

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte 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-Zeitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Verkauf 7 Gulden rheinisch oder 4 Thlr. preuß. Cour. für den Jahrgang — Einrückungsgebühr für Anzeigen 2 Sgr. für den Raum einer gespaltenen Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ 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 ziert 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 Uebernahme 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 Kostenschätzungen 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-

lung der dadurch erreichten kürzesten Schienenverbindung zwischen Ost- und Nordsee (Elbe) für den gesammten norddeutschen Handelsverkehr, der Gewinn, welcher aus einer kürzeren und unmittelbaren Verbindung der beiden Hansestädte Lübeck und Hamburg für diese und deren kommerzielle Entwicklung sich erwarten läßt, der Vortheil endlich, den ein großer, verkehrs- und produktreicher Theil von Holstein, sowohl unmittelbar, als mittelbar durch diese Bahn in größerem Umfange gewinnen wird, als ihm derselbe durch eine anderweitige Eisenbahnverbindung geboten werden kann. Es handelt sich mehr um das eigene Interesse der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. Gerade dieses Interesse aber ließ den Bau der direkten Bahn durch diese Gesellschaft zunächst und vornämlich als eine von den Umständen dringend gebotene Nothwendigkeit erscheinen.

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn, ins Leben gerufen, nachdem langjährige Bemühungen zur Erlangung einer direkten Schienenverbindung zwischen den beiden Hansestädten gescheitert waren, gewährt diese Verbindung, statt auf dem geraden Wege, in einem weiten Halbkreise und zwingt den, auf die kürzeste Route angewiesenen Transitverkehr zwischen Ost- und Nordsee zu einem künstlichen, nicht allein kostspieligen, sondern auch in mancher Beziehung hinderlichen Umwege. Bei dieser Sachlage und so lange die Lübeck-Büchener Eisenbahn darauf angewiesen war, aus dem Verkehr zwischen Lübeck und Hamburg ihre vornämlichsten Erträge zu ziehen, war die Herstellung einer direkten Schienenverbindung zwischen beiden Städten Seitens einer andern Gesellschaft eine ständige Gefahr für die Erstere, der, so oft sie sich erhob, mit gerechter Besorgniß entgegengesetzt werden mußte. Der Antrag auf den Bau einer Neumünster-Gutin-Neustädter Bahn, welcher das reiche östliche Holstein in den Bereich der Altona-Kieler Bahn hineinziehen sollte, war nach dieser Richtung hin der erste Schritt; der zweite bestand in der Erneuerung des Antrages auf Erbauung einer direkten Altona-Lübecker Eisenbahn, einem Unternehmen, dessen Ausführung und alleiniger Vortheil schließlich der Altona-Kieler Gesellschaft zugefallen seyn würde, wenn gleich der Antrag selbst nicht von ihr ausging.

