

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditoren 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 gefalteten Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. W. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

4. November 1858.

Nro. 44.

**Inhalt.** Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. XI. Protokoll der zu Triest am 13., 14. und 15. September 1858 abgehaltenen General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Eisenbahn-Oberbau. Die Bauwerke der Herzoglich Braunschweigischen Südbahn von Börsum bis Kreienfen. — Zeitung. Inland. Oesterreich. Ausland. Belgien. — Verkehr deutscher Eisenbahnen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

XI.

Protokoll der zu Triest am 13., 14. und 15. September 1858 abgehaltenen General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Geschehen zu Triest am 13. September 1858.

Zu der in diesem Jahre nach Triest zusammenberufenen General-Versammlung des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen hatten sich die in dem (G.-Z. Nr. 37 mitgetheilten) Verzeichnisse aufgeführten Abgeordneten der darin benannten Eisenbahn-Verwaltungen eingefunden. Von Seiten der geschäftsführenden Direktion übernahm der Direktor Fournier den Vorsitz und der Direktor Noerner das Schriftführeramt. Dem Ordneramte unterzogen sich auf Ersuchen des Vorsitzenden die Herren Direktoren Dr. Volten und Kroenig. Als Kommissarius des k. k. Oesterreichischen Handelsministeriums war der Bizepräsident der k. k. Central-Eisenbahn-Verwaltung, Herr Dr. Ritter von Guttmansthal erschienen. Derselbe begrüßte die Versammlung im Namen und im Auftrage der k. k. Oesterreichischen Regierung und hieß die resp. Abgeordneten willkommen. Der Vorsitzende der Versammlung erwiderte diese Ansprache mit einigen Dankesworten und wandte sich sodann mit freundlichen Begrüßungsworten an die Herren Abgeordneten, indem er namentlich die unter denselben befindlichen Ehrengäste besonders bewillkommnete, und dabei der Wiederanwesenheit des Regierungs- und Medizinalrathes Dr. Rhades gedachte.

Sodann wurde die Versammlung für eröffnet erklärt. Der Tagesordnung (G.-Z. Nr. 34) gemäß wurde

Zu Nr. I. derselben der Jahresbericht (G.-Z. Nr. 36) durchgegangen. Zu 1 und 2 desselben war nichts zu bemerken. Zu 3 wurde gegen die darin gedachte Aufnahme der neuen resp. Mitglieder a) der Direktion der k. k. priv. Aufsig-Lepziger Eisenbahn-Gesellschaft, b) der Direktion der k. k. a. p. Wraun-Kossitzer Eisenbahn, in den Verein nichts erinnert. Zu 4 und 5 war nichts zu bemerken. Zu 6 wurde zu a) der Antrag der geschäftsführenden Direktion, die General-Versammlung wolle beschließen: „An Orten, wo Güter-Expeditoren verschiedener Bahn-Verwaltungen sich befinden, werden Frachtbriefe, welche mit dem Stempel einer dieser Verwaltungen versehen sind, von jeder Güter-Expeditoren dieses Orts angenommen.“ durch Akklamazion zum Beschlusse der Versammlung erhoben. Zu 7—13 war nichts zu bemerken. Zu 14 wurden die Vertreter der Magdeburger und Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Direktionen ersucht, die Revision der Vereinskassen-Rechnung zu übernehmen. Zu 15, den Wechsel der geschäftsführenden Direktion und die Reorganisation der Central-Verwaltung des Vereins betreffend, erklärte der Vorsitzende, daß die gegenwärtige geschäftsführende Direktion mit der neu zu wählenden diese Angelegenheit zuvor in nähere Berathung nehmen und die aus derselben eventuell resultirende Vorlage einer zu ernennenden Kommission zur gutachtlichen Aeußerung für die Beschlußnahme in der nächsten General-Versammlung überweisen wolle.

