

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

XV. Jahr.

26. März 1857.

Nro. 12.

Inhalt. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Die neu zu erbauende Elbbrücke in Magdeburg. — Eisenbahn-Statistik. — Zeitung. Inland. Württemberg, Oesterreich. Ausland. Schweiz. — Personal-Nachrichten. — Ankündigungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nachdem über die Frankfurter Generalversammlungsbeschlüsse sämtliche Vereinsmitglieder ihre Erklärungen abgegeben haben, hat die geschäftsführende Direktion den einzelnen Verwaltungen unterm 12. März d. J. in einem Circularschreiben hierüber Mittheilung gemacht, welchem wir Folgendes entnehmen.

1. Das Vereinsstatut ist in seiner gegenwärtigen Redaktion von sämtlichen Verwaltungen einstimmig genehmigt worden.

2. Das veränderte Vereins-Güterreglement und das neue Frachtbrief-Formular ist, nachdem Beides einstimmig genehmigt worden, mit dem 1. Dezember v. J. auf allen Vereinsbahnen eingeführt. Auch ist das Vereins-Frachtbrief-Formular bei den meisten Bahnen auch im innern Verkehr zur Anwendung gekommen. Die Erfahrung wird inzwischen gelehrt haben, daß dies Verfahren keine Inkonvenienzen zur Folge hat; im Gegentheil sowohl für die Verwaltungen als das Publikum einfacher und bequemer ist, nur ein Formular benutzen zu dürfen. Hierbei wird an diejenigen Verwaltungen, welche für den innern Verkehr das bisherige Formular beibehalten haben, das Ersuchen gerichtet, dasselbe gleichfalls — so bald als thunlich — abzuschaffen und dagegen das Vereins-Frachtbrief-Formular einzuführen zu wollen, damit der vom Vereine angestrebte Zweck: für ganz Deutschland nur ein einziges Frachtbrief-Formular gelten zu lassen, vollständig erreicht werde.

Die angeordnete Stempelung der Vereins-Frachtbriefe hat vielleicht schon zu der Auslegung geführt, daß jede Güter-Expedition nur solche Frachtbriefe annehmen darf, welche den Stempel der ihr vorgesetzten Verwaltung tragen. Daraus folgt dann, daß an Orten, wo mehrere Eisenbahnen münden, die Besender sich eben so viel verschiedene Frachtbriefe halten müssen, als dort Güter-Expeditionen sind. Die frühere Verschiedenheit der Frachtbriefe würde dann in anderer Form wieder zum Vorschein kommen. Dies widerspricht aber der Intention der beschlossenen Maßregel. Der Stempel ist nur ein Erkennungszeichen für die Richtigkeit eines Frachtbriefes. Ein Frachtbrief mit dem Stempel der einen Verwaltung ist aber eben so ächt, als mit dem einer andern, und deshalb kein Grund zur Zurückweisung des einen oder andern Frachtbriefes vorhanden.

Die Verwaltungen der in Berlin mündenden Bahnen haben in Erwägung dieser Gründe im Interesse des Publikums die Einrichtung getroffen, daß jede der dortigen Güter-Expeditionen auch die Frachtbriefe der übrigen Verwaltungen annimmt. Da sehr viele Stationen (z. B. Aachen, Köln, Düsseldorf, Magdeburg, Leipzig, Dresden, Breslau, Wien, Frankfurt a. M. u. s. w.) mit Berlin in gleichem Falle sind, so werden die betreffenden Verwaltungen ersucht, ihre Güter-Expeditionen, falls das hier eingeführte Verfahren dort nicht schon beobachtet wird, in gleicher Weise zu instruiren und das Publikum davon in Kenntniß zu setzen.

3. Das zu dem Vereins-Güterreglement gehörige Uebereinkommen, nach den Frankfurter Beschlüssen redigirt, ist von allen Verwaltungen genehmigt worden, jedoch von dem Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie und dem Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft nur mit der Maßgabe, daß sie noch nicht in der Lage seien, den normirten Frachtsatz von $\frac{1}{2}$ Sgr. pro Zolltr. und Meile als Maximalsatz anzuerkennen.

4. Von verschiedenen Seiten sind Verbesserungsverschlüsse zu den Normalbestimmungen für den Personen- u. Verkehr mitgetheilt worden. Es werden dieselben der betreffenden Kommission zur weiteren Berathung überwiesen und diese Angelegenheit dann auf die diesjährige Tagesordnung gebracht werden.

