

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

Eisenbahn-Zeitung.

Organ der Verein

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 gespaltenen Zeile. — Adresse: Redaction der Eisenbahn-Zeitung oder: J. B. Wegler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

6. Mai 1858.

Nro. 18.

Inhalt. Württembergische Staats-Eisenbahnen. — Deutsche Privat-Eisenbahnen. Leipzig-Dresden. — Eisenwerke und Maschinenfabriken. I. Preussens Hüttenbetrieb im Jahre 1856. II. Das Stablissement zu Seraing bei Lüttich. — Verein für Baukunde in Stuttgart. — Zeitung. Inland. Bayern. Ausland. Schweiz. — Ankündigungen.

Württembergische Staats-Eisenbahnen.

Der Ständeversammlung sind von der Regierung zwei Gesetzes-Entwürfe vorgelegt worden: einer „die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes“, der andere „den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1858—61“ betreffend.

I. In dem Vortrag des Finanzministers zu dem ersten Gesetzesentwurf wird hervorgehoben, daß in denselben allen denselben Landesgegenden Schienenwege zugeordnet seien, welchen die bestehenden Eisenbahnen noch fern liegen, für welche das neue Verkehrsmittel als mehr oder minder dringendes Bedürfnis erscheint und wo die Terrainverhältnisse überhaupt die Anlage von Eisenbahnen gestatten, ohne daß dabei übrigens eine künftige weitere Verzweigung derselben ausgeschlossen wäre. Die Verhandlungen, welche von der K. Regierung schon im Juli v. J. über die Fortsetzung auf bayerischem Gebiete einer von Heilbronn durch das Flußgebiet des Kochers und der Jart bis an die Grenze in der Richtung gegen Nürnberg herzustellenden Bahn gepflogen wurden, haben bis jetzt noch zu keiner Vereinbarung geführt. Indessen ist bei den vorliegenden Vorschlägen überall auf spätere Verbindungen mit den Eisenbahnen des benachbarten Auslandes thunliche Rücksicht genommen. Da die Ausführung der in dem ersten Gesetzesentwurf vorgeschlagenen Eisenbahnlirien eine längere Reihe von Jahren erfordert und von verschiedenen Umständen abhängig ist, so wird die Regierung nach Zulassung der Verpauung von Zeit zu Zeit in angemessenen Abtheilungen diejenigen Bahnstrecken vorschlagen, deren Bau zunächst in Angriff zu nehmen wäre, und die Eröffnung der zu diesem Zwecke erforderlichen Kredite auf verfassungsmäßigem Wege anstehen. Der voraussichtliche Aufwand für die in Vorschlag gebrachten Eisenbahnlirien läßt sich in runden Zahlen ungefähr anschlagen, wie folgt:

	Länge	Anlagekosten
1) Für eine Bahn von Heilbronn bis Crailsheim	12 Meil.	12,600,000 fl.
2) Für eine Zweigbahn von Crailsheim über Wasseralfingen und Heidenheim bis zur Ostbahn	12 „	10,000,000 „
3) Für eine Zweigbahn v. Neckarsulm gegen Neckarelz	3 „	3,000,000 „
4) Für die Fortsetzung der Neckarbahn von Neutlingen bis zur badischen Grenze	15 1/2 „	12,700,000 „
5) Für eine Eisenbahn von der Ostbahn im Filsenthal (Gödingen) ab über Omünd, Alen nach Nördlingen	10 1/2 „	10,000,000 „
6) Für eine Eisenbahn von Pforzheim nach Wildbad	3 „	3,000,000 „
Zusammen	55 1/2 „	51,300,000 „

Der Gesetzesentwurf, betreffend die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, lautet:

Art. 1. Von Heilbronn aus wird in Fortsetzung der Nordbahn eine Eisenbahn über Dehringen und Hall nach Crailsheim gebaut werden.

Art. 2. Im Anschluß an die nach Art. 1 herzustellende Bahn soll

a) von Crailsheim ab in südlicher Richtung ein Schienenweg durch die Thäler der Jart, des oberen Kochers und der Brenz über Heidenheim bis zur Ostbahn geführt und

b) falls im Großherzogthum Baden eine Bahn durch den Odenwald über Mosbach gebaut würde, von Neckarsulm ab eine Bahn bis an die badische Grenze gegen Neckarelz hergestellt werden.

Art. 3. Die Neckarbahn ist von Neutlingen nach Rottenburg und — falls badischer Seite eine Bahn vom Ringelthal nach Schaffhausen gebaut und eine Verbindung mit dieser Bahn zu erreichen seyn wird — durch das Flußgebiet des oberen Neckars über Rottweil gegen die badische Grenze fortzusetzen.

Art. 4. Im Anschluß an die Ostbahn ist vom Filsenthal aus in nordöstlicher Richtung ein Schienenweg durch das Remdthal über Omünd und Alen gegen Nördlingen zu führen.

Art. 5. In Gemäßheit des Vorbehalts in Art. 22 des Staatsvertrags

mit dem Großherzogthum Baden vom 17. Dezember 1857 über eine Eisenbahnverbindung zwischen Mühlacker, Pforzheim und Durlach wird eine Vereinbarung über die Herstellung einer Zweigbahn von Pforzheim ab durch das Engthal bis Wildbad eingeleitet werden.

