

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 ebe-
nisch oder 4 Tblr. preuß.
Cour. für den Jahrgang. —
Einrückungsgebühr für
Ankündigungen 2 Sgr. für
den Raum einer gespalte-
nen Petitzeile. — Adresse:
Redaktion der Eisenbahn-
Zeitung* oder: J. W.
Meyler'sche Buchhand-
lung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

3. März 1860.

Uro. 9.

Inhalt. Eisenbahnbau. Sammlung eiserner Brücken-Constructionen. — Die Preussischen Eisenbahnen. Statistische Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen für das Jahr 1858. (Schluß.) — Deutsche Eisenbahnen. Buschtiehrader Eisenbahn. — Zeitung. Inland. Oesterreich. Ausland. Frankreich. — Personal-Nachrichten. — Ankündigungen.

Eisenbahnbau.

Sammlung eiserner Brücken-Constructionen

ausgeführt bei den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach den Mittheilungen der Verwaltungen im Auftrag des Vereins zusammengestellt und herausgegeben durch die Redaction der Eisenbahn-Zeitung. Nebst einem Anhange enthaltend die Beschreibung der Niagara-Hängebrücke. Mit 39 Blätter Zeichnungen. Stuttgart. Verlag von J. Malte's artistischer Anstalt. 1860.

Das vorliegende Werk verdankt seine Entstehung der im Schooß des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vor mehreren Jahren zur Erörterung gebrachten Frage: „Welche Erfahrungen besitzt man über die Dauerhaftigkeit der Eisenbahnbrücken aus Blech und eisernem Gitterwerk?“ Um diese Frage durch eine Commission von Technikern gründlich prüfen zu lassen, wurden die einzelnen Vereinsverwaltungen angegangen, ihre Erfahrungen und durch bildliche Darstellungen erläuterte Angaben bezüglich der im Bereich ihrer Bahnen ausgeführten eisernen Brücken mitzutheilen. Die Commission, welche im Mai 1857 zugleich aus Anlaß der Konferenz deutscher Eisenbahntechniker in Wien zusammengetreten war, kam nach Prüfung der eingegangenen Materialien zu der Ansicht, daß dadurch die Vortheile der eisernen Gitter- und Blechbrücken hinreichend dargethan seien und stellte in Erwägung des großen Werths des gesammelten Materials den Antrag, daß die Zeichnungen, Beschreibungen und Zusammenstellungen, durch Lithographie und Druck vervielfältigt, den Vereinsverwaltungen mitgetheilt werden mögen. Die durch weitere Zwischenverhandlungen verzögerte Herausgabe, mit welcher die Redaction der Eisenbahn-Zeitung beauftragt wurde, kam im Lauf des vorigen Jahres zu Stande und wir glauben in diesem Werke eine doppelt erfreuliche Erscheinung begrüßen zu dürfen, indem dasselbe nicht nur durch die darin enthaltenen werthvollen Mittheilungen und Darstellungen geeignet ist, mit Nutzen studirt und zu Rathe gezogen zu werden, sondern zugleich dadurch ein Beispiel und Vorgang gegeben ist, wie viel der Verein der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen auch im technischen Gebiet des Eisenbahnwesens zu wirken vermag, wenn er von den ihm zu Gebot stehenden Hülfsmitteln Gebrauch macht. Wie den Brückenbau gibt es im Eisenbahnwesen noch manche Fragen, welche einer gleich gründlichen Erörterung werth sind. Wir nennen beispielsweise diejenigen über das beste System des Oberbaues, über die zweckmäßigste Anlage der Bahnhöfe, über die Konstruktion der Lokomotiven und Wagen etc. Die über diese und ähnliche Fragen von den einzelnen Verwaltungen mitzutheilenden Ansichten und Erfahrungen müßten ein eben so nützlich als lehrreiches Material bieten, durch dessen Veröffentlichung der deutsche Eisenbahnverein sich um die Fortschritte der Eisenbahntechnik ein großes Verdienst erwerben würde.

Zu den Brücken-Constructionen zurückkehrend, drängt sich uns der Wunsch auf, daß, da die veröffentlichten Zeichnungen und Notizen von Mittheilungen herrühren, die bis 1857—58 reichen, gerade in den letzten zwei Jahren aber im Bau eiserner Brücken auf den deutschen Bahnen sehr viel geschehen ist, — die baldige Herausgabe eines Supplements zu dem vorliegenden Werke veranlaßt und in dieser Absicht für die Sammlung des dazu nöthigen Materials gesorgt werden möchte. Es braucht bloß daran erinnert zu werden, daß die in letzter Zeit bei der bayerischen Staatsbahn vielfach angewendeten Eisenbrücken nach Pauli'schem System, welche letzteres auch bei der großen Rheinbrücke bei Mainz in Ausführung kommen soll, in dem vorliegenden Werke noch nicht beachtet werden konnten.

