltung der älteren Geleise unserer Bahn bedürfen wir **50,000 Zollzentner**

Schienen von der Form der sogenannten Vignoles-Schienen, 18 englische Fuß lang und ungefähr 360 Zollpund schwer. Die Schienen sind im Laufe des nächsten Sommers, theilweise aber schon binnen der nächsten drei Monate frei auf einen der diesseitigen Bahnhöfe Bruchsal oder Heilbronn zu liefern.

Die weiteren Lieferungsbedingungen können auf unserer Kanzlei eingesehen oder auf Verlangen schriftlich mitgetheilt werden. Angebote zur Lieferung des oben bezeichneten Quantums sind unter Angabe des genauesten Preises, der Dauer der zu übernehmenden Garantie und des Ablieferungsorts schriftlich, versiegelt und mit der Aufschrift

„Angebot auf Schienenlieferung“

versehen spätestens bis

Mittwoch, den 7. März 1860, Mittags 12 Uhr,

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 18. Februar 1860.

K. Württ. Eisenbahnbau-Kommission.
Dillenius.

[11] Im Verlage der Buchhandlung F. G. Engelhardt (Bernhard Thierbach) in Freiberg erschien so eben und ist durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Grundzüge

der
mechanischen Wärmetheorie.

Mit besonderer Rücksicht
auf das
Verhalten des Wasserdampfes.

Von
Dr. Gustav Zeuner,

Professor der Mechanik und theoretischen Maschinenlehre am eidgenössischen Polytechnicum zu Zürich.

Mit 10 in den Text eingedruckten Holzschnitten. gr. 8. Satin. Velinp.
Eleg. geb. Preis 1 Thlr. 7 1/2 Ngr.

Alle in das Fach der Eisenbahnen einschlagenden **Ankündigungen**, so wie **literarische Anzeigen** über alle Erscheinungen im Gebiete der Technik, finden durch die **Eisenbahn-Zeitung** die zweckdienlichste Verbreitung.

Die Inserzionsgebühr wird mit 2 Sgr. oder 7 fr. rh. für den Raum einer gespaltenen Petitzeile berechnet.

Redaktion: **C. Ebel** und **L. Klein.** — In Kommission der **J. B. Nebler'schen** Buchhandlung in **Stuttgart.**