

engen Grenzen angewendet wird. Als einzig in seiner Art besteht das neue Etablissement von Hobbs Ashley & Comp. in London, welches mittelst einer Reihe genialer Maschinen die nach ihrem Erfinder so benannten Schubbschlösser (Schlösser mit stoffelförmigen Schlüsseln und eingeschlügten Zubehörungen) fast ganz ohne Handarbeit fertigt, und auf einem Bau- und Einrichtungskapitale von einer halben Million Gulden fußt. Die Hauptarbeit leisten in diesem Etablissement die Durchloßpresse, die Fräse, die Drehbank und der Schleiffstein. Wenn die Rentabilität dieses Geschäftes der Genialität seiner Einrichtungen entspricht, so wird sie eine sehr große seyn. Es ist darauf berechnet, täglich 1000 Schlösser fertig zu machen. — In Frankreich ist die Anwendung der Maschinen auf die Schloßfabrikation schon weit mehr heimisch. Man findet dort die Schlösser mit Federzubehörungen und dgl. Zu ihrer Herstellung dienen hauptsächlich die Durchloßpresse, die Drehbank, die Hobelmaschine und die Schleifferei; Vieles wird aus dem sogenannten schmiedbaren Gußeisen gefertigt, indem die Stücke aus hartem (grellem) Roheisen gegossen und durch Glühen mit oxydierenden Zuschlägen entkohlt, also in schmiedbares Eisen verwandelt, und je nach Bedarf nach der Bearbeitung durch Einlegen wieder hart gemacht werden. Die auf diese Weise hergestellten französischen Schlösser tragen den Stempel großer Genauigkeit in der Arbeit, sind sehr elegant und äußerst wohlfeil, bedeutend wohlfeiler als die englischen. Es werden Thürschlösser von Bricard (frühere Firma Sterling) in Paris vorgewiesen, welche bei einem Detailpreise von einem Thaler Alles leisten, was von einem ordinären Zimmerschloß verlangt werden kann, und weit eleganter und kräftiger sind als die gewöhnlich in Deutschland im Handel vorkommenden. In diesen wie in andern Theilen des Thür- und Fensterbeschlags findet man in den französischen Eisenwaarenläden eine Menge äußerst hübscher Konstruktionen, welche eben so wohlfeil sind. Bei Thür- und Fensterbeschlägen findet auch das gewöhnliche Gußeisen eine ausgedehnte Anwendung, was übrigens auch in England der Fall ist. Somit steht Frankreich in der Schloßerei allen Ländern des Continents voran; es liefert die schönste landsläufige Waare zu den wohlfeilsten Preisen. — Weiteres aus dem ziemlich umfassenden und sehr lehrreichen Vortrage mitzutheilen, ist uns nicht möglich, indem wir sonst in eine große Menge von Details eingehen müßten; wir sind dadurch aber um so mehr veranlaßt, die Musterammlung der Centralstelle der Aufmerksamkeit unserer Fachgenossen zu empfehlen, welche gewiß Niemand, und jedenfalls kein Mann vom Fache, unbefriedigt verlassen wird.

Herr Baurath Freymann machte hierauf Mittheilung von einem Plane des Herrn Studienthatsdirektors v. Knapp, die Kurse für Hochbau und Ingenieurwesen von der hiesigen polytechnischen Schule abzutrennen und mit der bisherigen Winter-Baugewerkschule zu einer eigentlichen Bauerschule zu vereinigen. Vortheile dieser Veränderung würden n. A. die bessere Zusammenhaltung der Lehrmittel und Lehrkräfte seyn, ferner die Möglichkeit, auch für die Besitzenden der höheren Bautechnik praktische Sommerkurse einzurichten, wodurch einem langgefühnten, in der Eingabe des Vereins für Baukunde vom Mai 1856 besonders hervorgehobenen Bedürfnisse abgeholfen werden könnte. In der darauf folgenden kurzen Besprechung des Gegenstandes wurden die erwähnten Vortheile gebührend anerkannt, während andererseits allerdings auch die mancherlei Schwierigkeiten, innere und äußere, welche der Ausführung des Planes entgegengetreten würden, zur Sprache kamen. Namentlich würde es bei dem verschiedenen Bildungsgänge, welchen polytechnische und Baugewerkschüler zu durchlaufen haben, bei den verschiedenen Bildungsstufen auf welchen sich beide befinden, kein Leichtes seyn, den Lektionsplan und die Behandlung des Unterrichts der neuen Bauerschule zugleich für beide Arten von Schülern passend einzurichten — eine Schwierigkeit, die bezüglich des Unterrichts im Ingenieurfache noch empfindlicher hervortreten würde, als im eigentlichen Baufache. Uebrigens behält sich der Verein vor, diesen wichtigen Gegenstand in späteren Versammlungen wiederholt zu besprechen.

