

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-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 Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. W. Nepler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

9. September 1858.

Nro. 36.

**Inhalt.** Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. V. Jahresbericht der geschäftsführenden Direktion an die am 13. September 1858 in Triest zusammentretende Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. VI. Bericht der geschäftsführenden Direktion zu Nr. VII. der Tagesordnung über die Vervielfältigung der eingegangenen Zeichnungen von Gitter- u. Brücken. — Eisenbahn-Betrieb. Ueber die neuesten Erfahrungen und Verbesserungen im Lokomotivbetriebe bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. — Zeitung. Ausland. Rußland, Vereinigte Staaten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

V.

**Jahresbericht der geschäftsführenden Direktion an die am 13. September 1858 in Triest zusammentretende Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.**

Der geehrten Generalversammlung versehen wir nicht, über die Wirksamkeit und Verhältnisse des Vereins folgenden Bericht zu erstatten:

1. **Veränderte Firmen.** Die frühere Ost-Galizische Carl-Ludwig Bahn hat durch das am 2. September 1857 bestätigte Gesellschafts-Statut die Benennung „Galizische Carl-Ludwig Bahn“ erhalten. Der dem Vereine angehörende Verwaltungs-Vorstand führt seitdem die Firma: Verwaltungsrath der k. k. priv. Galizischen Carl-Ludwig Bahn. Der Sitz der Gesellschaft und des Verwaltungsraths ist Wien. Die Vereins-Verwaltungen haben wir von der stattgefundenen Aenderung der Firma seiner Zeit in Kenntniß gesetzt.

2. **Veränderung des Bahngebietes einzelner Verwaltungen.**  
a) Die Verwaltung der Stargard-Posenener G. ist von der k. Preuss. Ostbahn getrennt worden und am 1. September 1857 auf die Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn, welcher die fernere Verwaltung übertragen ist, übergegangen.

b) Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft hat vertragmäßig den Bau und Betrieb der Werra-Bahn übernommen. Dieselbe führt von Eisenach nach Lichtenfels mit einer Abzweigung von Coburg nach Sonneberg. Die Hauptbahn ist 20 Meilen und die Zweigbahn  $2\frac{1}{2}$  Meilen lang. Die Betriebs-Eröffnung der ganzen Linie steht im Oktober d. J. zu erwarten. Die genannte Direktion wird dann außer der Thüringischen auch die Werra-Bahn, da beide unter ihrer Betriebsleitung stehen, im Vereine vertreten.

c) Die Königl. Sächsischen Staatsbahnen haben durch die im Mai d. J. erfolgte Eröffnung der Obererzgebirgischen Bahn (Zwickau-Schwarzenberg) eine weitere Ausdehnung von 5.4 Meilen erhalten. Ferner wird die Chemnitz-Riesaer Bahn von Chemnitz nach Zwickau (6.5 Meilen) mit einer Abzweigung von Glauchau nach Gößnitz (2.2 Meilen) fortgesetzt. Die Betriebs-Eröffnung wird im Oktober d. J. erfolgen. Mit diesem Zeitpunkte wird die Bahnlinie Riesa-Chemnitz-Zwickau-Gößnitz die Bezeichnung „Niedererzgebirgische Bahn“ erhalten.

d) In Folge der am 20. Juli d. J. stattgefundenen Betriebs-Eröffnung der Strecke Temešvar-Jassenowa resp. Bafas ist die bisherige Banater Bahnstrecke (Dravicza-Bafas) mit der südöstlichen Bahn verschmolzen worden, so daß nun für jene Bahnstrecke ferner ein besonderer Fahrplan, Tarif u. nicht angegeben wird.

e) Von der Oesterreichischen östlichen Staatsbahn ist die Strecke Krakau-Dembica nebst den Flügelbahnen nach Wieliczka und Niepolomice (zusammen  $15\frac{1}{2}$  Meilen) an die Galizische Carl-Ludwig Bahn und die Strecke von der Preuss. Grenze bei Slupun (unweit Myslowitz) bis Krakau nebst den Zweigbahnen von Szczakowa nach Granica (an der Russisch-Polnischen Grenze) und von Trzebinia nach Dzwiecim (zusammen  $12\frac{1}{2}$  Meilen) an die Kaiser-Ferdinands Nordbahn abgetreten worden. Die Uebernahme des Betriebs Seitens beider Gesellschaften hat am 1. August d. J. stattgefunden und die erworbenen Bahnstrecken sind integrierende Theile der Galizischen Carl-Ludwig und Kaiser-Ferdinands Nordbahn. Die östliche Staatsbahn hat mit dem 1. August d. J. unter ihrer bisherigen Benennung zu bestehen aufgehört. Unter der Verwaltung des k. k. Oesterreichischen Handelsministeriums befindet sich jetzt nur noch die südliche Staatsbahn (Wien-Triest). Auf die Galizische Carl-Ludwig Bahn zurückkommend, wollen wir noch anführen, daß die Gesellschaft auch die im Bau begriffene Strecke von Dembica bis Arzeszow und die Verpflichtung zur Fort-

