

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.

XVIII. Jahr.

1. September 1860.

Nro. 35.

**Inhalt.** Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. VIII. Protokoll der zu Danzig am 30. und 31. Juli 1860 abgehaltenen General-Versammlung. — Eisenbahnbau. Ueber den Bahnbau auf der Linie Rosenheim-Salzburg und insbesondere am Simsee. — Verkehr deutscher Eisenbahnen.

## Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Danziger General-Versammlung im Juli 1860.

### VIII.

Protokoll der zu Danzig am 30. und 31. Juli 1860 abgehaltenen General-Versammlung.

Verhandelt Danzig, den 30. Juli 1860 im Stadtverordneten-Saale des Rathhauses.

Zu der in diesem Jahre für den heutigen Tag nach Danzig zusammenberufenen General-Versammlung des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen hatten sich die in dem besondern Verzeichnisse (S. 3. Nr. 31) aufgeführten Abgeordneten der darin benannten Eisenbahn-Verwaltungen eingefunden.

Den Vorsitz in der Versammlung übernahm Seitens der geschäftsführenden Direktion Herr Direktor Fournier, das Schriftführeramt der Direktor Noerner. Dem Ordneramte unterzogen sich auf Ersuchen des Vorsitzenden die Herren Finanzrath Kunze und Landyndikus Dirks.

Auf Veranlassung und in Vertretung Seiner Excellenz des Herrn Handels-Ministers von der Heydt war Seine Excellenz der K. Ober-Präsident der Provinz Preußen, Herr Wichmann erschienen. Derselbe begrüßte die Versammlung im Auftrage und im Namen der K. Regierung und hieß die resp. Abgeordneten willkommen.

Der Vorsitzende der Versammlung erwiderte diese Ansprache mit einigen Dankesworten, mit welchen er zugleich eine Einladung an den Herrn Ober-Präsidenten Wichmann zur Beibehaltung der Sitzungen der General-Versammlung verband. Nachdem sodann der Vorsitzende die Herren Abgeordneten freundlichst begrüßt hatte, wurde von ihm die Versammlung für eröffnet erklärt und der Tagesordnung gemäß mit

I, dem Jahresberichte (S. 3. Nr. 29) begonnen.

Ad 1 war nichts zu erinnern.

Ad 2 erklärte sich die Versammlung mit dem Antrage der geschäftsführenden Direktion einverstanden, und wurde derselbe zum Beschluß dahin erhoben: „daß, sobald der Tag der Betriebs-Eröffnung einer neuen Bahnstrecke feststeht, spätestens an diesem Tage selbst, die betreffende Verwaltung dies nebst der Meilenzahl und den Stationen der neuen Strecke der geschäftsführenden Direktion mitzutheilen habe, welche alle übrigen Vereins-Verwaltungen sofort davon in Kenntniß setzen, und daß dies auch rückwirkende Kraft haben solle.“

Ad 3 wurde von dem Vorsitzenden mitgetheilt, daß die Direktion der Homburger Eisenbahn in neuester Zeit um Aufnahme in den Verein gebeten habe. Die Genehmigung hierzu, so wie zur Aufnahme der Direktion der Rendsburger Neumünsterschen Eisenbahn-Gesellschaft wurde von der Versammlung ertheilt. Sonst wurde hier für jetzt nichts verhandelt.

Ad 4 und 5 war nichts zu erinnern.

Ad 6 wurde von dem Herrn Vorsitzenden der daselbst ausgesprochene Wunsch: „daß diejenigen Verwaltungen, welche mit der Redaktion ihrer conformen Gütertarife noch immer im Rückstande sich befänden, die jener Redaktion entgegenstehenden Hindernisse möglichst bald beseitigen möchten“ — zur besonderen Berücksichtigung dringend empfohlen.

Ad 7 und 8 war nichts zu erinnern.

Ad 9 erklärte sich die Versammlung mit der für das folgende Jahr von der geschäftsführenden Direktion vorgeschlagenen Ernennung der den 9 Rayons vorkommenden Kontrol-Verwaltungen einverstanden.

Ad 10 war nichts zu erinnern.

Ad 11 wurden die Direktionen der Köln-Mindener und der Berlin-Stettiner

Eisenbahn-Gesellschaften zu Revisoren der Vereins-Kasse ernannt, und übernahmen die Vertreter derselben diesen Auftrage.

Es wurde darauf noch einmal auf Nr. 5 des Jahresberichts zurückgegangen. Der Vertreter der K. Württembergischen Verwaltung, Herr Finanz-Assessor Knapp, ergriff zunächst das Wort und hielt einen längeren Vortrag, durch welchen er folgenden Antrag zu begründen versuchte:

„Es solle die durch die Triester General-Versammlung für Begutachtung der auf das Frachtgeschäft bezüglichen Bestimmungen des Entwurfs eines Deutschen Handelsgesetzbuches niedergesetzte Kommission, im Verein mit der für Prüfung des Vereins-Reglements bereits bestehenden Kommission beauftragt werden, sofort das Vereins-Reglement für den Güterverkehr, unter Berücksichtigung desjenigen Materials, welches in den seither, theils im Schooße jener erstgenannten Kommission, theils in den in den einzelnen Staaten gepflogenen Verhandlungen geboten ist, einer eingehenden Revision unterwerfen und das Ergebnis dieser Arbeit entweder der nächsten ordentlichen oder event. einer hiefür zu berufenden außerordentlichen General-Versammlung vorlegen.“

Herr General-Direktionsrath Nobiling entgegnete darauf, daß, da der Gegenstand des Antrages bereits im Schooße der Kommission zur Berathung gekommen, von dieser aber eine Revision des Vereins-Güter-Reglements zur Zeit, wo die Abänderungsvorschläge der Würdigung der hohen Staatsregierungen unterstellt sind, nicht für ersprießlich erachtet worden sey, er deshalb dem Antrage des Herrn Finanz-Assessors Knapp entgegenetrete.