Zu Nr. II. der Tagesordnung verlas der Referent, Herr Direktor Heuser, den Kommissionsbericht (G.-Z. Nr. 34), betreffend die auf das Vereins-Güter-Reglement bezüglichen Anträge. Vor Eröffnung der Debatte über diesen Bericht, in specie über den Punkt zu 1, wurde vom Herrn Direktor Costenoble der Antrag gestellt, daß, in Erwägung, daß das fragliche Güter-Reglement nur dann von wesentlichem Nutzen seyn könne, wenn dasselbe in Uebereinstimmung mit dem zu Nürnberg entworfenen Deutschen Handelsgesetzbuche gebracht werde, zu diesem Zwecke eine besondere Kommission niedergesetzt werden möge. Der General-Direktor Dr. Hartmann trat diesem Antrage bei und formulirte den-

selben dahin: „In Erwägung, daß durch eine von den hohen Regierungen der Deutschen Bundesstaaten niedergesetzte Kommission der Entwurf eines Deutschen Handelsgesetzbuches bearbeitet worden ist, in Erwägung, daß die Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen in mehrfacher Beziehung an dem Inhalte dieses Entwurfs, insonderheit aber an den in dem Entwurfe sich findenden Bestimmungen für das Frachtgeschäft, welche unter ausdrücklicher Hinweisung auf die Transport-Anstalt der Eisenbahnen und anscheinend mit einer besonders vorwiegenden Tendenz hinsichtlich dieser Art der Transport-Anstalten bearbeitet worden sind, ein sehr wesentliches Interesse zu nehmen haben, in Erwägung ferner, daß es den hohen Regierungen der Deutschen Bundesstaaten nur erwünscht seyn kann, vor gemeinsamer Prüfung und Approbation eines solchen Gesetz-Entwurfs auch solche Ansichten über dies Ergebniß einer gesetzgeberischen Vorarbeit zu vernehmen, welche der praktischen Anschauung über das in Frage stehende Rechts-Institut, über dessen Einrichtung und dessen besonders zu berücksichtigende Bedürfnisse auf Grund mehrjähriger Erfahrung sich anschließen, in Erwägung endlich, daß in Rückblick darauf die hohen Regierungen den Verus des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, über die Angelegenheit sich ihnen zu äußern, als einen wohlwärtigen anerkennen dürften, beschließt die General-Versammlung des Vereins: 1. Niederlegung einer Kommission von sieben Mitgliedern einschließlich der geschäftsführenden Direktion, welche alle diejenigen Bestimmungen des Entwurfs eines allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches zu prüfen und zu begutachten hat, die, wenn sie als Gesetz erlassen seyn würden, ihre Anwendung auf die Transport-Anstalt der Eisenbahnen überhaupt, und insonderheit auf die dafür bestehenden Aktiengesellschaften zu finden hätten, und beschließt daneben die General-Versammlung: daß die erwählte Kommission ermächtigt ist, die von ihr bearbeiteten gutachtlichen Ansichten auf die ihr geeignet scheinende Weise zur Kenntniß der hohen Regierungen zu bringen.“ Es entstand hierüber eine längere Diskussion, an welcher sich besonders die Herren Direktoren Revisse, v. Düring, Dr. Volten und Heuser theilnahmen, und bei welcher von dem Herrn Revisse die Vertagung der Beschlußnahme über die Anträge der Kommission beantragt wurde. Dieser letztere Antrag wurde zuerst zur Abstimmung gebracht, und durch dieselbe mit 84 gegen 66 Stimmen zum Beschlusse erhoben. Demnach wurde der Hartmann'sche Antrag ohne Widerspruch angenommen. — Zu 2 des Kommissionsberichtes wurde der eventuelle Antrag, dahin lautend: „Die Eisenbahn-Verwaltungen sind nicht verpflichtet, Nachnahmen auf Güter, welche unter Frankatur aufgegeben werden, zuzulassen. Diejenigen Verwaltungen, welche Nachnahmen auf dergleichen Güter gestatten wollen, werden den sämtlichen übrigen Vereins-Verwaltungen hiervon Mittheilung machen,“ mit 136 Stimmen gegen 12 zum Beschlusse erhoben. Zu 3 des Kommissionsberichtes wurde von dem Vertreter der General-Direktion der k. Bayerischen Verkehrs-Anstalten der von der letzteren gestellte Antrag zurückgezogen, unter der ausdrücklichen Voraussetzung, daß der betreffende Antrag von der nach dem Beschlusse zu 1 (dem Hartmann'schen Antrage) zu bildenden Kommission zur Erathung gezogen werde. Die Versammlung erklärte sich hiermit einverstanden, es wurde deshalb zur Zeit von jeder weiteren Berathung dieses Gegenstandes Abstand genommen.

