

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Fert gedruckte Holzschritte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditoren Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

Eisenbahn-Zeitung.

Organ der Verein

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-Zeitung“ oder: J. B. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

13. Mai 1855.

Nro. 19.

Inhalt. Die Badischen Staatseisenbahnen. — Literatur. — Zeitung Inland, Württemberg, Oesterreich, Groß. Hessen, Ausland, Frankreich, Großbritannien. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Die Badischen Staatseisenbahnen.

I.

Ueber den Betrieb der Großherzoglich Badischen Eisenbahn sind kürzlich zwei Nachweisungen: die vierzehnte für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1854 und die fünfzehnte für 1855 erschienen. Was diesen Nachweisungen ein besonderes Interesse verleiht, sind die Angaben über die in die genannten beiden Betriebsjahre fallenden Arbeiten für die Abänderung der früheren weiteren in die allgemeine deutsche Spurweite, d. i. von 5' 3" englisch auf 4' 8 1/2". Dem Betriebsbericht für 1854 entnehmen wir hierüber im Auszug Folgendes.

Der Spurabänderung mussten unterworfen werden 10.7 Meilen einfaches und 27.3 Meilen Doppelgleise, zusammen 38.0 Meilen, mit 11 Hauptstationen und 22 mittleren und kleinen Stationen mit Ausweichgleisen, ferner 66 Lokomotiven, 65 Tender, 1133 Wagen, wovon 1028 mit zwei Achsen und 105 mit 3 Achsen nebst den zugehörigen Reservestücken.

Mit dem Umbau der Bahn wurde im Anfang Mai 1854 begonnen. Zunächst wurde zwischen Heidelberg und Freiburg so wie zwischen Appenweier und Kehl eines der beiden Gleise umgebaut. Zwischen Freiburg und Haltingen, wo auf dem zweispurigen Bahndamme nur ein Gleise vorhanden war, wurde das zweite neu hergestellt. Die Verlängerung der Bahn von Haltingen bis Basel, welche gleichzeitig in Angriff genommen war, wurde auch zu gleicher Zeit mit dem zweiten Gleise zwischen Freiburg und Haltingen fertig. Den beiden letztgenannten Bahnstrecken gab man selbstverständlich sogleich die allgemeine Spurweite. Zwischen Mannheim und Heidelberg bestanden zwei Gleise, das südliche mit der großen Spurweite für den Dienst der Großherzoglichen Staatsbahn und das nördliche mit der allgemeinen Spurweite für den Dienst der Main-Neckarbahn. Die Strecke dieses letzteren engspurigen Gleises zwischen Mannheim und Friedrichsfeld gehört zur Badischen Staatsbahn und es konnte daher hierüber verfügt werden. Die Strecke zwischen Friedrichsfeld und Heidelberg dagegen gehört der Main-Neckarbahn und es wurde mit letzterer ein Uebereinkommen wegen zeitweiser Mitbenützung ihres Gleises getroffen. Die Gleise in sämtlichen Stationen wurden soweit als nöthig zur Benützung auf beide Spurweiten eingerichtet. Der Umbau des Transportmaterials wurde am 15. April 1854 in Angriff genommen, und so betrieben, daß er stets gleichen Schritt mit der Abänderung der Gleise hielt. Nachdem die Arbeiten entsprechend vorgeschritten waren, wurden vom 9. November 1854 an die ersten Züge auf dem engen Gleise in Kurs gesetzt und es begann damit die Periode, welche bis zum 26. März 1855 dauerte und in welcher gleichzeitig auf dem weiten und dem engen Gleise gefahren wurde. Bloß auf der 0.6 Meilen langen Seitenbahn zwischen Doss und Baden, welche nur einspurig ist, mußte zur Vornahme der Spurabänderung der Betrieb eingestellt werden; die Arbeiten wurden übrigens so rasch betrieben, daß schon nach drei Tagen die Wiedereröffnung auf enger Spur erfolgen konnte.

Die Abänderung der Spurweite auf der Bahn geschah einfach dadurch, daß der eine Schienenstrang und zwar bei dem Langschwellsystem sammt der Langschwelle eingerückt wurde. So weit die Bahn zwei Gleise hat, wurden stets die zunächst der Mitte des Bahnkörpers gelegenen Schienenstränge verrückt, wodurch der Vortheil erzielt wurde, daß zugleich der Zwischenraum zwischen den beiden Gleisen, welcher nur 5.5 Fuß betrug, erheblich vergrößert wurde. Nur bei den größeren Brücken (mit Ausnahme der gewölbten) mußten wegen der Konstruktion der Brückenträger die beiden Stränge der Gleise zusammengerückt werden. Die Stationen mit Ausweichgleisen boten dagegen große Schwierigkeiten, denn nicht nur war die Arbeit des Umbaus hier an und für sich weit umständlicher, sondern auch deshalb weit schwieriger, weil für den ungehörten Betrieb auf weiter sowohl als auf enger Spur Vorsorge getroffen werden mußte. Es war daher nothwendig, sämtliche Hauptgleise und einen großen Theil der

