

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 Zeile. — Adresse: Redaktion der Eisenbahn-Zeitung oder: J. B. Wegler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

28. Oktober 1858.

Nro. 43.

Inhalt. Indische Eisenbahnen. Die geneigte Ebene Shore-Ghaut der Great Indian Peninsula-Eisenbahn. — Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. X. Vereinsarten-Reglement. — Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Bayern, Preussen, Großh. Hessen, Sachsen. Ausland. Großbritannien. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Indische Eisenbahnen.

Die geneigte Ebene Shore-Ghaut der Great Indian Peninsula-Eisenbahn.

Hierüber enthält ein in einem Bombayer Eisenbahn-Journal abgedruckter Vortrag des Ober-Ingenieurs der oben genannten Bahn folgende interessante Angaben.

Die geneigte Ebene von Shore-Ghaut der großen indischen Peninsula-Eisenbahn, gegenwärtig in Ausführung begriffen, hat eine Länge von 15,85 engl. Meilen. Das untere Ende befindet sich 196, das obere 2027 Fuß über dem Hochwasserstand in Bombay; die in ununterbrochener Steigung erreichte Höhe beträgt sonach 1831 Fuß und das durchschnittliche Steigungsverhältnis 1:48. Das wirkliche Steigungsverhältnis wechselt zwischen 1:37 (dem Maximum) und 1:300. Letztere Steigung so wie eine von 1:75 kommt jedoch nur auf sehr kurzer Strecke vor, sonst ist die sanfteste Steigung 1:50. Am Fuß, in der Mitte und am Gipfel der schiefen Ebene befinden sich kurze Horizontale, jene in der Mitte von 660 Fuß Länge. Die Curven nehmen zwei Drittel der ganzen Länge ein und haben Halbmesser zwischen 990 und 5280 Fuß. Der kleinste Radius von 990 Fuß kommt indessen nur auf 1452 Fuß Länge vor.

Es kommen auf der ganzen Strecke 12 Tunnel vor mit einer Gesamtlänge von 1,43 engl. Meilen (7605 Fuß); der längste darunter misst 1311 Fuß; ferner 8 Viaducte mit einer Gesamtlänge von 2664 Fuß und einer Höhe von 45 bis 139 Fuß. Die größte Tiefe der Einschnitte beträgt 80 Fuß, die größte Höhe der Dämme 74 Fuß; erstere enthalten 1,623,102, letztere 1,849,934 Kubik-Yards (à 27 Kubikfuß). Der größte Einschnitt enthält 113,000, die größte Auffüllung 263,000 Kubik-Yards. Außerdem kommen vor 18 Brücken von 7 bis 30 Fuß und 58 Durchlässe von 2 bis 6 Fuß Öffnung.

Die Gesamtkosten der geneigten Ebene sind veranschlagt zu 597,222 Pf. St. und die Dauer der Ausführung ist auf 5 Jahre, bis Februar 1861, festgesetzt.

Im Speziellen ist bezüglich des Unterbaues Nachstehendes zu bemerken. Die Tunnel sind beinahe alle in mehr oder weniger hartem Felsen auszuführen, so daß nur selten Ausmauerungen nothwendig werden. Die hohen und steilen Abhänge der zu durchbrechenden Hügel machen die Anwendung von Schächten unzulässig und es können die Arbeiten nur von beiden Enden aus betrieben werden. Es wird hierbei in der Weise vorgegangen, daß zuerst ein Stollen von 12 Fuß Breite und 9 Fuß Höhe vorgetrieben und dieser hierauf auf den ganzen Tunnelquerschnitt erweitert wird. Bei den Einschnitten bieten die Felsensprengungen und Geröllschichten häufig Schwierigkeiten, bei den Dämmen unterliegt die Erhaltung der Böschungen bei den andauernden starken Regen Anständen. Der Abhang des Ghaut-Berges ist häufig sehr steil, so daß die Dämme durch starke Aufmauern gestützt werden müssen. Bei manchen Stellen reicht auch dieses nicht hin, und es müssen die Dämme durch Bogengewölbe ersetzt werden. Hierbei liegt hier und da das Bahnplanum halb auf den eingehauenen Felsen und halb auf den Steingewölben. Von den Viaducten hat der bedeutendste 139 Fuß Höhe über dem Boden und 8 halbkreisförmige Bögen von 50 Fuß Spannweite. Die Fundamente sind 24 Fuß unter der Erdoberfläche auf Felsen gegründet. Einer der Viaducte zeichnet sich durch seine merkwürdige Form aus. Er befindet sich nämlich am Ausgang einer Kopfstation und hat die Form eines Y mit dem linken Flügel etwas länger als dem rechten. Der beiden Geleisen gemeinschaftliche Theil hat für beide die gleiche Ebene, während die divergirenden Theile des Viaducts in entgegengesetzter Richtung geneigt sind. Dieser Viaduct wird, vereinigt mit der eigenthümlichen Beschaffenheit des Terrains, sich als eines der merkwürdigsten und interessantesten Bauwerke der geneigten Ebene dar-

stellen. Die Kopfstation an dieser Stelle wird in der Absicht angelegt, durch größere Entfaltung der Linie eine mäßigere Steigung zu erlangen, ohne zu sehr kleinen Krümmungshalbmessern Zuflucht nehmen zu müssen.