Diesem Antrage schloß sich Herr Regierungsrath v. Duering mit dem Bemerkten an, daß vor Feststellung der Landesgesetzgebungen die beantragte Revision keinen praktischen Erfolg haben könne.

Nachdem hierauf der Herr Finanz-Assessor Knapp wiederholt seinen Antrag zu begründen versucht, die Herren Regierungsrath Mettke und Dr. Herz sich ebenfalls in diesem Sinne ausgesprochen hatten, endlich auch der Antrag des Vertreters der K. Württembergischen Verwaltung noch anderweitig Unterstützung gefunden hatte, wurde mit 121 gegen 8 Stimmen beschlossen:

- 1) daß eine Revision des Vereins-Güter-Reglements im Sinne des gestellten Antrages erfolgen solle;
- 2) daß diese Revision der von der Triester General-Versammlung niedergesetzten Kommission, combinirt mit der Kommission zur Vorberathung der das Vereins-Güter-Reglement betreffenden Fragen, übertragen, und daß diese combinirten Kommissionen noch verstärkt werden durch
  - a) die K. Württembergische Eisenbahn-Direktion,
  - b) den Verwaltungsrath der k. k. priv. südlichen Staats-, Lombardisch-Venezianischen u. Eisenbahn-Gesellschaft und
  - c) den Verwaltungsrath der k. k. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft;
- 3) daß die betreffende Revision so schnell als möglich vorgenommen und das Resultat derselben event. einer zu berufenden außerordentlichen General-Versammlung zur Prüfung und Beschlußnahme vorgelegt werde.

Zu Nr. II. der Tagesordnung und zwar ad a verlas der Referent, Herr Direktor Heuser, den Kommissionsbericht, betreffend die Beförderung von Gütern nach Stationen, wohin verschiedene Routen führen (S. 3. Nr. 30).

Bei der hierüber eröffneten Diskussion ergriff zunächst Herr Ober-Staatsanwalt Sethe das Wort, indem er die von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Verwaltung gegen den in der Münchener General-Versammlung gefassten Beschluß schon früher abgegebene dissentirende Erklärung wiederholte, ohne jedoch neue Gründe dafür anzuführen. Herr Direktor Wolff und Herr Regierungsrath Heise sprachen sich dagegen auf das Entschiedenste im Sinne des Kommissions-Antrages aus, und wurde demnach der letztere, nach welchem der in der Münchener General-Versammlung gefasste Beschluß:

„Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so muß der Frachtbrief auf der Adresse die bestimmte Hinweisung auf

den einen oder den andern Weg enthalten. Ist dies nicht der Fall, so wählt die Versammlungs-Expedition auf Gefahr des Versenders denjenigen Weg, der ihr am zweckmäßigsten erscheint" — unverändert aufrecht zu erhalten, durch überwiegende Majorität zum Beschlusse erhoben.

Ad b. Nach Vorlesung des Kommissionsberichtes über die Verpflichtungen der Bahn-Verwaltungen bei Uebernahme von Gütern, welche mit steueramtlichem Begleitschein befördert werden (E.-Z. Nr. 30) und nach Eröffnung der Diskussion hierüber, ergriff zunächst Herr Regierungsrath Mettke das Wort, indem er sich auf das Entschiedenste gegen den Kommissions-Antrag und die Hinzufügung des Begleitscheins Nr. I aussprach und beantragte, es bei dem Beschlusse der Münchener General-Versammlung bewenden zu lassen.

Mit der von Herrn Mettke entwickelten Ansicht erklärte sich Herr Direktor Wolff zwar im Wesentlichen einverstanden, er beantragte jedoch aus Zweckmäßigkeitsgründen die Annahme des Kommissions-Antrages.

An der fortgesetzten Diskussion hierüber beteiligten sich außer dem Referenten ferner Herr Regierungsrath v. Duering, Herr Direktor Jenke u. A. m., und wurde schließlich der Kommissions-Antrag mit 96 gegen 31 Stimmen abgelehnt, so daß es daher bei dem Beschlusse der Münchener General-Versammlung:

„daß die Verpflichtungen, welche den Bahnverwaltungen nach dem Beschlusse der Nürnberger General-Versammlung bei Uebernahme von Gütern obliegen, welche mit Begleitschein befördert werden, sich auch auf Beförderung von Gütern mit Begleitschein II beziehen“ — sein Bewenden behält.

