

#### 4. Marine und Schifffahrt.

##### Nachtrag

zu den Bestimmungen, betreffend die Anerkennung der in österreichisch-ungarischen Schiffspapieren enthaltenen Vermessungsangaben in deutschen Häfen, vom 21. Dezember 1872.

(Central-Blatt für 1873 Seite 163 ff.)

Die Vermessung der Schiffe aus dem ungarischen Küstenlande, welchen in den deutschen Häfen die Gültigkeit der in ihren Eichungs-Zertifikaten enthaltenen Angaben über den Netto-Raumgehalt ohne Nachvermessung zugestanden ist, erfolgt auf Grund des Gesezartikels XVI. vom Jahre 1871, nicht auf Grund des unter Nr. 2 der bezüglichen Bestimmungen vom 21. Dezember 1872 (Central-Blatt Seite 164) angeführten österreichischen Gesezes vom 15. Mai 1871.

#### 5. Eisenbahn-Wesen.

Nach dem Ergebnis der angestellten Prüfung haben die auf den Eisenbahnen Deutschlands (excl. Bayerns) in der Zeit vom 1. Juli v. Js. bis ult. April d. Js. vorgekommenen Entgleisungen und zwar zum großen Theil diejenigen bei Rangirbewegungen während des Durchfahrens der englischen Weichen stattgefunden. In mehreren Fällen ist durch die technische Untersuchung konstatiert, daß die Entgleisungen beim Durchfahren dieser Weichen mit gebremsten Achsen vorkamen. Die Direktion der braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft, von der richtigen Auffassung ausgehend, daß die Ursache der Entgleisungen in englischen Weichen vorzugsweise in der Durchkreuzung der Weichengeleise unter einem sehr spitzen Winkel zu suchen sein dürfte, hat deshalb schon früher sich dafür entschieden, die englischen Weichen (welche übrigens auf ihren Bahnstrecken nirgend in Personengeleisen liegen) auch aus den Haupt-Gütergeleisen ganz zu entfernen und durch gewöhnliche Weichen zu ersetzen; außerdem hat dieselbe nach ihrer Anzeige mit befriedigendem Erfolge für die Rangirgeleise eine englische Weiche mit einer steileren Neigung als der bisher in Deutschland üblichen veruchsweise eingeführt und zwar mit einer solchen von 8 Grad oder  $\frac{1}{7}$ . In Folge der den Weichenkurven gegebenen Spurerweiterung von 13,5 Millimetern, welche sich an der Stelle der Weichen spitzen bis auf 6 Millimeter ermäßigt und bei dem dicht daneben liegenden Schienenstöße in die normale Spur übergeht, sollen die Weichenkurven, trotz der Neigung von 8 Grad, von den längsten Lokomotiven, sowie von sechsradrigen Wagen mit Leichtigkeit durchfahren werden können, auch solle bei wiederholtem Versuche nicht möglich geworden sein, einen mit der gebremsten Vorderachse über die Durchkreuzung gestellten vierradrigen Wagen mittelst eines plötzlichen Stoßes aus der einen in die andere Geleisrichtung überzuführen, ein Uebelstand, welcher bei den englischen Weichen mit einer Neigung von 7 Grad oder  $\frac{1}{6}$  vielfach bemerkt worden. Die gedachte Direktion nimmt an, daß zur Erhöhung der Sicherheit gegen das Ablenken deräder aus der einen in die andere Geleisrichtung es speziell noch beitragen möchte, wenn die Oberkante der Zwangsschienen neben der Durchschneidung bis auf das jetzt zulässige Maß von 60 Millimetern gegenüber der seitler bei den Versuchen auf 12 Millimeter über Schienenoberkante betragenden Höhenlage hinaufgerückt werde und glaubt deshalb, soweit die angestellten Versuche schon jetzt ein Urtheil zulassen, die Einlegung englischer Weichen von so starker