

Rathe gezogen werden wird, welche sich richtige Kenntnisse und Anschauungen vom Maschinenwesen verschaffen wollen. Der im Verhältnis zu dem Gebotenen sehr billige Preis von 3 Thlr. 10 Sgr. für das ganze Werk mag ebenfalls beitragen, demselben seine größere Verbreitung zu verschaffen.

II.

Die Konstruktion und Fabrikation der Schraubenbolzen, Anker- oder Laschenschrauben, Schraubenmutter, Schraubenschlüssel, Unterlegscheiben, Stifte, Keile, Niete und Winkelisen nach A. C. Benoit Dupontail, Civil-Ingenieur, und Anderen. Für Maschinenbau- und Eisenbahnwerkstätten von **Gm. Schreiber**. Mit 188 erläuternden Figuren und 9 Tabellen. **Weimar 1858**, bei B. Fr. Voigt.

Dieses Werkchen, mit 143 Seiten Text und 6 Figurentafeln, bildet zugleich den 240. Band des „Neuen Schauplazes der Künste und Handwerke“ und behandelt in drei Abschnitten: 1) die Konstruktion der Schraubenbolzen, Anker- oder Laschenschrauben, Schraubenmutter, Schraubenschlüssel, Unterlegscheiben, Stifte, Keile, Niete und Winkelisen; 2) die Verfertigung der Schraubenmutter und der Schraubenbolzen; 3) die verschiedenen Werkzeuge und Maschinen zum Schraubenschneiden. Da eine Gleichförmigkeit in den genannten, in so großer Anzahl und so vielfältig verwendeten Gegenständen für jede Bahnverwaltung und jedes größere Etablissement von großem Vortheil ist und auf alle mögliche Weise angestrebt werden sollte, so muß eine diese Fabrikation theoretisch oder praktisch behandelnde Schrift, wie die vorliegende, willkommen erscheinen, weshalb wir gerne die Aufmerksamkeit darauf lenken, mit dem Bemerken, daß auch hier der geringe Preis von 20 Sgr. die Anschaffung erleichtert.

III.

Die Schiebersteuerungen. Mit besonderer Berücksichtigung der Steuerungen bei Lokomotiven. Von Dr. **Gustav Zeuner**, Professor der Mechanik und theoretischen Maschinenlehre am eidgenössischen Polytechnikum zu Zürich. Mit 6 lithographirten Tafeln. **Freiberg 1858**, bei **J. G. Engelhardt**.

Der Verfasser, dem technischen Publikum als Mitarbeiter des „Civil-Ingenieur, Zeitschrift für das Ingenieurwesen“ hinlänglich bekannt, liefert in vorliegender Schrift die von ihm im „Civil-Ingenieur“ (Band 2 und 3) über diese wichtige Materie mitgetheilten Vervollständigt als ein selbstständiges Werk, welches von allen jenen, die sich mit dem Dampfmaschinen- und insbesondere Lokomotivenbau beschäftigen, gewiß mit Dank begrüßt wird. Der Verfasser hat es sich zur Aufgabe gemacht, ein einfaches, leicht zu behaltendes, praktisches Verfahren aufzufinden, mit dessen Hilfe alle Fragen, die in Betreff irgend einer Steuerung gestellt werden können, leicht und sicher zu beantworten sind. Eine interessante Zugabe ist die Beschreibung und Theorie der Coulissensteuerung mit geraden Coulissen, welche fast gleichzeitig von dem englischen Ingenieur Allan und dem Ingenieur Eric (Konstrukteur der Maschinenfabrik Splingen) erfunden wurde. Das Buch behandelt im ersten Theil (Seite 1—124) die Steuerungen mit einem Schieber, im zweiten (S. 125—181) die mit zwei Schiebern. Bei der Steuerung mit einem Schieber wird wieder unterschieden: die einfache Schiebersteuerung mit fester Expansion (1. Abschnitt) und die Umsteuerung mit variabler Expansion (2. Abschnitt), und zwar: Coulissensteuerung von Stephenson (Kapitel 1), von Gooch (Kapitel 2), von Allan (Kapitel 3) und von Heusinger von Waldegg (Kapitel 4). Bei der Steuerung mit 2 Schiebern werden beschrieben: die Steuerung von Gonzenbach (Kapitel 1) und die von Meyer (Kapitel 2). Der Beschreibung eines jeden Steuerungs-Systems folgt die Theorie und dann die Praxis und Anwendung des Diagramms. Schließlich müssen wir noch bemerken, daß die Ausstattung des Werkes, sowohl was den Text als die Tafeln betrifft, nichts zu wünschen übrig läßt.

