

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — 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 Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. B. Wegler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

3. August 1858.

Uro. 31.

Inhalt. Deutsche Privat-Eisenbahnen. I. Lübeck-Büchen. II. Altona-Kiel. — Dampfschiffahrt. Uebersicht der Gebahrungen der Dampfschiffahrt-Gesellschaft des österr. Lloyd vom Jahre 1838—37 bis einschließlich 1857. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Deutsche Privat-Eisenbahnen.

I. Lübeck-Büchen.

Dem achten Jahresbericht der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1857 ist Folgendes zu entnehmen.

Die Erfahrungen des Jahres 1857 wiesen wiederholt darauf hin, daß die Abföhrung der Eisenstraße zwischen den beiden Hansestädten auf das natürliche Maß eine Nothwendigkeit für den Verkehr sey, weshalb ein Antrag auf Erlangung der Konzession für den Bau einer von der Lübeck-Büchener Bahn ausgehenden, von Lübeck in der Richtung auf Oldesloe und Wandersbeck nach Hamburg föhrenden Eisenbahn gestellt wurde. Die nach erlangter Zustimmung des Ausschusses der Gesellschaft an die hohen Regierungen der von jener Bahn zu durchschneidenden Landesheile gerichteten Gesuche um Ertheilung der zum Bau jener Bahn erforderlichen Konzessionen waren vom günstigsten Erfolg begleitet. Nach Bewilligung der Nivellementkosten durch die Generalversammlung konnten daher die Vorarbeiten schon im Oktober begonnen und ununterbrochen bis zum Schlusse des Jahres fortgesetzt werden.

Die bereits im Jahre 1856 angestellten Versuche, zur Lokomotivfeuerung Cardiff-Kohlen zu verwenden, wurden in größerem Maßstabe fortgesetzt, und vom Mai bis Dezember zu allen Güterzügen nur Kohlen gebraucht. Es wurden hierbei sowohl in Betreff der Dampferzeugung als der Unterhaltung der Maschinen günstige Resultate erzielt und kein größeres Gewicht an Kosten, als sonst an Coles gebraucht. Da der Preis der Cardiff-Kohlen sich pro 100 Pfd. auf 11 1/2 Sgr., pro 100 Pfd. Lokomotiv-Coles dagegen auf 15 1/2 Sgr. stellt, so wurde hiemit zugleich eine wesentliche Ersparnis herbeigeföhrt. Diese günstigen Resultate waren jedoch nur mit den Kohlen einzelner Minen zu erreichen, während bei anderen äußerlich ganz genau gleichen Kohlen die Resultate ungünstig ausfielen und diese Kohlen zur Lokomotivfeuerung kaum brauchbar waren. Im Ganzen hat die Feuerung der Lokomotiven bei 17,427 zurückgelegten Zugmeilen 12,013 Thlr. gekostet, während sie im Jahre 1856 bei 16,665 Zugmeilen sich auf 13,222 Thlr. belief. Pro Zugmeile wurden 134 1/2 Pfd. Coles resp. Kohlen verwendet.

Die Ergebnisse des Betriebes sind hinter den zu Anfang des Jahres gehegten Erwartungen zurückgeblieben. Zwar hat der Personenverkehr fast gleichmäßig in allen Richtungen um 9470 Reisende, also etwas mehr als 7 Proz. zugenommen. Dagegen aber ist der Güterverkehr um 56,920 Ztr. geringer gewesen, als im Jahre 1856. Dieser Anfall trifft in seiner Totalität den Produktentransport, welcher um 66,985 Ztr. sich vermindert hat, so daß für die übrigen Güterklassen noch eine Zunahme von circa 10,000 Ztr. sich ergibt.

Der Betrieb auf dem Gestänge an der Trave, dessen Verlängerung bis an das Ende des Hafens im Laufe des letzten Winters beschafft wurde, hat wiederum günstige Resultate geliefert. Es wurden auf dem Travengestänge 1521 Wagen mit 176,942 Ztr. beladen und 2372 Wagen mit 241,719 Ztr. belastet, entladen, so daß im Ganzen 3893 beladene Wagen mit 418,661 Ztr., jeder Wagen mit durchschnittlich 107.54 Ztr. belastet, über den Schienenstrang gingen.

