

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedarf. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

Eisenbahn-Zeitung.

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: Redaction der Eisenbahn-Zeitung oder: F. W. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

8. Juli 1858.

Nro. 27.

Inhalt. Oesterreichische Eisenbahnen. Kaiser-Ferdinands Nordbahn. — Eisenbahn-Betrieb. Steinkohlenfeuerung für Lokomotiven. — Eisenbahn-Oberbau. Die Rheinbrücke bei Köln. — Verein für Bankunde in Stuttgart. — Zeitung. Inland. Baden, Preussen. Ausland. Schweiz. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Oesterreichische Eisenbahnen.

Kaiser-Ferdinands Nordbahn.

Den Verhandlungen der am 10. Mai 1858 abgehaltenen 31. Generalversammlung der Aktionäre der Kaiser-Ferdinands Nordbahn entnehmen wir Folgendes.

Durch die allgemein aufgetretenen und überall sehr schwer empfundenen kommerziellen Verhältnisse des verflossenen Jahres, haben sich die Betriebseinnahmen gegen das Vorjahr um 1,365,268 fl. verringert, welcher Ausfall jedoch durch den laut Ausweis vom Monat Juni hinzugekommenen Ertrag der verschiedenen Betriebspachtungen pro 278,174 fl. auf 1,087,093 fl. herabgemindert wurde. Diese Mindereinnahme ist eine Folge der im Jahre 1857 in allen Gegenden Europa's so ergiebig ausgefallenen Erndte, und der dadurch bedingten verminderten Getreidetransporte, welche in diesem Jahre um 1,767,381 fl. weniger eintrugen, als im Jahre 1856; — hingegen hat der Verkehr in den andern Transportartikeln, ungeachtet der Ungunst der allgemeinen Zeitverhältnisse, dennoch zugenommen, und es ist hiesür eine höhere Einnahme von 402,114 fl. gegen jene des Jahres 1856 erzielt worden.

Dieses Ergebnis im Vergleich mit jenem so vieler anderer Eisenbahn-Unternehmungen, muß immerhin als ein günstiges und befriedigendes betrachtet werden.

Im Jahre 1857 wurden auf der 70 Meilen langen Nordbahn 51,486 Fahrten gemacht, und hierbei 322,800 Meilen zurückgelegt. Mittels derselben wurde für 1,697,127 Personen einschließlich 133,672 Mann Militär, dann für 19,273,835 1/2 Ztr. Frachtgüter incl. der Nebengebühren, Lagerzinsen und diversen Einnahmen eine Totalerinnahme erzielt von 11,257,671 fl.

(Außerdem sind für eigene Regie 2,062,947 Ztr. ohne Einrechnung eines Frachtbetrages, zusammen also 21,336,782 Ztr. Güter befördert worden.)

Nach Abschlag der bezahlten Porto-Rückvergütungen auf minder werthvolle Artikel mit 96,375 fl. nebst den für die Versicherung sämtlicher Waaren, Bahngelände, dann der Mobiliar- und Materialvorräthe berichtigten Prämien mit 35,800 fl., zusammen 132,175 fl. sind als Bruttoerinnahme verblieben 11,125,496 fl. Davon entfallen 26 1/2 Proz. auf die Personenzüge, und 73 1/2 Proz. auf den Gütertransport und es

haben dabei die Personenzüge	1,267,885 Meilen	} auf der eigenen Bahn,
die Lastwagen	6,326,759 "	
und auf fremden Bahnen	2,682,101 "	
zusammen also		10,276,745 Meilen

zurückgelegt, während fremde Wagen mit 2,358,813 Meilen auf der Nordbahn verkehrten.

Der für eine Person sammt Gepäck eingegangene Fahrbetrag entziffert sich im Durchschnitte auf 1 fl. 43 1/2 fr., und pro Meile auf 11.77 fr.; jede Person hat durchschnittlich 8.8 Meilen befahren.

Nach Prozenten haben	46,327 Pers. oder	2.62 Proz.	die 1. Kl. à 20 fr. pro Meile
	343,416 "	20.25 "	" 2. " à 15 " " "
	934,944 "	55.13 "	" 3. " à 10 " " "
	238,768 "	14.12 "	die ermäßigte Gebühr à 6 fr.,
	und 133,672 Mann	7.88 "	" l. f. Militär à 3 fr. pro Meile,

die Bahn benützt.

Die Beförderung der 19,273,836 Ztr. Güter, hat incl. der Nebengebühren, und nach Abzug der Assuranz-Prämien und Porto-Rückersätze, 7,823,229 fl. eingebracht. Durchschnittlich wurde jeder Zentner 19.1 Meilen mit einem Ertrage von 24.87 fr. oder pro Meile zu 1.04 fr. transportirt.

Von diesen Gütern entfielen: 16,110,535 Ztr. auf die 1. Klasse, 2,911,294 Ztr. auf die 2. Klasse und 252,007 Ztr. auf die 3. Klasse.

Die Betriebsausgaben haben sich gegen das Vorjahr um 536,805 fl. vermindert und 37.63 Proz. von den Einnahmen betragen; bringt man aber die

von früheren Jahren herrührenden 278,174 fl. von der Bruttoerinnahme in Abzug, so wurde ungeachtet der Mindereinnahme gegen das Vorjahr mit 1,365,267 fl., noch immer ein günstigeres Verhältniß gegen das Jahr 1856 erzielt. Die Kosten der Fahrmeile, welche sich im Jahre 1856 auf 13 fl. 31 beliefen, sind im Jahre 1857 auf 12 fl. 58.1 fr. herabgebracht worden.

Aus dem Abschlusse der Betrieberechnung ergibt sich am 31. Dezember 1857 nach Abzug der Betriebskosten und Steuern, dann nach Berichtigung der 3prozentigen Interessen der Anlehen und Aktien, ein Betriebüberschuß von 3,603,094 fl., wovon nach Beschluß der Generalversammlung eine Superdividende von 7 Proz. an die Aktionäre gezahlt werden, die also für 1857 eine Gesamtdividende von 12 Proz. erhalten.