In Betreff des Oberbaues für diese geneigte Ebene war es Aufgabe, die Schienen den anzuwendenden schweren Lokomotiven entsprechend zu wählen. Dieselben sollen nicht nur durch ihr Kaliber, sondern auch durch Güte des Materials den Anforderungen an Haltbarkeit und Dauer genügen. Das Gewicht ist zu 85 Pfd. auf den Yard, die Länge bei $\frac{1}{2}$ der Anzahl auf 21 Fuß festgesetzt. Die Pakete für das Walzen werden der Art gebildet, daß oben und unten Platten von 9 Zoll Breite und $1\frac{1}{2}$ Zoll Dicke, dazwischen solche von 1 Zoll Dicke und solcher Breite sich befinden, daß ein Wechsell der Fugen stattfindet. Das so gebildete Paket ist 9 Zoll im Quadrat und wird zunächst bei Schweißhöhe auf einen Querschnitt von $5'' \times 6''$ und dann zur Schiene ausgewalzt. Die Deck- und Bodenplatten sind von gemischtem Eisen, welches unter einem Rasmyth'schen Hammer zuerst auf 9 Zoll bei 2 Zoll, und nach nochmaliger Gehyung auf die erforderliche Dicke von $1\frac{1}{2}$ Zoll ausgeschmiedet wurde. Die Mittelplatten werden ebenfalls mit dem Hammer zuerst auf einen Querschnitt von nicht unter $20''$, dann auf die Dicke von 1 Zoll und entsprechender Breite geschmiedet. Auf diese Weise bestehen die Schienen durchaus aus gehämmertem Eisen und sollen gleichmäßiger, härter und dem Abblättern weniger unterworfen sein, als die auf gewöhnliche Art fabricirten. Das Verrotten der Schienen auf dem Transport von England nach Indien verhindert man dadurch, daß dieselben, wenn noch heiß, in Leinöl getaucht werden. Die Schienenstähle sind aus bestem Gusseisen. Zum Guss derselben darf nur solches Roheisen verwendet werden, welches bei $3\frac{1}{2}$ Fuß Länge und $2'' \times 1''$ im Querschnitt, auf 3 Fuß im Lichten von einander befindlichen Unterlagen ruhend eine Last von $1\frac{1}{2}$ Tonnen in der Mitte trägt. Bei den Schienenstößen werden die dort angewendeten kleinen Gusstähle oder Sättel (ohne Keile) auf $3\frac{1}{2}$ Fuß Länge, 14 Zoll breite und 3 Zoll hohe Langschwellen befestigt, welche an ihren Enden auf Querschwellen ruhen und mit denselben durch Schrauben verbunden sind.

Die auf der geneigten Ebene anzuwendenden Lokomotiven sollen paarweise gebraucht werden. Ihre Hauptdimensionen sind: Cylinderdurchmesser 15 Zoll, Hublänge 22 Zoll. Jede Maschine hat 2 Paar vorluppelte Räder von 4 Fuß Durchmesser, 160 Heizröhren von 2 Zoll äußerem Durchmesser, Heizfläche 1055 Quadratfuß, wovon 980 in den Röhren und 75 in dem Heizraum. Der Tender enthält 800 Gallonen und hat auf jeder Seite zwischen den Rädern Bremsen, welche auf die Schienen wirken. Gewicht der Lokomotive im arbeitenden Stand $34\frac{1}{2}$ Tonnen.

Folgendes ist eine Vergleichung der Shore-Ghaut geneigten Ebene mit den zwei bedeutendsten bisher ausgeführten Gebirgs-Eisenbahnen: der schiefen Ebene von Giovi auf der Bahn von Turin nach Genua und der Semmering-Bahn.

Geneigte Ebene	Länge engl. M.	Gesamtlänge Steigung Fuß	Durchschnittliche steigende Steigung	Maximale Steigung	Größter Querschnitt des Schienenpakets Fuß	Gesamtlänge Tunnel engl. M.
Giovi (Apenninen) . .	6	889	1:30	1:29	1320	2,55
Semmering:						
Payerbach-Semmering .	$13\frac{1}{2}$	1325	1:47	1:40	660	2,66
Semmer.-Mürzzuschlag .	$8\frac{1}{2}$	705	1:50	1:50		
Shore-Ghaut	$15\frac{1}{2}$	1831	1:48	1:37	990	1,44

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

X.

Vereinskarten-Reglement.

(Redigirt nach den Triester General-Versammlungs-Beschlüssen vom 14. September 1858 *).

§. 1. Zweck. Die Vereinbarung der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen über gegenseitige Gewährung von Freifahrten bezweckt, denjenigen Männern, welche nach Maßgabe der Organisation der einzelnen Verwaltung jeweilig als beständige Mitglieder der oberen, dem Vereine angehörigen Vorstandsstelle, die schon einen Betrieb verwalten muß, an die Spitze der Leitung einer Eisenbahn berufen sind, nebst deren Oberbeamten eine erleichterte Gelegenheit zu gewähren, nicht nur zur Berathung und Verständigung über gemeinsame Zwecke der Verwaltung unter einander persönlich sich mittheilen, sondern auch durch Anschauung sowohl das Beste der eigenen Verwaltung, als die allgemeinen Interessen der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen überhaupt verfolgen zu können.