Zu Nr. III. der Tagesordnung referirte Herr Direktor Kühlwetter den Kommissionsbericht, betreffend das Vereins-Reglement für den Personen-, Reise- und Verkehr, unter besonderen Hinweis auf den dem Berichte beiliegenden Entwurf für hierauf bezügliche Vorschriften. Der letztere wurde speziell durchgegangen. Dabei beantragte 1) Herr Direktor Gysseu zu der Eingangs-Bestimmung einen Zusatz zu machen, und dieselbe dahin zu formuliren: „die nachstehenden Vorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck u. s. w. kommen neben den für den inneren Verkehr etwa bestehenden besonderen Bestimmungen vom . . . . . ab auf sämtlichen zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Eisenbahnen zur Anwendung.“ Die Versammlung erklärte sich mit diesem Antrage, dem wesentlichen Inhalte desselben nach, einverstanden, nahm solchen der Form nach aber nur dahin an, daß die

Bestimmung des Entwurfes stehen bleiben und derselben die nachfolgenden Worte hinzugefügt werden sollen: „Spezial-Bestimmungen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen kommen neben diesen Vorschriften zur Geltung.“ 2) Der von dem Herrn Dr. Volten gestellte Antrag, die Bestimmungen des §. 11 im ersten Alinea dahin zu ändern, daß statt der jetzigen Fassung gesagt werden solle: „Ein Umtausch gelöster nicht coupirtter Fahrbillets gegen Billets höherer Klassen“, wurde mit 77 gegen 64 Stimmen abgelehnt. 3) Bei §. 15 wurde beschlossen, den ersten Satz fortzulassen; die Bestimmung soll vielmehr nur dahin lauten: „Das Zeichen zum Einsteigen in die Wagen wird durch zwei unterschiedene Schläge auf die Glocke gegeben.“ 4) Bei §. 22 wurde beschlossen, dem zweiten Alinea einen Zusatz hinzuzufügen, wonach dasselbe lauten soll: „Das Tabakrauchen ist in allen Wagenklassen gestattet; in der 1. Wagenklasse jedoch nur unter Zustimmung aller in demselben Coupé Mitreisenden, insofern nicht besondere Rauch-Coupé's dieser Klasse im Zuge vorhanden sind.“ Auch wurde beschlossen, statt der Worte: „In jedem Zuge“ zu setzen: „In jedem Personenzuge.“ 5) Ueber den von der K. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn gestellten Zusatzantrag zu §. 26 und 27, dahin lautend: „für Desfraudationen hinsichtlich der Gattung, der Zahl oder des Gewichtes des Reisegepäcks unterwirft sich der Reisende einer Konventionalstrafe des doppelten Betrages des umgangenen Tariffages“ wurde zur Tagesordnung übergegangen. 6) Bei §. 28 wurde beschlossen, das erste Alinea dahin zu verändern, daß die betreffende Bestimmung lauten solle: „Gegen Einlieferung des Gepäcks, wobei die Vorzeigung des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der Reisende einen Gepäckschein.“ 7) Bei §. 29 zu c wurde beschlossen, dem ersten Alinea folgende veränderte Bestimmung zu geben: „Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für das Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb der ersten 24 Stunden nach Ablauf der Gültigkeitszeit des von dem Reisenden gelösten Fahrbillets auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.“

Hiermit wurde die Verhandlung für heute geschlossen.

Fortgesetzt zu Triefst am 14. September 1858.

In der heutigen Sitzung wurde das Protokoll über die gestrige Berathung vorgelesen und von der Versammlung im Wesentlichen genehmigt. Auf Antrag des Herrn v. Düring wurde noch zu Nr. III. der Tagesordnung (zu 5) zu §. 26 und 27 der erläuternde Zusatz aufgenommen, daß über den von der K. Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn gestellten Zusatzantrag mit Rücksicht darauf, daß event. bezügliche Beschlüsse dieserhalb in die Spezial-Reglements aufgenommen würden, zur Tagesordnung übergegangen worden sey.

