

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte 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. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

30. Juli 1857.

Nro. 30.

Inhalt. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. IV. Verhandlungen der Versammlung Deutscher Eisenbahn-Techniker zu Wien im Mai 1857. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

IV.

Verhandlungen der Versammlung Deutscher Eisenbahn-Techniker zu Wien im Mai 1857.

Im Auftrage der Versammlung zusammengestellt von den Schriftführern A. Funk, Baurath und G. Hoffmann, Regierungs- und Baurath.

Vorbemerkung.

Die Berathung einzelner technischer Gegenstände im Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und durch dessen Kommissionen hatte in der General-Versammlung zu Frankfurt a. M. am 21. und 22. Juli 1856 zu dem Antrage und Beschlusse geführt, den Zusammentritt einer neuen Konferenz der Deutschen Eisenbahn-Techniker zu veranlassen zum Behufe einer Revision und Ergänzung der in Berlin im Jahre 1850 vereinbarten Bestimmungen und Grundzüge nach dem dormaligen Stande der Eisenbahn-Technik. Dieser Beschlusse dürfte allseitig als ein sehr erwünschter begrüßt worden seyn, da die Arbeiten vom Jahre 1850, deren Bedeutung vielfache Anerkennung gefunden hat, bei den großen Fortschritten des Eisenbahnwesens den Anforderungen der neuesten Zeit bereits in vielen Punkten nicht mehr genügen konnten und schon zu veralten begannen. Die in Folge dessen in Wien im Mai d. J. versammelten Techniker fanden für ihre Berathung an den Arbeiten von 1850 eine gemessene Grundlage und hatten aus derselben eine Vorbereitung schöpfen können, welche ihre Verhandlungen im Vergleich zu jener ersten Versammlung in hohem Maße erleichterte. Nichts destoweniger war die Prüfung und zeitgemäße Ergänzung der Resultate von 1850 in den seitdem verfloßenen 7 Jahren zu einer so umfassenden Arbeit angewachsen, daß die Versammlung den lebhaften Wunsch empfand und aussprechen mußte, daß es ihr künftighin kürzeren, vielleicht regelmäßig wiederkehrenden Perioden gestattet seyn möchte, unter lebendigem Austausch vielseitiger Ansichten und Erfahrungen ihr Werk fortzuführen und mit den stetigen Entwicklungen der Gegenstände selber im Einklang zu erhalten.

Uebereinstimmend mit den Verhandlungen vom Jahre 1850 folgen hier

- I. Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands.
- II. Einheitliche Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Vereinsbahnen, beide redigirt nach den Beschlüssen der Wiener Versammlung.

Im Anschluß an die gegebene Grundlage sind hierbei auch die englischen Maße, welche in den Verhandlungen vom Jahre 1850 adoptirt waren, einfach beibehalten, wenn gleich die Versammlung sich bei dem allgemein empfundenen Bedürfnisse eines einheitlichen Maßes in Deutschland einstimmig dahin ausgesprach,

daß zu diesem Behufe die Einführung des Französischen Metermaßes als das Zweckmäßigste anerkannt werde.

I. Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands.

Aufgestellt von der Versammlung Deutscher Eisenbahn-Techniker zu Berlin im Februar 1850, redigirt und ergänzt von der Versammlung Deutscher Eisenbahn-Techniker zu Wien im Mai 1857.

(Die Maße beziehen sich sämtlich auf den englischen Fuß.)

A. Bahnbau.

Planum. §. 1. Das Planum aller Eisenbahnen, welche nicht bloße Zweigbahnen bleiben sollen, ist so anzuordnen, daß es für eine zweigleisige Bahn eingerichtet werden kann.

Kronenbreite. §. 2. Die Kronenbreite, in einer horizontalen Linie durch die Unterkante der Schiene gemessen, soll bis zum Durchschnittspunkte der

Böschungslinien bei einer zweigleisigen Bahn nicht weniger als 24 Fuß 9 Zoll, bei einer eingeleisigen Bahn nicht weniger als 15 Fuß 6 Zoll betragen.