Ad c trug Herr Direktor Kühlwetter den Kommissionsbericht, betreffend die Deklaration des §. 10 Nr. 2 des Uebereinkommens über den direkten Güterverkehr wegen der Ersagleistung für Gewicht-Manco an durchgehenden Gütern (E.-Z. Nr. 30), vor. Gegen den proponirten Antrag der Kommission wurden von den Herren Stadtrath Herrmann, Postrath Groß und Regierungsrath Mettke Bedenken erhoben, und wurde, nachdem deren Widerlegung durch den Referenten Kühlwetter erfolgt, auch ein von dem Herrn Geheimen Regierungsrath Wernich gestelltes Amendement zu dem Kommissions-Antrage keinen Anklang gefunden hatte und solches deshalb zurückgezogen worden war, der Kommissions-Antrag, den Absatz 3 des alinea 2 des §. 10 l. c. dahin zu fassen:

„Alle Güter, deren Bestimmungsort an einer folgenden Bahn liegt, müssen auf der Abgangstation verwogen werden. Hat die Abgangstation dies veräumt, so haftet dieselbe für jedes an dergleichen Gütern vorkommende Gewicht-Manco allein, und zwar auch dann, wenn auf der Uebergangstation eine spezielle Uebergabe von einer Verwaltung an die andere und die Annahme Seitens der übernehmenden Verwaltung ohne Vorbehalt stattgefunden hat“ — einstimmig angenommen.

Ad d, betreffend den Antrag der K. Bayerischen General-Direktion auf Herstellung eines authentischen Verzeichnisses der Lieferfristen sämtlicher Vereins-Verwaltungen, erklärte Herr General-Direktionsrath Nobiling nach Vorlesung des Kommissionsberichtes durch Herrn Direktor Heuser, daß er Namens der General-Direktion der K. Bayerischen Verkehrs-Anstalten von dem gestellten Antrage Abstand nehme, und erschien hierdurch dieser Punkt der Tagesordnung erledigt.

Auf den Antrag des Herrn Direktor Heuser wurde jedoch noch beschlossen: daß, da das in dem Kommissionsberichte gedachte authentische Verzeichniß der Lieferfristen nicht überall richtig befunden worden sey, die resp. Verwaltungen diese Irrthümer berichtigen und die betr. Angaben der geschäftsführenden Direktion zur weitem Mittheilung an die resp. Verwaltungen einsenden sollen.

Zu Nr. III. der Tagesordnung, betreffend den Antrag der Direktion der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft zu Amsterdam auf Aufnahme in den Verein, trug Herr Direktor Jenke den betreffenden Kommissionsbericht vor. Herr Oberbaurath Mohn protestirte Namens der K. Hannoverschen General-Direktion gegen die Aufnahme der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft in den Verein als statutenwidrig. Demnach sprach sich Herr Direktor Kühlwetter gegen die Nichtigkeit der Ausführung des Kommissionsberichtes aus, indem er seinerseits behauptete, daß gerade nach den Bestimmungen des §. 2 des Vereins-Statuts der qu. Gesellschaft die Aufnahme in den Verein verweigert werden müsse, weil dieselbe ihr Domicil weder in einem zum Deutschen Bundesgebiete gehörenden, noch in einem solchen Lande habe, das unter einer Deutschen Bundesregierung stehe. Herr Direktor Lehmann bekämpfte diese Ansicht aus allgemeinen Gründen, indem er den dringenden Wunsch aussprach, die qu. Gesellschaft in den Verein aufgenommen zu sehen. Auch Herr Regierungsrath v. Duering sprach sich in diesem Sinne aus. Ebenso Herr Präsidium-Revissen mit dem Bemerkten, daß er aus Analogie mit den Oesterreichischen nichtdeutschen Eisenbahnen die Aufnahme der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft beantrage. Gegen die Annahme einer solchen Analogie protestirte Herr Dr. Herz, während er andererseits die Aufnahme der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft selbst auf das Lebhafteste befürwortete.

Als zur Abstimmung geschritten werden sollte, verlangte Herr Oberbaurath Mohn zunächst die Herbeiführung einer Beschlusnahme darüber:

ob der §. 2 des Vereins-Statuts überhaupt im rechtlichen Sinne des Wortes die Aufnahme der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft in den Verein gestatte,

demzufolge die betreffende Frage an die Versammlung gestellt, solche aber von derselben mit überwiegender Majorität abgelehnt wurde.

Sodann wurde die Aufnahme der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft in den Verein mit sämtlichen gegen 8 dissentirende Stimmen beschlossen.

Der darauf gerichtete Antrag, ob §. 2 des Vereins-Statuts mit dem Zusatz:

Außerdem bleibt es ausnahmsweise der General-Versammlung vorbehalten, auch solche nichtdeutsche Eisenbahn-Verwaltungen auf deren Antrag in den Verein aufzunehmen, welche zu den Deutschen Bahnen in näherer mittelbarer oder unmittelbarer Beziehung stehen, versehen werden solle, wurde schließlich von Herrn Direktor Fournier im Namen der geschäftsführenden Direktion zurückgezogen.

Zu Nr. IV. der Tagesordnung, betreffend die Revision des Vereinsarten-Reglements, trug Herr Direktor Jenke den Kommissionsbericht vor, und wurde demnach der Antrag der Kommission, nach welchem

„die außerordentliche Revision des Vereinsarten-Reglements für geschlossen zu erachten und der, eine regelmäßige 3jährige Revision des Reglements vorschreibende, interimistisch getrichene §. 14 desselben wieder Platz zu greifen habe“ — ohne alle Diskussion angenommen.