Beitung.
Inland.

Württemberg. — Nach einer K. Verordnung vom 8. Nov. besteht die eine Abtheilung der K. Oberfinanzkammer bildende Centralbehörde für die Verkehrsanstalten fortan aus folgenden vier Sektionen: A) Eisenbahnbaukommission — für die Beaufsichtigung und Leitung des Neubaus von Eisenbahnen; B) Eisenbahndirektion — für die Leitung des Betriebes und der Verwaltung der Eisenbahnen; C) Postdirektion — für die Leitung des Betriebes und der Verwaltung der Posten; D) Telegraphendirektion für die Leitung der Einrichtung, des Betriebes und der Verwaltung der Telegraphen. Außerdem gehört in den Geschäftskreis der Centralbehörde für die Verkehrsanstalten die unmittelbare

Leitung des Betriebes und der Verwaltung der Bodensee- und Neckardampfschiffahrt.

Oesterreich. — Am 2. November um 5 1/4 Uhr Nachmittags, langte die erste Lokomotive auf der Elisabeth-Westbahn von Wien in Linz an; es soll gegründete Hoffnung vorhanden seyn, daß diese Strecke am 1. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden wird.

Preußen. — Am 28. Oktober ist die offizielle Eröffnung der Eisenbahn von Reichenbach bis Frankenstein in Schlesien erfolgt; am 1. November wurde sie der allgemeinen Benutzung übergeben.

— Nach einer in Köln erlassenen amtlichen Bekanntmachung werden die Schiffseigenthümer darauf aufmerksam gemacht, daß bald nach Eröffnung der Schiffahrt im Jahr 1859 die ganze Breite des Rheins bei Köln dergestalt überdeckt seyn werde, daß von da ab die Brückenstelle nur mit gesenkten Masten und Kaminen passirt werden könne.

— Auf der neuen Eisenbahnbrücke über die Mosel bei Koblenz sind am 5. Nov. die Probefahrten mit bedeutender Belastung vorgenommen, und ist dieselbe probenhaltig befunden worden.

Hannover. — Das unterseeische Telegraphen-Lan, welches Hannover von Gmden ab mit England in direkte Verbindung bringt, ist glücklich gelegt. Am 31. Oktober begannen die beiden englischen Dampfer William Corry (Schraubendampfer, 1300 Tons groß, 200 Fuß lang, 19 Fuß Tiefgang) und Reliance (Raddampfer, mit 2 Schornsteinen, 200 Pferdekraft, Tiefgang 10 Fuß) ab Cromer an der Küste von Norfolk mit der Legung. Am 2. Nov. trafen dieselben bei der Knecht ein, woselbst das Gmdener Segelschiff Lucie, Capt. Biffer, bereit lag, das Kabel weiter an Bord zu nehmen und ans Land zu befördern. Unter dem Beistande des Dampfschiffs Kronprinzessin Marie, welches genanntes Schiff im Schlepptau hatte, wurde nun die weitere Legung bewerkstelligt und trafen beide Fahrzeuge in der Nacht vom 4. d. halb 12 Uhr bei der Gmdener Schleuse ein. Um 4 Uhr Morgens fand alsdann die Landung des Kabels statt. Die von den Ingenieuren mit dem Kabel angestellten Versuche sind besonders günstig ausgefallen, und es erfolgte die Rückantwort auf eine nach Norfolk gestellte Anfrage innerhalb weniger Minuten. Das Kabel hat eine Länge von 250 englischen Meilen und wird nun über Land weiter nach dem Bahnhofe gelegt werden. Die Versenkung des Lanes wurde vom besten Wetter begünstigt. (Dtsch. Btg.)