Nebengleise, Drehscheiben, Schiebebühnen u. zum Befahren auf beide Spurweiten einzurichten. Da die Differenz der beiden Spurweiten wie bemerkt 5.5 Zoll beträgt, so wurde am zweckmäßigsten befunden, die Gleise in der Weise einzurichten, daß, während beide Schienenstränge für das weite Gleise unverändert blieben, ein dritter Schienenstrang in der Entfernung von 5.5 Zoll neben einen der beiden Stränge befestigt wurde, und auf diese Weise mit dem gegenüberliegenden Schienenstrang des weiten Gleises das enge Gleise bildete. Um die Schienen des eingelagten dritten Stranges gehörig befestigen zu können, mußten erst die vorhandenen Langschwellen entfernt und durch Querschwellen ersetzt werden. Da eine ähnliche Einrichtung wie bei den Gleisen, sowohl bei den Weichen als bei den Durchkreuzungen wegen den vielen nahe beisammenliegenden Durchschneidungen der Schienenstränge zu großen Komplikationen geführt hätte, so wurden die Ausweichbahnen für weites und enges Gleise von einander getrennt, d. h. es wurde da wo eine Weiche mit weiter Spur sich befand, nicht auch zugleich eine engspurige dahin, vielmehr in einiger Entfernung von ersterer angelegt, so daß beide nicht in Berührung mit einander kamen. Dadurch entstand der Vortheil, daß sowohl die Weichen als auch die Durchkreuzungen möglichst einfach konstruirt werden konnten. Bei den Drehscheiben und Schiebebühnen wurden die Doppelgleise ebenfalls durch Befestigung eines dritten Schienenstranges, wie bei den übrigen Bahnhofgleisen hergestellt und erst nach der Vollendung des Umbaus die auf denselben verbleibenden engen Gleise so gerichtet, daß deren Schienenstränge gleichweit von der Mitte der Scheiben und Bühnen abstanden. Um Ausweichbahnen möglichst entbehrlich zu machen, wurden endlich auf den größeren Stationen eine Anzahl neuer Schiebebühnen ohne versenktes Gleise hergestellt. Bis zum Spätjahr 1854 waren sämtliche Bahnhöfe zur ungehinderten Benützung für den Betrieb mit beiden Spuren hergestellt und so rasch wurden die sehr schwierigen und mitunter gefährlichen Arbeiten der Spurabänderung und Gleise-Erneuerung in den Bahnhöfen vollzogen, daß die erste Probefahrt auf enger Spur schon am 30. Oktbr. 1854 von Karlsruhe nach Heidelberg, die zweite am 6. und 8. November 1854 von Karlsruhe bis Mannheim und an den Rheinpfafen, die dritte am 27. November 1854 von Karlsruhe nach Kehl und Offenburg und endlich die vierte am 13. Dez. 1854 von Offenburg nach Freiburg vorgenommen werden konnte.

Die Abänderung der Spurweite der Lokomotiven wurde am 15. April 1854 begonnen. Derselben mußten 63 Lokomotiven und 65 Tender unterworfen werden. Die Abänderungen bestanden im Wesentlichen in Folgendem: a) Die Räder an sämtlichen Maschinen und Tendern, so wie die Bremsen an letzteren mußten um 5.5 Zoll enger gesetzt werden und in Folge hiervon war es nothwendig, 115 Stück Achsen gegen neue umzuwechseln. b) Die Puffer- und Kupplungs-Verrichtungen an sämtlichen Maschinen und Tendern mußten geändert werden. c) An 17 Maschinen mußten die Rahmen nebst den außen liegenden Zylindern und allem Zugehör zusammengerückt werden. d) An 17 Maschinen mußten die äußeren und an 12 weiteren Maschinen die äußeren und inneren Feuerkästen der Kessel schmaler gemacht werden. e) An 4 Maschinen mußten die Triebräder, welche in der Mitte befindlich waren, versetzt werden, so daß sie jetzt die Hinterräder sind. Die Kurbelachsen dieser 4 Maschinen werden jetzt als Blindachsen benützt; zugleich wurden an diesen Maschinen, welche nur innere Rahmen hatten, auch noch äußere angebracht. f) An 13 Maschinen wurden die inneren Rahmen in äußere verwandelt und in Folge hiervon auf den verwendeten neuen längeren Achsen Kurbeln aufgesteckt, die Kupplungsstangen theilweise erneuert, so wie auch an 8 von diesen Maschinen neue Zylinder angebracht. g) Drei Personenmaschinen wurden zugleich zu Tendermaschinen und 8 weitere Personenmaschinen zu Gütermaschinen umgebaut. Von den genannten 63 Maschinen wurden 17 Stück von der Karlsruher Maschinenbaugesellschaft abgeändert, so wie auch der Umbau von 3 Maschinen zu Tendermaschinen besorgt. Die übrigen 49 Maschinen dagegen wurden in den Eisenbahnbetriebswerkstätten abgeändert beziehungsweise 3 Stück nach neuer Konstruktion umgebaut, so wie auch 8 Personenmaschinen zu Gütermaschinen umgewandelt. Die Arbeiten an den Maschinen wurden so rasch be-

trieben, daß sie stets mit dem Umbau der Bahn gleichen Schritt hielten und daß jeweils die gehörige Zahl dienstfähig vorhanden war, um weder den Betrieb auf der Bahn mit breiter Spur zu hemmen, noch die Benützung der umgebauten Bahnstrecken zu verzögern.

