

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographische Anlagen und in den Text gedruckte Zeichnungen nach Bedarf. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

# Eisenbahn-Zeitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7, Gulden rheinisch oder 4 Thlr. preuß. Cour. für den Jahrgang. — Einrückungsgebühr für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gespaltenen Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. W. Neßler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

2. Juli 1857.

Nro. 26.

**Inhalt.** Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. I. Tages-Ordnung für die am 27. Juli 1857 in München zusammentretende General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. II. Jahresbericht der geschäftsführenden Direktion für die am 27. Juli 1857 in München zusammentretende General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — **Eisenbahn-Oberbau.** Anweisung zur Herstellung der Ausweichungen auf den hannoverschen Eisenbahnen. — **Zeitung.** Inland. Bayern. — **Personal-Nachrichten.**

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

I.

**Tages-Ordnung für die am 27. Juli 1857 in München zusammentretende General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**

I. Vorlegung des Jahresberichts der geschäftsführenden Direktion und Beschlußnahme über einzelne Gegenstände desselben.

II. 1) Antrag der K. Württembergischen Centralbehörde für die Verkehrs-Anstalten auf Aenderung des §. 15 des Vereins-Güter-Reglements vom 1. Dezember 1856 dahin:

daß Entschädigungs-Ansprüche nicht nach, sondern sofort „bei“ Uebernahme der Güter geltend zu machen sind.

2) Antrag des Norddeutschen Verbandes:

daß fortan alle Frachtbriefe vom Versender unterschrieben (nicht unterdruckt) sein sollen.

3) Antrag desselben Verbandes:

fortan keine Nachnahmen bei Frankaturen zuzulassen.

4) Antrag des Direktorii der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft auf Entscheidung der Frage:

ob die Verpflichtungen der Bahn-Verwaltungen bei Uebernahme von Gütern, die mit steueramtlichem Begleitschein befördert werden, nur auf Güter mit Begleitschein I oder auch auf Güter mit Begleitschein II sich zu erstrecken haben.

5) Antrag der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn- u. Post-Direktion: in den Fällen, wo mehrere Eisenbahn-Verbindungen nach einer Bestimmungsstation bestehen, die Wahl des Weges, wenn derselbe vom Versender auf dem Frachtbriefe nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist, dem Ermessen der Eisenbahn-Verwaltung zu überlassen.

6) Antrag der K. Württembergischen Centralbehörde für die Verkehrs-Anstalten auf Auslegung der im §. 10 Nr. 2, alinea 2 des Uebereinkommens über den direkten Güterverkehr enthaltenen Bestimmung: betreffend die Verantwortlichkeit der Eisenbahn-Verwaltungen für Güter, welche auf der Uebergangsstation (Wahngrenze) von einer Verwaltung der andern speziell übergeben werden.

Kommission: 1. Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

2. General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten.

3. Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft.

4. Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

5. Herzogl. Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direktion.

6. Königl. Hannoverische General-Direktion der Eisenbahnen u. Telegraphen.

7. Direktorium der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenb.-Gesellsch.

8. Königl. Preuß. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

9. Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

10. Königl. Preuß. Direktion der Saarbrücker Eisenbahn.

11. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

III. Antrag der Abgeordneten der Berlin-Hamburger und Oberschlesischen Eisenbahn-Direktionen auf Herstellung einer übereinstimmenden Nomenclatur der nicht in die Normalklasse gehörigen Güter.

Kommission: wie ad II. dieser Tages-Ordnung.

IV. Vorschlag der Direktion der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn zur Kontrollirung der fehlenden und überzähligen Frachtgüter.

Kommission: wie ad II dieser Tages-Ordnung.

V. Revision der Normalbestimmungen für den Personen- u. Verlehr, resp. Herstellung eines Vereins-Reglements für den Personenverkehr (einschließlich der Gepäck-, Equipagen- und Viehbeförderung).

Ann. Die Angelegenheit wegen Einführung gleichmäßiger Versicherungssätze, resp. Gewährleistung für Reisegepäck, Equipagen und Vieh (Nr. 1. 13 der Frankfurter T.-D.) findet durch die betr. §§. dieser Normalbestimmungen ihre Erledigung.

Kommission: wie ad II. dieser Tages-Ordnung.

VI. 1) Antrag des Vertreters der Kaiser-Ferdinands Nordbahn: auf Ertheilung von Vereins-Freitarten auch an solche Verwaltungen, deren Bahnen noch nicht im Betriebe sind.

2) Antrag des Norddeutschen Verbandes auf Aenderung des §. 1 des Freitarten-Reglements dahin:

daß nur die Direktions-Mitglieder und obere Betriebs-Beamten derjenigen Bahnen, welche wirklich innerhalb Deutschlands liegen, Anspruch auf Ertheilung von Freitarten haben sollen, desgl. auf entsprechende Aenderung des §. 2 des Vereins-Statuts in Betreff der Mitgliedschaft.