setzung dieser Linie bis Lemberg übernommen hat. Die Strecke Dembica-Lemberg wird eine Länge von 31 Meilen, und mit Hinzurechnung der obigen, im Betriebe stehenden  $15\frac{1}{2}$  Meilen das ganze Unternehmen eine Ausdehnung von  $46\frac{1}{2}$  Meilen erhalten. Die Konzessions-Urkunde vom 7. April 1858, welche sich auf die Linie Krakau-Dembica-Lemberg nebst Zweigbahnen bezieht, ist an Stelle der früheren, auch die Strecken Lemberg-Brödy und Lemberg-Hernowitj umfassenden Urkunde vom 3. März 1857 getreten und dadurch die Konzession hinsichtlich dieser Linien erloschen, der Gesellschaft aber das Vorzugsrecht vor andern Bewerbern zugesichert worden.

f) Das Unternehmen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft erhält durch den Bau der Main-Rhein-Bahn (von Mainz nach Bingen und von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg) eine weitere Ausdehnung von  $13\frac{1}{2}$  Meilen. Am 1. August d. J. ist die Strecke von Mainz bis Darmstadt eröffnet worden; der übrige Theil der Bahn ist noch im Bau begriffen. Der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft vertritt außer der Hessischen Ludwigsbahn (Mainz-Worms) ferner auch die Main-Rhein Bahn im Vereine.

3. **Aufnahme neuer Mitglieder.** Die Direktion der k. k. priv. Ausfig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Teplitz und die Direktion der k. k. a. priv. Brünn-Rossiger Eisenbahn zu Brünn haben ihre Aufnahme in den Verein beantragt. Die Ausfig-Teplitzer Bahn, am 20. Mai d. J. eröffnet und  $2\frac{1}{2}$  Meilen lang, wird in der Richtung nach Karlsbad fortzusetzen beabsichtigt, zu welchem Zweck die Nivelirungs-Arbeiten bereits begonnen haben. Die drei Meilen lange Brünn-Rossiger Bahn ist seit dem 1. Januar 1856 im Betriebe; sie wird durch Anlegung einer Flügelbahn von Seegen-Gottes (Station hinter Rossitz) nach den Steinkohlenbergwerken bei Oslawan eine weitere Ausdehnung von  $\frac{1}{2}$  Meilen erhalten. Die Flügelbahn wird gleich der Hauptbahn für Lokomotivbetrieb eingerichtet. Wir haben die Beitritts-Erklärungen der genannten Verwaltungen Namens des Vereins acceptirt und stellen mit Bezug auf §. 13 des Vereins-Statuts ergebenst anheim, die Aufnahme dieser Verwaltungen in den Verein genehmigen zu wollen.

4. **Verzeichniß sämtlicher Vereins-Mitglieder.** Der Verein besteht, mit Einschluß der neuen Mitglieder, gegenwärtig aus folgenden Verwaltungen:

- \*Königl. Preuss. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn zu Aachen.  
für a) die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Grefelder Eisenbahnen, b) „ Köln-Grefelder Eisenbahn.
- Direktion der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft zu Aachen.
- Direktorium der Albertsbahn (Dresden-Thorand) zu Dresden.
- Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft zu Altona.
- Direktion der k. k. priv. Ausfig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Teplitz.
- \*Direktion der Großherzoglich. Badischen Verkehrs-Anstalten zu Karlsruhe.
- \*General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten zu München.  
für a) die Ludwigs-Südnordbahn, b) die Ludwigs-Westbahn, c) die Maximiliansbahn.
- Verwaltungsrath der k. priv. Bayerischen Ostbahnen zu München.
- \*Königl. Preuss. Eisenbahn-Direktion zu Ebersfeld.  
für a) die Bergisch-Märkische, b) die Prinz-Wilhelm Eisenbahn.
- Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin.
- Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Berlin.
- Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Potsdam.
- Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin.
- \*Herzoglich Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direktion zu Braunschweig.
- Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau.