Die Abänderung der Spurweite der Wagen, welche im Frühjahr 1854 begonnen wurde, hatte zugleich die Aenderung der Puffer- und Zugvorrichtungen im Gefolge. Die Spurabänderung wurde dadurch bewerkstelligt, daß die Räder auf den Achsen entsprechend zusammengerückt wurden; dies hatte einige Aenderungen in dem Gestell der Wagen zu Folge. Es mußte nämlich die innerhalb der Räder befindlichen Langschweller der Gestelle ebenfalls zusammengerückt werden, oder es wurden diese, insofern sie nicht zugleich die Haupttragsschweller der Wagen sind, entsprechend angeschnitten. Die Bremsen mußten ebenfalls den neuen Radentfernungen entsprechend abgeändert werden. Diese Aenderungen, obwohl an und für sich einfach, erforderten doch durch die Menge der Wagen, welche denselben unterworfen werden mußten, einen bedeutenden Aufwand an Kraft und Zeit. Auch mußten zugleich 640 Stück ältere schwache Wagenachsen durch neue stärkere Achsen ersetzt werden. Um die Wagen so lange als möglich auf dem breitspurigen Geleise benützen zu können, wurden zunächst an sämtlichen Wagen die Gestellveränderungen ausgeführt, so daß zur völligen Aenderung nur noch das Auswechseln der weitspurigen Räder und Achsen gegen engspurige, so wie die Aenderung der Bremsen erforderlich war. Diese Auswechslung konnte dann in kurzer Zeit je nach dem Bedürfnis vorgenommen werden. Zur Erleichterung dieser Auswechslung wurden 520 Paar Wagenräder und Achsen neu angeschafft, welche eintheils unter den abgeänderten Wagen verwendet wurden. Unter den vorgenommenen Arbeiten war die Abänderung der Puffer, Zugvorrichtungen und Nothketten an den Wagen die schwierigste, kostspieligste und zeitraubendste. Um die Wagen der Benützung nicht länger zu entziehen, als zu ihrer eigenen Abänderung erforderlich war, wurden zunächst alle Wagen so eingerichtet, daß sie sowohl mit den alten Puffer und Zugvorrichtungen, als mit den abgeänderten, unter einander vermischt, verwendet werden konnten. Dies geschah dadurch, daß an jedem Wagen zwei Puffer, insofern diese elastisch waren, festgestellt und mit ovalen hölzernen Scheiben versehen wurden, welche letzteren am einen Ende an die Puffer angeschraubt und am andern Ende gegen die Wagenkasten zu durch Niegelhölzer abgepreßt wurden. Die Wagen wurden sodann alle bei der Benützung so gestellt, daß alle steifen Puffer in den Zügen nach einer Seite zu gerichtet waren. Die Abänderung der Spurweite und der Stoß- und Zugvorrichtung an sämtlichen Wagen wurde in den Betriebsverhältnissen der Großherzoglichen Eisenbahn vollzogen. Durch die angeordnete Art der Veränderungen und den Gang der Ausführung gelang es, daß stets nur verhältnißmäßig wenige Wagen der Benützung entweder auf breitem oder auf engem Geleise entzogen wurden und daß auch die Aenderung der Wagen gleichen Schritt mit dem Umbau der Geleise hielt. —

Von den Betriebsergebnissen des Jahres 1854 lassen wir nachstehend nur die hauptsächlichsten Daten folgen, Ausführlicheres für die Mittheilung pro 1855 vorbehalten.

Länge der während des ganzen Jahres 1854 in Betrieb gewesenem Bahnstrecken 39.3 geogr. Meilen, wozu am 9. November 1854 die vom Mannheimener Bahnhof zum Rheinhafen angelegte Schleifbahn mit 0.4 Meilen kam. Das Bau- und Betriebskapital belief sich am Schlusse des Betriebsjahres auf 33,076,714 fl.

Die Gesamteinnahme betrug für 1854	3,244,339 fl.
„ Ausgabe an Verwaltungs- und Betriebskosten	1,337,524 „
mithin der Einnahme-Überschuß	1,906,815 fl.

Mit Hinzurechnung des Werthbetrags der vom Betrieb zurück empfangenen Gegenstände mit 58,643 fl. ergibt sich ein Reinertrag von 1,965,448 fl. und das Anlagekapital verzinst sich daher mit 5.94 Proz.

Von der Bruttoeinnahme berechnen sich die Gesamtausgaben zu 41.23 Proz. Auf jede von den Lokomotiven zurückgelegte Meile berechnen sich die Auslagen zu 7 fl. 27.2 kr.

Im regelmäßigen Dienst sind in 1854 befördert worden 1,574,315 Personen und 258,572 Tonnen Gepäck und Güter, erstere durchschnittlich 4.97 Meilen, letztere 15.01 Meilen weit, was auf die ganze Bahnlänge berechnet 205,920 Personen und 102,134 Tonnen Gepäck und Güter ergibt.

Von den Reisenden haben 2.14 Proz. die erste, 23.02 die zweite und 74.84 Proz. die dritte Wagenklasse benützt.

Die Einnahmen vom Personenverkehr betragen 1,292,911 fl., vom Gepäcktransport 124,691 fl. und vom Gütertransport 1,687,562 fl. Auf die Meile Bahnlänge berechnen sich die Gesamteinnahmen zu 82,301 fl.

Die Lokomotiven, welche 174,219 Meilen durchliefen, wurden theils mit Kohle, theils mit Holz geheizt. Der Holzverbrauch war einschließlich des Anheizens und Stationirens pro Meile Fahrt bei Personenzügen 8.6, ohne Anheizen 2.71 Kubikfuß. Der Kohleverbrauch war mit Anheizen und Stationiren bei den Personenzügen 74.67 Pfd., bei den gemischten Zügen 103.89 Pfd. und bei den Güterzügen 175.5 Pfd., ohne Anheizen 2. beziehungsweise 67.77, 100.19 und 167.3 Pfd.

