

rath Professor Reuleaux: Ueber Anwendung des Freitragers im Brücken- und Hochbau.

Von Herrn Major Gerding: Ueber Bau- und Betrieb der Feldbahn Wernshausen-Brotterode.

Von Herrn Ingenieur von Morstein, hier: Ueber Apparate zum Fernzünden von Gasflammen.

Von Herrn Eisenbahn-Direktor Froitzheim: Ueber die Stufenbahn der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896, und

in der heutigen Sitzung wird Herr Baurath Fischer-Dick: Ueber Erfahrungen im elektrischen Betrieb Berliner Strafsenbahnen und

Herr Major Gerding: Ueber den elektrischen Betrieb der Eisenbahnen vom militärischen Standpunkt aus sprechen.

Außer den Vorträgen in den Hauptversammlungen veranstaltete der Verein sieben Ausflüge: Zur Besichtigung der Akkumulatorenwagen der Berlin-Charlottenburger Strafsenbahn am 21. Januar; der verschiedenen eisenbahnfachlichen Ausstellungen auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung am 28. Februar, 13. Juni und 21. September, der Bahnhofsumbauten in Rixdorf, Treptow und Ausstellung am 25. April, des Dombaues in Berlin am 16. September und des im Bau befindlichen Spree-tunnels bei Treptow am 2. Oktober. Den Mitgliedern des Ausschusses für die Ausflüge, den Herren Buchholtz, Baltzer, Froitzheim, Illing, Klinke, Koschel, Krancke, Kriesche, dankt der **Vorsitzende** im Namen des Vereins für ihre Mühwaltung.

Auf Anregung des Vereins fand am 25. Jahrestage des Friedensschlusses in Frankfurt am Main am 10. Mai im grossen Saale des Zoologischen Gartens hier eine Erinnerungsfeier an die Thätigkeit der Eisenbahnen im Kriege 1870/71 statt, die wie allseitig anerkannt einen schönen und erhebenden Verlauf nahm. Die Theilnehmerzahl blieb freilich hinter den auf allgemeinen Aufruf ergangenen Meldungen zurück, indem statt 130 Personen, die sich angemeldet hatten, schliesslich sich nur 82 einschliesslich der Vereins-Mitglieder beteiligten. Für die Vorbereitungen zur Feier waren die Herren Buchholtz, Glaser I, Illing, Kemmann, Kriesche, Richter und von Schulz besonders thätig, und ihnen gebührt von seiten des Vereins besonderer Dank.

Der Ausschuss für die Aufstellung einer Preisaufgabe bestand aus den Herren von der Leyen, Göring, Leifsnor, Sarre, Schrey und Stambke. Er hat in vier Sitzungen Vorschläge für mehrere Aufgaben ausgearbeitet, von denen der Verein in der Versammlung vom 13. Oktober des Jahres eine kleinere, betreffend schematische Darstellung und sachliche Würdigung der zur Messung und Ueberwachung der Zuggeschwindigkeit angewendeten Mittel, und eine grössere, betreffend Wettbewerb zwischen den deutschen Eisenbahnen und Wasserstraßen in technischer und wirtschaftlicher Beziehung, dargestellt für die Jahre 1875 bis 1895, ausgewählt hat. Für die bis zum 1. Oktober 1897 eingereichte beste Lösung sind Preise von 500 und 1500 M ausgesetzt. Der Ausschuss für die Bearbeitung der Mittheilung des Neuesten aus der Literatur bestand aus den Herren Buchholtz, Gimbel, Glaser I, Göring, Huntemüller, Kemmann, Knappe, Küster, Leifsnor, von Misani, Sarre, Schepp, Streckert, Taubert und Wilhelm und hat auch im laufenden Jahre sechs Druckhefte bearbeitet, die den Mitgliedern zum Theil bereits zugegangen sind. Die mit der Aufstellung von Vortragsgegenständen befaßten Herren Glaser I, Nitschmann und Schroeder haben ihre Aufgabe in einer Sitzung erledigt. Der Vorstand tagte in neun Sitzungen.

In Anerkennung der Verdienste um den Verein in langjähriger Mitgliedschaft hat der Verein die Herren Wiebe, Kinel und Vogt zu Ehrenmitgliedern ernannt.

