

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschritte 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 gespalteten Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. W. Meißner'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

29. Juli 1858.

Nro. 30.

Inhalt. Eisenbahnbau. Rupperts neues patentirtes System von Gitterbrücken aus halbrunden Hohlzylinderstäben. — Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten. (Schluß.) — Zeitung. Inland. Oesterreich. Ausland. Großbritannien, Rußland. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Eisenbahnbau.

Ruppert's neues patentirtes System von Gitterbrücken aus halbrunden Hohlzylinderstäben.

Erstmal angewendet bei der Cypel- und Granbrücke in Ungarn.

(Mit lithographirter Beilage Nr. 3.)

Am 10. Juli d. J. hatte die Aufstellung des einen der beiden 502 österr. Fuß = 158,6 Meter langen und 22,1 österr. Fuß = 6,98 Meter hohen eisernen Gitterträger der — zwei äußere Flußöffnungen von 141 österr. Fuß nebst einer mittleren von 180 Fuß — überspannenden Eisenbahnbrücke über die Cypel zu Szob bei Gran in Ungarn in Anwesenheit des General-Direktors der österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft Herrn Maniel, so wie des kaiserlichen Inspektors der Central-Eisenbahnbau-Direktion Herrn Hofmann und des kaiserlichen General-Inspektions-Kommissärs Maffiezec nebst vielen österr. Ingenieuren unter der persönlichen Leitung des Bau-Direktors der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft Herrn Ruppert und des ausführenden Ober-Ingenieurs Herrn Schmidt, mit dem besten Erfolge im Verlaufe von circa 2 Stunden statt.

Der Träger wurde hierbei aus seiner horizontalen Lage, in welcher er auf dem Lande, in der Verlängerung der Brückenachse in einer 560 Fuß langen und 36 Fuß weiten Werkstätte angefertigt worden war, nach Abtragung letzterer, und nach Herstellung einer starken 30 Fuß hohen und seitwärts mit schief eingerammten Pfählen gehaltenen 520 Fuß langen Pfahlwand — durch eine Aufhebung um einen Viertelkreis mittels 24 Stück Hebelröhren in vertikale Stellung gebracht.

In etwa 14 weiteren Tagen, welche zur Vollendung der nöthigen Verpackung und Verreifung mittels eines leicht durchbrochenen dreieckigen Holzprismas erforderlich werden, von welchem die Dreieckshöhe durch den Träger selbst gebildet wird, und dessen Grundfläche auf je 3 Rollen, welche in Entfernungen von 100 Fuß auf festen Pfahljochen angebracht werden, fortbewegt wird, soll sodann der Träger auf sein Lager, auf den beiden Landfesten und den 2 Flußpfeilern, herübergerollt werden.

Die mit Trägern von erheblich geringerer Höhe und Länge vorgenommenen ähnlichen Transporte bei den schweizerischen Gitterbrücken haben vielfache Bewunderung hervorgerufen, um so mehr wird hier diese Art des Transports bei einer so bedeutenden Höhe des Gitters von 22,1 Fuß und bei 502 Fuß Länge ein hohes technisches Interesse darbieten.

In 3 bis 4 weiteren Wochen wird die Aufstellung des zweiten Trägers nachfolgen.

Die Konstruktion der hier zur Anwendung gekommenen Gitterbalken selbst unterscheidet sich sehr wesentlich von der bisherigen Gitterbildung dadurch, daß nicht Flachstäbe oder T-Eisen das Gitter bilden, sondern daß die Gitterstreben aus gewalzten halbrunden Hohlzylindern, mit beiderseitigen in der Richtung des Durchmessers angewalzten geraden Flanschen, bestehen.

An den Kreuzungspunkten der Gitterstäbe gehen durch diese und durch eine dazwischen gelegte Platte 4 Stück zollstarke Nieten, welche mit der größten Genauigkeit abgedreht und in das sorgfältig zylindrisch mit der Reibahle ausgeriebene Bohrloch mit großer Gewalt eingeschlagen und dann kalt vernietet werden.

Durch diese höchst innige und kräftige Verbindung der Stäbe bei der Ueberkreuzung, im Verein mit dem hohen Grad von Tragkraft und Steifigkeit, welche der halbrunde Hohlzylinder bei einem Minimum des Materialaufwandes sowohl nach der Länge als seitlich gewährt, wird eine unendlich vereinfachte und konsolidirte Konstruktion erzielt, indem durch die erreichte seitliche Verreifung mittels der Hohlzylinder und die bedeutende rückwirkende Festigkeit dieser, die Gefahr einer Verbiegung des Trägers

aus der Vertikalen gänzlich beseitigt wird, und hierdurch die sonst bei Gitterbrücken deshalb angebrachten vertikalen besonderen Verreifungen als überflüssig gänzlich wegfällen. Aus dem gleichen Grunde können aber auch nunmehr sehr große Maschen von 6 bis 10 Fuß Diagonallänge gebildet werden, wodurch natürlich gegenüber von der sonst angewandten Gitterbildung eine sehr beträchtliche Ersparniß eintritt.

Außerdem empfiehlt sich die Konstruktion durch ein sehr elegantes Aeußere, indem die Rundstäbe und Hohlzylinder sehr nervig und kräftig und gleichwohl sehr gefällig aussehn.