Die Direktion ist aber ihrerseits nicht nur von der Unerläßlichkeit des neuen Unternehmens im Interesse der Gesellschaft, sondern auch davon überzeugt, daß sich dasselbe in finanzieller Beziehung als ein durchaus günstiges herausstellen und immer mehr gestalten wird. Die stetige Zunahme des Verkehrs und der Erträge sämtlicher kontinentaler Eisenbahnen, die wohl durch einzelne Jahre des Kriegs oder finanzieller Krisen unterbrochen, aber in ihrem allgemeinen Fortschritte nicht aufgehalten wird, verbürgt auch diesem Unternehmen eine gewinnbringende Zukunft, ganz abgesehen von außerordentlichen Zufüssen, welche durch den Anschluß neuer Bahnen unausbleiblich erfolgen werden. Als erste Konsequenz des neuen Unternehmens ist die Bildung eines Comités für die Erbauung einer Bahn von Gutin und Neustadt nach Lübeck zu bezeichnen. Ein zweites nicht minder wichtiges, in Mecklenburg aufgenommenes Anschlußprojekt ist der Bau einer mecklenburgischen Eisenbahn von Kleinen resp. Schwerin auf Lübeck im Anschluß und zur Fortsetzung der von Güstrow aus durch Mecklenburg-Strelitz auf Stettin zu führenden östlichen Bahnlinie. Als die dritte Folge der Genehmigung einer Lübeck-Hamburger Bahn darf endlich hervorgehoben werden, daß das Projekt einer Neumünster-Segeberg-Eldeker Bahn seitdem wieder aufgenommen worden ist. Noch weiter erheblicher und unmittelbarer ist aber der Gewinn, welchen sich die Gesellschaft von dem in naher Aussicht stehenden Bau einer Lüneburg-Lauenburger Bahn und der Herstellung eines erleichterten Elbüberganges bei letzterem Orte versprechen darf. Indem die Lübeck-Büchener Bahn dadurch ihre natürliche Fortsetzung nach Süden hin erhält, tritt sie in eine unmittelbare Schienenverbindung mit Hannover, mit dem gesammten westlichen und südlichen Deutschland, so wie den angrenzenden Ländern, welche der Route auf Lübeck, namentlich Stettin gegenüber, einen erheblichen Vorzug, nämlich einen Vorsprung von mehr als 30 Meilen durchschnittlich gewährt und folglich der Lübeck-Büchener Bahn einen zunehmenden Verkehr in Aussicht stellt, der ohne Zweifel wesentlich dazu beitragen wird, den nach Erbauung des kürzeren direkten Schienenweges unvermeidlichen Ausfall des Hamburger Verkehrs auf dieser Bahn auszugleichen.

Bei der Abstimmung wurden sämtliche Anträge mit Stimmeneinhelligkeit angenommen.

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.

In Folge des uns wiederholt erteilten Auftrages, über die Wirksamkeit der Eisenbahn-Verbände im Jahre 1857 zu berichten, beehren wir uns, die von den betheiligten Verwaltungen und gemachten Mittheilungen nachstehend zusammenzustellen:

A. Der im Jahre 1848 gegründete Norddeutsche Verband hatte abzurechnen über

1) 1,479,126 Thlr. für Beförderung von 181,481 Personen gegen 1,354,106 Thlr. im Jahre 1856.

2) 4,364,036 Thlr. für Beförderung von 128,084,6 Ztr. Gilgut und 7,325,684,8 „ Frachtgut
Summa 7,453,769,4 Ztr.

gegen 3,751,485 Thlr. für Beförderung von 5,961,989 Ztr. im Jahre 1856.

3) 418,123 Thlr. für 13,499,393,9 Achseilen Wagenmiete

gegen 354,536 Thlr. für 11,458,696,6 Achseilen Wagenmiete im Jahre 1856.

B. Der im Jahre 1852 gegründete Mitteldeutsche Verband hat durch Aufnahme der Großherzoglich Badischen Station Waldshut als Verbandsstation im Personenverkehre eine Erweiterung von 7 1/2 Meilen (Entfernung von Basel), im Güterverkehre von 3 Meilen (Entfernung von Säckingen) erfahren. Außerdem trat den bisherigen Verbands-Güterstationen die Nordbahn-Station Gerstungen hinzu, wogegen andererseits die Großherzoglich Badische Station bei Rheinfelden ausfiel.

Die Abrechnungen umfaßten:

1) 611,731 Thlr. für Beförderung von 56,741 Personen gegen 562,946 „ „ „ „ 51,486 „ im Jahre 1856.

2) 53,241 Thlr. für Beförderung von 32,428 Ztr. Gepäc, wovon 15,002 Ztr. Tarwerth gegen

45,608 „ „ „ „ 29,231 Ztr. Gepäc, wovon 13,174 Ztr. Tarwerth im Jahr 1856.

