Zeitschrift: Zeitschrift über das gesamte Bauwesen

Band: 4 (1840)

Heft: 5

Rubrik: Miscellen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Da nun stets mit gleicher Spannung des Dampfes und daher bei gleicher Geschwindigkeit des Kolbens gearbeitet werden kann, so wird, um die Kraft oder Geschwindigkeit zu vermehren oder zu vermindern, ein Rad nach dem andern, je nach Bedürfniß, zum Eingreifen gebracht; soll z. B. die größte Geschwindigkeit auf horizontaler Bahn erzielt werden, so wird das größte Rad d e an der Zwischenachse zum Eingreifen in das kleinste f g der Triebachse gebracht; soll umgekehrt die größte Kraft bei der steilsten Stelle angewendet werden, so wird das kleinste h i an der Zwischenachse zum Eingreifen in das größte k l der Triebachse gebracht. Die Kräfte verhalten sich alsdann von der horizontalen bis zur steilsten Stelle, wie die Durchmesser der Räder, z. B. 1, 3, 6, 9, und die Geschwindigkeit von der horizontalen zur steilsten Stelle umgekehrt, wie 9, 6, 3, 1. Die Geschwindigkeit ist daher 9 Mal größer in der horizontalen Ebene, als an dem steilsten Abhange der Bahn, und die Kraft, umgekehrt, am Berge 9 Mal stärker als in der Ebene. Durch dieses Mittel wäre nun die Hauptschwierigkeit beseitigt und die Möglichkeit gegeben, auch da Bahnen mit Vortheil anzulegen, wo es bis jetzt unmöglich schien.

(Schluß folgt.)

Miscellen.

Zürich. Wenn man die verschiedenen städtischen Leichenäcker besucht, so ist wohl keiner derselben geeignet, den beruhigenden und zugleich freundlichen Eindruck auf den Beschauer zu machen, den man von der Ruhestätte der Verstorbenen erwarten darf; denn, von Gebäuden eng eingeschlossene, unregelmäßige, winkliche Plätzchen, mit großen und kleinen, sehr wenig schönen und desto mehr nichtssagenden, geschmacklosen, steinernen, hölzernen und eisernen Denkmälern (wenn man anders schwarz angestrichene, mit einem vergoldeten Knopfe bekrönte Stangen, Kreuze in Ankerform ꝛc. Denkmäler nennen kann), ohne Ordnung, wie es gerade der Zufall mit sich brachte, übersäet, können den Besucher weder ernst stimmen, noch viel weniger aber in ihm einen beruhigend wohlthätigen Eindruck hervorbringen. Um so erfreulicher ist es zu vernehmen, daß man jetzt stark daran arbeitet, einen großen, für die ganze Stadt bestimmten Leichenacker, entfernt von Gebäuden, anzulegen, und dabei, nebst einer Kapelle, ein Leichenhaus in großartigem Maaßstabe zu errichten. Das Bedürfniß dieses Letzteren ist, wie in neuerer Zeit an so vielen Orten, auch bei uns endlich anerkannt; seine wohlthätigen Folgen werden, bei Hintansetzung aller kleinlicher Bedenklichkeiten, nicht lange ausbleiben. Wir sprechen hierbei noch den Wunsch im Namen Vieler aus, daß bei Anlegung des Begräbnißplatzes selbst besonders auch auf eine freundliche, mehr gartenartige Eintheilung gesehen werden möge; die Begräbnißplätze der Herrnhuter-Colonien in Neu-Dietendorf, Herrnhut ꝛc. mit ihren regelmäßigen, mit Bäumen bepflanzten reinlichen Wegen, ihren höchst einfachen Denksteinen, die in Form sich alle einander gleich sind, den einfachen Inschriften auf denselben: hier ruht N. N., geboren den ..... heimgegangen den ....., den regelmäßig eingetheilten Gräbern, haben

stets auf uns den wohlthätigsten Eindruck gemacht, während die, mit in Gold prangenden Inschriften (nach denen zu urtheilen, alle Verstorbene wahre Engel schon im Leben gewesen seyn müssen) auf bunt gemalten Kreuzen, Stangen, Urnen, Steinen übersäeten Leichenäcker immer einen widrigen, das Menschenleben hier zu treffend bezeichnenden Eindruck hervorbringen.