16. Direktion der K. K. a. priv. Bränn-Rositzer Eisenbahn zu Bränn.
17. Direktion der K. K. priv. Buschtöhrader Eisenbahn zu Prag.
18. \*Herzogl. Betriebs-Verwaltung der Göthen-Vernburger Eisenbahn zu Göthen.
19. Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft zu Frankfurt a. M.
20. Verwaltungsrath der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwig Bahn zu Wien.
21. Direktion der Glückstadt-Glinshorner Eisenbahn-Gesellschaft zu Glückstadt.
22. Verwaltungsrath der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft zu Wien.
23. Direktion der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft zu Hamburg.
24. \*Königl. Hannov. General-Direktion der Eisenbahnen u. Telegraphen zu Hannover.
25. Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz, für a) die Hessische Ludwigsbahn, b) die Main-Rhein Bahn.
26. Direktion der a. v. Kaiser-Ferdinands Nordbahn zu Wien.
27. Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiser-Franz-Josef Orientbahn zu Wien.
28. Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiserin-Elisabeth-Bahn zu Wien.
29. Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln.
30. Direktion der Kurfürst Friedrich-Wilhelms Nordbahn zu Kassel.
31. Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie zu Leipzig.
32. Verwaltungsrath der K. K. priv. Lomb.-Venezianischen und Centr.-Italien, Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
33. Direktorium der K. priv. Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Nürnberg-Fürth) zu Nürnberg.
34. Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu Lübeck.
35. Direktorium der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg.
36. Direktorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg.
37. Direktorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Magdeburg.
38. \*Direktion der Main-Neckar Eisenbahn zu Darmstadt.
39. \*Central-Direktion der Main-Weser Bahn zu Kassel.
40. Direktion der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Schwerin.
41. Direktorium der Reiffe-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau.
42. \*Königl. Preuß. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Berlin.
43. Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft zu Glogau.
44. \*Königl. Preuß. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau, für a) die Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn, b) die Stargard-Posener Eisenbahn.
45. \*K. K. Oesterreichisches Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zu Wien für die Oesterreichische südliche Staats-Eisenbahn.
46. Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien, für a) die nördliche, b) die südliche, c) die Wien-Ken-Szönyer Bahn.
47. Direktion der Oypeln-Tarnowitzer Eisenbahn zu Breslau.
48. \*Königl. Preuß. Direktion der Ostbahn zu Bromberg.
49. Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen zu Ludwigshafen a. Rh. für a) die Pfälzische Ludwigsbahn, b) die Pfälzische Maximiliansbahn.
50. Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln.
51. Verwaltungsrath der Nassauischen Rhein- und Lahn-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wiesbaden.
52. \*Königl. Preuß. Direktion der Rhein-Nahe Eisenbahn zu Kreuznach.
53. \*Königl. Preuß. Direktion der Saarbrücker Eisenbahn zu Saarbrücken.
54. \*Königl. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel, zu Dresden für die Königl. Sächsische a) Niedererzgebirgische, b) Obererzgebirgische, c) Sächsisch-Bayerische, d) Sächsisch-Böhmische, e) Sächsisch-Schlesische Staats-Eisenbahn.
55. Verwaltungsrath der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (Reichenberg-Parabubitz) zu Wien.
56. Verwaltungsrath der Tauern Eisenbahn-Gesellschaft zu Frankfurt a. M.
57. Verwaltungsrath der K. K. priv. Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
58. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Erfurt, für a) die Thüringische, b) die Verra-Eisenbahn.
59. \*Königl. Preuß. Direktion der Westphälischen Eisenbahn zu Münster.
60. \*Königl. Preuß. Direktion der Wilhelmshafen zu Ratibor.
61. \*Königl. Württembergische Zentralbehörde für die Verkehrs-Anstalten zu Stuttgart.

Die 19 mit einem \* bezeichneten Verwaltungen sind Staatsbehörden.

5. Vorschriften für den Personen- u. Verkehr. Das von uns nach den Münchener Generalversammlungs-Beschlüssen redigirte Vereins-Reglement für den Personen- u. Verkehr hat nicht die Zustimmung aller Verwaltungen erhalten. Die dagegen erhobenen Erinnerungen haben wir der betreffenden Kommission mitgetheilt. Die aus deren Berathungen hervorgegangene neue Redakzion ist Gegenstand der diesjährigen Tagesordnung (Nr. III).