§. 2. Bedingungen der Theilnahme. 1) Zur Theilnahme sind nur diejenigen in den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen aufgenommenen Verwaltungen berechtigt, deren Bahnen in einem Lande gelegen sind, das zum Deutschen Bunde gehört oder unter einer zum Deutschen Bunde gehörenden Regierung steht. 2) Die Mitglieder müssen zu derjenigen Betriebs-Verwaltungsstelle gehören, welche zur Central-Leitung und Ausführung des eröffneten Betriebes auf einer für sich als ein Ganzes verwalteten einzelnen Eisenbahn oder eines für sich als ein Ganzes verwalteten Bahnnetzes von der höchsten Regierungsstelle oder nach Anleitung des Gesellschafts-Statuts von einer Gesellschaft niedergelegt ist.

§. 3. Beschränkte Theilnahme. 1) Verwaltungen solcher Bahnen, welche nach Entscheidung der im §. 5 bestimmten Prüfungsstelle nicht in den Linien der großen Reise- und Handelsstraßen sich befinden, erhalten die Freifahrts-Befugniß in einer beschränkten Weise. 2) Ist ein Theil der Bahnen außerhalb des Vereinskartenbezirktes — §. 2 Nr. 1 — gelegen, so sind bei einem Drittheil und weniger der auswärts gelegenen Meilenlänge ein Viertel der Zahl der Vorstandsmitglieder auf die auswärts gelegene Strecke, und bei zwei Drittheilen bis zum Drittheil der auswärts gelegenen Meilenlänge die Hälfte der Vorstandsmitglieder auf die Verwaltung der auswärts gelegenen Strecken zu rechnen, und haben diese Mitglieder keinen Antheil an der Vereinbarung. Sind mehr als zwei Drittheile der Meilenlänge auswärts gelegen, so nimmt die Verwaltung nur noch Theil an der Uebereinkunft, wenn von der übrig bleibenden Strecke mindestens 6 Meilen innerhalb des Vereinskarten-Bezirktes gelegen sind, und dürfen in diesem Falle bis höchstens 3 Vereinskarten nach Ermessen der Prüfungs-Kommission (§. 5) an Mitglieder der Vorstandsstelle einer solchen Verwaltung ausgegeben werden. Auf diejenigen Bahn-Verwaltungen, welche erst nach ihrem Beitritte zur Vereinskarten-Vereinigung Bahnstrecken außerhalb des Vereinskarten-Bezirktes bauen oder erwerben, findet die vorstehend unter Nr. 2 Alinea 1 und 2 getroffene Bestimmung insofern keine Anwendung, als derartige Bahn-Verwaltungen in Folge einer solchen Erweiterung ihres Unternehmens in der Zahl der Vereinskarten für Direktions-Mitglieder, welche sie seither besessen haben, eine Beschränkung nicht erfahren dürfen. Wegen der Karten an die Oberbeamten solcher theils in, theils außerhalb des Vereinskarten-Bezirktes gelegenen Bahnen sollen, sofern Mitglieder der Vorstandsstelle nach den vorhin getroffenen Bestimmungen an der Vereinbarung Theil zu nehmen haben, nur die im Vereinskarten-Bezirkte gelegenen Meilenlängen zählen. 3) Ist auf einer Bahn der Betrieb nur erst theilweise eröffnet, so soll im Allgemeinen die Anzahl der an die Verwaltung und die Oberbeamten dieser Bahn zu vertheilenden Vereinskarten vom billigen Ermessen der Prüfungs-Kommission abhängen, jedoch für dieses Ermessen das Verhältnis der Meilenzahl der im Betriebe befindlichen zu der ganzen zu bauenden Bahnstrecke maßgebend seyn. Bei Bahnen, welche theils in, theils außerhalb des Vereinskarten-Bezirktes gelegen sind, hat die theilweise Betriebs-Eröffnung nur dann Berücksichtigung zu finden, wenn sie auf der innerhalb des Vereinskarten-Bezirktes gelegenen Strecke stattgefunden hat und wegen dieser nach der unter Nr. 2 dieses §. getroffenen Bestimmung überhaupt eine Ertheilung von Vereinskarten zulässig ist.

§. 4. Antrag auf Theilnahme. Jede Verwaltung, welche die freie Fahrt auf Grund dieses Reglements für ein Mitglied oder einen Oberbeamten in Anspruch nehmen will, läßt ihren Antrag an die geschäftsführende Direktion gelangen. Würden die Angaben des Antrages, welche die nach Inhalt der §§. 2 und 3 dieses Reglements nothwendigen Voraussetzungen zur Theilnahme an demselben darstellen sollen, nicht in derjenigen Notorität beruhen, daß schon auf Grund der Notorität eine dem Reglement entsprechende Entscheidung ertheilt werden kann, so sind von der antragstellenden Verwaltung die Angaben durch

* Da ein größerer Theil der Leser der Eisenbahn-Zeitung sich des Besizes von Vereinskarten erfreut, so wird es denselben von Interesse seyn, die jetzt geltenden Bestimmungen für dieselben genau zu kennen.

genaue eigene Erklärungen und Erläuterungen, erforderlichen Falls durch Bezeugungen der betreffenden vorgelegten höchsten Regierungsstelle resp. Regierungs-Aufsichtsbehörde klar zu legen. Die geschäftsführende Direktion kann die Vollständigung und weitere Erläuterung dieser Angaben, Erklärungen und Nachweise zur Vorbereitung der Entscheidung begehren.