Ueber die Erwerbung der 12 1/2 Meilen langen Strecke der östlichen Staatsbahn von Döbriem bis Krakau und Myslowitz sind Unterhandlungen gepflogen worden, deren Ergebnis in dem Entwurf einer Konzessionsurkunde vorliegt, laut welcher die l. f. Staatsverwaltung die galizische Staatsbahn von der preuss. Grenze bei Slupin bis Krakau, und die Zweigbahnen von Szczalowa bis an die russisch-polnische Grenze, und dann die Flügelbahn von Trzebinia nach Döbriem an die a. p. Kaiser-Ferdinands Nordbahn-Aktien-Gesellschaft abtritt, und genehmigt, daß diese Eisenbahnlinie sammt Zugehörungen (mit Ausnahme des Fahr-Fundus instructus) vom 1. Januar 1858 in das Eigenthum der l. f. a. p. Kaiser-Ferdinands Nordbahn Aktien-Gesellschaft mit allen jenen Rechten und Verbindlichkeiten übergehe, welche der Privilegiums-Urkunde vom Jahre 1836 rücksichtlich der bereits im Besitze der Kaiser-Ferdinands Nordbahn-Gesellschaft befindlichen Strecken entsprechen; die Gesamtkosten dieser 12 1/2 Meilen langen Bahnstrecke werden incl. des neu beigezogenen Fundus instructus, und der unerläßlichen Vervollständigungen, 8 1/2 Millionen oder 680,000 fl. pro Meile betragen, wovon im laufenden Jahre 2,786,000 fl. zu bedecken sind. Die Direktion wurde mittelst einstimmigen Beschlusses ermächtigt, die allerhöchste Sanction des vereinbarten Uebereinkommens zu erbitten.

Aus dem „Bericht über die Gebahrungen des Bahnbetriebs“ in 1857 wäre noch Folgendes hervorzuheben:

Die eigentlichen Betriebsauslagen beliefen sich laut den speziellen Nachweisungen

für Brennmaterialskosten auf	488,992 fl.	
„ anderweitige Zugförderungskosten auf	1,643,663 "	
„ Bahn- und Gebäude-Erhaltungskosten auf	494,590 "	
„ allgemeine Regie- und Betriebskosten auf	1,559,780 "	
zusammen auf		4,187,025 fl.

Der Verbrauch des Brennstoffes für die im Jahre 1857 gemachten 51,486 Fahrten mit 322,799.65 Meilen, stellt sich einbezüglich des zu anderweitigen Betriebzwecken verwendeten Brennmaterials wie folgt dar:

Bei Annahme von 2.1 Kubikfuß Steinkohlen oder 4 Kubikfuß Gokes oder 0.1 Klafter Brennholz für 1 Ztr. Steinkohlen wurden verwendet:

	im Ganzen	pro Meile
für Lokomotiven zu den Fahrten	889,010 Ztr. für 403,760 fl.	275.4 fl für 1 fl. 15 fr.
„ Reserveheizungen u. zu Wa-		
genverschiebungen	96,129 " " 42,881 "	29.7 " " " 8 "
Zusammen für Lokomotiven		305.1 fl für 1 fl. 23 fr.
„ Verwärmen des Wassers	24,503 " " 12,294 "	7.6 " " " 2.3 "
In Summa zum Bahnbetriebe	1,009,642 Ztr. für 458,935 fl.	312.7 fl für 1 fl. 25.3 fr.

Die außer den Brennmaterial-Auslagen weiters erwachsenen Zugförderungskosten betragen für den Fahrdienst 548,194 fl. und für die Transportkräfte 1,095,469 fl., zusammen 1,643,663 fl. Bei Repartition dieser Auslagen auf die gemachten 322,799.65 Meilen entfallen pro Fahrmeile 5 fl. 5.5 fr.

Die Auslagen für die Erhaltung und Umgestaltung der Bahn und deren Objekte haben betragen 494,590 fl. und zwar für Unterbau 71,590 fl., Oberbau 273,770 fl., Gebäude 103,123 fl. und periodische Erneuerung dreier Holzbrücken 46,107 fl.

Im Verhältnisse zu den im Jahre 1857 zurückgelegten 322,799.65 Meilen stellt sich die diesjährige Ausgabe pro Fahrmeile auf 1 fl. 31.9 fr.

Die allgemeinen Regie- und Betriebskosten für die Bahn- und Centralverwaltung, so wie für die Expedition und Zugbegleitung betragen im Ganzen 1,559,780 fl., dies gibt pro Fahrmeile 4 fl. 49.9 fr.

Nach Vorstehendem berechnen sich die Gesamtkosten für eine Meile der im Jahre 1857 zurückgelegten Fahrten im Vergleiche zu jenen des Jahres 1856 wie folgt:

	1856	1857
für Brennmaterial zum Lokomotivbetriebe . . .	1 fl. 25.5 fr.	1 fl. 25.3 fr.
do. zu sonstigen Beheizungen . . .	5.5 „	5.5 „
anderweitige Zugförderungskosten . . .	5 „ 11 „	5 „ 5.5 „
Bahn- und Gebäude-Erhaltung und Umfaltung . . .	2 „ 12.5 „	1 „ 31.9 „
allgemeine Regie- und Betriebskosten . . .	4 „ 36.5 „	4 „ 49.9 „
Zusammen	13 fl. 31 fr.	12 fl. 58.1 fr.

Spezieller Nachweisung zufolge betragen die am 31. Dezember 1856 verrechneten Bau- u. Fundationskosten sämtlicher Bahnabtheilungen 55,277,527 fl. hiezu die im Jahre 1857 bewerkstelligten Bauherstellungen und neuen Anschaffungen pro 3,931,921 „

gibt zusammen bis 31. Dezember 1857 59,209,498 fl. und zuzüglich der bisherigen Vorauslagen für die galizische Staatsbahn von Döwiczim bis Krakau pro 1,914,798 „

61,124,296 fl.