Die sämmtlichen Einnahmen haben betragen . . . 204,489 Thlr.
 „ Ausgaben 110,954 „
 Es bleiben somit als reiner Ueberschuß 93,535 Thlr.
 Von den Einnahmen fallen auf den Personenverkehr 70,043 Thlr. für beförderte 142,729 Personen, und zwar: 1570 = 1.1 Proz. in erster, 38,971 = 27.3 Proz. in zweiter und 102,188 = 71.6 Proz. in dritter Klasse.
 Im eigenen Verkehre wurden 64,991, im Verkehre mit den Anschlußbahnen 77,738 Personen befördert.

Es sind im Ganzen 583,605.4 Personenmeilen zurückgelegt, mithin von jedem Reisenden im Durchschnitt 4.09 Meilen. Auf die ganze Bahnlänge reduziert,

ergibt sich der Personenverkehr zu 92,636 Personen. Es hat die Person durchschnittlich 14 Sgr. 8.67 pf. und die Personenmeile 3 Sgr. 7.21 pf. eingebracht.

An Gepäc sind befördert worden 26,770.45 Ztr. und sind dafür vereinnahmt 2826 Thlr. Der Zentner Gepäc hat sonach eingebracht 3 Sgr. 2 pf. und nach Verhältniß der beförderten Personen und gefahrenen Meilen kommen auf jede Person durchschnittlich 7.13 pf., auf jede Personenmeile 1.74 pf., und es hat einschließlich der Gepäcüberfracht die Person 15 Sgr. 3.79 pf., die Personenmeile 3 Sgr. 8.95 pf. eingetragen.

An Gütern sind befördert worden 1,617,790.4 Ztr., wovon im eigenen Verkehre 52,807.8 Ztr., im Verkehre mit den Anschlußbahnen 1,564,982.6 Ztr.

Die ganze Bahnstrecke (6.3 Meilen) haben durchlaufen 1,408,469.8 Ztr. Die Totalsumme der zurückgelegten Zentnermeilen beträgt 9,511,908.8; mithin hat ein Zentner Gut durchschnittlich 5.88 Meilen der ganzen Bahnstrecke durchlaufen. Auf die ganze Bahnlänge reduziert, ergibt der Güterverkehr 1,509,826.8 Ztr.

Die Bruttofracht aus dem Gütertransport, d. h. Fracht incl. Zoll, Nachnahme-Provision und Afsuranz-Prämien beträgt 138,786 Thlr. Jeder transportirte Zentner hat sonach an Bruttofracht eingetragen 2 Sgr. 6.86 pf. und die Zentnermeile 5.25 pf. Die Nettofracht aus dem Güterverkehr, d. h. Fracht excl. Zoll u. hat eingebracht 113,395 Thlr. Jeder Zentner sonach 2 Sgr. 1.23 pf. und die Zentnermeile 4.29 pf.

Der Viehtransport brachte für beförderte 14,935 Thiere 2295 Thlr.; der Equipagentransport für 71 Stück 221 Thlr.; Militärpersonen wurden 1351 Mann befördert, und dafür, so wie für Militär-Extrazüge, vereinnahmt 426 Thlr.

Von den Gesamteinnahmen zu 204,489 Thlr. fallen auf den Personenverkehr 34.25 Proz., Güterverkehr 55.60 Proz., auf andere Transporte zusammen 2.87 Proz. und auf sonstige Quellen 7.28 Proz.

Die Lokomotiven haben 17,427.2 Zugmeilen durchlaufen, es kommen sonach von den Einnahmen auf eine Zugmeile circa 12 Thlr., und auf eine Bahnmeile circa 32,458 Thlr.

Die Ausgaben waren:

	pro Bahnmeile	pro Zugmeile
für allg. Verwaltung	8,407 Thlr. = 7.58 %	1,334 Thlr. — Thlr. 14 Sgr. 6 pf.
„ Bahnverwaltung	29,623 „ = 26.70 „	4,702 „ 1 „ 21 „ — „
„ Transportverw.	72,924 „ = 65.72 „	11,576 „ 4 „ 5 „ 6 „
Summa	110,954 Thlr.	

Die Ausgaben betragen 54.26 Proz. der Einnahmen.

Von dem Reinertrag zu 93,535 Thlr. kommen auf die Zugmeile circa 5 Thlr. 11 Sgr. und auf die Bahnmeile circa 14,847 Thlr.

Die Kosten für Reparatur der Personen- und Gepäcswagen haben pro Achsemeile betragen 1.42 pf.; die Kosten für Reparatur der Güter-, Vieh- und Equipagenwagen 2.64 pf.; die Kosten des Schmiermaterials sämmtlicher Wagen stellen sich auf 0.14 pf. und die Kosten des Puz- und Reinigungsmaterials auf 0.006 pf. pro Achsemeile.

