

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschritte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditoren 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 Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: B. W. Meyer'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

12. August 1858.

Nro. 32.

Inhalt. Deutsche Privat-Eisenbahnen. Vergleichende Betriebsergebnisse deutscher Privatbahnen im ersten Semester der Jahre 1858 und 1857. — Erfindungen und Verbesserungen. Das neue Girtel'sche Leerpresseverfahren im Gaspelmoore zwischen München und Augsburg. — Zeitung. Inland. Preussen. Ausland. Frankreich. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Deutsche Privat-Eisenbahnen.

Vergleichende Betriebsergebnisse deutscher Privatbahnen im ersten Semester der Jahre 1858 und 1857.

Nachstehende der neuesten Nummer des „Aktionärs“ entlehnte Zusammenstellung der Bruttoeinnahmen deutscher Privat-Eisenbahnen in dem 1. Semester | d. J. verglichen mit 1857 zeigt für das laufende Jahr eine Abnahme der Einnahmen um 287,000 Thlr. oder 2214 Thlr. pro Meile Bahnlänge, = 7.7 Proz.

Nummer.	Name der Bahn.	Länge in Meilen.	Einnahme in Thalern im ersten Semester.				Differenz gegen 1857.		
			1858		1857		im Ganzen	in Proz.	pro Meile
			im Ganzen	pro Meile	im Ganzen	pro Meile			
1	Nachen-Düsseldorf	11.4	259,598	22,772	252,089	22,110	+ 7,439	2.9	+ .662
2	Nachen-Mastricht †)	12.4	100,493	8,104	100,132	8,075	+ 361	0.4	+ .29
3	Altona-Riel	14.1	214,787	15,255	251,463	17,859	- 36,676	14.5	- 2,604
4	Bergisch-Märkisch	18.4	718,189	39,032	665,490	36,168	+ 52,699	7.9	+ 2,864
5	Berlin-Anhalt	30.9	718,983	23,268	761,808	24,654	- 42,825	5.6	- 1,386
6	Berlin-Hamburg	39.7	1,009,000	25,416	1,270,221	31,995	- 261,221	20.5	- 6,579
7	Berlin-Potsdam-Magdeburg	19.5	657,425	33,714	766,211	39,293	- 108,786	14.2	- 5,579
8	Berlin-Stettin	17.9	372,208	20,794	619,041	34,617	- 247,303	39.9	- 13,823
9	Breslau-Schweidnitz-Freiburg	19.9	332,782	16,639	328,764	16,438	+ 4,018	1.2	+ 201
10	Budweis-Linz-Gran	26.9	317,173	11,791	270,276	10,047	+ 46,897	17.3	+ 1,744
11	Dresden-Charand	4.5	72,925	16,206	58,449	12,984	+ 14,476	24.7	+ 3,222
12	Glückstadt-Glindehorn	4.5	25,728	5,717	16,737	6,086	+ 8,991	53.7	+ 369
13	Frankfurt-Hanau	5.5	110,604	20,121	114,105	20,746	- 3,441	3.0	- 625
14	Köln-Arefeld	6.9	67,969	9,851	62,712	9,089	+ 5,252	8.4	+ 762
15	Köln-Minden *)	46.7	2,047,718	43,848	2,212,852	47,384	- 165,134	7.9	- 3,536
16	Köfel-Deerberg	20.7	227,783	11,001	213,010	10,289	+ 14,773	6.9	+ 712
17	Leipzig-Dresden	15.5	914,163	58,978	1,028,964	66,391	- 114,801	11.1	- 7,413
18	Lüben-Zittau	4.5	46,535	10,341	40,563	9,014	+ 5,972	14.7	+ 1,327
19	Lübeck-Büchen	6.3	69,710	11,065	79,664	12,645	- 9,954	12.5	- 1,580
20	Ludwigshafen-Verbad	20.0	606,855	30,343	601,967	32,533	+ 4,888	0.8	- 2,190
21	Magdeburg-Leipzig	19.4	864,517	44,563	890,628	56,369	- 26,111	2.9	- 1,806
22	Magdeburg-Halberstadt	7.7	318,704	41,390	360,701	46,844	- 41,997	11.6	- 5,454
23	Magdeburg-Wittenberge	14.3	161,001	11,259	174,036	12,170	- 13,035	7.5	- 911
24	Mainz-Ludwigshafen	6.4	104,094	16,265	93,678	14,639	+ 10,416	11.1	+ 1,626
25	Mecklenburger	19.3	203,524	10,545	219,201	11,357	- 15,677	7.1	- 812
26	Meiße-Brieg	6.2	50,598	8,161	63,588	10,256	- 12,990	20.4	- 2,095
27	Neustadt-Weissenburg	6.0	71,867	10,311	79,701	13,282	- 7,834	9.8	- 2,971
28	Niederschlesische Zweigbahn	9.5	79,742	8,394	64,743	6,815	+ 14,999	23.2	+ 1,579
29	Nordbahn (Kurhess.)	20.3	355,747	17,568	370,520	18,297	- 14,773	3.9	- 729
30	Nordbahn (Westf.)	70.0	3,438,125	49,116	3,358,428	47,978	+ 79,697	2.4	+ 1,138
31	Oberschlesische **)	69.0	1,815,472	28,817	1,771,416	28,118	+ 44,056	2.5	+ 699
32	Oesterreichische Staatsbahnen	153.5	4,475,774	29,158	4,037,271	28,298	+ 438,503	10.8	+ 860
33	Oppeln-Larnowig	10.3	40,279	3,991	-	-	-	-	-
34	Potsdam-Thyrnan	8.5	38,735	4,557	40,979	4,821	- 2,244	5.4	- 264
35	Reutlingen-Neumünster	4.5	32,759	7,280	37,381	8,307	- 4,622	12.3	- 1,027
36	Rheinische	18.6	571,068	30,703	553,185	32,350	+ 17,883	3.2	- 1,647
37	Ruhrort-Glabbech	5.6	165,695	29,588	169,418	30,253	- 3,723	2.2	- 665
38	Stargard-Posen	22.6	259,821	11,496	431,043	19,072	- 171,222	39.7	- 7,576
39	Steele-Bowinkel	4.4	104,858	23,831	87,856	19,967	+ 17,002	19.3	+ 3,564
40	Tannenberg	5.8	182,770	31,549	175,018	30,176	+ 7,752	4.3	+ 1,373
41	Thüringer	20.0	295,462	14,773	-	-	-	-	-
42	Thüringer	29.3	766,450	26,159	880,840	30,063	- 114,390	12.9	- 3,904
		877.4	23,287,750	26,560	23,574,749	28,744	- 286,999	1.2	- 2,214