Art. 6. Diese Eisenbahnen sind sämmtlich auf Rechnung des Staats zu bauen. Wegen Beschaffung der hierzu erforderlichen Geldmittel ist nach Maßgabe des mit dem Fortschreiten der Bauausführung eintretenden Bedarfs von Zeit zu Zeit durch besondere Verabreichung Vorsorge zu treffen.

II. Nach dem zweiten Gesetzesentwurf (heißt es in dem Vortrag des Finanzministers zu demselben) sollen von den in dem ersten vorgeschlagenen Eisenbahnlirien während der nächsten Finanzperiode zunächst drei verschiedene Bahnstrecken gebaut werden, und zwar:

a) an der Bahnlirne Heilbronn-Crailsheim die Bahnstrecke von Heilbronn bis Hall.

So weit sich nach dem Stand der noch nicht ganz beendigten Vorarbeiten beurtheilen läßt, wird diese Bahnstrecke am zweckmäßigsten von Heilbronn aus, wo dieselbe den Neckar überschreitet, über Neckarsulm, Neuenstadt, Dehringen, Neuenstein nach Hall zu führen. Die Station Neckarsulm würde mit dem schiffbaren Neckar in zweckmäßiger Verbindung gebracht und so angelegt, daß von dort aus später eine Bahn in der Richtung nach Mosbach sich abzweigen ließe. Die Stationen Neckarsulm, Neuenstadt, Dehringen, Neuenstein und Hall sollen Meilen erhalten und nach vorliegenden summarischen Vorausschlägen einen Aufwand von etwa 8,600,000 fl. erfordern.

Sodann soll

b) in Fortsetzung der Neckarbahn ab Neutlingen aufwärts die Bahnstrecke von Neutlingen bis Rottenburg in Angriff genommen werden.

Bei der Anlage des Bahnhofes in Tübingen wird auf die Abzweigung einer Bahn nach Hechingen durch das Steinalbthal Rücksicht zu nehmen seyn, deren Bau durch eine Aktiengesellschaft kürzlich von Hechingen aus in Anregung kam. Nach dem in neuerer Zeit revidirten summarischen Kostenvoranschlag wird der Bau der Bahnstrecke Neutlingen-Rottenburg auf eine Länge von 3 3/4 Meilen, einschließlich des Betriebematerials, einen Aufwand erfordern von ungefähr 2,200,000 fl.

Weiter beabsichtigt die K. Regierung sofort

c) eine Eisenbahn von der Ostbahn im Filsenthal ab über Omünd und Alen zunächst bis Wasseralfingen zur Ausführung zu bringen.

Ob diese Bahn — wie bisher beabsichtigt war — von der Ostbahn bei Gödingen, oder wie früher und in neuerer Zeit angeregt wurde, unterhalb Göppingen abzweigen wäre, ist noch Gegenstand genauer Terrainuntersuchungen, die gegenwärtig im Gange sind. In Wasseralfingen, dem beabsichtigten vorläufigen Endpunkt der Bahn, wäre der Bahnhof in der Art anzulegen, daß von dort aus, je nach dem späteren Erfolg der Verhandlungen mit der K. bayerischen Regierung zunächst ein Schienenweg durch das Jartthal über Ellwangen nach Crailsheim zum Anschluß an eine württembergisch-bayerische Verbindungsbahn in der Richtung gegen Nürnberg oder an die bayerische Grenze bei Nördlingen geführt werden kann. Bei Anlage des Bahnhofes zu Alen wäre auf spätere Abzweigung einer Bahn nach Heidenheim gehörige Rücksicht zu nehmen. Die Bahnstrecke von Gödingen über Omünd nach Wasseralfingen wird eine Länge von ungefähr 6 geographischen Meilen erhalten und nach dem gegenwärtigen Stand der Arbeitslöhne und Materialpreise einen Aufwand von ungefähr 6,000,000 fl. erfordern.

Hienach berechnet sich der Gesamtaufwand für die in dem vorliegenden Gesetzesentwurf zur Ausführung in der nächsten Finanzperiode vorgeschlagenen Bahnlirien

Heilbronn-Hall	8 Meilen	8,600,000 fl.
Neutlingen-Rottenburg	3 1/4 „	2,200,000 „
Gödingen-Wasseralfingen	6 „	6,000,000 „
Zusammen	17 1/4 Meilen	16,800,000 fl.

Der Gesetzesentwurf, betreffend den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1858-61, besteht aus folgenden zwei Artikeln:

Art. 1. Von den durch das Gesetz vom zur Ausführung bestimmten Eisenbahnlirien sollen während der Finanzperiode vom 1. Juli 1858-61 auf Rechnung des Staats gebaut werden: a) die Bahnstrecke von Heilbronn über Dehringen bis Hall, b) die Bahnstrecke von Reutlingen über Lwingen bis Rottenburg, c) die Bahnstrecke von der Ostbahn im Hiltthal ab über Gmünd und Aalen bis Wasseralfingen.

Art. 2. An dem vorläufig zu ungefähr 16,800,000 fl. angeschlagenen Aufwand für den Bau dieser Bahnstrecken werden: a) die Kauffchillinge für die Baupläge der erforderlichen Gebäude und für die Grundfläche der Bahnhöfe und Stationen von der Grundstockverwaltung bestritten, b) der Rest aber in Ermanglung anderer zu diesem Zweck verfügbaren Mittel durch Staatsanleihen gedeckt, welche nach Bedarf unter möglichst billigen Bedingungen aufzunehmen sind.

