

# Miszellen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Zeitschrift über das gesamte Bauwesen**

Band (Jahr): **3 (1839)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## M i s z e l l e n.

---

Basel. Am 1. September kamen, zur allgemeinen Freude der hiesigen Einwohner, die beiden zwischen hier und Straßburg fahrenden Dampfboote, die „Stadt Basel“ und die „Stadt Straßburg,“ hier an, und wurden unter vielen Festlichkeiten eingeweiht. Diese beiden Schiffe sind eigens für den Dienst zwischen Straßburg und Basel bestimmt, durch die Constructoren Haniel, Jacobi, und Hunsen in Ruhrort in Rheinpreußen verfertigt und von Straßburg aus auf dem Canal Monsieur nach Hüningen gebracht worden, wo sie in den Rhein gelassen und durch vollständige Ausrüstung, durch Anbringung der Räder und Kamme, zum Hinauffahren des Rheins befähigt wurden.

Wien. Man geht hier mit dem Plane einer Eisenbahn von Wien über Linz nach Salzburg um. Die Zwecke dieser Bahn wären: der so sehr aufblühenden Industrie des ganzen mittlern, südlichen und westlichen Deutschlands, ferner der Schweiz und aller mit Deutschland vermittelst des Rheins in Verbindung stehenden Länder, eine erleichterte Verbindung nach dem Oriente, und namentlich dem schwarzen Meere, zu eröffnen. Die Bahn von Wien nach Salzburg würde allen in Bayern, Württemberg, der Schweiz und den Rhein hinab unternommenen oder in Zukunft entstehenden Bahnen die Hand reichen, um mit einem großen Zuge dem Zwecke ihres Entstehens die wahre Verwirklichung zu geben. Die Straße, welche das südliche Deutschland von West nach Ost durchschneidet, ist durch die Wichtigkeit der Industrie und des Handels, durch die dichte Bevölkerung der berührten Strecken, durch das Interesse, welches die an ihr gelegenen Städte bieten, durch die Schönheit der Gegenden, welche sie durchschneidet, sowohl an Waaren-, als Personen-Frequenz, die belebteste in Deutschland.

— Der einstigen Festung Ofen steht eine neue Verschönerung, dem Publicum eine neue Bequemlichkeit bevor. Auf der Südseite wird die Auffahrt erleichtert und verschönert. Durch die Festungs-Fortification wird das äußere Einfahrtsthor auf 40 Fuß erhöht, in toskanischer Ordnung die Säulen und das Gesims, aus weißem, festem Stein aus dem Steinbruche Söskut zierlich verfertigt und erbaut. An der Fronte wird folgende Aufschrift mit 7½ Zoll hohen im Feuer vergoldeten Buchstaben stehen: Ferdinandus I. Imperator. Austriae. Hungariae. Bohemiae. Rex. Hoc. Nomine. V. MDCCCXXXVIII.

— Die in Pesth versammelte Reichstags-Deputation hat endlich am 13. September die Verhandlungen wegen einer stehenden Brücke zwischen Ofen und Pesth geschlossen. Die Brücke wird in der Gegend des v. Rakoschen Hauses in Pesth und des k. k. Verpfleg-Magazins in Ofen angelegt werden, und aus 2 Pfeilern und 3 Kettenbogen bestehen. Der englische Architect Clark wird den Bau leiten, und eine, von dem Baron S. G. v. Sina gebildete, Actien-Gesellschaft, welche dafür 97 Jahre die Einnahme bezieht, die Kosten bestreiten.

München. Das neue Klostergebäude der barmherzigen Schwestern, über dessen Errichtung bei dem letzten Landtage so heftige Debatten sich erhoben hatten, ist mit der dazu gehörigen Kirche hinter dem allgemeinen Krankenhause, beinahe vollendet. Zum Kloster der Benedictiner ist, der Glyptothek gegenüber, der Grundstein gelegt. — Das Universitäts-Gebäude, das mit einem dunkelgelben Cement überzogen war, ist nun weiß überstrichen worden, und soll, wenigstens zum Theil, bunt bemalt werden, wie man auch am Theater bereits polychromische