Die Ersparniß an Material ist so bedeutend, daß der laufende Fuß der Konstruktion für den gesammten Eisenoberbau der vorliegenden Brücke mit 2 Geleisen nicht mehr als 16 Zentner Eisen beträgt, wobei sämmtliches Material, bei einer zufälligen Belastung von 24 österreichischen Zentnern pro Currentfuß, mit 80 Zentner pro Quadratfuß österr. Duodezimalmaß (6fache Sicherheit gegen Bruch) in Anspruch genommen wird, während er für die gleichen Spannweiten mittels bisheriger Gitterkonstruktion pro Currentfuß mindestens 24 Cent. erfordern würde; es beträgt somit der Minderaufwand an Gewicht und Kosten allerwenigstens ein Drittel. Diese Ersparniß nimmt aber namentlich für sehr große Spannweiten durch die bedeutende Verminderung des Eigengewichts, die ihrerseits wieder eine leichtere Konstruktion des Gitters selbst zuläßt, in sehr günstigem Verhältniß zu, und ergibt sich nach angestellten Berechnungen für Spannweiten von 500 Fuß bis 600 Fuß zu nahezu der Hälfte der nach der bisherigen Konstruktion erforderlichen Kosten.

Das Walzen dieser Stäbe hat ferner selbst auf eine sehr bedeutende Länge — hier wurden sie bis zu 34 Fuß lang gefordert — nicht die mindeste Schwierigkeit gehabt, und hat das Baron Reichembach'sche Hüttenwerk in Ternitz bei Sloggnitz sämmtliche Gitterstäbe nach diesem Profil, sowohl für die Cypelbrücke als für die Granbrücke bei Gran — letztere ebenfalls mit 3 Deffnungen, was von die mittlere 180 Fuß und die Seitenöffnungen je 136,8 Fuß messen, die ebenfalls noch in diesem Jahre vollendet werden wird — in ausgezeichnet schöner und guter Qualität aus feinstem Eisen dem Bauübernehmer dieser Brücken Herrn Martiens von Biermannsdorf geliefert.

Es dürfte daher diese Konstruktion als ein weiterer wichtiger Schritt für den Brückenbau, insbesondere für große Spannweiten, zu betrachten seyn. Das Verdienst der Erfindung gebührt dem demaligen obgenannten Central-Baudirektor der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, welcher als früheres Mitglied der Großherzoglich Badischen Eisenbahn-Direktion den Bau der Ringbrücke bei Offenburg entworfen und ausgeführt hat, und den seine dort gemachten Beobachtungen, die während eines ganzen Jahres bei jedem Zuge stattgehabten Messungen und die schätzbaren dabei gesammelten Erfahrungen, zu dem vorliegenden glücklichen Resultat seiner desfallsigen fortgesetzten Forschungen geführt haben.

Der große Vortheil sehr steifer Gitterstäbe — mit viel größeren Maschen als bisher üblich, bei Wegfall aller sonstigen vertikalen Absteifungen — welcher Herr Ruppert schon bei der Ringbrücke (die sich inzwischen auf das Vollkommenste bei einem 5jährigen Gebrauch bewährt hat), als Grundgedanken geleitet hat (siehe Försters Bauzeitung, Jahrgang 1853, Seite 179), hat sich inzwischen — wie in dem angezogenen Aufsatz Seite 182 mit voller Bestimmtheit vorausgesagt ist, entschiedene Anerkennung erlangt, und führen wir hiezu die Boyne-Brücke bei Drogheda an, wo die Anerkennung dieses Prinzips erstmals mit in die Augen springenden Formen praktische Verwirklichung gefunden hat, wenn auch dort eine weniger anzunehmende Verreifung der Gitterstäbe durch auf die Flachstäbe aufgenietete Winkelisen, und zur Erzielung der nöthigen Tragkraft und Steifigkeit der Träger ein aus je 2 Doppelgittern gebildetes Parallelepiped, das aber unten, namentlich dem Schnee, Eis und Regen, keinen Abgang gewährt und daher den Keim baldigen Ruins durch Oxydation des untern Umfassungselementes in sich trägt, für die Gitterbalken zur Anwendung gekommen ist.

Alle diese Nachtheile sind bei der vorliegenden Gitterkonstruktion vermieden

und verdient noch hauptsächlich der erprobte weitere Vorteil ganz besondere Erwähnung, daß mit denselben Walzen den Stäben, durch größere Distanzstellung dieser, jede beliebige größere Stärke mit vollkommenster Leichtigkeit nach Willkür gegeben werden kann, wie dies für die Gypel und Gran mit drei verschiedenen Stärken mit bestem Erfolge durchgeführt worden und auf der beiliegenden Zeichnung zu ersehen ist. Es ist dies für die, je nach der Beanspruchung der einzelnen Theile des Gitters, zu gebende stärkere oder geringere Profilierung — namentlich bei Trägern, welche als über mehrere Oeffnungen spannend, mit erheblichem Material und Soliditätsgewinn in einem Stück (wie dies bei der Gypel- und Granbrücke geschieht) herzustellen sind — von sehr in Anschlag zu bringendem Werthe, da zu Gunsten der Eleganz und Formeinheit des Gitterballens derselbe in der Längensicht der Brücke nur eine ganz gleiche Gestaltung der Gitterstäbe erhält.

