

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

Eisenbahn-Beitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Thlr. preuss. Cour. für den Jahrgang. — Einrückungsgebühr für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gespaltenen Zeile. — Adressen: Redaktion der Eisenbahn-Beitung oder: J. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

2. Juni 1860.

Nro. 22.

Inhalt. Deutsche Eisenbahnen. Einnahmen der deutschen Privatbahnen im 1. Quartal 1860. — Schweizerische Eisenbahnen. I. Schweizerische Centralbahn. II. Vereinigte Schweizerbahnen. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Preußen, Sachsen. — Ankündigungen.

Deutsche Eisenbahnen.

Einnahmen der deutschen Privatbahnen im 1. Quartal 1860.

Name der Bahn.	Betriebslänge in geogr. Meil.	Einnahme im ersten Quartal		pro Meile Bahnlänge.		
		1860.	1859.	1860.	1859.	1860.
Aachen-Düsseldorf	11.4	110,129	117,170	9,660	10,278	— 618
Aachen-Nastriht	16.1	38,861	37,802	2,414	2,348	+ 66
Altona-Kiel-Rendsb.	18.6	137,072	130,274	7,369	7,004	+ 365
Bergisch-Märkische	18.5	376,177	365,190	20,444	19,847	+ 597
Berlin-Anhalt	47.5	365,192	354,068	7,677	11,458	— 3781
Berlin-Hamburg	39.7	573,080	517,258	14,435	13,029	+ 1406
Berl.-Potsd.-Magd.	19.5	321,676	300,715	16,496	15,421	+ 1075
Berlin-Stettin	17.9	203,142	192,085	11,242	10,371	+ 871
Bresl.-Schw.-Freib.	22.8	190,005	184,919	8,334	8,110	+ 224
Dresden-Tharand	4.5	32,532	34,155	7,229	7,590	— 361
Frankfurt-Ganau	5.5	36,389	40,250	6,616	7,318	— 702
Galizische	28.0	324,920	199,570	11,604	8,677	+ 2927
Glückstadt-Oldesb.	4.5	11,235	11,500	2,497	2,555	— 58
Hess. Ludwigsbahn	20.5	146,323	101,046	7,138	6,276	+ 862
Köln-Krefeld	6.9	33,309	36,019	4,914	5,219	— 305
Köln-Minden	46.7	1,057,924	981,506	22,654	21,017	+ 1637
Köfel-Oderberg	23.5	113,899	116,316	4,847	4,950	— 103
Kurhess. Nordbahn	20.3	176,228	160,827	8,681	7,923	+ 758
Leipzig-Dresden	15.5	382,859	367,770	24,700	23,727	+ 973
Löbau-Zittau	4.5	22,840	21,282	5,076	4,711	+ 365
Lübeck-Büchen	6.3	31,908	32,147	5,065	5,103	+ 38
Ludwigsh.-Verbad.	20.0	282,781	287,614	14,139	14,381	— 242
Magdeb.-Halberstadt	7.7	157,512	147,575	20,456	19,165	+ 1291
Magdeburg-Leipzig	19.4	358,240	369,983	18,466	19,071	— 605
Magd.-Wittenberge	14.3	92,025	112,850	6,435	7,892	— 1457
Mecklenburger	19.3	96,569	98,928	5,004	5,126	— 122
Meiße-Drieg	6.2	27,720	19,565	4,471	3,156	+ 1315
Neustadt-Weissenb.	6.0	37,909	34,653	6,318	5,742	+ 576
Niederschl. Zweigb.	9.5	40,548	35,484	4,268	3,840	+ 428
Oberschlesische	71.8	874,059	758,859	12,173	10,569	+ 1604
Oesterr. Nordbahn	82.5	2,388,497	2,003,552	28,951	24,285	+ 4666
Oesterr. Staatsb.	174.5	2,654,545	2,293,046	15,218	13,141	+ 2077
Oesterr. Westbahn	51.5	413,468	323,385	8,028	7,030	+ 998
Oppeln-Tarnowitz	10.1	22,317	20,516	2,209	2,031	+ 178
Pardubitz-Reichenb.	27.0	117,891	82,640	4,366	4,861	— 495
Rheinische	31.7	366,607	304,520	11,565	13,240	— 1685
Ruhrort-Glabbech	5.6	70,056	72,751	12,510	12,991	— 481
Stargard-Posen	22.6	96,286	107,928	4,260	4,776	— 516
Steele-Bowinkel	4.5	52,634	54,069	11,962	12,288	— 326
Taunusbahn	5.8	65,012	62,308	12,209	10,743	+ 1466
Therßbahn	67.0	350,927	217,954	5,238	4,448	+ 790
Thüringer	37.3	393,000	344,030	10,536	9,223	+ 1313
Werrabahn	20.0	86,817	74,133	4,341	3,716	+ 625
Summe	1113.0	13,731,720	12,128,212	12,338	11,608	+ 730

