

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschneide nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

# Eisenbahn-Beitung.

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 gebalteten Petitzeile. — Adressen: Redaktion der Eisenbahn-Beitung oder: J. B. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

26. Februar 1857.

Nro. 8.

**Inhalt.** Die Wohnung für Werkstättearbeiter auf dem Bahnhof zu Friedrichshafen. — Württembergische Staatsbahnen. Aus dem Vortrag des Finanzministers an die Ständeversammlung in Betreff der Ausdehnung der württembergischen Eisenbahnen. (Schluß.) — Russische Eisenbahnen. I. Ufas über die Erbauung des „ersten Eisenbahnhuges in Russland.“ — Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. — Zeitung. Inland. Württemberg, Oesterreich, Freie Städte. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Personal-Nachrichten. Ankündigungen.

## Die Wohnung für Werkstättearbeiter auf dem Bahnhof zu Friedrichshafen.

(Lithographirte Beilage Nr. 1.)

### I.

Das Städtchen Friedrichshafen, welches den südlichst gelegenen Ausgangspunkt der K. Württembergischen Staatseisenbahn am Bodensee bildet, hat vor Eröffnung der Bahn seiner etwa 1200 Seelen zählenden Bevölkerung, welche einen ziemlich regen Expeditions- und Schiffahrt, hauptsächlich aber Landwirtschaft betrieb, zwar etwas beschränkte, doch noch hinreichende Räumlichkeiten zum wohlthätigen Unterkommen dar.

Mit Eröffnung der Bahn, im Jahr 1847, zogen deren Bedienstete hier ein, welche nicht alle in Staatsgebäuden untergebracht werden konnten. Die Geschäfte des K. Hauptzollamts und der K. Hafendirektion nahmen zu, damit auch das Personal dieser Stellen, welches Wohnungen ausfüllte. Als endlich im Jahr 1849 die K. Reparaturwerkstätte auf dem hiesigen Bahnhof mit etwa 50–60 Arbeitern eröffnet wurde, stellte sich ein großer Mangel an Wohnungen auf dem hiesigen Plage ein. In den letzten Jahren waren nur wenige, etwa 6–8, neue Häuser errichtet worden, und deren Mehrzahl in etwas großartigem Style, so daß dieselbe, gerade für den weitläufigeren Theil der neuen Ansiedler, welcher auf bescheidene Miethwohnungen und Miethgelde angewiesen war, den Zweck nicht erfüllte.

Dazu kam noch der, dem hiesigen Seebadeorte eigenthümliche, Umstand, daß die sämmtlichen Hauseigentümer auf Befehl ihrer Zimmer mit Badgästen den Sommer über spekuliren, und, vorübergehend größerer Einnahme halber, dem ordentlichen Miethmann den Handzins in einer Weise erhöhen, daß er mit den gebotenen Raumverhältnissen ganz außer Verhältniß steht.

Daß hiedurch der Aufenthalt in Friedrichshafen für die ärmere Klasse, insbesondere für die Werkstättearbeiter und Unterbediensteten der Verkehrsanstalten, ein kostspieliger und deshalb unerwünschter war, läßt sich leicht erklären. Wirklich verlor auch aus diesem Grunde die Reparaturwerkstätte ihre besten Arbeiter nach kurzer Zeit, und hatte stets Noth, die Lücken wieder auszufüllen. Verheirathete Arbeiter, welche den Stamm jedes derartigen Geschäfts bilden, hielten sich ferne, und den Ledigen bot die Nachbarschaft von fünf Staaten Gelegenheit genug ihrer Wanderlust zu folgen.

Diese Mißstände veranlaßten den verstorbenen Maschinenmeister Metz dahier, im März 1851 einen Antrag auf Errichtung eines Arbeiterwohngebäudes zu stellen, welcher von der vorgesetzten Behörde mit warmem Interesse an der Sache ergriffen wurde.

Nach wenigen Wochen hatte Sr. Majestät der König Höchst Ihre Ermächtigung zu Erbauung eines Wohngebäudes für Arbeiterfamilien in Friedrichshafen auf Rechnung des Eisenbahnfonds mit einem Aufwand von circa 20,000 fl. erteilt, so daß zur weitem Ausführung geschritten werden konnte.

Leider verhinderten Schwierigkeiten, welche sich bei dem Ankauf der benötigten Grundstücke darboten, den Beginn des Baues im Sommer 1851. Endlich war es doch möglich in der Nähe der Werkstätte  $\frac{1}{2}$  Morgen 11.9 Ruthen um den Kaufschilling von 500 fl. zu erwerben. Der Bau begann mit Anfang des Jahres 1852, und wurde noch im Laufe desselben Jahres beinahe ganz vollendet, so daß ein Theil des Gebäudes schon am 15. November, ein weiterer am 1. Dezember 1852, der Rest am 1. Februar 1853 bezogen werden konnte.

Der Entwurf des Gebäudes ist von Herrn Oberbaurath von Gaab, welcher auch die Oberaufsicht über den Bau desselben führte.

Die Arbeiterwohnung in Friedrichshafen steht in der Nähe der Maschinenwerkstätte, und ist, dem Ortsbauplan entsprechend, nur durch eine Ortsstraße von derselben getrennt. Die Hauptfronte derselben geht nach Südost, und es

liegt ihr kein Gebäude gegenüber. Dadurch erhalten die Wohnungen den größten Theil des Tages die Sonne, auch ist vor dem Gebäude hinlänglich freier Raum um die Holzbezüge u. d. Bewohner für die ersten Tage ablagern zu können. Hinter dem Hause ist ein gepflasterter und eingezäunter Hof, in welchem der Holzschuppen steht, dessen Spitze eine geräumige Waschküche bildet. Ein eigener Brunnen und hinlänglicher Waschtrockenplatz ist vorhanden.