Zu Nr. V. der Tagesordnung, betreffend den Antrag der Versammlung Deutscher Eisenbahn-Techniker auf Einführung eines einheitlichen Maßes bei den Deutschen Eisenbahnen, trug Herr Professor Stummer den Kommissionsbericht (E.-Z. Nr. 28) vor. Herr Oberbaurath Mohn erklärte zwar die Arbeit der Kommission für eine sehr dankenswerthe, glaubte aber annehmen zu dürfen, daß eine weit durchgreifendere Arbeit, betreffend die Längenmaße, vom Deutschen Bunde ausgehend, in nahe bevorstehender Zeit erscheinen werde, und beantragte er deshalb:

den Kommissionsbericht nicht weiter zur Verathung zu stellen und die ganze Angelegenheit bis zur nächsten General-Versammlung zu vertagen.

Dabei übergab Herr Mohn dem Präsidio ein vom Vorstande des Architekten- und Ingenieur-Vereins für das Königreich Hannover zu besonderen Zwecken angefertigtes Gutachten über das einheitliche Maßsystem in einer Anzahl von 12 Exemplaren mit dem Ersuchen, dieselben an die Mitglieder der Kommission vertheilen zu lassen.

Gegen den Antrag auf Vertagung sprach sich Herr Regierungsrath v. Burg entschieden aus. An der demnach eröffneten Debatte beteiligten sich die Herren Giles, v. Ruppert und Revissen, von denen der Letztere die Annahme des Kommissionsberichtes auf das Lebhafteste befürwortete.

Der Antrag des Herrn Mohn auf Vertagung gelangte zuerst zur Abstimmung, wurde aber mit überwiegender Majorität abgelehnt. Hiernach bedurfte es einer Abstimmung über den Antrag ad 1 des Kommissionsberichtes:

„Es soll die Einführung eines einheitlichen Maßes bei den Deutschen Eisenbahnen beschlossen werden“ — nicht mehr.

Die Kommissions-Anträge ad 2:

„Als Einheit des Längenmaßes gilt der Fuß von der Länge des Badischen, welcher = ist 30 Centimeter. Seine Benennung ist „Vereins-Fuß.“

und ad 3: „Die Eintheilung des Vereins-Fußes geschieht in zehn Vereins-Zoll“, des Zolls in zehn „Vereins-Linien“ u. c. Aufwärts sind zehn Fuß = einer „Vereins-Ruthe“, 25,000 Fuß oder 2500 Ruthen = einer „Vereins-Meile“ —

wurden mit sehr bedeutender Majorität angenommen.

In Betreff des Antrags ad 4 endlich: den Vereins-Verwaltungen die thunlichste Anwendung dieses Vereins-Maßes in ihrem Bereiche anzupfehlen — erhoben sich Differenzen darüber, von welchem Termine an die fragliche Bestimmung ins Leben treten, namentlich darüber, ob dies vom 1. Januar 1861 oder erst vom 1. Januar 1862 ab der Fall seyn solle. Durch die erfolgte Abstimmung wurde jedoch der gestellte Antrag:

daß die Bestimmung des Termins der nächsten General-Versammlung vorbehalten werden solle,

mit 67 gegen 62 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

Hiermit wurde die heutige Sitzung geschlossen.

Fortgesetzt Danzig, den 31. Juli 1860.

In der heutigen Sitzung wurde das Protokoll über die gestrige Verathung vorgelesen und, nachdem verschiedene Erinnerungen dagegen gemacht und erledigt worden waren, von der Versammlung genehmigt.

Demnach trug Herr Direktor Jenke den Antrag des Verwaltungsraths der Warschan-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft d. d. Breslau den 27. Juli c.

um Aufnahme in den Deutschen Eisenbahn-Verein vor, mit dem Bemerkten, daß nach seiner Ansicht resp. nach den Bestimmungen des Statuts dem genannten Verwaltungsrathe ein Anspruch resp. eine Berechtigung zur Aufnahme nicht zustehe.

Herr Stadtrath Fleischer trat dieser Ansicht entgegen, indem er sich gleichzeitig dahin ausdrückte, daß die Aufnahme des Warschau-Wiener Verwaltungsraths als des Vorstandes einer den Deutschen Bahnen angrenzenden, mit diesen in vielen unmittelbaren Beziehungen stehenden Eisenbahn im Interesse des Vereins sehr wünschenswerth sey.

Herr Direktor Kuhlwetter erkannte dies Letztere zwar im vollsten Maße an, trat indessen mit Rücksicht auf das jetzt allein maßgebende Statut in der Hauptsache der Ansicht des Herrn Direktors Jenke bei, und nahm hieraus Herr Regierungsrath Heise Veranlassung, um event. späterhin die Aufnahme des Warschau-Wiener Verwaltungsraths in den Verein zu ermöglichen, denjenigen Antrag wieder aufzunehmen, welcher von Herrn Direktor Fournier im Namen der geschäftsführenden Direktion bei der gestrigen Berathung (confr. III. der Verhandlung vom 30. Juli c. ibid.) in Betreff des zu §. 2. des Vereins-Statuts zu machenden Zusatzes zurückgezogen worden war.

Herr Direktor Kuhlwetter erklärte sich hiermit einverstanden, beantragte aber als Amendement hierzu folgende Fassung des gedachten §. 2.

