

Österreichische Eisenbahnen.

Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn.

In der am 10. November abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung der Orientbahngesellschaft wurde die Fusion derselben mit der Central-Italienischen Bahn beinahe einstimmig von den versammelten Aktionären beschlossen. Aus den Vorlagen des Verwaltungsrathes geht hervor, daß derselbe am 24. September durch den Finanzminister von der Konzession des südösterrösterreichischen Eisenbahnebes in Kenntniß gesetzt und aufgefordert worden ist, bei der Generalversammlung anzufragen, ob sie zu einer Fusion geneigt sey.

Dem Schreiben des Finanzministers an den Verwaltungsrath lag folgender Entwurf eines Vertrages zwischen den Konzessionären der Wien-Triester Eisenbahn und der Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn-Gesellschaft bei:

„Indem die Staatsverwaltung für die Eisenbahn von Wien nach Triest und andere, ein südliches Bahnnetz bildende Linien die Konzession erteilt, ermächtigt sie zugleich die Inhaber dieser Konzession, die der Orientbahn-Gesellschaft konzessionirten Bahnlinsen mit dem Südbahnege zu vereinigen, und es haben die kontrahirenden Theile zur Durchführung dieser im allgemeinen Interesse wünschenswerthen Vereinigung folgendes Uebereinkommen getroffen:

Art. 1. Das Reg. der Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn, beschränkt auf die Linien, welche im Artikel 2 des Uebereinkommens vom 23. September l. J. *) mit dem die Konzession des Südbahnebes erteilt wird, bestimmt sind, wird mit den durch dasselbe Uebereinkommen bezeichneten Linien des Südbahnebes vereinigt und es tritt die für dieses Reg. konzessionirte Gesellschaft aktiv und passiv in alle Rechte und Verpflichtungen der Orientbahn-Gesellschaft ein, sowohl dem Staate als Dritten gegenüber. Demzufolge übernimmt die Südbahn-Gesellschaft alle von der Orientbahn-Gesellschaft eingegangenen Verpflichtungen, und tritt für die Erfüllung aller durch die genannte Gesellschaft abgeschlossenen Uebereinkommen, Verträge, Pachtungen, Käufe und sonstigen Verbindlichkeiten an deren Stelle ein.

Art. 2. Von den . . . Mitgliedern, welche den Verwaltungsrath bilden sollen, werden fünf aus den wirklichen oder bevollmächtigten Mitgliedern des Verwaltungsrathes der Orientbahn gewählt.

Art. 3. Die Aktien der Orientbahn-Gesellschaft werden annullirt und durch Obligationen der neuen Gesellschaft ersetzt in der Art, daß 25 Orientbahn-Aktien mit 150 Francs Einzahlung durch 16 voll eingezahlte Obligationen der neuen Gesellschaft ersetzt werden. Diese Obligationen der neuen Gesellschaft werden denen der Lombardisch-Venezianischen Eisenbahn-Gesellschaft gleich seyn, sollen 15 Francs Interesse tragen und mit 500 Francs amortisirt werden, unter Einräumung des Vorzugsrechtes auf die der Südbahn-Gesellschaft vom Staate gewährte Zinsengarantie. Der Umtausch der Orientbahn-Aktien gegen die Obligationen wird drei Monate nach dem definitiven Abschlusse des gegenwärtigen Vertrages bewerkstelligt werden, jedoch ohne eine Unterbrechung des Zinsengusses für die Besitzer der Orientbahn-Aktien.

Art. 4. Die auf 31. Dezember 1857 abgeschlossenen und von der Generalversammlung genehmigten Rechnungen und Bilanz der Orientbahn haben bei Aufstellung der Rechnung für die Vereinigung als Grundlage zu dienen.