3) Antrag der Freitarten-Prüfungs-Kommission auf Entscheidung der Prinzipienfrage:

ob die genannte Kommission über Beschwerden, welche gegen ihre Entscheidungen erhoben werden, nach §. 10 des Freitarten-Reglements auch selbst zu entscheiden habe, oder ob diese Beschwerden der General-Versammlung des Vereins zur Entscheidung vorzulegen seien.

Kommission: 1. Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenb.-Gesellschaft.

2. Herzogl. Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direktion.

3. Direktion der a. v. Kaiser-Ferdinands Nordbahn.

4. Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie.

5. Königl. Preuß. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

6. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

VII. 1) Konstruktion eiserner Gitter- und Kettenbrücken. a) Welche Erfahrungen besitzt man über die Dauerhaftigkeit der Eisenbahnbrücken aus Blechen- und Eisengitterwerk? Findet eine Lockerung oder merkliche Abnutzung der Rieten bei denselben statt? b) Welche Ansichten bestehen über die Anwendung gehörig verspannter Kettenbrücken für Eisenbahnen?

2) Imprägnirung der Schwellen. a) Welche Substanz, und in welcher Menge angewendet, erweist sich als die beste zur Konservirung des Holzes? b) Welche mechanische Vorrichtung bewährt sich als die zweckmäßigste zur Einbringung der Lösungen in die Poren des Holzes?

3) Befestigung der Schienen. Welches ist die beste Befestigungsart der Schienen auf den Unterlagen a) mit Rücksicht auf die bis jetzt angewendeten Formen von eisernen Platten, Stählen, Nägeln, Schraubennägeln, und auf die Lage der Schienenenden unmittelbar über den Unterlagen oder zwischen denselben, so wie b) hinsichtlich der sicheren Erhaltung der Gleisweite in scharfen Curven?

4) Bremsvorrichtungen. a) Welches sind die wirksamsten Bremsvorrichtungen für die Züge mit Rücksicht auf die Sicherheit bei Gebirgsbahnen und auf Zeitersparniß beim Anhalten der Züge, und b) welches ist die sicherste Methode zur schnellen Verständigung über die Nothwendigkeit des Bremsens zwischen Zug- und Maschinen-Personal bei Tag und bei Nacht?

Auf Antrag des k. k. Oesterreichischen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten.

Kommission: 1. k. k. Oesterreichisches Ministerium für Handel u.

2. Direktion der Großherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten.

3. General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten.

4. Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

5. Direktion der a. v. Kaiser-Ferdinands Nordbahn.

6. Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

7. Direktorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft.
8. Central-Direktion der Main-Wefer Bahn.
9. Königl. Preuß. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.
10. Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenb.-Gesellsch.
11. Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, III. Abtheil. 1c.
12. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.
13. Königl. Preuß. Direktion der Westphälischen Eisenbahn.
14. Königl. Württembergische Centralbehörde für die Verkehrs-Anstalten.

VIII. Revision und Ergänzung der im Jahre 1850 vereinbarten Bestimmungen über den Bahnbau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen Deutschlands, nach Maßgabe der Vorschläge der Versammlung der Deutschen Eisenbahn-Techniker.

Kommission: wie ad VII. dieser Tagesordnung.

IX. Bericht über die bisherigen Resultate der zur Verhütung von Achsenbrüchen angestellten Forschungen.

Kommission: wie ad VII. dieser Tagesordnung.

X. Beschlußnahme über die vom Vereine an die Staats-Regierungen zu richtenden

Anträge auf Abänderung der bestehenden Zoll-Ordnungen.

Kommission: 1. Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, III. Abth. 1c.

2. Direktion der Großherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten.
3. General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten.
4. Direktion der a. v. Kaiser-Ferdinands Nordbahn.
5. Direktorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft.
6. Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.
7. Königl. Preuß. Direktion der Saarbrücker Eisenbahn.
8. Königl. Preuß. Direktion der Wilhelmshahn.

XI. Bericht der geschäftsführenden Direktion über die Ausführung der genehmigten Vereins-Beschlüsse, resp. über das Resultat der desfalligen Kontrolle.

XII. Berichtserhaltung über die Wirksamkeit der einzelnen, innerhalb des Vereins bestehenden besondern Verbände.

Kommission: Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft.