Aus dem Bericht über die Gebahrungen der Steinkohlenwerke der Kaiser-Ferdinands Nordbahn im Jahr 1857 geht hervor, daß bis Ende 1857 die Anlage- und Aufschlußkosten der Steinkohlenwerke der Gesellschaft gekostet haben 1,465,347 fl. Im Jahr 1857 betrug die Kohlenförderung incl. des Vorraths von 1856 pro 16,270 Ztr. 1,107,054 Ztr. Die Einnahmen für Kohlen, Coles etc. beliefen sich auf 383,170 fl., die Auslagen auf 336,992 fl., mithin der Ueberschuß auf 46,178 fl. und zuzuschüsslich des Saldos von 1856 auf 61,654 fl., während die Steuern etc. und die fünfprozentigen Zinsen vom Ankaufskapital 66,184 fl. ausmachen. Daher Saldo zu Lasten des Bergbaubetriebes von 1858 = 4230 fl.

Schließlich entnehmen wir der tabellarischen Uebersicht von dem Baukapital, den Transportmitteln und den Betriebsergebnissen der Nordbahn pro 1857 folgende Angaben:

1. Länge der Bahn 70 Meilen, wovon 19 Meilen zweispurig.
2. Anlagekapital 59,209,498 fl., davon in Stammaktien 50,792,187 fl.
3. Es kosten die Transportmittel 11,038,004 fl.
4. Es kostet die Meile Bahn 845,850 fl.
5. An Transportmitteln sind vorhanden: 201 Lokomotiven, 324 Personenzüge und 4145 Güter- etc. Wagen.
6. Die Einnahmen haben betragen:

vom Personenverkehr . . .	2,939,056 fl. = 26.4 Proz.
„ Güterverkehr . . .	7,823,229 „ = 70.3 „
von anderen Quellen . . .	363,211 „ = 3.3 „
	11,125,496 fl.
7. Die Auslagen waren:

Bahnverwaltung . . .	1,196,558 fl. = 28.6 Proz.
Transportverwaltung . . .	2,835,706 „ = 67.7 „
Allgemeine Verwaltung . . .	154,761 „ = 3.7 „
	4,187,025 fl.
8. Die sämtlichen Auslagen betragen von der Einnahme 37.64 Proz.
9. Die Bahn- und allgemeinen Verwaltungskosten machten pro Meile Bahnlänge 19,305 fl., die Transportverwaltungskosten pro Zugmeile 8 fl. 53 fr.
10. Der Reservefonds betrug am Schlusse des Jahres 1857 . . 1,736,056 fl., der Pensionsfond für die Angestellten 682,555 fl.

Eisenbahn-Betrieb.

Steinkohlenföuerung für Lokomotiven.

Die hierüber gemachten Erfahrungen auf der Köln-Mindener Eisenbahn sind in dem neuesten „Bericht der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft über den Bau und Betrieb der unter ihrer Verwaltung stehenden Eisenbahnen im Jahr 1857“ wie folgt mitgetheilt:

„Wir haben die im Jahre 1856 versuchsweise begonnene Mitverwendung von Steinkohlen zur Lokomotivföuerung mit gutem Erfolge fortgesetzt und sind dabei bis jetzt in der Hauptsache zu folgenden Resultaten gelangt.

Die Anwendung von Grundkohle hat sich bei uns als ganz ungeeignet gezeigt; es ist schwierig, das Feuer damit gehörig in Ordnung zu halten; die feinen Theile gehen theilweise unverbraunt durch die Röhren, häufen sich dann in der Rauchkammer an, können dieselbe sogar glühend machen, und verursachen leicht Funkensprühen. Diese Funken sind übrigens nicht so gefährlich wie die

von Holz etc., weil dieselben nicht so weit fliegen, auch leichter erlöschen, als letztere. Der Graß, welcher sich aus den Stückkohlen von selbst auf dem Tender bildet, muß etwas naß gehalten werden, und muß bei Verwendung desselben öfter während der Fahrt aufgehakt werden.

Magere Stückkohlen haben wir mit schlechtem Erfolge versucht, obwohl dieselben sehr rein waren; sie zersetzten im Feuer und verursachten die oben erwähnten Uebelstände theilweise in noch erhöhtem Maße.

Am besten geeignet haben wir Stückkohlen gefunden, welche möglichst rein, nicht zu mager sind, und im Feuer gut ganz bleiben. Wir verwenden hauptsächlich diejenigen Stückkohlen, welche wir aus den für die Colesfabrikation bezogenen Kohlen durch Ausföeben gewinnen, und kaufen nebenbei Stückkohlen nur dann, wenn sich uns gerade Gelegenheit bietet, dieselben gut und billig zu beschaffen.

Wir sind zwar zu der Ueberzeugung gekommen, daß nöthigenfalls reine Kohlenföuerung mit guten Stückkohlen ganz gut ausführbar wäre; allein abgesehen von den daraus wahrscheinlich entstehenden Uebelständen, würde ein so großer Stückkohlenkonsum die Preise dieses Materials so sehr steigern, daß der pekuniäre Vortheil verloren gehen würde, und nur die Nachteile übrig blieben. Wir gebrauchen die Kohlen als Zusatz zu den Coles. Im verfloßenen Jahre haben wir im großen Durchschnitt etwa zu $\frac{2}{3}$ Coles $\frac{1}{3}$ Kohlen gebraucht.

Wir rechnen der Einfachheit halber 3 Ztr. Kohlen für 2 Ztr. Coles, obwohl 3 Ztr. Kohlen weder nach Quantum, noch nach Werth 2 Ztr. Coles gleich kommen. Es würde demnach bei demselben nominellen Verbrauch immer noch ein kleiner Vortheil auf Seite der Kohlen seyn; es ist aber auch der nominelle Verbrauch jedenfalls geringer, als bei reiner Colesföuerung.

Wie groß die durch die Mitverwendung von Kohlen erzielte Ökonomie ist, läßt sich bei unferem komplizirten Betriebe nicht in Zahlen angeben. — Es hat sich jedoch der Brennmaterial-Verbrauch, welcher von 1853 an in Folge der Betriebsverhältnisse im Steigen begriffen war, pro Lokomotivmeile um nahe 12 Proz., pro Wagenachsemeile um mehr als 17 Proz. gegen 1855 verringert, wovon ein nicht unerheblicher Theil den Kohlen zu Gute kommt.

