

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. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

18. August 1860.

Nro. 33.

**Inhalt.** Oesterreichische Eisenbahnen. I. Kaiserin-Elisabeth-Bahn. II. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. — Russische Eisenbahnen. I. Große Gesellschaft der Russischen Eisenbahnen. II. Warschau-Wiener Eisenbahn. III. Warschau-Bromberger Eisenbahn. — Belgische Eisenbahnen. Pensions- und Unterstützungskassenverein der Bediensteten der K. Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung in Belgien. — Zeitung. Inland. Oesterreich. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

## Oesterreichische Eisenbahnen.

### I. Kaiserin-Elisabeth-Bahn.

Aus den Verhandlungen der in Wien am 31. Mai 1860 abgehaltenen vierten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre geben wir folgenden kurzen Auszug.

Mit dem Beginne des Jahres 1859 war die 24,83 Meilen lange Strecke der Kaiserin-Elisabeth-Bahn von Wien bis Linz bereits im Betriebe. Am 1. September v. J. wurde die weitere Strecke von Linz nach Lambach, 4,99 Meilen, für den Verkehr eröffnet. Vom 1. Januar bis Ende August ist der Betrieb auf der 9,44 Meilen langen Nebenbahn zwischen Gmunden, Linz und Zizelau fortgeführt worden. Am 1. September erfolgte der Anschluß dieser Linie an die Hauptbahn bei Lambach, und es wurden in Folge dessen 5,96 Meilen der alten Bahn zwischen Linz und Lambach und die Zizelauer Abzweigung aufgelassen. Von dem neuen Lambacher Bahnhof ausgehend, bleiben, mit Einschluß des im vorigen Jahre erbauten 0,31 Meilen langen Verbindungsstückes daselbst, noch 3,79 Meilen der Gmunder Nebenbahn im Betriebe. Die Nebenbahn von Linz bis zum Salzmagazine in Budweis mit der Bahn durch Linz und der neu hergestellten Verbindungsbahn daselbst mißt zusammen 17,25 Meilen. Die Länge der Betriebsstrecken am Schlusse des Jahres 1859 war demnach: in der Hauptbahn 29,82, in der Nebenbahn nach Gmunden 3,79, in der Nebenbahn nach Budweis 17,25, zusammen 50,86 Meilen.

Der Bankkonto des Jahres 1859 weist einen Aufwand nach von 17,875,440 fl. östr. W. Bis zum Schlusse des Jahres 1859 waren einschließend der Zinsen auf das Baukapital verausgabt 53,313,888 fl., wovon 31,425,744 fl. durch Aktien, 15,750,000 fl. durch Anlehen und 985,085 fl. durch Betriebseinnahmen gedeckt waren, das fehlende aber durch eine schwebende Schuld herbeigeschafft wurde.

Ende 1859 waren für den Betrieb der Hauptbahn 48 Lokomotiven im Gebrauch, für die Nebenbahn vom Lambach nach Gmunden (deren Spurweite nur 3' 6" beträgt) sind 14 kleine Lokomotiven, für die Bahn von Linz nach Bruchsal 450 Pferde in Verwendung. Die Lokomotiven der Hauptbahn sind sämtlich von gleicher Konstruktion, haben 16zöllige Zylinder, 24 Zoll Hub, 1317 Quadratfuß Heizfläche, 4 gekuppelte Triebräder von 5 Fuß und 2 Lauf- räder von 3 1/2 Fuß Durchmesser mit einem Radstand von 10' 10" und 112 Ztr. mittlerer Belastung auf jedes Rad. Leistungsfähigkeit auf horizontaler Bahn mit 4 Meilen Geschwindigkeit 13,440 Ztr. Die kleinen Tenderlokomotiven für die Gmunder Zweigbahn sind für Personen- und Güterzüge verschieden; bei 16 Zoll Hub haben die ersteren 9 1/2, die letzteren 12 Zoll Zylinderdurchmesser; die 10, resp. 11 1/2 Fuß langen Kessel haben 51 und 78 Stiederöhren von Messing und es ist die Gesamtheizfläche 300 und 314 Quadratfuß. Die Personen- maschinen haben 4 gekuppelte Triebräder von 3, die Gütermaschinen deren 6 von 2 1/2 Fuß Durchmesser; die 4 Laufäder haben bei beiderlei Maschinen 1' 10" Durchmesser. Neuerer Radstand beziehungsweise 12' 6" und 16' 1" bei einer Belastung von 33,6, beziehungsweise 39,2 Ztr. durchschnittlich auf jedes Rad. Die Leistungsfähigkeit auf horizontaler Bahn ist bei 2 Meilen Geschwindigkeit auf Flachschienen beziehungsweise 1900 und 3250 Ztr.

Für den Personenverkehr waren vorhanden: auf der Hauptbahn 341 Personenwagen mit 682 Achsen und 11,547 Sitzplätzen, auf den Nebenbahnen 96 Wagen mit 192 Achsen und 127 Sitzplätzen; für den Güterverkehr: auf der Hauptbahn 54 vierräderige Wagen mit 1082 Achsen und 106,760 Ztr. Tragfähigkeit, auf den Nebenbahnen 1055 vierräderige Wagen mit 2110 Achsen 16 achträderige mit 64 Achsen.