Hinsichtlich der Kosten fügen wir noch folgende Notiz bei:
Das Eigengewicht sowohl der Gypel- als der Granbrücke hat, wie bereits erwähnt, 16 Zentner pro laufenden Fuß, oder 8032 + 7792 = 15,824 Zentner im Ganzen. Der Uebernehmer erhält für diese größtentheils aus vorzüglichem feiermännlichem Eisen hergestellten beiden Brückenkonstruktionen den für österr. Verhältnisse sehr billigen Preis von 23 fl. 30 kr. C.M. pro Zentner Schmiedeeisen fertiger Brücke (ohne Gerüstungs- und Aufstellungskosten und ohne Werkstättenherstellungskosten), das ist für beide zusammen circa 371,864 fl. und, unter Zuschlag des erforderlichen Unkräftens für Abreibung auf Pfeilern und Widerlagern und für die Anlagerung dafelbst u. im Betrag von circa 28,000 fl., im Ganzen 400,000 fl. und ist die Eisenarbeit im September v. J. begonnen worden. Die gesammte Ueberbrückungsweite von 896 Fuß der beiden Brücken mit Doppelgleise kostet daher im Ganzen 400,000 fl. und der laufende Fuß Lichtweite 447 fl. — ein Resultat, daß bis jetzt noch von keiner andern Eisenkonstruktion ähnlicher Spannweite auch nur entfernt erzielt worden ist.

Im Juli 1858.

Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten.

(Schluß von Nr. 28 u. 29.)

IV. Ludwig-Donau-Main-Kanal.

Auf den Ausbau des Kanals wurden im Jahre 1856—57 weitere 40,463 fl. verwendet. Werden hieran die aus veräußerten Grundstücken u. angefallenen Erlöse und sonstigen Einnahmen mit 4963 fl. abgezogen, so bleibt effektiver Aufwand 35,500 fl., mit dessen Hinzurechnung sich die ganze Bauausgabe bis daher auf 16,057,840 fl. erhöht, so daß zur Zeit noch ein Dotazionsrest von 87,773 fl. verbleibt.

Den Kanal haben im Jahre 1856—57 befahren: 1560 Flöße und 3536 Schiffe jeder Klasse, mit einer Last von 2,990,553 Ztr. An Gebühren wurden hierfür bei den einzelnen Einnahmestellen erhoben 178,080 fl.

Im Durchschnitte ergab sich auf den Zentner eine Gebühr von 3.57 kr., bei einer Beförderungstrecke von 12.7 Meilen; auf die Fahrt eine Ladung von 845 Zentner.

Auf der den Kanalhafen und den Bahnhof in Nürnberg verbindenden Zweigbahn wurden 316,344 Ztr. transportirt und hierfür 1782 fl. 43 kr., wovon die Hälfte dem Bahnbetriebe zufließt, erhoben. Dievon gingen 302,447 Ztr. auf den Kanal und 13,897 Ztr. auf die Eisenbahn über.

Die in erster Instanz geprüfte Betriebs-Rechnung schließt ab, wie folgt:

Die Einnahmen betragen	196,644 fl.
„ Ausgaben	100,125 „
daher Reinertrag	96,519 fl.

gegen das Vorjahr mehr 8310 fl. und gegen den Budgetsatz mehr 46,466 fl.

Dieses Resultat ist seit der vollständigen Eröffnung des Kanals das erste, und läßt, wenn es mit dem Jahre 1848 zusammengehalten wird, eine Einnahmedifferenz von mehr als 140,000 fl. wahrnehmen. Dieses Reinerträgniß würde sich aber noch um ein Namhaftes erhöht haben, wenn nicht in Folge eines am 29. September 1856 stattgefundenen Dammburchbruchs die Schifffahrt nahezu 3 Wochen hätte eingestellt, und von den Restaurationskosten die im Jahre 1856—57 erlaufenen 8835 fl. hätten auf die vorliegende Rechnung übernommen werden müssen.

Die Einnahmen des Unterstützungs-fonds für das niedere Kanalpersonal, dessen Aktivvermögen zu Ende 1855—56 in 13,951 fl. bestand, betragen 2979 fl., die Ausgaben 685 fl., blieb reines Vermögen 16,245 fl.

V. Donau-Dampfschifffahrt.

Bis zu Ende des Vorjahres waren von der durch Gesetz vom 18. März 1855 eröffneten Dotazion für Vermehrung der Transportmittel und Erweiterung der Magazine u. pro 830,000 fl. ausgegeben 803,896 fl. Hierzu kamen im laufenden Jahre weitere 11,201 fl., sohin Gesamtverwendung 815,097 fl.

Nach Abzug der Erlöse aus altem Material ad 1039 fl. beträgt mit Ein-

rechnung der Erwerbungs-kosten des Unternehmens ad 500,000 fl., dann der ersten Dotazion von 390,000 fl., der ganze Instandsetzungs-Aufwand 1,704,059 fl.

