

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 Zeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. W. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

16. September 1858.

Nro. 37.

Inhalt. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. VII. Verzeichniß der Abgeordneten zur General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. VIII. Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, welche bei Neubauten, größeren Ergänzungen und Umbauten dringend empfohlen werden. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

VII.

Verzeichniß der Abgeordneten zur General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, abgehalten zu Triest den 13., 14. und 15. September 1858.

1. Königl. preuss. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn: Freiherr v. Düring, Regierungsrath, Vorsitzender.
2. Direktion der Aachen-Maxtrichter Eisenbahn-Gesellschaft: Lambert, Vorsitzender. Sauberg, Direktor.
3. Direktorium der Albertsbahn: Otto, Rechtsanwält.
4. Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft: Semper, Vorsitzender. Dieß, ausführender Direktor.
5. Direktion der k. k. priv. Kuffig-Teyliger Eisenbahn-Gesellschaft: Dietrich, administrativer Direktor.
6. Direktion der großherzogl. badischen Verkehrs-Anstalten: Zimmer, Direktor. Serauer, Baurath.
7. General-Direktion der königl. bayerischen Verkehrs-Anstalten: Freiherr v. Brück, General-Direktor. Nobiling, General-Direktionsrath.
8. Verwaltungsrath der königl. priv. bayerischen Eisenbahnen: v. Kramer-Klett, Verwaltungsrath.
9. Königl. preuss. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld für die Bergisch-Märkische und Prinz-Wilhelm Eisenbahn: Engel, Regierungsrath. Plange, Eisenbahn-Bau-Inspektor.
10. Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft: Journier, Vorsitzender. Conrad, Geh. Kommerzienrath. Körner, Staatsanwalt. Henoch, Direktor. v. Tempelhoff, Syndikus und Justizrath. Güterbock, Kommerzienrath. Wolff, Bankier.
11. Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft: Neuhaus, Baurath. Abendroth, Direktor.
12. Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft: Seibe, Vorsitzender. Krönig, Regierungsrath. Hausmann, Stadtrath. Lehmann, Stadtgerichtsrath. Reimer, Buchhändler. Augustin, Oberlandesgerichtsrath.
13. Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft: Regenthin, Stadthalter. Dr. Rhadeß, Regierungs- und Medizinalrath. Jenke, Spezial-Direktor.
14. Herzogl. Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direktion: v. Amberg, Finanz-Direktor und Geh. Legationsrath. Kunzen, Finanzrath. Mahner, Kammerrath.
15. Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft: Rudhardt, Buchhändler, Vorsitzender. Voigt, Direktor. Simmichen, Kaufmann.
16. Direktion der k. k. a. priv. Brünn-Köfliger Eisenbahn: Hering, Vorsitzender. Offermann, Betriebs-Direktor.
17. Direktion der k. k. priv. Buschtährader Eisenbahn: Fritsch, k. k. Berg- und Direktions-Präsident. Krefß, Betriebs-Direktor.
18. Herzogl. Betriebs-Verwaltung der Göthen-Bernburger Eisenbahn: Schneider, Betriebs-Direktor.
19. Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft: Barrentrapp, Präsident. Königewarter, Mitglied. Zobel, Direktor.
20. Verwaltungsrath der Galizischen Carl-Ludwigs-Bahn: Dr. Herz, k. k. Rath, Generalsekretär. Köb, General-Inspektor.
21. Direktion der Glückstadt-Glmsborner Eisenbahn-Gesellschaft: Jessen, Wege-Inspektor.
22. Verwaltungsrath der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft: Pfliger, General-Sekretär.
23. Direktion der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft: Royal, Direktor. Heerlein, Direktor.
24. Königl. hannoversche General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen: Dr. Hartmann, General-Direktor. Domeser, Regierungsrath.
25. Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn: Dr. Marcus, Verwaltungsrath. Kempf, Direktor.
26. Direktion der a. v. Kaiser-Ferdinands Nordbahn: Stummer, k. k. Professor, Direktions-Präsident. Ritter v. Plenker, k. k. Ministerialrath, Direktor. Dr. Zelinka, Direktor. Fellmann, Generalsekretär. Stellvertreter. Rosner, Betriebskonjunkt.
27. Verwaltungsrath der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn: Graf Edmund Zichy, Vizepräsident des Verwaltungsrathes. Baron Gordon, Feldmarschall-Lieutenant. v. Gzel, Direktor.
28. Verwaltungsrath der k. k. priv. Kaiserin-Elisabethbahn: Graf Gallenberg, Schönerer, Mitglieder des Verwaltungsrathes.
29. Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft: v. Wittgenstein, Präsident der Direktion. Genser, Direktor. Kühlwetter, Spezial-Direktor. Baron v. Minkwitz, Baurath und Bahn-Direktor.
30. Direktion der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn: Schwarzenberg, Ober-Berg- und Bau-Inspektor. Freiherr Waig v. Eschen, Direktor.
31. Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie: Ginert, Direktor. Fleischer, Stadtrath. Busse, Betriebs-Direktor. Halberstadt, Handlungs-Deputirter.
32. Verwaltungsrath der Lombardisch-Venezianischen und Central-Italienischen Eisenbahn-Gesellschaft: Ritter v. Burg, k. k. Regierungsrath. Graf Mocenigo, Mitglied des Verwaltungsrathes. Dr. Bingler, General-Sekretär.
33. Direktion der königl. priv. Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Nürnberg-Fürth): Mainberger, Buchhändler, Direktor. Barthel, Magistratsrath. Schneider, Kaufmann.
34. Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft: Benda, Bau-Direktor.
35. Direktion der Magdeburg-Röthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft: Desoy, Vorsitzender. Garke, Regierungs- und Baurath.
36. Direktorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft: Behrens, Bürgermeister, Direktor. Aue, Direktor. Dr. Schmid, Direktor. Dommerich, Direktor. v. Unger, Direktor.
37. Direktorium der Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft: Maquet, Eisenbahn-Direktor.
38. Direktion der Main-Neckar Eisenbahn: Lichthammer, Baurath und Vorsitzender. Dr. Müller, Direktorialrath.
39. Central-Direktion der Main-Weiser Bahn: v. Schmerfeld, Oberfinanzrath. Laubenheimer, Baurath. Gysen, Ober-Ingenieur.
40. Direktion der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft: Meyenn, Vorsitzender der Direktion. Erdmann, Senator, Direktor. Dr. Volken, Syndikus.