Deutsche Privat-Eisenbahnen. Leipzig-Dresden.

Dem Auszug aus dem Geschäftsbericht über das Jahr 1857 in Nr. 10 dieser Zeitung lassen wir das Wesentlichste aus dem Protokoll der am 24. März v. J. stattgefundenen 24. Generalversammlung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie hier folgen.

Nach Ausweis des Rechnungsabchlusses für das Jahr 1857, betragen
die Gesamteinnahmen 2,242,199 Thlr.
die Gesamtausgaben 961,056 "
der Ueberschuf 1,281,143 Thlr.

wovon zu bestreiten sind: Zinsen und Amortisation auf 12 Monate der 5,000,000 Thlr. Aktien à 4 Proz. mit 200,000 Thlr.; Zinsen für 1,500,000 Thlr. der Anleihen von 1839 und 1841 à 4 Proz. mit 60,000 Thlr.; für 1,500,000 Thlr. der Anleihe von 1854 à 6 Proz. mit 90,000 Thlr.; Postenschädigung 15,000 Thlr., zusammen 365,000 Thlr., bleibt als Reingewinn 916,143 Thlr., wovon in Abrechnung zu bringen ist die Lantime des Bevollmächtigten à 1/2 Proz. mit 4581 Thlr., verbleibt eine Summe von 911,562 Thlr., über deren Verwendung die Generalversammlung zu beschließen hatte. Dieselbe beschlof nach Antrag des Direktoriums 5000 Thlr. an die Unterstützungskasse der Gesellschaft zu überweisen, 17 Proz. über die statutenmäßige Verzinsung zu 4 Proz. den Leipziger Bahnhof und den Rest von 56,563 Thlr. dem Baufonds für

Das abgelaufene Betriebsjahr ist nicht frei von Unglücksfällen geblieben. Es hat am 18. November v. J. ein solcher dadurch stattgefunden, daß ein von Dresden abgegangener Extrazug mit Gütern auf einen bei dem Anhaltepunkte Schaiten haltenden, zum Abholen ausgewechselter Schwellen bestimmten Bauzug auffuhr. Dabei wurden beide Lokomotiven und 16 Wagen theils zertrümmert, theils mehr oder weniger stark beschädigt, so daß sich der Gesamtschaden am Material zu 15,000 Thlr. veranschlagen läßt. Ein Schaffner und 2 Arbeiter wurden in Folge des Zusammenstoßes getödtet, ein Führer, ein Heizer und drei Arbeiter mehr oder weniger beschädigt, die Beschädigten jedoch sämmtlich wieder hergestellt.

Ein zweiter Unfall, der die Gesellschaft betroffen, ist der am 8. Juni v. J. stattgehabte Brand des Güterspeichers auf dem Leipziger Bahnhofe. Der Speicher ist mit möglicher Beschleunigung wieder aufgebaut worden. Da sowohl das Gebäude selbst, als die darin lagernden Güter und die auf den Geleisen vor demselben befindlichen Wagen genügend versichert waren, so ist der aus dem Ereigniß für die Gesellschaft erwachsene materielle Verlust verhältnißmäßig sehr unbedeutend.

Nach dem Rechnungsabchluß waren für die Anlage und Ausrüstung der Bahn bis 31. Dezember 1857 verausgabt 8,334,771 Thlr.

Die Einnahmen von 1857 waren
vom Personentransport 691,630 Thlr.
" Gütertransport 1,381,092 "
von der Magdeburger Bahnstrecke 84,577 "
" anderen Quellen 84,900 "
zusammen 2,242,199 Thlr.

Die Auslagen vertheilen sich wie folgt:
Hauptverwaltung 40,437 Thlr.
Bahnverwaltung 209,841 "
Betriebskosten 229,530 "
Zugkraft 213,504 "
Wagenreparatur 54,895 "
Anschaffung neuer Lokomotiven und Wagen 166,636 "
Sonsige Auslagen 46,213 "
zusammen 961,056 Thlr.

Eisenwerke und Maschinenfabriken.

I. Preussens Hüttenbetrieb im Jahre 1856.

Der Aktionär entnimmt der vom Handelsministerium angegebene dritten Lieferung der „Zeitschrift für Berg-, Hütten- und Salinenwesen im preussischen Staate“ eine Mittheilung über den Hüttenbetrieb in Preussen in 1856, welcher wir folgende auf die Eisenindustrie bezügliche Daten entlehnen.

Die Produktion des preussischen Hüttenbetriebes betrug im Jahr 1856 17,028,124 Ztr. und 55,023 Mark mit einem Geldwerthe von 79,598,610 Thlr. Die Zunahme derselben gegen 1855 ist sehr bedeutend und beträgt 2,124,050 Ztr. und 5013 Mark, dem Werthe nach 12,093,467 Thlr. Hieran sind die Eisen- und Stahlfabrikate, allein mit 2,098,085 Ztr. und einem höhern Geldwerthe von 11,416,255 Thlr. theilhaftig. Die Roheisenproduktion des preuss. Staats stieg allein um 1,214,685 Ztr. oder 20.9 Proz., während die Steigerung derselben von 1854 zu 1855 nur 774,650 Ztr. oder 15.2 Proz. betrug.

