

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedarf. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditoren 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 Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: D. Weiler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

23. April 1857.

Nro. 16.

Inhalt. Württembergische Staatseisenbahnen. Eiserne Brücken. — Preussische Eisenbahnen. — Oesterreichische Eisenbahnen. Die ostgalizischen Bahnen. — Schweizerische Eisenbahnen. Centralbahn. — Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. — Zeitung. Ausland. Schweiz, Frankreich. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Eiserne Brücken.

(lithographirte Beilage Nr. 3 u. 4.)

In der Beilage wird die Zeichnung eines zu Ende des vorigen Jahres neu hergestellten eisernen Oberbaues für den Viadukt über die Staatsstraße nach Ludwigsburg auf der Ostbahn zunächst des Stuttgarter Bahnhofes mitgetheilt, dessen Umbau wie bei den meisten aus Holz konstruirten unbedeckten Brücken der württembergischen Staatseisenbahn in Folge schadhafte Zustands der tannenen Tragbalken geboten war. Die Holzkonstruktion dieses Viadukts war wie bei der im Jahrgang 1847, Seite 95 der Eisenbahnzeitung mitgetheilten Ueberbrückung der Staatsstraße am Rosenstein bei Gannstatt und an den zwei Viadukten des Stuttgarter Bahnhofes. Durch die Eisenkonstruktion wurde die mittlere der drei bestehenden Säulenreihen entfernt, die beiden äußeren jedoch beibehalten, weil dieselben zum Schutz für die das Trottoir der sehr frequenten Straße benützenden Fußgänger dienen und zugleich durch Verringerung der freitragenden Weite von 75 auf 48 Fuß einen verhältnißmäßig kleineren Querschnitt der Hauptträger und somit eine Verminderung der Kosten des Eisenwerks zuließen. Die Hauptträger, welche auf zwei über den Säulen angebrachten höhlen eisernen Durchzügen ruhen, sind nach dem sogenannten Hohlballensystem konstruirt und 3.64' hoch (= $\frac{1}{12}$ der Spannweite); an den beiden äußeren sind die vertikalen Bleche 8" weit auseinander und 3" stark, am mittleren aber 10" entfernt und 4" stark. Durch die Anwendung dieses Systems wurde erreicht, daß die bestehende Lichthöhe der Durchfahrt beibehalten und bei der geringen Höhe der Hauptträger die Wiederverwendung des vorhandenen Geländers ermöglicht, auch dem Viadukt im Allgemeinen ein leichteres, gefälligeres Aussehen verliehen werden konnte. In der lithographirten Beilage stellt Fig. 1 die Ansicht, Fig. 2 den Querschnitt und Fig. 3 den Grundriß des Viadukts vor. Bei A ist die Befestigung der Quertträger an die Hauptträger, bei B der Längenschnitt hälftig durch die Achse eines Hauptträgers und hälftig durch die Achse eines Geleises mit dem Querschnitt des Unterzugs und in C ist die Befestigung des Unterzugs auf die Säulenkapitäl dargestellt. Die Anordnung der Traversen, Kreuzverspannungen und des auf Langschwellen ruhenden Schienengeleises mit dazwischen befindlicher Bedielung, so wie die einzelnen Dimensionen des eisernen Oberbaues sind ebenfalls aus der Zeichnung zu ersehen und bedürfen keiner weiteren Erläuterung.

Die Kosten der Ausführung sind folgende:

1212.56 Btr. Schmied- und gewalztes Eisen à 17 $\frac{1}{2}$ fl.	20,916 fl. 39 fr.
29.24 " Gußeisen à 8 $\frac{1}{2}$ fl.	248 " 32 "
Langschwellen und Bedielung	949 " 27 "
Anstrich, Bronzierung und Verkittung	353 " 30 "
sonst Gesamtkosten	22,468 fl. 8 fr.

Bei der vorgenommener Belastungsprobe mit zwei zusammengeluppelten Lokomotiven von je 600 Btr. betrug die Einsenkung in der Mitte der Hauptträger bei ruhiger Belastung 1 $\frac{1}{2}$ " und beim raschen Darüberfahren 2", wodurch sich zur Genüge herausstellte, daß diese Brücke jeder Verkehrsbelastung vollkommen Widerstand zu leisten vermag.