3) 1,925,613 Thlr. (incl. 7136 Thlr. Versicherungsprämie) für Beförderung von 72,564 Ztr. Gilgut, 1,476,638 Ztr. Frachtgut 1. Klasse und 712,941 Ztr. 2. Klasse, zusammen 2,262,143 Ztr. und 707 Achsen sonstiger Gegenstände, so wie 6 Ertragzügen gegen 1,664,440 Thlr. (incl. 6803 Thlr. Versicherungsprämie) für Beförderung von 1,950,640 Ztr. und 903 Achsen sonstigen Güts im Jahre 1856.

4) 830 Thlr. Entschädigung gegen 834 im Jahre 1856.

5) 130,880 Thlr. (incl. 1365 Thlr. Strafmiethen) für 5,178,381 Achseilen Wagenmiete im Güterverkehre, gegen 114,581 Thlr. für 4,522,940 Achseilen im Jahre 1856, neben einer Naturalausgleichung von 481,189 Achseilen von Personenwagen und 248,832 „ „ „ „ Gepäcswagen.
Summa 730,021 gegen 343,501 im Jahre 1856.

C. Der im Jahre 1853 gegründete Rheinisch-Thüringische Verband rechnete ab über

1) 121,316 Thlr. für Beförderung von 38,849 Personen incl. Gepäc und Equipagen gegen 100,714 Thlr. im Jahre 1856.

2) 788,697 Thlr. für Beförderung von 2,361,631 Ztr. Güter gegen 540,921 „ „ „ „ 1,525,912 „ im Jahre 1856.

3) 51,698 Thlr. für 2,067,900 Achseilen Wagenmieten gegen 37,526 „ „ „ „ 1,501,038 „ „ im Jahr 1856.

D. Der im Jahre 1856 gegründete Ostfriesisch-Thüringische Verband erzielte an Einnahmen:

1) 2588 Thlr. für die Beförderung von 619 Personen.

2) 98 „ „ den Transport von 228 Ztr. Passagiergepäc.

3) 8359 „ „ „ „ 693 „ Gilgut, 6555 Ztr. Güter 1. Klasse, 10,559 Ztr. 2. Klasse, zusammen 17,807 Ztr. und 20 Ladungen Kohlen à 100 Ztr.

E. Der im Jahre 1856 gegründete Ostfriesisch-Rheinische Verband schloß ab mit einer Einnahme von

1) 48,757 Thlr. für Beförderung von 23,669 Personen.

2) 2,227 „ „ den Transport von 6847 Ztr. Gepäc.

3) 168,107 „ „ „ „ 11,136 Ztr. Gilgut, 153,897 Ztr. Güter 1. Klasse, 624,364 Ztr. Güter 2. Klasse, zusammen 799,397 Ztr. und 4432 Ladungen Kohlen à 100 Ztr.

Ueber die Benutzung fremder Wagen in den letztgedachten beiden Verbänden haben keine genauen Nachweisungen aufgestellt werden können, da die betreffenden Abrechnungen auf verschiedene Weise und nicht nach den beiden Verbänden getrennt stattfanden.

F. Nachdem durch die Vollendung der königlich hannoverschen und der Herzoglich braunschweigischen Südbahn eine nähere Verbindung sowohl zwischen den Hafenplätzen Bremen und Harburg, wie zwischen Berlin resp. Braunschweig einerseits und der Station Kassel andererseits hergestellt worden, ist im Jahre 1857 zwischen der königlich hannoverschen und der Herzoglich braunschweigischen Eisenbahn-Verwaltung, so wie den Verwaltungen der Main-Wefer, Main-Neckar, Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn unter dem Namen „Westdeutscher Verband“

ein neuer Verband gegründet worden, dessen Endpunkte die Stationen Bremen, Harburg, Braunschweig, Berlin und Heidelberg bilden. Die