Die **Eisenhütten** erzeugten a) Roheisen in Gängen und Masseln in 186 Staats- und Privatwerken 6,252,726 Ztr. Der Geldwerth dieser Produktion betrug 13,358,432 Thlr. Es waren auf den Werken 10,810 Arbeiter beschäftigt, welche 24,240 Familienglieder hatten. b) Rohstahleisen auf 5 Werken 176,060 Ztr. mit einem Geldwerthe von 526,036 Thlr. Die Arbeiterzahl und die ihrer Familienglieder ist hier nur mit resp. 160 und 272 angegeben, da bei mehreren Hütten die Rohstahleisen mit gewöhnlichem Roheisen erzeugen, die Arbeiterzahl schon unter a) angegeben ist. c) Roheisen in Gußstücken (aus Hohöfen) 643,971 Ztr. auf 21 Werken mit einem Geldwerthe von 2,241,933 Thlr.; Anzahl der beschäftigten Arbeiter 2614, die ihrer Familienglieder 5160. Es muß aber auch hier bemerkt werden, daß hieher viele Werke und Arbeiter gehören, die schon bei a) aufgezählt sind.

Zusammenstellung der Hohöfenproduktion.

	Anzahl der Werke	Produkt. Menge Ztr.	Geldwerth in Thlr.	Arbeiterzahl
a) Roheisen in Gängen u.	186	6,252,726	13,358,432	10,810
b) Rohstahleisen	5	176,060	526,036	160
c) Roheisen in Gußstücken	21	643,971	2,241,933	2,614
Summe Hohöfenproduktion	212	7,072,757	16,126,401	13,584
1855 "		5,858,072		
1854 "		5,083,422		

Von der Produktion des Jahres 1856 sind etwa 60 Proz. bei Gases und 40 Proz. bei Holzkohlen erblasen, wobei noch bemerkt werden muß, daß von etwa 600,000 Ztr., die bei Holzkohlen mit Gases erzeugt, 1/3 auf diese letztern und 2/3 auf die erstern gerechnet worden sind. Auf die Staatswerke kommen von der gesammten Produktion 267,703 Ztr. in Gängen, 44,126 Ztr. in Gußstücken, zusammen 311,829 Ztr. oder 4.5 Proz. der ganzen Menge. In der bedeutenden Produktionssteigerung haben ganz besonders die vielen neuen Hütten im Ruhrbecken des westphälischen Distriktes beigetragen und diese, so wie mehrere neue Anlagen in Oberschlesien, Westphalen, Rheinland werden auch eine fernere Steigerung der Roheisenproduktion Preussens veranlassen.

a) Eisengußwaaren aus Cupolöfen, Flammöfen u. mit 295 Cupolöfen, 49 Flammöfen und 53 Tiegelöfen 1,740,678 Ztr. Mit den oben angeführten unmittelbar aus den Hohöfen erhaltenen Gußwaaren mit 643,971 Ztr. gibt dies ein Gesammtergebniß von 2,384,649 Ztr. Geldwerth der gesammten Gußwaarenfabrikation durch Umschmelzen 8,022,646 Thlr. Zahl der dabei beschäftigten Arbeiter 12,039, der Familienglieder 29,768. Gegen das Jahr 1855 war die gesammte Gußwaarenproduktion um etwa 90,000 Ztr. gestiegen.

a) Die gesammte Produktion an Stabeisen, Eisenblech und Eisendraht, in den Frischfeuern, Puddele, Walz- und Drahtwerken im Jahr 1856 betrug an Stabeisen aller Art, E.-B.-Schienen b. Steinkohlen 4,467,697 Ztr. Holzkohlen 866,033 " } 5,333,730 Ztr.

„ Schwarzblech 678,849 "
„ Eisendraht 503,604 "

Folgendes ist eine Uebersicht des gesammten Werthes der preussischen Eisenhüttenproduktion im Jahr 1856:

Produkte	Ganzer Werth Thlr.	Werth pro Ztr. Thlr.	Sgr.	pf.
Roheisen in Gängen und Masseln	13,358,423	2	4	1
Rohstahleisen	526,036	2	29	8
Gußeisen aus Erzen und Roheisen	10,264,579	4	10	9
Stabeisen, Eisenbahnschienen	28,855,894	5	12	4
Schwarzblech	5,357,466	7	26	9
Eisendraht	3,408,386	6	26	7
zusammen	61,830,693			

Weißblech, größtentheils verzinkt, zum Theil verbleiet wurde fabrizirt 53,997 Ztr. mit einem Geldwerthe von 619,640 Thlr.

Bei der Eisenschmelzung waren beschäftigt:

	Arbeiterzahl	Familienglieder
Stabeisen zc.	18,170	45,700
Schwarzblech	1,797	4,499
Weißblech	322	901
Eisenbraht	1,970	4,862
Summen	22,259	55,962

Stahlproduktion im Jahr 1856:

Rohstahl in Herden bei Holzkohlen	95,265 Ztr.	} 266,530 Ztr.
" " Puddelöfen bei Steinkohlen	171,265 "	
Gußstahl	96,799 "	
Raffinirter Stahl	77,023 "	

	Geldwerth	Arbeiterzahl	Familienglieder
Rohstahl	1,791,231 Thlr.	666	1890
Gußstahl	1,574,900 "	1684	2377
Raffinirter Stahl	657,177 "	393	1020
Summen	4,023,309 Thlr.	2743	5287

Die größte Steigerung hat die Puddelstahlfabrikation erfahren. Es ist dies ein neuer Betriebszweig, der im Siegenschen und in Westphalen seit 1851 im Großen ausgeführt wird und jetzt ein bedeutendes Material zu den größeren Gußstahlorten und einen bedeutenden Handelsartikel bildet. In den Gegenden besitzend in dem Rohstahl und anderen guten Roheisenarten ein treffliches Material dazu.