Von den Lokomotiven wurden auf der Hauptbahn zurückgelegt 104,140,4 Meilen, wovon 92,170 Zugmeilen; von den Personenwagen 1,360,655, von den Güterwagen 1,772,112 Achsmeilen.

Die Einnahmen auf der Hauptbahn betragen in 1859:

für 994,475 Personen (incl. 203,083 Mann Militär) nebst Gepäc, Güter, Extrafahrten u. . . . .	1,369,692 fl.
„ 2,338,047 Zolltr. Frachtgüter mit Nebengebühren . . . . .	677,282 „
„ diverse Zuflüsse . . . . .	89,080 „
zusammen	2,136,054 fl.

Hievon betragen die Betriebsauslagen . . . . . 1,150,969 „ und blieb ein Reinertrag übrig von . . . . . 985,085 fl.

Bei einer durchschnittlich betriebenen Bahnlänge von 26,49 Meilen und 92,170 Zugmeilen entfällt auf die	Bahnmeile	Zugmeile
eine Bruttoeinnahme von . . . . .	80,636 fl.	23 fl. 18 fr.
„ Ausgabe von . . . . .	43,449 „	12 „ 69 „
ein Reinertrag von . . . . .	37,187 „	10 „ 49 „

Zu den Einnahmen lieferten der Personenverkehr 64,13, der Güterverkehr 31,70, andere Quellen 4,17 Prozent.

Die Auslagen machen von den Einnahmen 53,88 Proz.; es entfallen auf die Bahnverwaltung 27,58, auf die Transportverwaltung 62,97, auf die allgemeine Verwaltung 9,45 Prozent.

Auf der Lambacher Nebenbahn war bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 7,56 Meilen

die Einnahme von 122,482 Personen und 16,322 Militärs u. . . . .	127,370 fl.
„ 1,455,973 Ztr. Güter u. . . . .	294,972 „
„ diversen Zuschüssen . . . . .	9,799 „
zusammen	432,141 fl.

die Ausgaben betragen . . . . . 254,086 „ der Reinertrag . . . . . 178,055 fl.

Auf die Bahnmeile betragen die Einnahmen 57,162, die Ausgaben 33,609 fl., die letzteren machen von den ersteren 58,79 Prozent.

Endlich lieferte die Linz-Budweiser Pferdebahn folgendes Ergebnis:

Einnahme für 26,512 Personen und 484 Mann Militär u. . . . .	28,517 fl.
„ „ 1,244,321 Ztr. Güter . . . . .	507,767 „
„ „ andere Zuflüsse . . . . .	57,867 „
zusammen	594,151 fl.

Ausgaben . . . . . 421,657 „ Reinertrag . . . . . 172,494 fl.

Bei 17,24 Meilen Pferdebahn entfallen auf die Bahnmeile: Einnahmen 34,444 fl., Ausgaben 24,444 fl., Reinertrag 10,000 fl. Die Ausgaben machen von den Einnahmen 70,96 Proz. aus.

Von dem Reinertragnisse der Nebenbahnen wurden, nach Zurechnung des Betriebs-Ueberschusses pro 4343 fl. vom Jahre 1858, die 5 Proz. Zinsen des Einlösungskapitals für das Jahr 1859 mit 274,347 fl., dann die Amortisations-Quote auf das 1829er Anlehen mit 12,600 fl. und der Verlust aus dem Verkauf des von der früheren Gesellschaft übernommenen National-Anlehens mit 24,768 fl. bestritten.

### II. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Aus dem, dem Protokoll der vierten (ordentlichen) Generalversammlung der Aktionäre, vom 30. Juni 1860, beigegebenen Geschäftsbericht über den Bau und Betrieb der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn im Jahr 1859 entnehmen wir Folgendes.

Am 1. Mai v. J. wurde der öffentliche Verkehr auf die ganze Hauptbahn ausgedehnt und die Flügelbahn von Josephstadt bis Schwadowitz gleichzeitig in Betrieb gesetzt.

Nach dem Abschlusse der Baurechnung pro Ende Dezember v. J. waren die bis dahin verausgabten Bau-Auslagen 20,880,770 fl. östr. W. oder 773,362 fl. pro Meile.

In den ersten vier Monaten des Betriebsjahres 1859 war die Strecke Pardubitz-Turnau der Hauptbahn mit 17 Meilen, vom 1. Mai desselben Jahres



an 27 Meilen dem Betrieb übergeben. Die durchschnittliche Betriebslänge betrug somit im Jahre 1859 . . 23,66 Meilen.

Im Ganzen wurden 292,189 Personen befördert, darunter 221,012 oder 76 Proz. im internen Verkehr und 71,177 oder 24 Proz. im direkten Verkehr mit den Nachbarbahnen.

Die gesammte Personenbeförderung ergab ein Brutto-Erträgniß von 229,849 fl. für zurückgelegte 1,360,261 Personenmeilen; eine Person hat durchschnittlich 4,65 Meilen zurückgelegt und 78,66 fr. bezahlt; die Personenmeile trug im Durchschnitt 16,89 fr.

Sämmtliche Frachtgüter, welche sich auf 2,027,903 Zollentner belaufen, haben 19,902,197,5 Zentnermeilen zurückgelegt, und ein Brutto-Erträgniß von 442,234 fl. geliefert. Eine Zentnermeile trug durchschnittlich 2,222 fr.