Auf der obern Donau zwischen Donauwörth und Regensburg war der Fahrdienst nur während des strengeren Winters vom 1. Januar bis 18. Februar 1857 ganz eingestellt. Der Personendienst wurde vom 1. Oktober bis 2. November 1856, dann vom 15. März bis 20. April 1857 mittelst andertägigen und vom 1. Mai bis ultimo September 1857 mittelst täglichen Fahrten unterhalten. Der Schlepplendienst wurde, die obengedachte öwöchentliche Unterbrechung ausgenommen, das ganze Jahr nicht nur in regelmäßigen Fahrten betrieben, sondern es fanden nach Bedarf auch zahlreiche Separatfahrten statt.

Auf der untern Donau zwischen Regensburg und Linz war der Fahrdienst vom 8. Dezember 1856 bis 5. März 1857 wegen des Frohes sistirt. Der Personendienst war in gleicher Weise wie auf der obern Donau geordnet; ebenso wurde der Schlepplendienst in planmäßigen Fahrten und zur Bewältigung der massenhaften Güterquantitäten mittelst zahlreichen Extrafahrten betrieben.

Im Ganzen wurden 631 Fahrten gemacht, wovon 386 Personen- und 245 Schlepplfahrten. Die Zahl der zurückgelegten Wasserstunden betrug 60,921 und der Aufwand an Zeit dazu 23,250 Stunden.

Das Fahrmaterial ist unverändert geblieben und besteht aus 11 Personenbooten und 4 Remorqueuren von circa 1020 Pferdekraften, dann 19 Schlepplähnen.

Der Materialverbrauch der Dampfboote war 157,429 Ztr. Kohlen für 138,947 fl., 3059 Klafter Holz für 32,781 fl., 20,226 Pfd. Fettwaaren für 2480 fl., zusammen für 181,933 fl.

Der Aufwand für Reparatur und Instandhaltung der Boote, Maschinen, Schiffseinrichtungen und Ländebrücken belief sich an verarbeitetem Material auf 24,076 fl., an Arbeitslöhnen auf 12,582 fl., zusammen in eigener Werkstätte auf 36,658 fl.; hierzu die auswärts gefertigten Arbeiten mit 23,189 fl., gibt Gesamtaufwand 59,847 fl., wovon auf die Schiffe sammt Einrichtung und Maschinen 50,010 fl. kommen.

Frequenz und Gefälle-Einnahme waren:

1) Personen	64,156	170,769 fl.
2) Reisegepäck	259,171 Zollfr.	5,279 „
3) Güter	794,760 Zollfr.	285,774 „
4) Equipagen	10	165 „
5) Pferde	40	866 „
6) Hunde	174	158 „
		463,011 fl.

Im Durchschnitte treffen auf eine Fahrt 733.77 fl., auf einen Reisenden 2.66 fl., auf einen Zentner Reisegepäck 2.03 fl., auf einen Zentner Frachtgut 0.359 fl.; auf eine Personenfahrt 168 Personen, auf eine Schlepplfahrt 3244 Zentner Fracht, auf eine Fahrt überhaupt an Güter und Gepäcke 1263.63 Ztr., auf eine zurückgelegte Wasserstunde 7.60 fl.

Die primitiv geprüfte Rechnung läßt nachfolgende Resultate entnehmen:

Die Einnahmen betragen	473,863 fl.
dagegen die Ausgaben	421,996 „
daher Reineinnahme	51,867 fl.

welche dem bisherigen Anlagekapital gegenüber eine 3.08prozentige Verzinsung repräsentiren und gegen das Vorjahr ein Mehr von 9114 fl. nachweisen.

Der heutige Betrieb hatte mit den Calamitäten eines beispiellos niedrigen Wasserstandes zu kämpfen und dies gerade zu einer Zeit, wo massenhafte Güterquantitäten, wie früher nie, zur Beförderung aufgeschleppt waren. Wenn auch mit erstreckter Lieferzeit hat die Verwaltung ihre Verpflichtungen dennoch pünktlich erfüllt, leider aber mit großen pekuniären Opfern, worunter vorzugsweise neben den vermehrten Kosten des Brennmaterials die Ausgabe für Lichten der Schiffe und Umladen unterwegs. —

VI. Zusammenstellung

der finanziellen Ergebnisse sämmtlicher K. Verkehrs-Anstalten im Etatsjahre 1856—57 gegenüber den Anschlägen im Budget für je ein Jahr der VII. Finanzperiode 1856—61.