Der Roheisenverbrauch ergibt sich nach den obigen Mittheilungen wie folgt:	
An Gußwaaren wurden unmittelbar aus Erzen dargestellt	643,971 Ztr.
Zur Darstellung von 1,710,678 Ztr. Gußwaaren aus Roheisen wurden, wenn man den Abgang zu 10 Proz. berechnet, verbraucht	1,900,753 "
Zur Darstellung von 5,333,730 Ztr. Stabeisen bedurfte man, wenn zu 100 Ztr. 135 Ztr. Roheisen erforderlich sind	7,200,535 "
Das zur Blech- und Drahtfabrikation verwendete Roheisen ist im Vorigen zum Theil schon enthalten; für den übrigen Theil wird überschläglich angenommen	600,000 "
Zur Stahlfabrikation sind auf je 70 Ztr. ungefähr 100 Ztr. Roheisen verbraucht, also zu 363,326 Ztr. Roh- und Gußstahl	519,041 "
Zusammen	10,864,300 Ztr.

Die gesammte Roheisenproduktion betrug	7,072,766 "
Mithin sind im Jahr 1856 mehr verbraucht als erzeugt	3,791,534 Ztr.
Im Jahr 1855 betrug dieser Mehrverbrauch	4,064,284 "
Derselbe hat sich also, ungeachtet des um 941,944 Ztr. geringeren Roheisenbedarfs, im Jahr 1856 vermindert um	272,750 Ztr.

während er von 1854 bis 1855 noch stark im Wachsen begriffen war.

II. Das Etablissement zu Seraing bei Lüttich.

Zu Seraing findet man im Halbmessor von einigen Kilometern, als zu diesem einzigen Etablissement gehörig, Steinkohlengruben, Hohöfen, eine Gießerei, eine Stabeisen- und eine Stahlfabrik, eine Maschinenfabrik, endlich Hütten zur Gewinnung des Zinks und Bleies und zur Bereitung des Zinkweisses. Die nachstehenden Notizen hierüber sind einem Berichte der Lütticher Handelskammer entnommen.

Steinkohlengruben. Die gesammte Förderung dieser Gruben belief sich im Jahre 1856 auf 2,493,923 Hektoliter. Die Anzahl der in den Gruben und am Tage beschäftigten Arbeiter war durchschnittlich 1858.

Hohöfen. Sechs Hohöfen, welche mit 5 Gebläsen von einer Gesamtkraft von 415 Pferden betrieben werden, erzeugten 32,000,000 Kilogr. Gießerei- und Frischroheisen. Davon wurden 4 Mill. Kilogr. Frischroheisen ins Ausland, hingegen 2,100,000 Kilogr. Frisch- und 2,000,000 Kilogr. Gießereiroheisen im Inlande verkauft. Die Hohöfen verbrauchten circa 90,000,000 Kilogr. Eisenerze und beschäftigten beiläufig 1000 Arbeiter.

Gießerei. Die Gießerei hat 6 Kupol- und 2 Flammöfen; die beiden Gebläse der erstern haben zusammen 55 Pferdekraft. Das Gesamtgewicht der im Jahre 1856 erzeugten Gußwaaren beträgt über 5 Millionen Kilogr.; die Anzahl der beschäftigten Arbeiter fast 300.

Die Stabeisen- und die Stahlfabrik beschäftigte im Jahre 1856 fast 1000 Arbeiter und produzierte 11,500,000 Kilogr. verschiedener Eisen- und Blechsorten, wovon 2,340,000 Kilogr. in Belgien selbst abgesetzt, hingegen 4,200,000 Kilogr. exportirt wurden (hauptsächlich Eisenbahnschienen), während das Uebrige in Seraing selbst weiter verarbeitet wurde. An Stahl wurden 580,000 Kilogr. dargestellt, wovon 160,000 Kilogr. ins Ausland und 60,000 Kilogr. im Inlande verkauft wurden; der Rest von 360,000 Kilogr. wurde in dem Etablissement selbst verbraucht.

Die Maschinenfabrik hat im Jahre 1856 folgende Maschinen und Apparate geliefert: 35 Lokomotiven, 30 für das Ausland und 5 für Belgien; 20 feststehende Dampfmaschinen, 10 fürs Ausland, 10 für Belgien; 8 Schiffsmaschinen, 6 fürs Ausland, 2 für Belgien; 3 Stempelhammer, 1 für das Aus-

land und 2 für Belgien; 3 hydro-pneumatische Apparate mit einer Lokomotive, sämmtlich fürs Ausland; 1 Wasserhaltungsmaschine für eine ausländische Steinkohlengrube und eine Dampfzägmühle, ebenfalls für das Ausland; eine Dampf-mahlmühle für Belgien; die Maschinen zu einer vollständigen Stabeisenfabrik im Auslande; die Maschinen und Apparate für eine belgische Reparatur-Werkstatt; 44 Werkzeugmaschinen, 20 fürs Ausland und 24 fürs Inland; 1 Gasometer für die Hütten und eine bedeutende Anzahl verschiedener Apparate für Zuckerröbereien, Papierfabriken, Fayence-, Steinzeugfabriken zc.

