

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. — Einrückungsgebühren für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gespaltenen Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. W. Negele'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

26. November 1860.

Nro. 47.

Inhalt. Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1858. (Fortsetzung.) — Ueber die Pferdebahnen in den Nordamerikanischen Städten. — Zeitung. Inland. Preußen, Nassau. Ausland. Belgien. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1858.

(Fortsetzung von Nr. 46.)

II.

In dem Abschnitt „Allgemeine Beschreibung der Bahn“ sind über den Oberbau Notizen mitgetheilt, welche sich auf die Länge der Geleise bei einfacher, doppelspuriger Bahnlinie und auf den Stationen; auf die Bezugsquellen für die Schienen, deren Gewicht und Dauer; auf die Unterlagsschwellen, deren Dimensionen, Präparierung und Dauer beziehen. Wir entnehmen denselben Folgendes.

Die Schienen für die verschiedenen Bahnen sind von 61 Werken (Firmen) geliefert, worunter 22 ausländische (englische und belgische). Das Gewicht der Schienen oder des größeren Theils derselben (bei Schienen von verschiedenen Kalibern) ist pro laufenden Fuß von 25.17 Pfd. (Braunschweigische Staatsbahn) abwärts bis 9 Pfd. (Nürnberg-Fürth). Bei $\frac{2}{3}$ aller Bahnen ist jedoch das Gewicht der schweren Schienen über 20 Pfd. pro laufenden Fuß. Ein kleiner Theil der Schienen wiegt bei der Nürnberg-Fürth Bahn nur 8 Pfd., bei der Albertsbahn in Sachsen nur 7.5 Pfd. und bei der Budweis-Linz-Otmundener Pferdebahn nur 4 Pfd. pro laufenden Fuß. Die ältesten Schienen liegen: auf der Leipzig-Dresdener Bahn, 20 Jahre; auf der Bayerischen Süd-Nordbahn (München-Augsburg), 20 Jahre; auf der Düsseldorf-Elberfelder Bahn, 20 Jahre; auf der Rheinischen und Taunusbahn, 19 Jahre; auf der Berliner Anhaltischen, 18 Jahre.

Die Bahnschwellen sind von Eichen-, Kiefern-, Fichten- und Tannenholz, in wenigen Fällen auch von Buchen- und von Lerchenholz. Die Schwellen sind auf beiläufig der Hälfte aller Bahnen sämmtlich oder theilweise präparirt. Als Präparierungsmittel dienen meistens Zinkchlorid und Kupfervitriol; zum Theil Creosotöl, Schwefelbaryum mit Eisenoxydul, Eisenvitriol, Zink- und Chlor-Mangan; endlich (auf der badischen Staatsbahn) doppeltes Chlorquecksilber. Die Eichenholzschwellen sind nur bei wenigen Bahnen präparirt, die weichen Schwellen dagegen bei wenigen Bahnen unpräparirt. Die Länge der Schwellen variiert zwischen 7 und 9 Fuß, die Breite der Mittelschwellen zwischen 7 und 12, der Stosschwellen zwischen 9 und 14 Zoll. Die Höhe beträgt bei den Mittelschwellen von 4.56 bis 7.3 Zoll, bei den Stosschwellen von 4.92 bis 8 Zoll. Auf einzelnen Bahnen liegen Schwellen bis 12, 13, 14, 15—19 Jahre (auf der Taunusbahn lagen Ende 1858 eine nicht geringe Zahl von noch brauchbaren nicht präparirten eichenen Schwellen aus den Jahren 1839 und 1840).

Aus den Angaben über die Krümmungs- und Niveauverhältnisse der Bahnen ergibt sich, daß größere Steigungen als von 1:100 auf folgenden Bahnlagen vorkommen:

- 1: 22 auf der Budweis-Linz-Otmundener Bahn,
- 1: 30 „ „ Düsseldorf-Dortmunder Bahn,
- 1: 38 „ „ Rheinischen Bahn,
- 1: 40 „ „ Bayerischen Ludwigs-Süd-Nordbahn,
„ einer Zweiglinie der Albertsbahn,
„ der Oester.-Südlichen Staatsbahn,
- 1: 45 „ der Braunschweigischen Staatsbahn,
„ Württembergischen „
„ Wilhelmshafenbahn,
- 1: 50 „ „ Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn,
„ Bayerischen Ludwigs-Westbahn,
- 1: 55 „ „ Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn,
- 1: 60 „ „ Westphälischen Staatsbahn,
„ Buschtiehrader Lokomotivbahn,

- 1: 64 auf der Hannoverischen Staatsbahn,
- 1: 68 „ „ Aachen-Düsseldorf-Bahn,
- 1: 70 „ „ Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn,
- 1: 76 „ „ Prinz-Wilhelms Eisenbahn,
- 1: 77 „ „ Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn,
- 1: 80 „ „ Breslau-Posen-Logauer Bahn.