Jeder Zentner hat durchschnittlich 9,81 Meilen zurückgelegt und 21,87 fr. getragen. Auf den internen Frachtenverkehr entfielen 1,038,647 Zollentner oder 51 Proz. der Gesamtfrequenz und 201,176 fl. oder 45 Proz. der Gesamteinnahme; auf den direkten Frachtenverkehr hingegen 989,256 Zollentner, also nur 49 Proz. der Gesamtfrequenz, und 241,058 fl., also 45 Proz. der Gesamteinnahme.

Die gesammte Brutto-Einnahme betrug 704,440 fl. Hievon entfallen auf den Personenverkehr nebst Gütern, Reisegepäck- und Militärtransport 34,7 Proz., auf den Frachtentransport 62,8 Proz., auf diverse Einnahmen 2,5 Proz.

Dagegen entfallen von den gesammten Ausgaben, welche 595,907 fl. betragen, auf:

	Proz.	pro Bahnmeile	pro Nutzmeile	pro Achsemeile
Allgemeine Verwaltung . . . . .	9,2	2,311,15 fl.	0,81	3,33 fr.
Zugförderung und Zugbegleitung . . . . .	43,6	10,954,45 „	3,82	15,80 „
Commerziellen u. administrat. Dienst . . . . .	12,2	3,063,11 „	1,07	4,42 „
Bahnerhaltung . . . . .	21,7	5,468,38 „	1,91	7,88 „
Fahrtbetriebsmittel . . . . .	2,9	733,56 „	0,26	1,05 „
Materialverwaltung . . . . .	1,0	250,41 „	0,09	0,37 „
Werkstättenbetrieb . . . . .	5,2	1,314,06 „	0,46	1,90 „
Assuranz, Steuern, außerordentliche Auslagen . . . . .	4,2	1,048,91 „	0,36	1,50 „
zusammen	—	25,144,03 fl.	8,78	36,25 fr.

Die Netto-Einnahme betrug 109,532 fl. Es entfallen

	pro Bahnmeile	pro Nutzmeile	pro Achsemeile
Von der Brutto-Einnahme . . . . .	29,773,45 fl.	10,40 fl.	42,92 fr.
„ den Ausgaben . . . . .	25,144,03 „	8,78 „	36,27 „
„ der Netto-Einnahme . . . . .	4,629,42 fl.	1,62 fl.	6,67 fr.

Nach §. 6 der Konzession beginnt die Wirksamkeit der Zinsengarantie des Staates mit dem Tage der Betriebseröffnung der ganzen Bahn, d. i. mit dem 1. Mai 1859; dagegen sind die Betriebserträgnisse der theilweise in Betrieb gesetzten Strecken von den Bauauslagen in Abzug zu bringen. Von der oben ausgewiesenen Netto-Einnahme (109,532 fl.) entfallen auf die Zeit vom 1. Mai bis 31. Dezember 1859 . . 86,701 fl. Hievon sind nach §. 52 der Statuten die Erfordernisse der Prioritäts- und der schwebenden Schuld mit 50,487 fl. abzuziehen, bleiben 36,214 fl.

Die Garantie der Staatsverwaltung für 5 Prozent eines Anlagekapitals von 18,900,000 fl. beträgt für 8 Monate 630,000 fl. Es ergibt sich daher ein Ausfall von 593,786 fl., welcher Betrag als Voranschuss aus dem Titel der Zinsengarantie bei dem hohen k. k. Finanzministerium nachgesucht und worauf im Monat März d. J. eine à Conto-Zahlung von 200,000 fl. geleistet wurde.

### Russische Eisenbahnen.

#### I. Große Gesellschaft der Russischen Eisenbahnen.

Dem in der Generalversammlung vom 14. Juni erstatteten Bericht zufolge wird derjenige Theil des herzustellenden Bahnnetzes, welcher zuerst in Angriff genommen worden, demnächst vollendet werden. Es sind dies die zwei Hauptlinien: 1) Petersburg-Warschau mit Abzweigung nach der preussischen Grenze zum Anschluß an das dortige Bahnnetz; 2) Moskau-Nischni-Nowgorod. Diese beiden Linien von zusammen 1500 Kilometer werden also innerhalb 4 Jahre nach Inangriffnahme der Arbeiten dem Betrieb übergeben seyn. Die ihrer Vollendung jetzt entgegengehenden Linien bilden einen großen Winkel, dessen Scheitel Petersburg ist. Der westliche Schenkel dieses Winkels (1100 Kilom.) geht über Pskow, Dünaburg, Wilna und Bialystock nach Warschau, wo er sich vermittelst der Warschau-Wiener Bahn an das österreichische Nordbahnnetz anschließt, während von Wilna aus sich die Verbindung mit den ostpreussischen Bahnen über Kowno abzweigt. Der andere Schenkel des Winkels geht von Petersburg nach Moskau, von wo er in östlicher Richtung nach Nischni-Nowgorod führt, dem großen Markt des östlichen Rußlands an der Wolga. Die Linie von Petersburg nach Warschau gehört der Gesellschaft vermöge ihrer Kon-

zession, ebenso die von Moskau nach Nischni-Nowgorod, während die von Petersburg nach Moskau bis jetzt noch Staatsbahn ist, aber ebenfalls der Gesellschaft überlassen werden soll.