Was die Nachteile des Kohlengebrauchs betrifft, so hängen diese, wie auch die Vortheile sehr wesentlich von der speziellen Behandlung und der Uebung ab. — Im großen Ganzen haben sich bis jetzt bei uns keine Nachteile von hinreichender Erheblichkeit gezeigt, um über die Zweckmäßigkeit des ferneren Kohlengebrauchs irgendwie Bedenken erregen zu können. Die Siederöhre verbrennen meist schneller, und auch die Borde der Siederöhre werden häufig mehr angegriffen, allein dies ist an und für sich nicht gerade sehr erheblich, und die natürliche, hierdurch verstärkte Beföderung, daß auch die kostspieligeren Metalltheile — Feuerkasten und Siederöhre — mehr leiden würden, hat sich bis jetzt im Allgemeinen nicht bestätigt. — Nur der mittlere Theil der Seitenwände des Feuerkastens schrumpft, wie sich in neuerer Zeit theilweise bemerkbar macht, unter den Wirkungen der Stichflamme zu leiden, dagegen scheint diejenige Abnutzung der Feuerkasten, welche hauptsächlich der Reibung durch die Coles zuzuschreiben seyn dürfte, sich verringert zu haben.

Auf die Rauchkammern muß einige Aufmerksamkeit verwendet werden, dieselben leiden sonst leicht, namentlich wenn man die Ansammlungen von Löse etc. in denselben zu groß werden läßt. — Wir haben an vielen Maschinen, wo es thunlich war, besondere Lösebehälter an den Rauchkammern angebracht, in welchen sich die Löse ansammelt; diese Behälter sowohl, wie die Rauchkammer selbst, müssen häufig gereinigt werden, und es muß überhaupt mit noch größerer Strenge auf gute und gründliche Reinigung der Rauchkammern gehalten werden, welche nur zu leicht — bei jeder Art von Brennmaterial — zu oberflächlich behandelt wird.

Die Kesselscheiben haben bei dem Mitgebrauch von Kohlen eine ganz entschiedenen längeren Dauer, als bei reiner Colesföuerung, und es ist der Minderverbrauch an Kesselscheiben gegen früher so erheblich, daß dadurch schon mancher andere Nachtheil, welcher sich vielleicht mit der Zeit herausstellt, ausgeglichen wird. Das Anlegen des Feuers muß sorgfältig geschehen; es ist alsdann bei einiger Uebung nicht schwierig, dasselbe auf der Fahrt gut zu erhalten.

Der Mitgebrauch von Kohlen hat außer der Ökonomie noch den sehr großen Vortheil, daß damit bei schlechtem Wetter, schlechteren Coles oder sonst schwierigen Umständen viel leichter durchzukommen ist, als mit reiner Colesföuerung.

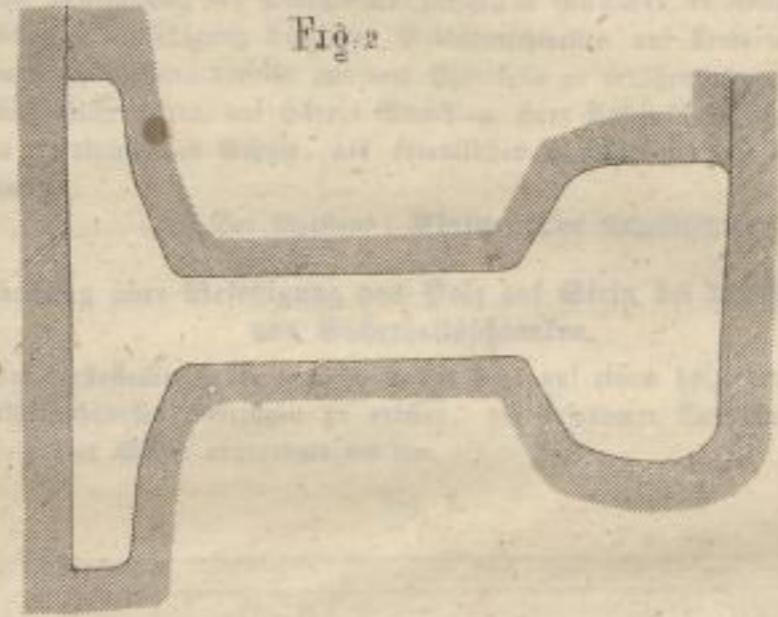
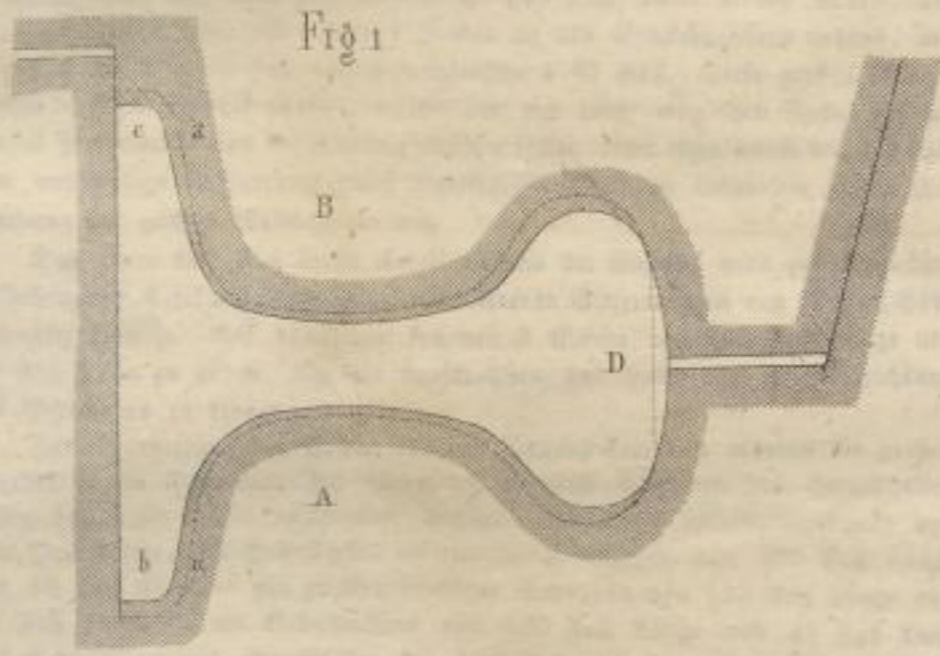
Eisenbahnbau.