Die Reparatur- und Unterhaltungskosten der Lokomotiven betragen pro Meile 41.02 kr. und die Gesamtauslagen für Lokomotiven (Heizen, Reinigen,

Schmieren und Repariren) 1 fl. 29.3 kr. = 20 Proz. der Gesamtbetriebskosten. Die Wagen haben 3,145,519 Meilen durchlaufen und an Unterhaltung pro Meile 2.17 kr. gekostet; das Schmieren kostete 0.2873 kr., das Reinigen 0.1362 kr. pro Meile.

Der Gesamtaufwand für die Unterhaltung der Bahn und der Gebäude einschließlich der Gehalte des Bahnaufsichtspersonals und aller sonstigen Ausgaben des Bahndienstes war für eine Meile 12,817 fl., wovon die eigentliche Bahnunterhaltung 7593 fl. in Anspruch nahm.

(Schluß folgt.)

Literatur.

Vademecum, oder erfahrener Begleiter des Lokomotivführers, Maschinenmeisters und des Fahrpersonals im Allgemeinen. Bearbeitet von Dr. Carl Hartmann, Berg- und Hütten-Ingenieur. Mit 8 Tabellen und 10 Figurentafeln. Weimar, 1858 bei Friedrich Voigt. Preis geheftet 1 1/2 Thlr.

Der Zweck dieses Vademecum ist, dem Lokomotivführer, Maschinenmeister u., überhaupt allen denen, die sich mit den Lokomotiven, ihrem Betrieb und Handhabt beschäftigen, ein Mittel an die Hand zu geben, sich über dieselben zu instruiren. Es enthält Vieles, was die genannte Klasse von Technikern augenblicklich wissen soll und doch nicht gut im Kopfe behalten kann. Der Verfasser benützte bei seiner Arbeit insbesondere die von ihm selbst übersetzten, denselben Gegenstand behandelnden Werke von Flachot und Petiet, Lechatelier und Polonceau, dann Weber's „Technik des Eisenbahnbetriebs“ und „Schule des Eisenbahnwesens“, Weisbach's „Lehrbuch der Ingenieur- und Maschinenmechanik“, Gaudry's Werk über Dampfmaschinen und Perdonnet's Werk über Eisenbahnen. Das Buch zerfällt in 8 Kapitel und handelt im ersten von der Beschaffenheit der Bahn in Beziehung auf die Züge, im zweiten von den Eisenbahnwagen, im dritten von den Lokomotiven, im vierten von der Lokomotivführung, im fünften von den Unfällen auf Eisenbahnen und dem Verhalten der Lokomotivführer bei denselben, im sechsten von den Erfordernissen der Lokomotivführer und Heizer und den Reglements für dieselben, im siebenten von den Signalen; das achte Kapitel endlich enthält vergleichende Tabellen über Lokomotiven verschiedener Art. Am ausführlichsten ist, wie es der Gegenstand erfordert, das Kapitel 3, welches von den Lokomotiven, ihrer Einrichtung und Konstruktionsverhältnisse und den Brennmaterialien für dieselben handelt, dann die darauf folgende, dem Handbuch für Lokomotivführer von Flachot und Petiet im Auszug entnommene „Praktische Anleitung zur Lokomotivführung“. Die vergleichenden Tabellen enthalten eine Zusammenstellung der wichtigsten Dimensionen und Gewichtsverhältnisse einer größeren Anzahl Lokomotiven verschiedener Kategorie aus verschiedenen Fabriken. — Man sieht hieraus, daß es in dem vorliegenden Buche an reichhaltigem Stoff zur Belehrung nicht fehlt. Daß dieser Stoff mehr aus fremden, als aus deutschen einschlägigen Werken zusammengetragen ist, darüber dürfen wir dem Verfasser keinen Vorwurf machen, denn bekanntlich ist bis jetzt die Literatur dieses Faches im Ausland besser als bei uns vertreten.

Beitrag. Inland.

Württemberg. — Ueber das Ergebnis des Betriebs der k. Württembergischen Posten im Staatsjahr 1856—57 ist der Staatsanzeiger in der Lage, folgende Mittheilung zu machen: Die Gesamteinnahmen betragen 1,262,961 fl. 53 kr., die Gesamtausgaben 1,090,547 fl. 27 kr., somit überstiegen die Einnahmen die Ausgaben um 172,414 fl. 26 kr. Zu diesem Einnahme-Überschuß kommen 1613 fl. 40 kr., um welchen Betrag sich die Aktivansätze über Abzug des Geldwerths der Materialvorräthe vermindert haben, so daß im Ganzen 174,028 fl. 6 kr. an die Staatshauptkasse abgeliefert wurden. Der Betriebsfond hat auf den letzten Juni 1857 betragen 23,689 fl. 27 kr. Der Anschaffungswert der im Gebrauch befindlichen Betriebsmittel einschließlich der Postwagen 2c. betrug am 30. Juni 1857 . . 230,193 fl. 26 kr. Das gesammte Anlagekapital berechnet sich auf 3,015,330 fl. 53 kr. und verzinst sich durch den Einnahmeüberschuß von 172,414 fl. 26 kr. mit 5.72 Proz. (im Staatsjahr 1855—56 mit 5.29 Proz.). Wird von den Einnahmen und Ausgaben der Betrag der für fremde Postverwaltungen erhobenen Taxen und Nachnahmen abgezogen, so berechnen sich die Ausgaben für den Betrieb in Prozenten der Bruttoeinnahme zu 83.9 und die reine Einnahme beträgt hiernach 16.91 Proz. der Bruttoeinnahme. Der Postverkehr wird gegenwärtig vermittelt durch 92 Giltpostwagenkurse, 15 Carrielpostkurse, 1 Reitpost und 12 Botenposten. Seit der Uebernahme der Posten in die unmittelbare Staatsverwaltung sind bis jetzt 70

