

Ausführung gelangt, weil es angemessen schien, die Bewilligung der veranschlagten Kosten der Beschlussnahme der Generalversammlung zu überlassen. Wir haben zu Nr. VII der Tagesordnung einen hierauf bezüglichen Bericht erstattet, welcher das Nähere über diese Angelegenheit enthält.

10. Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands. Die von der Wiener Versammlung der Deutschen Eisenbahn-Techniker im Mai 1857 revidirten „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands“ und „Einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr“ sind den einzelnen Verwaltungen zur Prüfung vorgelegt und die von diesen eingebrachten Abänderungs-Vorschläge der technischen Kommission zur Verathung und Berichterstattung an die diesjährige Generalversammlung überwiesen worden. Die von der Kommission entworfene neue Redakzion der „Grundzüge“ ist Gegenstand der vorliegenden Tagesordnung.

11. Verhütung der Achsbrüche. Auf Grund der gesammelten Materialien hat die technische Kommission die Mittheilungen der Vereins-Verwaltungen über stattgefundene Achsbrüche zusammengestellt und als zweckmäßiges Schutzmittel zur Verhütung von Unfällen bei Achsbrüchen die Anwendung von Nothlagern empfohlen. Die gedruckte Zusammenstellung über Achsbrüche aus der Zeit bis Ende 1856 haben wir unterm 21. September v. J. an die Vereins-Verwaltungen vertheilt. Die uns so eben von dem vorsitzenden Mitgliede der technischen Kommission, dem k. k. Oesterreichischen Ministerium für Handel u. zugehende Zusammenstellung über Achsbrüche, welche im Jahre 1857 auf den Vereinsbahnen vorkamen, werden wir nach der Triester Generalversammlung drucken lassen und an die Vereinsverwaltungen vertheilen.

12. Ausführung der Vereins-Beschlüsse. Die in Folge der Aufnahme neuer Vereins-Mitglieder nothwendig gewordene Abänderung der Bahn-Eintheilung haben wir in Gemeinschaft mit der Herzogl. Braunschweigischen Verwaltung vorgenommen, im Uebrigen aber dringenderer Geschäfte wegen in der Sache selbst bis jetzt nichts veranlassen können.

13. Deutsche Eisenbahn-Statistik. Den Jahrgang 1856 der Deutschen Eisenbahn-Statistik haben wir unterm 15. Juli d. J. an die Vereins-Verwaltungen und die theilhaftigen Staats-Regierungen vertheilt. Die Materialien zur Statistik pro 1857 haben wir, da die Vorarbeiten zur Generalversammlung uns in einer ganz ungewöhnlichen Weise in Anspruch genommen haben, bis jetzt nicht einfordern können, werden aber, sobald dies irgend möglich ist, die betreffenden Fragebogen vertheilen.

14. Vereins-Kasse. Ueber die Verwaltung der Vereins-Kasse legen wir nach Nr. X der Tagesordnung Rechnung. Die Anfangs Juni d. J. ausgeschriebenene neuen Beiträge sind vollständig eingegangen.

15. Wechsel der geschäftsführenden Direktion. Mit dem Schluß der diesjährigen Generalversammlung erlischt unser Mandat. Bei Uebernahme der Geschäfte vor 4 Jahren bestand der Verein aus 46 Verwaltungen mit 56 Bahnen von 1020 Meilen Gesamtlänge, wogegen derselbe jetzt 61 Verwaltungen mit 78 Bahnen von 1740 Meilen Gesamtlänge zählt. Außerdem sind über 600 Meilen im Bau begriffen. Die Central-Geschäfte haben in den letzten beiden Jahren, namentlich aber im abgelaufenen Jahre, einen so enormen Umfang erlangt, daß im Interesse des Vereins, so wie der künftigen geschäftsführenden Direktion, eine Reorganisation der Central-Verwaltung eben so nothwendig als zeitgemäß erscheinen dürfte. Wir werden in einer besondern Vorlage später ausführlicher auf diesen Gegenstand zurückkommen.

Berlin, den 30. August 1858.

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

VI.

Bericht der geschäftsführenden Direktion zu Nr. VII. der Tagesordnung über die Vervielfältigung der eingegangenen Zeichnungen von Gitter- u. Brücken.

Der Eingang von 30 Blättern Zeichnungen verschiedener Eisenbahn-Verwaltungen über eiserne Gitter- und Kettenbrücken nebst den dazu gehörigen Beschreibungen und Bemerkungen über Gewicht, Kosten, Durchbiegung bei verschiedenen Belastungen, hat nach mehrfachen Erörterungen in der vorjährigen Münchener Generalversammlung zu dem Beschlusse geführt:

- die Uebersichts-Nachweisung mit den besondern Bemerkungen über die darin enthaltenen Gegenstände durch Lithographie zu vervielfältigen und den Bahn-Verwaltungen mitzutheilen;
- die eingegangenen Zeichnungen auf übereinstimmendes Maß und in passende Form zu bringen und sodann lithographiren zu lassen, um sie ebenfalls den verschiedenen Verwaltungen mitzutheilen;
- das k. k. Oesterreichische Handelsministerium um die vorläufige Zusammenstellung zu ersuchen, die Redakzion der Eisenbahn-Zeitung aber, welche sich dazu bereit erklärt hat, mit der Vervielfältigung des Werks beauftragen zu lassen.