Die Rheinbrücke bei Köln.

Ueber den Stand dieses Unternehmens enthält der „Bericht der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft über den Bau und Betrieb der unter ihrer Verwaltung stehenden Eisenbahnen“ Nachstehendes.

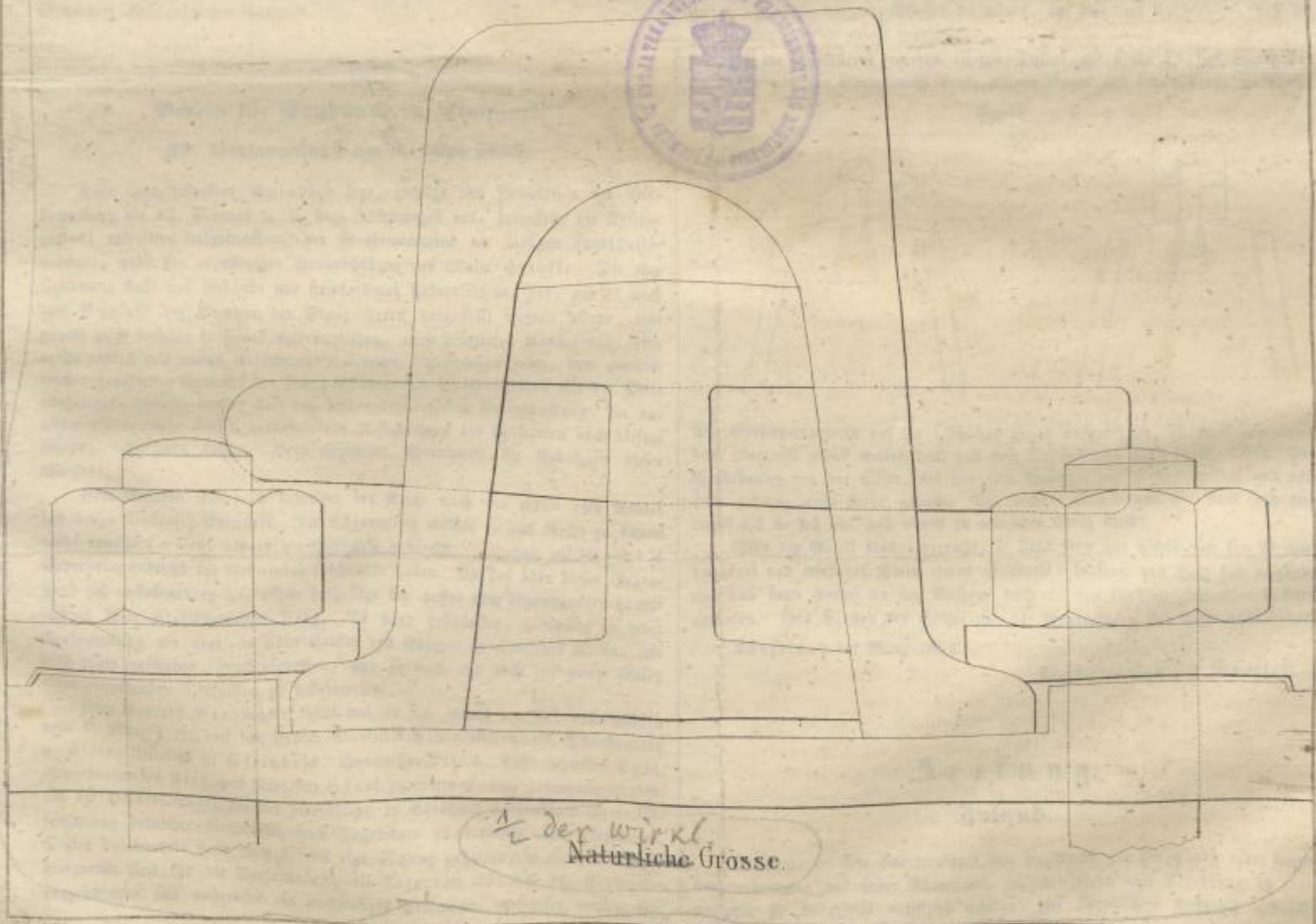
„Das für Wasserbauten im Allgemeinen so überaus günstige Jahr 1857 hat durch seine niedrigen Wasserstände dem Rheinbrückenbau keinen Nutzen gebracht, da die Arbeiten zu den Gründungen im Strome bereits im Jahre 1856 beendigt waren. Im Gegentheil ist der ungemein erschwerte Wassertransport

DAELEN ÜBER DIE FORM DER SCHIENEN



$\frac{1}{4}$ der wirklichen Grösse.

Fig. 3



$\frac{1}{2}$ der wirkl. Natürliche Grösse.



der Materialien nachtheilig für den Bau gewesen und die daraus entstandene Steigerung der Materialpreise, namentlich des gestöhnten Holzes, hat die Ausführung des Baues nicht unwesentlich vertheuert. Die Maurerarbeiten an den Brückenpfeilern haben sich auf die Vollendung des dritten Strompfeilers und des rechtsseitigen Landpfeilers, welche schon im Jahre 1856 angefangen waren, beschränkt. Auf den Ufern ist die rechtsseitige Straßenrampe im Mauerwerk und Erdkörper beinahe vollendet, zur linksseitigen sind die Fundamente der Pfeiler auf dem Frankenplateau gefertigt.

Von größerem Umfange waren die Zimmerarbeiten, indem die mächtigen Gerüste zur Aufrihtung des Eisenbaues entworfen und in der Zulage fertig bearbeitet worden sind. Diese Rüstung wird in ihrem Unterbau zwischen drei Brückenpfeilern eine etwa 700 Fuß lange, 101 Fuß breite Brücke bilden, auf 6 eingerammten Pfahlsohlen und 4 Jochen an den Brückenpfeilern ruhend, mit 4 Spannweiten à 80 Fuß und 4 bergleichen à 67 Fuß. Diese großen Spannweiten mußten gewählt werden, damit für den leicht möglichen Fall, daß ein großes Floß einmal vor die Rüstung treiben sollte, nicht etwa durch lange Hölzer eine vollständige Absperrung einer Brückenpannung und somit die größte Gefährdung der ganzen Rüstung eintrete.

