

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Erreditionen 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 Zeitspalte. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. B. Nepler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

23. Juli 1857.

Nro. 29.

Inhalt. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. III. Kommissions-Bericht zu Nr. VII. der Tages-Ordnung. — Literatur-Zeitung. Inland. Sachsen. — Verlehrs deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

III.

Kommissions-Bericht zu Nr. VII. der Tages-Ordnung

über die in der Frankfurter General-Versammlung beschlossene weitere Verabreichung der schon damals zur Besprechung gelangten technischen Fragen, und zwar:

1) Konstruktion eiserner Gitter- und Kettenbrücken, 2) Imprägnirung der Schwellen, 3) Befestigung der Schienen, 4) Bremsvorrichtungen.

Mitglieder der Kommission:

- 1) für das k. k. Oesterreichische Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten: Herr General-Inspektor und Ministerialrath Ritter v. Negrelli, Herr Inspektor M. Kiener,
- 2) für die Direktion der Großherzoglich-Badischen Verkehrs-Anstalten: Herr Bau-rath Klingel,
- 3) für die General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten: Herr Ober-Postrath Erdinger,
- 4) für die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft: Herr Betriebs-Inspektor Reuter,
- 5) für die Direktion der a. p. Kaiser-Ferdinands Nordbahn: Herr Hofrath v. Francesconi,
- 6) für die Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft: Herr Bau-rath und Bahndirektor v. Mindwig,
- 7) für das Direktorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft: Herr Betriebs-Direktor Spielhagen,
- 8) für die Central-Direktion der Main-Weber Bahn: Herr Finanzrath Thomaß, Herr Bau-rath Laubenheimer, Herr Ober-Ingenieur Gysen,
- 9) für die Königl. Preussische Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn: Herr Regierungs- und Bau-rath Malberg, Herr Ober-Maschinenmeister Böhler,
- 10) für den Verwaltungsrath der k. k. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft: Herr Central-Direktor v. Ruppert,
- 11) für das Königl. Sächsische Finanz-Ministerium, III. Abtheilung w.: Herr Geh. Finanzrath Wille,
- 12) für die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft: Herr Major Dr. Baisch, Herr Maschinenmeister Brandt,
- 13) für die Königl. Preuss. Direktion der Westphälischen Eisenbahn: Herr Geh. Regierungsrath Henz,
- 14) für die Königl. Württembergische Centralbehörde für die Verkehrs-Anstalten: Herr Oberbau-rath v. Klein.

Nachdem in der General-Versammlung zu Frankfurt a. M. auch eine neuerliche Konferenz der Deutschen Eisenbahn-Techniker zur Revision und Ergänzung der im Jahre 1850 in Berlin vereinbarten Bestimmungen über den Bahnbau und die Betriebs-Einrichtungen beschloffen wurde und sich zufolge dieses Beschlusses die abgeordneten Techniker der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen in Wien eingesunden hatten, so wurde die Versammlung sämtlicher Herren Abgeordneten am 18. Mai 1857 von dem vorsitzenden Vertreter des k. k. Oesterreichischen Handels-Ministeriums, Herrn Ministerial-rathe Ritter v. Negrelli, begrüßt und die zu beratenden Punkte im Allgemeinen zur Sprache gebracht.

Darauf wurde zur Beschleunigung des Geschäftsganges die Eintheilung der Herren Abgeordneten in drei Kommissionen beschloffen, wonach die Kommission I, welche die obigen vier Fragepunkte zu beraten hatte, aus den vorseitig aufgeführten Herren Abgeordneten zusammengesetzt wurde.

Nachdem sich diese Kommission am 20. Mai d. J. wieder versammelt hatte, wurden die eingelangten Aeusserungen der einzelnen Bahnverwaltungen theils

im Ganzen, theils im Auszuge verlesen, die Beratungen eröffnet und hierauf folgende an die geschäftsführende Direktion zu stellenden Anträge beschloffen:

1. Konstruktion eiserner Gitter- und Kettenbrücken.

a) Eisernen Gitter- und Blechbrücken.