Stuttgart im März 1857.

v. Massenbach.

Preussische Eisenbahnen.

Statistische Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen.

Bearbeitet auf Anordnung Sr. Excellenz des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten von dem technischen Eisenbahn-Bureau des Ministeriums. Band III., enthaltend die Ergebnisse des Jahres 1855 nebst einer Uebersichtskarte und 16 Blatt Nivellements-Plänen. Berlin 1857. Verlag von Ernst und Korn.

Dieser dritte Band der Preussischen Eisenbahn-Statistik reiht sich den beiden ersten Bänden an, von welchen im Jahrgang 1856 der Eisenbahn-Zeitung umfassende Auszüge mitgetheilt wurden. Er enthält die Nachweise über die Ausrüstung und den Betrieb der in Preussen dem Verkehr eröffneten Eisenbahnen und deren finanzielle Ergebnisse für das Jahr 1855. Was von dem reichhaltigen und belehrenden Inhalt der ersten 2 Bände dieses wichtigen statistischen Werkes gesagt worden ist, gilt natürlich auch von dem dritten Bande, welcher noch eine werthvolle Vereicherung durch die Beigabe der Uebersichtskarte und Längensprofile der Preussischen Eisenbahnen erhalten hat. Außerdem ist neu hinzugekommen eine Uebersicht über den Fahrbetrieb der Bahnen und dessen Störungen im Betriebsjahr 1855, welche über die Regelmäßigkeit des Dienstes interessante Auskünfte gibt. Von den einzelnen Abschnitten des Werkes lassen wir die wichtigsten summarischen Angaben hier folgen.

I.

Der erste Abschnitt liefert in 2 Tabellen eine allgemeine Uebersicht über den Stand des Eisenbahnwesens in Preussen bis zum Schlusse des Betriebsjahrs 1855, und zwar enthält die eine Tabelle die Zusammenstellung der Längen, Anlagelosten und Transportmittel der verschiedenen im Königreich Preussen am Schlusse des Jahres in Betrieb befindlich gewesenen Eisenbahnen nebst den Ergebnissen des Betriebs im Jahr 1855. Die zweite die summarische Zusammenstellung der gleichen Daten für sämmtliche Bahnen für jedes der Jahre 1844—1855.

Aus der ersten Tabelle ergibt sich, daß am Schluß des Jahres 1855 vollständig in Betrieb waren

5 Staatsbahnen mit einer Gesammtlänge von	141.097 Meilen
4 unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen mit	63.501 "
22 von Privat-Direktionen verwaltete Bahnen mit	298.145 "
zusammen	502.743 Meilen

Außerdem stand theilweise in Betrieb unter Staatsverwaltung die Köln-Gresfelder Bahn mit 4.700 " Am Jahreschlusse standen daher in Betrieb 507.443 Meilen Da Ende 1854 im Ganzen 490.771 Meilen in Betrieb waren, so beträgt die Zunahme an eröffneter Bahnlänge in 1855 . . 16.672 Meilen.

Im mittleren Jahresdurchschnitt waren in 1855 in Betrieb 493.797 Meilen und ohne die Köln-Gresfelder Bahn 493.192 Meilen.

Von den 502.743 Meilen der am Jahreschlusse vollständig in Betrieb gestandenen Linien waren 138.086 Meilen doppelspurig.

