

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographische 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. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. W. Meißner'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

2. September 1858.

Nro. 35.

**Inhalt.** Württembergische Staats-Eisenbahnen. Eiserne Brücken. — Deutsche Privat-Eisenbahnen. Lübeck-Büchen. — Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. III. Aus dem Kommissions-Bericht zu Nr. IX. der Tagesordnung über die Wirksamkeit der innerhalb des Vereins bestehenden besonderen Eisenbahn-Verbände im Jahre 1857. IV. Kommissions-Bericht zu Nr. V. der Tagesordnung betreffend die Aenderung des Vereins-Statuts in Bezug auf das Recht zur Theilnahme am Vereine und die Interpretation des §. 13 des Vereins-Statuts. — Eisen-Industrie. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Bayern, Preußen, Sächs. Herzogthümer. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

## Württembergische Staats-Eisenbahnen.

### Eiserne Brücken.

(Mit lithographirter Beilage Nr. 4 und 5.)

Im Mai 1857 wurde mit dem Umbau der mit einem Doppelgeleise versehenen Eisenbahnbrücke über den Neckar bei Cannstatt, — welcher Umbau in Folge des schadhaften Zustandes des hölzernen Gängs und Sprengwerks nothwendig geworden war — begonnen und neben durchaus sicherer Offenhaltung eines bedeutenden Verkehrs bis Mai 1858, somit in Einem Jahre, beendet.

Die ganze Brücke liegt in einer Curve von 1800 Fuß Rad. und in einem Gefälle von 1:125; sie besteht aus 9 Öffnungen, welche zwischen dem obern Theil der Pfeiler 75 Fuß Lichtweite haben, und zur Ausführung des neuen eisernen Oberbaues wurde vermöge der hierfür günstigen Beschaffenheit der Pfeiler das neuere Blechbogensystem mit I-förmigem Querschnitt gewählt.

In jedem der 9 Joche befinden sich als Träger 4 Bogen, deren Sehne unten am Widerlager 71.5 Fuß und deren Pfeilhöhe 13.44 Fuß (=  $5\frac{1}{2}$  der Sprengweite beträgt; sie ruhen an den Widerlagern in gußeisernen Schuhen auf eisernen Keilen, welche ein Reguliren der Bogen gestatten, und oben auf den Pfeilern auf gußeisernen Platten; die Bogen tragen die eichene Schwellen, welche mittelst Schrauben darauf befestigt sind und dem Doppelschienengeleise zur Unterlage dienen.

Jeder dieser Bogen ist sammt der obern Pfeileranlage 80 Fuß durchschnittlich lang, am Widerlager 2.33 Fuß und im Schluß in Vereinigung mit dem 1.4 Fuß hohen horizontalen Bande  $1.9' + 1.4' = 3.3'$  hoch und 0.04' dick, der übrige Raum zwischen dem Bogen und horizontalen Bande ist mit fenestrierten Streben und schrägen Bügen ausgefüllt, sämtliche Bleche aber mit Flanschen und Winkel eingefast. An den Stößen der Blechtafeln sind zur Verstärkung sowohl beim Bogen als beim horizontalen Bande an jeder Seite Blechplatten angebracht und mit den einfachen Blechen durch eine hinreichende Anzahl Nieten verbunden. Zur Befestigung der ganzen Bogen unter sich sind Traversen aus einfachem 0.03 Fuß starkem Bleche mit Winkelbefestigung, in gehörigen Distanzen mit den Hauptblechen verbunden, befestigt und zwischen diesen Traversen sind zur weiteren Verhütung des Verschiebens Kreuzverspannungen (s. g. Windstreben) angebracht.

Die Querschwellen sind zwischen den Schienen mit eichenen Dielen belegt und ein passendes gußeisernes Geländer zielt die Felder zwischen den auf den Pfeilern befindlichen feineren Postamenten. Ein Bronzeanstrich gibt der ganzen Brücke ein freundliches und leichtes Ansehen.

Auf der Beilage bezeichnet Fig. 1 die Ansicht, Fig. 2 den Querschnitt und Fig. 3 den Grundriß eines Joches der Brücke. In den Details sind bei A, B und C der Bogenansatz und die Anlage der Schuhe an den Widerlagern und bei D, E, F und G die Anlage und Schuhe des oberen horizontalen Bandes auf den Zwischenpfeilern und Widerlagern dargestellt. Die Anbringung der Traversen, Windstreben und die Schwellenlage, so wie die übrige Anordnung ist aus der Zeichnung ersichtlich.