§. 5. Entscheidung über die Theilnahme. Ob die Voraussetzungen zutreffen, unter welchen nach Inhalt der §§. 1—3 dieses Reglements diesem oder jenem Mitgliede einer ausführenden Central-Vorstandsstelle oder einem Oberbeamten die Freifahrts-Befugniß zugesprochen werden kann, darüber entscheidet als Vereinskarten-Prüfungs-Kommission die geschäftsführende Direktion im Verein mit vier von der General-Versammlung des Vereins zu wählenden größeren Eisenbahn-Verwaltungen — zweien Staats- und zweien Gesellschafts-Verwaltungen — nach Stimmenmehrheit, und zwar, wenn die Notorität der Verhältnisse und die beigebrachten Bezeugungen die nöthige Ueberzeugung nicht gewähren, nach weiter erforderter Nachweise. Bei jedem Wechsel der geschäftsführenden Direktion werden diese vier Verwaltungen von der General-Versammlung neu gewählt. Interimistisch nothwendige Ergänzungen werden von der geschäftsführenden Direktion vorgenommen.

§. 6. Ausfertigung der Vereinskarten. Die von der Vereinskarten-Prüfungs-Kommission (§. 5) zugestandene Legitimation wird durch Karten bezeugt, welche die geschäftsführende Direktion ausstellt, und zwar:

- 1) für jedes angezeigte Mitglied der oberen Verwaltungsstelle (§. 4) auf den Namen desselben eine Karte;
- 2) für die Vorstandsmitglieder derjenigen Verwaltungen, denen nach §. 3 die Freifahrts-Befugniß für ihre Mitglieder nur in einer beschränkten Weise eingeräumt werden soll, die von der Prüfungs-Kommission festgesetzte Anzahl Karten auf die Namen der betreffenden Mitglieder;
- 3) für jeden Oberbeamten der einzelnen Verwaltungsstelle auf den Namen desselben eine Karte. Die Anzahl der einer jeden Verwaltung für Oberbeamte zu überweisenden Karten wird nach der Länge der im selbstgeleiteten Betriebe befindlichen Bahnen in der Art festgesetzt, daß für jede angefangene Länge von 5 Meilen bis zu 30 Meilen hinauf eine, und von da ab weiter fort für jede angefangene ferneren 10 Meilen eine weitere Karte gewährt wird.

Die geschäftsführende Direktion wird von der Ertheilung der Vereinskarten jedesmal sämmtlichen Vereins-Verwaltungen Mittheilung machen.

§. 7. Form der Karten. Die zur Erlangung freier Fahrt dienenden Legitimationskarten enthalten:

- a) eine laufende Nummer,
- b) ein Verzeichniß der sämmtlichen Verwaltungen, auf deren Bahnen die Karte Gültigkeit hat,
- c) den Stempel des Vereins,
- d) den Namen des Mitgliedes resp. des Oberbeamten der betreffenden Verwaltung,
- e) einen Vermerk darüber, daß dem Inhaber außer der freien Fahrt auch die unentgeltliche Beförderung seines Reisegepäcks bis zur Höhe von 50 Pfund und die Besichtigung der Bahnanlagen zusteht.

§. 8. Gültigkeit und Kontrolle der Karten. Die Karten gewähren denen, auf deren Namen sie ausgestellt sind, die Befugniß zur freien Fahrt in allen Wagenklassen, welche ein Zug führt, auf allen den Bahnen, die in dem der Karte beigelegten Bahnverzeichnisse (§. 7 Lit. b) benannt sind. Nur auf denjenigen Bahnen, welche theils in, theils außerhalb des Vereinskarten-Bezirktes gelegen sind, und an deren Vorstandsmitglieder und Oberbeamte nach der im §. 3 Nr. 2 dieses Reglements getroffenen Bestimmung Karten nur in einer beschränkten Zahl ertheilt sind, gewähren die Karten die Befugniß zur freien Fahrt auch nur in Beziehung auf die innerhalb des Vereinskarten-Bezirktes gelegene Strecke einer solchen Bahn. In dem Bahnverzeichnisse sollen diese Bahnstrecken neben den Namen der betreffenden Bahnen besonders verzeichnet werden. Der Besizer der Vereinskarte ist auf seinen Reisen nur zur Vorzeigung der Karte, behufs etwaiger Notirung der Nummer derselben, an die den Zug begleitenden, mit der Billet-Kontrolle beauftragten Beamten verpflichtet.

§. 9. Beförderung des Reisegepäcks. Dem Besizer der Vereinskarte wird das Reisegepäck bis zum Betrage von 50 Pfund unentgeltlich befördert, und zwar unter den in den Betriebs-Reglements der betreffenden Verwaltungen geltenden Expeditions- und daraus hervorgehenden Garantie-Bestimmungen.

§. 10. Kassirung der Karten ausscheidender Mitglieder und Oberbeamten. Sobald die Stelle eines Verwaltungsmitgliedes oder Oberbeamten aufgehoben oder vakant wird, oder diejenigen Voraussetzungen für die Person hinwegfallen, welche den bisherigen Inhaber der Karte zur Theilnahme an der Freifahrts-Befugniß qualifizirten, ist die auf den Namen dieses Mitgliedes oder Oberbeamten lautende Karte an die geschäftsführende Direktion zur Kassirung zurückzuliefern. Letztere wird davon den sämmtlichen Vereins-Verwaltungen Mittheilung machen.