Die Kosten für Reparatur der Lokomotiven haben pro Zugmeile betragen 15 Sgr. 3.23 pf.; das für die Lokomotiven verwendete Schmiermaterial kommt pro Zugmeile auf 1 Sgr. 5.34 pf. und das Puz- und Reinigungsmaterial auf 7.02 pf. pro Zugmeile zu stehen.

Auf jede von den Lokomotiven zurückgelegte Zugmeile kommen 34.28 Achsemeilen und auf eine Achsemeile durchschnittlich 3.93 Pfd. Coles oder Kohlen.

Von dem Bankapital bis Ende 1857 zu 2,728,222 Thlr. beträgt der Reinertrag von 93,535 Thlr. 3 1/2 Proz. Von demselben wurden 16,795 Thlr. dem Reservefonds überwiesen und 76,740 Thlr. oder 6 Thlr. pro Aktie (3 Proz.) als Dividende vertheilt.

Der Bestand des Reservefonds war am 1. Januar 1857 . . 60,399 Thlr. und ergibt sich pro 1. Januar 1858 zu 55,826 Thlr.

II. Altona-Kiel.

Dem Protokoll der am 24. Juni 1858 in Altona abgehaltenen 25. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft entnehmen wir, unter Hinweisung auf die bereits Seite 79 dieser Zeitung mitgetheilten statistischen Notizen, Folgendes.

Seinen Hauptgegenstand der Verhandlung der Generalversammlung bildeten folgende Anträge der Direktion: „Die Generalversammlung wolle beschließen: 1) in Bezug auf die projektirte Verbindungs-, resp. Zweigbahn, nämlich a) vom Altonaer Bahnhofe bis an die Hamburgische Grenze zur Verbindung König-Christian VIII. Eisenbahn mit der Beklin-Hamburger und anderen eventuell von Hamburg aus anzulegenden Bahnen; b) vom Altonaer Bahnhofe nach Blankenese; von dem in §. 2 des Statuts der Altona-Kieler Gesellschaft verliehenen Vorzugsrechte Gebrauch zu machen, und diesen Bau unter den in der Nivellements-Konzession enthaltenen Bedingungen zu übernehmen; — 2) zur Beschaffung der zu diesen Bauten erforderlichen Geldmittel eine Prioritätsanleihe von 1,090,000 Thlr. R.M. zu genehmigen.“

In den Motiven hiezu wird bemerkt: Aus dem Programm für die genannten Bahnen geht hervor, daß nach Wahrscheinlichkeitsberechnungen und nach den Untersuchungen, die dem Bau von Eisenbahnen vorausgehen pflegen, die an und für sich nicht bedeutende, jedoch in ihren nutzbringenden Folgen höchst wichtige Unternehmung der Altona-Hamburger Verbindungsbahn an sich rentabel ist, indem nach mäßiger Berechnung eine jährliche Rente von 6 Proz. von dem Anlagkapital nachgewiesen wird. Bei dem Plan der Direktion, das für beide Bahnen erforderliche Kapital durch eine Prioritätsanleihe herzustellen, so wie die Anleihe mit 1 Proz. zu amortisiren, würde, eine Verzinsung der Prioritätsanleihe mit 4 Proz. angenommen, ein Gewinn von 1 Proz. oder 10,000 Thlr. R.M. übrig bleiben, welcher den Besitzern der Stammaktien zu Gute käme. Wenn nun, rein finanziell betrachtet, beide Bahnen vortheilhafte Unternehmungen zu nennen sind, und die Direktion es für ihre Pflicht hält, nicht allein dasjenige zu konferviren, was ihr anvertraut ist, sondern den Wirkungskreis der Gesellschaft auf angemessene und einträgliche Weise möglichst auszudehnen, so glaubt sie außerdem das Verhältniß der Holsteinischen Bahnen und mittelbar des Landes zu den deutschen Bahnen ins Auge fassen zu müssen und ihrerseits dazu beizutragen, daß ein kleines Glied in der Kette, die den Norden so wie Holstein mit dem übrigen Deutschland und dem Süden verbindet, hergestellt werde. Die Ueberzeugung der Nothwendigkeit, alle Eisenbahnen unmittelbar zu verbinden und