Versuche gemacht hat, die inzwischen an dem daneben stehenden Postgebäude die Gunst des Publicums nicht erlangt haben. — Die Ludwigs-Kirchtürme sind beide vollendet und sogar schon mit den goldenen Kreuzen auf dem Gipfel ihrer Pyramiden geschmückt. Ein Uebelstand tritt indeß bei diesem, an sich schönen und interessanten Bau heraus, und wird nächstens noch fühlbarer werden, wenn die Mauern vom Gebäude des Salinen- und Bergbau-Directoriums, zu welchem in diesen Tagen der Grundstein gelegt wird, emporsteigen, und den Distanzpunkt für die Ansicht der Kirche auf die Breite der Straße beschränken. Dadurch gewinnt allein schon die, im altdeutschen Baustyle aufgeführte, Kirche in der Vorstadt Au außerordentlich, daß man in weitem Kreise um sie herum gehen und sie unverkürzt ins Auge fassen kann. — Professor Schwanthaler war durch anstrengende Arbeiten gefährlich geschwächt. Eine Badekur in Baden in der Schweiz hat dem großen Künstler den Gebrauch der Arme und Beine wieder gegeben, der ihm gänzlich genommen war. In seinen Werkstätten wird inzwischen thätig fortgearbeitet, und die Hermannsschlacht, die den Giebel der Rückseite der Walhalla schmücken wird, wird bald in riesengroßen Marmorgestalten fertig dastehen, als ein sprechendes und wohl durchgeführtes Denkmal der Begründung deutscher Nationalität. Für den Sculpturschmuck eines andern in München aufzuführenden Gebäudes, zu Kunstausstellungen, bedient sich Schwanthaler des weißen Tiroler Marmors, dem er sogar vor dem Carrarischen in Farbe und Korn den Vorzug gibt. Gewiß ist, daß er sehr rein und dem griechischen Marmor überraschend ähnlich ist. Es werden in das Giebelfeld dieses, im korinthischen Style aufzuführenden, Gebäudes colossale Figuren gestellt, durch welche die verschiedenen Künste, die man gegenwärtig ausübt, repräsentirt sind. — Im Gießhause ist man jetzt mit Eiselirung der, im Guss vollkommen gelungenen, Statue Schillers beschäftigt. Die Theilnahme für dieses Denkmal ist jetzt allgemeiner als früher, und man spricht sich mit größerem Lobe über die Darstellung des großen Dichters aus. Nur die ihn persönlich gekannt haben, stehen wie vor einer fremden Erscheinung davor und sagen: das ist er nicht! — Ein neuer Fingerzeig, daß man Dichtern und überhaupt rein geistigen Illustrationen keine ikonischen Statuen setzen sollte! — Fremde, deren wir jetzt in sehr großer Anzahl haben, interessieren sich besonders für die neuen Glasmalereien, die man in besonderer Schönheit und Vollkommenheit unter der Leitung des Prof. Heß in der hiesigen Porzellanfabrik auf einer Tafel ausführt.

— Der 25. August wurde durch Vollendung zweier, vom König vor mehreren Jahren begonnener, so wie durch Begründung zweier neuer öffentlicher Gebäude, festlich bezeichnet. Sämmtliche 25 Statuen alter Künstler prangten am Morgen des heutigen Tages auf der Dachgalerie der Pinakothek, und geben somit diesem Bau den letzten äußern Schmuck. Am Abend glänzten, im Strahl der untergehenden Sonne, zum ersten Male die goldenen Kreuze beider Thürme an der Ludwigskirche, deren Spitzen und Gerüste mit grünen Gewinden auf das Geschmackvollste geziert waren. Hiermit ist auch diesem Bau nach außen seine Vollendung gegeben. Zu dem Directorial-Gebäude des Salinen- und Bergbauwesens, gegenüber der Ludwigskirche, wurde der Grundstein heute, unter herkömmlichen weltlichen und geistlichen Feierlichkeiten, gelegt; ebenso der zu dem Gebäude für neuere Kunst-Ausstellungen. Ersteres wird vom Ober-Baurath Prof. Gärtner, letzteres vom Bau-Inspector Ziebland, und zwar gegenüber der Synpotohek, gebaut.

Augsburg. Am 3. Sept. fand die Eröffnung der kurzen, in der Nähe von Augsburg bis jetzt mit Schienen belegten Strecke unserer Eisenbahn Statt. Es sind vorläufig drei

Wagen in Thätigkeit gesetzt, von denen jeder 24 Personen faßt und die, jeder mit einem Pferde bespannt, leicht und rasch dahin gleiteten.