§. 11. Verfahren wegen verloren gegangener Karten. Der Verlußt einer Karte ist der geschäftsführenden Direktion anzuzeigen. Dieselbe

wird durch Benachrichtigung aller übrigen Verwaltungen über den Verlust der Karte dieselbe als ungültig bezeichnen und statt der verlorenen unter neuer Nummer eine andere Karte ausfertigen.

§. 12. Erlöschung der Theilnahme. Mit dem Austritte einer Verwaltung aus dem Vereine hört die Gültigkeit der ihr überwiesenen Karten auf. Andererseits ist sie für diesen Fall von der übernommenen Gegenseitigkeit wegen ihrer Bahnen liberat. Nachdem 12 Monate vor dem 1. Januar oder 1. Juli diese Uebereinkunft von einer Verwaltung gekündigt seyn wird, hört für diese Verwaltung mit dem 1. Januar resp. 1. Juli die Gültigkeit der ihr überwiesenen Karten auf, andererseits ist mit diesem Zeitpunkte die Gültigkeit aller Karten, welche auf Grund dieses Reglements ausgegeben oder nach Maßgabe der zu demselben verabredeten transitorischen Bestimmungen aus der früheren Uebereinkunft gültig geblieben sind, in Beziehung auf die Bahnen der künftigen Verwaltung erloschen. Die Theilnahme am Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen überhaupt soll aber in Folge der Kündigung und Auflösung dieser besonderen Uebereinkunft, Seitens der einzelnen Verwaltung nicht erlöschen.

§. 13. Beschwerden über die Anwendung des Reglements. Beschwerden über die Anwendung dieses Reglements und über den Gebrauch der Vereinskarten, entscheidet die Vereinskarten-Prüfungs-Kommission (§. 5). Beschwerden über Entscheidungen der Vereinskarten-Prüfungs-Kommission aber sind bei der geschäftsführenden Direktion anzubringen. Dergleichen Beschwerden werden von einer aus der Vereinskarten-Prüfungs-Kommission und der aus 6 Verwaltungen bestehenden Revisions-Kommission, welche alle 3 Jahre von der geschäftsführenden Direktion gewählt wird, zusammengesetzten Kommission endgültig entschieden, ohne daß dagegen eine Berufung an die General-Versammlung stattfindet. Die Entscheidung wird der beschwerdeführenden Verwaltung durch die geschäftsführende Direktion mitgetheilt.

Transitorische Bestimmung. Die jetzigen Inhaber von Vereinskarten verbleiben in jedem Falle bis zu deren, nach den bisherigen Grundrissen zu beurtheilenden Erlöschen im Besitze der Karten, auch wenn sie nach den Bestimmungen des neuen revidirten Reglements nicht als dazu berechtigt anzusehen wären.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 12. Oktober 1858.

Vorsitzender: Herr Hagen; Schriftführer: Herr H. Wiebe.

Das Protokoll der Sitzung vom 14. September d. J. wird vorgelesen und angenommen. Der Vorsitzende theilt mit, daß nachdem das revidirte Statut die Genehmigung der Herren Ressort-Minister erlangt hätte, dasselbe nunmehr in Kraft getreten sey, und proklamiert die Namen derjenigen auswärtigen Mitglieder, welche diesem neuen Statut gemäß, zufolge Beschluß des Vorstandes, zu Ehrenmitgliedern und zu korrespondirenden Mitgliedern des Vereins ernannt seyen. Zugleich theilt derselbe mit, daß der Vorstand den Beschluß gefaßt habe, die Ehrenmitgliedschaft nur an Mitglieder zu verleihen, die außerhalb Preußens wohnen, da die um Förderung des Eisenbahnwesens verdienstlichsten Männer des Inlandes es vorgezogen hätten, dem Verein auch ferner als ordentliche Mitglieder anzugehören. — Herr Siemens hält einen ausführlichen Vortrag über die misslungenen Versuche mit dem transatlantischen Kabel, er weist darauf hin, daß er schon früher, und noch bevor die erste Legung des Kabels versucht worden, berechnet und dem Verein mitgetheilt habe, daß durch dasselbe nicht mehr als 4 Buchstaben in einer Minute würden telegraphirt werden können; dies scheine sich bei den ersten geglückten Versuchen zu bestätigen. Herr Siemens erklärt hierauf, weshalb die von den Unternehmern auf dem Lande angestellten Versuche scheinbar eine größere Geschwindigkeit der Zeichengebung versprochen hätten, er weist nach, wodurch nach und nach die Brauchbarkeit des Kabels sich vermindert habe, und daß durch Anwendung positiver Ströme die Brauchbarkeit des Kabels sich vielleicht wieder verbessern könne, und glaubt, daß die elektrische Verbindung mit Amerika doch endlich von Erfolg seyn werde. Herr Siemens erwähnt, daß eine neue Gesellschaft sich bilde, um eine Verbindung über die Azoren herzustellen, und gibt schließlich noch Nachricht über die Legung eines Telegraphenkabels von Galipoli über Sandia nach Alexandrien, bei welcher er theilhaftig sey. — Hr. Kretschmer legt einige gußeiserne Roststäbe von Lokomotiven vor, welche lange Zeit im Feuer gewesen sind, und welche zufolge der in der vorigen Sitzung von ihm beschriebenen Einrichtungen sich sehr gut gehalten haben. — Herr Weidtmann berichtet über die noch nicht vollkommen erklärte Erscheinung bei Drehscheiben, daß die mit Hakennägel befestigten Schienenkränze der Unterlagen in Folge des längern Gebrauchs der Drehscheibe eine allmälige Drehung erleiden. — Herr Schwarzkopf macht Mittheilungen über die von ihm neuerdings konstruirte Steinbohrmaschine nach dem Prinzip der Daelenschen Dampfhämmer, welche in 2 Minuten ein Loch von 3 Zoll Durchmesser 4 Zoll tief in festes Gestein arbeiten könne, und welche bei 30 Pfd. Dampfspannung und $\frac{3}{4}$ Ztr. Hammergewicht in