(M.)

Schweizerische Eisenbahnen.

I. Schweizerische Centralbahn.

Aus dem achten Bericht des Directoriums an die Generalversammlung vom 30. April 1860:

Das Geschäftsjahr 1859 hat die Bauten des Centralbahnnetzes beinahe der gänzlichen Vollendung entgegengeführt. Die Strecken Bern-Thun und Emmenbrücke-Luzern wurden im verfloffenen Sommer dem Betriebe übergeben, die Verbindungsbahn in Basel in betriebsfähigen Zustand versetzt und die Linie Bern-Thörishaus nahezu vollendet. Der definitive Bahnhof in Basel kann bald bezogen werden, — ebenso die definitive Personenstation in Bern. Es bleibt noch übrig, die Thunerbahn mit dem See in Verbindung zu bringen, was bald ins Werk geführt seyn wird. Der Betrieb der Bahn wird aber erst dann zu seiner vollen Bedeutung gelangen, wenn dieselbe die entsprechenden Anknüpfungen mit anderen Bahnen gefunden haben wird. Die vollständig durchgeführte Verbindung mit der französischen Ostbahn und die gemeinschaftliche Benutzung des St. Elisabethen Bahnhofs in Basel werden nächstens vollendete Thatsachen seyn. Auch steht zu hoffen, daß Biel-Neuenstadt auf den mit nächstem Oktober verstreichenden Endtermin vollendet seyn werde. Es ist dies das einzige noch fehlende Glied zur Verbindung des Ostens und Nordens mit dem Westen der Schweiz und den großen Verkehrswegen im Südosten Frankreichs.

Die am 1. Juni 1859 eröffnete Strecke Emmenbrücke-Luzern gehörte in Beziehung auf den Bau zu den schwierigsten und theuersten Theilen der Centralbahn. Die Linie Bern-Thun konnte am 1. Juli in Betrieb gesetzt werden, nachdem verschiedene Hindernisse, besonders die starke Einsenkung eines Damms in dem Torfmoose bei Allmendingen, glücklich überwunden waren. Das vierte Loos der Thuner Linie, die Verlängerung der Bahn vom Bahnhof Thun bis an den Landungsplatz an der Mure bei Scherzlingen umfassend, wird bis zur Mitte dieses Jahres vollendet seyn. Die Strecke Bern-Thörishaus, auf welcher der große, in sehr schlechtem Terrain liegende Einschnitt bei Thörishaus Schwierigkeiten bereitete, wurde soweit vollendet, daß am 1. Dezember eine Probefahrt bis zu der Senfbrücke (Anschluß an die Freiburger Bahn) stattfinden konnte. Da jedoch die Freiburger Bahn mit mehreren bedeutenden Bauobjekten, unter andern mit der auf gemeinsame Kosten der beiden Gesellschaften ausgeführten Gitterbrücke über die Senfe, noch ziemlich im Rückstande war, so wurde selbstverständlich auch die Größnung der Strecke Bern-Thörishaus auf das laufende Jahr verschoben. Die Größnung des definitiven Bahnhofs in Basel für den gemeinsamen Güterdienst der Centralbahn und der französischen Ostbahn und den Personendienst der Centralbahn sollte längstens bis 15. Mai stattfinden; die Verbindungsbahn wurde schon früher für einen Theil des durchgehenden Güterverkehrs benützt.