Die Einrichtung der Wohnung ist aus der anliegenden Zeichnung deutlich zu ersehen. Es wurde dabei den Bedürfnissen der Bewohner in allen Theilen Rechnung getragen. Das Haus enthält 12 Familienwohnungen und im Kniestock 6 einzelne Zimmer für ledige Leute (Nr. 3 a–c und 14 a–c). Im Hauptgebäude haben 4 Familien einen gemeinschaftlichen Eingang, in den Flügeln je zwei. Die Abtritte sind für je 2 Familien, in den Flügeln je für 1 Familie bestimmt. In jeder Wohnung gehört ein geschlossener Keller mit gemauertem Aschenraum, 1–2 Dachkammern und 1 geschlossene Holzlege.

Sechs Wohnungen, Nr. 1, 2, 6, 8, 12, 13, bestehen in 1 Wohnzimmer, 1 Schlafzimmer, 1 Küche, 1 Speisekammer. Vier Wohnungen, Nr. 4, 5, 10, 11 haben statt der Speisekammer noch ein Nebenkabinet. In zwei des ersten Stockwerks, Nr. 7 und 9, wurden die Räume welche im Parterre zum Vorplatz verwendet werden mußten, noch zu Einrichtung eines Nebenkabinetts benützt, so daß dieselben aus 1 Wohnzimmer, 1 Schlafzimmer, 1 Nebenzimmer, 1 Küche und 1 Speisekammer bestehen.

Die Bodenkammern, mit Holz verschlagen, sind hell und geräumig, die Keller aus gutem Mauerwerk und gewölbt.

Die Vertheilung der Wohnungen geschah an die ältesten und brauchbarsten Arbeiter. Im linken Flügel wurde dem Werkführer, im rechten dem Werkstättebuchhalter eine Wohnung eingeräumt, auch beiden die über ihren Wohnungen befindlichen 3 Zimmer zur Vermietung an ledige Leute gegen ein Pachtgeld überlassen. Hiedurch wurde der Verwaltung der umständliche Verkehr mit den letzteren erspart, der Zweck des Gebäudes aber durch die Bedingung gesichert, daß nur Angehörige der Werkstätte oder der Verkehrsanstalten in dieselben aufgenommen werden dürfen.

Die Hauspolizei hat die Bahnhof-Inspektion auszuüben, welche dazu die Dienste des im Hause wohnenden Hausmeisters benützt. Letzteres Amt ist dem Werkführer übertragen, welcher, vermöge seiner dienstlichen Stellung zu den Arbeitern, hiezu am besten sich eignet. Die Bestimmungen wornach die Hauspolizei geübt wird, die Miethbedingungen so wie die Hausordnung, an welche sich die Hausbewohner zu binden haben, sind in der Beilage (II.) enthalten. Dieselben wurden in Folge gemachter Erfahrungen, nach einjähriger Benützung des Gebäudes revidirt, seither aber in denselben keine Veränderung vorgenommen. Diese Bestimmungen erzeigen sich ganz zweckmäßig, und es kann der Verfasser dieses Aufsatzes, welcher die Hauspolizei in der Arbeiterwohnung seit 4 Jahren zu handhaben hat, die befriedigende Versicherung geben, daß er, einige kleine Unzufriedenheiten zwischen den Bewohnerinnen abgerechnet, welche überdies aus andern nicht mit der Wohnung in Verbindung stehenden Ursachen entsprangen, keinen Anlaß hatte einzuschreiten, oder die in der Hausordnung festgesetzten Konventionenstrafen anzusetzen.

Die Miethgelde werden monatlich bei Auszahlung der Löhne erhoben. Sie tragen aus 10 Wohnungen: Nr. 1–6, 8, 10–12 jährlich 50 fl. . . . 500 fl.  
aus zwei Wohnungen: Nr. 7 und 9 jährlich 55 fl. . . . . 110 „  
Aus den 6 Zimmern für ledige Leute Nr. 3 a–c und 14 a–c jährlich 90 „  
zusammen 700 fl.

Wird nun in Anschlag genommen, daß die Baukosten für die Wohngebäude, den Holzschuppen, die Waschküche, für die Anlage des Hofes auf 19,857 fl. 33 Kr. kommen, daß dieser Summe 500 fl. für den Grundankauf zuzuschlagen sind, so berechnet sich der Gesamtaufwand auf 20,357 fl. 33 Kr. Diefem steht eine jährliche Einnahme von 700 fl. gegenüber, so daß sich das Anlagekapital zu 3.43 Prozent verzinst.

Gewiß eine schöne Rente, aus den von der Grundstücks-Verwaltung des

Staats hier niedergelegten Geldern, welcher der weitaus wichtigere Gewinn zur Seite steht, dem bessern Theile der Werkstätte-Angehörigen eine gesunde und nach allen Theilen passende Wohnung bieten zu können, in der sie vor den unbegrenzten Forderungen fremder Vermiether (bis zu 80 und 100 fl. unter nicht einmal gleichen Raumverhältnissen) geschützt sind, ganz abgesehen davon, daß hiedurch dem Geschäft ein Stamm guter und geübter Arbeiter erhalten wird.

Friedrichshafen, im Februar 1857.

**H. Holland, Bahnhof-Inspektor.**

## II.

**Bedingungen unter welchen die K. Eisenbahn-Verwaltung die Wohnungen in dem Arbeiterwohngebäude zu Friedrichshafen vermietet.**

1) Die Vermiethung geschieht mit dem gegenseitigen Rechte vierteljährlicher Aufkündigung.

Der Eisenbahn-Verwaltung bleibt jedoch vorbehalten, denjenigen Miethleuten, welche den Eisenbahndienst freiwillig verlassen oder durch eigene Schuld verlassen müssen, so wie denjenigen Bewohnern, welche in den Fällen des §. 22 nicht mehr im Hause geduldet werden können, die Miethwohnung ohne Aufkündigung alsbald zu entziehen, in welchem Fall dieselben den Miethzins für den Rest des Quartals zu bezahlen haben, wenn und soweit nicht die betreffende Wohnung früher von einem andern Miethmann übernommen und bezogen wird.