der Minute über 300 Schläge mache. — Schließlich erinnert Hr. Odebrecht daran, daß der Verein am heutigen Tage gerade 16 Jahre bestehe, und gibt einen kurzen Rückblick auf die damalige Ausdehnung des Eisenbahnwesens, indem er sie mit der heutigen Entwicklung desselben vergleicht. Hr. Odebrecht gedenkt dabei der Verdienste des kürzlich verstorbenen Ritters Negrelli um das deutsche Eisenbahnwesen.

Beitung. Inland.

Oesterreich. — Die Fünfkirchen-Mohács Eisenbahn wird schon seit längerer Zeit von der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die bekanntlich den Bau dieser Strecke unternommen, zum Kohlentransport aus ihren dortigen Steinkohlengruben benützt. Am 27. September l. J. hat die kommissionelle Probefahrt auf der ganzen Strecke von Mohács bis Uesög (bei Fünfkirchen) behuß der technisch-polizeilichen Prüfung der Bahn stattgefunden und die Kommission hat ihr Gutachten dahin abgegeben, daß die Eröffnung des öffentlichen Frachtenverkehrs sofort und jene des Personenverkehrs nach geschener Ablieferung der von der Gesellschaft schon bestellten 6 Personenwagen und 2 Lokomotiven ohne Bedenken gestattet werden könne. Wenn auch nur $8\frac{1}{4}$ Meilen lang, hat diese Eisenbahn doch eine nicht geringe Bedeutung. Abgesehen von der reichen Bodenproduktion der Baranya, den trefflichen Fünfkirchner Weinen u. s. w., sind es besonders die unererschöpflichen Steinkohlenlager von Fünfkirchen und die Eisenerz-lager von Vasas, an deren erleichtertem Bezuge auch ferne Gegenden interessiert sind. Im heurigen Jahre sind in Mohács bereits mehr als $1\frac{1}{2}$ Million Zentner Steinkohlen von den Dampfsbooten verladen worden. Wenn einmal die Bahn sich in geregelterm Betriebe befindet, dürfte die Menge sich bedeutend steigern und mit der Zeit immer großartigere Dimensionen annehmen. (Austria.)

— Die Probefahrten auf der Krab-Szolnofer Bahndrecke haben ergeben, daß der Betriebseröffnung dieser Bahn nichts mehr entgegensteht. Die Direktion der Theißbahn hat daher die Eröffnung der gedachten Strecke auf den 25. Okt. angekündigt.

Bayern. — Auf der ersten vollendeten Strecke der bayerischen Ostbahnen von München bis Landsbut — einer Strecke von 19 bis 20 Stunden — hat am 28. Okt. eine Eröffnungsfahrt stattgefunden. Am 3. November wird die Bahn dem Verkehr eröffnet werden.

Preußen. — Aus Anlaß des zur Feier der Vollendung der 1000. Lokomotive in der Vorsig'schen Fabrik zu Berlin am 21. August d. J. stattgefundenen Arbeiterfestes wurden über diese großartige Anstalt nachstehende Notizen mitgetheilt. Die Vorsig'sche Anstalt ist in der That die größte der Welt. Nur in 2 Maschinenfabriken ist eine größere Lokomotivenzahl hergestellt worden, nämlich in der von Stephenson und in der von Gebr. Sharp in Manchester; in der ersten 1200, in der letzteren 1030. Allein diese Maschinenfabriken sind über 10 Jahre älter, als die Vorsig'sche, welche erst 1841 ihre erste Lokomotive baute, in den letzten vier Jahren aber allein deren über 500 herstellte, wobei noch in Erwägung kommt, daß die englischen Anstalten die Einzeltheile der Maschinen theilweise in verschiedenen Werkstätten anfertigen lassen und sich nur mit der Zusammenstellung befassen, während in der Vorsig'schen Fabrik von der Zurichtung des rohen Materials bis zur Vollendung jeden Maschinenteiles Alles selbstständig angefertigt wird. Die Vorsig'schen Maschinenbauanstalten wurden 1837 gegründet und darin die erste Lokomotive im Laufe eines Jahres, 1841, gebaut. Die Hundertste ist am 20. September 1846, die Fünfhundertste am 25. März 1854 und die Tausendste am 21. August 1858 vollendet worden. Das Eisenwerk wurde 1847 begonnen und befindet sich seit 1850 im Betriebe; dasselbe lieferte 1854 bereits 130.000 Ztr. und 1855 bis 1857 jährlich 250.000 Ztr. Schmiedeeisen.