Die Centralbahn besitzt an Betriebsmitteln 54 Lokomotiven neuerer und 3 ältere amerikanischer Konstruktion; ferner 128 Personenwagen (108 acht- und 20 vierräderige) mit 7070 Sitzplätzen, 18 achträderige Gepäckwagen, 240 vierräderige gedeckte Güterwagen, 330 vierräderige offene Güter-, Kohlen- und Viehwagen. Die Tragfähigkeit sämmtlicher Gepäck- und Güterwagen beträgt 94,880 Zentner. Zwei bei Escher Wyß u. Comp. in Zürich bestellte Dampfschiffe für den Vierwaldstättersee wurden in der ersten Hälfte des Jahres 1859 abgeliefert.

Ein Anlehen von 6 Millionen Franken, rückzahlbar im Jahr 1870 und zu 5 Proz. verzinslich, wurde im vorigen Jahr abgeschlossen.

Der Stand des Kapitals der Gesellschaft am 31. Dezember 1859 war:

Aktien 74,235 à 500 Fr.	37,117,500 Fr.
Obligationen à 5 Proz.	38,000,000 "
„ à 4 1/2 „	12,000,000 "
	75,117,500 Fr.

II. Vereinigte Schweizerbahnen.

Folgendes ist ein kurzer Auszug aus dem dritten Rechenschaftsbericht an die den 22. Mai 1860 stattgefundene Generalversammlung der Aktionäre, umfassend das Jahr 1859.

Im Laufe des Jahres 1859 wurden folgende Bahnstrecken und damit der sämtliche noch im Bau gestandene Theil des Bahnnetzes dem Betriebe übergeben: am 15. Februar Sargans-Murg 21.6, Weesen-Glarus 12, Weesen-Räti 35, zusammen 68.6 Kilometer; am 1. Juli: Murg-Weesen 10 Kilom., im Ganzen 78.6 Kilom. Die Gesamtlänge der vom 1. Juli an eröffneten Bahnstrecken betrug 275 Kilom. und im mittleren Jahresdurchschnitt standen in Betrieb 261 Kilom.

Die Betriebseinnahmen waren:

			pro Kilom.
auf der St. Galler Linie	175 Kilom.	1,320,143 Fr.	17,602 Fr.
" " Rheinlinie	94 "	942,006 "	10,021 "
" " Wallensee- und Mattlinie	106 "	814,194 "	8,850 "
	zusammen	3,076,343 Fr.	11,787 Fr.

Die Einnahmen vertheilen sich auf die verschiedenen Rubriken wie folgt:

Von Personen	1,675,821 Fr.
" Gepäck	68,160 "
" Thieren	64,646 "
" Equipagen	8,410 "
" Gütern	1,212,998 "
" Verschiedenem	46,307 "
Zusammen	3,076,342 Fr.

An Personen wurden befördert:

in 1. Klasse	5,227 = 0.43 Proz. durchsch. 57 Kilom. für 5.93 Fr.
" 2. "	176,041 = 14.55 " " 34.2 " " 2.49 "
" 3. "	1,028,787 = 85.02 " " 22.5 " " 1.17 "
zusammen	1,210,055.

Es wurden im Ganzen 3,302,105 Str. Güter transportirt, von welchen jeder Zentner durchschnittlich 33.7 Cent. einbrachte.

Den Betriebseinnahmen stehen folgende Betriebsausgaben gegenüber:

Allgemeine Betriebsausgaben	224,600 Fr.
" Bahnausgaben	245,426 "
Unterhalt der Bahn	111,739 "
Unterhalt der Lokomotiven und Wagen	107,107 "
Maschinendienst	462,619 "
Wagendienst	113,679 "
Bahnhof- und Stationsdienst	454,078 "
Außerordentliche Ausgaben	185,833 "
Summa der Ausgaben	1,905,081 Fr.