Art. 5. Sobald der gegenwärtige Vertrag die allseitige Bestätigung erhalten haben wird, übergibt die bormalige Orientbahn-Gesellschaft an die neue Gesellschaft ihre Aktiven und alle Verwaltungszweige. Diese Uebergabe umfaßt: 1) den Kassenbestand an Barchaft, die Werthpapiere und Titel, das Mobiliar und die Vorräthe, mit einem Worte: alle beweglichen Werthe, welche das Aktivvermögen der Orientbahn-Gesellschaft bilden, ohne Ausnahme und Vorbehalt;

*) Dieser Artikel lautet: „Die Konzessionäre sind ermächtigt, mit den ihnen laut des vorhergehenden Paragraphen überlassenen und übertragenen Eisenbahnen sowohl jene, welche der k. k. priv. Lombardisch-Venezianischen Gesellschaft, als jene, welche der k. k. priv. Franz-Joseph Orientbahn-Gesellschaft überlassen und übertragen worden sind, unter Zustimmung der betreffenden Gesellschaften zu vereinigen und für dieses Gesamtnege eine einzige Gesellschaft zu gründen. Erfolgt jene Vereinigung, so wird dem Lombardisch-Venezianischen Eisenbahnege, dessen Bestand übrigens unverändert bleibt, die Eisenbahn von Padua nach Novigo hinzugefügt, und das Reg. der Franz-Joseph Orientbahn auf die Linie Marburg (beziehungsweise Pragerhof-) Ofen über Neu-Kanischa, Stuhlweissenburg-Uj-Szöny, Dedenburg-Kanischa beschränkt. Wenn von den Eisenbahnen im Banate eine Zweigbahn bis an einen Punkt des linken Donauufers zwischen Ofeg und Bufovar geführt werden würde, liegt den Konzessionären nach Vollendung der Linie Dedenburg-Kanischa die Verpflichtung ob, die Eisenbahn von Kanischa über Ofeg bis zu dem gedachten Punkte zu bauen und die Hälfte der Kosten des Baues einer Donaubrücke daselbst zu tragen. Wenn nach Vollendung der Linie Kanischa-Ofeg die Eisenbahnen der Gruppe der Kaiser-Franz-Joseph Orientbahn und der kroatischen Bahn durch zwei aufeinander folgende Jahre mindestens 7 Proz. des auf dieselben verwendeten Kapitals als Reinertrag abwerfen, so sind die Konzessionäre verpflichtet, insofern es die hohe Regierung verlangt, eine Verbindungsbahn zwischen der Linie Agram-Sißel und der Linie Kanischa-Ofeg herzustellen. Nach Ablauf des Jahres 1865 sind die Konzessionäre verpflichtet, eine Zweigbahn von St. Peter nach Fiume und die Bahn von Willach nach Briceu herzustellen, insofern es die hohe Regierung verlangt und ein Drittel der Herstellungskosten des Unter- und Oberbaues, mit Inbegriff der Grundentlastungen dieser beiden Eisenbahnen trägt.“

2) alle Berathungs-Protokolle und Korrespondenzen, alle Verträge, Titel, Rechnungsbelege, Entwürfe u. s. w., überhaupt alle zur Geschäftsführung der Gesellschaft gehörigen Akten. Ueber Alles wird ein Inventar aufgenommen und es wird die abtretende Verwaltung durch den Akt der Uebergabe von aller Verantwortlichkeit entlastet.

Art. 6. Gegenwärtiger Vertrag wird in kürzester Frist der Generalversammlung der Aktionäre der Orientbahn zur Ratifikation und der k. k. Staatsverwaltung zur Genehmigung unterbreitet. Für den Fall, daß der gegenwärtige Vertrag von der Generalversammlung nicht ratifizirt oder von der k. k. Staatsverwaltung nicht genehmigt werden sollte, wird er als null und nichtig angesehen.

Art. 7. Alle Streitfragen, welche zwischen der Orientbahn-Gesellschaft und den Konzessionären der Südbahn-Gesellschaft entstehen sollten, werden endgültig durch drei Schiedsrichter entschieden, von denen Einer von jedem der kontrahirenden Theile, und der dritte — vor Beginn der Verhandlung — von diesen beiden gewählt wird.“

Erfindungen und Verbesserungen.

Eine Drehscheibe mit Dampfkraft.