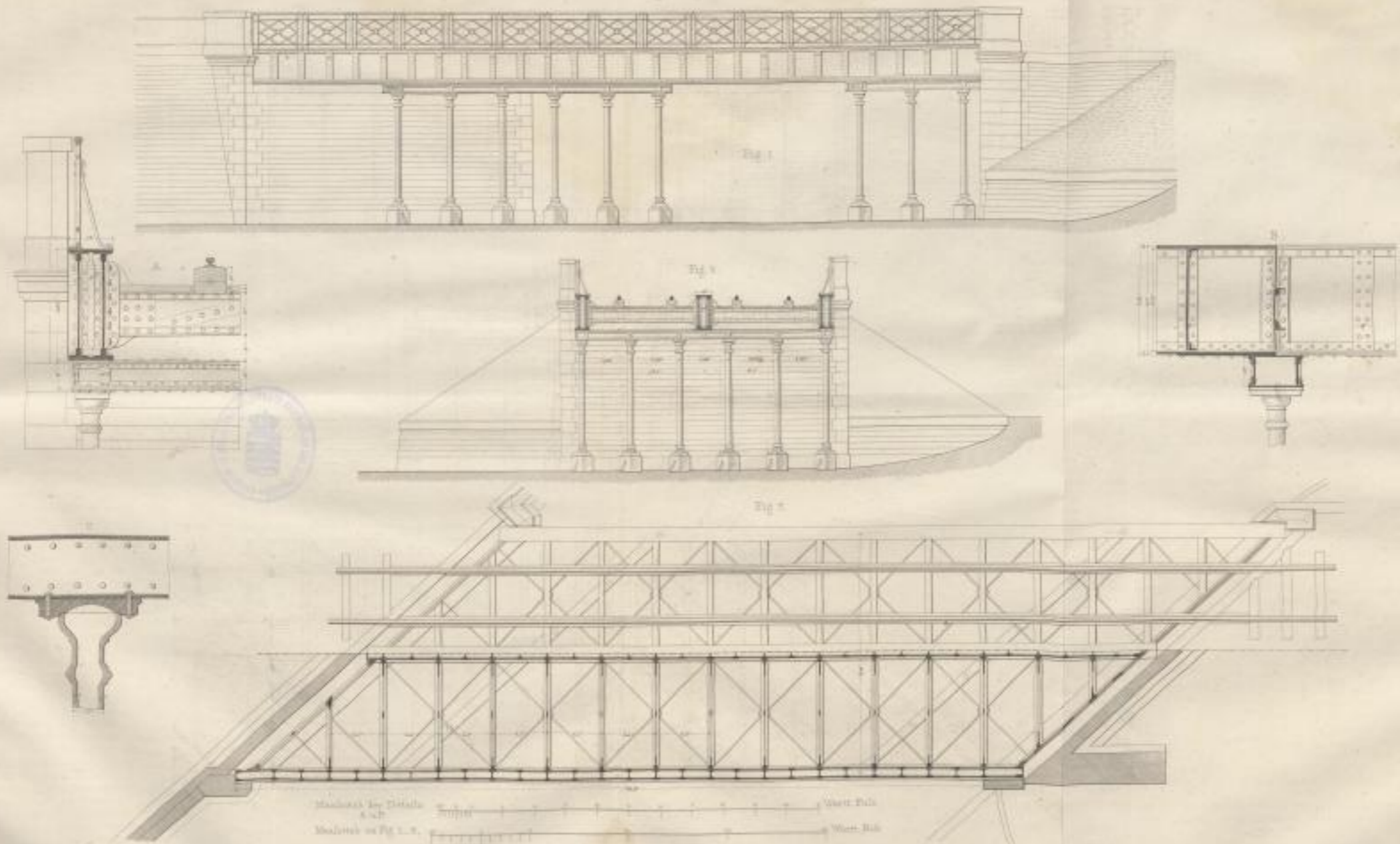
Anlagekapital dieser Bahnen im Ganzen 209,379,309 Thlr., pro Meile 418,974 "

An Transportmittel waren vorhanden: 876 Lokomotiven, pro Meile 1.75
1579 Personenzüge " 3.14
15941 Güterzüge, " 31.76

Von den Lokomotiven wurden 2,456,622 Meilen durchlaufen, pro Lokomotive 2804 Meilen; pro Meile an Heizmaterial verbraucht 0.37 Kubikfuß Holz und 175.98 Pfd. Coles.