41. Direktorium der Reiffe-Brieger Eisenbahn-Gesellschaft:
Heimann, Kommerzienrath. Ortel, Bankier.
42. Königl. preuß. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn:
Costenoble, Geheimer Regierungsrath.
43. Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft:
Lehmann, Direktor. Bail, Betriebs-Direktor.
44. Königl. preuß. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn:
Maybach, Königl. Eisenbahn-Direktor.
45. K. K. österreichisches Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentl. Bauten:
Negrelli v. Moldelbe, k. k. Ministerialrath und General-Inspektor. Fischer, k. k. Sezionierrath.
46. Verwaltungsrath der k. k. priv. österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft:
Graf Bergen, Verwaltungsrath. Engert, k. k. Rath und Central-Direktor.
47. Direktion der Dypeln-Tarnowitzer Eisenbahn:
Ruffer, Geheimer Kommerzienrath. Müller, Kaufmann. Grapow, Ober-Ingenieur und Betriebsdirektor.
48. Königl. preuß. Direktion der Ostbahn:
Differmann, Königl. Eisenbahn-Direktor.
49. Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen:
Mahl, Präsident des Verwaltungsraths. Manz, Finanz- und Verwaltungsrath. Dr. Jäger, Verwaltungsrath. Jäger, Direktor.
50. Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft:
Meyssen, Kommerzienrath, Präsident, Baron v. Geyer, Vizepräsident. Leiden, Kommerzienrath. Dr. Duabflieg, Direktor. Cassalette, Direktor. Kropp, Direktor. Rennen, Landrath, Spezial-Direktor. Hauchecorne, Generalagent.
51. Verwaltungsrath der Nassauischen Rhein- und Lahn-Eisenbahn-Gesellschaft:
Dognée de Villers, Mitglied des Verwaltungsraths.
52. Königl. preuß. Direktion der Rhein-Nahe Eisenbahn:
Dittmer, Landrath.
53. Königl. preuß. Direktion der Saarbrücker Eisenbahn:
Wernich, Geh. Regierungsrath.
54. Königl. sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel:
Schill, Geh. Finanzrath. Netke, Eisenbahn-Direktor.
55. Verwaltungsrath der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (Weihenbergs-Pardubitz):
Dr. Jacques, Verwaltungsrath. Schebeck, General-Inspektor.
Dr. Groß, General-Sekretär.
56. Verwaltungsrath der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft:
Korn, Präsident des Verwaltungsraths. Löpfer, Hofrath.
57. Verwaltungsrath der k. k. priv. Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft:
Schey, großherz. hessischer General-Konsul. Schimke, k. k. Rath.
58. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft:
Hase, Stadtdirektor. Gichel, Direktionmitglied. Schmeißer, Justizrath, Gesellschafts-Syndikus.
59. Königl. preuß. Direktion der Westphälischen Eisenbahn:
Henz, Geheimer Regierungsrath, Vorkingender.
60. Königl. preuß. Direktion der Wilhelmshafenbahn:
Eggert, Königl. Eisenbahn-Direktor.
61. Königl. württembergische Centralbehörde für die Verkehrsanstalten:
v. Klein, Ober-Baurath. Dillenius, Finanzrath.

