

zu 1 durch Einstimmigkeit zum Beschlusse erhoben, so wie die Versammlung sich demnächst auch mit dem Inhalte des Kommissionsberichts zu 2 durch Stimmeneinheit einverstanden erklärte.

Zu Nr. VI. der Tagesordnung, betreffend die durch den Eisenbahnverkehr bedingten Abänderungen der Zollordnung und die dieserhalb an die Staatsregierungen zu richtenden Anträge, referirte Herr General-Agent Hauchecorne den Kommissionsbericht, und erklärte sich die General-Versammlung in Bezug auf sämtliche in dem letzteren gestellten Anträge mit Stimmeneinheit einverstanden.

Zu Nr. VII. der Tagesordnung wurden die Kosten für die Vervielfältigung der Zeichnungen von Gitter- u. Brücken (S.-Z. Nr. 36) mit überwiegender Stimmeneinheit bewilligt.

Hiermit wurde die Verathung für heute geschlossen.

Fortgesetzt zu Triest am 15. September 1858.

In der heutigen Sitzung wurde das Protokoll über die gestrige Verathung vorgelesen und von der Versammlung ohne Abänderung genehmigt. Hierauf wurden die Verathungen, wie folgt, fortgesetzt:

Zu Nr. VIII. der Tagesordnung referirte Herr Direktor Engert den Kommissionsbericht, betreffend die Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, die Sicherheits-Anordnungen und die einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr. (Vgl. S.-Z. Nr. 29, dann Nr. 37—41.) Nach Eröffnung der Diskussion hierüber, und zwar

zu I. über die Grundzüge u., erklärte Herr General-Direktor Dr. Hartmann, daß gegen die in §. 20 angenommene Bestimmung, nach welcher die Erweiterung des Spurmaßes in Curven von 600' Halbmesser bis  $1\frac{1}{2}$  Zoll betragen dürfe, von Seiten der K. hannoverschen Sachverständigen Bedenken erhoben worden seyen, und daß dieselben es für nothwendig erachteten, es bei der früheren Bestimmung, wonach diese Spurweite nur 1 Zoll betragen dürfe, bewenden zu lassen. Der Herr Referent vertheidigte hierauf die Bestimmung des Kommissionsberichts, und hatte Herr Dr. Hartmann dagegen einen weitem Antrag nicht zu stellen. Der Letztere machte sodann noch eine Erinnerung gegen die Redaction des §. 26, nach welcher die Verlastung mit 3 Schrauben für eine eben so gute erachtet wurde, wie die empfohlene Konstruktion mit 4 Schraubenbolzen. Die Vertreter der Köln-Mindener, Rhein-Weser- und Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn traten dieser Erklärung bei, von anderer Seite wurden Erinnerungern nicht vorgebracht;

zu II. über die Sicherheits-Anordnungen wurden besondere Anträge nicht gestellt, und

zu III. in Betreff der Einheitlichen Vorschriften wurde lediglich der §. 48 zur Diskussion gestellt, und vom Herrn Referenten selbst die Abänderung beantragt, daß statt der Worte: „mehrere Wagen“ gesetzt werden solle: „ganze Wagenzüge“. Herr General-Direktor Dr. Hartmann protestirte gegen die ganze Vorschrift des §. 48 und beantragte dessen Streichung. Ebenso erklärte sich der Herr Referent, für sich persönlich, hiermit einverstanden. Auch Herr Baurath Neuhaus sprach sich in diesem Sinne aus, und wurde schließlich der Beschluß der Versammlung auf Streichung des §. 48 mit 147 gegen 4 Stimmen gefaßt. In Betreff der Bestimmung des §. 35 beantragte Herr v. Düring: daß statt der verlangten zweiseitigen elastischen Stoßapparate, mit Rücksicht auf die jetzigen Zustände der Betriebsmittel und zur Erleichterung des durchgehenden Verkehrs, nur eine einseitige dergl. verlangt werden sollte. Herr Baurath Neuhaus dagegen erklärte sich für die unbedingt nothwendige Anwendung der zweiseitigen Stoß-Apparate, fand in seiner Ansicht lebhafteste Unterstützung durch die hierauf bezügliche Bemerkung des Herrn Geheimraths Henz, und da auch der Herr Referent in diesem Sinne sich sehr entschieden aussprach, so wurde der Antrag des Herrn v. Düring durch Stimmeneinheit abgelehnt.

Endlich wurde der Schlußantrag im Kommissionsbericht wegen baldiger Einführung eines einheitlichen Maßes durch Stimmeneinheit zum Beschlusse erhoben.

Zu Nr. IX. der Tagesordnung, betreffend die Wirksamkeit der einzelnen, innerhalb des Vereins bestehenden besonderen Verbände (S.-Z. Nr. 35), war eine Verathung nicht erforderlich.

Zu Nr. X. der Tagesordnung referirte Herr Dr. Volken in Betreff der erfolgten Rechnungslegung von Seiten der geschäftsführenden Direktion. Der betreffende Bericht wurde dem Protokolle einverleibt, und demnächst nach dem Antrage der Kommission von der Versammlung die Decharge für die beiden Geschäftsjahre vom Juli 1856—58 erteilt.

Zu Nr. XI. der Tagesordnung, betreffend die Wahl einer neuen geschäftsführenden Direktion, erklärte der Vorsitzende seinen Dank für das ihm bisher geschenkte Wohlwollen und den Wunsch der geschäftsführenden Direktion, bei der bevorstehenden Neuwahl nicht wieder berücksichtigt werden zu wollen. Auf den Antrag des Herrn Präsidenten v. Wittgenstein wurde indeß die Wiederwahl der geschäftsführenden Direktion demnach mit Akklamazion ausgesprochen, und

darauf von dem Vorsitzenden, nach vorher erfolgter Verathung mit den Mitgliedern der geschäftsführenden Direktion, die Wiederannahme der Wahl für die nächste zweijährige Geschäftsperiode erklärt.