Ueber den Stand der Bauausführung enthält der Bericht Folgendes: Von der Petersburg-Warschauer Linie ist die Strecke von Petersburg nach Ostrow (326 Kilom.) in regelmäßigem Betrieb, während der Bau von weiteren 207 Kilom. bis Dünaburg so weit fortgeschritten ist, daß ihre Eröffnung im Oktober wird stattfinden können. Von Dünaburg nach Wilna geht schon die Lokomotive und es ist nur noch die Kiesbedeckung zu beenden, um gegen Ende August die Linie dem Verkehr zu übergeben; von der Abzweigung nach der preussischen Grenze ist die 90 Kilom. lange Strecke Kowno-Stallupönen so vorgerückt, daß sie Anfangs November in Betrieb gesetzt werden kann. Die Sekzion Warschau-Bialystock (174 Kilom.) wird auf einem großen Theil ihrer Länge bereits von Maschinen befahren und geht ebenfalls ihrer Vollendung entgegen, so daß zwischen Petersburg und Warschau anfangs November nur noch eine 220 Kilom. große Lücke von Wilna bis Bialystock unvollendet seyn wird, deren Fertigstellung man übrigens im Januar oder Februar l. J. entgegenzieht. Auf dem östlichen Schenkel des Winkels ist die Bahn von Petersburg nach Moskau bekanntlich seit einigen Jahren bereits im Betrieb. Die Linie von Moskau nach Nischni-Nowgorod wird sehr energisch gefördert, so daß Ende August die Strecke Moskau-Kowno (220 Kilom.) und 80 Kilom. von Nischni aus eröffnet werden sollen; es wird also von Kowno in der Richtung nach Nischni nur noch eine Lücke von 110 Kilom. bleiben, welche im Laufe des nächsten Jahres dem Betrieb übergeben werden können.

#### II. Warschau-Wiener Eisenbahn.

Aus den Verhandlungen der zweiten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft vom 27. Juni d. J. ist Folgendes zu entnehmen. Vom 1. November 1857, der Zeit der Uebernahme der Bahn von der neuen Gesellschaft bis Ende 1859 sind für Erneuerungsarbeiten und Anschaffungen verausgabt worden 2,137,088 R.S. Die neue Verbindungsbahn zwischen Zablowitz und Kattowitz von 16 Werst 214 Faden Länge wurde am 26. August 1859 dem Verkehr übergeben; sie fügt die Verbindung mit der Oberschlesischen Bahn um 17 Werst ab und vermeidet das österreichische Gebiet. Die Baukosten betragen gegen 700,000 R.S.

Im Jahr 1859 wurden auf der Bahn befördert 575,284 Personen und 9,191,184 Pud Güter; die Einnahmen betragen: vom Personenverkehr 572,001, vom Güterverkehr 512,271, im Ganzen 1,124,607 R.S. Davon wurden an Betriebskosten bestritten 636,307 R.S. = 56,6 Proz. der Bruttoeinnahme. Von dem Ueberschuss zu 488,300 R.S. waren zu zahlen 200,000 R.S. Rente an den Staat für Ueberlassung der Bahn, 58,649 R.S. zur Bildung eines Reservefonds und zur Amortisation der Aktien, 22,965 R.S. Rente für die Gründer etc.; von dem Rest erhielten die Aktionäre eine Dividende von 9 R.S. pro Aktie.

#### III. Warschau-Bromberger Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht über den Bau der Warschau-Bromberger Eisenbahn für das Jahr 1859, vorgelesen in der zweiten Generalversammlung der Aktionäre am 28. Juni d. J., fängt die zu bauende Linie auf dem Bahnhof zu Lowicz der Warschau-Wiener Eisenbahn an, geht ohnweit derselben über die Bzura, berührt die Orte Kutno, Lubien, Wloclawek, Bratoblot und erreicht die preussische Grenze in der Nähe des letzteren Orts an dem hiefür vereinbarten Anschließpunkt. Die ganze Länge von Lowicz bis zur Grenze beträgt 129 Werst 306 Faden. Die größte Steigung ist 1:150, der kleinste Krümmungshalbmesser 400 Faden (2800 Fuß); der dritte Theil der ganzen Linie liegt horizontal, nur  $\frac{1}{10}$  in Curven. Das Bahnplanum wird für 2 Wechse angelegt. Der Kostenanschlag erreicht nicht die durch den Staat garantierte Summe von 45,000 R.S. pro Werst. Der Anfang des Baues ist der Bestimmung der Konzession gemäß im Oktober 1859 mit dem wichtigsten Bauwerk der ganzen Bahn, der Brücke über die Bzura bei Lowicz, gemacht worden.

### Belgische Eisenbahnen.

#### Pensions- und Unterstützungskassenverein der Bediensteten der K. Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung in Belgien.

Der seit 1838 bestehende Pensions- und Unterstützungskassenverein der Bediensteten der K. belgischen Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung hat bereits mehrere Reformen erfahren, von denen namentlich die vom Jahre 1851 verschiedene wahrgenommene Uebelstände beseitigte. Aber auch die damals revidirten Statuten erwiesen sich im Laufe der Jahre als unzuweckmäßig, weshalb der Minister der öffentlichen Arbeiten eine neuerliche Revision derselben vornehmen ließ und den Entwurf der neuen Statuten der K. Sanction unterzog.