Basel. Es ist die Aussicht vorhanden, daß im künftigen Sommer zwei concurrirende Unternehmungen die Flußstrecke von Basel nach Straßburg befahren werden. Eine neue Gesellschaft ist bei dem Kleinen Rathe um Bewilligung einer Concession eingekommen. Herr Cavé in Paris wird bis Ende März ein eisernes Dampfschiff von 40 Pferdekraft mittleren Druckes liefern. Dieses Schiff, der Adler Nr. 1, wird 150 Fuß lang, 11 bis 12 Fuß breit seyn und nur 22 bis 24 Zoll tief im Wasser gehen; der Salon wird 200 Personen aufnehmen können. Der Adler wird den Weg von Basel nach Straßburg in sechs Stunden zurücklegen, so daß er um 6 Uhr Morgens, nach Ankunft der Schweizer Postwagen, von hier abgehend, noch zur rechten Zeit in Straßburg ankommen wird, um seine Reisenden an die correspondirenden Dampfschiffe des Niederrheins abgeben zu können. In 16 Stunden wird das Schiff die Rückreise auf dem Rheine machen, und dadurch den Unbequemlichkeiten der Kanalfahrt entgehen. Das Schiff wird vor dem 1. Mai in Basel seyn, der Kleine Rath hat diesem Unternehmen die nachgesuchte Concession ertheilt.

Bern. Sowohl der Gesellschaft der Nydeckbrücke, indem die Frist für den Anfang des Baues noch um ein Jahr verlängert wurde, als auch Herrn Oberst Buchwalder für die Errichtung einer Eisendrahtbrücke von Alternberg auf den Kornhausplatz, wurde die Concession ertheilt; Herr Buchwalder muß eine Caution von 100,000 Franken auf der Cantonalbank hinterlegen, innerhalb eines Jahres den Bau anfangen und 14 Tage lang den Plan des Expropriations-Areals auflegen, ehe ihm das dießfallsige Recht delegirt wird. Die Nydeckgesellschaft gab sich vergebens alle Mühe, die letztere Concession zu hintertreiben.

Wien. Die Bewilligung zu Erbauung einer Eisenbahn von hier nach Prag, und zwar in Vereinigung und als Flügelbahn der Kaiser Ferdinand-Nordbahn, ist vom Kaiser ertheilt, und man erwartet bei der bevorstehenden Generalversammlung nur noch die amtliche Bestätigung. — Eine zweite große Neuigkeit ist die vom Kaiser nächstens zu erwartende Entschließung über den Bau einer steinernen oder Kettenbrücke über die große Donau. Es liegen etwa zehn verschiedene Pläne vor, allein es wurde einem schon vor 20 Jahren unter dem verstorbenen Kaiser Franz überreichten Plane der Vorzug gegeben, und demnach soll die neue Brücke in der Nähe der sogenannten schwarzen Lake, oberhalb Nußdorf, errichtet und ein Umweg von 1½ Stunde beseitigt werden. Dieser neue Weg war schon in uralter Zeit benutzt worden, und wird einen großen Vortheil für den schnellen Verkehr mit den, jenseits der Donau gelegenen Gegenden zur Folge haben. Die zu erbauende Brücke soll eine Kettenbrücke mit drei Pfeilern werden. Natürlich verlieren dadurch einige Dörfer, durch welche der bisherige Weg führt, ungemein, allein der Vortheil im Allgemeinen ist für den Gewerbfleiß und das Aerarium zu bedeutend. Man weiß, daß die jährlichen Ausbesserungskosten für die bisherigen hölzernen Brücken über die große Donau und ihre Arme 25,000 fl. betrugen. Mit der Erbauung einer einzigen Brücke bei Nußdorf, statt der früheren zwei über die Donau-Arme tritt demnach eine große Ersparung ein. Der Plan zur Erbauung einer großen Kettenbrücke ist bereits definitiv genehmigt, und man erwartet nächstens die Bekanntmachung hierüber.