nicht irgendwo in mißverstandenen Partikularinteresse eine willkürliche Unterbrechung aufrecht erhalten zu wollen, bricht sich überall Bahn, so daß es der Direktion eine Pflicht sowohl gegen die Aktionäre, wie gegen Stadt und Land zu sein erscheint, das ihrige zur Verbindung der Holsteinischen Bahnen mit den in Hamburg ausmündenden Bahnen mit Eifer zu thun. Die Isolirung der Holsteinischen Bahnen von sämtlichen Bahnen des Continents muß sicher zum Nachtheile der Aktionäre der Altona-Kieler Bahn gereichen, und müßte daher selbst dann eine Verbindung mit den Bahnen des Continents erstrebt werden, wenn sich auch nicht direkt eine Ertragsfähigkeit der Verbindungsbahn nachweisen ließe. Ein fernerer Grund ist die Beseitigung der Zolldeklarations-Schwierigkeiten, die jetzt bei der Unterbrechung der verschiedenen Bahnen und der Vermittelung des Güterverkehrs zwischen denselben durch gewöhnliche Wagen bestehen. Diese Schwierigkeit allein genügt, manche Geschäfte auf andere Bahnen zu lenken, und es ist daher sehr wünschenswerth, sie zu beseitigen. — Die Bahn von Altona nach Blankenese ist nicht so von der Nothwendigkeit geboten, wie die Verbindungsbahn mit Hamburg, dennoch dürfte eine so bevölkerte Gegend, wie diejenige von Altona bis Blankenese, ihre Ansprüche haben, und da auch für diese Bahn eine Ertragsfähigkeit nachzuweisen ist, sie auch zur Entwicklung des Eisenbahnsystems im Herzogthum Holstein beiträgt und nothwendig die Frequenz der Hauptbahn vermehren wird, auch die Baukonzession für die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn schwerlich getrennt von der Baukonzession der Altona-Blankeneser Zweigbahn zu erlangen seyn wird, hält die Direktion es für ihre Pflicht, auch diese Bahn und zwar im Zusammenhang mit der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, empfehlen zu müssen. Die Nivellements-Konzession für beide Bahnen ist einem besondern Comité ertheilt, welches für den Fall, daß die Altona-Kieler Gesellschaft den Bau nicht übernehmen sollte, die Rechte, diese Bahnen zu erbauen, behält. In dem Voranschlag ist die Strecke von Altona zur Hamburger Grenze auf 390,000 Thlr. R.M. (die ganze Verbindungsbahn Altona-Hamburg auf 1,000,000 Thlr.), die Strecke Altona-Blankenese auf 700,000 Thlr. R.M. berechnet, was die obigen 1,090,000 Thlr. R.M. ergibt.

Eine definitive Beschlußnahme über den von der Direktion gestellten Antrag konnte, da in der Generalversammlung nicht $\frac{3}{4}$ sämtlicher Aktien vertreten waren, nicht gefaßt werden. Es ist daher nach sechs Wochen eine neue Generalversammlung zu berufen, in welcher durch absolute Stimmenmehrheit der anwesenden Aktionäre diese Angelegenheit definitiv entschieden werden soll.

Dampf-Schiffahrt.

Uebersicht der Gebahrungen der Dampfschiffahrt-Gesellschaft des österreich. Lloyd vom Jahre 1836—37 bis einschließlich 1857.