Verein für Baukunde in Stuttgart.

28. Versammlung am 17. April 1858.

Herr Bauminvestor Vock spricht in längerer und eingehender Ausführung über Dachbedeckung und die gegenwärtig hiezu in Verwendung kommenden Materialien. Derselbe beginnt zuerst im Allgemeinen mit den Anforderungen, welche an eine gute und entsprechende Dachbedeckung in den verschiedenen Beziehungen an Dichtigkeit, Feuerfestigkeit u. s. w. zu machen sind, geht sodann auf die am allgemeinsten angewendete Eindeckung mit Ziegeln über, und weist hiebei eine Reihe interessanter, verschiedener Ziegelyproben aus dem Musterlager, hauptsächlich in französischen und englischen Fabrikaten bestehend, vor, wobei zu einzelnen Sorten vergleichende Kostenberechnungen mit dem bei uns üblichen Ziegel-Deckungsmaterialie mitgetheilt werden. Bei der hierüber allseitig stattfindenden Besprechung werden auch fromme Wünsche über die Verbesserung der Ziegelfabrikation bei uns laut, wozu auch namentlich die Vorzeigung von einigen Mustern hohler Backsteine Veranlassung gibt.

Herr Vock fährt hierauf fort, und erwähnt die Dorn'schen Lehmächer, Strohlehmächer, die Deckung mit Schiefer u. s. f. und kommt sodann auf die, in der neuern Zeit zu ausgedehnterer Anwendung kommenden, Deckungsarten der verschiedenen Pappen, Filze, Asphalte u. s. w. zu sprechen, wobei derselbe auch hier die Muster verschiedener Fabriken vorzeigt, und seinen lehrreichen Vortrag noch mit der Erwähnung der verschiedenen Metalldeckungsarten schließt, wobei ein spezielleres Eingehen der schon vorgerückten Zeit wegen nicht mehr möglich war.

Hierauf hält Herr Vaurath Morlok einen Vortrag über die jetzt vielfach in Anwendung kommenden Gebäudformen, wodurch einstöckige Bauten von beliebiger Ausdehnung und Eintheilung mit dem nöthigen Schine gegen Regen und mit allseitig heller Beleuchtung erstellt werden können. Es ist dies ein System von quer aneinander gereihten Schuppen mit ungleichen Dachseiten, woran die feilere eine Reihe von Fenstern erhält, deren Konstruktion den Gewächshausfenstern ziemlich nahe kommt. Das Dach ist durch hohle zuseiferne Säulen und Unterzüge getragen, durch welche zugleich die Tagwasser abgeleitet werden. Die ganze Anordnung, wovon mehrere Zeichnungen mitgetheilt wurden, ist mit viel technischem Geschick und Scharfsinne in England ausgedehnt worden, woher sie auch den Namen Sheds-(Schuppen-)Bau erhalten hat. Für kältere Himmelstriche eignet sie sich jedoch wegen der großen Abkühlung der Dachseite und der nachtheiligen Schnee-Ablagerung weniger. Zwar sind solche Bauten in großem Maßstabe am Rhein, im badi'schen Oberlande, in der Schweiz, in Bayern zc. besonders für Webereien ausgeführt worden; jedoch sollen einige derartige Etablissements wegen dieser Mängel bereits an Abänderungen denken.

Das von Herrn Morlok vorgezeigte und ausgeführte Projekt des Webereigebäudes für die Herren Staub & Comp. in Kuchen sollte diesen Mängeln abhelfen, und zugleich Gelegenheit bieten auf einen Theil dieses Gebäudes einen zweiten Stock für Schlichterei und Spulerei aufzusetzen. Der 330 Fuß lange, 96 Fuß breite, 11 Fuß hohe Websaal soll in Wirklichkeit, wie dies auch aus dem Durchschnitt zu entnehmen, durch Erhöhung der Fenster über die Decke ganz vollkommen und gleichförmig beleuchtet, und es soll bis jetzt weder durch Regen, noch Schnee irgend eine nachtheilige Folge bemerkbar geworden seyn.

Ferner bringt Herr Morlok zur Sprache, daß, da dem Vernehmen nach in neuerer Zeit von Seiten des Staates eine Kommission von Topographen und Geognosten mit dem Auftrage bestellt worden sey, unsere Landesvermessungskarten mit den geognostischen Verhältnissen des Landes zu vervollständigen, dies dem Vereine Veranlassung geben möchte, sich über den Nutzen zu besprechen, welcher für die Straßen-, Eisenbahn- und Wasserbau-Technik erwachsen würde, wenn solche Karten mit horizontalen Kurven von angemessener Entfernung ausgestattet würden, wie dies in Holland, Baden, der Schweiz zc. geschehen ist, und wodurch auch für die Lage der Gebirgsarten der sicherste Anhaltspunkt und die beste Grundlage gewonnen würde.