Außerdem waren auf geschehene Einladung erschienen:

- Seitens des Verwaltungsraths der k. k. priv. Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd:
Wittmann, k. k. Gubernialrath und Direktor. Baron Lutteroth, Direktor. Schröder, Direktor.
- Seitens der königl. Belgischen Staats-Eisenbahnen:
(Am Erscheinen verhindert.)
- Seitens des Verwaltungsraths der französischen Nordbahn:
Delebecque, Vizepräsident der Direktion. Petiet, Ober-Ingenieur und Betriebs-Direktor.
- Seitens des Verwaltungsraths der französischen Ostbahn:
(Niemand erschienen.)
- Seitens des Direktoriums der schweizerischen Centralbahn:
(Niemand erschienen.)
- Seitens der Direktion der schweizerischen Nordbahn-Gesellschaft:
(Niemand erschienen.)
- Seitens des Verwaltungsraths der vereinigten Schweizerbahnen:
Wirth-Sand, Präsident des Verwaltungsraths. Simon, Direktor.

VIII.

Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, welche bei Neubauten, größeren Ergänzungen und Umbauten dringend empfohlen werden. *)

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

A. Bahnbau.

Planum. §. 1. Der Entwurf für Eisenbahnen, welche nicht bloße Zweigbahnen bleiben sollen, ist so anzuordnen, daß, wenn es erforderlich wird, zwei Geleise angelegt werden können.

Kronenbreite. §. 2. Die Kronenbreite in einer horizontalen Linie durch die Unterkante der Schiene gemessen, soll bis zum Durchschnittspunkte der Böschungslinien bei einer zweigeleisigen Bahn nicht weniger als 24 Fuß 9 Zoll, bei einer eingleisigen 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.

Die Gefällwechsel sind zur Gewinnung sanfter Uebergänge mittelst Kreisbogen von möglichst großen Radien abzurunden.

§. 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 Steigungen 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. Größere Steigungen als 1:400 sollen auf Bahnhöfen nicht vorkommen.

Trockenlegung. §. 6. Das Planum ist bergestalt trocken zu legen, daß das tiefste Eindringen des Frostes in die Erde nicht den höchsten Stand des Wassers erreicht.

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

Schutz gegen Schnee. §. 8. Auf Vermeidung der Schneeverwehungen und Schneeverwüthungen ist schon bei Anlage des Planums die sorgfältigste Rücksicht zu nehmen. Als geeignete Abwehrungsmittel haben sich nach der verschiedenen Verticallinie 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 Bahngeleise 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 Normal-Profil des Lichtes Raumes mindestens inne zu halten.

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

§. 13. Die festen Theile des Ausgusses 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 4 1/2 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 erhalten haben, soll bei dem jetzt üblichen Gewicht und Material der Schienen 130 Zollcentner nicht übersteigen.