Als Anfangstermin für die Quartale werden 1. Januar, 1. April, 1. Juli und 1. Oktober bestimmt.

2) Ohne Erlaubniß der Bahnhof-Inspektion dürfen keine Aftermiethleute aufgenommen werden.

3) Den Miethleuten werden die Wohnungen in gutem baulichem Zustande übergeben, in welchem sie dieselben nach Maßgabe der bestehenden Verordnungen vom 2. Oktober 1817 und 28. November 1820, von welchen ihnen je ein Exemplar eingehändigt wird und welches sie seiner Zeit zurückzugeben haben, zu erhalten und wieder abzutreten haben.

4) Dieselben haben sich zu diesem Ende den Anordnungen des Bauamts jederzeit zu fügen.

5) Die polizeiliche Aufsicht über die Arbeiterwohnung steht der Bahnhof-Inspektion zu, welche dieselbe durch den hiezu aufgestellten Hausvorfteher ausübt.

Diesem Hausvorfteher haben die Miethleute in Sachen der Hausordnung Folge zu leisten, und es wird derselbe seine Anordnungen durch kurzen Eintrag in ein von ihm zu führendes Erinnerungsbuch zur Kenntniß des Miethmanns bringen, welches letzteres die Größere zu unterzeichnen hat. Beschwerden über Anordnungen des Hausvorftehers sind bei der Bahnhof-Inspektion anzubringen. Unbegründete Klagen werden bestraft.

6) Von jedem Miethmann wird ein ganz anständiges, solides und stilles Betragen erwartet und es ist derselbe in dieser Beziehung auch für seine Angehörigen verantwortlich.

7) Ohne Erlaubniß darf in keiner Wohnung ein besonderes Gewerbe getrieben werden.

8) Jeder Miethmann hat die polizeilichen Vorschriften hinsichtlich der Anzeige von Fremden, die er beherbergt, zu erfüllen und hievon dem Hausvorfteher Mittheilung zu machen.

9) Jede Wohnung muß rein und trocken erhalten, also namentlich häufig gelüftet werden. Bei Regen und Sturm sind die Fenster zu schließen, ebenso bei strenger Kälte die Kellerfenster und Bodenlücken. Die Läden sind stets gut anzulegen.

10) In der Reinigung des Hausöhrns und der Stiegen ist wochentlich, Samstag Abends, abzuwechseln. Die Bewohner der oberen Stagen haben den Abriecht so vorsichtig unterhalb an den Stiegen zu sammeln und zu beseitigen, daß es zu keinen Klagen deshalb kommt.

11) Die Dachkammern sind von dem eingetriebenen Schnee stets sogleich zu reinigen, jeder am Dach oder sonst bemerkte Schaden ist alsbald zur Verbesserung anzuzeigen. Holz darf außer den besonderen Holzlegen nicht ohne Erlaubniß in anderen Räumlichkeiten des Hauses aufbewahrt werden.

12) Jeder Miethler ist dafür verantwortlich, daß mit Feuer und Licht aufs Sorgsamste verfahren werde. Niemand darf mit Licht ohne Laterne auf den Boden, in den Keller etc. gehen. Zu diesem Zweck hat sich jede Familie mit einer Laterne zu versehen. Asche ist bloß im Keller und zwar in feineren Gefäßen oder auf feinerem Boden aufzubewahren. Aufbewahrung in hölzernen Gefäßen wird mit 10 fl. durch die Feuerpolizeigesetzgebung bestraft.

13) Alle Bänkerei im Hause und alles unnütze Geräusch, Thürwerfen, Gefährdungen und lärmendes Spiel oder lässiges Herumtreiben der Kinder, Klopfen und dergleichen sind verboten, auch darf in den Wohnräumen, Küchen etc. überhaupt innerhalb des Hauses kein Holz gespalten werden.

14) Das Halten von Hunden, Katzen, Geflügel und andern Thieren erfordert die Erlaubniß des Hausvorftehers.

15) Schildebretter und Blumenbretter dürfen nicht ohne Erlaubniß außen an das Haus befestigt werden.

16) Die Erlaubniß zu Benützung des Waschhauses etc. wird nach der Zeit

der Anmeldung vom Hausvorfteher erteilt. In den Küchen und Wohnzimmern und am Brunnen darf nicht gewaschen werden. So lange es friert, darf kein Wasser etc. durch die Gushöhren in den Küchen geschüttet, sondern muß hinunter getragen werden. Insbesondere ist auch das Schenken von Getränken, Feiern, Nachtgeschirren etc. am Brunnen bei Strafe verboten. Zum Aufhängen der Wäsche und Betten dürfen die Fensterkreuze, Treppengeländer, Umzäunungen, Hausöhrn etc. nicht benützt werden. Das Waschhaus ist nach jedesmaligem Gebrauche sauber zu reinigen. Der Schlüssel ist an den Hausvorfteher abzugeben.

17) Die Reinigung des Hofes und des Hausvorplatzes, so wie der gemeinschaftlichen Abtritte hat in bestimmten Zeitabschnitten nach der Anordnung des Hausvorftehers, mindestens aber alle 2 Monate zu erfolgen. Es wird ein besonderer Fuhrmann von Seiten der Eisenbahn-Verwaltung aufgestellt und bezahlt, welchem die Reinigung aller Abtritte obliegt. Will einer der Bewohner den Dung für sich behalten, so hat er statt der Eisenbahn-Verwaltung diesen Fuhrmann dem Faß nach zu bezahlen.

18) Die Hofthore sind von demjenigen, der das Doffnen veranlaßt, sogleich wieder zu schließen.

19) Dung, Abgänge aus der Küche etc. sind in die Dunggrube zu werfen.

20) Glas, Scherben etc. kommen auf den hiezu besonders angewiesenen Platz.