Derselbe zeigte hierauf eine von dem Hrn. Ingenieur-Topographen Hauptmann v. Bach mit vieler Genauigkeit und Eleganz ausgeführte Karte von Württemberg vor, welche Horizontalkurven in je 500 Fuß vertikaler Entfernung enthält. In oben erwähnten Zwecken sollten nun allerdings ungleich mehr solcher Kurven aufgenommen seyn, und es würden sich dieselben vorzugsweise von 20 zu 20 Fuß Höhen-Differenz empfehlen. Obgleich hiedurch der Aufwand vermehrt würde,

so stände derselbe doch in keinem Verhältnisse zu den Vortheilen, welche eine solch vollständige Arbeit in anderer Richtung verschaffte, und es behält sich der Verein vor, bei Gelegenheit dieser allgemeinen Ansicht seiner anwesenden Mitglieder geeigneten Ortes empfehlend vorzutragen.

Hierauf Schluß der Sitzung.

Der Vorstand: Klein. Der Schriftführer: Spindler.

Beitung.

Inland.

Bayern. — Am 28. April fand in München die jährliche Generalversammlung der Aktionäre der Eisenwerksgesellschaft „Maximilianshütte“ bei Burglengenfeld statt. Die letztjährige Produktion ergab laut Bericht eine Steigerung von 17,000 Ztr. gegen das Vorjahr. Der Ertrag ermöglichte, nebst den 5proz. Zinsen des Aktienkapitals von 1,400,000 fl., eine Dividende von 3 Proz. zu zahlen und 12,000 fl. für den Reservefonds zu hinterlegen. Von den verschiedenen Contis wurden außerdem namhafte Abschreibungen gemacht. (N. 3.)

Ausland.

Schweiz. — Der Hauenteintunnel, der einestheils durch die Grobartigkeith des Unternehmens, andertheils durch die fürchterliche Katastrophe des vorigen Jahres und den Prozeß wegen der abgegrabenen Quellen zu einer Berühmtheit weit über die Grenzen der Schweiz gelangt ist, ist am 27. April eingeweiht worden.

Ankündigungen.

[18—20]

Einladung

zur dritten ordentlichen Generalversammlung der stimmfähigen Aktionäre der k. k. priv. österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die P. T. Herren Aktionäre werden hiermit zu der auf Grund des Art. 36 der Statuten anberaumten dritten ordentlichen Generalversammlung eingeladen, welche

Donnerstag, den 20. Mai 1858 um 9 Uhr früh in Wien im Lokale der Gesellschaft, **Militärplatz No. 12** stattfinden wird, wobei der Jahresbericht und die Rechnungsabschlüsse für das Betriebsjahr 1857 mitgetheilt und die Genehmigung der Jahresrechnung und Bestimmung der Dividende zur Beratung und Beschlußfassung gelangen werden.

In Ausübung des Stimmrechtes und der Ausübung desselben wird auf die Bestimmungen der Art. 32, 38 und 41 der Gesellschaftsstatuten hingewiesen, wornach der Besitz von wenigstens 40 Aktien das Recht auf je Eine Stimme gibt, mit der Beschränkung jedoch, daß Ein Aktionär in keinem Falle mehr als zehn eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen darf.

Das Stimmrecht kann auch durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden, letzterer muß jedoch ebenfalls stimmfähiger Aktionär seyn und kann, außer seinen zehn eigenen, nicht mehr als höchstens noch zwanzig fremde Stimmen übernehmen.

Die Vollmachten müssen nach dem vom Verwaltungsrathe genehmigten Formulare ausgefertigt seyn. Blanquette hiezu werden den Herren Aktionären sowohl bei der Centralkasse der Gesellschaft in Wien, als auch bei der Kasse des **crédit mobilier in Paris** unentgeltlich verabfolgt.

Die Herren Aktionäre, welche an der Generalversammlung Theil zu nehmen wünschen, werden daher ersucht, spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte derselben, d. i. längstens bis zum 6. Mai 1858 inclusive, ihre Aktien, oder falls sie dieselben bei der gesellschaftlichen Depositenkasse erlegt haben, ihre Depositen-scheine entweder bei der Gesellschaftskasse in Wien oder in Paris bei der Kasse der **société générale de crédit mobilier** gegen Empfangbescheinigung zu hinterlegen und dafür gleichzeitig die nominativen Einlaßkarten zur Generalversammlung in Empfang zu nehmen.

Die Zurückstellung der Aktien und Depositen-scheine wird nach abgehaltener Generalversammlung stattfinden.

Wien, am 17. April 1858.

Von der General-Direktion der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

k. k. priv. österreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

[34—36]

Kundmachung.

Die General-Direktion der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft beehrt sich dem P. T. Publikum bekannt zu geben, daß sie in der Eisenbahnstation Olmütz einen regelmäßigen Dienst für das Zu- und Abreisen der Eil- und Frachtgüter eingerichtet habe.

Jene Versender, welche Eil- oder Frachtgüter nach der Station Olmütz expediren, können daher dieselben bis in das Haus des Empfängers oder in die zollämtliche Magazine stellen lassen.

In diesem Falle ist auf die Adressseite der betreffenden Frachtbriefe unten zu schreiben:

„In das Haus oder in das zollämtliche Magazin zu stellen.“

Demzufolge werden solche Güter dem Adressaten, nach Ankunft der Frains, mit welchen sie anlangen, unverzüglich gegen Zahlung der nachstehenden Tarifsgebühren zugestellt werden.