— In der außerordentlichen Generalversammlung der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft am 28. Oktober wurde der Bericht der Direktion über die dormalige Finanzlage des Unternehmens vorgelesen. Es geht daraus hervor, daß das Prioritäts-Obligations-Kapital I. und II. Emission von circa 2.800.000 Thlr. zum Bau und zur Anschaffung von Betriebsmaterial bis auf wenige Tausend Thaler verwendet ist, daß die Betriebs-Einnahmen im Jahr 1857. . 225,265 Thlr., die Ausgaben dagegen 240,157 Thlr. betragen, mithin ein Defizit von 14,892 Thlr. vorhanden ist, das hauptsächlich aus den in den Einnahmen nicht inbegriffenen Intraden der Kohlengruben zu Kirchtrath gedeckt wurde. Demzufolge können die am 1. Januar 1859 fälligen Zinsen der Prioritäts-Obligations und die Amortisation, zusammen im Betrage von 74,500 Thlr., aus disponibeln Fonds nicht bestritten werden. (M.)

— Die eben fertig gewordene erste Strecke der Deuz-Giesener Bahn von Deuz bis Hennef (eine Stunde oberhalb Siegburg) wurde am 20. Oktober zum erstenmal von der Lokomotive durchlaufen. Die baupolizeiliche Befahrung dieses Bahnabschnitts sollte am 22. Okt., die Betriebseröffnung am 1. Nov. erfolgen.

Groß. Hessen. — In der außerordentlichen Generalversammlung der

Rhein-Nez Eisenbahn am 13. Oktober theilte der Vorsitzende mit, daß die bayerische Regierung die erbetene Konzession zum Bau einer Bahn von der hessischen Grenze über Kirchheimbolanden nach Kaiserslautern nicht verliehen habe. Aus diesem Grunde und da die Mittel der Gesellschaft zum Ausbau der Bahn nicht ausreichten, habe sich der Verwaltungsrath einerseits an die Staatsregierung um eine Unterstützung aus Staatsmitteln, andererseits an die hessische Ludwigsbahn mit dem Anerbieten der Uebertragung der Bahn gewendet; die Staatsregierung habe dem Gesuche nicht willfahrt, die hessische Ludwigsbahn wolle aber unter noch näher festzusetzenden Stipulationen in Unterhandlungen wegen Uebernahme eintreten. In diesem Behufe habe dieselbe zwei Mitglieder ihres Verwaltungsrathes delegirt. — Nach einigen Debatten wurde dem Verwaltungsrath der Rhein-Nez Bahn Vollmacht erteilt, mit der Ludwigsbahn einen desfallsigen Vertrag zu schließen. (Mz.)

Sachsen. — Dem sächsischen Eisenbahnen steht in den nächsten Tagen abermals eine wesentliche Erweiterung bevor: am 1. (nach neueren Nachrichten erst am 15.) Nov. wird die Linie Chemnitz-Zwickau (Staatsbahn) dem öffentlichen Verkehr übergeben werden, welche die Fabrikstädte Chemnitz, Glauchau und Meerane mit der sächsisch-bayer. Staatsbahn verbindet. Die neue Bahn hat eine Ausdehnung von etwas über 6 Meilen; sie theilt sich oberhalb Glauchau in zwei Stränge, von denen der eine nach Zwickau führt, der andere (über Meerane) bei Gößnitz in die Linie Leipzig-Hof einmündet. Auch die Reparationsbauten auf der durch die Hochwasserfluthen Anfangs August hart beschädigten Bahn von Zwickau nach Schwarzenberg sind beendet, und wird diese, nachdem bereits seit acht Tagen der Gütertransport wieder aufgenommen ist, am 24. Oktober auch für den Personenverkehr wieder eröffnet werden. — Gleichzeitig mit der Eröffnung der Chemnitz-Zwickauer Eisenbahn wird bei der Staatseisenbahn-Verwaltung eine neue Organisation der Direktorialbehörden in der Art eintreten, daß unter Aufhebung der Staatseisenbahn-Direktion zu Chemnitz künftighin nur eine Direktion für die westlichen Staatsbahnen mit dem Sitz in Leipzig, und eine Direktion der östlichen Staatsbahnen mit dem Sitz in Dresden bestehen wird. (M. 3.)

Ausland.

Großbritannien. — Einem veröffentlichten parlamentarischen Ausweis zufolge sind im vorigen Jahr in den Kohlengruben von England, Schottland und Wales 760 Unglücksfälle vorgekommen, durch welche 1119 Arbeiter ums Leben kamen. Im Vergleich mit dem Jahr 1856 hatte die Zahl der Unglücksfälle um 41 abgenommen, die Anzahl der geopferten Menschenleben sich aber trotzdem um 92 vermehrt. Es gab im Ganzen 74 Explosionen durch sogenannte Feuerdampf, bei denen 377 Arbeiter zu Grunde gingen; 372 kamen dadurch ums Leben daß Kohlenschichten oder Minenbauten einstürzten, 163 durch Unglücksfälle in Schächten und 208 durch verschiedene andere Veranlassungen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß im Jahr 1856 ungefähr 66,500,000 Tonnen Kohlen gewonnen wurden, und daß in den verschiedenen Bergwerken an 230,000 Arbeiter angestellt waren. Im vorigen Jahr hatte sich die Kohlenproduktion auf 68,000,000 Tonnen gehoben.