21) Die Uebertretung der Hausordnung wird auf Anzeige des Hausmeisters von dem Bahnhof-Inspektor erstmals mit 9 kr., im zweiten Falle mit 18 kr. und sodann mit 27 kr. bestraft, welche Strafen in die für die Arbeiter der Werkstätte in Friedrichshafen bestehende Unterfügungskasse fließen.

22) Die Mieth kann augenblicklich gekündigt und aufgehoben werden, wenn der Miethmann einen unsoliden Lebenswandel führt oder in seiner Wohnung duldet, wenn derselbe dreimalige Bestrafung wegen Uebertretung der Hausordnung erlitten hat und neue Uebertretungen sich zu Schulden kommen läßt und wenn der Miethmann sonstige Bedingungen des Miethvertrags nicht einhält.

23) Der Miethzins und etwaige Erätze für Beschädigungen, Strafen etc. werden an jedem Zahltag, so viel es bis dahin beträgt, von dem Gehalte des Miethmanns abgerechnet.

Friedrichshafen, im Januar 1854.

**K. Bahnhof-Inspektion.**

## Württembergische Staatsbahnen.

**Aus dem Vortrag des Finanzministers an die Ständeversammlung in Betreff der Ausdehnung der württembergischen Eisenbahnen.**

(Schluß von Nr. 7.)

„In Betreff einer auf der Station Plochingen von der Hauptbahn abzweigenden, über Mürtlingen, Nezingen, Reutlingen nach Tübingen und Rottenburg zu erbauenden und je nach Umständen durch das obere Neckartal bis zur Einmündung in die schweizerische Rheinfalhbahn bei Schaffhausen fortzusetzenden Bahn, haben schon wiederholte ausführliche ständische Verhandlungen stattgefunden. In Folge derselben wurde von der Kammer der Abgeordneten der K. Staatsregierung die Bitte vorgetragen: a) wegen des Baues einer Eisenbahn von Plochingen, Mürtlingen, Nezingen, Reutlingen, Tübingen, nach Rottenburg auf Staatskosten eine Verabschiedung mit den Ständen einzuleiten und zu diesem Behuf b) die erforderlichen Mittel zu erigiren, auch c) wegen der erforderlichen nochmaligen Prüfung der entworfenen Detailpläne und Ueberschlüsse die geeigneten Anordnungen zu treffen.“

„Wenn auch die K. Regierung die von mehreren Seiten ausgesprochene Ansicht, daß eine Bahn von Plochingen nach Rottenburg an und für sich einen lohnenden Reinertrag gewähren werde, nach den über den Verkehr auf dieser Strecke gemachten Erhebungen nicht theilt, so ist doch einerseits der Vortheil nicht zu miskennen, welchen die Hauptbahn von der Erbauung der Zweigbahn ziehen wird und andererseits liegt in den gewerblichen Verhältnissen der Gegend von Nezingen und Reutlingen Grund genug, um die Ausdehnung des Eisenbahnetzes auf diese Gegend aus volkwirtschaftlichen Gründen nicht länger zu verschieben.“

„Indessen müssen, da es schon wegen des Mangels an den hiezu erforderlichen technischen Kräften und Arbeitern unmöglich ist, gleichzeitig nach allen Richtungen hin Bahnen zu bauen, zunächst diejenigen Bezirke ins Auge gefaßt werden, welche man Industriebezirke zu nennen pflegt, deren Bevölkerung vorherrschend von gewerblichen Arbeiten sich nährt, und für welche eine Eisenbahn vorzugsweise Bedürfnis ist. In diese Klasse gehört nächst der Strecke Heidenheim-Kalen diejenige von Plochingen bis Reutlingen. Weiterhin, nämlich von Reutlingen nach Tübingen und Rottenburg, nimmt die gewerbliche Thätigkeit beträchtlich ab und die Bevölkerung beschäftigt sich, obgleich immerhin noch einige Industriezweige betrieben werden, vorherrschend mit der Landwirtschaft. Obgleich auch für diese die Nähe einer Eisenbahn von wesentlichem Nutzen ist, so steht doch die Strecke von Reutlingen bis Rottenburg hierin bloß manchen anderen, mit keiner Eisenbahn bedachten Landestheilen gleich und es ist für sie