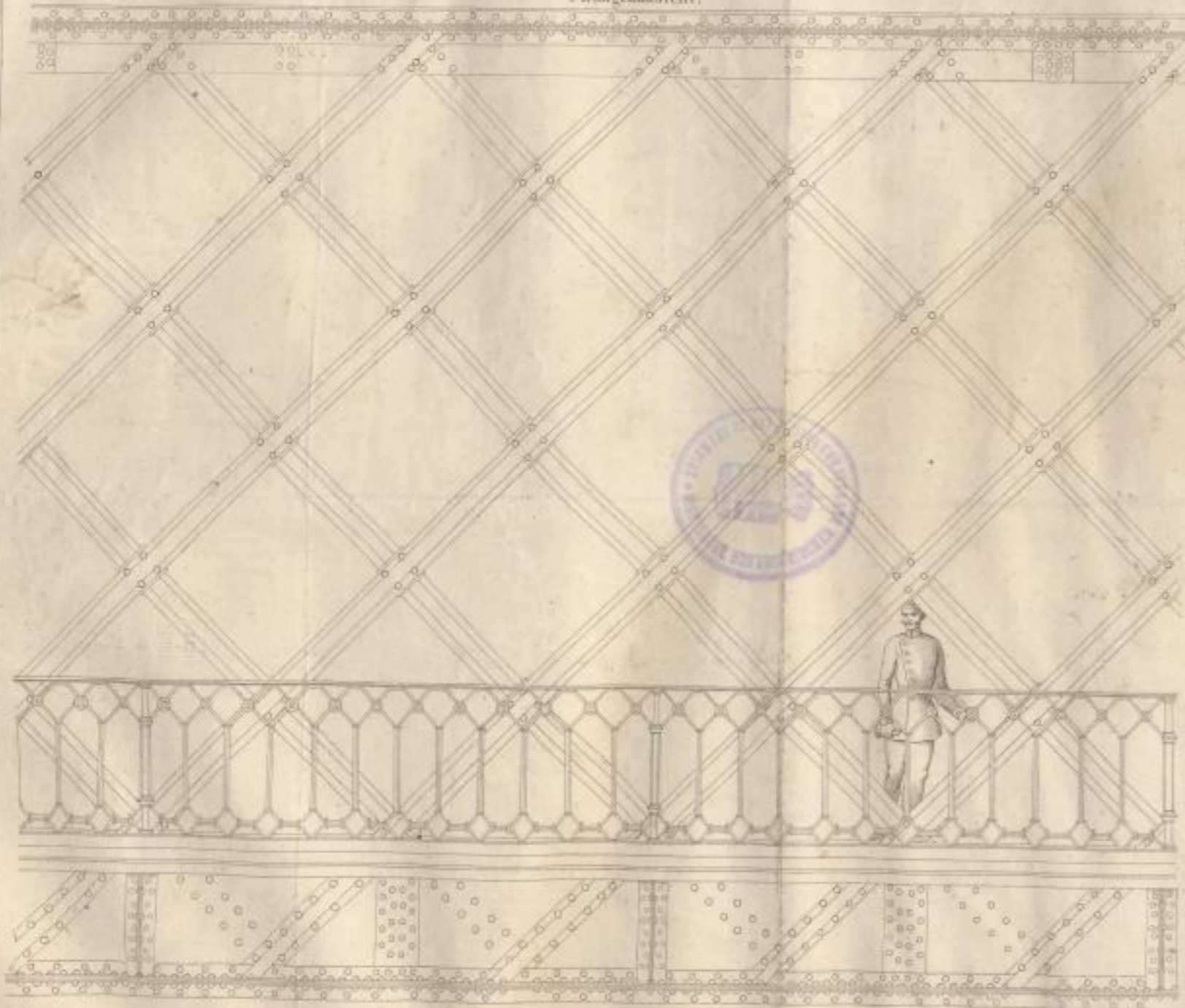
Anstalten.	Brutto-		Rein-Einnahme	Gegen das Budget	
	Einnahme	Ausgabe		mehr	weniger
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Eisenbahnen	8,431,645	4,430,336	4,001,309	1,006,409	—
Posten *)	2,843,100	2,343,024	500,076	216,806	—
Telegraphen	178,516	146,723	31,793	1,904	—
Donau-Main-Kanal	196,644	100,125	96,519	46,466	—
„ Dampfschifffahrt	473,863	421,996	51,867	—	47,603
Summa	12,123,768	7,442,204	4,681,564	1,271,585	47,603

Es kamen gegen das Budget mehr zur Ablieferung . 1,223,982

*) Berichtigung. Auf Seite 115, zweite Spalte, Zeile 29 von oben ist „623,983 fl., bleiben“ zu streichen.

EIPEL-UND GRAN-BRÜCKE IN UNGARN.

I Längenaussicht.



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100
 1/2000 Maßstab
 1/2000

II Gitterstäbe.

Über den Pfeilern

Querschnitt - 4,150' - 4,100' - 4,050' ^{1/2}
 Gewicht je Länges Maß - 20,000 ^{kg}



Zunächst den Pfeilern.

Querschnitt - 3,150' - 3,100' - 3,050' ^{1/2}
 Gewicht je Länges Maß - 15,000 ^{kg} je Meter



Mitte der Öffnung.

Querschnitt - 2,150' - 2,100' - 2,050' ^{1/2}
 Gewicht je Länges Maß - 10,000 ^{kg}
 Doppelstimmigkeit für die Ausdehnung - 2,000 ^{kg}



Maßstab - 1/4 nat. Größe

Konstruktion 1858/59



Beitung.
Inland.

Oesterreich. — Die Direktion der Kaiser-Ferdinands Nordbahn macht unterm 15. d. M. bekannt, daß ihr laut der Allerhöchsten Entschliessung vom 16. Juni d. J. die Konzession für die Bahnstrecken der östlichen k. k. Staatsbahn von Döwicz nach Krakan, dann von Trzebinia bis zur preussischen Grenze bei Slupon, und von Szejakowa bis an die russisch-polnische Grenze nächst Granica, verliehen worden ist, und daß sie sonach die Betriebsführung auf diesen Strecken vom 1. August d. J. an in eigene Regie übernehmen werde. Laut §. 1 und 2 der Konzessions-Urkunde vom 26. Juni d. J. sind diese Bahnstrecken ein integrierender Theil der a. p. Kaiser-Ferdinands Nordbahn, und es gelten somit vom 1. August d. J. angefangen, für diese neuen Bahnstrecken die gleichen Personen- und Frachten-Bestimmungen, dann dieselben Bestimmungen für Haftung und Versicherung beim Sachen-Transporte, wie selbe auf der a. p. Kaiser-Ferdinands Nordbahn bestehen. Mit demselben Zeitpunkt kommt auch der mit den Stationen der neuen Strecken ergänzte Personen- und Frachten-Tarif ddo. 15. Juli l. J. in Anwendung.