Karlsruhe. Briefe aus Neapel melden, daß nun auch die letzten Kisten mit Terracotten für unser neues Museum von dort abgeschickt sind. Der durch seine Reisen in Spanien bekannte Rittmeister Maler, gegenwärtig großherzogl. badischer Geschäftsträger beim Papst, hat sich fast ein Jahr im Königreich beider Sicilien aufgehalten und zum Ankauf dieser, so wie einer bedeutenden Anzahl antiker Vasen, eine große Summe Geldes zu seiner Verfügung gehabt. Mit dieser und den Kenntnissen des Alterthums ausgerüstet, konnte es nicht fehlen, wenn man etwas Vorzügliches erwartete; und man hat sich nicht getäuscht, denn Augenzeugen versichern, daß nicht leicht schönere Terracotten zu treffen sind. Die Vasen sollen von ausgezeichneter Schönheit seyn, besonders eine große, auf welcher Orpheus in der Unterwelt abgebildet ist, übertrifft bei Weitem die bekannte, dieselbe Mythe darstellende Vase in München, sowohl in Form als Zeichnung. Dr. Braun, Secretär des archäologischen Instituts, hat beide Vasen mit Abbildungen und Text durch den Druck bekannt gemacht. Herr Maler ist Ende Septembers von Neapel nach Karlsruhe abgereist, um bei der Aufstellung dieser Kunstschätze gegenwärtig zu seyn.

Magdeburg. An den in Angriff genommenen Strecken der Magdeburg=Cöthen-Halle-Leipziger-Eisenbahn, sind im Ganzen bis Ende August 51,531 Schachtruthen Erde bewegt, und damit 40 Procent der gesammten Erdarbeiten vollendet. Die Totallänge des fertigen Plans beträgt 4217 Ruthen. In den noch nicht angegriffenen 5 Bausectionen ist das Expropriations-Geschäft eingeleitet und wird im Laufe dieses Herbstes beendigt werden. Durch die bisherigen Expropriationen sind zusammen etwa 370 Morgen Terrain Eigenthum der Gesellschaft geworden. Von den contrahirten Schienen sind bis jetzt 2790 Tons abgeliefert und noch 2010 Tons zu gewärtigen. Von den Schienenstühlen wurden 31,682 Stück geliefert, und von den Hölzern beträgt die Anlieferung bis jetzt 5762 Stück kieferne Langhölzer und 3511 Stück Eichen-Querschwellen.

Potsdam. Die Berlin=Potsdamer Eisenbahn ist nunmehr für die Section von hier nach Zehlendorf vollendet, und am 21. September eingeweiht worden. Die Locomotiven „Adler“ und „Pegasus“ setzten sich mit 16 Wagen in Bewegung, und legten die Strecke von hier bis Zehlendorf,  $1\frac{5}{6}$  Postmeilen, in 20 Minuten zurück. Die Gesamtzahl der auf einmal fortschaffbaren Personen, wenn sämmtliche Wagen erst im Gange sind, beträgt 1170. Bei den sichtlich vorgerückten Arbeiten auf der zweiten Section, von Zehlendorf nach Berlin, läßt sich mit Gewißheit annehmen, daß die ganze Bahn noch in diesem Jahre vollendet seyn, und mit ihren heilbringenden Folgen dem Aufschwunge des Verkehrs und National-Wohlstandes förderlich werden wird.

Berlin. Das magazin d'antiques der Herren Muhr und Comp. hier selbst, hat sich in den letzten Tagen durch mehrere Merkwürdigkeiten vermehrt, welche namentlich in das Fach der Kunsttischlerei gehören. Unter diesen befindet sich auch ein, mit vielen breiten und schmalen Fächern, Ausziehkasten u. versehenes Schränkchen, an welchem äußerlich, an den drei größeren Thüren, die Bilder Karl V., Ferdinand II. und Maximilian II., und an den 12 Schubfächern die Brustbilder sämmtlicher Könige und Königinnen von Neapel, von Robert an bis zu Karl V., angebracht sind. Die Bilder sind in Elfenbein geätzt, und unter jedem Bilde ist die Zahl der Regierungsjahre des Regenten und der Regentin bemerkt. Oben, über dem Ganzen, sieht man das neapolitanische Wappen und mehrere Ornamente.