*) Die im Februar 1850 entworfenen „Grundzüge“ wurden von der Versammlung der Deutschen Eisenbahn-Techniker zu Wien im Mai 1857 revidirt, und ergänzt, und auf Grund der von den Vereins-Verwaltungen beantragten Veränderungen in nachstehender Weise von der technischen Kommission im Juni 1858 redigirt, und von der Generalversammlung in Triest im September 1858 angenommen.

§. 18. Die Schienen sollen nach Innen geneigt gestellt seyn, und soll diese Neigung mindestens $\frac{1}{20}$ 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 soll die äußere Schiene mit Berücksichtigung der Fahrgeschwindigkeit um so viel höher gelegt werden als die innere, daß die Schienenkante nicht von den Spurrändern nachtheilig angegriffen wird.

§. 20. In Curven, welche mehr als 3000 Fuß Halbmesser haben, tritt keine Erweiterung des Spurmaßes ein. In Curven von 600 Fuß Halbmesser darf die Erweiterung bis höchstens $1\frac{1}{2}$ Zoll betragen.

Schienen-Befestigung. §. 21. Die Köpfe der Schienen sollen an den Stoßenden in einer zu der Achse der Schienen normalen Ebene abgeschnitten seyn.

§. 22. Die Befestigung der Schienen auf den Unterlagern soll sowohl durch Stühle, als bei breitbasigen Schienen bei einem unmittelbaren Auflager stattfinden können. Die Oberkante der Schienen soll am inneren Rande derselben über den Befestigungsmitteln, als Stühlen, Nägeln etc., mindestens $1\frac{1}{2}$ Zoll erhöht seyn.

§. 23. Die Stoßverbindungen der beiden Schienen eines Geleises sollen in der Regel einander normal gegenüber angeordnet werden.

§. 24. Die Befestigung der Stoßverbindung muß den erforderlichen Spielraum für Temperatur-Veränderungen gestatten.

§. 25. Stoßverbindungen breitbasiger Schienen mit bloßen Hafennägeln oder Holzschrauben sind in Hauptgeleisen unzulässig.

§. 26. Zur Verbindung der Schienen an den Stößen wird eine Lasken-Konstruktion mit 4 Schraubendolzen als die beste Verbindungsart anerkannt. Bei einem entsprechenden Schienenprofile ist die Verlaschung mit 3 Schrauben auch zulässig.

§. 27. Auch bei der Stoßverbindung der Stuhlschienen ist die Anwendung von Lasken zu empfehlen.

Unterlagen. §. 28. Die besten Unterlagen für Schienen sind diejenigen aus Holz, welches von einer Substanz durchdrungen ist, die es gegen Fäulniß schützt.

§. 29. Das System der Querschwellen ist dem der Langschwellen unbedingt vorzuziehen.

§. 30. Bei Querschwellen sollen diejenigen unter den Stößen eine größere Grundfläche haben, als die Mittelschwellen.

§. 31. Die den Stoßschwellen zunächst liegenden Mittelschwellen sollen den ersteren so nahe gelegt werden, als es das vollkommene Unterspופן irgend gestattet.

§. 32. Wo ausnahmsweise Langschwellen zur Anwendung kommen, sollen dieselben mindestens an den Stoßverbindungen bergeseit mit einander verbunden werden, daß ihre gegenseitige Entfernung sich nicht verändern kann.

§. 33. Stein-Unterlagen sind bei neuen Bahnen nur da zu gestatten, wo ihr Bettungs-Material den gewachsenen Boden erreicht.

§. 34. Auf Dämmen soll bei älteren Bahnen die Stein-Unterlage nur dann gelegt werden, wenn die Dämme wenigstens 5 Jahre lang befahren sind.

§. 35. In Curven von geringerem Halbmesser als 2500 Fuß müssen die Stein-Unterlagen an den Stoßverbindungen, und mindestens einmal in der Mitte der Schienenlänge, so mit einander verbunden seyn, daß eine Veränderung der Spurweite vollständig verhindert wird. In flacheren Curven und geraden Linien kann diese Verbindung fortbleiben, wenn die Steinwürfel die Neigung der Schienen erhalten und an ihrer äußeren Seite mit Bettungs-Material fest hinterstopft werden.

§. 36. Zwischen den Stein-Unterlagen und den Schienen soll sich ein elastisches Mittel befinden, bei welchem auf eine genügende Dauer der Elastizität zu rechnen ist.