Es wurden im Ganzen befördert 12,729,837 Pers., durchschnittlich 5,548 W.
189,212,711 Btr. Güter " 9.207 "

WÜRTTEMBERGISCHE STAATSEISENBAHNEN
 Viadukt über die Ludwigsburger Staatsstraße bei Stuttgart.





triebs hat der Staat jederzeit das Recht, die gegenwärtige Konzession und bezüglich die konzessionierten Bahnstrecken einzulösen gegen eine bis zum Ablauf der Konzessionsperiode zu zahlende Jahresrente, welche dem Durchschnittsertrag der 5 besten der letzten 7 Betriebsjahre gleichkommt und nicht weniger als 5 1/2 Proz. betragen darf.

Den Konzessionären wird das Recht eingeräumt, eine Aktiengesellschaft zu bilden und zu diesem Zwecke auf Ueberbringer oder auf Namen lautende Aktien hinauszugeben, deren Nominalbetrag nach einzuholender Bestimmung der Behörden festzusetzen ist. Vor der Gröfzung der Aktien-Emission muß jedoch die Allerhöchste Genehmigung der Gesellschaftsstatuten erwirkt werden, und wenigstens 30 Proz. des Nominalbetrags der zu emittirenden Aktien einbezahlt sein.

Außer den durch die Emission von Aktien zu beschaffenden Geldern wird auch die Ausbringung weiterer Geldmittel durch die Emission von Prioritäts-Obligations bis zu jenem Betrage und zu jenem Zinssatze gestattet, welcher von der Staatsverwaltung über besonderes Ansuchen der Unternehmung genehmigt werden wird. In dieser Hinsicht von Prioritäts-Obligations darf jedoch nicht früher geschritten werden, bis nicht wenigstens die Hälfte des Kapitals der gesammten Aktien einbezahlt ist.

Die sonstigen Konzessionsbestimmungen sind mit denjenigen der früher konzessionierten Bahnen übereinstimmend.

Schweizerische Eisenbahnen.

Centralbahn.

Dem Bericht des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft an die Generalversammlung vom 30. April 1857 in Basel entnehmen wir Nachstehendes.

Beim Abschluß des Jahres 1855 dehnte sich der Betrieb der Centralbahn nur auf die Strecke Basel-Sissach aus. Nach den bereits schon im vorigen Jahr ausgesprochenen Erwartungen gelang es der Bauverwaltung, die Vollendung der Strecke Aarau-Olten-Gummenbrücke so weit zu befördern, daß am 9. Juni 1856 die Gröfzung derselben für den Personenverkehr stattfinden konnte.

Mit Rücksicht auf den sehr erheblichen Unterschied der Betriebsergebnisse vor und nach der Gröfzung der Luzernerlinie werden im Nachfolgenden immer zwei Abschnitte unterschieden, nämlich der vom 1. Januar bis 31. Mai für den Betrieb der alleinigen Strecke Basel-Sissach (von 20.3 Kilometer Länge mit 7 Stationen) und derjenige vom 1. Juni bis 31. Dezember für den Betrieb der beiden Strecken Basel-Sissach und Aarau-Olten-Gummenbrücke (von 84.6 Kilometer Länge mit 22 Stationen).

Der vorgerückte Stand der Arbeiten auf den Linien Sissach-Läufelfingen und Aarburg-Herzogenbuchsee-Vern und Biel hat der Bauverwaltung gestattet, die Gröfzung derselben noch im Laufe dieses Semesters festzusetzen. Die Strecke Aarburg-Herzogenbuchsee von 23.8 Kilometer Länge mit 5 neuen Stationen befindet sich bereits seit 16. März 1857 in Betrieb. Auf dieselbe folgt zunächst die Gröfzung der Strecke Sissach-Läufelfingen mit 9.7 Kilometer Länge und 2 neuen Stationen, später die Strecken Herzogenbuchsee-Biel von 37.9 Kilometer Länge und Herzogenbuchsee-Vern (Wylersfeld) von 39.4 Kilometer Länge, beide zusammen mit 15 neuen Stationen. Die neu zu eröffnenden Linien umfassen eine Länge von 110.8 Kilometer mit 22 Stationen und mit Ende des ersten Semesters 1857 werden folglich 195.4 Kilometer und 44 Stationen von der Centralbahn dem Verkehr übergeben sein. Die bevorstehenden Bahnöffnungen werden für den Verkehr der Centralbahn neue bedeutende Erleichterungen gewähren, die sich am besten nach folgenden zukünftigen Fahrzeiten zwischen wichtigeren Stationen bemessen lassen, nämlich von Basel nach Vern (Wylersfeld) oder Biel 5 Stunden 15 Minuten, von Basel nach Luzern 5 Stunden 30 Minuten, von Basel nach Aarau 3 Stunden 35 Minuten, von Vern (Wylersfeld) oder Biel nach Luzern 4 Stunden 45 Minuten.