Diese ist am 16. Dezember 1859 erfolgt. Die wesentlichsten Bestimmungen der neuen Statuten sind:

Der Unterstützungs- und Pensionskassenverein hat den Zweck:

- 1) zeitweilig dienstunfähig gewordene Vereinsmitglieder und provisorisch Bedienstete zu unterstützen und denselben unentgeltliche ärztliche Hilfe, Arzneien u. s. w. zu sichern;
- 2) Jahresunterstützungen an provisorisch Bedienstete in Fällen andauernder Arbeitsunfähigkeit, dann an jene Vereinsmitglieder, so wie an jene Wittwen, Waisen und Eltern derselben, welche keinen Anspruch auf den Pensionsbezug haben, zu erfolgen;
- 3) für verstorbene Vereinsmitglieder und für provisorisch Bedienstete die Leichenkosten zu bestreiten;
- 4) den Vereinsmitgliedern im Falle andauernder Dienstesunfähigkeit eine Pension zu gewähren;
- 5) die Wittwen und Waisen, so wie die Eltern verstorbener Vereinsmitglieder mit Pensionen zu theilen; endlich
- 6) alle Pensionisten des Vereins, so wie auch jene Personen, welche Jahresunterstützungen erhalten, durch die Vereinsärzte unentgeltlich behandeln zu lassen.

Als Vereinsmitglieder (associés) werden alle in den Besoldungsstand eingereichten Bediensteten der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung aufgenommen, wenn sie diensttauglich und gesund sind und die Altersgrenze, welche für Fachleute mit 35 und für die übrigen Bediensteten mit 30 Jahren festgesetzt ist, nicht überschritten haben. Die zeitlich Angestellten können nicht als Vereinsmitglieder immatriculiert werden. Sie tragen zwar alle Lasten der Vereinsmitglieder und nehmen im Allgemeinen auch an den Wohlthaten des Vereins Theil; nur haben weder sie, noch ihre Wittwen, Waisen oder Eltern Anspruch auf eine Pension aus der Vereinskasse. Werden sie in der Folge dauernd bedienstet, so wird ihnen die provisorische Theilnahme am Verein in Rechnung gebracht. — Ein Comité von 10 Mitgliedern besorgt die Verwaltungsgeschäfte und wählt aus seiner Mitte den Vizepräsidenten. Der Präsident wird durch den Minister der öffentlichen Arbeiten ernannt.

Als regelmäßigen Beitrag zur Vereinskasse haben die Mitglieder und zeitlich Bediensteten 3 Proz. von ihrer Besoldung oder von dem Lohne zu zahlen, wenn die Bezüge nicht mehr als 2.40 Fr. täglich betragen; übersteigen dieselben jenen Betrag, so werden 4 Proz. für die Vereinskasse zurückbehalten. Außerdem fließen derselben noch Strafgebühren, Abzüge in Fällen des Urlaubs und der Absenz, Unterstützungsbeiträge der Staatsverwaltung, Schenkungen, Vermächtnisse u. s. zu.

Im Dienste verwundete oder in Folge des Dienstes erkrankte Mitglieder und zeitlich Bedienstete werden auf Kosten des Vereins ärztlich behandelt, mit Arzneien, Bandagen u. s. w. versorgt und auch verpflegt. Ihre Dienstesbezüge laufen dabei fort, entweder ganz oder nach Umständen nur theilweise, jedoch so, daß dieselben nicht unter 75 Proz. des Normalausmaßes herabstufen können. Werden sie in ihrer Dienstesstelle erkräft und in Folge dessen ihre Dienstesbezüge zeitweilig eingestellt, so haben sie Anspruch auf eine Geldunterstützung aus der Vereinskasse. Die Krankenunterstützungsbeiträge sind festgesetzt wie folgt:

Für ledige u. für kinderlose Gatten oder Wittwer mit . . .	50%	d. Dienstesinkommens
„ Verheirathete oder Wittw. mit 1 Kind unter 13 J. mit 55 „	„	„
„ „ „ „ 2 Kind. „ „ „ 60 „	„	„
„ „ „ „ 3 „ „ „ 65 „	„	„
„ „ „ „ 4 „ „ „ 70 „	„	„
„ „ „ „ mehr als 4 Kind. „ 75 „	„	„

Uebrigens darf bei einem Dienstesinkommen von weniger als 5 Fr. pro Tag der Unterstützungsbeitrag 2½ Fr. nicht übersteigen. Für jene, welche mindestens 5 Fr. tägliche Besoldung beziehen, ist der Unterstützungsbeitrag auf 50 Proz. festgesetzt. — In Ausübung ihres Dienstes Verwundete oder anderweitig Beschädigte erhalten dieselben Unterstützungen mit 10 Proz. Zuschlag. Wenn die Eltern in ihrem Lebensunterhalte auf die Bezüge des erkrankten oder verletzten Bediensteten angewiesen sind, so werden sie bei Bemessung des Unterstützungsbeitrages den Kindern zugezählt; dasselbe gilt von Kindern von mehr als 13 Jahren, wenn sie dienstunfähig sind und deshalb vom Vater verpflegt werden müssen. Der geringste Unterstützungsbeitrag ist für Arbeiter, welche weniger als 1.40 Fr. Taglohn beziehen, mit 80 Cent., für alle übrigen mit 1 Fr. pro Tag festgesetzt. Bei Erkrankungen durch eigenes Verschulden wird keine Unterstützung gewährt.