Bettungs-Material. §. 37. Das Bettungs-Material soll sowohl unter den Schwellen als unter den Stein-Unterlagen wenigstens 8 Zoll stark seyn.

§. 38. Das Bettungs-Material soll eine solche Beschaffenheit haben, daß es weder bei anhaltender Nässe durchweicht, noch durch Frost zerstört wird.

Brücken. §. 39. Für Brücken soll, mit Ausnahme sehr schiefer Brücken, eine solide Wölbung von Steinen oder guten Ziegeln jeder Konstruktion vor anderem Material vorgezogen werden.

§. 40. Hölzerne Brücken sind nicht zu gestatten. Bei eisernen Brücken sollen die tragenden Theile der Brückenbahn aus gewalztem oder geschmiedetem Eisen bestehen.

Wege-Übergänge. §. 41. Der Winkel, unter welchem die Übergänge im Niveau der Bahn die Geleise durchkreuzen, soll nicht kleiner seyn als 30 Grad.

§. 42. Bei Wege-Übergängen in Geleisen von normaler Spurweite soll die Rinne für den Spurrand $2\frac{1}{2}$ Zoll breit und wenigstens $1\frac{1}{2}$ Zoll tief seyn. Ueber diese Tiefe darf am inneren Rande der Schienen überhaupt kein Konstruktionsheil hervortragen. Bei Übergängen über Geleise mit einer vergrößerten Spurweite ist die Rinne für den Spurrand um ein gleiches Maß über $2\frac{1}{2}$ Zoll zu erweitern.

§. 43. Diese Rinne ist so zu konstruieren, daß die übergehenden Zugthiere sich nicht mit einem Theile ihrer Hufe darin festklemmen können.

§. 44. Bei Chausséen ist der Wege-Übergang in einer solchen Breite horizontal anzulegen, daß die Fuhrwerke vollständig horizontal stehen, bevor die Zugthiere an der Deichsel die Schienen erreichen.

§. 45. Auch das Pflaster zwischen den Schienen muß nach der Breite horizontal und ohne alle Wölbung ausgeführt werden.

Streichschienen. §. 46. Außer bei Wege-Übergängen, Ausweichen und in Bahnhöfen ist die Anbringung von Streichschienen (sogenannten Sicherheitschienen) unstatthaft.

Abtheilungszeichen. §. 47. Die Bahn ist nach den landesüblichen Meilen dergestalt mit Abtheilungszeichen zu versehen, daß 100 Abtheilungen auf eine Meile gehen.

Neigungszeiger. §. 48. Jeder Wechsel des Gefälles der Bahn ist durch einen Neigungszeiger zu bezeichnen, und zwar in der Weise, daß die Länge angegeben wird, auf welcher die Neigung die Einheit ist.

B. Bahnhof-Anlagen.

Anschlußstationen. §. 49. Treffen zwei Bahnen verschiedener Verwaltungen an ihren Endpunkten zusammen, so sind, wenn eine vollständige Vereinigung in einem Bahnhofe nicht zulässig ist, die Bahnhöfe unmittelbar neben einander und in gleichem Niveau anzulegen. Zwischen beiden, besonders zwischen den Güterstationen, sind bequeme Schienen-Verbindungen herzustellen.

§. 50. Bei Abzweigungen von Bahnen ist ein gemeinschaftlicher Bahnhof durchaus erforderlich. Derselbe ist in der Regel zweckmäßig so einzurichten, daß das Empfangsgebäude sich zwischen beiden Bahnen befindet und die auf beiden Seiten liegenden Perrons in unmittelbarer Verbindung stehen. Die Bedachung des Perrons oder die Erbauung von Hallen daselbst wird dringend empfohlen.

Kopfstationen. §. 51. Sowohl für gemeinschaftliche Bahnhöfe wie für Bahnarme derselben Verwaltung sind Kopfstationen so viel wie irgend möglich zu vermeiden.

