

Eröffnungen neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn im Jahre 1897. Verordn.-Bl. f. E. u. Sch. 1898, No. 30, S. 674 bis 677. G.

Uebersicht des Baufortschrittes der im zweiten Semester 1897 in Ausführung begriffenen österreichischen Eisenbahnen. Verordn.-Bl. f. E. u. Sch. 1898, No. 35, S. 770. G.

Statistik der schmalspurigen Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1895. Nach amtlichen Angaben bearbeitet vom Oberingenieur F. Zezula in Wien. Ztschr. f. Kleinb. 1898, Heft 2, S. 147 und Heft 3, S. 176.

Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburgbahnen im Rechnungsjahr 1896/97. Verbunden mit einem Rückblick auf die Ergebnisse der abgelaufenen 25 Betriebsjahre. (Nach den Verwaltungsberichten der Kaiserlichen General-Direktion). Von Lomler. Archiv f. E. u. Sch. 1898, Heft 2, S. 294.

Aus dem besonders interessanten Rückblick, der durch graphische Darstellung und tabellarische Uebersichten veranschaulicht ist, sind als Haupt-Ergebnisse der 25 Betriebsjahre zu verzeichnen:

Steigerung der Einnahmen um 172 pCt.
 „ Ausgaben „ 113 „
 „ Ueberschüsse „ 392 „

Die Betriebslänge der Bahnen hat demgegenüber nur um 118 pCt. zugenommen — von 819 km in 1872 auf 1787 in 1896/97. Das günstige Ergebnis ist vorwiegend der Steigerung des Güterverkehrs zu danken, der 1896/97 ein um 230 pCt. höheres Erträgnis als in 1872 gebracht hat; aus dem Personenverkehr ist die Zunahme des Erträgnisses 110 pCt. Das Anlagekapital betrug 1872 rund 293 Millionen und verzinst sich mit 1,88 pCt.; 1873 sogar nur mit 0,70 pCt. Dasselbe ist bis 1896/97 auf 551 $\frac{1}{4}$ Millionen gestiegen, und hat sich 1896/97 mit nahezu 5 pCt. verzinst. K.

Aus dem Geschäftsberichte des Centralamtes für den internationalen Eisenbahn-Transport für das Jahr 1897. Verordn.-Bl. f. E. u. Sch. 1898, No. 37, S. 806 u. 807. G.

Statistik der schmalspurigen Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1895. Nach amtlichen Angaben bearbeitet von Oberingenieur F. Zezula in Wien. Ztschr. f. Kleinb. 1898, Heft 2, S. 122.

Betrifft Deutsche, Schweizer und Norwegische Schmalspurbahnen, einschliesslich Zahnradbahnen und Bahnen gemischten Systems.

Die Entwicklung des Russischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1897. Ztg. D. E.-V. 1898, No. 8, S. 116.

Eine Aufzählung aller im Jahre 1897 dem Betrieb übergebenen Staats- und Privatbahnen, sowie der noch konzessionirten Strecken, mit Längen-Angaben nach amtlichen Quellen.

Der Zuwachs 1897 beträgt rund 4350 Werst; konzessionirt sind ca. 2500 Werst; darunter ein grosser Theil mit dem Charakter von Hauptbahnen für den Transit-Verkehr. Die Gesamtlänge des Russischen Eisenbahnnetzes einschliesslich der sibirischen, transkaspischen und transkaukasischen Linien, aber ausschliesslich der Bahnen Finnlands, beträgt am Ende des Jahres 1897 rund 42 000 Werst. K.

Résumé du rapport du Board of Trade sur la longueur, la situation financière et les résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer du Royaume-Uni; pour l'année 1896. Rev. gén. d. chem. Februar 1898, S. 104.

Statistique des chemins de fer de l'Italie pour l'année 1891. Rev. gén. d. chem. Januar 1898, S. 33.

Die Betriebsergebnisse werden nach den Veröffentlichungen des italienischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten wiedergegeben.

Congo railway. Engg. 4. März 1898. S. 285.

Der Artikel enthält Mittheilungen über die Congo-Bahn, deren fortschreitendes Gedeihen unverkennbar ist. Im Betriebsjahre 1896—1897

wurden schon etwas über 2 Prozent des verwendeten Kapitals eingenommen. Die Ausdehnung der Bahn bis Stanley Pool ist fest beschlossen; dann beträgt die Länge 242,5 Meilen engl. (ca. 380 km). Ende Juni 1897 waren 117,5 Meilen (188 km) im Betriebe.