Gefälle und Curven. §. 3. Das Längengefälle, welches die Bahnen in der Regel nicht überschreiten sollen, beträgt:

im flachen Lande	1 : 200,
im Hügellande	1 : 100,
im Gebirge	1 : 40.

§. 4. Der Krümmungshalbmesser der Curven soll wo möglich bei Bahnen: im flachen Lande nicht unter 3600 Fuß, im Hügellande nicht unter 2000 Fuß

betragen. Ausnahmeweise darf derselbe bis auf mindestens 1200 Fuß beschränkt werden. Bei Gebirgsbahnen ist der geringste Halbmesser in der Regel 1200 Fuß, ausnahmeweise mindestens 600 Fuß. Die gerade Strecke zwischen zwei entgegengesetzten Curven soll in der Regel noch die Länge eines Bahnzuges erreichen. Die steileren Strigungen einer Bahn sollen in den Curven angemessen ermäßigt werden.

§. 5. Die Bahnhöfe sollen eine horizontale Strecke enthalten, welche im flachen und im Hügellande wenigstens 1800 Fuß, im Gebirge wenigstens 600 Fuß lang ist. Im flachen und im Hügellande muß wenigstens ein Theil dieser Strecke eine gerade Linie von mindestens 600 Fuß Länge enthalten.

Trockenlegung. §. 6. Das Planum ist dergeßalt trocken zu legen, daß das tiefste Eindringen des Frostes in die Erde nicht den höchsten Stand des Wassers erreicht. Wasserhaltender Untergrund in Einschnitten ist bis unter diese Tiefe auszuheben und daselbst durch eine durchlassende Schicht mit genügendem Abflusse vom Untergrunde zu isoliren.

§. 7. Die Sohle des Bettungsmaterials muß unter allen Umständen eine vollständige Entwässerung nach den Seiten des Planums erhalten. Wünschenswerth ist es, die Außenbanquets ganz aus durchlassendem Material zu bilden.

Schutz gegen Schnee. §. 8. Auf Vermeidung der Schneeverwehungen und Schneerverschüttungen ist schon bei Anlage des Planums die sorgfältigste Rücksicht zu nehmen. Als geeignete Abwehrmittel haben sich nach der verschiedenen Vertheilung Dämme, so wie Pflanzungen von angemessener Breite und Entfernung von der Bahn am besten bewährt.

Spurweite. §. 9. Die Spurweite muß im Lichten 4 Fuß 8 1/2 Zoll betragen.

Freier Raum für die Bahn. §. 10. Die Bahngelände in der freien Bahn sollen von Mittel zu Mittel nicht weniger als 11 Fuß 4 Zoll von einander entfernt seyn.

§. 11. Auf der freien Bahn und denjenigen Geleisen der Bahnhöfe, auf welchen Personenzüge bewegt werden, ist das Normalprofil des lichten Raumes mindestens inne zu halten.

§. 12. Die freie lichte Höhe über der ganzen Breite eines jeden Bahngeländes soll wenigstens 15 Fuß 9 Zoll über den Schienen betragen.

§. 13. Die festen Theile des Ausganges der Wassertrahne sollen mindestens 9 Fuß 4 Zoll über der Oberkante der Schienen liegen.

Schienen. §. 14. Die Schienen sollen aus geeignetem und unter Kontrolle gewalztem Eisen bestehen und in der Regel in Längen von nicht weniger als 18 Fuß verwendet werden.

§. 15. Der Kopf der Schienen soll nicht weniger als 2 1/4 Zoll breit seyn und eine gewölbte Oberfläche haben, deren Halbmesser zwischen 5 und 7 Zoll beträgt.

§. 16. Die Höhe der Schienen soll nicht weniger als 4 1/2 Zoll betragen.

§. 17. Die größte Belastung, welche die Schienen durch ein Rad zu erleiden haben, soll 130 Zollcentner nicht übersteigen.

§. 18. Die Schienen sollen nach Innen geneigt gestellt seyn, und soll diese Neigung 1/20 der Höhe betragen.

Lage der Schienen. §. 19. Die Oberflächen der beiden Schienen eines Geleises sollen in geraden Strecken genau in gleicher Höhe liegen. In Curven