Zwischenstationen. §. 52. Zwischenstationen sollen drei Bedingungen erfüllen: a) Züge, welche in entgegengesetzter Richtung fahren, müssen einander mit Sicherheit ausweichen können; b) Züge, welche nicht anhalten, sollen ohne Gefahr den Bahnhof mit einer Geschwindigkeit von 20 Fuß in der Sekunde durchfahren können; c) Züge dürfen nie unnötig durch Ausweichungs-Curven fahren. Diese Bedingungen sind vollständig nur bei doppelgleisigen Bahnen zu erfüllen. Auch bei eingleisigen Bahnen sollen Ausweichungs-Curven in der Regel nur beim Kreuzen mit einem anderen Zuge und auch dann nur von dem einen der beiden Züge durchfahren werden. Die Zwischenstationen sind deshalb stets so anzuordnen, als ob die Bahn zwei Geleise hätte.

§. 53. Jeder Zwischenbahnhof erhält außer den beiden Hauptgeleisen mindestens noch ein drittes und den Raum für ein viertes Geleise.

Entwässerung. §. 54. Die Entwässerung der horizontalen Bahnhöfe ist gründlich nur durch unterirdische Kanäle zu erreichen. Mindestens ist für eine Drainirung und tiefe Gräben außerhalb des Bereichs der Geleise zu sorgen.

Einfriedigung. §. 55. Die Bahnhöfe sind einzufriedigen. Außerdem ist bei offenen Perrons ein Abschluß nach der Straße hin nothwendig, um das Publikum von den Wagen abhalten zu können.

Betreten der Schienen. §. 56. Die Anlage der Bahnhöfe in der Art, daß Geleise von den Reisenden überschritten werden, ist zulässig, da dies Ueberschreiten bei haltenden Zügen ohne Gefahr ist.

Trennung der Anlagen. §. 57. Auf den größeren Stationen sind die Anlagen für die Beförderung der Personen von denen für die Frachtgüter und Produkte zu sondern. Beide erhalten getrennte Auf- und Abfahrten. Es ist dabei zu berücksichtigen, daß die Uebersicht über das Ganze nicht verloren gehe, und daß das Ordnen gemischter Züge ohne großen Zeit- und Kraftaufwand erfolgen kann. Wünschenswerth sind solche Einrichtungen, welche die Expedition und Beförderung der Güter mit dem Reisegepäck erleichtern.

Entfernung der Geleise. §. 58. Als geringste Entfernung der Geleise auf Bahnhöfen von Mitte zu Mitte werden 14 Fuß als wünschenswerth, 12 Fuß noch als zulässig erkannt.

Weichen. §. 59. Wo sehr lange Züge einander kreuzen, können die Ausweichungen noch außerhalb der Station liegen.

§. 60. Ausweichungen sollen in allen Geleisen, wo ganze Züge durchgehen, mit Radien von mindestens 600 Fuß angelegt werden. Wünschenswerth ist es, die Endweichen der Bahnhöfe für durchgehende Züge mit Radien von 1000 Fuß zu konstruieren. Zwischen den beiden Gegenkrümmungen soll eine gerade Linie von mindestens 12 Fuß liegen.

§. 61. Die Ueberhöhung des äußeren Schienenstranges kann bei den Ausweichungs-Curven unterbleiben. Die Vergrößerung der Spurweite in den Curven ist bis zu 1 Zoll zulässig.

(Fortsetzung folgt.)

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Friedrich-Wilhelms Nordbahn. — Monat Juli 1858.

Von Personen und Gepäck	27,771 Tblr.
„ verschiedenen Frachtgütern	41,759 „
Gesamteinnahme	69,530 Tblr.

gegen 73,226 Tblr. im Juli 1857. Gesamteinnahme bis ult. Juli 1858 425,278 Tblr. gegen 443,747 Tblr. in 1857.

Ankündigungen.

K. K. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.

[86] Vergebung von Bauarbeiten.