Es sind von den verschiedenen Eisenbahn-Verwaltungen 30 Blätter Zeichnungen nebst den dazu gehörigen Beschreibungen und Bemerkungen über Gewicht, Kosten, Durchbiegung bei verschiedenen Belastungen u. s. w. eingegangen. Es ist in diesen nirgends erwähnt, daß die betreffenden Brücken Mängel gezeigt haben.

Die Kommission ist der Ansicht, daß durch die vorgelegten Zeichnungen die Vortheile der eisernen Gitter- und Blechbrücken hinreichend dargethan sey und stellt in Erwägung des großen Werthes des eingegangenen Materials den Antrag an die geschäftsführende Direktion:

- 1) daß die vorliegende Uebersichts-Nachweisung mit den besondern Bemerkungen über die darin enthaltenen Gegenstände durch Lithographie vervielfältigt und den Bahnverwaltungen mitgetheilt werden möge;
- 2) daß die eingegangenen Zeichnungen auf übereinstimmendes Maß und in passende Form gebracht und sodann lithographirt werden mögen, um sie ebenfalls den verschiedenen Verwaltungen mitzutheilen;
- 3) daß die Abgeordneten des k. k. Oesterreichischen Handels-Ministeriums um die vorläufige Zusammenstellung ersucht, die Redaktion der Eisenbahn-Zeitung, welche sich dazu bereit erklärt hat, aber mit der Vervielfältigung des Werks beauftragt werden möge. *)

b) Kettenbrücken.

Die von 24 Bahnverwaltungen eingegangenen Gutachten über ein von dem Abgeordneten des k. k. Oesterreichischen Ministeriums vorgelegtes Projekt einer Kettenbrücken-Konstruktion für Eisenbahnen sprechen theils im Allgemeinen, theils im Besonderen mehr oder weniger Bedenken gegen die praktische Ausführbarkeit, so wie in Bezug auf größere Wohlfeilheit und Unwandelbarkeit, verglichen mit steifen Gitter- und Blechbrücken, aus. Sie weisen ferner darauf hin, daß alle Versuche, dem Kettenbrückensysteme seine Beweglichkeit zu nehmen, auf die Konstruktion eines steifen Systems hinführen, daß aber in neuerer Zeit die Aufgabe, feste eiserne Brücken mit großen Spannweiten zu bauen, praktisch gelöst sey und Gitter- und Blechbrücken vor Kettenbrücken den Vorzug verdienen.

Die Kommission, sich im Allgemeinen an die vorhin angegebenen Gutachten anschließend, spricht sich dahin aus:

- 1) daß, wenn eine Kettenbrücke für den Eisenbahn-Betrieb überhaupt zulässig seyn soll, dieselbe eine solche Steifigkeit besitzen müsse, daß sie ohne Beeinträchtigung der jetzt üblichen Fahrgeschwindigkeit befahren werden könne;
- 2) daß die bisherigen Kettenbrückensysteme dieser Anforderung nicht entsprächen, daß jedoch das von den Abgeordneten des k. k. Oesterreichischen Ministeriums vorgelegte Projekt eine größere Steifigkeit in sich schliesse;
- 3) daß noch theoretische Berechnungen und Betrachtungen nicht ausreichen, um den Grad der Steifigkeit von vorne herein zu bestimmen und demzufolge zu entscheiden, ob überhaupt resp. bis zu welchem Grade und mit welchen ökonomischen Vortheilen die zu 1 angegebene Anforderung zu erreichen sey.

Die Kommission empfiehlt deshalb zunächst, die von den Abgeordneten des k. k. Oesterreichischen Ministeriums vorgeschlagene Konstruktion an irgend einer vorhandenen Kettenbrücke für den Bahnverkehr anbringen zu lassen und durch Versuche zu erproben, in welchem Maße durch dieselbe der beabsichtigte Zweck erreicht würde.

*) Anmerk. Die unter 1a (eisernen Gitter- und Blechbrücken) erwähnten Zeichnungen, Beschreibungen und sonstigen Materialien werden, nach vorgängiger weiterer Bearbeitung, durch die Redaktion der Eisenbahn-Zeitung vervielfältigt und demnächst den Vereins-Verwaltungen mitgetheilt werden.