Jahr	Kapital und Ansehen	Zahl der Schiffe	Pferdekraft	Tonnengehalt	Werth der Schiffe	Zahl			Waaren	Einnahmen	Ausgaben						
						der Reisen	der zurückgelegten Reisen	der Reisenden			Reisen	Gulden	Schiffesinstosen und Brennstoff	Verwaltungskosten	Zinsen, Courzdifferenzen, Bankprovisionen, Währungsverluste	Werth-Abstrichungen	Dividenden
fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
1836 ^{26/27}	1,000,000	7	630	1974	798,824	87	43,625	7,967	9,613	193,660	188,622	41,759	1,885	—	64,593	—	296,850
1838	1,500,000	10	860	2889	1,231,725	214	82,715	21,959	37,318	507,252	456,970	66,862	12,200	9,093	67,150	—	612,276
1839	2,000,000	10	860	2889	1,231,725	245	116,970	27,930	40,366	538,736	408,754	69,835	21,241	10,085	—	—	509,915
1840	2,000,000	10	860	2889	1,231,725	285	135,740	38,886	53,385	635,396	421,611	82,278	26,538	7,690	—	—	538,117
1841	2,000,000	10	860	2889	1,202,000	252	123,112	35,141	59,444	728,994	470,487	94,107	20,111	62,175	—	—	646,880
1842	2,000,000	11	930	3087	1,240,000	263	125,740	34,301	65,645	735,592	477,343	83,619	20,000	99,510	55,120	—	735,592
1843	2,000,000	11	940	3127	1,180,000	300	150,132	39,497	68,198	738,188	488,036	85,091	21,040	75,121	68,900	—	738,188
1844	2,000,000	14	1380	4627	1,646,738	380	185,332	55,476	65,582	804,559	549,380	96,257	23,386	12,869	68,900	—	750,792
1845	3,000,000	20	2110	7006	2,410,000	704	331,718	117,949	236,994	1,428,449	914,357	150,988	25,220	126,524	90,000	—	1,307,089
1846	3,000,000	20	2110	7011	2,290,000	717	334,495	124,985	238,873	1,648,548	989,675	176,048	39,956	154,068	90,000	—	1,449,748
1847	3,000,000	21	2470	7774	2,400,000	726	334,555	127,052	315,434	1,828,268	985,756	219,016	1,202	253,254	240,000	3000	1,702,228
1848	3,000,000	26	3370	10,226	3,130,000	727	230,202	118,343	267,836	1,768,451	1,086,826	208,532	29,275	208,536	180,000	3000	1,716,171
1849	3,200,000	28	4030	12,055	3,670,000	819	428,319	143,028	345,297	2,320,828	1,476,688	227,055	70,434	208,871	240,000	3000	2,226,028
1850	3,500,000	30	4510	13,235	3,878,000	1090	517,782	215,752	437,217	2,724,500	1,780,376	260,395	48,291	226,799	240,000	3000	2,558,860
1851	3,837,000	34	5550	16,095	4,850,000	1128	550,336	222,118	473,027	2,922,516	2,123,999	284,935	69,830	154,791	240,000	3000	2,876,556
1852	7,000,000	34	5590	16,095	4,780,000	1240	580,880	239,565	452,217	2,884,357	2,091,080	301,009	146,815	89,054	240,000	3000	2,870,957
1853	8,000,000	47	7990	23,665	7,960,000	1465	776,415	331,688	1,017,618	3,624,156	2,777,518	340,955	102,340	67,344	320,000	3000	3,611,156
1854	11,000,000	60	9440	28,245	9,380,604	1875	857,776	361,071	1,613,777	5,148,613	5,285,320	448,961	273,372	90,366	160,000	3000	6,261,019
1855	15,000,000	57 8	9200 2840	27,755 8,200	8,884,350 nicht bestimmt	2112	849,108	348,172	2,151,892	6,851,497	5,219,643	458,185	386,446	396,348	280,000	3000	6,743,623
1856	15,000,000	61 7	10,460 2800	31,555 7,620	10,216,000 nicht bestimmt	2114	928,833	364,167	2,239,032	6,883,584	5,196,894	541,657	140,856	255,643	630,000	3000	6,768,050
1857	15,000,000	65*) 2	12,700 400	37,505 1,460	13,648,825 zu bestimmen	2229	1,042,284	426,432	2,478,207	6,489,865	5,712,021	580,321	308,600	172,477	—	3000	6,776,419

*) Die Gesellschaft besaß außerdem im Jahre 1857 . . 94 Schleppschiffe und Flußbarren.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Königlich bayerische Staatsbahnen. — Monat Juni 1858.
(Bahnlänge 271 Wegstunden.)

335,736 Personen	282,340 fl.
1,199,955 Ztr. Güter (207,791 Ztr. Regiesend.)	377,639 "
Gepäck, Equipagen, Thiere etc.	27,452 "
Summa	687,431 fl.

gegen 332,402 Personen, 1,311,921 Ztr. Güter (139,060 Ztr. Regiesendungen) und 699,636 fl. Einnahmen im Juni 1857 bei 252 1/2 Stunden Bahnlänge.

Ankündigungen.

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

[52-53] Vergebung von Bauarbeiten.