Mitgliedschaft. Als Mitglieder des Vereins dürfen nur solche Eisenbahn-Verwaltungen zugelassen werden, welche ihr Domicil u. s. w. (bis zum Schlusse).

Unter den obwaltenden Umständen mußte daher die definitive Beschlußnahme über den Antrag des Warschau-Wiener Verwaltungsraths ansgesetzt bleiben.

Es wurde nunmehr in der Berathung der Tagesordnung wie folgt fortgefahren.

Zu Nr. VI. betreffend den Antrag auf Gründung einer Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, verlas Herr Ober-Staatsanwalt Sethe den Kommissionsbericht (A. S. Nr. 28), und wurde demnach die generelle Frage:

ob überhaupt eine solche Zeitung gegründet werden sollte oder nicht? zuerst zur Diskussion gestellt.

Herr Direktor Lehmann entwickelte in einem längern Vortrage die Wichtigkeit resp. Nothwendigkeit des zu begründenden Unternehmens, ebenso im Interesse des Eisenbahnwesens selbst wie im Interesse des großen Publikums, und befürwortete er zur Erreichung des Zweckes die von der Kommission vorgeschlagene Wahl einer Redaktions-Kommission, der mit vollem Vertrauen alle weiteren Beschlußnahmen, namentlich aber die Beschaffung einer geeigneten Persönlichkeit zum Redakteur der Zeitung, überlassen bleiben müßten.

Herr Präsident Mevissen erklärte sich mit der Ausführung des Gedankens im Kommissionsberichte „auf Gründung einer Zeitung“ einverstanden, sprach sich aber dahin aus, daß der Zeitung eine bei Weitem größere Ausdehnung, als die im Kommissionsberichte entwickelte, gegeben werden müsse, wenn die gehofften Zwecke wirklich erreicht werden sollten. Auch Herr Stadtrath Fleischer befürwortete unter Entwicklung seiner Ansicht zur bestmöglichen Erreichung der gewünschten Zwecke den Antrag der Kommission.

Herr Direktor Wolff dagegen regte gewisse Bedenken gegen die Gründung einer eigenen Zeitung an, indem er an die schon bestehenden Eisenbahn-Zeitungen erinnerte und es für vollkommen ausreichend erachtete, wenn ein besonderer Redakteur angestellt würde, der ausschließlich im Interesse des Deutschen Eisenbahn-Vereins literarisch thätig sey und das von ihm geschaffte Material den schon bestehenden Zeitungen zuführe.

Mit dieser Ansicht erklärten sich die Herren Regierungsräthe v. Duering und Mettke einverstanden.

An der hierdurch herbeigeführten lebhaften Debatte theilnahmen außer den in Vorsehenden genannten Herren Rednern auch noch die Herren Staatsanwalt v. Wehrlich, Regierungsrath Heise und Stadtrath Herrmann, bis schließlich die Herren Wolff und Mevissen bestimmte Anträge stellten, die von ihnen wie folgt präcisirt wurden.

Der Antrag des Herrn Mevissen ging dahin:

daß der Deutsche Eisenbahn-Verein eine literarische Kommission aus seiner Mitte konstituirt, welche den Antrag erhalte:

- 1) für Herausgabe einer Zeitung des Deutschen Eisenbahn-Vereins geeignete Vorzüge zu treffen;
- 2) die Herausgabe periodischer Coursbücher, Sammlungen der Statuten und der die Beziehungen der Staatsregierungen und des Publikums zu den Eisenbahnen regelnden gesetzlichen Bestimmungen, in der ihr geeignet erscheinenden Weise anzuregen resp. zu erwirken;
- 3) diejenigen Publikationen, statistischen Zusammenstellungen, Vergleichung der Resultate des Auslandes u. s. w. zu veranlassen resp. zu bewirken, welche ihr dem Interesse des Deutschen Eisenbahn-Vereins förderlich erscheinen.

Der Antrag des Herrn Wolff dagegen ging dahin:

die Frage an die bestehende Kommission zurückzuverweisen mit dem Auftrage, auf geeignetem Wege zunächst für Artikel in den gelesesten Deutschen Blättern im Interesse des Eisenbahn-Vereins zu sorgen; die Frage ob ein eigenes Blatt gegründet werden sollte, aber der weiteren Beschlußnahme der General-Versammlung vorzubehalten.

Es wurde nunmehr zunächst der Antrag der Kommission zur Abstimmung gebracht und mit allen gegen 17 Stimmen zum Beschlusse erhoben.

Demnach wurde der noch weiter gehende Antrag des Herrn Präsidenten Mevissen mit überwiegender Majorität angenommen, wodurch selbstverständlich die Beseitigung des Wolff'schen Antrages erfolgt war. Hierbei wurde nach dem Antrage des Herrn Regierungsraths Heise die zu erwählende Kommission ausdrücklich ermächtigt, darüber „ob Zwangs-Inserate eingeführt werden sollen oder nicht“ selbstständig zu beschließen.