— Die Arbeiten der Commission von Bauverständigen, welche vor mehr als einem Jahre niedergesetzt wurde, um die schadhaften Stellen des Stephan-Thurmes zu untersuchen, sind vor Kurzem beendigt und der Regierung zur Schlußfassung vorgelegt worden. Bisher waren die Meinungen über die vorzunehmenden Ausbesserungen, und namentlich über die Nothwendigkeit, einen größern Theil des Thurmes abzutragen, getheilt gewesen, woher auch die Commission so lange mit ihrem Votum zögerte. Nunmehr haben sich aber sämmtliche Mitglieder derselben dahin ausgesprochen, daß der Thurm, dessen Spitze von 3½ Klaftern Länge bereits im vorigen Jahre abgenommen wurde, noch weiter und zwar abermals um 3½ Wiener Klafter, abgetragen werden müsse. Da die Gerüste nur auf 3 Jahre verbürgt wurden und von dieser Frist bereits die Hälfte verstrichen ist, so dürften die Arbeiten schnell betrieben werden. Der Plan, den abgetragenen Theil durch eine Thurmspitze von Zink zu ersetzen, ist aufgegeben worden; die Commission hat ein eisernes Gerippe in Vorschlag gebracht, welches dem von Stein aufzuführenden Baue als Halt dienen soll.

— Der als Münzgießer rühmlichst bekannte Bildhauer Demeter Petrovitz hat die Vorarbeiten zu dem Denkmale für den verstorbenen Kaiser Franz I., welches aus einer Reliefbüste bestehen, und in der Nähe des Kaiserbrunnens im romantischen Höllthale bei Reichenau, in eine der Felswände des Schneebergs in der Größe von 42 Fuß gehauen wird, bereits begonnen, und wird, da die Hauptauslagen durch die eingegangenen Privat-Subscriptions-Beiträge gedeckt seyn dürften, mit Anfang des Sommers zur Ausführung an Ort und Stelle schreiten.

— Seit vielen Jahren ist der Quartiermeisterstab damit beschäftigt, eine topographische Karte des Kaiserstaats aufzunehmen; im gegenwärtigen Jahre wird diese Arbeit vollendet werden, und dann noch eine ausführliche Beschreibung hinzukommen, wozu ebenfalls Offiziere des General-Stabs verwendet werden. — Unser Redoutensaal, durch seine Größe und seinen Baustyl einer der ausgezeichnetsten in Europa, wird diesen Sommer renovirt werden, zu welchem Behufe der Kaiser 60,000 fl. C.-M. bewilligt hat. — Man sagt, daß die drei isolirten Häuser, welche den Graben vom Kohlmarkt trennen, und durch welche der Corso für Fußgänger öfters lebensgefährlich wurde, niedergerissen werden sollen. Die Sparkasse soll den Ankauf übernehmen. Es wäre sehr zu wünschen, daß dieser Plan, von dem schon lange die Rede gewesen ist, und dessen Ausführung bis jetzt durch Vorrechte, welche auf den Häusern hafteten, verzögert wurde, endlich zu Stande käme. Die Aussicht vom Kohlmarkt auf den Graben wird dann zu einer der schönsten in Wien gehören.

München. Zur Vervollständigung der in der Pinakothek aufzustellenden hetrurischen Vasen, hat der König abermals eine bedeutende Sammlung dieser Alterthümer erstanden. Die Pinakothek wird in diesem Sommer ganz vollendet, und man beschäftigt sich jetzt mit der Aufstellung des eisernen Gitters umher.