neue Poststellen, nämlich 10 Postämter, 44 Postexpeditionen und 16 Postablagen errichtet worden, so daß der dermalige Stand der Poststellen 194 beträgt. Nach den statistischen Aufzeichnungen der Poststellen belauft sich im Verwaltungsjahr 1856-57 die Aufgabe an Briefen aller Art auf 7,453,665 Stück, an Fahrpoststücken auf 2,029,400 Stück, der Einlauf an Briefen auf 6,857,985 Stück, an Fahrpoststücken auf 1,838,505 Stück; an Zeitungen wurden versendet 25,228 Exemplare, bezogen 28,302 Exemplare; endlich sind auf den württembergischen Posten 206,740 Personen im Verwaltungsjahr 1856-57 befördert worden.

Oesterreich. — In der am 28. April abgehaltenen zweiten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Theißbahn wurde mitgeteilt, daß seit der im März v. J. abgehaltenen ersten Generalversammlung zwei Linien: Szolnok-Debreczin und Püspök-Ladany-Großwardein in einer Länge von 24 Meilen dem öffentlichen Verkehre übergeben worden sind. Die Linie Szolnok-Brad in einer Länge von 20 Meilen wird noch im Laufe des heutigen Jahres, die Linie Debreczin-Miskolcz in der ersten Hälfte des Jahres 1859 eröffnet werden. Der Betrieb der Gzeleg-Debrecziner Linie weist während der Periode vom 24. Nov. 1857, als dem Tage der Eröffnung, bis Ende Dezember, dem Schlusse des Rechnungsjahres, eine Gesamteinnahme von 72,133 fl. und eine Ausgabe von 38,975 fl., somit einen auf den Aktien-Zinsenkonto fallenden Ueberschuß von 33,158 fl. nach. In sehr lebhaften Debatten gab der Antrag des Verwaltungsrathes Anlaß, es möge die Generalversammlung den Verwaltungsrath ermächtigen, mit der Staatsverwaltung das Uebereinkommen wegen Uebernahme des Baues der Salzbahn von Sziget bis Ramony abzuschließen, um die Verlängerung der Theißbahn von Nyiregyháza bis Ramony zu bauen. Die Staatsverwaltung hatte sich bereit erklärt, der Gesellschaft zum Baue der ersteren Bahn ein in Prioritäts-Obligazionen zu refundirendes Kapital von 5 Millionen vorzustrecken. Es wurde endlich dieser Antrag mit dem Beisatz angenommen, daß der Verwaltungsrath im Laufe der Verhandlungen mit der hohen Regierung zugleich die Annahme folgender Wünsche der Aktionäre durchzusetzen trachte: nämlich eine von der schon konzessionirten Theißbahn abgeforderte Garantie von 5.2 Proz. für diese Strecke allein, Vermehrung des Geldvorschlusses, Zinsfreiheit davon während des Baues und eine bestimmte Aussicht für die Anfertigung der Heerstraße zwischen Gzerowiz und Sziget.

— Am 29. April fand eine zweite kommissionelle Probefahrt auf der Strecke von Josephstadt nach Falgendorf, der zweiten Sektion der Pardubitz-Reichenberger Eisenbahn, statt. Eine Lokomotive von Massey aus München förderte die vorgeschriebenen 1600 Zentner Bruttogewicht ohne Anstand auf der 1500 Klafter langen, mit Curven von 150 Klafter Radius verbundenen Steigung von 1:70 mit einer Schnelligkeit von 6 Meilen in der Stunde.

Großh. Hessen. — In der am 26. April stattgefundenen Generalversammlung der hessischen Ludwigsbahn wurden folgende Anträge des Verwaltungsrathes einstimmig angenommen: 1) die Dividende auf 12 fl. 30 kr. oder 5 Proz. pro Aktie festzusetzen; 2) für die durch die Pulverexplosion vom 18. November in Mainz Beschädigten einen Beitrag von 2000 fl. zu bewilligen; 3) der Pensions- und Unterstützungskasse 1000 fl. zu überweisen und 4) eine Summe von 35,020 fl. dem Erneuerungsfonds zuzuwenden; 5) dem Verwaltungsrathe die Ermächtigung zu erteilen, zum Bau einer Zweigbahn von Bischofsheim nach Neu-Isenburg oder Frankfurt die Konzession für die Gesellschaft zu erwerben und die Bedingungen dieser Konzession zu vereinbaren; 6) für den Fall der Genehmigung dieser Zweigbahn das Gesellschaftskapital um eine weitere Million Gulden zu vermehren und den Verwaltungsrath zu ermächtigen, dasselbe zu geeigneter Zeit durch Ausgabe von Prioritäts-Obligazionen oder neuen Aktien zu beschaffen.

