

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 Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. B. Wegler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

24. März 1860.

Nro. 12.

Inhalt. Die Sächsischen Eisenbahnen. Nachweisung der Betriebsergebnisse bei den Staats- und Privat-Eisenbahnen im Königreich Sachsen 1856—1857. — Erfindungen und Verbesserungen. Das Gußstahl-Scheibenrad des Bochumer Vereins für Bergbau und Gußstahlfabrikation. — Eisen-Industrie. — Zeitung. Inland. Bayern. Ausland. Italien, Frankreich, Großbritannien, Egypten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Die Sächsischen Eisenbahnen.

Nachweisung der Betriebsergebnisse bei den Staats- und Privat-Eisenbahnen im Königreich Sachsen 1856—1857.

Diese Publikation des K. Sächsischen Finanz-Ministeriums 3. Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel bildet eine Fortsetzung derjenigen für die beiden Betriebsjahre 1854—55, von welcher wir in Nr. 14 der Eisenbahn-Zeitung von 1858 ein kurzes Résumé mittheilten. Nach einer Uebersicht der in 1856 und 1857 neu vollendeten und in Bau begriffenen Eisenbahnen, der Neubauten und Vervollständigungen bei den bereits betriebenen Bahnlagen, dann der baulichen Unterhaltung der letzteren folgt eine tabellarische Zusammenstellung der Betriebsergebnisse sämtlicher in Betrieb gewesenen Sächsischen Bahnen, sowohl der Staats- als der Privatbahnen, zuerst für das Jahr 1856 dann für 1857, je in 187 Rubriken. Weitere tabellarische Uebersichten für die genannten beiden Betriebsjahre beziehen sich speziell auf die Leistungen und den Materialverbrauch der Lokomotiven, auf den Personenverkehr und die zu demselben gehörenden Nebentransporte, dann auf den Güterverkehr. Endlich ist für jedes der beiden Betriebsjahre eine kolorirte graphische Darstellung des Verkehrs auf den Sächsischen Eisenbahnen gegeben, welche die relative Bedeutung der wichtigeren Stationen für den Personen- und Gütertransport in leichter Uebersicht vor Augen stellt.

Am Schlusse des Jahres 1855 waren in Betrieb die Sächsisch-Bayerische, Chemnitz-Niesauer, Sächsisch-Böhmische und Sächsisch-Schlesische Staatsbahnen, zusammen 55 1/2 Meilen, dann die Privatbahnen: Leipzig-Dresden, Albertsbahn und Löbau-Zittau, zusammen 23 1/2 Meilen. Im Laufe der Jahre 1856 und 1857 kamen hinzu:

1) Die zu der Albertsbahn gehörigen Zweigeisenbahnen nach einzelnen Kohlenwerken im Steinkohlenrevier des Plauen'schen Grundes und nach dem Kohleneinfuhrungsplatze an der Elbe bei Dresden; von diesen Zweigbahnen ist die längste 2,386 Meilen, liegt mit ihrem höchsten Punkte 627,76 Fuß über der Abzweigungsstelle von der Hauptbahn, hat ein Steigungsmaximum von 1:40 und als kleinsten Krümmungshalbmesser 250 Fuß. Die für den Dienst auf dieser Zweigbahn bestimmten Lokomotiven, sogenannte Tendermaschinen, haben 8 Räder, 4 bewegliche Vorder- und 4 gekuppelte Triebäder, 15zöllige Zylinder mit 18 Zoll Hub und 38 Zoll Durchmesser der Triebäder. Mit Feuerungsmaterial und Wasser beträgt ihr Gewicht 410 Ztr.

2) Die bereits am Schlusse des Jahres 1855 im Unter- und Oberbau vollendet gewesene Eisenbahn von Leipzig nach Corbetta zum Anschluß an die Thüringer Bahn, von welcher ein Theil im Königreich Sachsen gelegen ist und deren Betriebseröffnung im Frühjahr 1856 stattfand.

Als im Bau begriffen erscheinen in 1856 und 1857 noch die Staats-Eisenbahnen: 1) von Chemnitz nach Zwickau und Gößnitz (zur Verbindung der Chemnitz-Niesauer mit der Sächsisch-Bayerischen Staatsbahn); 2) von Zwickau nach Schwarzenberg; dann 3) die Gesellschaftsbahn von Zittau nach Reichenberg. Bis zum Schlusse des Jahres 1857 waren für diese drei Bahnen veranschlagt:

ad 1) von der Baufumme zu 4,000,000 Thlr. . . 2,941,877 Thlr.
 „ 2) „ „ „ 2,000,000 „ . . 1,536,915 „
 „ 3) „ „ „ 2,500,000 „ . . 1,020,195 „

Hierher gehört 4) die Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn, welche von der Chemnitz-Zwickauer Bahn bei Wüstenbrandt nach dem Würschnitzer Steinkohlenrevier abzweigt und von einer Aktien-Gesellschaft unternommen worden, der von Seite der Staatsregierung die Zusicherung ertheilt wurde, den Betrieb gegen ein der Gesellschaft zu gewährendes Pachtgeld zu übernehmen. Diese Bahn ist 1,63 Meilen lang, hat eine größte Steigung von 1:100 und als kleinsten Radius (bei der Abzweigung von der Hauptbahn) 600 Fuß. Die Herstellungskosten sind zu 400,000 Thlr. veranschlagt, wovon Ende 1857 verausgabt waren 270,949 Thlr. Endlich wurde 5) der Bau einer Bahn von Leipzig über Bitterfeld nach Wittenberge von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft in Angriff genommen, von welcher Bahnanlage nur ein Theil — von Leipzig bis zur Grenze bei Bobelwitz — in Sachsen gelegen ist.