## 6. Reglementarische Bestimmungen für den Güterverkehr.

a) Der in der Münchener Generalversammlung gefasste Beschluß, daß sämtliche dem Vereine angehörende Verwaltungen verpflichtet seyn sollen, alle Vereins-Frachtbrief-Formulare anzunehmen, welche mit dem Stempel einer Vereins-Verwaltung versehen sind, ist von einer Verwaltung nicht, von mehreren aber in dieser Allgemeinheit nicht genehmigt worden, indem letztere eine Verpflichtung zur Annahme aller mit dem Stempel einer Vereins-Verwaltung versehenen Vereins-Frachtbrief-Formulare nicht übernehmen wollen, dagegen bereit sind, an den Anschluß-Stationen die mit dem Stempel der Nachbarbahnen versehenen Frachtbriefe anzunehmen, resp. mit den betreffenden Verwaltungen über die gegenseitige Annahme derselben sich zu verständigen. Da durch ein Verfahren in diesem Sinne der beabsichtigte Zweck, dem Publikum an Orten, wo sich Stationen mehrerer Eisenbahnen befinden, eine Bequemlichkeit zu gewähren, vollständig erreicht wird, so erlauben wir uns, an Stelle des Vorstehenden folgenden Beschluß in Vorschlag zu bringen: „An Orten, wo Güter-Expeditionen verschiedener Bahnverwaltungen sich befinden, werden Frachtbriefe, welche mit dem Stempel einer dieser Verwaltungen versehen sind, von jeder Güter-Expedition dieses Orts angenommen.“

b) Der ferner in der Münchener Generalversammlung gefasste Beschluß: bei frankirten Sendungen Nachnahmen nicht zuzulassen, ist von einigen Verwaltungen gar nicht, von andern nur bedingungsweise genehmigt worden. Die Erklärungen der dissentirenden Verwaltungen haben wir der betreffenden Kommission zur weiteren Berathung vorgelegt. Diefelbe wird der diesjährigen Generalversammlung Bericht erstatten, zu welchem Behuf wir diese Angelegenheit unter Nr. II. 2 in die Tagesordnung aufgenommen haben.

c) Der vorjährige Generalversammlungs-Beschluß, betreffend die Verpflichtungen der Bahnverwaltungen bei Uebernahme von Gütern, welche mit Begleitschein befördert werden, ist von den Verwaltungen, welche dem Norddeutschen Verbands angehören, nicht genehmigt worden. Da in dem Bericht der Zoll-Kommission, welcher in der diesjährigen Generalversammlung zur Berathung gelangen wird (Nr. VI der Tagesordnung), auch hinsichtlich des Begleitschein-Wesens (Nr. II des Berichts) eine Abänderung des gegenwärtigen Verfahrens beantragt worden, so dürfte es von dem Resultat jener Berathung abhängig zu machen seyn, ob und in welcher Weise die weitere Verfolgung des Gegenstandes stattzufinden hat.

d) Der zu Nr. II. 5 der vorjährigen Tagesordnung gefasste Beschluß der Münchener Generalversammlung: „Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so muß der Frachtbrief auf der Adresse die bestimmte Hinweissung auf den einen oder andern Weg enthalten. Ist dies nicht der Fall, so wählt die Versand-Expedition auf Gefahr des Versenders denjenigen Weg, der ihr am zweckmäßigsten erscheint,“ hat die Zustimmung sämtlicher Verwaltungen nicht erlangt. Die Königl. Hannoverische General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen hat erklärt, den Beschluß „aus bewegenden Gründen“ ablehnen zu müssen. Die Verwaltungen der Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Bahnen erklären, der Versand-Expedition die Befugniß nicht einräumen zu können, den Weg gegen den Willen von vielleicht drei oder vier hinterliegenden Bahnen endgültig zu bestimmen. Die Direktion der a. v. Kaiser-Ferdinands Nordbahn erklärt, dem Beschlusse nur dann zustimmen zu können, wenn zwischen „Versand-Expedition“ und „auf Gefahr“ der Sach eingeschaltet wird: „wenn nicht eigene Uebertommen über die Dirigirung der Güter zwischen zwei oder mehreren Bahn-Verwaltungen bestehen, welche die einzuschlagende Route bestimmen.“ Diese Angelegenheit muß zur nochmaligen Berathung an die Kommission zurückgehen.