— Am 29. April wurde in der Generalversammlung der Maschinenfabrik und Eisengießerei Darmstadt vom Vorsitzenden des Verwaltungsrathes zunächst der bereits in Angriff genommenen Verlegung der (ursprünglich Köster'schen) Fabrik in die unmittelbare Nähe des Bahnhofs der Main-Rhein Bahn und der noch in diesem Jahre zur Ausführung kommenden dringendsten Neubauten, welche circa 40 Proz. des Aktienkapitals erster Emission in Anspruch nehmen werden, gedacht. Der detaillierte Bericht über die im letzten Jahre gefertigten Maschinen gab ein interessantes Bild von der Vielseitigkeit der Arbeiten, welche diesem Etablissement übertragen wurden. Es waren dies Aufträge von fast allen benachbarten Eisenbahn-Verwaltungen, von mehreren Bergwerksgesellschaften, namentlich in Nassau und Hessen, ein großartiges Wasserwerk für die Stadt Frankfurt und Maschinen, sowohl Werkzeugmaschinen, als diverse mechanische Vorrichtungen, Dampfmaschinen, Turbinen, Knochenmühlen, Pumpwerke u. s. w. für verschiedene industrielle Etablissements, hauptsächlich im südlichen Deutschland. Das mitgetheilte Ergebnis der Bilanz für die neunmonatliche Betriebsperiode des Jahres 1857 war ein sehr erfreuliches, indem nach Bezahlung der Zinsen des bis dahin eingezahlten Betrags von 75 fl. pro Aktie ein Reingewinn von 9943 fl. verblieb, wovon 3 fl. 30 kr. pro Aktie als Dividende an die Aktionäre verteilt werden sollen und nach Abzug von 10 Proz. für den statutengemäß zu bildenden Reservefonds und der für Lantien abgehenden Beträge noch etwa 3700 fl. als Dividendenreserve zurückgelegt werden können. Die Dividende von 3 fl. 30 kr. entspricht für den neunmonatlichen Betrieb einer Jahresdividende

von 6.22 Proz. oder pro rata der erst am 1. September 1857 geleisteten Einzahlung von 75 fl. einer Jahresdividende von 14 Proz.

Ausland.

Frankreich. — Die Hauptergebnisse des Betriebs der französischen Nordbahn waren laut dem der Generalversammlung am 28. April erstatteten Bericht folgende. Gesamtaufwand bis 31. Dezember 1857 in runder Summe 402 Millionen Fr. Durchschnittliche betriebene Bahnlänge in 1857 . . 817 Kilom. Gesamte Bruttoeinnahme in diesem Jahr nach Abzug des Zehnten 50,291,000 Fr., wovon 22,829,000 vom Personen- und 27,462,000 Fr. vom Güterverkehre und was damit in Verbindung. Die Einnahme pro Kilometer Bahnlänge berechnet sich zu 61,555 Fr. Die Betriebsauslagen waren im Ganzen 18,981,000 Fr. oder pro Kilometer 23,230 Fr. Die Auslagen machten 37.74 Proz. der Einnahmen aus und der Reinertrag pro Kilometer 38,325 Fr. Die Zahl der Reisenden belief sich auf 6,166,140, das Quantum der beförderten Güter auf 2,577,731 Tonnen. Der Ueberschuß der Einnahmen von 31,308,538 Fr. (= 7.8 Proz. des Anlagekapitals) genügte für eine Verteilung von 44 Fr. pro Aktie, nachdem schon früher 4 Proz. oder 16 Fr. zur Verteilung gekommen sind. Die Gesamtdividende ist daher 60 Fr. pro Aktie oder 15 Proz. ihres Nominalwertes von 400 Fr.

Großbritannien. — Großbritannien produziert monatlich gegen 5,500,000 Tonnen Steinkohlen auf beiläufig 2700 Kohlenwerken, was auf jedes Werk im Durchschnitt 28,500 Tons jährlich ausmacht. Man schätzt den Flächenraum der Kohlenfelder Großbritanniens auf 12,000 engl. Quadratmeilen. Der Verbrauch an Kohlen war in 1857 zu 22,700,000 Tonnen geschätzt und ist in 1856 auf das 2.86fache gestiegen. — Die Eisenherzeugung in Großbritannien betrug in 1855 . . 3,218,154 Tonnen gegen 125,000 Tonnen in 1796, 250,000 in 1806, 400,000 in 1820 und 700,000 Tonnen in 1827. In den 31 Jahren von 1796 bis 1827 war daher die Zunahme 460 Proz., in den 28 Jahren von 1827 bis 1855 dagegen 360 Proz. 589 Hochofen waren in 1855 in Thätigkeit, wovon jeder durchschnittlich 103 Tonnen Eisen wöchentlich lieferte. Der jährliche Werth der mineralischen Produkte Großbritanniens beläuft sich dermalen auf 33 Millionen Pf. St., welcher Werth sich auf 38 Millionen erhöht, wenn die Produkte für Fabrikationszwecke zubereitet sind. Eine Schätzung des Werths jener Produkte, nachdem sie durch mechanische und menschliche Kräfte die entsprechende Umwandlung erlitten haben, könnte nur eine rein hypothetische seyn.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Württembergische Staatseisenbahn. — Monat April 1858.

197,759 Personen,	
557,359.2 Ztr. Güter.	
Einnahmen von Personen, Gepäck, Hund, Equipagen, Vieh .	112,126 fl.
" " Frachtgütern	187,461 "
	Gesamteinnahme 299,587 fl.
gegen 179,618 Personen, 619,824.2 Ztr. Güter und 309,220 fl. Gesamteinnahme im April 1857.	

Kaiser-Ferdinands Nordbahn. — Monat April 1858.

(Länge sämtlicher Betriebsstrecken 70 Meilen.)

	Personen.	Zentner.	Einnahmen.
Wien, Döbriach, Stockerau, Marchegg)	148,025	245,844	856,482 fl. C. M.
Brünn, Olmütz, Troppan und Bielitz)			
gegen im April 1857 .	122,978	1,257,618	840,504 " "
1. Jan. bis incl. 30. April 1858 .	440,950	5,921,584	3,205,290 " "
gegen in 1857 .	416,138	4,859,473	3,066,610 " "
(Regietransporte ohne Frachtbetrag im April 1858 . . .		166,320 Ztr.)	