Nachdem sodann der Vorsitzende der Versammlung Mittheilung von dem Inhalte des von Seiten des k. k. österreichischen Handelsministers Ritters von Loggenburg Excellenz, eingegangenen Antwortschreibens auf die an denselben erlassene Einladung zur Theilnahme an der General-Versammlung d. d. Wien den 3. d. M. gemacht hatte, wurde in der Berathung zu Nr. III. der Tagesordnung, wie folgt, fortgefahren: 8) Bei §. 38 des Entwurfs wurde mit Bezug auf die hier aufgestellten Grundsätze wegen des von den resp. Verwaltungen für Thiere zu leistenden Schadenersages, von Herrn Dr. Volten der Wunsch ausgesprochen, daß die mit Rücksicht auf den Hartmann'schen Antrag zu ernennende Kommission besonders dazu veranlaßt werde, gerade diesen Gegenstand vorzugsweise zur Berathung zu stellen. Einen ähnlichen Wunsch sprach Herr Dr. Volten auch in Bezug auf die Zulassung zu einer höheren Werth-DeklARATION über den in dem Entwurfe genannten Maximalsätze aus, welcher auch anderweitig Unterstützung fand. Von Herrn v. Wittgenstein wurde mit Rücksicht hierauf der Antrag gestellt: das 3. Alinea des §. 38, welcher die Maximalsätze angibt, nebst den Worten: „Uebersteigen diese Maximalsätze den Werth, so wird nur diese vergütigt“, vollständig zu streichen, dagegen aber von Herrn v. Düring bemerkt, daß seinerseits in diesem Antrage eine Inkonsequenz insofern gefunden werde, als der Entwurf in Betreff des Reisegepäcks und der Equipagen Maximalsätze wegen des zu leistenden Schadenersages angebe, für ihn aber kein Grund ersichtlich sey, weshalb ein Gleiches nicht auch in Betreff des Viehes stattfinden solle. Herr v. Düring stellte hiernach den doppelten Antrag: 1) entweder die Maximal-Bestimmungen des §. 38 stehen zu lassen und den Zusatz dazu zu machen: „insofern nicht von Spezial-Reglements eine höhere Werth-DeklARATION zugelassen ist und stattgefunden hat“; 2) oder die betreffenden Maximal-Bestimmungen des §. 38 fortzulassen und in diesem Falle auch ein Gleiches wegen der für Reisegepäck und Equipagen zu zahlenden Maximalsätze zu beschließen, und Alles hierauf Bezügliche den Spezial-Bestimmungen der resp. Verwaltungen zu überlassen; und Herr Baurath Neuhaus den ferneren Antrag: „es bei den Maximal-Bestimmungen des §. 38 zu belassen, dagegen aber an dieser Stelle ebenso wie in Betreff der Equipagen und des Reisegepäcks die Zusatzbestimmung (§. 29) hinzuzufügen: insofern nicht eine höhere Werth-DeklARATION stattgefunden hat.“ Sämmtliche Anträge wurden zur Diskussion gestellt, und wurde schließl. der von Herrn v. Düring gestellte Antrag zu 1 durch Affirmation als Beschluß angenommen. 9) Bei §. 40 beantragte Herr Dr. Volten die Streichung des 1. Alinea und des 2. Satzes des 2. Alinea, und demnach die betreffende Redaktionsänderung des §. 41 in Alinea 4, welcher folgerichtig lauten würde: „Die Beförderung von Thieren ohne begleitendes Beaufsichtigungspersonal kan-

nicht verlangt werden. Führer von Pferden und Vieh müssen u. s. w.“ Die Versammlung erklärte sich hiermit einverstanden. \*)