Das obere 101 Fuß breite Arbeitsplateau der Rüstung wird von 8 leichten einfachen und 4 sehr starken doppelten hölzernen Gitterträgern von 12 Fuß Höhe getragen werden. Auf denselben kommen 3 Wände von 700 Fuß Länge und 35 Fuß Höhe zu stehen, um die Lauftrahnen und Hebezeuge zur Aufrihtung des Eisenbaues zu tragen.

Zur Bearbeitung des Eisens für den Brücken-Oberbau wurden die großen Werkstätten in Dortmund bis Ende des Monats März in den Haupttheilen fertig hergestellt. Die wichtigsten Gebäude sind: ein Werkhallsgebäude von 400 Fuß Länge, 48 Fuß Tiefe, — ein Zulageschuppen von 700 Fuß Länge und 36 Fuß Tiefe, — ein zweiter ähnlicher Schuppen von 133 Fuß Länge und 36 Fuß Tiefe, — ein Arbeiterhaus von 100 Fuß Länge und 45 Fuß Tiefe mit Schlaffsälen und Speisesälen für 180 Arbeiter, — außerdem Schmieden, Lagerschuppen, Bürengebäude etc. Gleichzeitig wurden auch die Arbeitsmaschinen, welche theils die K. Maschinen-Bauanstalt zu Dirschau, theils englische Anstalten geliefert hatten, aufgestellt, so daß die Bearbeitung des Eisens selbst schon im Monat April, wenn auch anfänglich mit schwachen Kräften begonnen werden konnte.

Bis Ende des Jahres sind die wichtigsten Theile des Eisenbaues für zwei Brückenpannungen theils fertig hergestellt worden, theils der Vollendung so nahe gerückt, daß die Ueberbrückung des halben Rheines im Jahre 1858 mit Sicherheit wird geschehen können."

Verein für Baukunde in Stuttgart.

29. Versammlung am 8. Mai 1858.

Herr Bau-Insp. Spindler legt, zufolge den Beschlüssen der Versammlung am 13. Februar d. J., drei Zeichnungen vor, betreffend die Restauration, resp. Uebermalung der Frescomalereien am hiesigen Landschaftsgebäude, nebst den zugehörigen Voranschlägen von Maler Herdtle. Die eine Zeichnung stellt das Gebäude mit steinfarbener Uebermalung vor, wie es nach dem Beschlusse der Kammer der Standesherrn hergestellt werden würde, eine zweite zeigt dasselbe in seiner ursprünglichen, reich decorirten Ausstattung, eine dritte endlich mit etwas einfacheren Malereien. Beschlossen wird, den zweiten, reicher gehaltenen Entwurf der hohen Kammer der Standesherrn mit der Bitte vorzutragen, dieselbe wolle, statt der früher beschlossenen Uebermalung, die nur unbedeutende mehr Kosten verursachende Restauration der Malereien nach diesem Plane, vornehmen lassen. Herr Spindler übernimmt die Redaktion dieser Eingabe.

Herr Architekt Chailly bespricht der Reihe nach die ersten vier Artikel des neuen Baugesetz-Entwurfs. Im Allgemeinen möchte er das Recht zu bauen mehr erweitert wissen, als es im Entwurfe geschieht; hingegen möchte er das Expropriationsrecht der Gemeinden beschränkt haben. An der über diesen Gegenstand sich entspinne Diskussion theilnimmt außer dem Vortragenden hauptsächlich Herr Stadtbaumeister Friß. Es wird beschloffen, zukünftig in jeder Versammlung ein oder ein paar Artikel des Gesetzes in ähnlicher Weise, wie dies heute geschehen, durchzusprechen, und so nach und nach das ganze Gesetz einer eingehenden Diskussion zu unterwerfen.

Herr Bau Rath Freymann theilt mit, er sey, gemäß den Vereinsbeschlüssen vom 6. März d. J., mit den Herren Stadtschultheiß v. Gutbrod, Oberbau Rath v. Klein, Direktor v. Steinbeis, Baumeister Leins, Hofbaumeister Ggle, Stadtbaumeister Friß und Professor Hänel zu einem Comité zusammengetreten, um die Vorbereitungen für die diesjährige, in Stuttgart stattfindende Versammlung deutscher Architekten und Ingenieure zu berathen und einzuleiten. Dieses Lokalkomité habe auch bereits eine Sitzung gehalten, in welcher als die geeignetste Zeit für die Versammlung die Tage vom 23. bis 26. September vorgeschlagen und außerdem ein vorläufiges Programm entworfen worden sey,

welches Herr Freymann sofort dem Vereine mittheilt. Die Anwesenden sind sowohl mit der Zusammensetzung des Lokalkomités, dessen Vorsitz Herr Freymann, als Mitglied des seiner Zeit in Magdeburg gewählten allgemeinen deutschen Comité's für die bevorstehende Versammlung zu führen hätte, als auch mit den gemachten Vorschlägen einverstanden, und wären daher letztere, als vom diesseitigen Vereine angenommen, den auswärtigen Mitgliedern des allgemeinen Comité's mitzutheilen und sich mit ihnen über das Weitere zu verständigen.

Schließlich richtet der Vortragende an die Vereinsmitglieder, namentlich an die jüngeren, die Bitte beim Empfange und der Führung der zu erwartenden Gäste dem Lokalkomité an die Hand zu gehen, was auch Seitens der Anwesenden bereitwillig zugesagt wird.

Der Vorsitzende, Oberbau Rath v. Klein, trug sodann die nachstehend abgedruckte Mittheilung des Straßenbau-Insp. Güntter in Künzelsau vor, betreffend die Befestigung hölzerner Geländerschwellen auf steinernen Pfosten. Es wurde beschloffen, dieselbe mit dem Protokolle zu veröffentlichen.

Schließlich wurde, auf Hänel's Vorschlag, Herr Architekt Bäumer, Lehrer an der polytechnischen Schule, als ordentliches Mitglied in den Verein aufgenommen.