Herr Baurath Freymann brachte ferner in Erinnerung, daß die diesjährige Versammlung der deutschen Architekten und Ingenieure, dem Beschlusse der letzten in Magdeburg abgehaltenen Versammlung zufolge, in Stuttgart stattfinden soll. Sache des Vereins werde es seyn, den auswärtigen Fachgenossen bei dieser ihrer bevorstehenden Anwesenheit unter uns zur Erreichung ihrer Zwecke an die Hand zu gehen, und er, der Vortragende, beantrage deshalb die Wahl eines Comité's, welches in dieser Richtung dem Vereine Vorschläge zu machen habe. Die Versammlung ist hiemit einverstanden und überläßt Herrn Freymann die Zusammenziehung und Bestellung dieses Comité's.

Hierauf wurde die Sitzung geschlossen.

Der Vorstand: Klein. Der Schriftführer: Hänel.

## Beitrag.

### Inland.

**Oesterreich.** — Mit Allerhöchster Entschließung vom 21. März ist die Ueberlassung der galizischen Eisenbahnstrecken von Krakau bis Dombica sammt

den Flügelbahnen nach Wieliczka und Niepolomice, dann der im Baue befindlichen Strecke von Dombica nach Rzeszow an die Gründer der ostgalizischen Bahnen genehmigt und denselben die Konzession zum Ausbaue der genannten Strecken bis Przemyßl, so wie zum Betriebe sämtlicher genannten Linien verliehen worden. Gleichzeitig wurde die früher erteilte Konzession rückfichtlich der Linie Przemyßl-Lemberg aufrecht erhalten, wogegen rückfichtlich der übrigen in der Konzessionsurkunde vom 3. März 1857 erwähnten Linien an die Stelle der Konzession die Allerhöchste Zusage des Vorzuges der genannten Gründer vor anderen Bewerbern bei der Verleihung der Konzession für diese Linie zu treten hat.

**Preußen.** — Nach einem amtlichen Nachweise über den Betrieb der preussischen Post im verfloßenen Jahre wurden 115,140,294 Briefpostgegenstände (im Vorjahre 110,485,271), 11,543,688 Pakete ohne angegebenen Werth (im Vorjahre 10,804,495), welche ein Gewicht von 95,611,841 Pfd. wogen, 6,936,306 Briefe und Pakete mit angegebenem Werthe (im Vorjahre 6,571,786), 918,482 Briefe mit baaren Einzahlungen (im Vorjahre 759,821), 974,688 Sendungen mit Postvorschuß (im Vorjahre 872,846) von der Post befördert. Der Werthbetrag der Briefe und Pakete mit angegebenem Werthe belief sich auf 1,219,022,337 Thlr. (im Vorjahre 1,110,221,905 Thlr.), der Werthbetrag der baaren Einzahlungen auf 4,996,969 Thlr. (im Vorjahre 4,042,606 Thlr.) und der Werthbetrag der Postvorschüsse auf 1,818,271 Thlr. (im Vorjahre auf 1,580,906 Thlr.). Die Steigerung des Postverkehrs seit 1850 ist sehr bedeutend. Damals wurden mit der Post versandt: 60,632,012 Briefpostgegenstände, 7,143,192 Pakete ohne angegebenen Werth, welche 74,608,508 Pfd. wogen, 4,445,650 Briefe und Pakete mit angegebenem Werthe, 80,835 Briefe mit baaren Einzahlungen und 496,392 Sendungen mit Postvorschuß. Der Werthbetrag der Briefe und Pakete mit angegebenem Werthe war 680,006,886 Thlr. und der baaren Einzahlungen 235,195 Thlr.