Zu Nr. IV. der Tagesordnung, betreffend die außerordentliche Revision des Vereins-Freikarten-Reglements referirte Herr Direktor Dr. Rhades den erstatteten Kommissionsbericht. Derselbe erwähnte, daß zu dem, dem letztern beigefügten Entwurf eines neuen Vereinskarten-Reglements noch folgender Zusatz zu §. 3 Nr. 2 hinter dem 2. Alinea, als Alinea 3, für nothwendig erachtet worden sey: „Auf diejenigen Bahn-Verwaltungen, welche erst nach ihrem Beitritte zur Vereinskarten-Vereinigung Bahnstrecken außerhalb des Vereinskarten-Bezirkes 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 Direktionsmitglieder, welche sie seither besessen haben, eine Beschränkung nicht erfahren dürfen,“ und ersuchte demnach die Versammlung, über den Kommissionsbericht aus Zweckmäßigkeitsgründen nicht zu diskutieren, sondern sich ohne Weiteres mit dem Schlusssatze dieses Berichts einverstanden erklären zu wollen. Dem zuwider brachten die Vertreter der K. Bayerischen Verkehrs-Anstalten den nachstehend motivirten Antrag ein: „Die Bayerische Staats-Eisenbahn-Verwaltung hat die Ueberzeugung gewonnen, daß die seitherigen Differenzen über die Vereinskarten-Vertheilung und das Vorkommen dieser Frage auf jeder Generalkonferenz zunächst in dem Mangel eines festen Prinzips und Maßstabes für die Vertheilung der Direktionsmitglieder-Karten beruhen. Nur durch Einführung eines festen und entsprechenden Vertheilungs-Maßstabes kann den daraus entspringenden Mißverhältnissen für jetzt und für die Folge abgeholfen werden. Als solcher bietet sich wie bei den Oberbeamten nur die Meilenlänge der in Betrieb gesetzten Bahn dar. Es ist dieser Maßstab überdies von den stets wechselnden Formen der Verwaltungs-Organisationen, als der Verwaltungsräthe, Direktions-Mitglieder u. s. w., unabhängig und gestattet, daß wohl keine einzige Eisenbahn-Verwaltung an der bisherigen Kartenzahl verliert, vielmehr solche noch vermehrt wird. Es wird daher zu dem Entwurf des Vereinskarten-Reglements folgender Abänderungs-Vorschlag gemacht: Statt §. 3 ist unter Weglassung der Ziffer 3 und 4 von §. 2 zu setzen: 3. Die Anzahl der einer jeden Verwaltung ohne Auscheidung zwischen Verwaltungsmitgliedern und Oberbeamten zu überweisenden Karten wird nach der Länge der im eigenen Betriebe befindlichen Bahnen in der Art festgesetzt, daß a) bei den ersten fünf Meilen für jede angefangene Länge einer Meile eine, b) bei den folgenden zehn Meilen für jede angefangene Länge von zwei Meilen eine, c) von da ab für jede angefangene fernere fünf Meilen eine weitere Karte gewährt wird. Im Falle der Annahme dieses Vorschlages würden noch die übrigen einschlägigen Bestimmungen des Reglements-Entwurfes entsprechende Aenderungen erfahren.“ Außerdem protestirte Herr Dr. Zelinka gegen die Annahme des §. 2 des neuen Reglements und wurde endlich von Herrn Direktor Engerth der Antrag gestellt: in Erwägung, daß der Antrag der General-Direktion der K. Bayerischen Verkehrs-Anstalten einer besonderen Kommission zur Berathung und event. Beschlußnahme unterbreitet werden müsse, bis dahin, also auf die Dauer eines Jahres, das alte Reglement fortbestehen zu lassen. Hiergegen protestirte der Vertreter der Galizischen Carl-Ludwig Eisenbahn, Herr Dr. Herz, und beantragte derselbe vielmehr, event. die Annahme des neuen Entwurfs als eines Provisorii bis zur definitiven Beschlußnahme über den Antrag der General-Direktion der K. Bayerischen Verkehrs-Anstalten anzusetzen.

Nachdem sodann Herr General-Direktor Dr. Hartmann im Sinne des Herrn Referenten den Schlusssatz des Kommissionsberichts unterstützte und Herr Dr. Zelinka hierauf replizirte, auch der Vertreter der Lombardisch-Venezianischen Eisenbahn, Herr Graf Rocenigo, sich im Sinne des Herrn Dr. Herz ausgesprochen hatte, wurde auf eine schließliche Ansprache des Herrn Referenten der neue Entwurf des Vereinskarten-Reglements von der Versammlung einstimmig und en bloc angenommen, und zwar 1) unter Hinzufügung des oben gedachten neuen Satzes zu §. 3, 2) mit Streichung des 3. und 4. Alinea des §. 2, und 3) mit interimistischer Aufhebung der Bestimmung des §. 14, an deren Stelle die Fortsetzung der Revision des Reglements, unter besonderer Berücksichtigung des von den Vertretern der K. Bayerischen Verkehrs-Anstalten gestellten Antrages, der bestehenden Kommission sofort überwiesen und durch diese der nächsten General-Versammlung zur Beschlußnahme vorbereitet werden solle. \*\*)