†) incl. der an die Gesellschaft Mackenzie u. Comp. zu zahlenden 50 Proz. des Ertrages der Strecke Hasselt-Landen.
*) incl. Anheim-Oberhausen. **) incl. Breslau-Posen.

Erfindungen und Verbesserungen.

Das neue Erter'sche Torfpressverfahren im Haspelmoore zwischen München und Augsburg.

Hierüber enthält eine Mittheilung des Direktors der Provinzial-Gewerbeschule in Aachen, Herrn Dr. Theodor Bromels, folgende Angaben. Nachdem die Bearbeitung des Torfs auf nassem Wege aus dem Grunde im Haspelmoore beseitigt worden ist, weil diese Station bei den gegebenen sehr provisorischen Einrichtungen einen nur sehr geringen Theil des zum Bedarf erforderlichen Materials zu liefern im Stande war, und ein anderweitiges, dem Zwecke entsprechendes Verfahren sich herausgestellt hatte, ist dort nach Angabe und unter Leitung des Ober-Postraths Erter in München ein großartiges Stablissement auf Staatskosten entstanden, welches den größten Theil des zum Bahnbetriebe erforderlichen Brennmaterials zu liefern bestimmt ist.

Unter Beibehaltung der bereits vorhanden gewesenen, längs der Eisenbahn in Fachwerk aufgeführten Magazinschuppen von je 400 Fuß Länge und 40 Fuß Breite ist zwischen diesen beiden, jedoch etwas rückwärts, ein massives Gebäude errichtet, in welchem die Pressung des Torfs stattfindet und die nöthigen Maschinen untergebracht sind. In einiger Entfernung hiervon, nach der Mitte des Moores sich erstreckend, ist ein zweites, aus zwei Abtheilungen bestehendes Magazin von gleicher Länge wie die beiden obenwähnten neu errichtet worden.