Stationen von und resp. nach welchen innerhalb dieses Verbandes direkte Expedition stattfindet, sind: a) im Personenverkehr: Bremen, Harburg, Hannover, Nordstemmen, Kreienfen, Göttingen, Kassel, Berlin, Potsdam, Magdeburg, Döberleben, Braunschweig, Marburg, Gießen, Frankfurt a. M., Darmstadt, Heidelberg; b) im Güterverkehr: Bremen, Harburg, Lüneburg, Hannover, Göttingen, Hannoverisch-Münden, Kassel, Berlin, Magdeburg, Halberstadt, Döberleben, Wolfenbüttel, Braunschweig, Marburg, Gießen, Frankfurt a. M., Darmstadt, Heidelberg. Da der Verkehr innerhalb dieses Verbandes erst in der Mitte des Jahres 1857 begonnen hat, so kann über ein Jahres-Resultat desselben noch nicht berichtet werden.

Potsdam, den 2. August 1858.

Das Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft.

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.

1. Aenderung des Vereins-Statuts in Bezug auf das Recht zur Theilnahme am Vereine.

Die mit der außerordentlichen Revision des Freifahrten-Reglements in Gemäßheit des Münchener Generalversammlungs-Beschlusses beauftragte Kommission hat beschlossen, der Generalversammlung des Vereins zu empfehlen:

künftig die dem Vereine angehörenden Bahn-Verwaltungen nur bezüglich der ihnen gehörenden Bahnstrecken, welche in einem Lande gelegen sind, das zum Deutschen Bunde gehört oder unter einer zum Deutschen Bunde gehörenden Regierung steht, zur Theilnahme an der Freifahrten-Vereinsung für berechtigt zu erachten.

Gleichzeitig hat die gedachte Kommission die geschäftsführende Direktion erucht, eine diesem Beschlusse entsprechende Aenderung des §. 2 des Vereins-Statuts herbeizuführen und dabei in Erwägung zu ziehen, ob der eben allegirte Paragraph des Statuts nicht auch bezüglich des Domicils, welches die Bahn-Verwaltungen haben müssen, um zur Theilnahme an dem Vereine berechtigt zu seyn, eine Aenderung dahin zu erleiden habe, daß alle Bahn-Verwaltungen zur Theilnahme an dem Vereine berechtigt sind, welche ihr Domicil in einem zum Deutschen Bunde gehörenden oder in einem solchen Lande haben, welches unter einer zum Deutschen Bunde gehörenden Regierung steht.

Die geschäftsführende Direktion hat die Vorberathung über diese in Anregung gebrachte Aenderung des Vereins-Statuts der oben angeführten Kommission übertragen. Letztere ist mit Ausnahme einer zu derselben gehörenden Verwaltung der Ansicht, daß der §. 2 des Vereins-Statuts das Theilnahmerecht an dem Vereine zu eng begrenzt, wenn derselbe bestimmt, daß zur Theilnahme nur die Eisenbahn-Verwaltungen berechtigt seyn sollen, welche ihr Domicil in Deutschland haben. Die Kommission ist der Meinung, daß auch denjenigen Bahnverwaltungen, welche nicht im Deutschen Bundesgebiete, wohl aber in einem Lande ihr Domicil haben, welches unter einer zum Deutschen Bunde gehörenden Regierung steht, die Theilnahme an dem Vereine offen zu halten ist, und zwar aus folgenden Gründen:

Thatsächlich gehört dem Vereine bereits eine Verwaltung an, deren Domicil zur Zeit nicht im Deutschen Bundesgebiete gelegen ist. Es ist dies die Königl. Preussische Direktion der Ostbahn, welche ihr Domicil in Bromberg, in der im Deutschen Bundesgebiete nicht belegenen Königl. Preussischen Provinz Posen hat, und deren Aufnahme in den Verein zu einer Zeit erfolgte, zu welcher das ganze Preussische Staatsgebiet zum Deutschen Bunde gehörte. Die Theilnahme dieser Verwaltung an dem Vereine kann demselben nur erwünscht seyn. Gleich wünschenswerth muß es nach der Ansicht der Kommission aber auch seyn, den in Zukunft in den nicht zum Deutschen Bundesgebiete gehörenden Provinzen des Preussischen Staates — Posen und Preußen — entstehenden Bahn-Verwaltungen die Theilnahme an dem Vereine möglich zu machen. Auch im Hinblick auf den Oesterreichischen Kaiserstaat scheint der Kommission die von ihr vorgeschlagene erweiterte Begrenzung des Vereins geboten, da in dem Falle einer Decentralisation der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung es nicht gerechtfertigt seyn würde, den etwa für die nicht im Deutschen Bundesgebiete belegenen Oesterreichischen Bahnen zu errichtenden besonderen Vorstandesstellen die Theilnahme an dem Vereine zu versagen. Das dissentirende Mitglied der Kommission ist zwar der Ansicht, daß in Folge der von der Majorität intendirten Erweiterung der Grenzen des Vereins derselbe aufhören werde, ein deutscher zu seyn, und daß zu befürchten sey, es werde kaum noch eine Sprachverständigung erübrigt werden können, wenn das Domicil in Deutschland nicht mehr Bedingung der in den Verein aufzunehmenden Bahn-Verwaltungen sey. Die Majorität in der Kommission hält jedoch dafür, daß diese Befürchtung keinesfalls eine begründete sey, in Bezug auf die Bahn-Verwaltungen im Kaiserstaate Oesterreich und im Königreiche Preußen, daß aber auch nicht anzunehmen

sey, daß durch die Aufnahme der Eisenbahn-Verwaltungen der Königreiche Dänemark und Holland — um die es sich hier nur noch handelt — das deutsche Element in dem Vereine werde gefährdet werden.

Dagegen ist die Kommission einstimmig der Ansicht, daß die Aufnahme sämtlicher Eisenbahn-Verwaltungen in den Verein nur bezüglich der ihnen gehörenden Bahnstrecken erfolgen könne, welche in einem Lande gelegen sind, das zum Deutschen Bunde gehört oder unter einer zum Deutschen Bunde gehörenden Regierung steht, weil nur in dieser Grenze zur Zeit eine Gemeinsamkeit der Interessen und eine gleichmäßige Durchführung der vom Vereine angenommenen Grundsätze anzunehmen sey. Die Kommission schlägt hiernach vor:

a) dem §. 2 des Vereins-Statuts folgende Fassung zu geben: „Zur Theilnahme an dem Vereine sind sämtliche Eisenbahn-Verwaltungen berechtigt, welche ihr Domicil in einem zum Deutschen Bundesgebiete gehörenden oder in einem solchen Lande haben, welches unter einer Deutschen Bundes-Regierung steht, jedoch nur bezüglich derjenigen ihnen gehörigen Bahnstrecken, welche in einem Lande gelegen sind, welches zum Deutschen Bundesgebiete gehört, oder in einem solchen, welches unter einer Deutschen Bundes-Regierung steht.“

b) den §. 10 des Vereins-Statuts dem entsprechend im Eingange dahin zu vervollständigen: „das Resultat der Berathung wird durch Stimmenmehrheit, und Falls dies auch nur von einer dissentirenden Stimme gefordert wird, mittelst namentlicher Abstimmung festgestellt, wobei jede vertretene Verwaltung nach Maßgabe ihrer Bahn ein Stimmrecht in der Art geübt, daß dem Eigenthümer einer oder mehrerer Bahnen bei einer Gesamtlänge im Vereinsbezirke (§. 2) bis zu 10 Meilen eine“ u. s. w.

2. Interpretation des §. 13 des Vereins-Statuts.

Die in der vorjährigen Generalversammlung beschlossene Aufnahme neuer Verwaltungen in den Verein hat zu einer Meinungs-Verschiedenheit zwischen der geschäftsführenden Direktion und einigen Vereins-Verwaltungen darüber geführt, ob bei Aufnahme neuer Mitglieder nach §. 13 des Vereins-Statuts außer der Annahme bei der geschäftsführenden Direktion nur die Genehmigung der Generalversammlung erforderlich ist, oder ob ein Aufnahme-Beschluß ebenso wie jeder andere Beschluß der Generalversammlung nach §. 11 des Vereins-Statuts erst durch die Genehmigung der Vereins-Verwaltungen verfaßt wird.