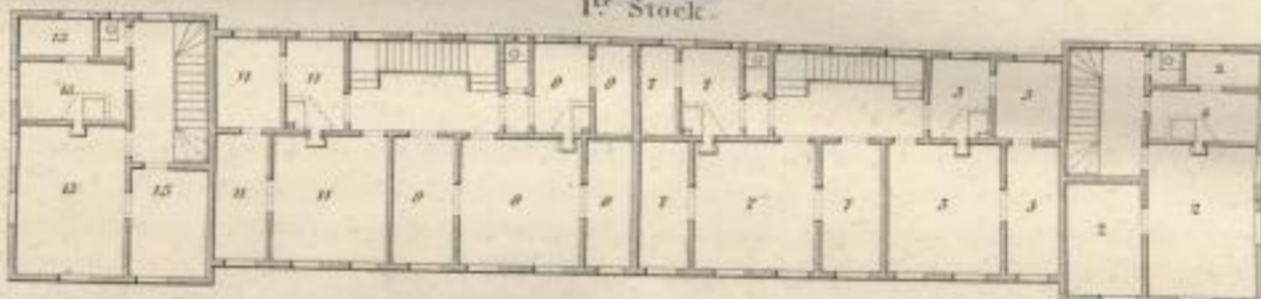
ARBEITERWOHNUNG IN FRIEDRICHSHAFEN



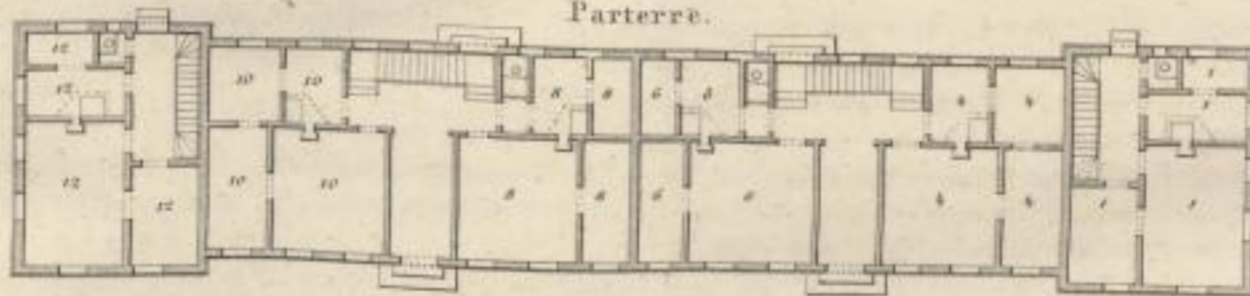
Kniestock



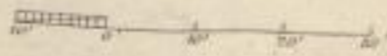
1<sup>er</sup> Stock



Parterre



Kellergechofs



Architektenzeichnung 1887-1896



das Bedürfnis einer Bahn bei Weitem nicht so dringend, wie für die Gegend von Reutlingen, insofern es ihr für den Absatz ihrer landwirthschaftlichen Erzeugnisse nicht an Gelegenheit fehlt."

"Sodann aber kommt sehr in Betracht, daß der von der Regierung beabsichtigte gleichzeitige Bau von zwei einander ziemlich nahe gelegenen Bahnen die verfügbaren technischen Kräfte vollaus in Anspruch nimmt und eine große Zahl von Arbeitern erfordert, an welchen in den letzten Jahren sowohl bei den Gewerben als bei der Landwirtschaft ein sehr fühlbarer Mangel eingetreten ist, und daß daher durch eine größere Ausdehnung des Eisenbahnbaus dieser vornehmlich nicht nur bedeutend vertheuert oder verzögert, sondern auch den Gewerben und der Landwirtschaft zu viele Arbeiter entzogen oder der Arbeitslohn unverhältnismäßig gesteigert würde."

"Ein weiterer Grund für die Beschränkung des Bahnbaus auf die Strecke Plochingen-Reutlingen liegt in der Rentabilität. Denn nur diese Strecke gibt wegen der auf ihr vereinigten und in ihrer Nähe befindlichen dichten Bevölkerung und bedeutenden Industrie Hoffnung auf einen den Bauaufwand einigermaßen lohnenden Ertrag. Weiterhin würde die Frequenz der Bahn voraussichtlich sehr gering bleiben; zumal, da die Beschaffenheit des Terrains von Reutlingen nach Tübingen die Einhaltung der geraden Richtung nicht gestattet, weshalb für den Güterverkehr sowohl als für den Personenverkehr in der Richtung nach Stuttgart, welcher bei der Universitätsstadt Tübingen vorzugsweise in Betracht käme, der bisherigen Straße gegenüber sowohl an Geld als an Zeit wenig gewonnen würde."

"Es ist daher die Absicht der K. Regierung, die obere Neckarbahn für jetzt nur von Plochingen bis Reutlingen zu bauen, und die Entscheidung der Frage, ob von Reutlingen aus eine Fortsetzung stattfinden solle, zunächst auf die Erfahrungen bei dem Betrieb jener Strecke noch anzusehen. In diesem Sinne sind den Bitten der Kammer der Abgeordneten entsprechend, die früher entworfenen Pläne und Kostenvoranschläge über die Linie Plochingen-Reutlingen einer Revision unterworfen worden, welche folgendes Ergebnis geliefert hat."

"Die Bahn würde von der Station Plochingen, 876 Fuß über dem Meere, aus, die Fils mittelst einer im Bogen zu führenden Brücke überschreiten, dann dem rechten Neckarufer entlang, nach Ueberbrückung der Lauter bei Pfauhausen über Unter- und Oberboihingen sich nach Rürtingen ziehen, dessen östliches Ende von ihr durchschnitten wird, um über den Steinbach wieder an das rechtsseitige Gehänge des Neckarthals zu gelangen, von wo aus sich die Linie, zwischen Neckarhausen und Neckarthausingen dem Ruhnulththal zuwendet und theils an diesem hinauf, theils über die von der Np über das Grmsthal auslaufenden Hügel, nach Meßingen gelangt. Dort wird die Grms mittelst einer Brücke auf einem 25 Fuß hohen Damm überschritten und mit der für die ganze Linie als Maximum angenommenen Steigung von 1:100 die Höhe bei Söndelfingen 1366 Fuß über der Meeresfläche am Fuß der Adalm erreicht. Von da fällt die Bahn bis Reutlingen, wo die Anlage des Bahnhofs 1299 Fuß über dem Meere, verschiedene technische Schwierigkeiten darbietet, aber jedenfalls so bewerkstelligt wird, daß eine Fortsetzung gegen Tübingen möglich ist. Die Länge der Bahn von Plochingen bis Reutlingen ist zu 9 Stunden 5859 Fuß, der Aufwand auf ungefähr 3,650,000 fl. berechnet."

"Der Aufwand für die in Vorstehendem besprochenen und zur Ausführung vorgeschlagenen Bahnlinien würde nach obigen Angaben voraussichtlich betragen:

A. Zweigbahn von Lonsee über Heidenheim, Kalen nach Wasseralfingen, 13 Stunden 12,785 Fuß, . . . . .	5,445,000 fl.
hiezü für das erforderliche Betriebsmaterial ungefähr . . . . .	467,000 "
	5,912,000 fl.

B. Zweigbahn von Plochingen nach Reutlingen, 9 Stunden 5859 Fuß, . . . . .	3,650,000 fl.
hiezü für das Betriebsmaterial . . . . .	370,500 "
	4,020,500 fl.

Hienach betrüge der Gesamtaufwand für beide Zweigbahnen 9,932,500 fl."

"Bei vorstehenden Anschlüssen ist durchgängig die Anlage einer einspurigen Bahn vorangesetzt."