— Die hiesige königliche Porzellan-Manufactur, welche sich in der neuern Zeit durch einige Arbeiten ausgezeichnet hat, die allein schon durch den grandiosen Maaßstab, in welchem sie ausgeführt worden sind (z. B. die zwei zuletzt gefertigten großen Vasen, mit den Ansichten von Berlin und der neapolitanischen Landschaft), Aufsehen erregen würden, hat so eben wieder eine Arbeit geliefert, welche neben dem, was Mad. Sacquotot und Andere in Frankreich geleistet haben, nicht allein vollkommen ihren Platz einnehmen kann, sondern sie weit hinter sich zurück läßt. Es ist dieß eine Copie der berühmten Raphaelischen Madonna della Sedia in der Gallerie des Palastes Pitti, in der Größe des Originals. Wer die Schwierigkeiten kennt, die es hat, eine gerade Porzellanplatte dieser Größe unverlezt aus dem Feuer zu bringen, wird den Werth dieser ausgezeichneten Arbeit anerkennen müssen. Das Bild, welches 26 Zoll im Durchmesser hat, gibt durch die große Harmonie und Milde der Farben (etwas, das man bei der Porzellanmalerei sehr in Anschlag bringen muß) den Eindruck vollkommen wieder, den das Original erregt, und hat vor einer Delcopie, so wie vor dem (trotz des Glases, mit dem es bedeckt ist, schon sehr verblichenen) Original den Vorzug einer unverwüßlichen Dauer. — Die beiden eben erwähnten Vasen haben die Formen der bekannten mediceischen, 3 Fuß Höhe und oben 6 F. 9 Z. im Umfange. Auf der mit den Ansichten von Berlin, wo in 6 Compartimenten das k. Schauspielhaus, die Königswache, die neue k. Bauschule, das Museum, die Friedrichswerdersche Kirche und die Sternwarte dargestellt sind, steht jede Ansicht in einer Einfassung von polirtem Golde, auf welcher wiederum Verzierungen aus mattem Golde und in Braun schattirt, angebracht sind. Die obere Ausladung der Vase hat, auf blauem Grunde, polirte breite Goldverzierungen, und ebenso sind der Bauch und der Fuß der Vase verziert. Die Henkel der Vase sind aus reich vergoldeter Bronze gearbeitet. — Das Bild, welches auf der zweiten Vase angebracht ist, läuft rund um das Gefäß herum, und stellt einen, mit Weinlaub umrankten, Säulengang einer Villa dar, aus welchem man im Hintergrunde Neapel, den Golf, den Vesuv, das Meer und die Inseln sieht. Unter dem Säulengange wird die Weinlese gefeiert. Das Bild ist nach einer Zeichnung des Hrn. v. Klöber ausgeführt, und macht durch die ungemaine Weichheit, mit der die Farben behandelt sind, und die von der sonstigen, oft gerügten Kälte der Porzellanmalerei durchaus keine Spur trägt, dem Maler große Ehre.

— Die Locomotiven, welche in der Fabrik des berühmten Maschinenbauers Herrn Stevenson, in Newcastle, für die Berlin-Potsdamer Eisenbahn gebaut worden sind, zeichnen sich durch ihre treffliche, eben so solide als zierliche, Bauart vor vielen ähnlichen aus. Man muß es in der That bewundern, bei Maschinen von dieser Größe, bei denen die Festigkeit und Dauer Hauptbedingungen sind, die äußere Eleganz so berücksichtigt zu sehen, wie dieß hier der Fall ist, z. B. bei dem Merkur, der, vollständig aufgestellt, in einem der großen Schuppen des Grundstücks der Eisenbahncompagnie dasteht. Es sind sechs Locomotive herübergekommen, die sämmtlich deutsche Namen tragen. Der Versuch, welcher vor einigen Tagen auf der Strecke von Potsdam nach Zehlendorf angestellt worden ist, fiel in jeder Hinsicht befriedigend aus, und es ist zu erwarten, daß, nach der Vollendung der Strecke von Zehlendorf nach Berlin, ein ähnlicher Erfolg die Unternehmer belohnen werde. — Erfreulich ist der Anblick der Thätigkeit, die sich auf dem Grundstücke der Gesellschaft, vor dem Potsdamer Thore, überall kund thut, und die weitläufigen Anlagen, welche zum Theil noch im Bau begriffen sind, werden der Gegend, außerhalb der Ringmauer, nach dieser Seite hin, bald eben das großartige Ansehen geben, das sie auf

der andern Seite, nach dem Brandenburger Thore, durch die schönen Privathäuser erhält, welche man, bis an den Saum des Thiergartens, in diesem Augenblicke sich an mehreren Stellen erheben sieht.