= 62 Proz. der Bruttoeinnahme.

Das Netto-Betriebsergebnis stellt sich daher auf 1,171,261 Fr. oder 4488 Fr. pro Kilometer Bahnlänge.

Die gesammten Anlagekosten der Vereinigten Schweizerbahnen betragen in runder Summe 73,500,000 Fr. (das Aktienkapital ist 35,000,000 Fr., der Rest besteht in Anlehen.) Von diesen Anlagekosten war in 1859 die Bruttoeinnahme = 4 1/2 Proz., der Reinertrag 1 3/4 Proz.

Die Zahl der regelmäßigenzüge betrug im verflohenen Betriebsjahr 11,239, welche zusammen 743,277.6 Kilom. durchlaufen haben. Auf jeden Zug fallen durchschnittlich 20 Achsen, nämlich 9 Personenwagen- und 11 Güterwagenachsen und eine durchfahrene Bahnlänge von 65.8 Kilom.

Die Wagen der Vereinigten Schweizerbahnen haben auf den eigenen Linien und den benachbarten Bahnen durchlaufen: Personenwagen 6,817,890, Güterwagen 7,572,500, zusammen 14,390,390 Kilometer.

Die sämtlichen 48 Lokomotiven haben im Berichtsjahre durchlaufen: 982,095 Kilometer in 23,632 Zeitstunden, auf eine Lokomotive kommen 16,293 Kilometer. In der Zeitstunde wurden durchschnittlich 33 Kilom. durchlaufen.

Der Bestand des Wagenmaterials war am Schlusse des Jahres 105 Personenwagen mit 5568 Sitzplätzen, 6 Post- und Gepäckwagen, 336 Güterwagen mit einer Gesamtkraft von 55,800 Zentnern.

An Brennmaterial wurden 1,314,360 Kubikfuß oder 18,227 1/2 Klafter Tannenholz von 2 Fuß Länge, durchschnittlich 1.65 Kubikfuß pro Kilometer, verbraucht.

Für Schmiermaterial wurden 694 Ztr. Del und Talg, somit pro Kilometer 2.88 Poth für 1.40 Cent. verwendet.

Bis zum 1. Juli 1859, mit welchem Tage das ganze Netz der Vereinigten Schweizerbahnen in vollständigen Betrieb gekommen ist, sind sämtliche Betriebseinnahmen dem Bankkonto gutgeschrieben worden, wogegen die Verzinsung des ganzen Kapitals ebenfalls auf Rechnung des Bankkonto geschehen ist. Mit dem 1. Juli hatte die Verzinsung des Kapitals auf Rechnung des Bankkonto anzuhören und von da an für das Obligationenkapital in erster Linie und für das Aktienkapital ausschließlich nur aus den Netto-Betriebseinnahmen zu geschehen. Diejenigen des zweiten Semesters 1859 erreichten bis an 106,751 Fr., den nöthigen Betrag für die Einlösung sämtlicher während jenes Zeitraums

fällig gewordener Obligationencoupons, indem die Einnahmen 811,761 Fr., die Zinsen 918,512 Fr. ausmachten. Die Differenz ist noch zu Kosten der Bau-rechnung geschrieben. Es geht hieraus hervor, daß die Einnahmen des zweiten Semesters 1859 eine Dividendenbezahlung an die Aktionäre nicht ermöglichen und hiefür noch eine wesentliche Zunahme derselben nothwendig ist. Während die Brutto-Einnahmen des ganzen Berichtsjahres 11,787 Fr. pro Kilometer betragen, erfordert nämlich die volle Verzinsung des Obligationenkapitals eine Brutto-Einnahme von circa 14,000 Fr., die des Obligationenkapitals und der Prioritätsaktien zusammen eine solche von circa 17,000 Fr. und endlich diejenige des Obligationenkapitals, der Prioritäts- und der Stammaktien zusammen eine solche von circa 22,000 Fr. pro Jahr und Kilometer.