Die geschäftsführende Direktion hält es für erforderlich, die Frage der Entscheidung der Generalversammlung zu unterbreiten und hat zu dem Behufe der oben bezeichneten Kommission die Vorberathung übertragen. Die Kommission ist zu einer einmütigen Ansicht über Beantwortung der vorliegenden Frage nicht gelangt. Die Minorität — zwei Verwaltungen — hält dafür, daß die Aufnahme eines neuen Vereinsmitgliedes zu den wichtigsten Akten der ganzen Thätigkeit des Vereins, beziehungsweise der Generalversammlung gehöre und deshalb, so wie auch mit Rücksicht auf den ursprünglichen Wortlaut vom §. 11 des Vereins-Statuts, nicht ohne die ausdrückliche Genehmigung resp. Ratihabition der einzelnen Verwaltungen erfolgen könne. Die Majorität der Kommission — fünf Verwaltungen — ist dagegen der Ansicht, daß der Wortlaut vom §. 13 des Vereins-Statuts nicht ein solcher sey, daß man glauben könne, es habe der Beschluß der Generalversammlung über die Aufnahme eines neuen Mitgliedes noch von der Nichtausübung eines Voti der einzelnen Verwaltungen abhängig gemacht werden sollen. Anders verhalte es sich mit den im §. 6 des Vereins-Statuts erörterten Gegenständen; hier sey noch eine spezielle Vorbereitung und Ausführung Seitens der Einzelnen erforderlich und hier sey mit Recht der Beschluß der Generalversammlung noch an die Ratihabition der einzelnen Verwaltungen gebunden worden. Unter derartige Gegenstände gehöre aber der Eintritt einer neuen Verwaltung nicht, und es könne deshalb auch nicht §. 11 des Vereins-Statuts auf die vorliegende Frage, und zwar wider den ausdrücklichen Wortlaut des §. 13 des Vereins-Statuts und des demselben zum Grunde liegenden Beschlusses der Generalversammlung vom 15. Oktober 1849 Anwendung finden, umsoweniger, als sonst im §. 2 des Statuts gewiß eine ausdrückliche Bestimmung darüber getroffen seyn würde, daß die Aufnahme neuer Mitglieder an eine Einigkeit der Stimmen sämtlicher Vereins-Verwaltungen gebunden sey.

Stettin, den 18. August 1858.

Im Auftrage der Kommission:
Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft.
Kutscher.

Eisen-Industrie.

Nach einer auf amtliche Quellen gestützten Zusammenstellung belief sich die Eisenerzförderung in Preußen im vergangenen Jahre auf 3,381,169 Tonnen, während sie noch im Jahre 1854 . . 2,193,839 Tonnen betrug. Der Werth des im Jahre 1857 geförderten Quantum berechnet sich auf 2,397,369 Thlr., also für die Tonne auf 21 Sgr. 3 Pf. An Arbeitern wurden in den Eisenbergwerken circa 18,000 beschäftigt. Die Produktion an Roheisen, Guß-