Auf der Centralbahn wurden im Jahr 1856 befördert: 536,875 Personen, 128 Equipagen, 6458 Stück Vieh, 877,165 Ztr. Güter und eingenommen 667,911 Fr. Davon entfallen auf die Strecke Basel-Sissach bis Ende Mai 115,357 Fr., auf Basel-Sissach und Aarau-Gummenbrücke vom 1. Juni bis Ende Dezember 552,554 Fr. Es betragen:

	Basel-Sissach bis Ende Mai.	Basel-Sissach und Aarau Gummenbrücke. 1. Juni b. 31. Dez.	Ganzes Betriebs- jahr.
Die Einnahmen pro Kilom. Bahnlänge	Fr. 5,683	6,674	11,151
" " " Zugkilometer	4.01	3.74	3.78
" " " Reisenden	0.65	0.87	0.82
" " " Bentner Gut	0.168	0.174	0.171
Jeder Reisende hat durchschnittlich zurückgelegt	Kilom. 12.5	16.8	15.8
Jeder Ztr. Gut hat durchschn. zurückgelegt	19.2	20.0	19.6
Auf die ganze Bahnlänge kommen im Durchschnitt Reisende	66,180	87,130	149,250

Im ersten Betriebsabschnitt waren nur 4, im zweiten 14 Lokomotiven in Verwendung, wovon 6 zwischen Basel und Sissach, die übrigen 8 auf der Luzernerlinie. Hier und da wurden auch 3 für den Schottertransport angekaufte kleinere Lokomotiven für den Betrieb benutzt, namentlich zwischen Olten und Aarau. Die Lokomotiven haben vom 1. Januar bis 31. Mai 28,773.1, vom 1. Juni bis 31. Dezember 147,957.6, somit im ganzen Jahr 176,730.7 Kilometer durchlaufen.

Auf der Linie Basel-Sissach wurde größtenteils mit Coles, auf der Luzernerlinie ausschließlich mit Holz geheizt. Bei durchschnittlich 20.24 Wagenachsen pro Zug konsumirten die Lokomotiven auf ersterer Strecke im Ganzen 6.4 Kilogramm Coles und 0.305 Kubikfuß Holz, bei 16.5 Wagenachsen auf letzterer Strecke 1.439 Kubikfuß Holz pro durchlaufenen Kilometer. Da die durchschnittliche Steigung auf beiden Linien annähernd gleich, so ergibt sich ein Verhältniß von Coles zu Holz, das bei den gegenwärtigen Preisen sich zu Gunsten des letzteren herausstellt. Dabei ist zu bemerken, daß die Lokomotiven bei der Holzheizung weniger leiden. Der Dellosum betrug durchschnittlich pro durchlaufenen Kilometer 2.01 Loth.

Es kamen im Ganzen zur Verwendung 55 Personenwagen mit 2872 Plätzen, und 108 Güterwagen mit 17,520 Ztr. Tragkraft, welche zusammen 3,289,594 Achsen-Kilometer durchlaufen haben, was im Durchschnitt auf den Zug 18.6 Achsen, nämlich 10.5 Personenwagenachsen und 8.1 Güterwagenachsen bringt. An Schmieröl wurde im Durchschnitt 0.0472 Loth pro Achsen-Kilometer konsumirt.