Ueber die Fortsetzung der Bahn von Chur über den Lukmanier an den Lago maggiore, resp. nach Mailand und Genua wird mitgetheilt, daß unter Benutzung der ausgezeichneten topographischen Aufnahmen von Chur bis Locarno des Hrn. Oberingenieur Wetli, in neuester Zeit durch den Oberingenieur Pestalozzi und unter der Leitung des Generaldirektors Michel die Uebersichts-pläne und Längenprofile für die projektirte Alpenbahn ausgearbeitet worden sind. Sie hatten zu dem Resultate geführt, daß der Bau der Lukmanierlinie für durchgehenden Lokomotivbetrieb von Chur bis an den Langensee mit einem Tunnel von nur circa 1700 Meter in einem Zeitraum von 3-4 Jahren unter technisch und finanziell ganz günstigen Verhältnissen, die, wie bereits von kompetentester Seite anerkannt worden sey, kein anderer konkurirender Alpenpaß aufzuweisen je im Stande seyn wird, ausgeführt werden kann. Die nöthigen Unterhandlungen, um die baldige Ausführung dieses großen Werkes zu sichern, seyen im Gange und gewähren die zuversichtliche Hoffnung, daß sie zu einem guten Ziele gelangen werden.

In Folge von Unfällen, die im Berichtsjahre vorkamen, haben 10 Personen, 6 Angestellte und 4 fremde Personen, den unmittelbaren Tod gefunden. Den Bahnzügen stießen keine Unfälle zu, welche bedeutende Beschädigungen an Material veranlaßt hätten und namentlich ereigneten sich keine solche, die den Tod oder die Verletzung von Reisenden zur Folge gehabt hätten.

Der Stand der Unterstützungskasse war am Schluß des Betriebsjahres 45,817 Fr. Veranlagt wurden in 1859 für 7 verunglückte und verletzte Angestellte, resp. deren Hinterlassene 1688 Fr. und für 70 Krankheitsfälle 1227 Fr.

Beitrag.

Inland.

Oesterreich. — Die am 23. Mai 1860 abgehaltene fünfte Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft hat nach Anhörung des vom Verwaltungsrathe erstatteten Geschäftsberichtes nachstehende Anträge zum Beschlusse erhoben. 1) Die Generalversammlung erteilt dem Verwaltungsrathe die Vollmacht, die Neuauferfertigung der Aktien der Gesellschaft in der Weise zu veranlassen, daß in denselben die seither ins Leben getretene österr. Währung ersichtlich gemacht werde und zu diesem Behufe die äußere Form der neuen Aktien festzusetzen. 2) Die Generalversammlung genehmigt die Ablösung der Rechte der Gründer gegen Ausfolgung von 44,444 Genussaktien, die den getheilten Aktien vollkommen gleich sind. 3) Die Generalversammlung erteilt unter Einem dem Verwaltungsrathe die Vollmacht, die im Sinne des Art. 34a) der Statuten aus Anlaß der vorkommenden biden Beschlüsse erforderlichen Veränderungen in der Textirung der Gesellschaftsstatuten zu veranlassen und die Genehmigung der k. Staatsverwaltung zu den in Rede stehenden Änderungen in Gemäßheit des Art. 50 der Statuten zu erwirken. 4) Die Generalversammlung beschließt, daß die in der ersten Generalversammlung für die Dauer der ersten fünfjährigen Periode mit dem Bestande der Gesellschaft gefasste Entscheidung bezüglich der Ziffer der den Mitgliedern des Verwaltungsrathes zuerkannten Antheilsquote des Reinertrages ebenfalls wieder für die Dauer von fünf Jahren in Wirksamkeit zu bleiben habe und zwar in der Art, daß die nach Art. 19 der Statuten für die Verwaltungsräthe festgesetzten Anwesenheitsmarken mit ihren Antheilsquoten am Nettogewinne der Unternehmung in Guss verschmolzen seyn sollen, und daß die Höhe dieser Antheilsquote in Gemäßheit der Art. 19 und 45 der Statuten auf 2 1/2 Proz. des Ueberschusses vom jährlichen Reinertrage festgesetzt werde. 5) Die Wahl des Herrn Benedikt Homberg zum Verwaltungsrathsmitgliede an die Stelle des ausgeschiedenen Herrn D. B. Freiherrn von Geseles wird einstimmig genehmigt. 6) Aus Anlaß der im Sinne des Art. 20 vorzunehmenden Erneuerung des Verwaltungsrathes zu einem Fünftel wurden die Herren Mor. R. v. Gadianer und Carl Klein in Wien und die Herren Fr. Daring und Adolph v. Eichthal in Paris, welche durch das Loos zum Austritte bestimmt worden waren, mit Stimmentheiligkeit für die folgenden fünf Jahre wieder erwählt. 7) Die Jahresdividende für das Betriebsjahr 1859 wird mit dem Betrage von 10 Procs. für je Eine Aktie festgesetzt, wozu das Gesamtergebnis des Jahres 1859 an Zinsen und Dividende sich mit 35 Procs. heraufstellt, so daß also für den