Den obigen Vorschlägen entsprechend wird der Ständeversammlung folgender Gesetzesentwurf zur verfassungsmäßigen Zustimmung übergeben:

"Art. 1. Es wird auf Rechnung des Grundstocks eine Eisenbahn von Plochingen nach Reutlingen, und eine Eisenbahn von Lonsee über Heidenheim nach Wasseralfingen gebaut.

Art. 2. Zu diesen Bauten werden zunächst

- 1) der Ueberrest des im Jahre 1855 zu Kriegsrüstungen aufgenommenen Anlehens von 3,000,000 fl. mit 1,500,000 fl.,
- 2) die nach dem Gesetz vom 29. Juli 1849, Art. 4 von der Grundstockverwaltung zu dem Betriebskapital der Staatshauptkasse abgegebene, nun von der Restverwaltung dem Grundstock wieder zu ersetzende Summe von 1,040,797 fl. 18 fr.,
- 3) die bei der Grundstockverwaltung sonst vorhandenen, oder während des Baues eingehenden Gelder, so weit solche nicht zu andern Zwecken notwendig sind, verwendet. So weit diese Mittel zu dem Bau jener Linien nicht zureichen, ist

4) ein Staatsanlehen aufzunehmen. Für dieses Anlehen wird, obwohl ihm die Eigenschaft einer Staatsschuld zukommt, der Kapitaltilgungsfonds und, während der Dauer des Bahnbaus, auch der Zinsen-Zahlungsfonds dem Grundstock entnommen.

Unser Finanzministerium ist mit Vollziehung dieses Gesetzes beauftragt. Gegeben, Stuttgart zc."

## Russische Eisenbahnen.

### I.

#### Ukaz über die Erbauung des ersten Eisenbahnnetzes in Rußland."

In unablässiger Fürsorge für das Wohl des Unserem Herzen so nahen Vaterlandes hatten wir längst erkannt, daß, reich an Gaben der Natur, aber getrennt durch ungeheure Entfernungen, leichte Kommunikation ihm besonders von Nothen sind. Als Uns von Unserem erhabenen Vater gesegneten Andenkens im Jahre 1842 der Vorsth des Eisenbahncomitö's zur Erwägung des St. Petersburg-Moskauer Eisenbahnbaus und anderer Voranschläge derselben Art übertragen worden war, wurde jene Erkenntniß durch unsere persönlichen Beschäftigungen noch befestigt. Die Erbauung dieses mit so vielem Rechte nunmehr Nikolaidahn genannten Schienenweges hat den ganzen Vortheil, welchen Unsere Heimath von diesem neuen Verbindungsmittel ziehen kann, hat seine ganze Unumgänglichkeit sowohl in Friedens- als Kriegszeiten noch fühlbarer dargestellt. Die Eisenbahnen, über deren Zweckmäßigkeit noch vor zehn Jahren viele Zweifel bestanden, werden nunmehr von allen Ständen als dem Reich unumgänglich notwendig zugegeben und haben sich gegenwärtig durch allgemeinen Wunsch zu einem volksthümlichen Bedürfnisse gemacht. In dieser tiefen Ueberzeugung haben Wir sofort nach Abbruch der Kriegsaliquen die Erwägung der besten Mittel zur Befriedigung dieses unausschiebbaren Bedürfnisses angeordnet. Eine aufmerksame Prüfung hat ergeben, daß es der größern Leichtigkeit und Schnelligkeit wegen besser sey, sich zu diesem Behufe nach dem Beispiele aller anderen Länder an die Privatindustrie — sowohl die einheimische als fremdländische — auch schon um dessenthalten zu wenden, damit die bedeutende, bei der Erbauung von vielen tausend Werst Eisenbahnen im westlichen Europa gewonnene Erfahrung benutzt werden könne. Nach diesen Grundsätzen wurden verschiedene Pläne eingefordert, entworfen und berathen. Nachdem die Angelegenheit im Ministerrathe angemessenerweise erwogen und einer der Pläne in Unserer persönlichen Gegenwart erörtert worden war, wurden die Bedingungen einstimmig als die besten anerkannt, welche von einer Gesellschaft russischer und fremder Kapitalisten eingegeben waren, an deren Spitze unser Banquier Baron Striegly steht. Die Gesellschaft verpflichtet sich durch diese Bedingungen, das ihr zugesprochene Eisenbahnnetz von etwa 4000 Werst (571 deutsche Meilen) im Laufe von 10 Jahren zu erbauen und im Laufe von 85 folgenden Jahren zu unterhalten. Die Regierung verpflichtet sich allein, 5 Proz. auf die zur Erbauung bestimmten Summen zu gewährleisten, wogegen nach Ablauf der gesetzten Fristen das gesammte Eisenbahnnetz unentgeltlich in das Eigenthum der Krone übergeht. Indem die Regierung auf diese Grundlage hin die Unumgänglichkeit anschaulicher und unausschiebbarer Opfer vermeidet, kann sie nur durch die Kraft des Vertrauens in jene strenge Genauigkeit, mit welcher sie beständig und selbst während der Zeitläufte eines vaterländischen Krieges ihre schuldigen Verpflichtungen erfüllt hat, zur Erbauung eines ersten Netzes russischer Eisenbahnen schreiten.