Der Kassenführer erstattet sodann Bericht über Einnahmen und Ausgaben des Vereins im Jahre 1896. Vereinnahmt sind, einschliesslich eines Betrages von 112 M aus dem Vorjahr, an Mitgliederbeiträgen, Zinsen und Werthpapieren und einigen kleinen Quellen im ganzen 4735,65 M; wozu an Zinsen der Werthpapiere noch 494 M treten werden. An Werthpapieren besitzt der Verein Ende 1896: 24,700 M in 4prozentigen preussischen Konsols. Verausgabt sind an Miethe, Kosten für Abendessen, Besoldungen, Druck für Verhandlungen und

Mittheilungen, Papier, Drucksachen, Ausflüge und anderes im ganzen 4152,80 M einschliesslich einer Ausgabe für 3prozentige preussische Konsols im Nennwerth von 1000 M, sowie eines Zuschusses von 139,10 M zum Zweck des Umtausches der im Vereinsvermögen befindlichen 3prozentigen Konsols im Nennwerth von 1000 M in 4 pCt. An weiteren Ausgaben sind bis zum Ende des Jahres voraussichtlich zu leisten 1076,85 M, und zwar an Miethe, Abendessen, Besoldungen, Postgeldern, sodafs ein Bestand von 98,45 M verbleibt. Die Herren General v. Berendt, und Regierungs-Baumeister Höhmann werden für die Prüfung der Kasse gewählt und erklären sich dazu bereit.

Sodann wurde die Neuwahl des Vorstandes vorgenommen. Es leiten den Wahlakt Herr Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath Kinel als ältestes anwesendes Mitglied und die Herren Premier-Lieutenant Keller und Regierungs-Baumeister Meyer als jüngste anwesende Mitglieder. Da im vorigen Jahre die Wahl des Vorstandes durch Stimmzettel stattgefunden hat, so ist in diesem Jahre eine Wahl durch Zuruf zulässig; dieselbe wird beantragt und vom Verein genehmigt.

Es wurden durch Zuruf wiedergewählt:

Herr Wirklicher Geheimer Ober-Baurath Streckert als Vorsitzender,

* General der Infanterie von Golz, als Stellvertreter desselben,

* Direktor Kolle als Schriftführer,

* Regierungsrath Kemmann als Stellvertreter desselben,

* Oberst-Lieutenant Buchholtz als Kassenführer.

An Stelle des Herrn Oberingenieur Diechmann, welcher krankheitshalber die Wiederwahl abgelehnt hat, wird durch Stimmzettel Herr Regierungsrath Sarre als Stellvertreter des Kassenführers mit 43 von 60 abgegebenen Stimmen gewählt.

Hierauf hält Herr Baurath **Fischer-Dick** den angekündigten Vortrag

Mittheilungen über die bei der Grossen Berliner Pferdeisenbahn gemachten Erfahrungen im kombinierten elektrischen Betriebe.

In meinem Aprilvortrage hatte ich der Ueberzeugung Ausdruck gegeben, dafs das Oberleitungssystem für den Betrieb der Strafsenbahnen mit elektrischer Kraft das einzige wirtschaftlich und technisch bewährte sei, den gemischten Betrieb mit Hoch- und Tiefzuleitung als einen Versuch bezeichnet, der auf Bewährung keinen Anspruch machen könne.

Der Versuch, die Hoch- und Tiefzuleitung zu kombinieren, ist bekanntlich im Frühjahr 1895 am Sachsenplatze in Dresden auf eine 250 m lange Strecke mit Klette'schen Kanal- und Stromabnehmern der Firma Siemens & Halske gemacht worden, schon im November 1895 wurde dieser Betrieb eingestellt, zur Zeit ist der Kanal längst wieder entfernt und soll dieser Tage in neu erbauter Strecke der Versuch wieder aufgenommen werden.

Hier in Berlin ist auf Grund dieser Dresdener Ausführungen der kombinierte Betrieb auf der Strecke Zoologischer Garten—Treptow am 1. Mai dieses Jahres, auf der Strecke Dönhofsplatz—Treptow den 29. Juni dieses Jahres begonnen worden.

Auf der ersten Betriebslinie war an der Lutherkirche am Dennewitzplatz eine 215 m lange, in der zweiten vom Dönhofsplatz bis zur Ritterstrasse eine 650 m lange Tiefzuleitungskanalstrecke zu durchfahren.

Wenn nun schon jeder Versuchsbetrieb auf stark frequentirten Strecken Unannehmlichkeiten durch unvermeidliche Betriebsstörungen mit sich bringt, so waren solche auf den Ausstellungslinien doppelt unbequem und lästig sowohl für die Gesellschaft als auch für das Publikum.

Die von der Union Elektrizitätsgesellschaft ausgeführten Kanäle haben sich sehr gut bewährt. Die Entwässerungsanlagen funktionirten tadellos, sodafs durch Tagewasser ein Kurzschluss im Kanal nicht vorgekommen ist, auch die Schlitzkanalschienen haben bis jetzt keine Mängel gezeigt. Die Stöße sind sämmtlich intakt, welches gute Verhalten dem schwebenden Stofse, ver-