Der Vorstand: Klein. Der Schriftführer: Hänel.

Mittheilung über Befestigung von Holz auf Stein bei der Herstellung von Sicherheitskranken.

Im verfloffenen Jahre war ich in der Lage auf einem hölzernen Durchlasse Sicherheitskranken anbringen zu müssen, die besonderer Verhältnisse wegen, nach folgender Skizze angeordnet wurden.

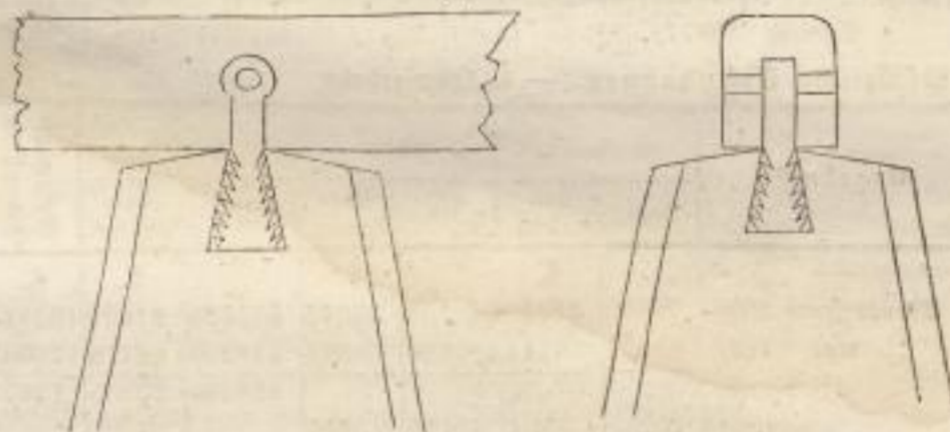
Fig. 1.



Die gewöhnliche Befestigung mit eingelassenen nach oben durchgehenden Mutterrauben wollte ich nicht anwenden, weil sich das Wasser in die Löcher setzt und das Holz von mehreren Seiten her ansaut, machte daher die Anordnung, wie wenn hölzerne Pfosten da wären, nur mit dem Unterschied, daß der Zapfen durch Eisen ersetzt wurde.

In die Weichleine wurden eiserne Dollen mit Dehr 5" tief eingegossen und diese von der Seite durch starke eichene Nägel mit dem Obholz verbohrt.

Fig. 2.



Die Entfernung wird auf die Obhölzer genau aufgetragen, in diese von unten nach oben ein etwas weites Loch mit dem Dollenbohrer halb durchgebohrt. Die Verbohrung von der Seite wird vor dem Auflegen des Holzes besorgt und das Loch gehörig aufs Dehr gepaßt. Der eichene Nagel kann 5" stark seyn und treibt sich so fest ein, daß nichts zu wünschen übrig bleibt.

Wird der Nagel sauber verputzt, so sieht man gar nichts von der Verbindungart und wird der Stein etwas abgedacht, so liegt das Holz fast nirgends auf und kann weder an der Auflage noch an den künstlich gemachten Löchern ansaulen. Das Stoßen der Hölzer und die Reparaturen sind leicht ausführbar.

Künzelsau im März 1858.

Straßenbau-Insp. Güntter.

Beitung. Inland.

Baden. — Die Uebereinkunft mit Frankreich zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung mit fester Rheinbrücke zwischen Rehl und Strasburg ist nun, nachdem sie beiderseits ratifizirt worden, zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Darnach wird die Brücke aus einem festen mittleren Theile und aus zwei beweglichen Theilen zunächst den beiden Landfesten bestehen. Der feste mittlere Theil wird als eiserne Gitterbrücke hergestellt, mit drei gleichen Oeffnungen und ruht auf vier Pfeilern, zwei mittlern aus gußeisernen Röhren, und den beiden äußern aus Mauerwerk. Daran schließen sich zu beiden Seiten bewegliche Brückentheile, die aus vollen Blechwänden konstruirt sind und Drehbrücken bilden, welche mit ihren Drehzapfen auf den gemauerten Landfesten ruhen, wo sich auch die Drehvorrichtungen befinden. Die Verbindungsbahn wie die Brücke wird ein doppeltes Schienengeleis erhalten und auf dieser Fußwege für den allgemeinen Verkehr hergestellt werden. Daneben wird die Schiffbrücke beibehalten. Jede der beiden Regierungen ist Eigenthümerin der ihrem Ufer zunächst liegenden Hälfte der Brücke und trägt die Kosten ihres Baues und ihrer Unterhaltung. Längstens binnen drei Jahren sollen Brücke und Verbindungsbahn vollendet seyn. (N. 3.)

Preußen. — Der Staatsanzeiger enthält die Konzessions- und Befähigungsurkunde für die bergisch-märkische Eisenbahngesellschaft, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Dortmund und Witten über Bochum, Steele, Essen und Mülheim a. d. Ruhr einerseits nach Duisburg und zum Rhein, andererseits nach Oberhausen.

Ausland.

Schweiz. — Die Gesellschaft der Lyon-Genfer Eisenbahn hat die ihr konzessionirte Strecke Genf-Vervoir an die Gesellschaft der Oron-Bahn (Lausanne-Freiburg-Berner Grenze) abgetreten. Die Strecke wurde am 21. Juni eröffnet und wird vorläufig für Rechnung der neuen Eigenthümerin von der Verwaltung der Lyon-Genfer Bahn betrieben. Genf ist dormalen in direkter Eisenbahnverbindung mit Lausanne und Yverdon und es fehlt an der großen Eisenbahnlinie zwischen dem Genfer- und dem Bodensee die Strecke von Lausanne nach Genf oder von Yverdon nach Biel, welche beide in nicht ferne Zeit hergestellt seyn werden. Bis dahin muß die Dampfschiffahrt auf den Jurafesen die Lücke ausfüllen.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Oesterreichische Staats-Eisenbahn. — Ausweis über den Personen- und Güterverkehr und den dabei erzielten Einnahmen auf den nachgenannten k. k. oesterreichischen Staats-Eisenbahnen im II. Quartale 1858.