Dieses Netz wird sich von St. Petersburg nach Warshau und zur preussischen Grenze erstrecken — von Moskau nach Nischnei Nowgorod — von Moskau über Kurok und die Dniepermündung nach Feodossia — und von Kurok oder Drel über Dünaburg nach Lüban. Auf diese Weise werden durch einen 26 Gouvernements ununterbrochen durchschneidenden Schienenweg die 3 Residenzen, unsere am meisten besahrenen Ströme, der Mittelpunkt unseres Kornüberflusses und zwei Häfen am Schwarzen und Baltischen Meere fast das ganze Jahr ohne Unterlaß mit einander verbunden seyn; auf diese Weise erleichtert sich die Ausfuhr ins Ausland, sichert sich die genügende Zufuhr im Innern. Indem Wir Uns mit starkem Vertrauen auf den Allerhöchsten für dies so ausgedehnte und wohlthätige Landesunternehmen Dank zu sagen anschicken, fordern Wir alle Unsere getreuen Unterthanen zur eifrigen und gewissenhaften Mitwirkung bei seiner Vollendung auf und befehlen, die beigelegten Dokumente:

1) Vortrage über die hauptsächlichsten Bedingungen für die Erbauung eines ersten russischen Eisenbahnnetzes, und 2) Statut der — zum Zweck dieser Erbauung gebildeten — russischen Haupt-Eisenbahngesellschaft zur Ausführung zu bringen. Der dirigirende Senat hat die diesem angemessene Verordnungen zu erlassen.

(Fortsetzung folgt.)

## Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 10. Februar 1857.

Vorsitzender: Herr Hagen; Schriftführer: Herr Th. Weishaupt.

Nach Vorlesung des Protokolls der Sitzung vom 13. Januar c. und Erweiterung mehrerer, die innern Angelegenheiten des Vereins betreffenden Fragen theilt Herr Vaußführer Hagen dasjenige mit, was er über das Bessemer'sche Verfahren, flüssiges Gußeisen durch Hinzuführung eines starken Luftstromes in Schmiedeeisen zu verwandeln, bei seinem Aufenthalt in England selbst wahrzunehmen Gelegenheit gehabt hat. Danach ist es allerdings gelungen, durch diesen Prozeß vollkommen schweißbares Eisen herzustellen; dasselbe zeigt jedoch ein durchaus körniges Gefüge; es war ferner sowohl in kaltem als in warmem Zustande hämmerbar, aber im höchsten Grade kalt- und rothbrüchig. — Herr Hoffmann gab demnächst die wissenschaftlichen Notizen aus den Patenten des englischen Ingenieurs Beattie, die Heizung von Lokomotiven mit Steinkohlen betreffend, und verlas 2 Aufsätze, von denen der erste die Resultate der Verwendung von Kohlenklein, durch Zuschlag von Theer in Ziegelform (brignettes) gebracht, auf den belgischen Staats-Eisenbahnen, der zweite die bekanntesten Systeme der rauchverzehrenden Einrichtungen bei den Feuerungen von Dampfmaschinenesseln behandelt. — Der Vorsitzende, Herr Hagen, sprach über die Wirksamkeit des am 21. November v. J. verstorbenen englischen Ingenieurs M. Rendel, und erwähnte, wie derselbe bei Eisenbahnen und in allen Theilen des Ingenieurwesens, vorzugsweise aber im Hafenbau beschäftigt gewesen, indem er die wichtigsten neuen Hafenanlagen in England selbst geleitet habe, oder doch dabei theilhaftig gewesen sey. In zwei Fällen habe Rendel auch Projekte zu Seehäfen an der deutschen Nordseeküste entworfen, die, wenn sie auch den Bedürfnissen und lokalen Verhältnissen nicht entsprechen und daher nicht zur Ausführung kommen, doch den Meister in diesem Fache erkennen lassen. Außerdem theilte der Vorsitzende einen von Robert Simson aus Breslau eingegangenen Aufsatz über den besten Modus der Berechnung der Betriebskosten bei den verschiedenen Eisenbahnen pro Meile für jede beförderte Person und jeden gefahrenen Zentner Gut mit.

## Beitrag. Inland.

**Württemberg.** — Die Ergebnisse des Betriebs der Posten in dem Verwaltungsjahre 1855—56 sind folgende: Die Gesamteinnahmen betragen 1,153,230 fl., die Gesamtausgaben 990,748 fl., somit übersteigen die Einnahmen den Aufwand um 162,482 fl. Zu diesem Ertragsüberschusse kommen noch 1017 fl., um welchen Betrag sich die Aktivansätze über Abzug der Vermehrung des Geldwerths der Materialvorräthe vermindert haben; zusammen also 163,499 fl. Hieron sind an die Staatshauptkasse abgeliefert worden 163,354 fl. Der Betriebsfond hat auf den letzten Juni 1856 mit Einrechnung des Kassenbestands betragen 28,389 fl. Der Anschaffungswert des im Gebrauche befindlichen Betriebsinventars beträgt 216,801 fl. Das Anlagekapital berechnet sich auf 3,070,263 fl.; dasselbe hat pro 1855—56 in dem Einnahmeüberschusse von 162,482 fl. einen Reinertrag von 5.29 Proz. abgeworfen. Wird zu Nichtigstellung des Verhältnisses zwischen Einnahmen und Ausgaben von Beiden der Betrag der für fremde Postverwaltungen erhobenen Taxen und Nachnahmen in Abzug gebracht, so zeigt sich, daß in Prozenten der Bruttoeinnahme für den Betrieb 81.41 verausgabt sind und die reine Einnahme 18.59 Proz. der Bruttoeinnahme beträgt. — Seit der im Jahr 1851 erfolgten Uebernahme der K. Posten in die unmittelbare Verwaltung des Staats sind die Bestellgebühren für Briefe und Päckereien, so wie die Einschreibgebühren von Postreisenden aufgehoben, die Scheingebühren und das Brief- und Päckereipost ermäßigt, und die Poststellen um 8 Postämter, 26 Expeditionen und 10 Postablagen, zusammen um 44 Stellen, vermehrt worden; auch wurde das Betriebsinventar alljährlich verbessert und vervollständigt. — In dem Verwaltungsjahre 1855—56 beträgt nach den statistischen Aufzeichnungen der K. Poststellen: die Aufgabe von Briefen 6,239,675 Stück, die Aufgabe von Fahrpoststücken 1,805,655 Stück, der Einlauf von Briefen 6,520,725 Stück, der Einlauf von Fahrpoststücken 1,924,260 Stück. An Zeitungen wurden bezogen 24,605 Exemplare, versendet 28,115 Gr. Gindlich sind 172,849 Passagiere befördert worden. (St. A.)