Die Zusammenstellung der eigentlichen Betriebsausgaben zeigt folgendes Ergebnis:

	Vom 1. Jan. bis 31. Mai.	Vom 1. Juni bis 31. Dez.	Ganzes Betriebsjahr.	Proz.
Allgemeiner Verwaltungsdienst	Fr. 12,345	25,166	37,511	9.8
Bahnunterhaltungsdienst	12,419	46,848	59,267	15.4
Transportdienst	69,275	216,942	286,217	74.8
Im Ganzen Fr.	94,039	288,956	382,995	100.0
Die Ausgaben machen pro Bahnkilom.	4,632 Fr.	3,490 Fr.	6,738 Fr.	
pro Zug und pro Kilom.	3.27	1.96	2.22	

Von der Bruttoeinnahme waren die

Auslagen	Proz. 81.5	52.3	57.3
----------	------------	------	------

Die Vergleichung der Einnahmen und Ausgaben führt zu folgendem Ergebnis:

	Vom 1. Jan. bis 31. Mai.	Vom 1. Juni bis 31. Dez.	Ganzes Betriebsjahr.
Einnahmen	Fr. 115,357	552,554	667,911
Ausgaben	94,075	295,872	389,946
Reinertrag im Ganzen	21,282	256,682	277,965
" in Proz. der Einnahmen	17.4	44.5	41.8
" pro Bahnkilometer	Fr. 1048	2979	4890
" Zug und pro Kilom.	0.74	1.66	1.57

Zieht man das während des letzten Jahres im Betrieb gestandene Baukapital von beiläufig 12 Millionen in Rechnung, so ergibt sich ein Reinertrag von 2.31 Proz.

Anfälle, mit Verlust von Menschenleben verbunden, waren keine zu beklagen. Erwähnenswerth sind bloß die Entzündung eines Fourgons, der Sturz eines Lokomotivführers von der Maschine während der Fahrt, der wieder hergestellt uenerdings in Dienst getreten ist, und endlich die Entgleisung von Wagen eines Schotterzuges durch unbefugtes Fahren auf dem noch nicht eröffneten zweiten Geleise der Strecke Basel-Sissach, wobei ein Arbeiter verwundet und einige Wagen beschädigt wurden.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 14. April 1857.

Vorsitzender: Herr Vritz; Schriftführer: Herr H. Wiebe.

Nach Vorlesung und Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 10. März d. J. theilt der Vorsitzende den Eingang mehrerer Schreiben mit, darunter einen Erlass Sr. Excellenz des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, mit welchem dem Vereine der dritte Band der Statistik der preussischen Eisenbahnen übersandt wird. Ferner ein Schreiben des Herrn v. Weber in Dresden, Mitglied des Vereins, welcher ein Exemplar seiner neuesten Schrift: „Die Schule des Eisenbahnwesens,“ kurzer Abriss der Geschichte, Technik, Administration und Statistik der Eisenbahnen, übersendet. Der Vorsitzende referirt über den Inhalt dieses kleinen Werkes, welches in Katechismenform und mit eingedruckten Holzschnitten zur Belehrung des großen Publikums, welches in irgend einer Weise mit den Eisenbahnen oder deren Verwaltung in Berührung kommt, bestimmt ist. Ferner war eine Zuschrift des Herrn Hauchecorne in Köln, Mitglied des Vereins, eingegangen, mit welcher derselbe dem Verein mehrere neue statistische Werke übersendet, darunter ein