am 1. Juli 1860 zahlbaren Coupon mit Hinzurechnung der an diesem Tage fälligen Zinsen im Ganzen 22 Frs. 50 Cent. auf je Eine Aktie zu heben sein werden und als Reservequote ein Betrag von 492,710 fl. 11 kr. verfügbar bleibt, der erforderlichenfalls zu dem Reinertragnisse der künftigen Jahre hinzugeschlagen werden kann. 8) Zur Prüfung der mit dem Berichte des Verwaltungsrathes vorgelegten Rechnungen wird ein Ausschuss bestehend aus den Herren J. G. Schwarz, F. Figdor und J. R. von Königswarter ernannt, denen unter Einem die Vollmacht gegeben wurde, dem Verwaltungsrathe hierüber das Absolutorium zu erteilen.

Preußen. — Am 26. Mai fand die feierliche Eröffnung der Strecke Oberstein-Neunkirchen der Rhein-Nahabahn und der Strecke Merzig-Trier der Trier-Saarbrücker Eisenbahn statt. Die Rhein-Nahabahn ist bereits dem Rheinischen Eisenbahnverbande beigetreten, so daß dem Reisenden auf dieser Route dieselben Vortheile gewährt werden, wie auf der Rheinbahn.

Der Rechenschaftsbericht und die Bilanz der neuen Mosel-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft zeigen, daß nicht allein die Einnahmen die Ausgaben diesmal decken, sondern das erstere auch noch einen Brutto-Ueberschuß von über 12,000 Thlr. gewährt, von welchem nach Abzug von 10 Proz. Verschleiß auf den Schiffwerth, von anderen 10 Proz. auf das Mobiliar, noch ein Reingewinn von 5833 Thlr., theils zur Vertheilung einer Dividende unter die Aktionäre (3 Thlr. pro Aktie, über 8 1/2 Proz.), theils zur Verstärkung des Reservefonds bestimmt worden ist.

Sachsen. — Nach dem Geschäftsbericht an die am 14. Mai abgehaltene Generalversammlung der sächsischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat sich für das verfloßene Jahr ein Reingewinn von 11,689 Thlr. ergeben, aus welchem eine Dividende von 5 1/2 Thlr. vertheilt wird, ein immerhin günstiges Resultat bei den vielen, durch den überaus niederen Wasserstand herbeigeführten Schwierigkeiten und Störungen des Betriebs, in Folge deren die Fahrten zwischen Leitschen-Muffig-Leitmeritz fast während des ganzen vorjährigen Sommers eingestellt werden mußten, so wie bei der durch die politischen Wirren herbeigeführten allgemeinen Verkehrsstockung. (Mz.)