K. K. privilegirte österr. Staats-Eisenbahn. (153 1/2 Meilen.)

	Personen.	Güter.	Einnahme.	1857.
1858	Zahl.	Ztr.	fl. C. M.	fl. C. M.
26. April bis 22. April .	38,200	695,774	260,470	240,174
23. " " 29. " .	39,204	784,200	280,994	236,526
30. " " 6. Mai .	41,321	673,713	250,426	250,184
bis 6. Mai 1858 . . .	588,724	10,120,435	4,353,529	3,737,601

Königl. sächsische Staatseisenbahnen. — Monat März 1858.

Bahnlinien und deren Länge.	M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Total- einnahme.
		Personen.	Einnahme.	Güter.	Frachtbetrag.	
		Zahl.	flr.	Ztr.	flr.	flr.
Leipzig: (Zwickau *) Hof)	24.6	56,273	22,162	1,087,412	108,292	131,212
Chemnitz-Riesa . . .	8.9	21,221	7,677	312,981	21,283	29,111
Dresden-Bodenbach . .	8.8	30,889	8,455	198,731	22,557	31,615
Dresden-Görlitz . . .	14.0	36,317	16,418	485,843	51,561	68,490
Summa	56.3	144,700	54,712	2,084,967	203,693	260,428

*) Einschließlich der Kohlenbahn.

Pfälzische Eisenbahnen. — I. Ludwigsbahn.

Ergebnis.	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamte Einnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat April 1858	72362	41926	404069	52998	693340	96962	191886
„ do. 1857	66360	39628	501201	62098	472520	71490	173216
1858 mehr weniger	6002	2298			220820	25472	18670
in den ersten 7 Monaten 1857—58	472719	268602	2503198	319541	4582780	640205	1228348
1856—57	442823	249229	3049461	380266	3538960	523639	1153135
1857—58 mehr weniger	29896	19373			1043820	116566	75213
			546263	60725			

— II. Maximiliansbahn.

Ergebnis.	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamte Einnahme.
	Zahl.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	Ztr.	Einnahme.	
Monat April 1858	22077	7708	74899	5129	181440	9452	22289
„ do. 1857	21126	7382	124140	9963	95240	4928	22274
1858 mehr weniger	951	326			86200	4524	15
in den ersten 7 Monaten 1857—58	139112	48625	490817	30628	1163080	61096	140350
1856—57	142445	47313	774020	65241	722960	37610	150165
1857—58 mehr weniger	3333	1312			440120	23486	9815
			343203	34613			

Südböhm. — Monat April 1858.

9,984 Personen (incl. Gepäck) 4,906 Thlr.
 135,031 Ztr. Güter; Vieh und Equipagen 8,547 „
 Summa 13,453 Thlr.

gegen 10,517 Personen, 128,598 Ztr. Güter und 14,741 Thlr. im April 1857.
 Mit hin im April 1858 weniger 1288 Thlr. Seit 1. Januar sind vereinigt 37,779 Thlr. gegen 42,734 Thlr. in 1857.

Ankündigungen.

K. K. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn-Gesellschaft.

Einladung zur ersten ordentlichen Generalversammlung.

In Gemäßheit der §§. 36 und 37 der a. h. Orts genehmigten Gesellschafts-Statuten werden die Herren Aktionäre der K. K. pr. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn-Gesellschaft hiermit zu der am 22. Mai 1858 um 9 Uhr früh im Saale des Wiener Musik-Vereins abzuhaltenden ersten ordentlichen Generalversammlung eingeladen.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Vorlage des Jahresberichts und der Rechnungsablässe für das Jahr 1857.
 2. Mittheilung der von der hohen Staatsverwaltung erbetenen Begünstigungen und Berathung der dadurch bedingten Abänderungen der Statuten.
- Dieser Herren Aktionäre, welche bei dieser Versammlung zu erscheinen beabsichtigen, haben nach §. 38 der Statuten die im §. 41 festgesetzte Anzahl von wenigstens vierzig Stück Aktien-Certifikaten spätestens am 8. Mai 1858 entweder bei der Gesellschaftskasse in Wien (Luchlauben Nr. 440) oder bei der Kasse der Société générale de Crédit mobilier in Paris (Place Vendôme Nr. 15) zu erlegen, und wollen dort zugleich die nach §. 38 der Statuten ausgefertigten, auf ihre Namen lautenden Legitimazionskarten entgegennehmen.

Mit den Aktien-Certifikaten sind arithmetisch geordnete und von den Herren Deponenten unterzeichnete Verzeichnisse derselben in zwei gleichlautenden Ausfertigungen einzubringen. Eines dieser Verzeichnisse wird mit der Empfangsbefähigung versehen sofort zurückgestellt.

Die hinterlegten Aktien-Certifikate können nach abgehaltener Generalversammlung und gegen Rückstellung der betreffenden Empfangsbefähigungen sofort wieder behoben werden.

Aktionäre, welche sich bei dieser Generalversammlung nach Maßgabe des §. 32 der Statuten durch Bevollmächtigte vertreten lassen wollen, haben in die auf der Rückseite der Legitimazionskarte befindliche Vollmacht den Namen des Bevollmächtigten einzusetzen, und die Vollmacht eigenhändig zu unterzeichnen. Eine solche Vollmacht muß spätestens am 18. Mai 1858 bei der Gesellschaftskasse vorgelegt werden.