Kst.

The railways of the world. Engg. 18. März 1898. S. 327.

Enthält bildliche Zusammenstellungen:

1. der Länge der Eisenbahnen der Länder in allen Welttheilen in engl. Meilen. Hier stehen die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika mit ungefähr 180 000 Meilen weit voran; dann folgt Deutschland mit nahezu 30 000 Meilen; Frankreich mit rund 25 000, Rußland mit 23 000, Großbritannien mit 20 000 Meilen u. s. w. —

2. Ein Diagramm, welches die Meilenzahl für 10 000 Einwohner in den verschiedenen Ländern zeigt. Hier stehen die bevölkerungsarmen Länder wie Australien, Neu-Seeland, Kanada mit 50 bis 30 Meilen obenan; Nord-Amerika zeigt 26,6 Meilen; Deutschland 5,5; Großbritannien 5,3 und als letztes Japan 0,5 Meilen. —

3. Ein Diagramm, in dem die Eisenbahn-Längen für je 100 Quadratmeilen engl. der verschiedenen Länder geordnet sind. Hier steht Belgien mit 30,3 Meilen obenan; dann folgt Großbritannien mit 17,3, Deutschland mit 13,7 Meilen u. s. w. Am tiefsten stehen hier die Südamerikanischen Staaten, Venezuela, Brasilien etc. mit 0,1 bis 0,2 Meilen. Kst.

10. Verwaltung, Gesetzgebung, richterliche Entscheidungen.

Der Vereins-Ausschufs für Angelegenheiten des Personen-Verkehrs. Ztg. D. E.-V. 1898, No. 9, S. 130.

Ein Rückblick auf die bisherige Entwicklung und Thätigkeit des im Jahre 1875 durch Beschluss einer General-Versammlung des Vereins D. E.-V. eingesetzten Ausschusses, der im Januar 1898 in Stuttgart seine 50. Sitzung gehalten hat. Specieller eingegangen ist nur auf die Einrichtung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte. K.

Ural- und die West-Sibirische Eisenbahn. Ztg. D. E.-V. 1898, No. 4, S. 56.

Laut Mittheilung sind die Ural- und die West-Sibirische Eisenbahn von Tscheljabinsk bis zum Ob dem internationalen Uebereinkommen (Centralamt Bern) unterstellt; das Geltungsgebiet des internationalen Uebereinkommens geht damit zum 1. Male über die Grenzen Europa's hinaus, und wird späterhin voraussichtlich die ganze Sibirische Eisenbahn bis an die Ostküste von Asien mit umfassen.

Coup d'œil rétrospectif sur l'exploitation et la législation des chemins de fer pendant l'exercice 1897. Rev. gén. d. chem. 1898. Februar. S. 120.

Kurze Angaben über die Einnahmen und die Veränderungen in der Gesetzgebung im Jahre 1897, für die Eisenbahnen in Frankreich, England, Deutschland, Belgien, in der Schweiz, in Oesterreich, in Ungarn und in Italien.

25 Betriebsjahre der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn vom 31. März 1873 bis 31. März 1898. Von Werner Glanz, Direktor der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Bad Harzburg. Verlag von H. Woldag 1898.

Die zur 25-jährigen Erinnerung an die Betriebseröffnung der Stammbahn von Halberstadt nach Blankenburg verfasste Schrift bringt in übersichtlich geordneter Darstellung die wesentlichsten und interessantesten Angaben aus der Vorgeschichte, über den Bau, die Betriebsmittel, geschichtliche Entwicklung des Verkehrs und über die finanziellen Ergebnisse sowohl der Stammbahn, wie ihrer Fortsetzung und der Industrie-Anschlußgeleise. Das hervorragendste Interesse nimmt die Harzbahn Blankenburg-Tanne für sich in Anspruch, die mit der erstmaligen Anwendung des kombinierten Reibungs- und Zahnstangen-Systems Abt vorbildlich für eine Reihe anderer Gebirgsbahnen geworden ist.

In warmen Worten wird der hervorragenden Verdienste gedacht, welche in erster Linie der langjährige Direktor, jetzt Vorsitzender des Aufsichtsraths, Herr Geh. Baurath Schneider um die Leitung und gesunde Entwicklung der Bahn sich erworben hat.

Eine Anzahl Photographien verdienster Personen und von Landschaften etc., sowie ein Geländeplan und mehrere tabellarische Nachweisungen sind als werthvolle Beigabe anzusehen. K.