Die Operationen sind diese. Der in dem entwässerten Moore mittelst eines nicht zu tief gehenden Pfahls aufgelockerte Torf wird an der Luft trocknen gelassen, wozu eine nur sehr kurze Zeit nöthig zu seyn scheint, wenn man mit einem Klopfer die zusammenbackenden Stücke zerschlägt, das Feld überreggt und für die gehörige zeitweilige Umwendung des aufgelockerten Materials Sorge trägt. Es wird auf diese Weise das Moor sehr gleichmäßig von oben nach unten ausgenutzt und jeder Verlust an Abfall natürlich vollständig vermieden. Der so an der Luft trocken gewordene Torf wird in Wagen geladen und durch diese auf einem aus weiter Entfernung her aus dem Moore über solides Pfahlwerk angelegten und nach dem Siebel des nächsten Magazins führenden, oder von hier aus auf dem durch das Dach des Presshauses weiter fortgeführten Schienengeleise in eins der rechts oder links gelegenen Vorrathshäuser gefahren, wobei die Herbeiziehung der Wagen durch ein von einer Dampfmaschine in Bewegung gesetztes Drahtseil bewirkt wird.

Es ist ersichtlich, daß dieses Aufbereitungsverfahren nicht allein von den Witterungsverhältnissen weniger abhängig ist als dasjenige, welches den Torf naß verarbeitet und zu dessen allmähligem Austrocknen eine längere Zeit nöthig hat, sondern daß es auch gestattet, bei gehörig angesammeltem Vorrathe von Torfklein auch während des Winters zu arbeiten, ein Umstand, der dieser Methode eine sehr große Bedeutung beilegt, wozu es der Beleuchtung sicher nicht weiter bedarf.

Aus den Magazinen wird der Torf nach dem Presshause gefahren; hier scheint er, der etwa noch wahrgenommenen größeren Stücke wegen, erst noch durch ein Mühlenwerk gehen zu müssen, ehe er zu den Trocknungs- und Vorwärmapparaten gelangt, welche durch die von der Dampfkefelfeuerung abziehende Wärme, zum Theil auch wohl durch den überflüssigen Dampf der Maschine, geheizt werden. Zu dem Ende befindet sich ein großer eiserner Kessel seitlich über der Presse eingemauert, aus welchem das ihm von einem Vaterpfeilerwerke übergebene und beim Betriebe der Fabrik wahrscheinlich in Bewegung erhaltene Torfklein in eiserne horizontal liegende Zylinder mit Fortbewegungsschrauben gelangt, welche innerhalb gemauelter, von heißer Luft durchzogener Kanäle angebracht sind. Durch die Drehung der in diesen Zylindern befindlichen Schnecke wird nun das bis zur Theerentwicklung erhitzte Material einer kurzen, aber stark geneigten Ebene übergeben, über welcher es durch eine einfache Verteilungsvorrichtung unter die Kolben der Excentripresse, deren bis jetzt nur erst zwei vorhanden sind, hinab gleitet. Durch die der Presse eigenthümliche Konstruktion sollen in der Minute 50 Torfstäbe von 5 Zoll 8 Linien Länge, 3 Zoll 8 Linien Breite und durchschnittlich Zollstärke (rhein. Maß) hergestellt werden.

Der trockene Torf (wahrscheinlich im gemahlten Zustande gemeint) soll bei der Pressung auf $\frac{1}{2}$ seines ursprünglichen Volumens zusammengehen. Das Gewicht der einzelnen Ziegel variiert je nach ihrer Stärke. Bei einem Durchschnittsgewichte der Ziegel von 30 Loth kann eine Presse in der Stunde wohl mindestens 28 Zentner produzieren, und es wird demnach mit einem Aufwande von vier Pressen einem bedeutenden Bedarf genügt werden können. Das Gewicht eines dichten Kubikfußes fand der Verfasser stets über 75, sogar 80 Pfund betragend.

Die ganze Anlage ist auf 200,000 fl. veranschlagt, worin das bereits vorhandene Gewesene indessen nicht mit einbegriffen ist. Die Gesamtkosten der Maschineneinrichtung belaufen sich auf 50,000 fl. Die Herstellungskosten des gepressten Torfs waren zur Zeit der Beschäftigung des Stablissements von Seilen des Verfassers noch nicht festgestellt worden, sollen sich aber nach nunmehr erhobenen Ermittlungen auf 16 kr. der Zentner = 4.57 Sgr. belaufen.