Memel. Der im Jahre 1834 begonnene Molen-Bau im Memeler Hafen ist so weit vorgeschritten, daß von der beabsichtigten 340 Ruthen langen Strecke Steinbordung am nördlichen Seeufer bis zum 7. Juli bereits 210 Ruthen fertig waren. Das Bauwerk erhebt sich 8 Fuß über den gewöhnlichen niedrigsten Wasserstand, ist mit einer vierfüßigen Dossirung und 2 Fuß starken Abpflasterung versehen, und verursachte bis jetzt einen Kostenaufwand von 130,135 Rthlr. 17 Sgr. 9 Pf., von welcher Summe aber 28,433 Rthlr. 8 Sgr. 9 Pf. auf angeschaffte Utensilien und Materialien treffen, welche den folgenden Baujahren zu Gute kommen. Die häufigen und anhaltenden Stürme haben das von den Sachverständigen überall als tüchtig anerkannte, und für Memels Hafen so wichtige Werk in seinem rascheren Fortschreiten sehr gehindert und die Arbeit unendlich erschwert.

St. Petersburg. Die außerordentliche Sonnenhitze brachte im Monat Juli auf der Eisenbahn nach Barskoje-Selo eine solche Ausdehnung der ganzen Schienenlinie hervor, daß dadurch zwei Schienen von ihrem Platze verdrängt wurden. Da der Dampfwagen augenblicklich angehalten wurde, so erfolgte weiter kein Unfall. Die Schienen aber mußten an einer Stelle abgenommen und um einen vollen Zoll verkürzt werden, weil sie gar nicht mehr in ihre frühere Lage zu bringen waren.

Kopenhagen. Als am 17. September die Fregatte Kota mit Thorswaldsen an Bord bei den drei Kronen vor Anker ging, hatte sich an der Zollbude, trotz des starken Regens, eine große Menschenmenge versammelt und blumenbekränzte Böte, auf welchen die Professoren der Universität und der Kunstacademien, Gelehrte, Künstler u. sich befanden, zogen dem großen Bildhauer mit Musik entgegen. Mehrere Personen fuhren an Bord, ihn zu begrüßen, und er darauf an das Land, wo das Volk die Pferde von seinem Wagen ausspannte und ihn jubelnd nach Charlottenburg zog. — So achtet und ehrt man in Kopenhagen einen Künstler!

Hamburg. Die Anlegung der neuen Straße über den sogenannten Domplatz wird häufig besprochen, und die Bauten, welche innerhalb der Stadt vorgenommen werden, zeichnen sich durch den Geschmack der Anlage und durch große äußere Nettigkeit aus. Dagegen ließe sich vielleicht für eine zweckmäßigere und einer so großen Stadt würdigere Beleuchtung etwas thun, denn das Licht aus den vielen Läden, Kaffeehäusern u. dgl. kann den Mangel einer zweckmäßigen Erhellung der Straßen nicht ersetzen. Man sollte glauben, daß, bei den vielen Mitteln, welche sich hier darbieten, die Einrichtung einer Gasbeleuchtung nicht große Schwierigkeiten haben würde, um so mehr, da in mehreren Privat-Etablissements die Beleuchtung schon eingerichtet ist. — Unter den neuen größeren Bauten ist, außer dem Neubau des Gymnasiums und der Bibliothek, das neue St. Johannis-Kloster zu bemerken, an dem seit dem Jahre 1834 gebaut wird, das aber noch nicht vollendet ist. Die imposante Fassade von 23 Fenstern, mit drei Vorsprüngen, im Rusticostyle, wird von den schönen Gartenanlagen auf dem Walle (zwischen dem Stein- und Damnthore) aus gesehen, sich sehr gut ausnehmen, gegenwärtig aber noch von den zur Allee gehörigen Pappeln verdeckt, welche davor stehen. Daß man die neue Börse auf den sehr beschränkten Adolphsplatz baute, scheint nicht ganz zweckmäßig; doch mag wohl die centrale Lage dieses Platzes die Veranlassung zu seiner Wahl gegeben haben. — Eine wesentliche