Die Kosten dieses Oberbaues berechnen sich folgendermaßen:

10,218.47 Zolltr. Schmied- und gewalztes Eisen	à 18 fl. 28 fr.	188,701 fl. 4 fr.
2,025.45 Zolltr. Gußeisen	à 8 fl.	16,203 „ 36 „
Zusammen Eisenwerk		204,904 fl. 40 fr.
Schwellen, Gefüns und Bedielung		13,420 „ — „
Bekleidung, Anstrich und Bronzierung		4,580 „ — „
Somit Gesamtkosten		222,904 fl. 40 fr.

Nach Aufstellung einzelner Joche, wie nach Vollendung der ganzen Brücke, wurden Belastungsproben mit zwei zusammengespalteten Lokomotiven von je

600 Zolltr. vorgenommen und betrug die Einsenkung in der Mitte der Bogen bei ruhiger Belastung  $1\frac{1}{2}$  Linien und bei rascherem Darüberfahren durchschnittlich 2 Linien, die Seitenschwankung war 0—1 Linie, was eine für jede Verkehrsbelastung mehr als genügende Festigkeit nachweist.

Stuttgart, im August 1858.

v. Massenbach, Bau-Inspektor.

## Deutsche Privat-Eisenbahnen.

### Lübeck-Büchen.

Dem Protokoll der am 30. Juli 1858 stattgehabten außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft ist Nachstehendes zu entnehmen.

Nach der Tagesordnung standen zur Verhandlung die Anträge: 1) auf Uebnahme des Baues einer von der Lübeck-Büchener Eisenbahn abzweigenden, von Lübeck nach Oldesloe und Wandsbeck nach Ham. ver. führenden Eisenbahn Seitens der Gesellschaft auf Grund des Bauplans; 2) auf Herbeischaffung des Baukapitals von 3,600,000 Thlr. durch Ausgabe von 18,000 neuen Stammaktien à 200 Thlr.; 3) auf Ermächtigung der Direktion zur Nachsuchung der Bankkonzessionen bei den betreffenden Regierungen; 4) auf eventuelle nachträgliche Anerkennung der Anwendung nachstehender, in den §§. 8 und 13 der von der K. dänischen Regierung vorläufig mitgetheilten Konzessionsbedingungen enthaltenen Vorschriften auf die Lübeck-Büchener Eisenbahn: „§. 8. Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei dem Betriebe der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern oder auch an anderen Personen und Gütern entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Beschaffenheit der Unternehmung selbst ist als ein von dem Schadenersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten.“ §. 13. „Für Kriegsbeschädigungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesverteidigung vorgenommen werden, wird vom Staate kein Ersatz geleistet. — Die den Aktionären der Gesellschaft sonst zustehenden Rechte, namentlich auf die Theilnahme an der jährlichen Dividende und das Eigenthum der Bahn bleiben ihnen für Kriegszeiten im vollen Umfange gesichert, auch wenn sie Unterthanen einer feindlichen Macht sind.“

Zur Motivirung dieser Anträge trug der Vorsitzende der Direktion, Herr Dr. Behn Folgendes vor:

Nachdem in der am 29. Oktober v. J. abgehaltenen, außerordentlichen Generalversammlung die Direktion zur Vornahme der erforderlichen Vorarbeiten für eine von der Lübeck-Büchener Bahn abzweigende, von Lübeck über Oldesloe und Wandsbeck nach Hamburg führende direkte Bahn ermächtigt worden, auch die zu den Kosten des Nivellements benötigten Geldmittel abseiten des Ausschusses angewiesen waren, ward mit den technischen Arbeiten sofort der Anfang gemacht. Dieselben sind inzwischen vollständig beendet, die Baupläne festgestellt und die Kostenaufschläge entworfen, auch die erforderlichen Schritte eingeleitet, um die Genehmigung der hohen Staatsregierungen zu den projektirten Richtungslinien zu erhalten. Eine fernere Vorbedingung für das neue Unternehmen ist unlängst erfüllt durch den Abschluß des zwischen der K. dänischen Regierung und den Senaten von Lübeck und Hamburg zu Kopenhagen verhandelten und am 17. Juni d. J. unterzeichneten Staatsvertrages, durch welchen die Voraussetzungen nunmehr erledigt sind, die bei Zusage der Konzession an die Gesellschaft von Seiten des K. dänischen Gouvernements anzuhalten waren.

Bei der Prüfung und Beurtheilung obiger Anträge und des denselben zu Grunde liegenden Projektes kommen hier weniger in Betracht: die hohe Bedeu-