Demnach wurde zur Wahl der Redaktions-Kommission selbst geschritten, deren Resultat Folgendes war: Es erhielten

- |  |             |
|--|-------------|
| 1) die Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft . . .        | 85 Stimmen, |
| 2) das Direktorium der Leipzig Dresdener G. V.-Compagnie . . .       | 79 „        |
| 3) die Direktion der Niederschlesischen Zweigbahn-Gesellschaft . . . | 79 „        |
| 4) die K. Hannov. General-Direktion der G. V. und Telegraphen . . .  | 66 „        |
| 5) die K. Württembergische Eisenbahn-Direktion . . . . .             | 58 „        |

dann folgten

- |  |      |
|--|------|
| 6) der Verwaltungsrath der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn mit . . .  | 45 „ |
| 7) das Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeb. G. V.-Ges. mit . . . | 44 „ |

Die beständige Kommission wird mithin neben der geschäftsführenden Direktion aus den vorstehend ad 1 bis 5 genannten Verwaltungen gebildet.

Zu Nr. VII. der Tagesordnung, betreffend den Bericht über die Wirksamkeit der einzelnen innerhalb des Vereins bestehenden besondern Eisenbahn-Verbände (A. S. Nr. 31), war eine Berathung nicht erforderlich.

Zu Nr. VIII. der Tagesordnung referirte Herr Direktor Kuhlwetter in Betreff der erfolgten Rechnungslegung von Seiten der geschäftsführenden Direktion. Der betreffende Bericht wurde dem Protokolle einverleibt und demnach nach dem Antrage der Kommission von der Versammlung die Decharge für die in dem Zeitraume vom 4. September 1858 bis 24. Juli 1860 geführte Rechnung erteilt.

Zu Nr. IX. der Tagesordnung wurde die bisherige geschäftsführende Direktion durch Acclamazion aufs Neue zur geschäftsführenden Direktion des Vereins für die nächsten beiden Jahre wieder gewählt und vom Herrn Direktor Fournier im Namen und im Auftrage der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft die Wiederannahme der Wahl erklärt. Bei dieser Gelegenheit wurde auf Antrag des Herrn General-Direktionraths Nobiling der bisherigen vorstehenden Direktion ein lebhafter Dank und Anerkennung für ihre bisherigen Mühaltungen und Leistungen von der Versammlung ausgesprochen.

Herr Präsident Mevissen knüpfte hieran den persönlichen Antrag, daß die geschäftsführende Direktion eine Kommission ernennen möge, um folgenden Antrag zu prüfen und darüber der nächsten General-Versammlung Bericht zu erstatten:

Der Deutsche Eisenbahn-Verein wolle jährliche Prämien ausschreiben für die im Laufe eines Geschäftsjahres sich ergebenden Verbesserungen in der Konstruktion, im Materiale oder in den Modalitäten des Betriebes der Eisenbahnen. Die näheren Bedingungen der Konkurrenz, die Organisation der Prüfungs-Kommissionen u. s. w. werden von der zu ernennenden Kommission zu normiren seyn.

Nr. X. der Tagesordnung, betreffend die Wahl einer neuen Vereinsfarten-Prüfungs-Kommission; fiel aus, da ein Wechsel der geschäftsführenden Direktion nicht eingetreten war.

Zu Nr. XI. der Tagesordnung, betreffend die Bestimmung des Orts für die nächste General-Versammlung des Vereins, erklärte Herr Oberbaurath Mohr im Namen der Hannoverischen General-Direktion den Wunsch der Legation, daß die zu Triest durch den General-Direktor Dr. Hartmann erfolgte Einladung der Versammlung nach Hannover bis zum Jahre 1862 aufgeschoben werde, weil einmal in Aussicht stände, daß bis zu dieser Zeit gewisse noch im Bau begriffene interessante Eisenbahn-Bauwerke vollendet seyn würden, sodann aber Herr Dr. Hartmann, so wie in diesem Jahre voranschicklich auch im Jahre 1861, durch den Gebrauch einer Kur in Karlsbad persönlich verhindert seyn würde, die Versammlung zu empfangen. Von Seiten der geschäftsführenden Direktion wurde mitgetheilt, daß die Direktion der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft, deren Aufnahme in den Verein gestern erfolgt sey, für diesen Fall die Versammlung für das Jahr 1861 nach Amsterdam eingeladen habe. Die Versammlung beschloß jedoch, diese Einladung für diesmal dankend abzulehnen, und wurde demnach auf Einladung der Verwaltungen der Köln-Mindener und der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaften die Stadt Köln zum Orte der General-Versammlung für das Jahr 1861 durch Acclamazion erwählt.

Da weiter nichts zu verhandeln war, so wurde die Verhandlung hiermit geschlossen, dieselbe vorgelesen und genehmigt.

Hierauf wurde das Protokoll wie folgt unterschrieben:

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

Journier. **Ed. Conrad. Noerner.**

Seitens der übrigen Herren Abgeordneten:

v. Duering. Behre. Ed. Diez. F. Dietrich. Burg. Grosch. Engel. No-  
biling. Danco. G. Wolf. Kopal. Sethe. Kutscher. Jenke. A. Kunzen.  
Scheffler. F. W. Wolf. Becker. Salzmann. W. Raubal. Jos. Kres.  
Schneider. Zobel. Dr. Herz. Saruba. Mohr. Dürsch. Stummer. J.  
Kosner. Carl Hornbostel. G. Heuser. Kühnweber. A. Schwarzenberg. Dircks.  
Friedr. Fleischer. Funk. Metke. v. Schmerfeld. Laubenheimer. G. W.  
Meyenn. Lehmann. Lehfeldt. Oßermann. v. Ruppert. Kopp. Ruffer.  
Gradow. Lamotte. Kurz. Golsen. Mündler. Rennen. Hauchecorne. Bernich.  
A. Walle. Falkbauer. v. Burg. Graf Nocenigo. Dr. Polaczek. Graf.  
Henry Giles. Kraeger. Herrmann. Heise. Klein. Knapp.