Der Leichenkostenbeitrag ist mit 30 Fr. bemessen; in außerordentlichen Fällen kann er erhöht werden, darf jedoch 75 Fr. nicht überschreiten.

Die Jahresunterstützungen werden bei Bediensteten, welche weniger als 2 Fr. täglich Lohn oder Besoldung beziehen, mit 25 Proz., bei einem Einkommen von 2 Fr. oder darüber mit 20 Proz. der letzten Dienstesbezüge bemessen. Wurde die Einzahlung durch mehr als 5 Jahre geleistet, so steigt die Pension für jedes Jahr mehr um 2 Proz., doch so, daß die Unterstützung für drei Monate weder geringer als 45 Fr., noch höher als 75 Fr. seyn darf. Für mehrere Jahre werden dieselben Unterstützungen nur jenen Vereinsmitgliedern ge-

währt, welche mindestens 7 Jahre lang ihre Einzahlungen geleistet haben; jedoch werden jenen zeitlich Bediensteten, welche in Folge eines im Dienste erlittenen Unfalles völlig arbeitsunfähig geworden sind, ohne Rücksicht auf die Dauer ihrer Einzahlungen, Jahresunterstützungen von 25 Proz. ihrer letzten Dienstesbezüge gewährt. Diese Unterstützungen können für so viele Jahre wiederholt werden, als der Zeit der geleisteten Einzahlungen entsprechen; es tritt aber jährlich eine Verminderung um 2 Proz. ein. Dabei ist festgesetzt, daß die Unterstützung nicht weniger als 20 und nicht mehr als 60 Fr. pro Trimester betragen dürfe.

Wenn ein Vereinsmitglied oder ein zeitlich Bediensteter stirbt, nachdem er mindestens durch einen Zeitraum von 5 Jahren seine Zahlungen zur Vereinskasse geleistet hat, tritt dessen Wittve in den Genuß einer oder mehrerer Jahresunterstützungen von 15—20 Proz. des letzten Bezuges ihres Ehegatten, wenn dieser weniger als 2 Fr. täglich betrug, und von 10—15 Proz., wenn der tägliche Dienstbezug 2 Fr. erreicht oder überstiegen hat. Hat die Einzahlung des Verstorbenen mehr als 5 Jahre gedauert, so erhält dessen Wittve für jedes jenen Zeitraum übersteigende Jahr um 2 Proz. mehr, bis zur Höhe von 60 Fr. pro Trimester.

Auf den Bezug einer Pension aus der Vereinskasse haben Anspruch:

- 1) alle Mitglieder, welche in Folge einer Krankheit dienstunfähig geworden sind, nachdem sie 10 Jahre lang ihre Beiträge geleistet haben;
- 2) jene Mitglieder, welche in Folge von Verletzungen oder Unfällen bei Ausübung ihrer Dienstesverrichtungen erwerbsunfähig geworden sind, oder welche nach zurückgelegtem 60. Lebensjahre an Altersschwäche leiden;
- 3) Wittwen jener Mitglieder, welche dem Vereine 15 Jahre lang angehört haben, nach einer Ehe von mindestens 5 Jahren;
- 4) Kinder verstorbener Mitglieder, wenn sie das 13. Lebensjahr noch nicht überschritten haben, und deren Vater 5 Jahre lang seine Beiträge zur Vereinskasse geleistet und keine pensionspflichtige Wittve zurückgelassen hat;
- 5) die Eltern verstorbener Mitglieder nach dem Tode der Wittve, wenn erwiesen ist, daß sie in ihrem Unterhalte auf das Einkommen des Sohnes angewiesen waren.

Invalide Mitglieder erhalten nach den ersten 10 Dienstjahren 20 Proz. vom Durchschnitte des während der letzten 3 Jahre bezogenen Dienstesinkommens und für jedes weitere Dienstjahr 1½ Proz. mehr bis zur Höhe

von 200 Fr. bei einem Dienstesbezuge bis 2 Fr. täglich,	
„ 500 „ „ „ „ „ von 2.20—4 Fr. täglich,	
„ 700 „ „ „ „ „ „ 4.20—7 „ „	
„ 1000 „ „ „ „ „ „ mehr als 7 Fr. täglich.	

Wird das Mitglied durch körperliche Verletzung im Dienste erwerbsunfähig, so treten die obigen Gebühren schon nach dem 5. Dienstjahre ein, und hat dasselbe bei dem Unfalle außerordentlichen Raths oder ungewöhnliche Geistesgegenwart an den Tag gelegt, so kann die Pension mit 60 Proz. vom Dienstesinkommen bemessen und die obbezeichneten Maximalbeträge um 100 Fr. hinausgerückt werden.