In Folgendem wird der Inhalt des Werkes kurz angegeben. Von den Bahnverwaltungen, welche Materialien zu demselben geliefert haben, stehen die

Staatsbahn-Verwaltungen oben an, es sind daher zunächst in alphabetischer Ordnung die Staatsbahnen aufgeführt. Von den Badischen Staatsbahnen sind Notizen und Zeichnungen der Gitterbrücke über die Kinzig bei Offenburg, über den Möhlinbach bei Offnabingen, über den Wiesensfuß bei Basel und den Hauenstein bei Klein-Rausenbourg mitgetheilt; von der Bayerischen Staatsbahn die Darstellung der Blechbrücke über die Donau bei Donauwörth. Folgt die Braunschweigische Staatsbahn mit einer Beschreibung und Darstellung der im Zuge der Südbahn ausgeführten eisernen Gitterbrücken (Ockerbrücke nebst beiderseitigen Fluthbrücken); die Hannoverische Staatsbahn mit Mittheilungen über die auf derselben ausgeführten eisernen Blechbrücken (speziell dargestellt sind die Innerste-Brücke bei Sarstedt, die Leda-Brücke bei Leer, die Leine-Brücke bei Poppenburg und die Haase-Brücke bei Meppen). Von der Oesterreichischen Staatsbahn (unter Staatsverwaltung) sind die Normalprofile für Blechballenbrücken von $3\frac{1}{2}$ bis 20 Klafter Spannweiten nebst Berechnung hierüber, dann als Beispiel der Ausführung die Brücke über die Müritz bei Zeitz dargestellt. Von den Preussischen Staatsbahnen finden wir Mittheilungen über die Gitter- und Blechbrücken der Westphälischen Bahn (über das Freiwasser des Salzbaehes, die Münster'sche Aa, den Emsdettler Bach, die Mesumer Aa, den Hauenhorster Bach und die Haase, die erste aus Gitterwerk, die anderen von Blech). Ueber die eisernen Brücken der S. Sächsischen Staatsbahnen am Schluß des Jahres 1856 enthält eine tabellarische Zusammenstellung detaillierte Angaben begleitet von den Profilen der Tragbalken. Den Schluß der Mittheilungen der Staatsbahnverwaltungen bildet eine Darstellung von eisernen Brücken verschiedener Konstruktion, welche bei den Württembergischen Staatsbahnen in Ausführung kamen (zwei Gitterbrücken über die Aach und über die Schussen und fünf Blechbrücken der Süd- und Nordbahn, sämmtlich als Gesäß-älterer Brücken von Holz). Von Privatbahnen sind folgende Mittheilungen benützt: von der Berlin-Hamburger Bahn eine Beschreibung der auf dieser Bahn vorkommenden Gitterbrücken (Syreebrücke bei Charlottenburg, Brücke über die Havel bei Spandau, über den Herz'schen Kanal bei Wittenberge, über den Elbekanal bei Grakow); von der Berlin-Stettiner Bahn eine Notiz über die Oberbrücke bei Stettin der Stettin-Stargarder Linie; von der Köln-Mindener Eisenbahn 1) eine Darstellung der Brücke über die Ruhr bei Altstaden, 2) die Spezialbedingungen für Lieferung, Anfertigung und Aufstellung des eisernen Oberbaues zu den Brücken der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn mit den Zeichnungen der Brücken über die Gmscher, den Rothbach, den Hammer-Obergraben, die Lippe, das Wilde-Thal, und über die Köln-Arnheimer Chaussee; von der Oberschlesischen Eisenbahn die Darstellung der Gitterbrücke über die Oder bei Döwig in der Nähe von Breslau an der Breslau-Posenener Eisenbahn; von der Thüringischen Bahn eine Darstellung und Beschreibung der Brücken der Weisensels-Leipziger Bahn im Elstertal.

Den bisher erwähnten Mittheilungen folgt eine tabellarische Zusammenstellung der Hauptdaten: über Lage, Konstruktion, Spannweite und Länge, Dimensionen der Haupt- und Querträger, Gewicht der Eisen-Konstruktion und Kosten derselben im Ganzen und für den laufenden Fluß Brückenlänge, Einsenkung bei ruhender und bewegter Belastung.

Auf der südöstlichen (ungarischen) Linie der Bahnen der priv. österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft sind in neuerer Zeit drei bedeutende eiserne Brücken zur Ausführung gekommen: zwei über die Gran und Cipel in Oberungarn und eine über die Theiß bei Szegedin. Erstere sind Gitterbrücken eines neuen Systems (mit sehr weiten Maschen und halbkreisförmigen Gitterstäben nach den Entwürfen des Baudirektors Herrn v. Ruppert), letztere ist eine Blechbogenbrücke nach dem zuerst in Frankreich angewendeten System. Die über die Gitterbrücken von der Staats-Eisenbahn-Verwaltung mitgetheilten detaillirten Zeichnungen bilden einen wichtigen Theil des zu dem Werke gehörenden Atlas.

Endlich enthält ein Anhang die Beschreibung der Niagara-Hängebrücke in Nordamerika mit daran geknüpften Bemerkungen über die Anwendung gut