— Folgendes sind einige Notizen über die weitesten Postlinien auf dem Ozean. Die Entfernung zwischen Southampton und Buenos-Ayres beträgt 6411 engl. Meilen, die zugemessene Fahrzeit 37 Tage, und die mittlere Schnelligkeit ist 7 1/2 Meilen in der Stunde; unterwegs wird sechsmal angehalten. Von Southampton nach Tampico sind 5668 Meilen, drei Anhaltspunkte, Fahrzeit 27 Tage, mittlere Geschwindigkeit 8 1/2 Meilen in der Stunde. Von Southampton nach Hongkong 9624 Meilen, acht Anhaltspunkte, Fahrzeit 51 Tage, mittlere Geschwindigkeit 7 1/2 Meilen. Die 3000 Meilen von Liverpool nach New-York müssen, ohne Aufenthalt, in 14 Tagen zurückgelegt werden, bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 14 Meilen in der Stunde. Nach dem neuen australischen Kontrakt wird der Weg von Southampton nach Sydney, 12,673 Meilen, mit 9 Anhalten in 55 Tagen zurückgelegt, bei einer mittleren Schnelligkeit von 9 1/2 Meilen in der Stunde.

Verkehr deutscher Eisenbahnen.

Köln-Mindener Eisenbahn. — Monat September 1858.
a) auf der Hauptbahn.

244,175 Personen	140,900 Thlr.
4,266,987 Ztr. Güter	247,711 "
Extraordinarien	10,195 "
Summa	398,806 Thlr.

gegen 236,451 Personen, 3,807,596 Ztr. Güter und 410,120 Thlr. Einnahme im Monat Septbr. 1857. Mithin im Monat Sept. 1858 weniger 11,314 Thlr.

In den ersten 9 Monaten des Jahres 1858 wurden eingenommen für 1,796,322 Personen, 34,264,951 Ztr. Güter u. 3,113,297 Thlr., gegen 1,791,862 Personen, 32,025,904 Ztr. Güter u. 3,287,771 Thlr. in 1857. Mithin pro 1858 weniger 174,474 Thlr.

b) auf der Oberhausen-Arheimer Zweigbahn.

44,149 Personen	14,124 Thlr.
245,678 Ztr. Güter	14,127 "
Extraordinarien	129 "
Summa	28,380 Thlr.

gegen 40,320 Personen, 165,074 Ztr. Güter und 22,297 Thlr. Einnahme im Monat Sept. 1857. Mithin im Monat Sept. 1858 mehr 6,083 Thlr.

In den ersten 9 Monaten des Jahres 1858 wurden eingenommen für 324,471 Personen, 2,136,253 Ztr. Güter u. 222,440 Thlr., gegen 305,523 Personen, 1,328,916 Ztr. Güter u. 165,567 Thlr. in 1857. Mithin pro 1858 mehr 56,873 Thlr.

Ankündigungen.

K. K. priv. Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.
[106—107] **Bergebung von Bauarbeiten.**

Auf der Linie der Orientbahn von Nagy-Kanisza bis Pragerhof ist die Ausführung der Hochbauten des Bahnhofs Pettau an Unternehmer zu vergeben. Diese Arbeiten sind:

Post-Nr.	Arbeiten	Beträge		Gesamtbetrag	
		fl.	kr.	fl.	kr.
1	Erdbarbeiten	2,259	44		
2	Pflasterarbeiten	2,802	31		
3	Mauer- und Steinmearbeiten	73,888	46		
4	Zimmerarbeiten	29,415	14		
5	Eisenarbeiten	15,243	6		
6	Anstreicherarbeiten	3,939	7		
7	Spenglerarbeiten	3,098	.		
8	Tischlerarbeiten	12,025	6		
9	Glasarbeiten	1,404	10		
				144,075	44

Pläne, Voranschläge, Bedingnißheft und Vertragsformulare sind auf dem Bureau des Inspektors Herrn Asimont in Pettau vom 25. Oktober an einzusehen.

Die zu leistende Kaution wird auf 7000 fl. festgesetzt, und muß in Baarem oder in Werthpapieren geleistet werden.

Uebereignungsanerbietungen sind spätestens bis 6. November 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 20. Oktober 1858.

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

[104—105] **Tannus-Eisenbahn.**

- Es soll die Lieferung von 6 Stück kräderigen 1. Klasse Personenwagen, jeder Wagen zu 3 Abtheilungen,
- „ 6 Stück kräderigen gedeckten Güterwagen, wovon 2 Stück mit Bremsen,
- „ 6 Stück kräderigen gedeckten Güterwagen, wovon 2 Stück mit Bremsen,

auf dem Submissionswege vergeben werden, wobei bemerkt wird, daß die Anlieferung der Personenwagen bis 1. Mai und die Anlieferung der Güterwagen bis 1. April 1859 geschehen muß, und können die Bedingungen und Zeichnungen für deren Anlieferung auf dem Inspektions-Bureau der Tannus-Eisenbahn zu Gastel eingesehen werden.

Lieferungs-Offerten sind spätestens bis Samstag den 6. November d. J. an den unterzeichneten Direktor der Bahn vorleset gelassen zu lassen, indem etwa später eingegangene Offerten nicht berücksichtigt werden.

Frankfurt a. M., den 15. Oktober 1858.

In Auftrag des Verwaltungsraths

**Der Direktor
Wernher.**

Alle in das Fach der Eisenbahnen einschlagenden **Ankündigungen**, so wie **literarische Anzeigen** über alle Erscheinungen im Gebiete der Technik, finden durch die **Eisenbahn-Zeitung** die zweckdienlichste Verbreitung.

Die Inserzionsgebühr wird mit 2 Sgr. oder 7 kr. rh. für den Raum einer gespaltenen Petitzeile berechnet.