größeres statistisches Werk, welches von der französischen General-Verwaltung der Eisenbahnen herausgegeben ist und welches eine ähnliche Tendenz hat, wie die, in dem preussischen Handelsministerium bearbeiteten statistischen Nachrichten von den preussischen Eisenbahnen. Herr Weichaupt referirt in einem längeren Vortrage über den Inhalt dieses Werkes, indem er namentlich überall Vergleiche mit den Verhältnissen der preussischen Eisenbahnen zog. Es ging aus diesem Vergleiche unter andern hervor, daß die französischen Bahnen sich einer verhältnißmäßig viel höhern Unterstüßung aus Staatsmitteln erfreuen, als die preussischen, und daß auch die von der französischen Regierung übernommenen Zinsgarantien weit beträchtlicher sind, als die von der preussischen Regierung gewährten. Die durchschnittlichen Baukosten pro Meile belaufen sich bei den französischen Bahnen auf etwa 1/4 Millionen Thaler, bedeutend höher als in Preußen; ebenso sind die Betriebskosten höher, während der Personentarif etwa derselbe, der Gütertarif aber niedriger ist, als in Preußen. — Herr G. Riepe aus London hielt einen Vortrag über das Gießen des Gußstahls in Erdformen, ein Verfahren, auf welches er in England ein Patent besitzt, und welches er in einem größern Werke in Sheffield eingeführt hat. Dasselbe bietet zwar mancherlei technische Schwierigkeiten dar, sey aber zur Zeit mit Vortheil für die Darstellung von Lokomotivachsen, Radbandagen, ferner zur Herstellung von Zahnrädern für Walzwerke, so wie zur Fabrikation von Mahlwerken für metallurgische Zwecke u. s. w. in Anwendung gebracht worden. — Herr Malberg legt Zeichnungen einiger bedeutenden englischen Bahnhöfe vor, namentlich des Central-Bahnhofs der Great-Western Bahn in London, des Central-Bahnhofs der London-North-Western Bahn in Birmingham, der Endstation der Great-Northern Bahn in Kings-Cross zu London und des Bahnhofs Lime-Street in Liverpool. Herr Malberg erläutert diese Zeichnungen durch mündlichen Vortrag. — Schließlich kam ein Schreiben des Direktoriums der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft und der Verwaltung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zum Vortrag, in Betreff der in diesem Jahre beabsichtigten Erkursion des Vereins nach den hannoverschen Bahnen. Es wurde für diese Erkursion eine Kommission erwählt, welche die weitem Vorbereitungen treffen wird.

Beitung.
Ausland.

Schweiz. — Ueber den Stand der Arbeiten an dem Sauersteintunnel erfährt man aus dem Bericht an die Generalversammlung der Centralbahngesellschaft, daß am 31. März 7447 Fuß Stollenlänge und 6700 Fuß Gewölbe vollendet waren, so daß zum gänzlichen Durchbruch des 8301 Fuß langen Tunnels noch 854 Fuß fehlten. Nach dem monatlichen Fortschritt von circa 200 Fuß lasse sich mit Bestimmtheit voraussehen, daß der Tunnel im August durchbrochen und bis gegen Ende des Jahres vollständig hergestellt seyn werde.

Frankreich. — Am 6. April ist die ganze Linie der Südbahn von Bordeaux nach Gette, welche das atlantische mit dem mittelländischen Meere verbindet, dem Betrieb übergeben worden. Von der Westbahn wurde die Strecke von Laval nach Rennes am 15. April für den Güterverkehr eröffnet, der Personenverkehr beginnt am 1. Mai.

— Ein kaiserliches Dekret vom 8. April verfügt auf den Vortrag des Kriegsministers wie folgt: „Art. 1. Es wird in Algier ein die drei Provinzen umfassendes Eisenbahnenetz angeführt. Dieses Netz besteht 1) aus einer parallel mit dem Meer laufenden Linie, gegen Osten von Algier nach Constantine über Numale und Setif, gegen Westen von Algier nach Oran über Blidah, Amurah, Orleanville, St. Denis-du-Sig und Sainte-Barbe; 2) aus Zweigliniten, ausgehend von den wichtigsten Häfen und an die Linie parallel mit dem Meere sich anschließend, nämlich: an Osten von Philippville oder Stora nach Constantine, von Bougin nach Setif, von Bona nach Constantine über Ouelma; im Westen von Tenes nach Orleanville, von Arzew und Mostaganem nach Relizane und von Oran nach Nemcen über Saint-Barbe und Sidi-Bel-Abbes. Art. 2. Unser Minister-Staatssekretär im Kriegsdepartement ist mit der Ausführung dieses Dekrets beauftragt.“

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Oesterreichische Staatsbahnen. — Ausweis über den Personen- und Güterverkehr und die dabei erzielten Einnahmen auf der k. k. südl. Staats-Eisenbahn im I. Quartale 1857.