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

Die Arbeiten sind in drei Loose abgetheilt, und zwar:

Post-Nr.	Arbeiten	I. Loos						II. Loos						III. Loos						Gesamtsbeträge		
		Sektion Kottori		Sektion Fridau		Sektion Pettau		Sektion Kottori		Sektion Fridau		Sektion Pettau		Sektion Kottori		Sektion Fridau		Sektion Pettau				
		fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	
1	Erdbarbeiten	424	—	751	6	404	24	1,579	30													
2	Pflanzungen	16	15	23	50	8	40	48	45													
3	Mauer- 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	13	557	12	3,142	10													
6	Tischlerarbeiten	1,853	15	2,718	6	988	24	5,559	45													
7	Blaserarbeiten	55	15	81	2	29	28	165	45													
8	Anstreicherarbeiten	391	30	574	12	208	48	1,174	30													
		24,664	42	34,299	35	13,295	44	72,260	1													

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

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

Uebernaahmsanbote können sowohl für eines der 3 Loose als auch für 2 oder 3 Loose 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 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.

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

[54-55] Vergebung von Bauarbeiten.

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

Dieses Loos umfaßt:

Arbeiten	Beträge	
	fl.	fr.
1 Erdbarbeiten	69,829	46
2 Pflanzungen	4,966	40
3 Steinwürfe und Fashinenwerke	660	—
4 Beschotterungsarbeiten	32,300	—
5 Chausstrungsarbeiten	19,210	—
6 Pflasterungsarbeiten	10,807	—
7 Mauer- und Steinmearbeiten	16,048	54
8 Zimmerarbeiten	379	10
9 Eisenarbeiten	66	40
Außerordentl. Entschädigungen	300	—
	154,568	10

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

Uebernaahmsanerbietungen sind spätestens bis zum 16. August d. J. schriftlich, versiegelt, und mit der Aufschrift: „Angebot auf Bauarbeiten“ versehen, franco an die Direktion der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn einzusenden. Diefen 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.

[59-60] Vergebung von Bauarbeiten.

Auf der Linie der Orientbahn von Stuhlweifenburg bis Gr.-Kanizsa in der XIII. Bau-Sektion ist die Ausführung des Unterbaues im I., II. und III. Arbeitsloose, zwischen Balaton Verony und Kanizsa, mit einer Gesamtlänge von 139,419 Fuß an Unternehmer zu vergeben.

Diese Loose umfassen:

Arbeiten.	Beträge für das I. Loos		Beträge für das II. Loos		Beträge für das III. Loos		Gesamtsbeträge	
	49,900 Fuß lang		47,736 Fuß lang		41,783 Fuß lang			
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
1 Erdbarbeiten	67,927	36	96,931	58	322,916	51	487,776	25
2 Pflanzungen	1,057	39	1,243	20	2,692	30	4,993	29
3 Fashinenwerke	—	—	—	—	572	—	572	—
4 Beschotterungsarbeiten	23,033	42	23,520	—	38,250	—	84,803	42
5 Chausstrungsarbeiten	3,078	—	1,850	—	1,672	—	6,600	—
6 Pflasterungsarbeiten	504	—	700	36	1,339	51	2,544	27
7 Mauer- und Steinmearbeiten	14,435	7	21,005	51	51,763	18	87,204	16
8 Zimmerarbeiten	365	30	152	48	3,036	4	3,554	22
9 Eisenarbeiten	45	—	22	30	565	30	633	—
10 Außerordentliche Entschädigungen	250	—	200	—	2,400	—	2,850	—
	110,696	34	145,627	3	425,208	4	681,531	41

Pläne, Kostenanschlag, Bedingnißheft und Vertragsformular sind auf dem Bureau des Sektions-Ingenieurs Herrn Weishofer in Gr.-Kanizsa vom 2. August d. J. an einzusehen. Die zu leistende Kauzion beträgt für das I. Loos 6000 fl., für das II. 8000 fl. und für das III. 21,000 fl. C.M., 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 16. August d. J. schriftlich, versiegelt, und mit der Aufschrift: „Angebot auf Bauarbeiten“ versehen, franco an die Direktion der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn einzusenden. Diefen Eingaben haben die Bewerber Nachweise über ihre technische Befähigung beizulegen.

Wien, den 28. Juli 1858.

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

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

[61-62] Vergebung von Bauarbeiten.

Auf der Linie der Orientbahn von Stuhlweifenburg nach Gr.-Kanizsa in der XI. Bau-Sektion ist die Ausführung des Unterbaues im I., II. und III. Arbeitsloose, zwischen Stuhlweifenburg und Sid-Fof, mit einer Gesamtlänge von 150,170 Fuß an Unternehmer zu vergeben.