Ankündigungen.

[43—44] **Stuttgart.**
Lieferung von Schienen und Schienenbefestigungsmitteln für die K. Württembergischen Staatseisenbahnen.

Für die im Bau begriffenen K. Württembergischen Staatseisenbahnen bedürfen wir folgende Oberbau-Materialien:
270,000 Zollcentner Schienen,
4,000 " Unterlagsplatten,
5,700 " Hackennägel,
9,250 " Lasken und
1,325 " Laskenbolzen.

Die Schienen, von der Form der sogenannten Bignoles-Schienen, mit je 4 ovalen Löchern für die Laskenbolzen, sind 20 badische Fuß (6 Meter) lang und wiegen pro lauf. Fuß badisch circa 21 1/2 Pfd. Zollgewicht.

Die Unterlagsplatten erhalten zu beiden Seiten des Schienensfußes angewinkelte Rippen und 4 vieredrige Löcher für die Hackennägel. Ihr Gewicht ist circa 6 Pfund.

Die Hackennägel sind im Schaft 6 Zoll engl. lang und 6 1/2 Linien engl. stark und wiegen 0.52—0.55 Zollpfund.

Die Lasken sind 18 Zoll engl. lang, haben 4 freisrunde Löcher und wiegen circa 7 Pfund.

Die Laskenbolzen endlich erhalten sechsantige Köpfe und Muttern, 7 1/2 engl. Linien Durchmesser und wiegen circa 0.5 Zollpfund.

Die Lieferungen haben im Herbst 1860 zu beginnen und sind im Frühjahr 1862 zu beendigen. Doch müssen zwei Drittel sämtlicher Materialien bis Ende Mai 1861 abgeliefert sein. Diese zwei Dritteltheile können auf einen der diesseitigen Bahnhöfe Bruchsal, Heilbronn oder Gaußau geliefert werden; das letzte Dritteltheil ist nach Heilbronn zu liefern. Die Lieferung hat kostenfrei zu geschehen.

Gleichzeitig mit diesen für den Neubau der Eisenbahnen erforderlichen Materialien werden folgende für die Fortsetzung des zweiten Schienengeleises benötigten im Wege der Submission vergeben:

67,000 Zentner Schienen,
1,050 " Unterlagsplatten,
1,900 " Hackennägel,
1,400 " Lasken und
420 " Laskenbolzen.

Die Schienen sind 18 engl. Fuß lang und wiegen 360 Pfund; die Lasken, 18 Zoll lang, wiegen circa 5 Pfund.

Unterlagsplatten, Nägel und Laskenbolzen sind die gleichen, wie für die neuen Bahnen.

Diese Materialien sind im Laufe des Jahres 1860 frei auf den Bahnhof Bruchsal, Heilbronn oder einen andern der diesseitigen Bahnhöfe zu liefern.

Die weiteren Lieferungsbedingungen können auf unserer Kanzlei eingesehen oder auf Verlangen schriftlich mitgetheilt werden. Lieferungsanerbietungen für sämtliche Materialien oder für einen Theil derselben sind unter Angabe des

genauesten Preises, der Dauer der zu übernehmenden Garantie, welche bei den Schienen mindestens 3 Jahre betragen muß, und des Ablieferungsorts, schriftlich, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Schienen (Schienenbefestigungsmitteln)“

versehen, spätestens bis

Mittwoch, den 20. Juni 1860

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

den 19. Mai 1860.

K. Württ. Eisenbahnbau-Kommission.
Schwarz.

K. K. priv. südl. Staats-, lomb.-venet. und Centralitalienische Eisenbahn-Gesellschaft.

[45—47] **Bergebung von Bauarbeiten.**

Auf dem Südbahnhofe in Wien ist die Herstellung einer Lokomotiv-Remise, einer Drehscheibe, von Entleerungsgruben und Kanälen etc., die Vergrößerung und Adaptirung der bestehenden Werkstättengebäude, die Umgestaltung der bestehenden Güterschuppen zu Wagenremisen und der Abbruch verschiedener Gebäude an Unternehmer zu vergeben.