Die Neubauten und Vervollständigungen bei den bereits in Betrieb befindlichen Bahnen betreffen hauptsächlich die Herstellung von Doppelgleisen auf verschiedenen Bahnstrecken, den Austausch älterer schwacher Schienen durch stärkere mit Laskenverbindung, dann Erweiterungs- und Neubauten auf Bahnhöfen.

Ueber die bauliche Unterhaltung der Eisenbahnen in 1856 und 1857 werden folgende Daten gegeben. Es kostete dieselbe

	1856		1857	
	im Ganzen	pro Meile	im Ganzen	pro Meile
bei den Staatsbahnen . . .	327,398 Thlr.	5875 Thlr.	464,018 Thlr.	8327 Thlr.
Privatbahnen . . .	112,682 „	5080 „	174,435 „	6844 „
Von diesem Unterhaltungsaufwande entfallen:				
a) auf die Unterhaltung des Bahnkörpers:				
Staatsbahnen . . .	2,973 Thlr.	53.3 Thlr.	1,860 Thlr.	33.4 Thlr.
Privatbahnen . . .	1,468 „	66.2 „	2,723 „	106.9 „
b) auf die Unterhaltung der Kunstbauten (Brücken, Durchlässe u.):				
Staatsbahnen . . .	28,417 Thlr.	509.9 Thlr.	36,011 Thlr.	646.2 Thlr.
Privatbahnen . . .	3,568 „	160.9 „	18,611 „	70.3 „
c) auf die Unterhaltung des Oberbaues:				
		pro lauf. Fuß		pro lauf. Fuß
Staatsbahnen . . .	228,482 Thlr.	26.62 Pf.	341,489 Thlr.	37.42 Pf.
Privatbahnen . . .	56,962 „	15.55 „	90,353 „	22.45 „

Bei den Staatsbahnen war der Verbrauch an Schienen und Schwellen zur Bahnunterhaltung:

1856 . . .	180,700 lauf. Fuß Schienen, pro 100' Gleislänge 7.02 Fuß = 3.51%
„ . . .	102,583 Stück Schwellen, „ „ „ 3.88 St. = 9.78 „
1857 . . .	465,282 lauf. Fuß Schienen, „ „ „ 16.90 Fuß = 8.45 „
„ . . .	109,173 Stück Schwellen, „ „ „ 3.98 St. = 10.00 „

Die größte Zahl der ausgewechselten Schienen trifft hauptsächlich auf die Sächsisch-Bayerische Bahn, auf welcher die älteren schwächeren Schienen zum Theil 2 Mal durch stärkere ersetzt wurden. Es kamen auf dieser Bahn zur Auswechslung in 1856 . . . 128,630 Fuß; in 1857 . . . 382,967 Fuß, beziehungsweise 5 und 14 Proz. sämtlicher Schienen, während in den genannten Jahren auf der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn 3.46 und 2.803 Proz., auf der Sächsisch-Schlesischen 2.21 und 3.54 Proz., auf der Chemnitz-Niesauer 0.7 und 1.45 Proz. ausgewechselt wurden.

Von dem Unterhaltungsaufwande der Bahnen entfallen ferner

	1856		1857	
	im Ganzen	pro Meile	im Ganzen	pro Meile
bei den Staatsbahnen . . .	31,235 Thlr.	560.5 Thlr.	38,229 Thlr.	691.4 Thlr.
Privatbahnen . . .	38,438 „	1732.9 „	52,848 „	2073.6 „
e) auf die Unterhaltung des Telegraphenwesens (mit Ausschluß der Leipzig-Dresdener Bahn):				
Staatsbahnen . . .	4,190 Thlr.	—	7,010 Thlr.	—
Privatbahnen . . .	173 „	—	298 „	—

f) auf die Unterhaltung der übrigen Anlagen:

Staatsbahnen . . .	32,101 Thlr.	576 Thlr.	39,118 Thlr.	702 Thlr.
Privatbahnen . . .	12,072 „	544.3 „	9,598 „	376.6 „

Der Uebersicht der Betriebsergebnisse pro 1857 entnehmen wir nachstehende summarische und Durchschnitts-Ergebnisse.

Die Länge der in 1857 in Betrieb befindlichen Staatsbahnen war 55,727,