Die gesammte neue Haspelmooreinrichtung ist eine außerordentlich Vertrauen

erweckende und verdient die Aufmerksamkeit der Regierung im vollsten Maße; sie ist das Resultat ausführlicher jahrelanger Versuche, unternommen sowohl in Hinsicht auf die Verwendbarkeit des Torfs überhaupt zum Eisenbahnbetriebe, wie auch zur Auffindung des zweckmäßigsten Verfahrens zur Aufbereitung eines so vielfach dargebotenen Materials. Der Eifer, mit welchem intelligente Kräfte diese Torffabrikationsmethode in das Leben gerufen, die Bereitwilligkeit, mit welcher die k. bayerische Regierung die zur Begründung des Stablissements nöthigen Summen ausgelegt hat, sprechen am beredtesten für die Zweckmäßigkeit und Solidität einer Anlage, welcher die Lösung einer wichtigen Aufgabe vollständig gelungen zu seyn scheint.

Beitrag.

Inland.

Preußen. — In der Generalversammlung der Aktionäre der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft am 2. August d. J. theilte der Vorsitzende aus dem gedruckten von der k. Direktion erstatteten Geschäftsberichte über die Betriebsverwaltung des Jahres 1857 als Hauptresultate mit: 1) daß die Höhe des nominellen Anlagekapitals gegenwärtig 7,950,000 Thlr. beträgt, wovon wirklich verausgabt sind 7,095,550 Thlr. 2) Daß die Ergebnisse des Betriebes pro 1857 sich ungeachtet der Ungunst der Verhältnisse doch noch besser gestaltet haben als in den Vorjahren, indem bei der Personenbeförderung die Frequenz um 38 Proz., die Einnahme um 24.6 Proz.; bei dem Gütertransport die Frequenz um 6.6 Proz., die Einnahme um 17.7 Proz. gegen das Vorjahr zugenommen hat. 3) Um den durchgehenden Verkehr zu heben, der gegenwärtig noch dadurch wesentlich erschwert und vertheuert wird, daß die Güter bei Düsseldorf umgeladen und mittelst des gewöhnlichen Landtransportes von einem Bahnhof zum andern übergeführt werden müssen, ist das Projekt der Anlage einer Trajektanstalt bei Düsseldorf für ganze Eisenbahn-Waggons der Realisirung näher zu führen gesucht. Die betreffenden Entwürfe sind vollendet und soll deren baldige Ausführung durch die eingeleiteten Verhandlungen gesichert werden. 4) Die Nettoerträge der Bahn lieferten zur Verzinsung der Stammaktien nach Maßgabe der Staatsgarantie einen Beitrag von 96,652 Thlr. 15 Sgr. oder 71.6 Proz., während dieselben 1856 nur 25,402 Thlr. oder 19 Proz. betragen. Die Zuschüsse des Staats zur Erfüllung der übernommenen Zinsgarantie haben sich daher sehr erheblich vermindert. Die reinen Betriebs-Einnahmen (excl. Staatszuschuß) betragen pro 1857 . . 585,116 Thlr., 93,247 Thlr. mehr als in 1856. Die reinen Betriebs-Ausgaben (excl. Verzinsung und Amortisation) beliefen sich auf 249,999 Thlr. oder 42.73 Proz. der Einnahme. Der Ueberschuß von 335,117 Thlr. übersteigt den des Vorjahres um 99,572 Thlr. oder 42.28 Proz. 5) In dem Zeitraum von Januar bis ult. Juni 1858 betragen die Einnahmen vom Verkehr 259,428 Thlr. gegen 257,989 Thlr. in demselben Zeitraum von 1857. — Zum Schluß nahm die Generalversammlung Veranlassung, sowohl bezüglich der günstigen Betriebsergebnisse des Jahres 1857 als insbesondere auch für die Bemühungen zur baldigen Herstellung eines verbesserten Rhein-Überganges resp. einer Trajektanstalt bei Düsseldorf der k. Direktion ihren Dank auszusprechen.