Am 20. Juli wurde die Strecke der südöstlichen Staats-Eisenbahn von Temesvar bis Bazias dem öffentlichen Verkehr übergeben, und es trat von diesem Tage angefangen auf der südöstlichen Staats-Eisenbahn ein neuer Fahrplan in Wirksamkeit. Personenzüge, welche um 6 1/2 Uhr Morgens Wien verlassen, treffen um 9 Uhr 20 Minuten Vormittags des darauf folgenden Tages in Bazias ein. Die Fahrdauer mit Einschluß des Aufenthaltes in den Zwischenstationen beträgt daher nicht ganz 27 Stunden.

Ausland.

Großbritannien. — Nach der Times hat die Electric and International Telegraph-Company, um dem steigenden telegraphischen Verkehr zwischen England und dem Norden von Europa gewachsen zu seyn, bei der Firma Glasse und Elliot in Greenwich ein neues, mehrere Drähte enthaltendes Kabel bestellt. Dasselbe soll noch vor Ende des Sommers an einem Punkte zwischen Loerstoff und Ursfordnes auf der einen Seite und Jandvoort auf der holländischen Küste, nicht weit von Amsterdam, versenkt werden. Dieses Kabel wird eine Länge von 130 Meilen und ein Gewicht von 9 1/2 Tons pro Meile haben; es ist das schwerste, das bis jetzt fabrizirt worden ist und kostet 350 Pf. St. pro englische Meile. Um sich einen Begriff von der Großartigkeit des gesammten Betriebes der Electric and International Telegraph-Company zu machen, mag das Faktum genügen, daß in deren Centralstation in London, in Louthbury, täglich durchschnittlich 3500 Depeschen in die Stadt selber, ganz Großbritannien und Irland, und nach dem Kontinent expedirt werden.

Rußland. — Die „Petersburger Handelszeitung“ berichtet über die letzte Generalversammlung der Aktionäre der großen russischen Eisenbahn-Gesellschaft, bei welcher Herr Lewschin den Vorsitz führte und die Herren Baron Stieglitz und Baring aus London anwesend waren. Es wurde der Jahresbericht mitgetheilt, aus welchem hervorgeht, daß Geldmittel reichlich vorhanden waren und die Arbeiten so ununterbrochen fortgesetzt werden konnten, daß die Vorarbeiten schon auf einem Drittel der ganzen Strecke von 4000 Werst ausgeführt sind. In der Versammlung wurden dann mehrere Statuten-Änderungen berathen und angenommen, namentlich daß sie statt eines Theiles des Aktienkapitales Obligationen (ebenfalls im Betrage von 125 Rubeln das Stück), im Ganzen 35 Millionen Rubel, ausgibt. 20 Millionen davon hat der Staat übernommen; von den übrigen 15 haben die Besitzer von Aktien der ersten Emission das Recht, 2 Drittheile zu beziehen. Ferner erhält die Gesellschaft das Recht, eine Zweigbahn von Feodosia nach dem Hafen Almani am Azow'schen Meere zu bauen und mit der Gesellschaft, welche die Moskau-Saratower Bahn bauen wird, Verträge einzugehen, oder auch diesen Bau selbst zu übernehmen und dann mit der Regierung darüber einen Vertrag abzuschließen.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Württembergische Staats-Eisenbahn. — Monat Juni 1858.

241,128 Personen,

622,955,6 Ztr. Güter.

Einnahmen von Personen, Gepäck, Hundten, Equipagen, Vieh . 122,645 fl.

„ „ Frachtgütern 210,370 „

Gesamteinnahme 333,015 fl.

gegen 231,016 Personen, 542,223,6 Ztr. Güter und 317,127 fl. Gesamteinnahme im Juni 1857.

Magdeburg-Wittenberge. — Monat Juni 1858.

14,063 Personen, Einnahme . . 10,442 Thlr.

152,017,6 Ztr. Güter „ . . 16,383 „

Außerordentliche Einnahmen 719 „

Summa . 27,544 Thlr.

gegen 15,897 Personen, 149,898 Ztr. Güter und 28,444 Thlr. Einnahmen im Juni 1857.

Kaiser-Ferdinands Nordbahn. — Monat Mai 1858.

(Länge sämtlicher Betriebsstrecken 70 Meilen.)

	Personen.	Zentner.	Einnahmen.
Wien, Döwicz, Stockerau, Marchegg Brünn, Olmütz, Troppau und Bielitz	130,864	1,644,623	922,015 fl. C. M.
gegen im Juni 1857	140,975	1,390,152	916,942 „ „
1. Jan. bis incl. 30. Juni 1858	725,550	9,098,922	5,013,933 „ „
gegen in 1857	698,066	7,544,331	4,897,707 „ „
(Regietransporte ohne Frachtbetrag im Mai 1858)			173,528 Ztr.)