**Sachsen.** — Nach dem Geschäftsbericht des Direktoriums der Chemnitz-Würschniger Eisenbahn über das Jahr 1857 schreitet das Unternehmen rüstig voran. Die Kunstbauten sind in der Hauptsache sämmtlich vollendet und bis Ende des Jahres waren 14,000 Ellen Geleis gelegt. Das Geleis der Chemnitz-Zwickauer Staatsbahn, ist von Chemnitz aus bis Wüstenbrand fertig und der Anschluß an die Chemnitz-Würschniger Eisenbahn hergestellt, so daß bis Ende Juni der Größnung des Kohlenverkehrs nach Chemnitz nichts mehr im Wege stehen wird. Durch die Fortschritte der hiesigen Unternehmungen in den von der Bahn durchschnittenen Kohlenfeldern, deren Förderschächte zum Theil durch kleine Zweigbahnen mit der Eisenbahn verbunden werden, ist derselben schon für die nächste Zukunft ein starker Kohlenverkehr gesichert, dem eine bedeutende Steigerung durch die begonnenen Ausdeckungen neuer Kohlenflöße und Bildung von Gesellschaften zur Ausbeutung derselben, in Aussicht steht. (Mz.)

— Die Generalversammlung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie hat am 24. März die Vorschläge des Ausschusses gutgeheißen, wozu von 911,562 Thlr. 22 Ngr. Reingewinn für 1857 . . 850,000 Thlr. zu einer Dividende von 17 Proz. auf die außerdem 4 Proz. Zinsen genießenden 50,000 Aktien, und die verbleibenden 61,562 Thlr. 22 Ngr. nach Abzug des der Unterstützungskasse zuzuwendenden Betrages dem Baufonds überwiesen werden sollen.

— Auf den sächsischen Telegraphenlinien sind im Jahre 1858 im Ganzen 85,890 (41,651 interne und 44,239 internationale) Depeschen befördert worden und übersteigt diese Zahl die des Jahres 1856 um mehr als 35 Proz. Die hiefür erzielte Gesamteinnahme beträgt 51,906 Thlr., wovon 49,075 Thlr. auf den Staats Telegraphen und 2831 Thlr. auf die Eisenbahnteleggraphen entfallen.

**Raffau.** — Nach den der Generalversammlung der Nassauischen Rhein- und Lahn-Eisenbahn-Gesellschaft am 17. März in Wiesbaden gemachten Mittheilungen wurden auf der am 11. Februar v. J. in ihrer ganzen Länge von 4 Meilen dem Betrieb übergebenen Strecke von Wiesbaden nach Radesheim im Jahr 1857: 255,394 Personen befördert und 78,395 fl. eingenommen. Die 5 letzten Monate von 1857 ergaben die dreifache Frequenz der entsprechenden Monate von 1856. Ein größerer Waarentransport konnte wegen Mangel eines geeigneten Landungsplatzes noch nicht stattfinden. Der Betrieb war in der ersten Zeit einem Unternehmer übergeben. Seit dem 1. Mai 1857 hat die Gesellschaft den Betrieb in eigene Verwaltung genommen; seit dieser Zeit haben sich die Betriebskosten im Durchschnitt auf circa 60 Proz. der Einnahmen für dieses erste Jahr gestellt. Was die Bauarbeiten betrifft, so sind die Absteckung der Linien, die Terrainvermessungen, die Baupläne von Radesheim bis Lahnstein vollendet, zum Theil auch einzelne Bauwerke, wie die Brücke über die Wieser nahezu fertig gestellt. Die ganze Strecke von Radesheim bis Lahnstein beträgt 59 Kilometer. Incl. des noch erforderlichen Betriebmaterials und incl. des für die Rhein- und Lahnbahn gemeinschaftlichen Centralbahnhofs bei Niederlahnstein sind die Baukosten dieser Strecke auf 6,200,000 fl. berechnet. Die Lahnbahn, welche von Lahnstein bis zur preussischen Grenze 89 Kilometer beträgt, ist von Lahnstein bis Gms so weit vollendet, daß sie bis zum Monat Mai dem Betrieb übergeben werden kann. Die Kosten der Lahnbahn sind auf 9,000,000 fl. veranschlagt, gibt mit obigen 6,200,000 fl. zusammen 15,200,000 fl. Dieses Kapital wird durch das vom Staat garantierte Prioritäts-Anlehen von 12