**Oesterreich.** — Das Ministerium des Handels hat im Einverständnisse mit dem Ministerium des Innern und dem Armees-Oberkommando die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Lokomotiv-Eisenbahn von der bayerischen Grenze bei Lindau über Bregenz, Dornbirn und Hohenems bis zur Rheingrenze südlich von Feldkirch im Sinne des Eisenbahnkonzessionsgesetzes vom Jahr 1854 und dem Vollendungstermin von einem Jahre erteilt. Die gleiche Bewilligung ist rücksichtlich der binnen sechs Monaten zu vollendenen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Regnano über Bologna und Lonigo nach Locara erfolgt.

— Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern und dem k. k. Armees-Oberkommando einer Gesellschaft galizischer Gütebesitzer die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine Lokomotiv-Eisenbahn von Tarnow nach Kaschau im Sinne des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854 mit dem Vollendungstermin von einem Jahre erteilt. Hierbei wurden die Konzessionswerber ausdrücklich aufmerksam gemacht, daß den Konzessionären der Heißbahn im §. 2 der Allerhöchst genehmigten Konzessionsurkunde für die Dauer von fünf Jahren nach Vollendung der bewilligten Bahnen das Vortrecht für die Fortsetzung der Bahn von Kaschau nach Galizien zum Anschlusse an die dortige Hauptbahn mit einer Flügelsbahn bis Wallendorf in der Zips vermaßen bewilligt wurde, daß ihnen unter gleichen Bedingungen der Vorzug vor dritten Bewerbern gebührt.

**Freie Städte.** — Der Seeschiffahrtsverkehr Bremens hat in 1856 wieder einen erheblichen Aufschwung erfahren. Es sind im Ganzen auf der Weser angekommen: 2821 Seeschiffe von 236,235 Lasten (à 4000 Pfd.) gegen 2336 Schiffe von 184,187 Lasten in 1855; abgegangen sind: 3099 Schiffe von 251,558 Lasten, gegen 2480 Schiffe von 197,995 Lasten. Außerdem zählte man bei der Ankunft: 159 Dampfschiffe von 33,358 Lasten und bei der Abfahrt 157 Dampfer von 31,193 Lasten. Im Jahre 1855 sind auf der Weser 85 Dampfer von 23,640 Lasten angekommen, und 86 Dampfer von 25,155 Lasten abgegangen. Bremens Rhederei besteht gegenwärtig aus 271 Seeschiffen mit 76,168 Lasten, gegen 264 Schiffe mit 69,799 Lasten zu Ende 1855. Unter eldenburgischer und hannoverscher Flagge fahren ferner auf der Weser 212 Seeschiffe mit 26,786 Lasten, so daß die ganze Weserflotte aus 483 Schiffen mit 102,964 Lasten besteht.

— Im Hafen von Lübeck sind in 1856 angekommen 1078 Schiffe mit 64,663 Lasten, abgegangen 1092 mit 66,171 Lasten. Die Zahl der angekommenen Dampfschiffe war 212 mit 22,693 Lasten, der abgegangenen 212 mit 22,667 Lasten. Küstenfahrzeuge unter Lübecker und fremder Flagge: 353 mit 1158 Lasten. Lübeck besitz jetzt 68 Schiffe, gegen 70 im Vorjahr.

### Verkehr deutscher Eisenbahnen.

**Friedrich-Wilhelms Nordbahn.** — Monat Januar 1857.

Von Personen und Gepäck . . . . .	11,202 Thlr.
„ verschiedenen Frachtgütern . . . . .	36,524 „
Gesamteinnahme . . . . .	47,726 Thlr.

gegen 44,506 Thlr. im Januar 1856.

### Personal-Nachrichten.

**Preußen.** — Der Stadt-Baumeister Meyer zu Köln hat von dem König der Belgier das Ritterkreuz des Leopoldordens erhalten.

— Dem Reg.- und Bauath Dbusch zu Bromberg ist der Charakter als Geh. Reg.-Rath erteilt.

### Ankündigungen.

#### Bekanntmachung.

Verkauf von Lokomotiven.

Die unterzeichnete Bahn-Verwaltung besitzt 4 Lokomotiven von William Norris in Philadelphia, die, noch in vollkommen dienstfähigem Zustande, für die starken und anhaltenden Steigungen der Bahn, bei dem fortwährend gesteigerten Verkehr jedoch nicht kräftig genug sind und beabsichtigt solche zu veräußern. Die Maschinen haben außenliegende Zylinder von 14 Zoll Durchmesser und 22 Zoll Kolbenhub, vier gekuppelte  $4\frac{1}{2}$ füßige Triebräder und bewegliche Vordergestelle amerikanischer Konstruktion.

Die Kessel haben kupferne Feuerbüchsen und metallene Siederöhre, die Maschinen sind mit variabler Expansion versehen. Alle vier Lokomotiven sind noch im Betriebe und können hier in Augenschein genommen werden, um sich von dem vollkommen dienstfähigen guten Zustand derselben zu überzeugen.

Gefällige Offerten zum Ankauf der genannten Lokomotiven wolle man bei der unterzeichneten Direktion zu Kassel abgeben.

Kassel, am 18. Februar 1857.

Die Direktion der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn.  
A. Schwarzenberg.

[12—14]

#### Gesuch.

Ein Ingenieur, der seine Studien auf einer der besten technischen Anstalten Deutschlands machte, war fünf Jahre in Deutschland und vier Jahre in den Vereinigten Staaten von Nordamerika beim Eisenbahnbau als hauptführender Ingenieur, so wie drei Jahre beim Lokomotivbau praktisch beschäftigt und wünscht — vor kurzer Zeit von Amerika zurückgekehrt — eine passende Stellung zu erhalten. Näheres besorgt die Redaktion.

Redaktion: G. Egel und L. Klein. — In Kommission der J. B. Meßler'schen Buchhandlung in Stuttgart.