Sächs. Herzogthümer. — Am 1. November hat die Eröffnung der Werra-Eisenbahn von Eisenach bis Koburg in feierlicher Weise stattgefunden; die weitere Strecke Koburg-Weißfels zum Anschluß an die bayerische Süd-Nordbahn soll am 1. Dezember für den Verkehr eröffnet werden.

Ausland.

Großbritannien. — Nach offiziellen Angaben war in Großbritannien am Schluß des Jahres 1857 das für Eisenbahnanlagen bewilligte Kapital 587,051,735 Pf. St., wovon 314,989,826 Pf. St. realisiert waren; diese Summe theilt sich in 78,360,236 Pf. St. Anlehen, 58,061,655 Prioritäts-Aktien und 178,567,935 Pf. St. gewöhnliche Aktien. Im Jahre 1857 hat das Anlagekapital der Bahnen um 6,213,932 Pf. St. zugenommen. Die durchschnittliche Dividende der Aktien war 3.6 Proz. in 1857 gegen 3.12 Proz. in 1856. Die Bruttoeinnahme der Bahnen des Vereinigten Königreichs beliefen sich in 1857 auf 24,174,430 Pf. St., die Betriebsauslagen auf 11,362,066 Pf. St. oder beil. 47 Proz. der Einnahmen. Die Einnahmen vertheilen sich wie folgt:

für 139,008,888 Reisende	10,592,798 Pf. St.
„ 25,027,927 Tonnen Güter	7,781,743 „
„ 46,293,983 Tonnen Mineralien	3,987,291 „
Verschiedene Einnahmen	1,812,598 „
	24,174,430 Pf. St.

Rußland. — Die Statuten der russischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft haben vor kurzem bedeutende Abänderungen erhalten, welche dahin abzielen den Betrieb derselben in noch großartigerer Weise zu gestalten und zugleich bedeutendere staatliche Zuschüsse sichern. Auf allen Linien zwischen den Häfen des schwarzen und asowischen Meeres, dem Dniepr, Bug und der Donau (bis Galacz aufwärts), wie zwischen Odessa und Konstantinopel, Odessa und den Krimhäfen, Odessa-Galacz, Odessa-Kinburn-Dschakow-Nikolajeff, Kertsch-Maria-pol-Laganrog werden die Fahrten wenigstens einmal wöchentlich stattfinden, auf einzelnen vielbefahrenen kleineren Strecken wenigstens einmal täglich, längs des kaukasischen Ufers einmal zweiwöchentlich. Nur die größern Fahrten bleiben an unbestimmte Fristen gebunden, aber sie werden über das Marmorameer, den Archipel, das adriatische und Mittelmeer, den atlantischen Ocean und die Nordsee ausgedehnt, indem sie auch spanische, portugiesische, französische (Bordeaux, Brest, Havre, Marseille), englische (London, Newcastle, Gdinburg, Liverpool, New-Port), belgische (Antwerpen), afrikanische (Tunis, Algier) Häfen berühren. Der Zuschuß der Regierung ist auf die ersten zehn Jahre für die Fahrten im asowischen und schwarzen Meer, den Bug, Dniepr und die Donau aufwärts auf 4 Rubel 3 Kopeken Silber pro Seemeile festgesetzt, die Zahl der durchlaufenen Seemeilen darf aber 204,470 nicht übersteigen. Bei den Fahrten