Auf Grund dieses Beschlusses ist das k. k. Oesterreichische Handelsmini-

sterium ersucht worden, zunächst bezüglich der Drucklegung mit der Redakzion der Eisenbahn-Zeitung zu Stuttgart in Verbindung zu treten, und hat dasselbe uns folgendes Resultat mitgetheilt: Nach einem vorläufigen Anschlage werden die verschiedenen Brückenzeichnungen 30—32 Tafeln von $2 \times 1\frac{1}{2}$ Fuß englisch Größe füllen, und hierzu der Text in Groß-Folio in halber Größe der Tafeln, also in $1\frac{1}{2} \times 1$ Fuß englisch Format zweispaltig gedruckt werden. Der Aufwand für das ganze Werk in 1000 Exemplaren bei Anwendung von feinem, starkem Papier würde sich berechnen:

30 Tafeln für Stich, Druck, Papier à 90 fl.	= 2700 fl.
Satz, Druck und Papier für circa 12 Bogen Text	= 600 „
Sonstige Auslagen für Broschüren u.	= 200 „
	<hr/> 3500 fl.

oder 2000 Thlr. — Hierzu tritt alsdann die Besorgung der Redakzion und Zusammenstellung der Zeichnungen, die Korrektur und Revision der Tafeln und des gedruckten Textes und was sonst nöthig, womit eine sachkundige Person während sechs Monaten zu beschäftigen seyn wird. Hierfür ist ein Aufwand von 500 Thlr. in Ansatz zu bringen. Der ganze Kostenanschlag beläuft sich somit auf 2500 Thlr., und es läme hiernach ein Exemplar des Werkes auf $2\frac{1}{2}$ Thlr. zu stehen. Bei milder schöner Ausstattung könnte das Werk für 2000 Thlr. hergestellt werden. Die Zeit der Beschaffung resp. Vollendung des ganzen Werkes würde zu sechs Monaten, von der Zeit des Beginnens gerechnet, anzunehmen seyn.

Dieser bedeutende Kostenanschlag veranlaßte demnach das k. k. Oesterr. Handelsministerium vor Abschluß des definitiven Kontraktes die Genehmigung der geschäftsführenden Direktion einzuholen, und fand dieselbe ebenfalls in der hohen Summe von 2500 Thlr. Bedenken, die Drucklegung einseitig zu veranlassen. Ein fernerer Vortrag dieser Angelegenheit bei Anwesenheit der Freilarten-Prüfungs-Kommission zu Leipzig am 18. Januar c. ließ jene Deputirten sich sämtlich gegen die Aufwendung der beregten Summe zu dem angegebenen Zweck äußern, so daß wir an das k. k. Oesterr. Handelsministerium das Ersuchen stellten, die Sache hiernach auf sich ruhen zu lassen. Letzteres hat nun zwar die Drucklegung einstweilen sistirt, indeß darauf aufmerksam gemacht, wie der Werth jener reichhaltigen Zusammenstellung von Erfahrungen in der Konstrukzion eiserner Brücken in der im Mai 1857 zu Wien abgehaltenen Versammlung der Deutschen Eisenbahn-Techniker allgemein anerkannt sey, beruft sich auf den Beschluß der Münchener Generalversammlung, hält auch den Aufwand von 2500 Thlr., auf die einzelnen Vereins-Verwaltungen vertheilt, keineswegs erheblich und beantragt, über vorliegende Angelegenheit der Generalversammlung Bericht zu erstatten und im Falle der Aufrechterhaltung des vorjährigen Beschlusses die Drucklegung zu veranlassen. Das k. k. Oesterr. Handelsministerium beantragt ferner auf Grund des in der Versammlung der Deutschen Eisenbahn-Techniker sowohl, als auch in der Münchener Generalversammlung ausgesprochenen Wunsches, die in Rede stehende Zusammenstellung durch die Zeichnungen und Beschreibungen der Niagara-Brücke, so wie der Eisenbahnbrücken über die Gran, Gypel und Theiß zu ergänzen.

Auf Grund dieser Darlegung stellt die geschäftsführende Direktion der Generalversammlung die weitere Beschlussnahme ergebenst anheim.

Berlin, den 30. August 1858.

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

Eisenbahn-Betrieb.

Ueber die neuesten Erfahrungen und Verbesserungen im Lokomotivbetriebe bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn

theilte der Direktor dieser Bahn, Regierungs- und Baurath Malberg, in der Versammlung des Vereins für Eisenbahnkunde, 13. Oktober 1857, Folgendes mit: Zu den Verbesserungen gehören

a) Die Anwendung gußeiserner Kofstübe in den Feuerbüchsen der Lokomotiven anstatt der bisher üblichen schmiedeeisernen Kofstübe. Bei dem starken Verbrauch dieses Artikels habe sich bei dem Gebrauch der aus Rotheisenstein auf einer Hütte bei Bunzlau hergestellten gußeisernen Kofstübe eine namhafte Ersparniß (von mehr als 50 Proz.) herausgestellt.

b) Die Einführung der Steinkohlenfeuerung anstatt der Cokesfeuerung bei Lokomotiven. — Herr Malberg berichtet, daß auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Folge vielfacher gelungener Versuche die Feuerung mit Steinkohlen gegenwärtig im vollen Gange sey. Die Feuerungseinrichtungen seyen dieselben wie bei der Cokesfeuerung; die Anwendung der Troppenroste finde nicht statt, nur sey der gewöhnliche Kofst nach hinten etwas geneigt, und die Zwischenräume etwas größer als bei der Cokesfeuerung; ob diese Veränderungen nothwendig, sey übrigens zweifelhaft. Jedenfalls sey das so sehr günstige Resultat in Betreff der Ersparung an Brennmaterial durch die sehr hohen Kohlenprämien, welche man den Lokomotivführern anfangs ausgesetzt habe, erzielt