— In der Generalversammlung der Aktionäre der Ruhrort-Gresfeld-Kreis-Gladbacher Eisenbahn-Gesellschaft theilte der Vorsitzende über die Betriebsverwaltung des Jahres 1857 folgende Hauptresultate mit: 1) Die Höhe des nominellen Anlagekapitals beträgt gegenwärtig 3,512,000 Thlr., wovon bis ultimo 1857 wirklich verausgabt waren 3,214,864 Thlr. 2) Die Verkehrsverhältnisse des Jahres 1857 haben sich ungeachtet der Ungunst der Verhältnisse doch noch besser gestaltet als in den Vorjahren, indem bei der Personenbeförderung die Frequenz um 28.4 Proz., die Einnahme um 22.4 Proz.; bei dem Gütertransport die Frequenz um 7.59 Proz., die Einnahme um 19.7 Proz. gegen das Vorjahr zugenommen hat. Die finanziellen Ergebnisse haben sich so günstig gestaltet, wie noch in keinem der 6 Vorjahre, indem die Bahn zum ersten Male seit Gewährung der Staatsgarantie nicht nur zur Verzinsung ihrer Stammaktien keines Staatszuschusses mehr bedurfte und die betreffenden $\frac{3}{4}$ Proz. Zinsen aus eigenen Mitteln deckte, sondern außerdem aus den Betriebsüberschüssen noch eine Superdividende von $\frac{1}{4}$ Proz. oder 1 Thlr. $\frac{7}{8}$ Sgr. zahlen konnte. Die reinen Betriebs-Einnahmen (excl. Staatszuschuß) betragen 381,211 Thlr., 62,393 Thlr. oder 19 Proz. mehr als in 1856. Die reinen Betriebs-Ausgaben (excl. Verzinsung, Amortisations- und Reservefonds) beliefen sich auf 179,625 Thlr. oder 47.12 Proz. der Einnahme. 3) Was im Speziellen die Leistungen und Resultate der Homberg-Ruhrorter Trajektanstalt betrifft, so sind im Ganzen 3,149,305 Str. Güter trajektirt worden. Die Einnahmen aus dem Rhein-Trajekt allein betragen 63,393 Thlr., die Betriebskosten 33,421 Thlr., so daß eine Netto-Einnahme von 29,972 Thlr. resultirt, und das Anlagekapital der gesammten Trajektanstalt von 548,040 Thlr. bis ult. 1857 sich mit 5.47 Proz. verzinst hat. Der Reinertrag der Bahn von 201,586 Thlr. übersteigt den des Vorjahres um 66,710 Thlr. oder 19 Proz. — Schließlich nahm die General-

versammlung aus den günstigen Resultaten des Betriebsjahres 1857 Veranlassung, sich über die Thätigkeit und Umsicht der k. Direktion in anerkennender Weise unter Bezeugung ihres Dankes auszusprechen.

Ausland.

Frankreich. — Am 4. August wurde der Theil der Westbahn von Caen nach Cherbourg von 131 Kilometer Länge feierlich eröffnet und damit die ununterbrochene Eisenbahnverbindung zwischen Paris und Cherbourg hergestellt.

— In einer außerordentlichen Generalversammlung der Nordbahngesellschaft am 20. Juli wurden zwei Verträge über den Pacht belgischer Bahnstrecken vorgelegt und genehmigt. Nach dem einen übernimmt die Nordbahn vom 1. Juli d. J. an den Betrieb der Bahnstrecken von Hautmont nach Mons und Saint-Ghislain gegen einen jährlichen Pachtzuschlag von 1,200,000 Fr., nach dem zweiten übernimmt sie den Bau einer Fortsetzung der Bahnen Namur-Lüttich und Mons-Manage, welche bereits von der Nordbahngesellschaft pachtweise betrieben worden, mittelst einer von Namur über Dinant nach Givet am französischen Netz führenden Linie. Für das Baukapital von 15 Millionen Fr. stellt die belgische Gesellschaft 3proz. Obligationen zu 500 Fr. aus, welche der französischen Gesellschaft überliefert und von dieser verzinst und gefilgt werden.