Wittwen erhalten 20 Proz. der Dienstesbezüge, welche ihr verstorbener Gatte in den letzten 3 Jahren durchschnittlich genossen hat, und 1 Proz. Zuschuß für jedes Jahr, für welches über 5 Jahre hinaus die Einzahlung der Beiträge geleistet wurde. Hat die Wittve Kinder, die das 13. Lebensjahr noch nicht überschritten haben, so erhält sie für jedes derselben eine Pensionsaufbesserung um 2 Proz. — Die Waisen-Pensionen werden bemessen wie folgt: Ein einzelnes Kind erhält ⅓ der Pension, auf welche die Mutter desselben Anspruch gehabt hätte; zwei Kinder genießen ⅓, drei die volle Wittwen-Pension. Für jedes weitere Kind wird die Pension um 2 Proz. der Dienstesbezüge erhöht, welche der Vater im Durchschnitte der letzten 3 Jahre genossen. — Die Eltern der verstorbener Vereinsmitglieder sind unter der oben bezeichneten Bedingung den hinterlassenen Kindern unter 13 Jahren gleichzuhalten.

## Beitrag. Zuland.

**Oesterreich.** — Am 14. August wurde die Strecke Miskolcz-Kaschan der Theißbahn für den Personen- und Frachtenverkehr eröffnet. Die Annäherung der Theißbahn an Ungarns Nordgrenze macht den Wunsch auf eine baldige Verbindung der Theißbahn mit der galizischen Karl-Ludwigsbahn lebhafter hervortreten. Bereits werden die verschiedenen Uebergangspunkte über die Carpathen untersucht und in den ungarischen Blättern besprochen, und wenn auch die zu überwindenden Schwierigkeiten auf allen bisher besprochenen Punkten sehr bedeutend sind, so dürfte doch die Verlängerung der Theißbahn bis nach den fruchtbaren Ebenen Galiziens nicht allzu lange ein frommer Wunsch bleiben. (Austria.)



**Verkehr deutscher Eisenbahnen.**

**Württembergische Staatsbahnen (45.6 Meilen). — Monat Juli.**

	1860	1859
Personen, Zahl . . . . .	307,353	311,283
Güter, Ztr. . . . .	735,978.6	516,167.0
Einnahmen vom Personenverkehr	182,301 fl.	154,103 fl.
" " Güterverkehr . . . . .	249,841 "	159,809 "
Gesamteinnahme	432,142 fl.	313,914 fl.

Mehreinnahme in 1860 . . . . . 118,228 fl.

**Kaiser-Ferdinands Nordbahn. — Monat Juli 1860.**  
(Länge sämtlicher Betriebsstrecken 82 1/2 Meilen.)

	Personen.	Zollztr.	Einnahmen.
	östr. B.		
1—31. Juli 1860 . . . . .	136,791	2,387,972	1,238,932 fl.
gegen in 1859 . . . . .	157,210	2,302,919	1,485,676 "
1. Jan. bis 31. Juli 1860 . . . . .	881,663	17,049,765	8,266,769 "
gegen in 1859 . . . . .	1,025,706	14,397,415	8,899,136 "

(Regietransporte ohne Frachtbetrag im Juli 1860 . . . 206,219 Ztr.)

**Königlich bayerische Staatsbahnen. — Monat Juni 1860.**  
(Bahnlänge 301 Wegstunden.)

363,707 Personen . . . . .	331,884 fl.
1,426,834 Ztr. Güter (132,713 Ztr. Regiesend.)	465,272 "
Gepäck, Equipagen, Thiere u. . . . .	38,462 "
Summa . . . . .	835,618 fl.

gegen 343,296 Personen, 1,107,598 Ztr. Güter (178,020 Ztr. Regiesendungen) und 980,323 fl. Einnahmen im April 1859 bei 280 Stunden Bahnlänge.

**Pfälzische Eisenbahnen. — I. Ludwigsbahn.**

Ergebnis im	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Juli 1860	80284	47952 fl.	494308	58231 fl.	466860	56926 fl.	163110 fl.
" " 1859	89596	50755	408228	48145	357520	45253	144154
1859 mehr	—	—	86081	10086	109340	11673	18956
weniger	9312	2803	—	—	—	—	—
in den verfloßenen 10 Monaten 1859—60	738455	434589	4133045	541498	5645735	701894	1677994
1858—59	770879	436248	4034934	541643	5722120	776703	1754594
1859—60 mehr	—	—	98111	—	—	—	—
weniger	32424	1659	—	145	76385	74809	76613

**— II. Maximiliansbahn.**

Ergebnis im	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat Juli 1860	25794	10566 fl.	116571	6852 fl.	127340	6549 fl.	23967 fl.
" " 1859	27859	9075	148539	7253	62700	3393	19720
1859 mehr	—	1491	—	—	64640	3156	4247
weniger	2065	—	31968	401	—	—	—
in den verfloßenen 10 Monaten 1859—60	219504	82392	928833	68892	1442335	73720	225005
1858—59	210896	75428	1086795	77702	1186335	60981	214111
1859—60 mehr	8608	6964	—	—	256000	12739	10894
weniger	—	—	157962	8810	—	—	—

**Friedrich-Wilhelms Nordbahn. — Monat Juni 1860.**

Von Personen und Gepäck . . . . .	25,888 Thlr.
" verschiedenen Frachtgütern . . . . .	46,757 "
Gesamteinnahme . . . . .	72,645 Thlr.

gegen 58,729 Thlr. im Juni 1859.

Gesamteinnahme bis ult. Juni 1860 . . 389,184 Thlr. gegen 353,587 Thlr. in denselben Monaten des Jahres 1859.