— In der hiesigen königl. Eisengießerei wird gegenwärtig das riesenhafte Modell der zweiundfünfzig Fuß hohen Statue der Bavaria für die Theresienwiese in Thon geformt. Allein zum Kopf und zu der Brust sind gegen 300 Centner Thonerde nöthig. — Der König hat eine collossale Marmorbüste Jean Paul's für die baiersche Ruhmeshalle anzufertigen befohlen; der Bildhauer Schöpf hat bereits das Modell dazu vollendet. Ebenso hat Prof. Schwanthaler den Auftrag erhalten, die Statue Jean Paul's in collossaler Größe zu modelliren; der Inspector Stiglmaier wird dieselbe in Erz gießen; im October 1841 wird sie in Bayreuth aufge-

stellt werden. (Es ist nun zu erwarten, daß die Wunsiedler, welche sich zur Errichtung eines ähnlichen Denkmals an ganz Deutschland gewendet, ihren Plan modificiren, da es schwerlich ganz passend erscheinen dürfte, in zwei sich so nahe gelegenen Städten von demselben Manne zwei Statuen aufzustellen.) — Der Minister des Innern hat der zweiten Kammer einen Gesetzentwurf wegen einer neuen Bewilligung von 150,000 fl. zum völligen Ausbau des neuen Bibliothekgebäudes überreicht, und die verlangte Summe ist genehmigt worden.

Nürnberg. Albrecht Dürer's Bildsäule ist gegossen und der Guß vollständig gelungen. Der Künstler hat sich an diese Arbeit mit beispiellosem Eifer gemacht und die höchste Sorgfalt darauf verwendet. Burgschmiet hatte noch kein Bild von so collossaler Größe gegossen, und nur mit Mühe setzte es der hiesige Magistrat durch, daß Dürer's Standbild nicht in München, sondern von einem Nürnberger Künstler gegossen werden solle. Burgschmiet übernahm also die Arbeit; nun ist der Guß vollendet und der Künstler hat das Bild bereits größtentheils aus seiner thönernen Hülle gelöst; es ist gelungen, wie nicht leicht irgend ein Werk der Art, und die zartesten Stellen sind vollständig vom Metall ausgefüllt. Die Aufrichtung der Statue soll am 21. Mai d. J. vor sich gehen. A. Dürer ist, nach einer schriftlichen Nachricht seines Vaters in einem alten Gebetbuche, nicht am 20. Mai 1471, sondern am 21. Mai geboren.

Stuttgart. Das neue Kunst-Museum in der Neckarstraße schreitet schnell seiner Vollendung entgegen; freilich ist noch nicht abzusehen, womit die vielen Räume dereinst zu füllen sind. An Werken der Plastik enthält Dannecker's Atelier Manches von Werth. — Das hiesige Schloß hat in mehreren seiner Säle einen herrlichen Bilderschmuck durch die Fresken erhalten, welche der geniale Gegenbauer, im Auftrag des Königs, als trefflichen Commentar für die vaterländischen Balladen Uhland's über Eberhard den Greiner und dessen ritterliche Thaten gemalt hat.

Darmstadt. Die für die Errichtung des Ludwigs-Monuments gewählte Commission hat nun die zu dessen Ausführung erforderlichen Beschlüsse gefaßt. Der schon mehrfach besprochene, bekannte Plan wurde genehmigt, jedoch mit merklicher Verkürzung der Säule, deren Höhe Anfangs zu 150 Fuß angenommen worden war. Sodann wurden die neu abgeschlossenen Bauverträge ratifizirt: der Grundstein wird noch im Laufe des Frühjahrs gelegt und sofort mit den Maurerarbeiten, die sehr bedeutend sind, begonnen werden. Nach den jetzt vorliegenden Anschlägen dürften die disponiblen Fonds, eine Summe von mehr als 40,000 fl., welche zinstragend ausgeliehen ist, zur Ausführung des Ganzen genügen.