— Die Strecke des Nordbahnnetzes von Busigny nach Somain, welche die Verbindung zwischen dem Norden und Osten Frankreichs wesentlich abkürzt, wurde am 15. Juli; die Strecke der Orleans-Bahn von Tours nach Mans, 98 Kilometer lang, am 19. Juli für den Verkehr eröffnet.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Oesterreich. Folgendes ist nach der Austria eine Uebersicht des Verkehrs und der Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im ersten Semester 1858.

	Personen	Güter	Einnahmen
1. Südl. Staatsbahn (81 Meil.)	1,409,299	6,710,742 Ztr.	4,653,967 fl.
1857 (63 1/2 M.)	1,312,249	5,321,745 „	3,581,842 „
von Personen u. Gütern			zusammen
2. Pr. österr. Staats-E.B. (153 1/2 M.)	2,238,681 fl.	4,286,925 fl.	6,525,606 fl.
1857 (142 M.)	2,308,752 „	3,578,116 „	5,886,868 „
3. Lomb.-Venet. B., 4 Monat (60.5 M.)	688,550	90,004 Ton.	1,124,154 fl.
1857	—	—	889,122 „
4. Kaiser-Ferd. Nordbahn (70 M.)	725,550	9,098,922 Ztr.	5,013,933 „
1857	698,066	7,544,331 „	4,897,707 „
5. Budweis-Linz-Ömunden (26 M.)	71,317	1,118,351 „	462,590 „
1857	72,228	913,808 „	394,158 „
6. Presburg-Tyrnau (8 1/2 M.)	39,335	222,395 „	569,489 „
1857	43,467	253,758 „	59,762 „
7. Buschtiehrad (10 1/2 M.)	8,684	2,233,600 „	— „
1857	4,943	1,511,400 „	— „
8. Theiß-Eisenbahn (20 u. 29 M.)	99,353	1,250,246 „	430,884 „
9. Südnordb. Verb.-B. (5 1/2 u. 11 M. *)	72,960	392,487 „	101,013 „

*) Vom 4. Nov.—31. Mai auf 5 1/2, mit Juni auf 11 Meilen.

k. k. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (153 1/2 Meilen.)

	Personen.	Güter.	Einnahme.	1857.
	Zahl.	Ztr.	fl. C.M.	fl. C.M.
16. Juli bis 22. Juli . . .	43,549	626,124	291,200	283,155
bis 22. Juli 1858 . . .	1,069,227	17,335,492	7,411,093	6,819,352

Königl. sächsische Staats-Eisenbahnen. — Monat Juni 1858.

Bahnlinien und deren Länge. M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Total-Einnahme. Tblr.
	Personen.	Tblr.	Güter.	Frachtbetrag. Tblr.	
Leipzig-Zwickau-Gef }	24.0	86,200	40,463	1,129,100	214,459
Zwickau-Schwarzenberg	5.4	22,433	5,314	718,166	8,392
Chemnitz-Niesha	8.9	34,443	13,711	411,233	26,316
Dresden-Bodenbach	8.8	53,487	17,402	249,170	25,927
Dresden-Börlitz	14.0	58,146	31,028	430,151	46,530
Summa 61.1	254,709	107,918	2,937,820	214,458	326,376

Köln-Mindener Eisenbahn. — Monat Juni 1858.

a) auf der Hauptbahn.

213,545 Personen	110,114 Tblr.
4,054,255 Ztr. Güter	237,462 „
Extraordinarien	21,496 „

Summa 369,072 Tblr.

gegen 234,339 Personen, 3,519,871 Ztr. Güter und 372,010 Tblr. Einnahme im Monat Juni 1857. Mithin im Monat Juni 1858 weniger 2,937 Tblr.

In den ersten 6 Monaten des Jahres 1858 wurden eingenommen für 1,087,321 Personen, 21,159,219 Ztr. Güter u. 1,905,352 Tblr., gegen 1,081,380 Personen, 20,806,352 Ztr. Güter u. 2,112,950 Tblr. in 1857. Mithin pro 1858 weniger 207,598 Tblr.

b) auf der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn.	
37,822 Personen	11,358 Tblr.
172,964 Ztr. Güter	8,696 „
Extraordinarien	133 „
Summa	20,187 Tblr.

gegen 41,963 Personen, 123,503 Ztr. Güter und 18,228 Tblr. Einnahme im Monat Juni 1857. Mithin im Monat Juni 1858 mehr 1,959 Tblr.