5. Das Freikarten-Reglement ist in seiner gegenwärtigen Fassung allseitig genehmigt worden.

Was dagegen den vom Vertreter der Kaiser-Ferdinands Nordbahn in Bezug auf das Freikartenwesen eingebrachten Antrag betrifft, so hat der erste Theil desselben, welcher auf Ertheilung von Vereins-Freikarten an diejenigen Direktions-

Mitglieder, welche noch nicht mit solchen versehen sind, gerichtet war, von verschiedenen Verwaltungen Widerspruch erfahren und ist deshalb nicht zur Ausführung gebracht worden; der zweite Theil jenes Antrages, welcher die Ertheilung von Vereins-Freikarten an solche Verwaltungen, deren Bahnen noch nicht im Betriebe sind, bezweckte, ist in Gemäßheit des Beschlusses der Generalversammlung einer Kommission (unter dem Voritze des Berlin-Stettiner Direktors) zur Prüfung und Vorberathung überwiesen worden.

6. Die beschlossene Zusammenberufung einer Versammlung Deutscher Eisenbahn-Techniker zur Revision und Ergänzung der im Jahre 1850 in Berlin vereinbarten Bestimmungen ist von allen Verwaltungen genehmigt worden.

Gleichzeitig mit jener Versammlung wird die technische Kommission zur weiteren Berathung der noch nicht erledigten technischen Fragen ad VIII der vorjährigen Tagesordnung in Wien zusammentreten. Die desfallsigen Einladungen werden von dem vorsitzenden Mitgliede der technischen Kommission, dem K. K. Oesterreichischen Handelsministerium, ausgehen und dürften in nächster Zeit zu erwarten seyn.

7. Zur Vorbereitung geeigneter Anträge auf Abänderung der bestehenden Zoll-Ordinungen ist eine Kommission unter dem Voritze des K. Sächsischen Finanz-Ministeriums ernannt worden, welche der diesjährigen Generalversammlung eine entsprechende Vorlage machen wird.

8. Endlich ist wegen Aufnahme der Fahrpläne der ausländischen Grenzbahnen in die Stations-Anhängelafeln das Erforderliche bereits durch die geschäftsführende Direktion veranlaßt worden.

Die neu zu erbauende Elbbrücke in Magdeburg.

Einem Vortrag hierüber in der 10. Versammlung deutscher Architekten und Ingenieure in Magdeburg von Herrn Stadt-Baurath Grubitz daselbst, veröffentlicht in Köhlers „Allgemeine Bauzeitung“, entnehmen wir nachstehende auf die Anordnung und Konstruktion bezügliche Angaben.

In der Mittellinie der gewählten Brückenlage ist der Strom 410 $\frac{1}{2}$ Fuß breit und an beiden Ufern mit Futtermauern eingefast. Das Material seines Bettes ist durchweg Felsen, welcher zum größten Theile nackt unter dem Wasser liegt und nur am rechten Ufer von anderem Material (Sand) bedeckt wird. Die Höhe, in welche die Fahrbahn der neuen Brücke gebracht werden kann, ist abhängig von der Lage der Verbindungsbahn zwischen dem Magdeburg-Wittenbergschen und dem Magdeburg-Leipziger Bahnhofe und bestimmt sich hiernach die möglich höchste Lage der Brückenfahrbahn auf + 24' am neuen Pegel. Bei einer Stärke des Brückenkörpers von 2' 4" liegt daher die Unterkante des Brücken-Oberbaues auf + 21' 8" am neuen Pegel, also 3' 1" über dem höchsten bekannten Wasserstande von 1845, welcher 18' 7" betrug. Diese Höhenlage über dem höchsten bekannten Wasserstande dürfte noch so eben ausreichend seyn.

Stilleschiffungen haben, so viel bekannt, in der Nähe von Magdeburg in der Stromelbe nicht stattgefunden. Der neu zu erbauenden Brücke wird übrigens gegen den Giegang durch die weiter oberhalb liegende Eisenbahnbrücke wirksamer Schutz verliehen, so daß es der Errichtung neuer Stilleschiffe nicht bedarf.

Die Schifffahrt auf der Stromelbe erstreckt sich nur bis an den städtischen Pachhof, da Fahrzeuge, welche die Vergahrt fortsetzen wollen, die Zollelbe und die Schleuse passieren. Da die neu zu erbauende Brücke aber oberhalb dieses Schiffsverkehrs liegt, so kann sie auf denselben nachtheilig nicht einwirken. Es erhebt sich auch aus dieser Lage der Brücke von selbst die Frage über die Anbringung von einer Zugöffnung zum Durchlassen der Schiffsgelände mit Masten. Immerhin wird durch die weiteren Oeffnungen der neu zu erbauenden Strombrücke und durch Beseitigung der Pfeiler der alten aus der Stromenge der Flöberei und denjenigen Schiffen eine wesentliche Erleichterung verschafft, welche