Zu Nr. V. der Tagesordnung referirte Herr Direktor Jenke den Kommissionsbericht, betreffend die Aenderung des Vereins-Statuts in Bezug auf das Recht zur Theilnahme am Vereine u. (S. 3. Nr. 35). Nachdem Herr General-Direktor Dr. Hartmann sein dissentirendes Votum in Betreff des von der Kommission gestellten Antrages motivirte, und dagegen von verschiedenen andern Seiten replizirt worden war, auch ein Antrag auf Vertagung des Beschlusses keine Unterstützung gefunden hatte, wurde der Antrag des Kommissionsberichts

\*) Wir werden einen vollständigen Abdruck des neuen Vereins-Reglements für den Personen- u. Verkehr liefern, sobald dasselbe allgemein angenommen seyn wird.

\*\*) Das hiernach neu redigirte Freikarten-Reglement ist in Nr. 43 der G.-Z. abgedruckt.

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 dieselbe 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 Stimmenmehrheit 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 Oeffermann im Auftrage des K. preuß. Handelsministers, Herrn v. d. Heydt Excellenz, 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 Stimmenmehrheit, 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. Semper. 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. Volten. Gostenoble. Lehmann.  
Maybach. Graf Bergen. G. H. Ruffer. Müller. Oeffermann. Mahla. A.  
Ranz. Jäger. Hauchecorne. Eugen Dognée de Billere. Dittmer. Wernich.  
Schill. Reide. Schebeck. Groß. R. Schey. J. Schinde. Gichel. 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 entnommen ist. Die Schwellen sind außer-

dem mit einer dünnen Kieslage, an den Seiten 1 Zoll und in der Mitte 3 Zoll hoch, überschüttet.

Behuf Entwässerung der Bettung ist der Grundfläche derselben von der Mitte des Geleises nach beiden Seiten hin 3 Zoll Gefälle gegeben und in jede der hierdurch gebildeten Rinnen eine Röhrenleitung von 3 Zoll weiten Drains in der Längsrichtung der Bahn eingelegt, von welchen von Zeit zu Zeit rechtwinklig abzweigende Drainleitungen das Wasser nach den Seitengräben ableiten.

Die Schienen sind breitbasig und haben eine Länge von 18 Fuß rheinländisch oder 19 Fuß 9.5 Zoll braunschweigisch. Eine jede Schiene von dieser Länge erhält außer den Stoßschwellen 6 Zwischenschwellen zur Unterstützung, welche derart vertheilt sind, daß die Entfernung der Mitte der ersten Zwischenschwelle von der Mitte der Stoßschwelle 2 Fuß 8 Zoll beträgt, die Mitten der Zwischenschwellen dagegen 2 Fuß 10.7 Zoll von einander entfernt liegen.

Die Stoßschwellen sind 9 1/2 Fuß lang, 14 Zoll breit und 8 Zoll stark, die Zwischenschwellen dagegen bei gleicher Stärke 8 1/2 Fuß lang und 12 Zoll breit.

Die Stöße der Schienen liegen auf Unterlegeplatten von gewaltem Eisen von 9 1/2 Zoll Länge, 7 1/4 Zoll Breite und an der äußeren Seite 11 Linien, an der inneren Seite 9 1/2 Linien stark, mit einer Vertiefung in der Mitte zur Aufnahme des Schienensfußes versehen. Auf den Stoßschwellen werden diese Unterlegeplatten, auf den Zwischenschwellen dagegen der Schienensfuß selbst eingelassen.

Die Befestigung der Schienen geschieht auf den Stoßschwellen durch 3, auf den Zwischenschwellen durch 2 durchgehende Schraubenbolzen, deren Kopf unter, und deren Mutter über der Schwelle liegt. Der Kopf der Bolzen hat unten vortretende Spitzen, welche sich in die Schwelle eindrücken und dadurch ein Verdrehen der Bolzen beim Anziehen der Muttern verhindern.

Auf dem Stöße befindet sich ein Bolzen auf der inneren, zwei auf der äußeren Seite; die letzteren treten, wie auch die Bolzen auf den Zwischenschwellen, dicht an den Schienensfuß heran, während der innere zum Theil in denselben hineinspringt, wodurch das bei dem fortwährenden Ausdehnen und Zusammenziehen der Schienen leicht vorkommende Verschieben derselben in der Längsrichtung vermieden wird.