Verschönerung der Stadt würde dadurch entstehen, wenn man das herrliche Alsterbassin (die sogenannte Binnenalster) auch auf der vierten Seite, wo jetzt das Zuchtthaus steht, eben so bebauen könnte, wie es auf der gegenüberstehenden (dem sogenannten neuen „Sungfernstieg“) durch die geschmackvollen Häuser der Herren Abendroth, Senisch u. geschehen ist. Geschähe dieß, so möchte der Platz, mit der imposanten Wasserfläche in der Mitte, wohl nur in Genf, an der Place des Bergues und deren Umgebungen, einen Nebenbuhler haben.

Coblenz. Die Sammlung von Denkmälern und Ueberresten aus früherer, besonders römischer Zeit, im hiesigen Gymnasium, hat vor Kurzem durch den Regierungssecretär Feusser einen sehr interessanten Beitrag erhalten. Es ist dieß ein Stein von 2' 3" Länge und 1' 5" Höhe, welcher in dem Hause des Herrn Feusser, bei dem Abbruch eines sehr alten Kamins als Unterlage gefunden ward. In der Vertiefung des Steins ist das Brustbild Domitians, halberhaben ausgehauen, mit der Umschrift: IMP. CAES. DOMIT. AVG. GERM. CO || P; links sind Blätterverzierungen und andere Arabesken, rechts, unmittelbar neben dem Kopfe, ist der Stein abgebrochen, so daß die Umschrift zwischen den Buchstaben CO und P fehlt; das Ganze würde die Länge von ungefähr 4 Fuß betragen haben. Wenn die Arbeit auch in eine späte Zeit fällt, so ist dieselbe doch vortrefflich. Die Masse ist ein Sandstein, wie er in manchen Gegenden der Nahe gebrochen wird. Merkwürdig ist es, daß in dem Mauerwerke des benachbarten Hauses, welches mit jenem des Hrn. Feusser früher eins bildete, ein anderes Bruchstück eines Steines von derselben Höhe und einer Länge von ungefähr anderthalb Fuß gefunden wurde, auf welchem ganz ähnliche Arabesken ausgehauen sind, und welches mit jenem Fragmente offenbar zu einem Ganzen gehört hat. Beide Stücke haben nämlich höchst wahrscheinlich in dem Sims einer Mauer gestanden, vielleicht der alten Stadtmauer, welche sich an der Nordseite des Planes hinzog.

Brüssel. Im Jahre 1837 wurden auf unserer Eisenbahn überhaupt 4 Mill. 384,576 Personen befördert und dafür 4 Mill. 416,982 Fr. 94 Cent. eingenommen, worunter 16,994 Fr. 30 Ct. für Gepäck. Im ersten Vierteljahre d. J. wurden 321,387 Personen befördert und dafür 379,467 Fr. 73 Ct., oder, wenn das Gepäck dazu gerechnet wird, 397,295 Fr. 34 Ct. eingenommen. Das zweite Vierteljahr brachte durch 590,409 Reisende und mit dem Gepäck 788,284 Fr. 51 Ct. ein. Im Julius endlich belief sich die Einnahme auf 300,508 Fr. 70 Ct., so daß also bereits in den ersten 7 Monaten dieses Jahres mehr, als in dem ganzen vorigen Jahre, eingenommen worden ist.

London. Die Eisenbahn von hier nach Birmingham (112 engl. Meilen lang) ist nunmehr vollendet, und dem Publicum am 23. September eröffnet worden. Ihr Erbauer, Herr R. Stephenson, machte am 18. Septbr. die erste Probefahrt, welche, obgleich an manchen Stellen die Schienen noch nicht gehörig befestigt waren, glücklich von Statten ging. Da zwischen Birmingham, Manchester und Liverpool bereits eine Eisenbahnverbindung besteht, so wird man jetzt eine Strecke von 225 engl. M. — Birmingham liegt fast genau in der Mitte zwischen London und Liverpool — ohne Unterbrechung, und zwar ungefähr in 8 Stunden, zurücklegen können. Herr Stephenson hat noch nicht vier Jahre zur Vollendung seiner großartigen Arbeit gebraucht, bei welcher, wie leicht zu denken, alle mögliche bei Eisenbahnen vorkommende Schwierigkeiten zu besiegen waren. Die Bahn enthält den größten bisher zu Stande gebrachten Durchstich, welcher einen, vier engl. Meilen langen, unterirdischen Gang bildet, geht neun Mal über den

großen Canal und hat im Ganzen an 400 Brücken. Die Arbeiten auf dem beweglichen Boden bei Kilby waren namentlich sehr schwierig.