XIII. Bestimmung des Orts für die nächste General-Versammlung des Vereins.  
Berlin, den 20. Juni 1857.

### Die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

#### Nachtrag zur Tages-Ordnung für die Münchener General-Versammlung.

XIV. Antrag der Verwaltungen des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes wegen außerordentlicher Revision des Freitarten-Reglements. Der Antrag lautet wörtlich:

Die Verwaltungen des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes haben nach sorgfältiger Prüfung der bisherigen Ausführung des Freitarten-Reglements und nach ihrer Auffassung über die der getroffenen Vereinbarung beim Zustandekommen derselben zum Grunde gelegene Absicht in ihrer Konferenz der Ansicht sich hingeben müssen, daß der Besitz von Freitarten zu einer größeren Ausdehnung gelangt ist, als der Absicht der Vereinbarung entspricht. Der Norddeutsche Eisenbahn-Verband wünscht dringend die Aufrechterhaltung dieser Vereinbarung in wohlverstandener Interesse des Deutschen Eisenbahn-Vereins, hat aber gegründete Besorgniß, daß in der stattgefundenen Anwendung der Bestimmungen des Reglements der Verein selbst das Bestehen dieser nützlichen Vereinbarung in Gefahr stellt. Der Norddeutsche Eisenbahn-Verband ist deshalb der Ansicht, daß die Grenzen, innerhalb welcher die einzelnen Verwaltungen am Genuße des Freitarten-Reglements nach der Absicht der Vereinbarung Antheil nehmen sollen, im Reglement genauer als bisher präzisirt werden. Dadurch würde zunächst jeder einzelnen Verwaltung die Gelegenheit geboten, selbst ihre dem Zwecke der Vereinbarung angepaßten Beteiligungs-Ansprüche sich klar zu stellen, und daneben würde der Prüfungs-Kommission eine sehr wesentliche Erleichterung in der Ausführung ihres sehr lästigen Amtes bereitet werden. Der Norddeutsche Eisenbahn-Verband beantragt deshalb:

Der Deutsche Eisenbahn-Verein wolle in der bevorstehenden General-Versammlung, abgesehen von der im §. 11 des Reglements vorgeschriebenen gewöhnlichen Revision der Uebereinkunft, eine außerordentliche Revision des Freitarten-Reglements beschließen und dazu eine Kommission von sieben Verwaltungen erwählen, welche ihren Bericht so bald zu erstatten habe, daß dieser schon vor Ablauf dieses Jahres den sämtlichen Verwaltungen mitgetheilt werden kann.

Köln, den 4. Juni 1857.

### Die Verwaltungen des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes.

### Jahresbericht der geschäftsführenden Direktion für die am 27. Juli 1857 in München zusammentretende General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der geehrten Versammlung verfehlen wir nicht, über die Wirksamkeit und Verhältnisse des Vereins folgenden Bericht zu erstatten:

1. Ausgeschiedene Verwaltungen. Die Bonn-Kölner Eisenbahn ist am 1. Januar d. J. mit der Rheinischen vereinigt worden und in Folge dessen die Direktion der Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft aus dem Vereine ausgeschieden.

2. Veränderte Firmen. a) Die frühere „Provisorische Central-Direktion der Main-Wefer Bahn“ führt seit dem 1. Dezember v. J. die Firma: Central-Direktion der Main-Wefer Bahn. b) Die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn ist mit dem 1. Januar d. J. auf den Staat übergegangen. An Stelle des „Direktoriums der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft“, welches bis dahin Mitglied des Vereins war, ist die Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn getreten. c) Ebenso ist die Verwaltung der Wilhelmshahn auf den Staat übergegangen. Das bisherige Privat-Direktorium hat am 23. April cr. die Geschäfte an die Königl. Direktion der Wilhelmshahn abgegeben.

3. Ausdehnung der Bahngelände. Die Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft hat nach Verlängerung ihrer Bahn bis Haselt auch den Betrieb der angrenzenden Haselt-Lantener Bahn, welche bei Landen in die Belgische Staatsbahn mündet, am 1. Oktober v. J. übernommen und seit jener Zeit 12,4 Meilen im Betriebe.

4. Aufnahme neuer Mitglieder. Folgende Verwaltungen haben ihre Aufnahme in den Verein beantragt:

- a) der Verwaltungsrath der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn zu Wien,
- b) der Verwaltungsrath der Lombardisch-Venezianischen Eisenb.-Gesellschaft zu Wien,
- c) der Verwaltungsrath der K. priv. Bayerischen Südbahnen zu München,
- d) das Direktorium der Albertsbahn (Dresden-Tharand) zu Dresden,
- e) die Direktion der K. K. priv. Buschtchradter Eisenbahn zu Prag,
- f) die Herzogl. Betriebs-Verwaltung der Cöthen-Bernburger Eisenb. zu Cöthen,
- g) die Direktion der Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn zu Breslau,
- h) der Verwaltungsrath der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft zu Wien.