Stücken und Rohstahleisen ist seit dem Jahre 1849 von 2,573,000 Ztr. auf mehr als 8 Mill. Ztr. im vergangenen Jahre gestiegen. Die Fabrikation an Eisengusswaaren vermehrte sich in dem angegebenen Zeitraum von 929,000 Ztr. auf 2,500,000 Ztr. und die des aus den Frischfeuern, Puddlings und Walzwerken hervorgegangenen Stabeisens und der Eisenbahnschienen von 2,540,000 Ztr. auf circa 5,500,000 Ztr. Die Einfuhr von Roheisen in den Zollverein hat sich seit 1854, wo sie 2,667,811 Ztr. betrug, ungefähr auf das Doppelte gehoben. Stärker noch ist verhältnismäßig die Zunahme bei geschmiedeten Eisen in Stäben und bei Blechen. Unter den einführenden Ländern nehmen England und Belgien den ersten Rang ein. Geringer zeigt sich die Vermehrung bei der Ausfuhr die sich in Bezug auf Roheisen ungefähr um die Hälfte, in Bezug auf geschmiedete Eisen und Stäbe von $\frac{1}{2}$ Quadrat Zoll im Durchschnitt u. um das Doppelte, in Bezug auf ganz grobe Gusswaaren, in Dosen, Platten, Gittern u. auf mehr als das Doppelte erhöhte, während in den übrigen Eisenproduktionen eine bemerkenswerthe Zunahme nicht stattfand. (L. 3.)

Beitung.
Inland.

Oesterreich. — Die Probefahrten auf der bereits angebauten Eisenbahnstrecke Dombica Rzeszow haben am 1. September begonnen und die definitive Eröffnung und Uebergabe des Privatverkehrs dieser Bahn ist auf den 1. November d. J. festgesetzt worden.

Bayern. — In der Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahn am 25. d. M. wurde ein Antrag, ein zweites Geleise von Fürth bis zur Kreuzung mit der Staatsbahn zu legen, angenommen. Die Kosten sind auf 50,000 fl. angeschlagen.

Preußen. — Der Handelsminister hat die Einrichtung einer Telegraphenschule in Berlin getroffen, welche vom 1. Januar k. J. an ins Leben treten soll, und auf der künftig alle Personen, die im Telegraphenwesen eine Anstellung

finden wollen, zunächst einen praktischen Kursus durchzumachen und ihre Befähigung zur Uebernahme ihrer Stellen nachzuweisen haben. (Post. 3.)

— Auf der Ratibor-Nikolaier Zweigbahn hofft man die Strecke von Nikolai bis Bahütte im Oktober d. J. eröffnen zu können. Es wird alsdann der Anschluß an die Oberschlesische Eisenbahn hergestellt seyn, und der Verkehr zwischen Krasau und Ratibor wird seinen Weg auf der neuen Zweigbahn nehmen.

Sächs. Herzogthümer. — Die Strecke der Verrabahn von Reiningen bis Gifenach wird am 15. September, von Reiningen bis Coburg am 1. Okt. und die ganze Bahn bis Lichtenfels am 1. November d. J. eröffnet werden.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

K. K. privilegirte österr. Staats-Eisenbahn. (174 $\frac{1}{2}$ Meilen.)

	Personen.	Güter.	Einnahme.	1857.
1858	Zahl.	Ztr.	fl. C. M.	fl. C. M.
6. August bis 12. August	43,946	532,191	282,365	269,471
13. " " 19. "	50,259	639,688	300,015	286,801
20. " " 26. "	46,885	587,225	320,116	308,048
bis 26. August 1858	1,300,595	20,262,485	8,877,892	8,230,947

Königlich bayerische Staatsbahnen. — Monat Juli 1858.

(Bahnlänge 271 Wegstunden.)

313,094 Personen	330,780 fl.
1,359,833 Ztr. Güter (192,652 Ztr. Regiefend.)	425,130 "
Gepäck, Equipagen, Thiere u.	38,554 "
Summa	794,464 fl.

gegen 295,001 Personen, 1,374,445 Ztr. Güter (225,787 Ztr. Regiefendungen) und 747,422 fl. Einnahmen im Juli 1857 bei 252 $\frac{1}{2}$ Stunden Bahnlänge.

Magdeburg-Wittenberge. — Monat Juli 1858.