a. u. s. **Noerner.**

**Eisenbahnbau.**

**Ueber den Bahnbau auf der Linie Rosenheim-Salzburg und  
insbesondere am Simsee.**

Von Herrn **F. A. von Pauli, K. bayer. Oberbaudirektor.** \*)

Die größten Terrainschwierigkeiten bei allen Bahnbauten in Bayern er-  
gaben sich in der Molasseformation, welche den Vorfuß der nördlichen Abdachung  
der Alpen konstituiert. Große Erdbewegungen in Massen, die sich gut lagern  
und starke Pressungen aushalten, sind wohl Geld verzehrende Gegenstände,  
bieten aber bei entsprechender Betriebseinrichtung keine Schwierigkeit; ihre Ver-  
lebung läßt sich mit aller Sicherheit voraus bestimmen. Ganz anders ist es  
aber, wenn im Abtrage schlüpfrige Lehmschichten vorkommen, oder wenn die  
Unterlagen von Dammschüttungen den zugemutheten Druck nicht aushalten und  
ausweichen. — In der Molasseformation zwischen Kaufbeuren und Lindau, so  
wie auf der Eisenbahnlinie von Rosenheim gegen Salzburg traten diese Uebel-  
stände mitunter sehr großartig auf. Die Vorlommnisse lassen sich in drei Fälle  
abtheilen, indem sie entstehen entweder durch Höhenmoore, oder durch vormalige  
oder dormalen noch bestehende Seebecken, oder endlich durch eingestrente Schichten  
sehr schlüpfrigen Lehm.

Die Höhentorfmoore bieten im natürlichen Zustande einen für Dammschüttungen ganz unbrauchbaren Untergrund. Das bedeutendste Hinderniß dieser Art trat dem Bahnbau von Rosenheim nach Salzburg in den ausgedehnten  
Fitzgen entgegen, welche die Südseite des Chiemsee's umgeben. Hier wie im  
Degermoor bei Lindau wurde zuvörderst die Moormasse durch Gräben trocken  
gelegt, welche zu beiden Seiten bis auf die darunter liegende Lettenschichte aus-  
gehoben wurden. Die auf diese Weise isolirte Masse trocknete im Verlauf  
mehrerer Jahre aus und sehte sich bedeutend. Sie wurde so kompakt, daß sie  
den später darauf gefahrenen Ballast vollkommen gut trug und der Damm nun  
ganz ruhig liegt. — Am Chiemsee ging die Trockenlegung der Belastung um  
Jahre voraus. Im Degermoor, wo eine geringere Zeit zwischen der Trocken-  
legung und der Belastung lag, fanden während des Bahnbau's noch Einsen-  
kungen statt und wurden die Gräben theilweise wieder vollgedrückt.

Weit schlimmer ist es, wenn der Untergrund aus Seeschlief mit oder  
ohne darüber gelagertem Torfgrunde besteht. Diesem äußerst feinen und schlüp-  
frigen Schlief begegnete der Bahnbau gegen Lindau zuerst am Heuberg, wo die  
Aller ehemals ein ausgedehntes Seebecken bis gegen Immenstadt gebildet zu  
haben scheint, dann am Alpysee zwischen Immenstadt und Stausen, und endlich  
im Bodensee bei Lindau. — Die Dammsführung durch den Bodensee bei  
Lindau ist bereits in Förster's „Allg. Bauzeitung“ beschrieben. Ganz derselbe  
Untergrund, durch ein fast schwimmendes Torfmoor überdeckt, fand sich wieder  
am Simsee und bei Rimling, an der sogenannten Schafwasche, am Chiemsee.  
In diesen beiden Fällen war wegen der nahen Seen eine kräftig wirkende Ent-  
wässerung der Oberkruste fast unthunlich. Gleichwohl trugen sie Dammschüt-  
tungen bis zu 12 Fuß Höhe mit mäßiger Senkung. Sobald aber die Höhe  
15 Fuß überstieg, erfolgte eine bedeutende Senkung unter seitlichem Ausweichen  
und Aufsteigen des Untergrundes. An den kritischen Stellen scheinen im festen  
See Grunde Buchten zu sehn, ausgefüllt mit dem erwähnten höchst feinen Nieder-  
schlag und überdeckt mit Moorerde. Gegen Berg fand das Ausweichen bald