Staats-Eisenbahn	Personen Anzahl	Einnahme fl.	Güter Ztr.	Einnahme fl.	Frachten Ztr.	Einnahme fl.	Gesamteinnahme fl.
Südliche	511547	602296	11815	22031	3955517	1535640	2159967
Oestliche	78232	91260	2546	2993	1045902	234569	328822
Summa	589779	693556	14361	25024	5001419	1770209	2488789

Pfälzische Eisenbahnen. — I. Ludwigsbahn.

Ergebnis.	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme fl.
	Zahl.	Einnahme fl.	Ztr.	Einnahme fl.	Ztr.	Einnahme fl.	
Monat Juni 1858	79400	47240	440103	55073	637580	91631	193944
do. 1857	89693	53744	485229	58989	439320	66276	179009
1858 mehr weniger	10293	6504	45126	3916	198260	25355	14935
in den ersten 9 Monaten 1857—58	646029	368683	3325091	422278	5790340	811711	1602672
1856—57	619280	352269	4067515	503458	4439300	659383	1515110
1857—58 mehr weniger	26749	16414	739424	81180	1351040	152328	87562

— II. Maximiliansbahn.

Ergebnis.	Personen.		Güter.		Kohlen.		Gesamteinnahme fl.
	Zahl.	Einnahme fl.	Ztr.	Einnahme fl.	Ztr.	Einnahme fl.	
Monat Juni 1858	25271	8605	95208	7012	142580	7786	23401
do. 1857	26542	9351	116001	9325	97680	4944	23621
1858 mehr weniger	1271	746	20793	2313	44900	2842	218
in den ersten 9 Monaten 1857—58	191050	66307	600320	43067	1461480	77073	186448
1856—57	193523	65196	1033653	86308	922240	47865	199369
1857—58 mehr weniger	2473	1111	433333	43241	539240	29208	12924

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

	1858		1857	
	Personen Zahl.	Güter Ztr.	Einnahme fl. G. M.	Einnahme fl. G. M.
25. Juni bis 1. Juli	46,730	631,333	258,709	273,513
bis 1. Juli 1858	945,096	15,452,855	6,564,129	5,926,741

Leipzig-Dresdener Eisenbahn. — Monat Mai 1858.

80,243 Personen	67,070 Ztr.	16 Mgr.
882,463 Ztr. Güter	92,271	3
		159,341 Ztr. 19 Mgr.

Hierzu vom 1. Januar bis ult. April c. 573,633 „ — „
Summa 732,974 Ztr. 19 Mgr.
Vom 1. Januar bis ult. Mai 1857 817,349 „ 15 „
Mindereinnahme in 1858 gegen 1857 84,374 Ztr. 26 Mgr.
Mehreinnahme bis ult. Mai 1858 gegen 1856 64,351 „ — „
vorbehältlich späterer Feststellung.

Ankündigungen.

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

[45—46] Vergebung von Bauarbeiten.

Auf der Linie der Orientbahn von Stuhlweissenburg bis Kanizsa in der XII. Bau-Sektion ist die Ausführung des Unterbaues im I., II. und III. Arbeitsloose zwischen Sio-Föf und Balaton-Kerepetur mit einer Gesammtlänge von 7 1/2 Meilen an Unternehmer zu vergeben.

Diese Loose umfassen:

Arbeiten	Beträge für das I. Loos		Beträge für das II. Loos		Beträge für das III. Loos		Gesamteinnahme	
	62,000 Fuß lang		59,031 Fuß lang		69,200 Fuß lang		Beträge	
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
1 Grabarbeiten	97,218	55	57,245	30	59,411	17	213,875	42
2 Beschotterungsarbeiten	26,875	—	23,912	—	26,220	50	77,007	50
3 Schanstrungsarbeiten	15,981	30	4,879	—	—	—	20,860	30
4 Pflasterungsarbeiten	26,100	—	4,800	—	18,300	—	49,200	—
5 Maurer- und Steinmearbeiten	13,181	6	18,650	6	13,052	39	44,883	51
6 Zimmerarbeiten	—	—	—	—	410	40	410	40
7 Eisenarbeiten	—	—	—	—	22	30	22	30
8 Pflanzungen	3,220	—	3,180	36	3,684	—	10,084	36
9 Außerordentl. Entschädigungen	1,500	—	2,500	—	2,000	—	6,000	—
	184,076	31	115,167	12	123,101	56	422,345	39

Pläne, Voranschlag, Bedingnißheft und Vertragsformular sind auf dem Bureau des Sektions-Ingenieurs Herrn G. Römisch in Velle (am Plattensee) vom 28. d. M. an einzusehen. Die zu leistende Kauzion ist für das I. Loos auf 9000, für das II. auf 6000 und für das III. auf 6000 fl. G. M. festgesetzt, und muß in Baarem oder in Werthpapieren geleistet werden.

Uebernaahmsanerbietungen können sowohl für eines der drei Loose als für zwei oder drei Loose eingereicht werden, und sind spätestens bis zum 19. Juli d. J. schriftlich, versiegelt, und mit der Aufschrift: „Angebot auf Bauarbeiten“ versehen, franko an die Direktion der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn einzusenden. Diesen Eingaben haben die Bewerber Nachweise über ihre technische Befähigung beizulegen.

Wien, den 23. Juni 1858.

Die Direktion der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.

Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn.

[47—48] Die Lieferung von zwei Güterzug-Lokomotiven nebst Tendern und zwei Personenzug-Lokomotiven nebst Tendern soll im Wege der Submission vergeben werden. Die speziellen Bedingnißhefte nebst Zeichnungen können im Bureau unseres Maschinenmeisters eingesehen, auf Verlangen auch in Copie mitgetheilt werden. Anerbietungen zur Lieferung der gedachten Lokomotiven nebst Tendern sind spätestens bis zum 1. August d. J. unter Angabe der geringsten Lieferzeit und des niedrigsten Preises frei Bahnhof Cassel, und zwar für Maschinen und Tender getrennt, bei der unterzeichneten Direktion einzureichen. Die Ertheilung des Zuschlags bleibt vorbehalten.

Cassel, den 28. Juni 1858.

Die Direktion der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn. Sezekorn.