Lübeck-Büchen. — Monat Juni 1858.

12,836 Personen (incl. Gepäck) 6,760 Thlr.

137,241 Ztr. Güter; Vieh und Equipagen . 9,762 „

Summa 16,522 Thlr.

gegen 16,002 Personen, 142,625 Ztr. Güter und 18,186 Thlr. im Juni 1857.

Mithin im Juni 1858 weniger 1664 Thlr. Seit 1. Januar sind vereinnahmt 69,710 Thlr. gegen 79,664 Thlr. in 1857.

Holsteinische Eisenbahnen. — Monat Juni 1858.

	Altona-Kiel.	Glückstadt-Elmsborn.	Neudenburg-Neumünster.
Personen Zahl	39,314	13,994	7,493
Von Personen Thlr.	19,589	3,122	3,211
„ Gütern u. c. „	18,925	1,206	2,325
Gesamteinnahme „	38,514	4,328	5,536
Einnahme in den 6 Monaten 1858	214,787	25,728	32,759
gegen 1857	251,463	16,737	37,381
in 1858 weniger	36,676		4,622
in 1858 mehr		8,991	

Ankündigungen.

K. K. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.
Bergebung von Bauarbeiten.

Auf der Linie der Orientbahn von Nagy-Kanizsa bis Pottau ist die Ausführung der in den Sektionen Kottori, Fridau und Pottau gelegenen 45 Wärtersstationen an Unternehmer zu vergeben.

Die Arbeiten sind in drei Lose abgetheilt, und zwar:

Post-Nr.	Arbeiten	I. Los		II. Los		III. Los		Gesamtbeträge
		Sektion Kottori 15 Wärtersstationen		Sektion Fridau 22 Wärtersstationen		Sektion Pottau 8 Wärtersstationen		
		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
1	Grdarbeiten	424	—	751	6	404	24	1,579 30
2	Plasterungsarbeiten	16	15	23	50	8	40	48 45
3	Maurer- und Steinmearbeiten	14,715	42	20,376	16	8,136	8	43,228 6
4	Zimmerarbeiten	6,164	—	8,234	50	2,962	40	17,361 30
5	Eisenarbeiten	1,044	45	1,540	18	557	12	3,142 10
6	Lüschlerarbeiten	1,853	15	2,718	6	98	24	5,559 45
7	Glaserarbeiten	55	15	81	2	29	28	165 45
8	Ausreicherarbeiten	391	30	574	12	208	48	1,174 30
		24,664	42	34,299	35	13,295	44	72,260 1

Pläne, Voranschläge, Bedingnishest und Vertragsformular sind auf den Büreaux der Sektions-Ingenieure Herrn Bucher in Kanizsa, Herrn Wanz in Fridau und Herrn Thommen in Pottau vom 26. Juli an einzusehen.

Die zu leistende Kaution wird für das I. Los auf 1300 fl. C. M.,
„ „ II. „ „ 1700 „ „ und
„ „ III. „ „ 700 „ „ festgesetzt, und muß in Baarem oder in Werthpapieren geleistet werden.

Uebernahtsanbote können sowohl für eines der 3 Lose als auch für 2 oder 3 Lose eingereicht werden, und sind spätestens bis 16. August d. J. schriftlich, versiegelt, und mit der Aufschrift: „Angebot auf Hochbauten“ versehen, franco an die Direktion der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn einzulanden.

Diesen Eingaben haben die Bewerber Nachweise über ihre technische Befähigung beizulegen.

Wien, den 20. Juli 1858.

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

K. K. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.
Bergebung von Bauarbeiten.

Auf der Linie der Orientbahn von Pragerhof bis Gr. Kanizsa in der XVI. Bau-Sektion ist die Ausführung des Unterbaues im I. Arbeitslose zwischen Pragerhof und Pottau, mit einer Länge von 52,310 Fuß an Unternehmer zu vergeben.

Dieses Loos umfaßt:

Arbeiten	Beträge	
	fl.	kr.
1 Erdarbeiten	69,829	46
2 Pflanzungen	4,966	40
3 Steinwürfe und Maschinenwerke	660	—
4 Beschotterungsarbeiten	32,300	—
5 Schaufierungsarbeiten	19,210	—
6 Pflasterungsarbeiten	10,807	—
7 Maurer- und Steinmeharbeiten	16,048	54
8 Zimmerarbeiten	379	10
9 Eisenarbeiten	66	40
Außerordentl. Entschädigungen	300	—
	154,568	10

Pläne, Boranschlag, Bedingnißheft und Vertragsformular sind auf dem Bureau des Sektions-Ingenieurs Herrn Thommen in Pettau vom 26. Juli an einzusehen. Die zu leistende Kaution beträgt 8000 fl. G.M. und muß in Baarem oder in Werthpapieren geleistet werden.

Uebernaahmearbeitungen sind spätestens bis zum 16. August 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 20. Juli 1858.