In einer der letzten Versammlungen des Vereins der Civil-Ingenieure in Paris wurde eine Mittheilung gemacht über die Anwendung des Dampfes zu Betreibung der großen Drehscheiben von 11 bis 12 Meter Durchmesser und zum Auswaschen der Lokomotivfessel. Es findet diese Anwendung statt auf dem Bahnhof zu Eprenay, wo sich die Hauptreparaturwerkstätten der Ostbahnen befinden, und auf jenem zu Nancy. Ein kleines Lokomotiv ist auf der Drehscheibe besetzt gegenüber von einem der beiden Triebwerke, welche zur Umdrehung der Drehscheibe mit der Hand dienen. Die Dampfmaschine überträgt mittelst der Kurbelstange die Bewegung direkt auf die Kurbel des Triebwerks der Drehscheibe, während die an der Horizontalwelle des Triebwerks befindliche zweite Kurbel durch ein kleines Schwungrad ersetzt ist. Der Mechanismus ist so angeordnet, daß die Drehscheibe von der Maschine in beiden Richtungen gedreht werden kann. Der Kessel der Maschine ist wie ein kleiner Lokomotivkessel mit vierseitiger Feuerbüchse und messingenen Siederöhren konstruirt, er hat eine Länge von 1,55 Meter, einen Durchmesser von 0,60 Meter und 30 Siederöhren von 44 Millimeter innerem Durchmesser bei 0,75 Meter Länge. Die Gesamtheizfläche beträgt 4 Quadratmeter, der Gehaltinhalt 240 Liter. Die am Kessel besetzte Maschine arbeitet mit einem Druck von 4—6 Atmosphären. Der Dampfkolben hat einen Durchmesser von 0,12 Meter und 0,36 Meter Hub, so daß bei einer Arbeitsgeschwindigkeit von 1 Meter im Mittel pro Sekunde die Maschine 80 Umdrehungen in der Minute macht. Das Brennmaterial besteht in kleinen Gases, welche zu Lokomotivfeuerung unbrauchbar und deren Werth zwischen 20 und 30 Fr. pro Tonne variiert. In Eprenay und in Nancy, wo diese Maschinen fast ununterbrochen Tag und Nacht in Gang sind, um die ankommenden und abgehenden Lokomotiven zu drehen, ist der Verbrauch an kleinen Gases in 24 Stunden beil. 100 Kilogr. Der Aufwand für die Maschine beträgt in 24 Stunden:

Taggeld für 2 Maschinen (1 für Tag, 1 für Nacht)	6 Fr.
100 Kilogramm kleine Gases	3 „
Del	1 „
Zusammen	10 Fr.,

während früher bei Handarbeit für 12 Tagelöhner, von welchen je 6 bei Tag und bei Nacht am Triebwerk der Drehscheibe beschäftigt waren, à 2 Fr. 50 C. pro Mann, 30 Fr. anzugeben waren. Eine weitere Verwendung der Dampfmaschine findet statt zum Auswaschen der Kessel der in der Rotunde des Maschinenhauses befindlichen Lokomotiven. — Es braucht kaum bemerkt zu werden, daß die beschriebene Anordnung sich nur da lohnen kann, wo, wie auf den genannten Stationen, die Zahl der täglich zu drehenden Lokomotiven eine sehr große ist.

Eisenbahn-Betriebsmittel.

Die Schnellzug-Lokomotiven der Braunschweigischen Staatsbahn. *)

Nach Einführung der Courier- und Schnellzüge, deren geringe Achsenzahl und bedeutende Geschwindigkeit besondere angemessene Lokomotivkonstruktionen erforderte, entschied die anerkannt ruhige und sichere Bewegung der mit innenliegenden Cylindern versehenen Maschinen für die Wahl der Letzteren, und ist durch die ununterbrochene Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes, so wie durch den geringen Reparaturkosten- und Brennmaterialaufwand die Richtigkeit und Zweckmäßigkeit dieses Systems für die hiesigen Verhältnisse außer Frage gestellt.

*) Aus der „Beschreibung der Bauwerke der Herzoglich Braunschweigischen Südbahn von Börsum nach Kreienfen. Braunschweig 1858.“