Die Arbeiten sind in zwei Loose eingetheilt, und zwar begreift:

das I. Loos den Bau der Lokomotivremise, die Vergrößerung und Adaptirung der Werkstättengebäude und den Abbruch verschiedener Gebäude, das II. Loos die Umgestaltung der bestehenden Güterschuppen zu Wagenremisen.

Pos.-Nr.	Arbeiten.	Bahnhof Wien				Gesamt-Betrag			
		Preise in österr. Währ.							
		I. Loos		II. Loos		fl.	kr.	fl.	kr.
1	Erdbarbeiten	17,015	—	5,000	—				
2	Pflasterarbeiten	14,933	—						
3	Maurer- u. Steinmetzarbeiten	153,525	15	4,494	10				
4	Zimmerarbeiten	47,876	45	6,610	30				
5	Eisenarbeiten	29,116	—	5,976	—				
6	Anstreicherarbeiten	2,780	—	684	60				
7	Schieferdeckerarbeiten	18,940	—	200	—				
8	Spenglerarbeiten	4,739	30	160	—				
9	Tischlerarbeiten	8,205	—	1,715	—				
10	Glaserarbeiten	2,660	70	160	—				
11	Wasserleitung	6,000	—						
	Summe	305,790	60	25,000	—			330,790	60
	Abzug für das Ueberlassen der Materialien der abzubauenden Gebäude, 10% der Verdienstsumme	30,579	06						
		275,211	54	25,000	—			300,211	54

Pläne, Boranschläge, Bedingnißheft und Vertragsformulare sind auf dem Bureau des Ingenieurs Herrn Rauch am Südbahnhofe (Heizhaus), so wie auf dem Bureau der unterzeichneten Baudirektion in Wien, Tuchlauben Nr. 440, vom 24. Mai an einzusehen.

Die zu leistende Kaution wird für das I. Loos auf 14,000 fl. österr. Währung, für das II. Loos auf 1000 fl. österr. Währung festgesetzt und ist in Baarem oder in Werthpapieren zu erlegen.

Uebernahtungsangebote können sowohl für eines der beiden Loose, als auch für beide eingereicht werden und sind spätestens bis 10. Juni d. J. schriftlich, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Hochbauten“ versehen, franko an die Baudirektion einzufenden.

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

Wien, den 24. Mai 1860.

Die Bau-Direktion der k. k. priv. südl. Staats-, lomb.-venet. und Central-ital. Eisenbahn-Gesellschaft.

[33—35] **J. V. Gaudenberger & Comp. in Darmstadt**

erlauben sich zur Anfertigung ihre bereits vielfach bewährten und dauerhaften großen Brückenwaagen bis 600 Zentner Tragkraft neuester Konstruktion (die Brücken von Eisen sowohl als auch von Holz gebaut), hiermit zu empfehlen, mit dem Anerbieten einer dreijährigen Garantie. Auf Verlangen wird eine Zeichnung nebst Preisverzeichnis gratis eingesendet.

[30—32] **J. V. Gaudenberger & Co. in Darmstadt.**

Wir bringen die Anfertigung der von uns in Nr. 36 dieses Blattes vom 13. September 1857 bereits durch Gutachten näher beschriebene Eisenbahn-Billet-Druckmaschine und Datumpressen in hochgeneigte Erinnerung. Wir haben bereits vielen deutschen Eisenbahnen solche Maschinen, insbesondere mit der neuen Erfindung der Datumpressen ohne Schwärze (Trockenstempel), mit der größten Zuverlässigkeit geliefert, namentlich ist der billige Preis und die leichte Handhabung so wie Dauerhaftigkeit zu berücksichtigen. — Auf Verlangen werden Zeichnungen gratis eingesendet.