Leipzig. So eben ist der Geschäftsbericht des Directoriums der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft für die sechste General-Versammlung am 30. März d. J. erschienen, welcher mehrere allgemein interessante Einzelnheiten enthält. Von dem zweiten Geleise waren am Schluß des vorigen Jahres 56,775 Ellen Schienen gelegt und die Arbeit wird fortgesetzt, sobald das Material eingetroffen seyn wird. Die auf den Bahnhöfen befindlichen 62 Gebäude erforderten im vorigen Jahre 922 Thlr. Reparaturkosten, von denen ein großer Theil auf die Dornschen Dächer kommt, weil bei der Anfertigung derselben keine günstige Witterung abgewartet werden konnte. Die Unterhaltungskosten der Holzbahn sind im vorigen Jahre 50 bis 60 pCt. größer gewesen, als die der sogenannten massiven Bahn, wonach also die nicht bedeutend große Ersparung im Anlage-Capital der Holzbahn in der Betriebszeit

wieder verloren gegangen ist, abgerechnet die bei diesem Bau erforderliche kostspieligere Aufsicht. Der Mehrbetrag dieser Unterhaltungskosten der Holzbahn entsteht durch das leichte Verderben der untergebauten Holzschwellen, welche in größerer Menge vorhanden sind und durch ihre gegenseitige Verbindung, so wie durch die mit den Schienen bedeutend stärker angegriffen werden, so daß seit dem Beginn des Baues nahe an die Hälfte der Schwellen ausgewechselt werden mußte, ferner durch den Bruch der Nägel und Bolzen, welcher so bedeutend ist, daß bereits über die Hälfte ausgewechselt worden ist, und endlich durch die sehr complicirten und zeitraubenden, mithin bedeutend kostspieligeren Reparatur-Arbeiten, so daß die massive Bahn für die Meile jährlich nur 2250 Thlr., die Holzbahn aber für die Meile 3400 Thlr. Unterhaltungskosten verursachte. Ein Uebelstand ist der, daß alle größere Ersatzstücke für die Dampfwagen noch immer, mit verhältnißmäßig großen Kosten, aus England bezogen werden müssen. Die Dampfwagen waren in der Regel 6 bis 8 Tage hinter einander im Dienst, doch sind auch einzelne bis 20 Tage fortwährend in Thätigkeit gewesen und haben, 403, 496 und sogar 527 Meilen zurückgelegt, ohne daß eine größere Reparatur sie außer Dienst gesetzt hätte. Im Durchschnitt betrugen die Reparaturkosten 14 Groschen für die zurückgelegte Meile. An Coaks wurden 80,000 Scheffel verbrannt, im Durchschnitt 1¾ Scheffel für die Meile bei Personenfahrten, mit durchschnittlich 5 Meilen für eine Stunde Zeit. Die ganze Jahreseinnahme beträgt 375,937 Thlr. Davon 291,305 Thlr. für 411,534 Personen und 84,632 Thlr. an Frachtgeldern. Da die Bahn in ihrer vollen Länge erst seit dem 6. April v. J. eröffnet ist, so läßt sich im laufenden Jahre, ohne bedeutend größern Kostenaufwand, eine namhafte Vermehrung der Einnahmen voraussehen und die Gesammteinnahme des laufenden Jahres mit ziemlicher Sicherheit auf etwa 440,000 Thlr. berechnen. Von den beförderten Personen fuhren 14,161 in der ersten, 78,883 in der zweiten und 318,487 in der dritten Wagenklasse, und etwas über ein Viertheil die ganze Bahnlänge von 15½ Meilen. Ein sehr großer Uebelstand ist, daß man sich dafür entscheiden mußte, die einheimischen Kohlen im Verbrauch aufzugeben und dafür englische zu beziehen. Die Dresdener Kohlen haben zu viele erdige Theile, welche zu vielen kostspieligen Ausbesserungen an den Maschinen Anlaß geben, und die besseren Zwickauer kommen wegen des weiten Land-Transportes theurer zu stehen als die englischen. Um die vaterländischen Erzeugnisse so viel als möglich zu benutzen, wird man sie in der Folge zu mäßigen Theilen mit den englischen vermischen. An Locomotiven befinden sich 18 auf der Bahn, und 4 neue von Rothwell sind unterwegs. Die erste in Deutschland (in Uebigau bei Dresden) erbaute Locomotive wurde angekauft und seitdem bereits eine zweite in der Maschinenbau-Anstalt in Chemnitz vollendet. Beide bewähren sich, wogegen eine aus Amerika bezogene, angeblich mit vielen Verbesserungen versehene, fast ganz unbrauchbar ist. Von den vom 24. April 1837 bis zum 31. Dezember 1839 beförderten 923,088 Reisenden ist nur ein Einziger (durch den Bruch des Schlüsselbeins) verletzt, jedoch völlig wieder hergestellt worden. Von Wagen sind jetzt fertig 13 erster Klasse, 32 zweiter Klasse, 60 (darunter 1 für 100 Personen) dritter Klasse, 117 Packwagen, 8 Equipagen- und 4 Pferde-Transport-Wagen. Die Zahl der Beamten für die Bahn, Gebäude und deren Unterhaltung beläuft sich auf 187, die für den Betrieb und die Verwaltung auf 156. Keiner der Beamten erhält mehr als 1500 Thlr. Gehalt und nur zwei der Bevollmächtigten und einer der Geschäftsführer in Dresden erreichen diese Summe. Der Ober-Ingenieur erhält 1250 Thlr.,