Auf der Linie der Orientbahn von Uj-Szöny (Komorn) bis Stuhlweissenburg in der VII. Bauaktion, ist die Ausführung des Unterbaues im I., II. und III. Arbeitsloose zwischen Moor und Uj-Szöny mit einer Gesamtlänge von 129,738 Fuß an Unternehmer zu vergeben. Diese Loose umfassen:

Arbeiten.	Beträge für das I. Loos		Beträge für das II. Loos		Beträge für das III. Loos		Gesamtbeträge	
	40,850 Fuß lang		58,690 Fuß lang		30,198 Fuß lang			
	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
1 Erdarbeiten	85,728	18	60,804	9	61,661	50	208,194	17
2 Pflanzungen	674	—	1,676	32	1,521	—	3,871	32
3 Beschotterungsarbeiten	54,216	40	72,900	—	13,140	10	140,256	50
4 Schaffungsarbeiten	8,660	15	10,327	30	1,869	33	20,857	18
5 Pflasterungsarbeiten	828	18	651	45	79	22	1,559	25
6 Maurer- und Steinmearbeiten	28,257	47	16,085	44	5,353	9	49,696	40
7 Zimmerarbeiten	2,062	55	4,567	46	—	—	6,630	41
8 Eisenarbeiten	166	30	108	—	—	—	274	30
9 Außerordentliche Entschädigungen	650	—	550	—	200	—	1,400	—
	181,244	43	167,671	26	83,825	4	432,741	13

Pläne, Kostenaufschlag, Bedingnißheft und Vertragsformular sind auf dem Bureau des Sektions-Ingenieurs Herrn Kimó Sany in Kis Bér vom 24. d. M. an einzusehen. Die zu leistende Kaution beträgt für das I. Loos 10,000, für das zweite 9000 und für das dritte 5000 fl. G.M., und muß in Baarem oder in Werthpapieren geleistet werden.

Uebernahtsanerbietungen können sowohl für eines der drei Loose als für zwei oder drei Loose eingereicht werden, und sind spätestens bis 4. Oktober d. J. schriftlich, versiegelt, und mit der Aufschrift: „Angebot auf Bauarbeiten“ versehen, franko an die Direktion der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn einzusenden. Diesen Eingaben haben die Bewerber Nachweise über ihre technische Befähigung beizulegen.

Wien, den 30. September 1858.

Die Direktion der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.

K. K. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.

[87-88] Vergebung von Bauarbeiten.

Auf der Linie der Orientbahn von Nagy-Kanizsa bis Pettan ist die Ausführung der Hochbauten der in den Sektionen Kottori, Fridau und Pettan gelegenen Bahn-Stationen Kraljevec, Kottori, Polstrau und Moschganzen an Unternehmer zu vergeben. Diese Arbeiten sind in vier Loose abgetheilt, und zwar:

Post-Nr.	Arbeiten.	I. Loos		II. Loos		III. Loos		IV. Loos		Gesamtbeträge
		Station Kraljevec		Station Kottori		Station Polstrau		Station Moschganzen		
		fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	
1 Erdarbeiten	128	29	342	25	128	29	188	29	787	52
2 Pflasterungsarbeit	140	59	424	59	140	59	218	23	925	20
3 Maurer- u. Steinmearbeiten	4,554	40	14,293	8	4,554	40	7,677	43	31,080	11
4 Zimmerarbeiten	2,095	51	6,015	56	2,095	51	3,682	34	13,890	12
5 Eisenarbeiten	866	40	2,149	46	866	40	1,425	37	5,308	43
6 Anstreicherarbeiten	524	57	1,077	—	524	57	691	37	2,818	31
7 Spenglerarbeiten	434	56	795	14	434	56	582	56	2,248	2
8 Tischlerarbeiten	1,574	1	2,744	27	1,574	1	1,866	37	7,759	6
9 Glaserarbeiten	99	41	186	50	99	41	129	41	515	53
	10,420	14	28,029	45	10,420	14	16,463	37	65,333	50

Pläne, Voranschläge, Bedingnißheft und Vertragsformulare sind für die Stationen Kraljevec und Kottori auf dem Bureau des Sektions-Ingenieurs Herrn Bucher in Kanizsa, für die Station Polstrau auf dem Bureau des Sektions-Ingenieurs Herrn Bunz in Fridau, für die Station Moschganzen auf

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

dem Bureau des Sektions-Ingenieurs Herrn Thommen in Pettan vom 27. September an einzusehen.

Die zu leistende Kaution wird für das I. Loos auf	500 fl. G.M.
„ „ II. „ „	1400 „ „
„ „ III. „ „	500 „ „ und
„ „ IV. „ „	800 „ „

festgesetzt, und muß in Baarem oder Werthpapieren geleistet werden.