Ueber die Bahnen ad a-f, resp. deren Verwaltungs-Organ, haben wir den geehrten Verwaltungen bereits in besondern Circular-Schreiben die entsprechenden Mittheilungen gemacht und nur noch ad e hinzuzufügen, daß der Verwaltungsrath der Bayerischen Südbahnen den ursprünglich von der Direktion dieser Bahnen gestellten Antrag dahin modifizirt hat, daß nicht die „Direktion“, sondern der Verwaltungsrath der K. priv. Bayerischen Südbahnen dem Vereine beizutreten wünsche. Von der Oppeln-Tarnowitzer Bahn (ad g) ist eine Strecke von ungefähr 5 Meilen am 12. März cr. in Betrieb gesetzt worden, der übrige Theil der Bahn ist noch im Bau begriffen. Die Graz-Köflacher Bahn (ad h), ebenfalls noch in der Ausführung begriffen, wird eine Ausdehnung von 5 1/2 Meilen erhalten. Die Bahn ist für den Personen- und Güter-Transport bestimmt. Die der Gesellschaft gehörigen Bergwerke, für deren Ankauf und Betrieb nur 1/6 des konzeffionirten Aktienkapitals verwendet wird, bilden einen untergeordneten Zweig des Gesamt-Unternehmens.

Wir haben die Beitritts-Erklärungen der vorgenannten Verwaltungen Namens des Vereins acceptirt und stellen mit Bezug auf §. 13 des Statuts ergebenst anheim, die Aufnahme dieser Verwaltungen in den Verein genehmigen zu wollen.

5. Zusammensetzung des Vereins. Mit Einschluß der neuen Mitglieder besteht der Verein gegenwärtig aus folgenden Verwaltungen:

1. Königl. Preuß. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn zu Aachen.  
für a) die Aachen-Düsseldorfer und Ahroer-Crefelder Eisenbahnen,  
b) „ Köln-Crefelder Eisenbahn.
2. Direktion der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft zu Aachen.
3. Direktorium der Albertsbahn (Dresden-Tharand) zu Dresden.
4. Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft zu Altona.
5. Direktion der Großherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten zu Karlsruhe.
6. General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten zu München.  
für a) die Ludwigs-Südnordbahn,  
b) die Ludwigs-Westbahn,  
c) die Maximiliansbahn, } Staats-Eisenbahnen.
7. Verwaltungsrath der K. priv. Bayerischen Südbahnen zu München.
8. Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin.
9. Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin.
10. Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Potsdam.

11. Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
12. \*Herzoglich Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direktion zu Braunschweig.
13. Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau.
14. Direktion der K. K. priv. Buschtährader Eisenbahn zu Prag.
15. \*Herzoglich Betriebs-Verwaltung der Götthen-Beruburger Eisenbahn zu Götthen.
16. Direktion der Düsseldorf-Gilberfelder Eisenbahn-Gesellschaft zu Düsseldorf.
17. \*Königl. Preuss. Eisenbahn-Direktion zu Gilberfeld.  
für a) die Bergisch-Märkische } Eisenbahn.  
b) die Prinz-Wilhelm }
18. Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Frankfurt a. M.
19. Direktion der Glückstadt-Glindeborner Eisenbahn-Gesellschaft zu Glückstadt.
20. Verwaltungsrath der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft zu Wien.
21. Direktion der Hamburg-Bergeborfer Eisenbahn-Gesellschaft zu Hamburg.
22. \*Königl. Hannover. General-Direktion der Eisenbahnen u. Telegraphen zu Hannover.
23. Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn zu Mainz.
24. Direktion der a. p. Kaiser-Ferdinand Nordbahn zu Wien.
25. Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiser-Franz-Josef Orientbahn zu Wien.
26. Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn zu Wien.
27. Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln.
28. Direktion der Kurfürst Friedrich-Wilhelms Nordbahn zu Kassel.
29. Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie zu Leipzig.
30. Verwaltungsrath der Lomb.-Venezianischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
31. Direktorium der L. priv. Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zu Nürnberg.
32. Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu Lübeck.
33. Direktorium der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg.
34. Direktorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg.
35. Direktorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg.
36. \*Direktion der Main-Neckar Eisenbahn zu Darmstadt.
37. \*Central-Direktion der Main-Weiser Bahn zu Kassel.
38. Direktion der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Schwerin.
39. Direktorium der Meißner-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau.
40. \*Königl. Preuss. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Berlin.
41. Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft zu Glogau.
42. Direktorium der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau.
43. \*K. K. Oesterreichisches Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zu Wien  
für die K. K. Oesterreichische a) östliche } Staats-Eisenbahn.  
b) südliche }
44. K. K. priv. Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien  
für a) die nördliche Bahn,  
b) die südöstliche "  
c) die Eisenbahn der Bergwerke im Banate,  
d) die Wien-Kaaber Eisenbahn.
45. Direktion der Oppeln-Landsberger Eisenbahn zu Breslau.
46. \*Königl. Preuss. Direktion der Ostbahn zu Bromberg  
für a) die Königl. Ostbahn,  
b) die Stargard-Posener Eisenbahn.
47. Verwaltungsrath der K. K. priv. Ost-Böhmischen Carl-Ludwigsbahn zu Wien.
48. Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen zu Ludwigshafen a. Rh.  
für a) die Pfälzische Ludwigsbahn,  
b) " " Maximiliansbahn.
49. Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln.
50. \*Königl. Preuss. Direktion der Saarbrücker Eisenbahn zu Saarbrücken.
51. \*Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, III. Abtheil. für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel, zu Dresden  
für die Königl. Sächsische a) Chemnitz-Niesauer  
b) Sächsisch-Bayerische } Staats-Eisenbahn.  
c) Sächsisch-Böhmische }  
d) Sächsisch-Schlesische }
52. Verwaltungsrath für K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (Reichenberg-Paradisi) zu Wien.
53. Verwaltungsrath der Taunus Eisenbahn-Gesellschaft zu Frankfurt a. M.
54. Verwaltungsrath der K. K. priv. Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
55. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Erfurt.
56. \*Königl. Preuss. Direktion der Westphälischen Eisenbahn zu Münster.
57. \*Königl. Preuss. Direktion der Wilhelmshafen zu Ratibor.
58. \*Königl. Württembergische Zentralbehörde für die Verkehrs-Anstalten zu Stuttgart.  
Die 48 mit einem \* bezeichneten Verwaltungen sind Staatsbehörden.