Um die Schienen vermöge der Schraubenmuttern auf den Schwellen festzuhalten, werden dünne Eisenplatten (Briden) angewandt, welche auf die Schwelle, resp. auf den vortretenden Rand der Unterlegeplatte und auf den Schienensfuß, und unter die Mutter zu liegen kommen. Dieselben sind 2 Zoll im Quadrat groß und sind an der äußeren Seite etwas stärker als an der inneren. Diese Form ist dadurch bedingt, daß die Schienen nach der inneren Seite um 1/20 geneigt sind, die Schraubenbolzen aber lothrecht durch die Schwellen gehen und daher die Oberfläche der Eisenplättchen wagerecht liegen muß, damit die Muttern auf diese möglichst gut wirken können. Die beiden äußeren Schraubenbolzen auf dem Stöße haben eine gemeinschaftliche Brücke von 8 1/2 Zoll Länge erhalten.

Die Stöße der Schienen sind endlich durch zwei 18 Zoll lange, im Querschnitte konver gebogene Laschen mittelst 4 Schraubenbolzen miteinander verbunden, wobei der Kopf dieser Bolzen auf der inneren, die Mutter auf der äußeren Seite des Geleises liegt. Um beim Anziehen der Muttern ein Verdrehen der Bolzen zu verhindern, sind letztere mit einem quadratischen Hals und diesem entsprechend auch die inneren Laschen mit quadratischen Löchern versehen; die äußeren Laschen haben runde Löcher, deren Weite dem Durchmesser der Bolzen entspricht. Dagegen haben die korrespondirenden Löcher in den Schienen eine ovale Form erhalten, deren Höhe gleich dem Durchmesser der Bolzen und deren Länge wegen der Ausdehnung der Schienen 1 1/2 Linien größer als dieser Durchmesser ist. Hierbei ist die größte Temperaturdifferenz für die hiesige Gegend von - 20 Grad bis + 50 Grad Reaumur gleich 70 Grad angenommen, wonach die Ausdehnung einer 20 Fuß langen Schiene  $\frac{20 \cdot 12 \cdot 12}{900} = 3.2$  Linien beträgt, welche Zahl mit Rücksicht auf geringe Ungenauigkeiten in der Aufertigung der Löcher auf 3.5 Linien oder für die halbe Schienenlänge auf 1 1/4 Linien festgesetzt ist. Bei einer Temperatur von + 50 Grad stoßen daher die Schienenenden dicht aneinander, während die letzteren bei einer Temperatur von - 20 Grad die entgegengesetzte Lage annehmen und die Schienenenden 3 1/2 Linien von einander entfernt sind.

Die vorgedachte Schienenbefestigung hat sich während des zweijährigen Betriebes sehr gut bewährt.

Kosten des Materials. 1) Die Schienen haben eine Höhe von nahezu 5 Zoll; sie wiegen pro laufende Fuß braunschweigisch 22.888 Pfd. kölnisch oder pro laufende Fuß rheinländisch 25.17 Pfd. kölnisch und sind vom Hörder Bergwerks- und Hüttenvereine Anfangs zu dem Preise von 3 1/2 Thlr. pro Zolltr. (= 107 Pfd. köln.), späterhin zu 4 1/2 Thlr. pro Zolltr. loco Dortmund mit dreijähriger Garantie geliefert. 2) Die Laschen wiegen pro Stück 8 1/4 Pfd. kölnisch und sind von demselben Werke zu dem Preise von 49 1/2 Thlr. pro 1000 Pfd. kölnisch frei Braunschweig geliefert.

3) Die Laschenbolzen sind mit Einschluß des Kopfes 4 1/4 Zoll lang, 3/4 Zoll im Durchmesser stark und wiegen pro Stück mit der Mutter 1 1/2 Pfd. kölnisch; sie kosten pro 1000 Pfd. kölnisch frei Braunschweig 87 1/2 Thlr.

4) Die Unterlegeplatten für die Schienenstöße, 9 1/2 Pfd. schwer, kosten pro 1000 Pfd. kölnisch frei Braunschweig 56 1/2 Thlr.