Diese Loose umfassen:

Arbeiten	Beträge für das I. Loos		Beträge für das II. Loos		Beträge für das III. Loos		Gesamtsbeträge	
	50,797.4' lang		48,800' lang		50,572.2' lang			
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
1 Erdbarbeiten	113,642	21	132,775	16	329,581	57	575,999	34
2 Pflanzungen	1,087	12	941	40	2,698	20	4,725	12
3 Beschotterungsarbeiten	24,356	42	38,036	—	22,672	—	85,064	42
4 Chausstrungsarbeiten	8,872	—	28,144	48	9,006	—	46,022	48
5 Pflasterungsarbeiten	505	—	1,554	—	13,262	48	15,321	48
6 Mauer- und Steinmearbeiten	26,673	43	46,362	—	35,876	27	108,912	10
7 Zimmerarbeiten	3,081	36	—	—	1,044	4	4,125	40
8 Eisenarbeiten	30	—	—	—	43	48	73	48
Außerordentliche Entschädigungen	2,055	—	2,295	—	3,205	—	7,555	—
	180,303	34	250,108	44	417,388	24	847,800	42

Pläne, Kostenanschläge, Bedingnißheft und Vertragsformulare sind auf dem Bureau des Sektions-Ingenieurs Herrn W. Hellwag in Stuhlweifenburg vom 2. August d. J. an einzusehen. Die zu leistende Kauzion beträgt für das I. Loos 9000 fl., für das II. Loos 12,000 fl. und für das III. Loos 20,000 fl. C.M., 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 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 28. Juli 1858.

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

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

[63-64] **Bergebung von Bauarbeiten.**

Auf der Linie der Orientbahn von Uj-Szöny (Komorn) bis Stuhlweissenburg in der VIII. Bauabschnung ist die Ausführung des Unterbaues im IV. Arbeitsloose, den Bahnhof Stuhlweissenburg enthaltend, mit einer Länge von 10,236 Fuß, an Unternehmer zu vergeben.

Dieses Loos umfasst:

Arbeiten	Beträge für das IV. Loos 10,236 Fuß lang	
	fl.	fr.
1 Erdarbeiten	272,926	12
2 Pflanzungen	1,120	—
3 Beschotterungsarbeiten	48,752	—
4 Ghauffirungsarbeiten	9,531	30
5 Pflasterungsarbeiten	1,339	3
6 Maurer- und Steinmeharbeiten	19,721	12
7 Zimmerarbeiten	2,185	24
8 Eisenarbeiten	415	45
	355,991	6

Pläne, Voranschlag, Bedingnißheft und Vertragsformulare sind auf dem Bureau des Sektions-Ingenieurs Herrn Decar von Wobeser in Stuhlweissenburg vom 2. August d. J. anzusehen. Die zu leistende Kaution beträgt 18,000 fl. C.M., und muß in Baarem oder Werthpapieren geleistet werden.

Uebernahmungsanerbietungen für dieses Loos 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 28. Juli 1858.

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

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

[65-66] **Bergebung von Bauarbeiten.**

Auf der Linie der Orientbahn von Ofen bis Stuhlweissenburg in der X. Bauabschnung ist die Ausführung des Unterbaues im I. und II. Arbeitsloose zwischen Martonvásár und Stuhlweissenburg mit einer Gesamtlänge von 101,800 Fuß an Unternehmer zu vergeben.

Diese Loose umfassen:

Arbeiten	Beträge für das I. Loos 34,000 Fuß lang		Beträge für das II. Loos 67,800 Fuß lang		Gesamts-Beträge
	fl.	fr.	fl.	fr.	
1 Erdarbeiten	531,313	13	115,468	52	646,782
2 Pflanzungen	1,539	40	1,333	44	2,873
3 Steinwürfe und Maschinenwerke	—	—	133	30	133
4 Beschotterungsarbeiten	51,330	—	81,410	—	132,740
5 Ghauffirungsarbeiten	8,352	8	13,916	33	22,268
6 Pflasterungsarbeiten	4,536	—	1,222	24	5,758
7 Maurer- und Steinmeharbeiten	134,658	34	33,309	55	167,968
8 Zimmerarbeiten	10,184	18	2,420	18	12,604
9 Eisenarbeiten	692	—	163	12	855
10 Anstreicherarbeiten	334	10	154	10	488
Außerordentliche Entschädigungen	4,305	—	1,126	—	5,431
	747,245	3	250,658	38	997,903

Pläne, Kostenanschläge, Bedingnißheft und Vertragsformulare sind auf dem Bureau des Sektions-Ingenieurs Herrn Raszluhacz in Stuhlweissenburg vom 3. August d. J. einzusehen. Die zu leistende Kaution beträgt für das I. Loos 37,000 fl. und für das II. Loos 12,000 fl. C.M., und muß in Baarem oder in Werthpapieren geleistet werden.