Nr. XII. der Tagesordnung fiel aus, da ein Wechsel der geschäftsführenden Direktion nicht eingetreten war.

Zu Nr. XIII. der Tagesordnung machte Herr Direktor Oßermann im Auftrage des K. preuß. Handelsministers, Herrn v. d. Heydt Grellenz, den Vorschlag, die nächste General-Versammlung in Danzig abzuhalten, wogegen Herr General-Direktor Dr. Hartmann im Auftrage der K. hannoverschen Regierung die Versammlung nach Hannover einlud. Die Letztere erklärte sich nach erfolgtem Scrutinio über die geschehenden beiden Einladungen mit Stimmeneinheit, der nach Danzig Folge leisten zu wollen.

Da weiter nichts zu verhandeln war, so wurde die Verhandlung hiermit geschlossen, dieselbe vorgelesen und genehmigt. Der inzwischen erschienene Kommissarius, Präsident Herr Dr. Ritter v. Guttmannsthal, beanspruchte die Versammlung im Namen der k. k. österreichischen Staatsregierung und veranlaßte hierdurch die Versammlung, ihm für die vielfachen Bemühungen, deren derselbe sich im Interesse der Mitglieder unterzogen, ihren lebhaftesten Dank auszusprechen.

Hierauf wurde das Protokoll, wie folgt, unterschrieben:

### Seitens der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Journier. Hoerner.

Seitens der übrigen Herren Abgeordneten:

v. Düring. Sempy. Dietrich. Zimmer. Freiherr v. Brück. Nobiling.  
v. Kramer-Klett. Plange. Ed. Conrad. Neuhaus. Seibe. Kröning. Dr.  
Rhodes. Jenke. v. Amberg. A. Kunze. G. Rutherford. R. v. Herring.  
Frisch. Kref. Barrentrapp. Köb. Kopal. Heerlein. Dr. Hartmann. Kempf.  
Stummer. Pleuler. Dr. Zelinka. Zellmann. Edmund Graf Zichy. Graf  
Gallenberg. Schönerer. G. Heuser. Kühwetter. A. Schwarzenberg. Fr.  
Walz. Dirks. W. Ginert. Fleischer. J. Busse. Halberstadt. Graf Moco-  
nigo. Benda. Desoy. Behrens. Dommerich. Maquet. Lichthammer. v. Schmers-  
feld. Laubenheimer. Gysen. G. W. Meyenn. Volken. Gostenoble. Lehmann.  
Maybach. Graf Bergen. G. H. Ruffer. Müller. Oßermann. Mahla. A.  
Ranz. Jäger. Hauchecorne. Eugen Dognée de Billere. Dittmer. Wernich.  
Schill. Reide. Schebeck. Groß. R. Schey. J. Schinde. Gidel. Henz.  
Eggert. Klein. Dillenius.

g. w. e.

Hoerner.

### Eisenbahn-Oberbau.

#### Die Bauwerke der Herzoglich Braunschweigischen Südbahn von Börsum bis Kreienzen.

Die Herzoglich Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Postdirektion hat durch ein höchst gemeinnütziges Unternehmen sich um das Eisenbahnwesen verdient gemacht und insbesondere die Eisenbahntechniker sich zu Dank verpflichtet, nämlich durch die Herausgabe des Werkes: „Die Bauwerke der Herzoglich Braunschweigischen Südbahn von Börsum bis Kreienzen, Braunschweig 1858“; bestehend in einem Atlas mit 43 großen Tafeln und einem Textheft mit 73 Quartseiten. Die Südbahn, das neueste in Braunschweig ausgeführte Bahnstück, ist in dem genannten schön ausgestatteten Werke in allen ihren Details, sowohl was die Anlage als die Ausrüstung betrifft, dargestellt und beschrieben, und das Werk kann somit gleichsam als eine dem gegenwärtigen Stand der Eisenbahntechnik entsprechende praktische Anleitung zum Eisenbahnbau angesehen werden. Würden ähnliche Publikationen von anderen Verwaltungen ausgedehnter Eisenbahnunternehmungen ausgehen, so wäre damit dem Fortschritt der Eisenbahntechnik unendlich gedient und bei neuen Bahnanlagen würde manches Lehrgeld erspart, manche ungewöhnliche Anordnung vermieden. Da die Herausgabe des Werkes mit durch die Theilnahme der deutschen Eisenbahnverwaltungen zu Stande kam, so ist ihm schon dadurch eine größere Verbreitung in Deutschland gesichert und wir können uns um so mehr begnügen, auf dessen Erscheinen im Allgemeinen aufmerksam gemacht zu haben. Die nachstehende Mittheilung ist dem Texte entnommen und mag, als einen der wichtigsten Zweige des Eisenbahnbaues behandelnd, hier Platz finden.

#### Konstruktion des Oberbaues.

Die Bettung hat eine Breite von 12 Fuß und eine Höhe von 18 Zoll bis zur Oberkante der Schwellen erhalten; der untere Theil besteht auf eine Höhe von 9 Zoll theils aus grobem Kiesgerölle, theils aus zer Schlagenen Bruchsteinen, der obere Theil dagegen aus feinerem Kiese, welcher zum großen Theile aus dem Ober- und Innerflusse der entnommen ist. Die Schwellen sind außer-