— In der Abtheilung für Mechanik des Vereins der britischen Naturforscher in Newcastle a. d. Tyne den 20. August, war die erste Abhandlung, welche verlesen wurde, die des Herrn Garnett aus Newcastle „über die Erfindung eines zweiarmligen Telegraphen,“ welcher aus zwei Leitern besteht, die unten 2 Fuß und oben 18 Zoll von einander entfernt sind. Unten werden zwei Zifferblätter angebracht, von welchen jedes acht Stellungen annehmen kann. Diese werden mit ihren Combinationen 88 Zeichen bilden, welche sich auf Worte beziehen, und eine größere Leichtigkeit der Mittheilung gewähren, als bei allen bisherigen Telegraphen-Arten. Dieser neue Telegraph ist so eingerichtet, daß er auch bei Nacht gebraucht werden kann. — Herr Copwith verlas eine Abhandlung über ein Instrument, um die Projection der Gegenstände isometrisch zu erleichtern; — Hr. Webb Hall eine Abhandlung über die Ersparniß der Wärme zu häuslichen Zwecken, und Hr. Ruffel eine Abhandlung über den Widerstand der Flüssigkeiten gegen die Schiffe. Man hatte früher angenommen, daß die Schiffe sich nach der Strömung im Wasser bewegen; aus Hrn. R's Versuchen ergibt es sich indessen, daß die größere oder geringere Geschwindigkeit der Bewegung weder dadurch, noch durch die Gestalt und den Bau des Fahrzeuges, sondern durch die Tiefe der Flüssigkeit, die Höhe und Gestalt der Wellen und deren resp. Schnelligkeit bestimmt werde. Er bemerkte, daß sich Schiffe wohl so einrichten lassen dürften, daß es gar keinen Widerstand gäbe, und zwar nach den Grundsätzen, die er so eben auseinander gesetzt, und daß er selbst danach Schiffe gebaut, mit welchen man in das Wasser gelangen und darin fahren könne, ohne daß es im Geringsten sich bewege.

— Zwischen dem 27. Februar und dem 12. Novbr. 1837 sind, nach dem parlamentarischen Berichte, 19,000 Pf. St. für den Tunnel unter der Themse verausgabt worden, für welche Summe man nur um 19 Fuß 6 Zoll weiter gekommen ist, wozu noch 1000 Pf. St. für Auspumpen, Ausgraben und Anfüllungen mit Thon kommen (nach dem dritten Einbruch des Wassers in den Tunnel), so daß dadurch der Fuß auf beinahe 1000 Pf. St. zu stehen kommt, eine Summe, die alle früheren Anschläge bei Weitem übertrifft. Der Regierungs-Ingenieur Walker sagt in seinem Berichte: In der gegenwärtigen (bedenklichen) Lage glaube ich, daß man die Summe von 150,000 Pf. St., als zur Vollendung des Tunnels an und für sich erforderlich, annehmen kann, während die Kosten der Schächten und übrigen Bauten nicht über 200,000 Pf. St. betragen; so daß mit den 84,000 Pf. St. Staatsgeldern und dem Capital der Compagnie von 180,000 Pf. St. die Gesamtsumme von 614,000 Pf. St. herauskäme!! also mehr als das Dreifache von dem, was ursprünglich berechnet wurde.

— Während in andern Theilen Großbritanniens Explosionen der Kessel auf den Dampfbooten nichts Ungewöhnliches sind, hört man nie etwas der Art von den Schiffen, deren Maschinerien und Kessel in London angefertigt wurden, und zugleich ist auch die Schnelligkeit dieser Schiffe nie übertroffen worden. Der Druck auf die Maschinen und Kessel in den Dampfbooten, welche die Themse befahren, übersteigt nie 6 Pfd. pro Quadratfuß und beträgt selten mehr als 4. Die Schiffe der General-Steam-Navigation-Company, die schönste und kostbarste Flotte von Dampfbooten in Europa, 17 an der Zahl, haben, was Maschinen und Kessel anbetrifft, nie den geringsten Unfall erlitten, da es unter keinen Umständen erlaubt ist, den Druck über 5 Pfund zu steigern, der Durchschnitt aber nur 4 ist.