Uebernahtsanerbietungen können sowohl für eines der vier Loose, als auch für 2, 3 oder 4 Loose oder auch für einzelne Arbeiten eingereicht werden, und sind spätestens bis 9. Oktober d. J. schriftlich, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Hochbauten“ versehen, franko an die Direktion der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn einzusenden. Diesen Eingaben haben die Bewerber Nachweise über ihre technische Befähigung beizulegen.

Wien, den 22. September 1858.

Die Direktion der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.

K. K. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.

[89-90] Vergebung von Bauarbeiten.

Auf den Linien der Orientbahn von Ofen bis Stuhlweissenburg und von Stuhlweissenburg bis Uj-Szöny ist die Ausführung der in den Sektionen Ofen, Martonvásár und Moor gelegenen 60 Wärtterstationen an Unternehmer zu vergeben.

Diese Arbeiten sind in drei Loose abgetheilt und zwar:

Post-Nr.	Arbeiten	I. Loos		II. Loos		III. Loos		Gesamtbeträge
		Sekt. Ofen 17 Wärtterstationen		Sekt. Martonvásár 18 Wärtterstationen		Sekt. Moor 25 Wärtterstationen		
		fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	
1 Erdarbeiten	566	38	586	16	815	50	1,968	44
2 Pflasterungsarbeiten	30	36	51	54	90	—	172	30
3 Maurer- und Steinmearbeiten	21,058	14	24,893	24	32,057	44	78,009	22
4 Zimmerarbeiten	7,299	33	7,215	49	10,037	38	24,553	—
5 Eisenarbeiten	1,264	31	1,226	32	1,817	45	4,308	48
6 Tischlerarbeiten	2,397	—	2,244	54	3,038	45	7,680	39
7 Glaserarbeiten	89	15	89	55	131	15	310	25
8 Anstreicherarbeiten	537	12	588	56	865	50	1,991	58
	33,242	69	36,897	44	48,854	47	118,995	26

Pläne, Voranschläge, Bedingnißheft und Vertragsformular sind auf den Bureau des Sektions-Ingenieurs Herrn v. Göler in Ofen, Naszlyhacz und von Wobeser in Stuhlweissenburg vom 27. September 1858 an einzusehen.

Die zu leistende Kaution wird für das I. Loos auf 1600 fl. G.M., für das II. Loos auf 1800 fl. G.M., und für das III. Loos auf 2400 fl. G.M. festgesetzt und muß in Baarem oder Werthpapieren geleistet werden.

Uebernahtsanerbietungen können sowohl für eines der drei Loose als auch für zwei oder drei Loose eingereicht werden, und sind spätestens bis 16. Oktober d. J. schriftlich, versiegelt, und mit der Aufschrift: „Angebot auf Hochbauten“ versehen, franko an die Direktion der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn einzusenden.

Diesen Eingaben haben die Bewerber Nachweise über ihre technische Befähigung beizulegen.

Wien, den 22. September 1858.

Die Direktion der k. k. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.

[83] Beste Thonzylinder oder Thonzellen zur Telegraphie 4" und 2", 6" und 2 1/2", 8" und 2 1/2" Dimension 1, 2 1/2 und 4 Sgr. pr. St., bei Partien billiger.

H. Schomburg & Comp.

Vorzellan-Manufaktur Moabit und Berlin.

[84-85]

Heilbronn.

Der Unterzeichnete empfiehlt sich in Anfertigung von Druckapparaten nach Edmondson in Manchester, und erlaubt sich namentlich in Bezug auf Datumpressen nachstehendes Zeugniß der K. Württembergischen Eisenbahn-Kommission beizufügen.

H. Autenrieth, Mechaniker.

Zeugniß.

Herrn Hermann Autenrieth, Mechaniker in Heilbronn, bezeugen wir hiemit auf Verlangen, daß die von ihm für die Württembergische Staats-Eisenbahn in den Jahren 1848, 1849, 1850 und 1853 gelieferten 58 Datumpressen nach dem Muster der von Edmondson in Manchester für unsere Bahn gelieferten Dating-Pressen zweckmäßig und gut gearbeitet sind, und sich bei ihrem Gebrauche als dauerhaft erprobt haben.

Stuttgart, den 10. Mai 1856.

L.S.

K. Württembergische Eisenbahn-Kommission. Bilfinger.