6. Normal-Bestimmungen für den Personen-Verkehr. Die Normal-Bestimmungen für den Personen-Verkehr sind durch die betreffende Kommission einer Revision unterworfen worden und gelangen nach Art. V. der Tagesordnung zur weiteren Berathung und Beschlussnahme der Versammlung. Da die Normal-Bestimmungen auch gleichzeitig darüber Festsetzungen enthalten, in welchem Umfange resp. gegen welche Vergütung die Eisenbahn-Verwaltungen eine Gewährleistung für Reisegepäck, Equipagen und Vieh übernehmen, so finden die desfallsigen, von der Westphälischen Direktion in der Breslauer General-Versammlung eingebrachten Anträge durch die Berathung der betreffenden §§. jener Normal-Bestimmung ihre Erledigung.

7. Vereins-Güter-Reglement, Frachtbrief-Formular und Uebereinkommen.  
a) Das neue Vereins-Güter-Reglement ist, nachdem wir in Folge des von der Frankfurter General-Versammlung uns ertheilten Auftrages den Einführungs-termin auf den 1. Dezember 1856 festgesetzt hatten, mit diesem Tage auf allen Vereinsbahnen eingeführt worden, jedoch mit Ausnahme derjenigen, welche noch im Bau begriffen sind. Denjenigen Verwaltungen, welche erst nach der Frankfurter General-Versammlung dem Vereine beigetreten sind und deren Bahnen schon ganz oder theilweise im Betriebe stehen, haben wir den 1. September d. J. als Einführungs-termin empfohlen.

b) Das Vereins-Frachtbrief-Formular ist gleichzeitig mit dem Güter-Reglement auf den Vereinsbahnen eingeführt. Wir haben das Erforderliche in dem Einführungsschreiben vom 24. Oktober v. J. veranlaßt und in dem spätem Circular vom 12. März cr. wiederholt darauf hingewirkt, daß dies Formular ganz ausschließlich zur Anwendung komme. Im Interesse des Verkehrs haben wir ferner die Vereins-Verwaltungen ersucht, an allen Stationen, wo mehrere Bahnen münden, auch die Frachtbriefe der übrigen beteiligten Verwaltungen von ihren Güter-Expeditionen annehmen zu lassen. In wie weit dies geschehen, wird die Kontrolle über Ausführung der Vereins-Beschlüsse ergeben.

Die Frage, ob die Vollziehung der Frachtbriefe Seitens der Versender durch Unterschrift oder Unterstempelung geschehen muß, ist Gegenstand der diesjährigen Tagesordnung.

c) Das zu dem Güter-Reglement gehörige Uebereinkommen haben wir nach den Frankfurter General-Versammlungs-Beschlüssen redigirt und den Vereins-Verwaltungen in einer entsprechenden Anzahl von Exemplaren mitgetheilt. Hinsichtlich einiger Bestimmungen dieses Uebereinkommens ist eine authentische Auslegung der General-Versammlung beantragt worden. (Nr. II. der L.-D.)