5) Die Stoßschwellenschrauben sind 3/4 Zoll stark und 8 1/2 Zoll ohne den Kopf lang, wiegen pro Stück mit der Mutter 1 1/4 Pfd. und kosten pro 1000 Pfd. kölnisch frei Braunschweig 85 Thlr.

6) Die Mittelschwellenschrauben sind 3/4 Zoll stark und 7 1/2 Zoll ohne Kopf lang, wiegen pro Stück 1 Pfd. kölnisch und kosten pro 1000 Pfd. kölnisch frei Braunschweig 88 Thlr. Sämmtliche unter 3 bis 6 genannte Befestigungsmittel sind von den Fabrikanten Junke & Hued in Hagen geliefert.

7) Die Briden auf den Stoßschwellen mit 2 Löchern, 1 1/2 Pfd. schwer, so wie die kleineren Briden auf Stoß- und Zwischenschwellen, 1/4 Pfd. schwer, sind von der Handlung von Bullbrandt & Seele in Braunschweig und zwar erstere zu dem Preise von 67 Thlr., letztere zu 67 1/2 Thlr. pro 1000 Pfd. kölnisch frei Braunschweig bezogen.

8) Mit Ausnahme eines geringen Quantums eichener Querschwellen sind durchweg kieferne Schwellen, sämmtlich zuvor mit einer Zinkchloridlösung getränkt, verwandt; die Lieferanten sind Schwarzkopf & Comp. und Zimmermeister Lindau in Magdeburg. Die Stoßschwellen haben pro Stück 1 Thlr. 8.1 Gr. und die Zwischenschwellen 28.1 Gr. frei Braunschweig gekostet. Die eichenen Schwellen sind dagegen mit resp. 1 Thlr. 10 Gr. und 1 Thlr. bezahlt.

Die Gesamtkosten des ganzen Oberbaues betragen:

1) für Aufertigung der Bettung . . . . .	40,400 Thlr.
2) „ das Material der Bettung . . . . .	85,300 „
3) „ Entwässerung des Oberbaues . . . . .	4,020 „
4) „ Aufertigung des Oberbaues . . . . .	27,770 „
5) „ Materialien zum Oberbaue . . . . .	649,150 „
6) „ Anschaffung und Unterhaltung der Geräthe . . . . .	8,360 „
7) „ Insgesamtkosten . . . . .	23,900 „
im Ganzen . . . . .	838,900 Thlr.
daher pro Meile . . . . .	102,300 Thlr.

## Beitrag. Inland.

**Oesterreich.** — Am 15. November l. J. wird der Betrieb der Strecke von Tembica bis Rzeszów der galizischen Karl-Ludwigebahn für den allgemeinen Verkehr eröffnet.

## Ausland.

**Belgien.** — Einem offiziellen Berichte zufolge gab es in Belgien am 31. Dezember 1857 nicht weniger als 1,511,125 Kilometer Eisenbahnlilien, davon 567,024 Kilometer dem Staate und 944,101 Kilometer konzeffionierten Gesellschaften angehörig. Die Summe, welche bis zum 1. Januar l. J. vom Staateschatze für Herstellung von Eisenbahnen ausgeworfen wurde, betrug 191,404,637 Fr. Die Gesamteinnahme für das verfloßene Jahr belief sich auf 23,998,536 Fr. Während des Betriebsjahres 1857 ist nur ein einziger Passagier, und zwar durch eigene Schuld, ums Leben gekommen; dagegen sind 17 Beamte getödtet oder an Verwundungen gestorben und 16 andere mehr oder weniger erheblich verwundet worden. Endlich sind durch unvorsichtiges Betreten der Bahnen 15 Personen getödtet und 9 verletzt worden. (Austria.)

## Verkehr deutscher Eisenbahnen.

**Königlich bayerische Staatsbahnen.** — Monat September 1858. (Bahnlänge 280 Wegstunden.)

426,342 Personen . . . . .	435,155 fl.
1,128,433 Ztr. Güter (192,872 Ztr. Regiesend.)	399,285 „
Gepäck, Equipagen, Thiere etc. . . . .	46,978 „
Summa . . . . .	881,418 fl.

gegen 327,833 Personen, 1,183,241 Ztr. Güter (205,110 Ztr. Regiesendungen) und 748,949 fl. Einnahmen im Sept. 1857 bei 252 1/2 Stunden Bahnlänge.