der Vorsteher und Revisor der Güter-Expedition 1000 Thlr. und alle Uebrige erhalten weniger als 1000 Thlr. Die zur Erbauung eines Theils der Magdeburg-Leipziger-Eisenbahn bis zur Grenze erforderlichen Geldmittel sind durch eine Anleihe von 1 Mill. Thlr. herbeigeschafft worden. Die Länge des sächsischen Antheils an dieser Bahn beträgt 20,572 Ellen, und der Bau ist bereits bedeutend vorgeschritten.

— Man beabsichtigt die Errichtung eines collossalen Denkmals auf dem Schlachtfelde von Leipzig, zu dessen Verherrlichung jeder deutsche Staat seine ersten Künstler aufbieten soll. Ein kunstsinniger Prinz eines großen deutschen Staates soll den Gedanken mit Begeisterung aufgefaßt und Einleitungen zur Ausführung getroffen haben. Es wäre zu wünschen, daß dieses große National-Denkmal mit allem Glanze, welchen es verdient, ausgeführt würde.

Dresden. Bei Gelegenheit der ständischen Berathung über ein Postulat der Regierung zur Erbauung eines großartigen Gebäudes, um darin die Gemälde- und andere Kunstsammlungen aufzustellen, kam vor Kurzem in der ersten Kammer zur Sprache, daß eine neuerlich vorgenommene Abschätzung der vorhandenen Gemälde einen Taxwerth von mehr als acht Mill. Thaler ergeben habe. — Nach langen Debatten hat die zweite Kammer die für den hiesigen Theaterbau verlangte Summe von 260,000 Thaler bewilligt; allgemein wurde es indeß getadelt, daß man zuerst gebaut und hinterher die Bewilligung gefordert habe.