Uebernahmungsanerbietungen können sowohl für eines der beiden Loose als für beide Loose eingereicht werden, und sind spätestens bis zum 22. 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 31. Juli 1858.

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

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

[67-68] **Bergebung von Bauarbeiten.**

Auf der Linie der Orientbahn von Ofen bis Stuhlweissenburg in der IX. Bauabschnung ist die Ausführung des Unterbaues im I., II. und III. Arbeitsloose, zwischen Ofen und Martonvásár, mit einer Gesamtlänge von 102,700 Fuß an Unternehmer zu vergeben.

Diese Loose umfassen:

Arbeiten	Beträge für das I. Loos 37,800 Fuß lang		Beträge für das II. Loos 35,600 Fuß lang		Beträge für das III. Loos 29,300 Fuß lang		Gesamts-Beträge
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	
1 Erdarbeiten	385,479	58	432,950	24	256,479	30	1074,909
2 Pflanzungen	2,856	12	3,360	57	2,456	52	8,674
3 Steinwürfe und Maschinenwerke	22,806	57	—	—	—	—	22,806
4 Beschotterungsarbeiten	24,341	57	22,685	44	24,104	10	71,131
5 Ghauffirungsarbeiten	39,719	17	16,860	57	6,607	47	63,188
6 Pflasterungsarbeiten	39,913	58	342	44	201	9	40,457
7 Maurer- und Steinmeharbeiten	423,831	48	23,837	5	23,125	40	470,794
8 Zimmerarbeiten	10,286	35	—	—	1,849	46	12,136
9 Eisenarbeiten	22	—	—	—	386	32	408
10 Anstreicherarbeiten	—	—	—	—	533	20	533
Außerordentl. Entschädigungen	3,951	30	495	—	522	8	4,968
	953,210	12	500,532	51	316,266	54	1,770,009

Pläne, Kostenanschläge, Bedingnißheft und Vertragsformulare sind auf dem Bureau des Sektions-Ingenieurs Herrn G. v. Göler in Ofen vom 3. August d. J. anzusehen. Die zu leistende Kaution beträgt für das I. Loos 47,000 fl., für das II. Loos 25,000 fl. und für das III. Loos 16,000 fl. C.M., und muß in Baarem oder in Werthpapieren geleistet werden.

Uebernahmungsanerbietungen können sowohl für eines der drei Loose, als für zwei oder drei Loose eingereicht werden, und sind spätestens bis zum 22. 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 31. Juli 1858.

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

[69] Die Frist zur Einreichung von Submissionen, die Lieferung der durch unsere Bekanntmachung vom 28. v. M. ausgeschriebenen 4 Lokomotiven nebst Tendern betreffend, ist bis zum 15. kommenden Monats verlängert worden.

Cassel, am 30. Juli 1858.

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

[70-71] Die Versammlung deutscher Architekten und Ingenieure wird in diesem Jahre in Stuttgart stattfinden, und zwar in den Tagen vom 22. bis 26. September.

Herr Professor Breymann in Stuttgart, Paulinenstraße Nr. 29, wird die Gefälligkeit haben, die zur Ausstellung bestimmten architektonischen Arbeiten und Werke in Empfang zu nehmen.

Der Vorstand:

Breymann, Gabriel, Geutebrück, Knoblauch, Lange, v. Ossa, Rosenthal, Strack, Stüler, Voigt, Zwirner.

[57-58] **Zur Telegraphie**

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

H. Schomburg & Co.

Porzellanfabrik in Meabit bei Berlin.

[72] So eben erschien im Verlage von Ernst & Korn in Berlin und ist vorräthig in der J. B. Metzler'schen Buchhandlung in Stuttgart:

Skizzenbuch für den Ingenieur und Maschinenbauer.

Eine Sammlung ausgeführter Maschinen, Fabrik-Anlagen, Feuerungen, eiserner Bau-Konstruktionen, so wie anderer Gegenstände aus dem gesammten Gebiete des Ingenieurwesens.

Bearbeitet und herausgegeben von

K. F. H. Wiebe,

Professor und Lehrer der Maschinenkunde am Königl. Gewerbe-Institut und an der Königl. Bau-Akademie in Berlin.

Heft I. (Sechs Blatt in Kupferstich und farbiger Lithographie) Folio. Preis 1 Thlr.