14,931 Personen, Einnahme	12,499 Thlr.
235,400.8 Ztr. Güter	25,669 "
Außerordentliche Einnahmen	1,676 "
Summa	37,844 Thlr.

gegen 15,069 Personen, 174,848.9 Ztr. Güter und 32,819 Thlr. Einnahmen im Juli 1857.

Ankündigungen.

K. K. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.
Bekanntmachung.

[79—81]

Bei der in Gemäßheit der Kundmachung vom 19. Juli 1858 laut Notariatsprotokoll vom 20. August 1858 stattgehabten Ziehung zur Verlosung der Prioritäts-Obligazionen der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft sind die nachverzeichneten 1272 Stück gezogen worden und zwar:

Von der 1. Emission enthaltend 300,000 Obligazionen von Nr. 1 bis inclus. 300,000		Von der 2. Emission enthaltend 63,636 Stück von Nr. 300,001 bis inclus. 363,636		Von der 3. Emission enthaltend 100,000 Stück von Nr. 363,637 bis inclus. 463,636		Von der 4. Emission enthaltend 100,000 Stück von Nr. 463,637 bis inclus. 563,636	
gezogene Nummern	Anzahl	gezogene Nummern	Anzahl	gezogene Nummern	Anzahl	gezogene Nummern	Anzahl
Nr. 64,901 bis 65,000	100	Nr. 343,801 bis 343,900	100	Nr. 369,501 bis 369,600	100	Nr. 538,601 bis 538,700	100
" 130,001 " 130,100	100	" 343,658 " 343,700	43	" 372,001 " 372,100	100	" 560,901 " 561,000	100
" 228,301 " 228,400	100			" 388,931 " 388,956	26	" 535,531 " 535,556	26
" 245,701 " 245,800	100						
" 276,701 " 276,800	100						
" 279,801 " 279,900	100						
" 67,224 " 67,300	77						
Zusammen	677		143		226		226

Die Rückzahlung der oben verzeichneten 1272 Obligazionen erfolgt gegen Rückstellung der Original-Obligazionen vom 1. September 1858 angefangen mit dem Betrage von 500 Francs für jede Obligazion, welcher Betrag bei den, bei der gesellschaftlichen Centralcasse in Wien bewerkstelligten Rückzahlungen in Bank-Valuta nach dem durchschnittlichen Mittelkurse der vorhergehenden Woche berechtigt werden wird. Von den sämtlichen oben verzeichneten verlosten Obligazionen werden vom 1. September 1858 an keine Interessen mehr bezahlt.

Wien, am 21. August 1858.

Von der General-Direktion der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Anstellung für einen Maschinenmeister.

[73—76] Für die unmittelbare Leitung des technischen Betriebes und des Dienstes der Reparaturwerkstätten einer in Ausführung begriffenen großartigen Eisenbahnunternehmung wird ein **Maschinen-Ingenieur** gesucht, welcher sich über längere ausgezeichnete Leistungen in gleicher Eigenschaft auszuweisen vermag und welchem dagegen eine in jedem Sinne lohnende Stellung zugesichert werden kann.

Bewerber um diese Stelle ertheilt die Redaktion dieses Blattes nähere Auskunft.

[82] Im Verlage der Buchhandlung J. G. Engelhardt (Bernhard Thierbach) in Freiberg ist so eben erschienen und durch alle Buchhandlungen des In- und Auslandes zu beziehen:

Die Schiebersteuerungen.

Mit besonderer Berücksichtigung

der

Steuerungen bei Lokomotiven.

Von

Dr. Gustav Deuner,

Professor der Mechanik am eidgenössischen Polytechnicum zu Zürich.

(Ergänzter Separatabdruck aus dem „Civilingenieur.“ Bd. II u. III.)

Mit 6 lithographirten Tafeln.

gr. 8. Satin. Velinpapier, eleg. geh. Preis 1 Thlr. 10 Ngr.

Redaktion: C. Ebel und E. Klein. — In Kommission der J. B. Metzler'schen Buchhandlung in Stuttgart.