In den ersten 6 Monaten des Jahres 1858 wurden eingenommen für 193,568 Personen, 1,523,083 Ztr. Güter u. 142,367 Tblr., gegen 185,728 Personen, 909,091 Ztr. Güter u. 99,902 Tblr. in 1857. Mithin pro 1858 mehr 42,465 Tblr.

Ankündigungen.

k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.

[59—60] Vergebung von Bauarbeiten.

Auf der Linie der Orientbahn von Stuhlweissenburg bis Gr.-Kanizsa in der XIII. Bauaktion ist die Ausführung des Unterbaues im I., II. und III. Arbeitsloose, zwischen Balaton Verény 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	
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
1) Erdarbeiten	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) Maschinenwerke	—	—	—	—	572	—	572	—
4) Beschöterungsarbeiten	23,033	42	23,520	—	38,250	—	84,803	42
5) Schaffungsarbeiten	3,078	—	1,850	—	1,672	—	6,600	—
6) Pflasterungsarbeiten	504	—	700	36	1,339	51	2,544	27
7) Maurer- 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, Kostenschlag, Bedingnißheft und Vertragsformular sind auf dem Bureau des Sezioni-Ingenieurs Herrn Geißhofer in Gr.-Kanizsa vom 2. August d. J. an einzusehen. Die zu leistende Kaution 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 Wertpapieren geleistet werden.

Uebereignungsanerbietungen 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, 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.

[61—62] Vergebung von Bauarbeiten.

Auf der Linie der Orientbahn von Stuhlweissenburg nach Gr.-Kanizsa in der XI. Bauaktion ist die Ausführung des Unterbaues im I., II. und III. Arbeitsloose, zwischen Stuhlweissenburg und Sio-Josf, 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	
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
1) Erdarbeiten	113,642	21	132,775	16	329,581	57	575,999	34
2) Pflanzungen	1,087	12	941	40	2,696	20	4,725	12
3) Beschöterungsarbeiten	24,356	42	38,036	—	22,672	—	85,064	42
4) Schaffungsarbeiten	8,872	—	28,144	48	9,006	—	46,022	48
5) Pflasterungsarbeiten	505	—	1,554	—	13,262	48	15,321	48
6) Maurer- und Steinmearbeiten	26,673	43	46,362	—	35,876	27	108,912	10
7) Zimmerarbeiten	3,081	36	—	—	1,044	4	4,126	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, Kostenschätzungen, Bedingnißheft und Vertragsformulare sind auf dem Bureau des Sektions-Ingenieurs Herrn W. Sellwag in Stuhlweissenburg vom 2. August d. J. an einzusehen. Die zu leistende Kaution beträgt für das I. Loos 9000 fl., für das II. Loos 12,000 fl. und für das III. Loos 20,000 fl. G.M., und muß in Baarem oder in Werthpapieren geleistet werden.

Uebernaehmungsanerbietungen 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] **Vergebung von Bauarbeiten.**

Auf der Linie der Orientbahn von Uj-Szöny (Komorn) bis Stuhlweissenburg in der VIII. Bauaktion 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.	kr.
1 Erdarbeiten	272,926	12
2 Pflanzungen	1,120	—
3 Beschotterungsarbeiten	48,752	—
4 Schaffungsarbeiten	9,531	30
5 Pflasterungsarbeiten	1,339	3
6 Maurer- und Steinmearbeiten	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. an einzusehen. Die zu leistende Kaution beträgt 18,000 fl. G.M., und muß in Baarem oder Werthpapieren geleistet werden.

Uebernaehmungsanerbietungen 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] **Vergebung von Bauarbeiten.**

Auf der Linie der Orientbahn von Ofen bis Stuhlweissenburg in der X. Bauaktion 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		Gesamtbeträge	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1 Erdarbeiten	531,313	13	115,468	52	646,782	5
2 Pflanzungen	1,539	40	1,333	44	2,873	24
3 Steinwürfe und Maschinenwerte	—	—	133	30	133	30
4 Beschotterungsarbeiten	51,330	—	81,410	—	132,740	—
5 Schaffungsarbeiten	8,352	8	13,916	33	22,268	41
6 Pflasterungsarbeiten	4,536	—	1,222	24	5,758	24
7 Maurer- und Steinmearbeiten	134,658	34	33,309	55	167,968	29
8 Zimmerarbeiten	10,184	18	2,420	18	12,604	36
9 Eisenarbeiten	692	—	163	12	855	12
10 Anstreicherarbeiten	334	10	154	10	488	20
Außerordentliche Entschädigungen	4,305	—	1,126	—	5,431	—
	747,245	3	250,658	38	997,903	41