— Die colossale Bildsäule des Grafen Grey ist nunmehr auf die zu ihrer Aufnahme errichtete Säule gestellt worden. Sie stellt den edlen Lord stehend, im großen Costüme, dar. Die Höhe der Säule beträgt 133 Fuß und ihr Durchmesser 9 Fuß 11 Zoll. Eine Treppe von 164 Stufen führt auf die Spitze, von wo man ein herrliches Panorama der Stadt und Umgegend hat.

— Die Arbeiten an der Manchester- und Leeds-Eisenbahn, einer der wichtigsten für England, da sie die Hauptstadt der Baumwollen- mit der der Wollen-Manufacturen verbindet, haben jetzt an vielen Puncten begonnen, und man hofft, daß sie schon im Jahre 1840 vollendet seyn werden.

— Ein Herr Joison aus Edinburgh hat kürzlich ein Patent für eine Erfindung erhalten, durch welche der sonst aus den Röhren der Dampfmaschinen entweichende Rauch consumirt und zu einer bedeutenden Ersparniß des Brennstoffes benutzt wird.

Paris. Der artesische Brunnen bei dem Schlachthause de Grenelle ist jetzt zu einer Tiefe von 418 Metres gekommen. Es ist jetzt eine große Kraft nöthig, um den Bohrer zu bewegen, welcher 200 Centner wiegt und drei Mal so hoch als der Dom der Invaliden ist. Dieser Bohrer dreht sich immer noch in der ungeheuern Schicht von weißer Kreide, deren Härte fast der des Kiefels gleich kommt, und dringt täglich nur einen Schuh tief weiter.

— In dem Passage Colbert ist gegenwärtig eine Maschine ausgestellt, vermittelt welcher es gelingen soll, die Dampfmaschinen aus der Ebene schnell auf Höhen von 40 Metres hinaufzurollen, und dieselben mit der nämlichen Leichtigkeit der entgegengesetzten Bewegung zu unterwerfen. Diese Maschine besteht aus zwei spiralförmigen Cylindern, welche Thürmen gleich sehen, und im Fall des Krieges als abgesondertes Fort dienen können. Auch lassen sich diese Maschinen bei dem Minenbau benutzen und in senkrechte Gruben stellen. Der Erfinder, welcher sich nicht nennt, hat diesem Apparate den Namen *écluse de terre*, d. h. Erdschleuse, gegeben. Er hofft, vermittelt derselben, die Seitenwege und Verzweigungen der Eisenbahnen eben so häufig und wohlthätig zu machen, als die Schleusen der Canäle und die Verbindungslinien der größeren Flüsse.

— Die am 6. September zum ersten Male befahrene Eisenbahnstrecke von Paris bis vor den Tunnel oberhalb des Fleckens St. Cloud beträgt 13,000 Metres (nicht volle  $1\frac{1}{4}$  Meilen) und wurde von dem Convoi (7 Waggon, 50 Personen) in 25 Minuten zurückgelegt. Man fuhr langsam aus nöthiger Vorsicht. Alle nur erdenklichen Hindernisse fanden sich auf diesem Bahnzuge (Paris-Versailles, rechts der Seine) zusammen: Höhen zu durchstechen, Tiefen durch Dämme oder Viaducte zu überbauen, 600 Metres Tunnel, eine Steigung von  $4\%$ , Straßen in großer Zahl, über oder unter welchen die Eisenbahn hinweg muß; und doch hat man in einem Jahre und etlichen Monaten so viel zu Stande gebracht!

— Am 30. August hatte die hängende Brücke zu Avenyon, welche vor einigen Monaten ein Sturm zerstörte, ein gleiches Schicksal, aber aus einer andern Ursache. Die Ausbesserungen waren vollendet, man war in der Probe begriffen und die Ladung schon fast vollständig, als plötzlich eine der 4 Säulen, woran die Ketten befestigt waren, unter dem Gewicht zusammenbrach, und die Brücke mit der ganzen Ladung durch einander in den Fluß stürzte. 5 Personen, welche sich gerade auf der Brücke befanden, stürzten mit hinab.