Wien, den 19. April 1858.

Der Verwaltungsrath.

K. k. priv. österreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

[34—36]

Kundmachung.

Die General-Direktion der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft beehrt sich dem P. T. Publikum bekannt zu geben, daß sie in der Eisenbahnstation Olmütz einen regelmäßigen Dienst für das Zu- und Abstreifen der Eil- und Frachtgüter eingerichtet habe.

Jene Versender, welche Eil- oder Frachtgüter nach der Station Olmütz expediren, können daher dieselben bis in das Haus des Empfängers oder in die zollämtlichen Magazine stellen lassen.

In diesem Falle ist auf die Adressseite der betreffenden Frachtbriefe unten zu schreiben:

„In das Haus oder in das zollämtliche Magazin zu stellen.“

Demzufolge werden solche Güter dem Adressaten, nach Ankunft der Trains, mit welchen sie anlangen, unverzüglich gegen Zahlung der nachstehenden Tarife gebühren zugestellt werden.

Tarif

für die Abfuhr von Eil- und Frachtgütern vom Bahnhofe zu Olmütz, bis zu dem Hause der Empfänger oder bis zu dem zollämtlichen Magazine

Eilgüter		Frachtgüter	
für 1 bis 50 Pfd.	5 fr.	für 1 bis 100 Pfd.	4 fr.
„ 51 „ 100 „	7 fr.	„ 101 „ 200 „	6 fr.
		„ 201 „ 300 „	8 fr.

Ueber 100 Pfund pro halben Zentner, wobei jeder angefangene als voller gilt 3 fr.

Ueber 300 Pfund pro Zentner, wobei jeder angefangene als voller gilt 3 fr.

Für Möbel und gebrechliche Gegenstände, welche in die dritte Klasse des Tarifs gehören, wird außer den oben festgesetzten Preisen noch ein Kreuzer C.M. pro Zentner eingehoben werden.

Die Transportpreise für unzerlegte Maschinen und voluminöse Güter in Coltis über 20 Zentner werden durch Uebereinkunft der Parteien mit dem Unternehmer Herrn Thomas Witt in Olmütz bestimmt.

Wien, am 25. April 1858.

Von der General-Direktion der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Sächsische Gußstahlfabrik in Döhlen bei Dresden

[27—29] liefert unter Garantie von drei bis fünfzehn Jahren in vorzüglichster Qualität, sowohl nach Zeichnungen geschmiedet, als auch vollständig fertig gedreht und rein bearbeitet stets in kürzester Zeit zu den billigsten Preisen:

Fertige Trag-, Stoss- und Spiralfedern in jeder Form und Stärke, für Eisenbahnwagen, Lokomotiven u. Tender.	Walzenringe zum Aufziehen auf eisernen Walzenachsen.
Achsen jeder Art für Eisenbahnwagen, Lokomotiven, Tender und Dampfmaschinen.	Fertige Messer für Scheeren, Pressen, Durchstossmaschinen u. dgl.
Kolbenstangen.	Münzstempel, Stenzen jeder Art.
Kolbenplatten.	Hart- und Kaliberwalzen.
Grädführungen.	Walzen für Münzen, Silber- und Neusilberwerke.
Kurbeln.	Lahn- und Rietwalzen mit Gestellen und Triebwerken jeder Art.
Kurbel- oder Krummachsen.	Kanonen, Cuirasse, Büchsenläufe.
Kurbelstangen.	Werkzeugstahl in allen Dimensionen.
Maschinenteile überhaupt in jeder Form und Stärke.	Schweissbaron Gussstahl
Holländermesser für Papierfabriken.	Gussfederstahl
Erdbohrer.	Naturharten Gussstahl
Kuppelmuffe.	Spindelstahl
	Bolzen, Spindeln, Zapfen u. dgl.

und empfiehlt sich zu geneigten Aufträgen.

[30—33]

Ankündigung.

Den verehrlichen Eisenbahn-Material-Verwaltungen und Herren Technikern empfehlen wir, außer unsern bekannten Maschinen-Riemens-Fabrikaten aus Vorbeaur-Kernleder und englischem Doppeltstoffe, vollkommen wasserdichte Güterwagendecken in jeder beliebigen Größe zu herabgesetzten, sehr mäßigen Preisen.

Dieselben haben bereits seit dem Jahre 1855 bei vielen Eisenbahn-Verwaltungen Aufnahme gefunden und sich sowohl hinsichtlich ihrer andauernden Dichtigkeit als ihrer Dauerhaftigkeit und Zweckmäßigkeit bestens bewährt, was wir genügend nachweisen können. Sie verdienen daher wohl den Vordruck zur Seite gestellt zu werden; zeichnen sich aber vor diesen dadurch vortheilhaft aus, daß sie viel leichter sind und sich somit bequem handhaben lassen, keine Unterhaltungskosten verursachen, und sich ungefähr nur auf ein Drittel des Preises jener stellen.

Auch empfehlen wir zu billigen Preisen leichte, sehr dauerhafte Feuerlöschheime, welche ohne die Gefahr, daß sie dadurch leiden, stets mit Wasser gefüllt, aufbewahrt werden können, so wie Spritzenschläuche, welche ebenso wenig dem Verderben durch Fäulnis unterworfen sind.

Bei Abnahme größerer Partien räumen wir einen besondern Rabatt ein. Auf frankirte Anfragen werden Preislisten, Deckstoff und Schlauchmuster gratis eingesandt.

C. Seuken & Comp. in Aachen.