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

[56] Ein junger Bau-Techniker, welcher über die Erlangung genügender Kenntnisse, und seine bereits zweijährige Verwendung als Ingenieur-Assistent bei einer herrschaftlichen Bahnverwaltung Deutschlands die besten Zeugnisse aufweisen kann, sucht anderwärts Engagement, und bittet verehrliche Direktionen ihre Adresse gefälligst poste rest. Cassel unter H. I. E. abgehen lassen zu wollen.

Zur Telegraphie

empfehlen alle gangbaren Formen von Isolirglöden zu soliden Preisen und sind einige Tausend Stkts vorräthig. Proben sind bereit per Post einzusenden und fertigen wir auch nach Probe oder Zeichnung beliebig neue Formen. Batteriekasten etc. empfehlen gleichzeitig

H. Schomburg & C^o.
Porzellanfabrik in Moabit bei Berlin.

K. K. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

[49—51]

Am 20. Juli 1858 wird die Bahnstrecke von Temesvar bis Bazias dem öffentlichen Verkehr übergeben werden und es tritt von diesem Tage anfangen auf der konzessionirten südöstlichen Staats-Eisenbahn nachstehender Fahrplan ins Leben.

A. In der Richtung von Marchegg nach Bazias.

Stationen		1. Personenzug bis Gzegled. Gemischter Zug von Gzegled bis Bazias		3. Personenzug bis Pesth. Gemischter Zug von Pesth bis Temesvar		5. Gemischter Zug bis Preßburg		15. Gemischter Zug von Waizen bis Pesth	
Wien	Abfahrt	6. 30 Früh		7. — Abends		4. — Nachmittags			
Marchegg	"	8. 2 "		8. 33 "		6. 12 "			
Preßburg	Ankunft	8. 44 "		9. 15 "		7. 15 Abends			
Preßburg	Abfahrt	8. 59 "		9. 30 "					
Reuhäufel	"	11. 53 "		12. 15 Nachts					
Waizen	"	2. 27 Nachmittags		2. 52 "				9. 54 Früh	
Pesth	Ankunft	3. 21 "		3. 46 "				11. 27 Mittags	
Pesth	Abfahrt	4. 15 "		5. — Früh					
Gzegled	Ankunft	6. 30 Abends		8. 15 "					
Gzegled	Abfahrt	6. 50 "		8. 35 "					
Ezegebin	Ankunft	11. 9 Nachts		1. 27 Mittags					
Ezegebin	Abfahrt	11. 34 "		2. — Nachmittags					
Temesvar	Ankunft	3. 52 "		7. 12 Abends					
Temesvar	Abfahrt	4. 22 Früh		7. 42 "	Verkehrt bis auf Weiteres bloß an Sonn- und Donnerstagen				
Jassenowa	"	8. 29 "		1. 39 Nachts					
Bazias	Ankunft	9. 20 "		2. 53 "					

B. In der Richtung von Bazias nach Marchegg.

Stationen		2. Gemischter Zug von Bazias bis Gzegled. Personenzug von Gzegled bis Marchegg		4. Gemischter Zug von Temesvar bis Pesth. Personenzug von Pesth bis Marchegg		6. Gemischter Zug von Preßburg bis Marchegg		16. Gemischter Zug von Pesth bis Waizen	
Bazias	Abfahrt	2. 25 Nachmittags							
Jassenowa	"	3. 28 "							
Temesvar	Ankunft	7. 24 Abends							
Temesvar	Abfahrt	7. 54 "		6. 10 Früh					
Ezegebin	Ankunft	12. 30 Nachts		11. 27 "					
Ezegebin	Abfahrt	1. — "		12. — Mittags					
Gzegled	Ankunft	5. 30 Früh		4. 57 Nachmittags					
Gzegled	Abfahrt	5. 50 "		5. 15 "					
Pesth	Ankunft	8. 10 "		8. 28 Abends					
Pesth	Abfahrt	9. — "		9. 25 "				6. 45 Abends	
Waizen	Ankunft	9. 54 "		10. 19 "				8. 19 "	
Reuhäufel	Abfahrt	12. 53 Mittags		1. 1 Nachts					
Preßburg	Ankunft	3. 34 Nachmittags		3. 41 "					
Preßburg	Abfahrt	3. 49 "		3. 53 "		7. — Früh			
Marchegg	Ankunft	4. 24 "		4. 28 Früh		7. 51 "			
Wien	Ankunft	5. 56 "		6. 1 "		10. 3 "			

C. Von Draviza nach Jassenowa.

Stationen	33. Gemischter Zug
Draviza . Abfahrt	6. 25 Früh
Jassenowa	8. 7 " Anschluß an den Zug 1. nach Bazias

D. Von Jassenowa nach Draviza.

Stationen	34. Gemischter Zug
Jassenowa	3. 48 Nachmitt.
Draviza	5. 59 " Anschluß an den Zug 2. von Bazias

Die Abfahrtszeiten der Züge aus den Zwischenstationen sind aus den in allen Stationen affigirten Fahrplänen zu entnehmen. — Sämmtliche Züge haben einen direkten Anschluß von und nach Wien; die Züge 1, 2 und 3 haben ferner einen Anschluß in Bazias an die Schiffe der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Wien, am 4. Juli 1858.

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

Redaktion: C. Gzel und P. Klein. — In Kommission der J. B. Metzler'schen Buchhandlung in Stuttgart.