seine Grenzen und erstreckte sich meistens nicht weit. Der Widerstand des Vor-  
landes veranlaßte die weichere Masse aufzusteigen, fast zum Wiederüberstürzen  
gegen den Damm. Auf der Seeseite erstreckte sich das Ausweichen natürlich  
weit. — Um dem örtlichen Hervorbrechen der Schlammmasse Schranken zu  
setzen, wurden zwei bis drei Reihen Pfähle am Fuß des Dammes eingeschlagen.  
Wurde durch diese Maßregeln auch das plötzliche und örtliche Nachsinken der  
Füllmasse und die Unterbrechung des Betriebes der Hülfsbahnen abgeschnitten,  
so wichen gleichwohl diese Pfahlreihen mit einander, und wochenlang war man  
bei dem lebhaftesten Betrieb des Erdtransportes am Ende nicht höher als am  
Anfang der Woche. Wie in einen Krater sank stets die Masse hinab. — Mit  
der Zeit zeigten sich die Sprünge (der Rand des Kraters) immer höher an der  
Böschung und auf immer geringere Länge des Dammes. Die Arbeit des un-  
ausgesehten Nachfüllens eine entsprechend lange Zeit fortgesetzt, mußte, wie am  
Bodensee, endlich das Füllmaterial auf den festeren Grund gelangen lassen.  
Um indessen hiermit nicht allzuviel Zeit zu verlieren und die Betriebseröffnung  
aufzuhalten, entschloß man sich das Längenprofil der Bahn zu modifiziren. Am  
Chiemsee (an der Schafwasche) wurde durch Konzentrirung der Steigung an  
den gefährlichsten Stellen der Damm um mehrere Fuß erniedrigt, und am  
Simsee in die projektirte sanfte Steigung eine Neigung mit stärkerer Gegen-  
steigung gelegt, wodurch der Damm 7 Fuß weniger hoch ward. Auch wird auf  
der Seeseite am Fuße des Hauptdammes noch ein kleiner Vordamm angeschüttet,  
um die unter der Hauptdammbasis etwa noch vorhandene weiche Masse mehr  
zu isoliren und von dem Ausweg in den See abzuschneiden. — In seiner nun-  
mehrigen Höhe liegt die Dammkrone ruhig; die Schienenlage ist geschlossen und  
es werden einige eiserne Brückchen, welche, ganz montirt, von Nürnberg per  
Bahn ankommen, heute (19. April 1860) darüber gehen, um an ihrem Bestim-  
mungsort eingesetzt zu werden. — In etwa acht Tagen werden die Probefahrten  
bei Traunstein beginnen.

In der Molasseformation finden sich zuweilen unter einem soliden Unter-  
grund mehr oder weniger mächtige Schichten weichen schlüpfrigen Let-  
tens, welche, wenn sie eine Steigung haben, das Abschlüpfen großer Damms-  
massen zur Folge haben. Werden dieselben durch einen Einschnitt durchschnitten,  
so ist das Abgleiten des Oberlandes auf weite Strecken die Folge. — Solchen  
Vorlommnissen pflegt man hier zu Lande durch Anbringung von Steinpyramen  
mit Contreforts auf die ganze Länge des Einschnittes zu begegnen. In dem Ende  
wird in kurzen Baugruben am Böschungsfuß die Lettenschichte durchschnitten,  
im guten Boden die Baugrubensohle normal zur Böschung ausgehoben und  
ohne Mörtel ein fortlaufendes Prisma aus Steinen eingelegt, die Schichtung  
normal zur Böschung. Auf dieses Prisma als Basis fügen sich 4 bis 5 Fuß  
dicke Contreforts aus gleichem Material und in gleicher Schichtung, in Ab-  
ständen von 20 bis 25 Fuß. Die Richtung dieser Contreforts ist die des  
größten Falles der Lettenschichte oder die der Bewegung. Mit diesen Contre-  
forts werden die Lettenschichten durchschnitten und folglich zertheilt; es werden  
rauhe Reibungswände erzeugt und der Feuchtigkeit Gelegenheit gegeben zu ent-  
weichen. — Dieses obgleich mitunter etwas kostspielige Mittel hat überall aus-  
gereicht, Ruhe und Gleichgewicht schnell herzustellen, und bei entsprechender  
Ausführung hat dasselbe nie fehlgeschlagen. Auf der Rosenheim-Salzbürger  
Linie war man leider bemüßigt, zunächst Leisendorf davon in ziemlich groß-  
artigem Maßstabe Gebrauch zu machen. — Eingeschlagene Pfähle, die man  
auch versucht hat, bilden zwar eine Wand und genügen zuweilen, doch nicht so  
sicher, weil die Rutschschichte nicht getheilt wird und das Schmirnwasser keinen  
Abfluß hat.

**Verkehr deutscher Eisenbahnen.**

<b>K. K. privilegierte österr. Staats-Eisenbahn. (174 1/2 Meilen.)</b>					
1860.	Personen.		Güter.		1859.
	Zahl.	Str.	Ztr.	fl. öst. W.	fl. öst. W.
12. August bis 18. August	44,631	832,020	375,215	382,780	
bis 18. August	1,191,246	28,583,672	11,071,121	10,649,784	

**Königl. sächsische Staats- und in Staatsbetrieb befindliche  
Privat-Eisenbahnen. — Monat Juli 1860.**

Benennung der Bahnen.	Länge. M.	Personenverkehr.		Güterverkehr.		Total- einnahme Zhr.
		Personen.	Einnahme.	Güter.	Frachtbetrag.	
		Zhr.	Zhr.	Ztr.	Zhr.	
Westliche Staats- Eisenbahnen ..	47.7	223,035	87,354	2,981,418	181,182	271,444
Oestliche Staats- Eisenbahnen ..	22.8	119,433	49,878	1,171,306	77,289	128,769
Privat-Eisenbah- nen ..	8.1	31,053	6,734	279,738	10,785	17,602
Summa	78.6	373,521	143,966	4,432,462	269,256	417,815

\*) Aus der Zeitschrift des österreichischen Ingenieur-Vereins.