7. Güter-Tarifwesen. Damit bei Ausführung der in der Münchener Generalversammlung gefassten Beschlüsse hinsichtlich der Bezeichnung der Tarifklassen und der Redakzion der Güter-Tarife Seitens aller Vereins-Verwaltungen ein gleichmäßiges Verfahren beobachtet werde, haben wir dieselben in unserm Zirkular vom 28. Juni d. J. auf alle diejenigen Punkte aufmerksam gemacht, welche bei der neuen Redakzion der Tarife zu berücksichtigen sind. Auch haben wir es veranlaßt, daß an Stelle des bisherigen gegenseitigen Austausch der Tarife, wie von der Generalversammlung beschlossen worden, uns eingeschendet und von der Centralstelle aus an die einzelnen Verwaltungen vertheilt werden. Bis jetzt ist nur von einer Verwaltung der im Sinne jener Beschlüsse redigirte Güter-Tarif hier eingegangen. Hoffentlich werden die andern bald nachfolgen. Eventuell werden wir nach der Generalversammlung diese Angelegenheit wieder in Anregung bringen.

8. Vereinskarten-Wesen. Die in der Münchener Generalversammlung beschlossene außerordentliche Revision des Freikarten-Reglements hat stattgefunden. Die Kommission wird den Entwurf des neuen Reglements der Generalversammlung zur weiteren Beschlußnahme vorlegen. Die Freikarten-Vertheilungsliste haben wir, wie gewöhnlich, unterm 1. April d. J. von Neuem redigirt und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt. Von den ausgegebenen Vereinskarten sind bis jetzt zehn verloren gegangen. Es hat in jedem einzelnen Falle das übliche Kassations-Verfahren stattgefunden.

9. Konstrukzion eiserner Gitter- u. Brücken. Die Vervielfältigung der Zeichnungen von eisernen Gitter- und Blechbrücken ist noch nicht zur

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 theilhabenden 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 sämmtlich 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 beruhen 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

worden, so wie dadurch, daß man den Führern überlassen habe, die ihnen günstig scheinenden Veränderungen der Lage und Entfernung der Roststäbe selbst vorzunehmen. Nicht jede Kohle eigne sich gleich gut; man habe mit oberschlesischen Kohlen und mit niederschlesischen Versuche angestellt. Die Kohlen aus der Königshütte bei der Königshütte seien sehr geeignet, jedoch nicht für den genannten Gebrauch zu erhalten, die Kohlen aus dem Jakobschacht dagegen seien viel weniger brauchbar, da sie bei dem Brennen zerspringen und sehr viel Hindernis geben; die Kohlen aus dem Schacht Königin Louise wären auch nicht sonderlich, aber besser als die vorigen. Dagegen seien die niederschlesischen Kohlen des Waldenburger Reviers, namentlich die aus dem Wrangelschacht, ganz vorzüglich zur Lokomotivfeuerung brauchbar. Gegenwärtig würden sämtliche Züge, sowohl Personen- als Güterzüge, zur Hälfte mit Coles, zur Hälfte mit Steinkohlen geheizt. Freilich lasse sich der Rauch und der dadurch herbeigeführte Schmutz und das unsaubere Aussehen der Maschine noch nicht beseitigen. Die Versuche mit Braunkohlenfeuerung haben keine günstigen Resultate gegeben, und namentlich wäre das heftige Funkensprühen bei Braunkohlenfeuerung lästig und gefährlich.

c) Als dritte Verbesserung in der Ökonomie des Brennmaterials bei Lokomotiven erwähnt Hr. Malberg die Einführung der Kirchwegerschen Kondensfajlon. Indem derselbe sich auf die früher mitgetheilten Erfahrungen über diese Einrichtungen bezieht, hebt er hervor, daß die Vortheile der Kirchwegerschen Kondensfajlonsvorrichtung auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn sich vollständig bestätigt hätten.

(Aus der Zeitschr. f. Bauwesen.)

### Beitung. Ausland.

**Rußland.** — Unter dem Namen „Russisch-Baltische Compagnie“ hat sich in Petersburg eine neue Aktien-Gesellschaft gebildet. Zweck des Unternehmens ist die Unterhaltung einer Dampfschiff-Verbindung nebst Passagier- und Güterbeförderung zwischen den wichtigsten baltischen Häfen Rußlands und den andern europäischen Häfen bis ins mittelländische Meer hinein; außerdem darf die Gesellschaft auch eine Dampfschiffahrt auf den Flüssen Weichsel, Niemen, Dwina und Newa einrichten. Die Regierung unterstützt das Unternehmen durch verschiedene Privilegien und Erleichterungen. Das Betriebskapital ist auf 1,250,000 R. S. festgesetzt, 10,000 Aktien à 125 Rubel; durch neue Aktien-Emissionen kann das Kapital späterhin auf 2 1/2 Millionen vergrößert werden. (Mz.)