8. Güter-Tarifwesen. Die Herstellung einer übereinstimmenden Nomenklatur der nicht in die Normalklasse gehörigen Güter hat sich aus den in dem Kommissions-Berichte zu Nr. III. der L.-D. angeführten Gründen als unausführbar erwiesen, die Kommission hat dagegen anderweitige Vorschläge zur Verbesserung des Tarifwesens der Generalversammlung unterbreitet.

9. Freikarten-Angelegenheit. Das nach den Frankfurter Beschlüssen redigirte Freikarten-Reglement ist von sämmtlichen Verwaltungen genehmigt worden. Einige, theils auf Ausdehnung, theils auf Beschränkung der Freifahrts-Befugniß, so wie auf Auslegung des Freikarten-Reglements gerichtete Anträge sind Gegenstand der vorliegenden Tagesordnung. Die Freikarten-Vertheilungsliste haben wir unterm 1. April d. J. von Neuem redigirt und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt. Von den angezeigten Freikarten sind bis jetzt fünf verloren gegangen. Wir haben dieselben für ungültig erklärt und die bezüglichen Mittheilungen an sämmtliche Verwaltungen gerichtet.

10. Versammlung der Deutschen Eisenbahn-Techniker. Die in der vorjährigen General-Versammlung beantragte Zusammenberufung der Deutschen Eisenbahn-Techniker behufs Revision und Ergänzung der im Jahre 1850 in Berlin vereinbarten Bestimmungen hat am 18. Mai d. J. in Wien unter dem Vorsitze des K. K. Oesterreichischen Handels-Ministeriums stattgefunden. Die Arbeiten dieser Versammlung werden der geehrten General-Versammlung zur weiteren Beschlussnahme vorgelegt werden. Ueber die in der vorjährigen General-Versammlung unerledigt gebliebenen technischen Fragen, die Konstruktion eiserner Gitter- und Kettenbrücken, die Imprägnirung der Schwellen, die Befestigung der Schienen und die Bremsvorrichtungen betreffend, wird die technische Kommission (Nr. VII. der L.-D.) der geehrten Versammlung weiteren Bericht erstatten.

11. Verhütung der Achsbrüche. Behufs Lösung der Frage, wie Achsbrüche zu verhüten sind, hat die betreffende Kommission, um für die weiteren Forschungen das erforderliche Material zu gewinnen, ein Schema entworfen, in welches die näheren Umstände, unter denen ein Achsbruch stattfindet, einzutragen sind, demselben auch, um eine möglichst sorgfältige Eintragung zu erzielen, eine Instruktion beigelegt. Beides, das Schema und die Instruktion, haben wir unterm 1. Dezember v. J. den Vereins-Verwaltungen in mehreren Exemplaren übersandt und dieselben ersucht, bei vorkommenden Achsbrüchen das Formular entsprechend auszufüllen und uns einzusenden. Die bisher gesammelten Materialien haben wir der Kommission mitgetheilt. Dieselbe wird über das Resultat der bisherigen Forschungen der geehrten Versammlung Bericht erstatten. (Nr. IX. der L.-D.)

12. Ausführung der Vereins-Beschlüsse. Wir haben alle, jetzt noch in Kraft befindlichen Vereins-Beschlüsse zusammengestellt, diese Uebersicht unterm 1. Mai d. J. sämmtlichen Vereins-Mitgliedern mitgetheilt und die Kontroll-Verwaltungen um Vornahme der Kontrolle in ihrem Rahm ersucht. Ueber das

Resultat dieser Kontrolle werden wir der geehrten Versammlung nach Nr. XI. der Tagesordnung besondern Bericht erstatten.

13. Eisenbahn-Statistik. Die Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1855 ist bis auf den Einband vollendet. Es wird die Versendung des Werks an die Vereins-Verwaltungen und die beteiligten Staats-Regierungen daher binnen Kurzem erfolgen können. Die Sammlung der Materialien zur Statistik pro 1856 haben wir durch Vertheilung der betreffenden Fragebogen bereits veranlaßt.

14. Portofreiheit. Hinsichtlich der dem Vereine gewährten Portofreiheit hat sich in den bisherigen Verhältnissen nichts geändert, nur ist in Bezug auf die portofreien Päcksendungen mit Akten und Drucksachen Seitens der betreffenden Ministerien bestimmt worden, daß jedes einzelne Paket das postzwangspflichtige Gewicht von 20 Pfd. Preuss. für das Preussische und von 20 Pfd. Zollgewicht für das K. Sächsische Postgebiet nicht überschreiten darf.

15. Vereinskasse. Wir haben, da die Bestände der Vereinskasse abjertirt sind, kürzlich neue Beiträge erbeten, welche noch in der Erhebung begriffen sind. Berlin, den 20. Juni 1857.