Tarif

für die Abfuhr von Eil- und Frachtgütern vom Bahnhofe zu Olmütz bis zu dem Hause der Empfänger oder bis zu dem zollämtlichen Magazine

Eilgüter		Frachtgüter	
für 1 bis 50 Pfd.	5 fr.	für 1 bis 100 Pfd.	4 fr.
„ 51 „ 100 „	7 fr.	„ 101 „ 200 „	6 fr.
		„ 201 „ 300 „	8 fr.

Ueber 100 Pfund pro halben Zentner, wobei jeder angefangene als voller gilt 3 fr. Ueber 300 Pfund pro Zentner, wobei jeder angefangene als voller gilt 3 fr.

Für Möbel und gebrechliche Gegenstände, welche in die dritte Klasse des Tarifs gehören, wird außer den oben festgesetzten Preisen noch ein Kreuzer C.M. pro Zentner eingehoben werden.

Die Transportpreise für unzerlegte Maschinen und voluminöse Güter in Colliis über 20 Zentner werden durch Uebereinkunft der Parteien mit dem Unternehmer Herrn **Thomas Wlf** in Olmütz bestimmt.

Wien, am 25. April 1858.

Von der General-Direktion der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

[21—23]

Bekanntmachung.

Die unterzeichnete Direktion beabsichtigt 25 Stück Achsen mit Speichen-Rädern für Eisenbahnwagen in Wege der Submission zu vergeben.

Die Achsen sind gewalzt von 4 3/4 Zoll engl. Stärke in der Nabe, nach der Mitte hin nachgeschmiedet, die Räder haben 3 Fuß engl. Durchmesser. Offerten über Lieferung der Achsen und Räder sind innerhalb 4 Wochen, unter Angabe des Preises frei Casse, und kürzesten Lieferungsstermin an uns einzusenden.

Zeichnungen der Achsen und Räder sind von dem Bureau unseres Maschinenmeisters zu erhalten.

Cassel, am 12. April 1858.

Die Direktion der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms Nordbahn. Sezekorn.

Die Sächsische Gußstahlfabrik in Döhlen bei Dresden

[27—29]

liefert unter Garantie von drei bis fünfzehn Jahren in vorzüglichster Qualität, sowohl nach Zeichnungen geschmiedet, als auch vollständig fertig gefertigt und rein bearbeitet stets in kürzester Frist zu den billigsten Preisen:

- Fertige Trag-, Stoss- und Spiralfedern
- Walzenringe zum Aufziehen auf eisernen Walzenachsen.
- in jeder Form und Stärke, für Eisenbahnwagen, Lokomotiven u. Tender.
- Fertige Messer für Scheeren, Pressen, Achsen jeder Art für Eisenbahnwagen, Durchstossmaschinen u. dgl.
- Lokomotiven, Tender und Dampfmaschinen.
- Münzstempel, Stanzen jeder Art.
- Kolbenstangen.
- Walzen für Münzen, Silber- und Neusilberwerke.
- Kolbenplatten.
- Lahn- und Rletwalzen mit Gestellen und Triebwerken jeder Art.
- Gradführungen.
- Kanonen, Cuirasse, Büchsenläufe.
- Kurbeln.
- Werkzeugstahl in allen Dimensionen.
- Kurbel- oder Krummachsen.
- Schweißbaren Gussstahl
- Kurbelstangen.
- Gussfederstahl
- Maschinenheile überhaupt in jeder Form und Stärke.
- Naturharten Gussstahl
- Holländermesser für Papierfabriken.
- Spindelstahl
- Erdbohrer.
- Bolzen, Spindeln, Zapfen u. dgl.
- Kuppelmuffe.

und empfiehlt sich zu geneigten Aufträgen.

[30—33]

Ankündigung.

Den verehrlichen Eisenbahn-Material-Verwaltungen und Herren Technikern empfehlen wir, außer unsern bekannten Maschinen-Riemen-Fabrikaten aus Bordeaux-Kernleder und englischem Doppeltstoffe, vollkommen wasserdichte Güterwagendecken in jeder beliebigen Größe zu herabgesetzten, sehr mäßigen Preisen.

Dieselben haben bereits seit dem Jahre 1853 bei vielen Eisenbahn-Verwaltungen Aufnahme gefunden und sich sowohl hinsichtlich ihrer andauernden Dichtigkeit als ihrer Dauerhaftigkeit und Zweckmäßigkeit bestens bewährt, was wir genügend nachweisen können. Sie verdienen daher wohl den Vordruck zur Seite gestellt zu werden; zeichnen sich aber vor diesen dadurch vortheilhaft aus, daß sie viel leichter sind und sich somit bequem handhaben lassen, keine Unterhaltungskosten verursachen, und sich ungesähr nur auf ein Drittel des Preises jener stellen.

Auch empfehlen wir zu billigen Preisen leichte, sehr dauerhafte Feuerlöschheimer, welche ohne die Gefahr, daß sie dadurch leiden, stets mit Wasser gefüllt, aufbewahrt werden können, so wie Spritzenschläuche, welche ebenso wenig dem Verderben durch Fäulniß unterworfen sind.

Bei Abnahme größerer Partthien räumen wir einen besondern Rabatt ein.

Auf frankirte Anfragen werden Preislisten, Deckstoff und Schlauchmuster gratis eingesandt.

C. Heuken & Comp. in Aachen.