— Unter dem Namen „Wolga-Don-Eisenbahn- und Dampfschiff-Compagnie“ hat sich zu Petersburg eine neue Aktien-Gesellschaft gebildet, deren Absicht es ist, die Wolga und den Don mittelst einer Eisenbahn zu verbinden und auf dem Don und dem Asow'schen Meere eine Dampfschiffahrt zu errichten. Die Eisenbahn soll binnen 3 Jahren beendet werden. Das Betriebskapital für beide Unternehmungen ist auf 8,000,000 R. S. (16,000 Aktien à 500 R. S.) festgesetzt. (Mz.)

**Vereinigte Staaten.** — Nordamerika enthält, so weit die geologischen Untersuchungen bis jetzt ergeben haben, die umfassendsten Eisensteinlager der Welt, indem sich dieselben auf ganze Länder erstrecken, größer als Frankreich und Deutschland zusammengenommen und wird die Gewinnung des Erzes in den nächsten 100 Jahren mit wenig Schwierigkeiten verknüpft sein. Eine Vorstellung von dem Reichthume an Eisen gibt ungefähr die Zunahme in der Produktion. 1810 produzierten die Staaten 54,000 Tonnen; 1820: 200,000 T.; 1830: 165,000 T.; 1842: 230,000 T.; 1848: 300,000 T.; 1850: 564,758 T. und 1855: 1 Mill. Tonnen. (Fortfchr.)

### Verkehr deutscher Eisenbahnen.

**Königl. sächsische Staats-Eisenbahnen.** — Monat Juli 1858.

Bahnl. und deren Länge.	M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.*		Total-Einnahme.
		Personen.	Einnahme.	Güter.	Frachtbetrag.	
Leipzig: { Zwickau } { Hof }	24.0	88,181	48,200	1,281,562	128,213	178,574
Zwickau-Schwarzenberg . . . . .	5.4	21,583	5,365	798,696	9,158	14,665
Ghemmitz-Niesa . . . . .	8.9	36,239	13,005	374,801	26,094	39,313
Dresden-Bodenbach . . . . .	8.8	58,925	19,815	870,226	30,381	51,183
Dresden-Görlitz . . . . .	14.0	55,428	27,935	373,778	40,020	68,833
Summa	61.1	260,356	114,320	3,699,063	233,867	352,568

**Köln-Mindener Eisenbahn.** — Monat Juli 1858.

a) auf der Hauptbahn.

229,946 Personen . . . . .	126,321 Thlr.
4,561,001 Ztr. Güter . . . . .	255,425 „
Extraordinarien . . . . .	25,806 „
Summa . . . . .	407,552 Thlr.

gegen 228,711 Personen, 3,867,592 Ztr. Güter und 384,469 Thlr. Einnahme im Monat Juli 1857. Mithin im Monat Juli 1858 mehr 23,083 Thlr.

In den ersten 7 Monaten des Jahres 1858 wurden eingenommen für 1,317,267 Personen, 25,720,220 Ztr. Güter u. 2,312,904 Thlr., gegen 1,310,091 Personen, 24,673,944 Ztr. Güter u. und 2,497,419 Thlr. in 1857. Mithin pro 1858 mehr 184,515 Thlr.

b) auf der Oberhausen-Arnhemmer Zweigbahn.

42,382 Personen . . . . .	14,732 Thlr.
199,792 Ztr. Güter . . . . .	10,095 „
Extraordinarien . . . . .	367 „
Summa . . . . .	25,194 Thlr.

gegen 39,326 Personen, 127,327 Ztr. Güter und 21,750 Thlr. Einnahme im Monat Juli 1857. Mithin im Monat Juli 1858 mehr 3,444 Thlr.

In den ersten 7 Monaten des Jahres 1858 wurden eingenommen für 235,950 Personen, 1,722,875 Ztr. Güter u. 167,561 Thlr., gegen 225,054 Personen, 1,036,418 Ztr. Güter u. und 121,652 Thlr. in 1857. Mithin pro 1858 mehr 45,908 Thlr.

### 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 Centralkasse in Wien bewerkstelligten Rückzahlungen in Bank-Waluta nach dem durchschnittlichen Mittelkurse der vorhergehenden Woche berechnigt 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.

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