Personen	388,940	Einnahme	445,363 fl. C.M.
Gilgut	11,924 Ztr.	"	19,438 "
Frachten	3,277,441 "	"	1,129,560 "
Gesamteinnahme		1,594,361 fl. C.M.	

Pfälzische Eisenbahnen. — I. Ludwigsbahn.

Ergebniß im	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat März 1857	69147	38940 fl.	551574	69094 fl.	374300	87413 fl.	195448 fl.
" do. 1856	67772	36718	331591	46281	442160	65790	148789
1857 mehr	1375	2222	219983	22813	132140	21623	46659
in den verfloßenen 6 Monaten 1856—57	376327	209563	2538080	317772	3061200	451337	978673
in den gleichen Monaten 1855—56	351876	191001	1511682	220944	2506380	386787	798733
1856—57 mehr	24451	18562	1026398	96828	554820	64550	179940

— II. Maximiliansbahn.

Ergebniß im	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat März 1857	20371	6693 fl.	140369	12494 fl.	117580	5997 fl.	25174 fl.
" do. 1856	19764	6482	83394	5501	108180	5606	17590
1857 mehr	607	211	56975	6993	9400	381	7584
in den verfloßenen 6 Monaten 1856—57	121141	39926	647573	55333	336660	32531	127791

Holsteinische Eisenbahnen. — Monat März 1857.

1) **Altona-Kiel:**

33,223 Personen	16,201 Thlr.
265,147 Ztr. Gepäck und Güter etc.	29,561 "
Beförderungen für die Landesregierung	69 "
Summa	45,831 Thlr.

In den ersten 3 Monaten 1857 . . 109,423 Thlr. gegen 1856 mehr 888 Thlr.

2) **Glücksb.-Glmshorn:**

4,839 Personen	962 Thlr.
28,029 Ztr. Gepäck und Güter etc.	743 "
Beförderungen für die Landesregierung	1 "
Summa	1,706 Thlr.

In den ersten 3 Monaten 1857 . . 11,664 Thlr. gegen 1856 weniger 5,956 Thlr.

3) **Rendsb.-Reumünster:**

7,224 Personen	2,941 Thlr.
54,714 Ztr. Gepäck und Güter etc.	3,430 "
Beförderungen für die Landesregierung	20 "
Summa	6,391 Thlr.

In den ersten 3 Monaten 1857 . . 16,369 Thlr. gegen 1856 mehr 2,555 Thlr.

Ankündigungen.

[23—24]

Bekanntmachung.



Nachdem höhern Orts die Inangriffnahme des Banes der Rhein-Nahe Eisenbahn auf der ganzen Linie von Bingerbrück am Rhein bis Neunkirchen, dem Anschlußpunkt an die Saarbrücker Bahn (16 Meilen) genehmigt worden, wollen wir hierdurch die Herren Bau-Unternehmer und Lieferanten, so wie die Schachtmeister und Eisenbahn-Arbeiter auf diese bedeutende Bau-Ansführung aufmerksam machen und zur Theilnahme an derselben einladen. Für die Unterbringung und Verpflegung der Arbeiter ist überall da, wo es nothwendig erscheint, Seitens der Bau-Verwaltung Fürsorge getroffen.

Kreuznach, den 15. April 1857.

Königliche Direktion der Rhein-Nahe Eisenbahn.

[25—27]

Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn.



Die Lieferung von 8 ungekuppelten Personenzug-Lokomotiven und 10 gekuppelten Güterzug-Lokomotiven mit Tendern und Reserverückten für die Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn soll in 2 Loosen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission zur Lieferung von Lokomotiven für die Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn“

bis zum Submissionstermin am **Freitag, den 22. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr** versiegelt und postfrei an uns einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserm hiesigen Geschäftsbüro für den Neubau der Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn zur Einsicht offen, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Saarbrücken, den 20. April 1857.

Königliche Direktion der Saarbrücker Eisenbahn.