**Magdeburg-Wittenberge. — Monat Juli 1860.**

17,091 Personen, Einnahme . . . . .	14,552 Thlr.
168,010.0 Ztr. Güter . . . . .	19,626 "
Außerordentliche Einnahmen . . . . .	817 "
Summa . . . . .	34,995 Thlr.

gegen 16,818 Personen, 137,897.2 Ztr. Güter und 31,466 Thlr. Einnahmen im Juli 1859.

Vorbehältlich späterer Festsetzung.

**Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Betriebsstrecke 27 Meilen.)**

1860 Monat	Personenverkehr		Güterverkehr		Total-Einnahme fl.
	Anzahl der Personen	Einnahmen fl.	Zentner	Einnahmen fl.	
Juli . . . . .	21449	24521	263736	64029	88550
bis ult. Juni . . . . .	104988	104458	1283439	288108	392365
Summa . . . . .	126437	128979	1547175	352137	481115
bis ult. Juli 1859 . . . . .	—	124289	—	238025	362314
im Jahre 1860 mehr . . . . .	—	4690	—	114112	118801

**Ankündigungen.**

[56—57]

**Stuttgart.**

**Lieferung des eisernen Oberbaues für die offenen Durchlässe und Brücken auf der K. Württembergischen Nordostbahn.**

Für die im Bau begriffene, von Heilbronn nach Hall führende Nordostbahn sollen die nachstehenden eisernen Brücken von 6 Fuß bis 90 Fuß Tragweite hergestellt werden und zwar:

- 1) nach dem Gitterbalkensystem konstruirt: 4 Brücken bei Heilbronn, wovon 2 über die Neckar-Arme mit je 2 Oeffnungen von 90 Fuß, eine über den Fabrikkanal mit 80 Fuß und eine über den Wilhelmkanal mit 90 Fuß Tragweite, im Gesamtgewicht nach dem Voranschlag für Schmied-Eisen von . . . 4130 Zentner, für Guß-Eisen . . . 135
- 2) nach dem Blechbalkensystem: 39 Durchlässe und Brücken von 6 Fuß bis 40 Fuß Tragweite im Gesamtgewicht nach dem Voranschlag für Schmied-Eisen von . . . 2478 Zentner, für Guß-Eisen . . . 645

Das Eisenwerk ist so zeitig auf die einzelnen Baustellen abzuliefern und aufzustellen, daß die Gitterbrücke über den Fabrikkanal und 3 Blechbrücken über die Neckarfulmer Straße und den Pfählweg bis 15. April 1861, alle übrigen Brücken bis 15. November 1861 vollendet sind.

Voranschlag, Zeichnungen und Bedingnißhefte können auf unserem technischen Bureau dahier eingesehen werden.

Unternehmer, welche die Lieferung und Aufstellung der bezeichneten Brücken und Durchlässe im Einzelnen oder Ganzen übernehmen wollen, sind eingeladen, spätestens bis

**Freitag, den 31. August d. J.,  
Mittags 12 Uhr**

schriftliche, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung eiserner Brücken für die württembergische Nordostbahn“

versehene Erklärungen bei uns einzureichen, worin genau anzugeben ist, zu welchen Preisen für den Zollzentner Schmied- und Walzeisen und für den Zollzentner Gußeisen die Lieferung der Brücken u. unter den festgesetzten Bedingungen übernommen werden will.

Den 7. August 1860.

**K. Württ. Eisenbahnbau-Kommission.  
Schwarz.**

[58] So eben erschien und ist durch alle Buchhandlungen zu erhalten, in Stuttgart durch die J. B. Metzler'sche Buchhandlung:

**Seider, C. J.,** technischer Direktor des österr. Lloyd, **systematische Anleitung zum Tragen der Eisenbahnen.** Ein Handbuch für Ingenieure und Eisenbahnunternehmungen. Zweite bedeutend vermehrte Auflage. 1860. Broch. 1 Nhr. 20 Ngr.

Diese neue gänzlich umgearbeitete Auflage hat sehr bedeutende Bereicherungen erfahren, von denen wir besonders einen neuen Abschnitt über die Eisenbahnen im Kriegsdienste und dem tragenden Ingenieure bei der Aufnahme des Terrains und der Absteckung einer ausgemittelten Bahnlinie unentbehrliche Tabellen erwähnen.

Ein Beweis von der Vorzüglichkeit obigen Werkes liegt wohl schon darin, daß noch kurz vor dem plötzlich erfolgenden Tode, Sr. Excellenz Freiherr von Bruck, k. österr. Finanzminister, die Widmung desselben annahm.

**Schiele, Ludw.,** Ober-Ingenieur der Kaiser-Ferdinands Nordbahn, **Theorie der Ausweichgeleise und Bahnkreuzungen.** Mit 55 Illustrationen. Zweite Ausgabe. 1860. 4<sup>o</sup>. Broch. 1 Nhr.

Dieses außerordentlich brauchbare Werkchen sollte sich im Besitze jedes Ingenieurs und jeder Eisenbahnverwaltung befinden.

Früher erschien:

**Engelbreit, K.,** k. bayr. Oberlieut., Prof., **die Instrumente der höheren und niederen Geodäsie und Hydrometrie.** 26 Blätter in Quersolio mit erläuterndem Texte. In Mappe 3 Nhr.