### Die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

#### Eisenbahn-Oberbau.

##### Anweisung zur Herstellung der Ausweichungen auf den Hannoverschen Eisenbahnen.

Vom Bauath Jank zu Hannover. \*)

##### 1. Halbmesser der Curven.

Die Curven der Ausweichungen, durch welche ganze Züge gehen, sollen in der Regel nach einem Radius von 1000 Fuß, niemals aber mit Radien unter 600 Fuß konstruirt werden. Ausweichungen, durch welche nur einzelne Maschinen passiren, sind in der Regel nach Radien von 800 Fuß, niemals aber, sobald die Decklichkeit es gestattet, unter 500 Fuß Radius auszuführen. Ausweichungen endlich, durch welche nur einzelne Wagen geschoben werden, sollen, wo örtliche Hindernisse nicht vorliegen, mit Radien von 600 Fuß, niemals aber mit solchen unter 400 Fuß projektirt und ausgeführt werden.

Sind auf den älteren Bahnen Ausweichungen vorhanden, welche nach kleineren Radien ausgeführt sind, so soll bei einem wegen Schwachhaftigkeit der Schienen, der Weichen, oder wegen sonstiger Umstände erforderlich werdenden Neubau allmählig auf die allgemeine Einführung der vorstehend festgestellten Radien hingearbeitet werden. Diejenigen Weichen, welche wegen ihrer zu kleinen Radien augenfällige Nachteile oder Unfälle herbeigeführt haben, sind in kurzer Zeit, auch ohne sonstige Veranlassung, umzubauen und mit größeren Radien herzustellen.

##### 2. Lenk-Vorrichtung.

Die Lenk-Vorrichtung der Weichen sind aus zwei inneren beweglichen Zungen zu konstruiren, welche unter die festen, nicht ausgeklüfteten Außenschienen schlagen. Die beiden Zungenschienen sollen  $16\frac{1}{2}$  Fuß engl. oder 17,217 Fuß hannov. lang, mithin beide von gleicher Länge und 1 Fuß 6 Zoll engl. kürzer seyn, als die 18 Fuß engl. langen äußeren Hauptschienen.

Der Zwischenraum zwischen Haupt- und Zungenschiene an dem Drehpunkte soll  $2\frac{1}{4}$  Zoll hannov. und an der Spitze der Zunge bei deren Offenstehen  $4\frac{1}{4}$  Zoll hannov. betragen.

Die Zungenschienen sollen, wenn sie an der Hauptschiene anliegen, mit ihrer innern Kopfseite von dem Drehpunkte bis zur Spitze eine gerade Linie bilden, die, da der Schienenkopf  $2\frac{1}{2}$  Zoll breit ist, gegen die Richtung der Hauptschiene eine Neigung =  $(2\frac{1}{4} + 2\frac{1}{2}) : (12 \cdot 17,217) = 1 : 43,5$  hat, welche Neigung einem Winkel von  $1^\circ 19'$  entspricht.

Eine Ausnahme hiervon machen nur diejenigen Weichen, wo zwei Curven von kleinen Radien nach zwei verschiedenen Seiten auseinander laufen, wo demnach der Zwischenraum an dem Drehpunkte den Halbmessern der Curven entsprechend größer, oder bei gleichem Zwischenraume die Länge der Zungenspitzen geringer anzunehmen seyn wird. Der letztere Ausweg ist der bessere und ist für solche Fälle zur Anwendung zu bringen.

Die Länge der Zungen hängt von den jedesmaligen örtlichen Verhältnissen ab, und ist für bestimmte besondere Fälle in Bestellung zu geben. Eine Art sogenannter „kurzer Weichen“ mit 12füßigen Zungen sind jedoch in Vorrath

\*) Diese in der Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins für das Königreich Hannover als Entwurf mitgetheilte Anweisung ist von K. hannoverscher General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen genehmigt und wird auf den hannoverschen Eisenbahnen zur Anwendung gebracht. — Die Maße sind hannoversch: 1 Fuß hannov. = 0,29209 Meter = 0,95833 Fuß engl.

zu halten, und werden diese in den bezeichneten Fällen in der Regel anwendbar seyn.

Die Zungenschienen und Außenschienen sind an dem Drehpunkte durch Faschen und Schrauben mit den Nachbarschienen und außerdem durch gußeiserne Stähle, einen zwischengelegten Gußeisenklotz und Schraubenbolzen unter sich und mit der Querschwellen zu verbinden. Die Zungenschienen sollen durch drei  $1\frac{1}{4}$  Zoll im Durchmesser haltende, in der Mitte der Höhe an den Schienen angebrachte Eisenhaken unter einander verbunden und an den Spitzen so niedrig gehalten resp. schräg geformt seyn, daß sie zunächst der Spitze nicht tragen, sondern nur leiten, und erst zum Tragen kommen, wo sie im Kopfe etwa  $\frac{1}{2}$  Zoll stark sind. Im geschlossenen Zustande sollen die Zungenschienen auch da, wo sie nicht mehr kontinuierlich an der Hauptschiene anliegen, durch eine angemessene Form der Köpfe der Befestigungsbolzen in den Stählen eine sichere Stütze gegen das Seitwärtsbiegen erhalten.

