

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 gewöhnlichen Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Zeitung“ oder: J. B. Nebler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

31. Dezember 1860.

Nro. 52.

Auf das am 1. Januar 1861 beginnende neue Abonnement der **Eisenbahn-Zeitung** nehmen alle Postämter und Zeitungs-Expeditionen, sowie alle Buchhandlungen des In- und Auslandes wie bisher Bestellungen an. Der Abonnementspreis für den Jahrgang 1861 ist fortwährend 4 Thlr. preuss. oder 7 fl. rh., wofür das Blatt jede Woche an die Abnehmer versendet wird.

Um neuen Abonnenten die Anschaffung der **älteren Jahrgänge** zu erleichtern, ist der Preis derselben ermäßigt und werden die Jahrgänge 1845—1849, so weit der Vorrath reicht, statt zu dem früheren Preis von 7 Thlr. oder 12 fl., der Jahrgang zu 4 Thlr. oder 7 fl. rh. abgegeben, während für die Jahrgänge 1850—1859 der Preis von 4 Thlr. oder 7 fl. rh. auf 2 1/2 Thlr. oder 4 fl. 24 fr. rh. herabgesetzt ist, für den Jahrgang 1860 aber der Abonnementspreis von 4 Thlr. oder 7 fl. rhein. vorerst fortbesteht. Abnehmer der **sämmtlichen** unter der gegenwärtigen Redaktion erschienenen sechs und zehn Jahrgänge 1845—60 erhalten dieselben für 32 Thlr. oder 56 fl. rh.

**Inhalt.** Ueber Einführung eines allgemeinen deutschen Maß- und Gewichtsystems. — Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1858. (Fortsetzung.) — Literatur. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Sachsen, Hannover. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

## Ueber Einführung eines allgemeinen deutschen Maß- und Gewichtsystems. \*)

Das Verlangen nach einem allgemeinen deutschen Maß- und Gewichtsystem wurde in den letzten Jahren immer lauter und dringender. Ueber das vorliegende Bedürfnis ist man einig, wenn auch über die Frage: wie das einheitliche Maßsystem am besten zu gestalten sey, die Ansichten noch auseinander gehen. Der bekannte Beschluß des deutschen Bundes vom 28. Juni d. J., diese Angelegenheit nunmehr in die Hand zu nehmen, wurde mit Freude begrüßt. Die auf Veranlassung des Bundes demnächst in Frankfurt a. M. zusammentretende Kommission von Sachverständigen ist beauftragt, Vorschläge für die Einführung eines deutschen Maßsystems zu machen. Ohne der Thätigkeit dieser Kommission vorgeifen zu wollen, sey uns erlaubt, die bereits von verschiedenen Seiten in dieser Angelegenheit gemachten Vorschläge hier kurz zu bezeichnen und die Grundsätze anzudeuten, welche uns bei der Aufstellung eines neuen einheitlichen Maßsystems für Deutschland zunächst maßgebend erscheinen.

Die Versammlung der Bau- und Maschinen-Techniker sämtlicher deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, welche im Mai 1857 zu Wien tagte, sprach sich dahin aus: „Bei der allgemein anerkannten Wichtigkeit der baldigen Einführung eines einheitlichen Maßes in Deutschland ist das reine französische Metermaß, oder falls dieses nicht eingeführt werden können, ein Fuß = 30 Centimeter mit einer zehnteiligen Eintheilung als das zweckmäßigste Maß unbedingt und einstimmig anzuerkennen.“

Bei dem Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen kam der Gegenstand wiederholt zur Verhandlung. Es wurde auf der Triester Generalversammlung vom 15. September 1858 eine Kommission ernannt und beauftragt, die Frage wegen baldiger Einführung eines einheitlichen Maßes einer gründlichen Erörterung zu unterwerfen und entsprechende Anträge zu stellen. Die Kommission stellte bei der nächsten Versammlung folgende Anträge:

- 1) Es soll die Einführung eines einheitlichen Maßes bei den deutschen Eisenbahnen beschlossen werden.
- 2) Als Einheit des Längenmaßes gilt der Fuß von der Länge des Badischen, welcher gleich ist 30 Centimeter. Seine Benennung ist „Vereins-Fuß“.
- 3) Die Eintheilung des Vereins-Fußes geschieht in zehn „Vereins-Zoll“, des Zolls in zehn Vereins-Linien“ etc. Aufwärts sind zehn Fuß = einer „Vereins-Ruthe“, 25,000 Fuß oder 2500 Ruthen = einer „Vereins-Meile“.
- 4) Den Vereins-Verwaltungen wird die thunlichste Anwendung dieses Vereinsmaßes in ihrem Bereiche empfohlen und es hat dasselbe bei allen Verhandlungen des deutschen Eisenbahn-Vereins Anwendung zu finden.“

\*) Bei der Wichtigkeit des Gegenstandes werden wir keinen Anstand nehmen, den von verschiedenen Seiten ausgehenden Vorschlägen hierüber fortwährend Raum in diesen Blättern zu geben. A. d. R.

Die Danziger Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom Juli 1860 genehmigte zwar diese Vorschläge, beschloß aber die Ausführung zu verschieben. Wir hoffen und glauben, daß sie nie zur Ausführung kommen.

Die Frage der Maßeinheit kam auf der ersten Versammlung deutscher Architekten und Ingenieure, abgehalten zu Stuttgart im September 1858, ebenfalls zur Verhandlung. Dort wurde namentlich vom Ingenieur Nördlinger aus Paris der Einführung des reinen Metermaßes das Wort geredet. Die Versammlung war getheilter Ansicht; während von vielen Seiten das Metermaß empfohlen wurde, hielt man von anderer Seite die Wahl eines Fußmaßes für entsprechender. Es wurde daher beschlossen, die Frage zu verlagern und vor die nächste Versammlung 1860 zu bringen. Mittlerweile hat Kreisbaumeister Haarmann in Holzwinden einen Vorschlag für Annahme eines neuen Fußmaßes gemacht. Dieser Fuß soll dadurch gebildet werden, daß man aus dem Rauminhalt von 50 Pfund Wasser bei 4° R. die Kubikwurzel zieht und die so erhaltene Länge als Längeneinheit annimmt. Der Vorschlag scheint jedoch in weiteren Kreisen keinen großen Anklang gefunden zu haben. In der Zeitschrift für Bauhandwerker ließen sich jedoch verschiedene Stimmen hören, welche sich gegen Annahme des reinen Metermaßes und zu Gunsten eines Fußmaßes aussprachen. Am 28. August d. J. tagte in Dresden eine Versammlung von Ingenieuren, welche zumeist dem Maschinen- und Bergbau, so wie dem Hüttenwesen angehörten. Diese Versammlung gab die Erklärung zu Protokoll, „daß es nur der badische Fuß von 30 Centimeter oder das Metermaß selbst sey, welches den Bedürfnissen der Industrie als gemeinschaftliches Maß entsprechen würde“.

Die Versammlung deutscher Land- und Forstwirthe, welche in der Woche vom 16—22. September d. J. zu Heidelberg abgehalten wurde, beschloß: „Eitens der Versammlung sämtlichen deutschen Regierungen den Wunsch auszudrücken, in ganz Deutschland ein allgemein gültiges Maß und zwar das metrische einzuführen.“

Der Vorstand des Architekten- und Ingenieur-Vereins für das Königreich Hannover hat im Auftrag der k. hannoverschen Regierung ein einheitliches Maßsystem für Deutschland aufgestellt, welches als Manuscript gedruckt, sämtlichen Theilnehmern an der im September d. J. in Frankfurt a. M. abgehaltenen 12. Versammlung deutscher Architekten und Ingenieure mitgetheilt wurde. Herr Direktor Karmarsch von Hannover erläuterte und vertheidigte dieses Projekt in einem äußerst gewandten und beredten Vortrage. Auch hier handelte es sich zunächst um die Frage, ob als Maßeinheit der französische Meter oder irgend ein bereits bestehender Fuß anzunehmen sey. Die Versammlung sprach sich für den Meter aus.

Betrachtet man nun alle diese laut gewordenen Vorschläge und Forderungen, so ging man offenbar überall von der Ansicht aus, daß die Wahl des Grundmaßes in einem Längenmaß zu suchen sey. Die Vertheidiger des Fußes denken dabei an eine Längeneinheit, welche den in Deutschland gebräuchlichsten Fußmaßen möglichst nahe kommt, verlangen aber anstatt der bestehenden zwölftheiligen Unter- und Oberabtheilungen die zehnteilige Eintheilung. Offenbar