Pläne, Kostenschätzungen, Bedingnißhefte und Vertragsformulare sind auf dem Bureau des Sektions-Ingenieurs Herrn Madzlhacz 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. G.M., und muß in Baarem oder in Werthpapieren geleistet werden.

Redaktion: C. Gmel und L. Klein. — In Kommission der J. B. Neßler'schen Buchhandlung in Stuttgart.

Uebernaehmungsanerbietungen 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] **Vergebung von Bauarbeiten.**

Auf der Linie der Orientbahn von Ofen bis Stuhlweissenburg in der IX. Bauaktion 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 33,600 Fuß lang		Beträge für das III. Loos 29,300 Fuß lang		Gesamtbeträge	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1 Erdarbeiten	385,479	58	432,950	24	256,479	30	107,909	52
2 Pflanzungen	2,856	12	3,360	57	2,456	52	8,674	1
3 Steinwürfe und Maschinenwerte	22,806	57	—	—	—	—	22,806	57
4 Beschotterungsarbeiten	24,341	57	22,685	44	24,104	10	71,131	51
5 Schaffungsarbeiten	39,719	17	16,860	57	6,607	47	63,188	1
6 Pflasterungsarbeiten	39,913	58	342	44	201	9	40,457	51
7 Maurer- und Steinmearbeiten	423,831	48	23,837	5	23,125	40	470,794	33
8 Zimmerarbeiten	10,286	35	—	—	1,849	46	12,136	21
9 Eisenarbeiten	22	—	—	—	386	32	408	32
10 Anstreicherarbeiten	—	—	—	—	533	20	533	20
Außerordentl. Entschädigungen	3,951	30	495	—	522	8	4,968	38
	953,210	12	500,532	51	316,266	54	177,009	57

Pläne, Kostenschätzungen, Bedingnißhefte und Vertragsformulare sind auf dem Bureau des Sektions-Ingenieurs Herrn G. v. Göler in Ofen vom 3. August d. J. an einzusehen. 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. G.M., und muß in Baarem oder in Werthpapieren geleistet werden.

Uebernaehmungsanerbietungen 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.

Anstellung für einen Maschinenmeister.

[73—76] Für die unmittelbare Leitung des technischen Betriebes und des Dienstes der Reparaturwerkstätten einer in Ausführung begriffenen großartigen Eisenbahnunternehmung wird ein Maschinen-Ingenieur gesucht, welcher sich über längere ausgezeichnete Leistungen in gleicher Eigenschaft auszuweisen vermag und welchem dagegen eine in jedem Sinne lohnende Stellung zugesichert werden kann.

Bewerbern um diese Stelle ertheilt die Redaktion dieses Blattes nähere Auskunft.

[77] In der Fabrik des Unterzeichneten ist stets in großer Quantität zu haben: **Kreosotöl**, zum Imprägniren von Eisenbahnschwellen und Brückenbauhölzern, so wie zum Anstreichen des Holzes, über dessen das Holz vollkommen gegen Fäulniß schützende Eigenschaften ich mich auf den in der Eisenbahn-Zeitung 1857, Nr. 29 erschienenen Kommissions-Bericht des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Seite 114, Art. 2 über Imprägnirung, berufe. Nach den Angaben des Herrn v. Minckwitz in diesem Berichte, sind noch keine mit Kreosotöl imprägnirte Hölzer zu ersetzen nöthig gewesen und befanden sich die im Jahre 1849 auf der Köln-Mindener Bahn gelegten Schwellen noch in demselben frischen und kräftigen Zustande, als zur Zeit ihrer Verlegung. Bei einzelnen Zentnern ist der Preis 7 fl. pro Zentner, bei Abnahme von mehreren Zentnern tritt bedeutende Preisermäßigung ein.

J. Beck,
Chemiker und Fabrikant,
Passingerlandstraße Nr. 1 in München.