Die Lenk-Vorrichtung ist in gußeisernen Stählen auf vollkantigen, 9 Fuß langen, 6 und 12 Zoll starken Querschwellen zu befestigen. Die Befestigung der Schienen in den Stählen geschieht durch Schrauben, die der Stähle auf den Schwellen durch Nägel. Um eine Entwässerung der Weichen zweckmäßig ausführen zu können, sind die mittleren Weichenschwellen zwischen den Schienen um etwas anzuschneiden in der Art, daß die beiden Mittelschwellen in ihrer Mitte um 1 Zoll und die beiden benachbarten Schwellen um  $\frac{1}{2}$  Zoll schwächer werden, so daß, wenn der Zwischenraum zwischen den Schwellen mit der Oberseite bündig ausgefüllt ist, der Boden der Weiche von beiden Seiten ein gleichmäßiges Gefälle nach der Mitte erhält. In der Mitte ist in der Regel ein Abfallröhren herzurichten, welches mittelst eines Drainages mit einem benachbarten Entwässerungskanal in Verbindung gesetzt wird.

Die Zungen der Weichen in den besonders lebhaft befahrenen Schienengleisen sollen aus Puddelstahl von demselben Profile wie die Schienen hergestellt werden, zu den Zungen der übrigen Weichen, so wie zu den Außenschienen sind Schienen des hohen Profils von der besten Qualität des Eisens (Thornycroft's Patent) zu verwenden.

##### 3. Bewegungs-Mechanismus.

Der Bewegungs-Mechanismus soll aus einem Weichenbock mit zweiarbigem Hebel und einem kräftigen Gegengewichte zum Selbstwirken bestehen. Das Gegengewicht soll jedoch abweichend von der bisherigen Konstruktion zum Umlegen eingerichtet seyn, so daß durch dasselbe die Lenk-Vorrichtung in der einen oder anderen Stellung festgehalten wird. Damit man es jedoch in der Hand hat, unter geeigneten Umständen das Umlegen des Gegengewichtes unmöglich zu machen, soll eine diesen Zweck erfüllende geeignete Schließvorrichtung angebracht werden.

(Schluß folgt.)

## Beitrag.

### Inland.

**Bayern.** — Für die nächste General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in München im Juli 1857 ist folgendes Programm ausgeben worden. Sonntag, den 26. Juli, Abends 7—8 Uhr, Zusammenkunft im Saale des Bayerischen Hofes. Montag, den 27. Juli, Sitzung im K. Odeon-Saale, Nachmittags 5 Uhr, Extrafahrt nach Großhesselohe zur Besichtigung der Hirthal-Überbrückung. Dienstag, den 28. Juli, Morgens 9 Uhr, Sitzung. Nachmittags 3 Uhr, Festdiner auf Einladung der General-Direktion der K. Bayerischen Verkehrs-Anstalten. Mittwoch, den 29. Juli, Morgens 9 Uhr, Sitzung. Mittags 12 Uhr, Extrafahrt nach Starnberg und Rundsicht mit dem Dampfschiffe um den Starnberger See.

### Personal-Nachrichten.

**Württemberg.** — Dem Direktor der Bau-Abtheilung der Ober-Finanzkammer, v. Bardili, wurde bei Gelegenheit seines 50jährigen Dienstjubiläum das Comthurkreuz 1. Klasse des Friedrichs-Ordens verliehen.

**Großh. Hessen.** — Ober-Bauath Köhler hat den k. k. österreichischen Orden der eisernen Krone 3. Klasse erhalten.

**Niederlande.** — Dem General-Inspektor des Waterstaats und der Eisenbahnen, van der Kun, ist der Stern zum Rothen Adler-Orden 2. Klasse; dem Präsidenten der niederländischen Rhein-Eisenbahn-Kommission, van Dam van Iffelt der Rothe Adler-Orden 2. Klasse mit dem Stern; dem Präsidenten der niederländischen Rhein-Eisenbahn-Direktion, Heekeren, der Rothe Adler-Orden 2. Klasse; dem Vice-Präsidenten der niederländischen Rhein-Eisenbahn-Direktion, Zillefen und dem Ingenieur der niederländischen Rhein-Eisenbahn, Baron van Rede van Duthoorn der Rothe Adler-Orden 3. Klasse verliehen.