Der kleinste Krümmungshalbmesser von Curven ist am geringsten bei nachstehenden Bahnen:

Budweis-Linz-Otmundener (Pferdebahn)	5.00	Ruthen
Köln-Mindener Eisenbahn	40.00	„
Prinz-Wilhelms Bahn	42.00	„
Rheinische Bahn	45.11	„
Obererzgebirgische Sächsisch-Bayerische Staatsbahn	45.11	„
Taunusbahn	47.70	„
Kaiser-Ferdinands Nordbahn	47.84	„
Bayerische Ludwigs-Süd-Nordbahn	48.75	„
Göthen-Bernburger Bahn	50.00	„
Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn	50.00	„
Magdeburg-Wittenbergische		

Mit Ausnahme der Nürnberg-Fürth Bahn, der Buschtiehrader- und Budweis-Linz-Otmundener Pferdebahn sind sämmtliche Eisenbahnen mit elektromagnetischen Telegraphen versehen. Die Sprechapparate sind von Morse, Siemens und Halske, Kramer, Stöhrer, Fardely, Bain, C. Schröder. Beiläufig die Hälfte der Bahnen hat neben den Sprechapparaten noch Glockenapparate an den Bahnwärter-Stationen. Die Telegraphenleitungen sind meistens von Eisendraht. Auf der großen Mehrzahl der Bahnen sind endlich für die durchgehenden Signale noch optische Telegraphen vorhanden.

Die Anlagelosten der Eisenbahnen des Vereins pro Meile Bahnlänge weichen sehr bedeutend von einander ab. Mit dem höchsten Aufwand pro Meile erscheinen:

die Oesterreichische südliche Staatsbahn	mit 1,130,875 Thlr.
(wegen der kostspieligen Bauten des Semmering, über den Karst),	
„ Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn	mit 1,114,290 Thlr.
(wegen des Bahnhofes in Hamburg),	
„ Kaiserin-Elisabeth Bahn (Wien-Linz)	890,677 „
„ Bergisch-Märkische (Düsseldorf-Dortmund)	873,507 „
„ Sächsisch-Böhmische Staatsbahn	770,956 „
„ Rheinische Bahn	730,528 „
„ Frankfurt-Hanauer Bahn	663,116 „
„ Köln-Mindener Bahn	662,136 „
„ Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	656,222 „
„ Niedererzgebirgische Staatsbahn	652,045 „
„ Sächsisch-Bayerische Staatsbahn	647,645 „
„ Saarbrücker Staatsbahn	644,106 „

Bei allen anderen Bahnen betragen die Anlagelosten weniger als 600,000 Thlr. Von billigen Bahnen sind zu nennen: die Buschtiehrader Pferdebahn mit 36,703 Thlr., die Budweis-Linz-Otmundener Pferdebahn mit 67,465 Thlr., die Großherzog. Badische Verbindungsbahn (Mannheim-Friedrichsfelde) mit 120,304 Thlr., die Rendsburg-Neumünster Bahn mit 121,302 Thlr., die Nürnberg-Fürth mit 123,800 Thlr. — Andere Bahnen mit einem Anlagekapital von weniger als 200,000 Thlr. pro Meile gibt es nicht.

In einer besondern Kolonne sind die Ziffern enthalten, welche bei den verschiedenen Bahnen die Kosten der ungewöhnlich kostspieligen Bauwerke, als großer Brücken, Tunneln, Viadukte, Dämme, Durchstöße etc. angeben; zu einer Vergleichung geben diese Zahlen jedoch keine genügenden Anhaltspunkte, weil die Bezeichnung „ungewöhnlich kostspielige Bauwerke“ eine zu unbestimmte ist und nicht jede Verwaltung darunter dasselbe versteht. Bei der Oesterreichischen