Berlin. Das hiesige Museum ägyptischer Alterthümer, welches vor ungefähr 2 Jahren durch den Ankauf der Drovettischen Sammlung collossaler Monumente einen wahrhaft großartigen Zuwachs erhielt, ist abermals vom König auf eine höchst beachtungswerthe Weise vermehrt und ergänzt worden. Die aus Frankreich neu angekommenen, von den Erben des Herrn Saulnier fils, ehemaligen Polizei-Präfekten von Paris, daselbst erstandenen Denkmäler, sind folgende:

1) Ein prachtvoller, in der Nekropolis von Memphis zunächst den Pyramiden von Zakkarah ausgegrabener, steinerner Sarkophag, in dem einst die Mumie eines Heerführers, Namens Onch-hor, lag. Er mißt gegen 8 Fuß in der Länge, 3 in der Breite und 4 in der Höhe. Das Gestein ist ein überaus schöner feinkörniger Granit von dunkler Farbe, mit breiten goldgelben Adern durchsetzt; die länglich viereckige, am Kopfende abgerundete Form, dieselbe der großartigsten Sarkophagen, die man in den königlichen Gräbern vorfindet. Der über 50 Centner schwere Deckel ist der Länge nach ausnahmsweise facetirt und zugleich schwach ausgekehlt. Die vertieften hieroglyphischen Inschriften und allegorischen Basreliefs, welche den Sarkophag äußerlich verzieren, sind vortrefflich bearbeitet und treten auf der schönen Politur der dunkleren Grundfläche scharf hervor. Eine, aus 3 Zoll hohen Hieroglyphen bestehende Inschrift, welche in der Mitte des Deckels die ganze Länge einnimmt, erwähnt den Verstorbenen, dem das Denkmal angehörte, und dessen Eltern. Am Fußende des Kastens hockt zweimal der lybische Fuchs, Sinnbild des Anubis, der Wächter der Gräber. 2) 3) und 4) Drei über 6½ Fuß hohe granitene Bildsäulen der löwenköpfigen Göttin Pascht (Babustis, Diana) mit der Sonnenscheibe auf dem Scheitel. Sie sind in den Ruinen des allergrößten Tempels Aegyptens, desjenigen von Karnak in Theben, ausgegraben worden. Ihre große Seltenheit besteht darin, daß sie in aufrechtstehender Stellung ausgehauen sind. 5) Bruchstück eines größern, meisterhaft auf schönem, rosenrothem Granit ausgeführten Basreliefs, aus dem man nachträglich eine Stele von nahe an 3 Fuß Breite, und über 2 Fuß Höhe gemacht hat. Dieses merkwürdige Denkmal rührt aus

den Trümmern des Tempels zu Bubastis her. 6) Eine viereckige, etwas über 4 Fuß hohe Stele von hartem Steine. Ihrer Form und Gestaltung nach scheint sie eine Art Altar gewesen zu seyn, auf dem einst die Statue irgend einer Gottheit prangte. Sie gehört der Zeit Menephtah I. an, der ungefähr vom Jahre 1604 bis 1579 v. Chr. regierte. 7) Eine, in ihrer Art einzige Gruppe von 5 Bildsäulen, wovon 3 sitzend und 2 stehend dargestellt sind. Jene sind in ihrer sitzenden Stellung und sammt dem vorragenden Fußschemel 38 Zoll hoch, die beiden andern gegen 15 Zoll, den Fußschemel nicht mitgerechnet. Die Breite des ganzen, im reinsten ägyptischen Style in Kalkstein ausgearbeiteten Denkmals beträgt 2 Fuß 9 Zoll. 8) Ein Naos oder eine jener kleinen Kapellen, bestimmt, ein kleines Götterbild aufzunehmen, und mit ihm bei religiösen Aufzügen herumgetragen zu werden. Dieses seltene Denkmal ist in Kalkstein ausgehauen, ähnelt einem Schilderhäuschen und ist im Ganzen 21½ Zoll hoch, 16 Zoll breit und 10 Zoll tief. Ein Gesims und eine erhabene Einfassung zieren die Vorderseite. Die über drei Zoll dicken Wände sind im Innern rings herum mit bemalten Basreliefs und hieroglyphischen Inschriften, die Decke aber ist schlechtweg mit bunt bemalten Verzierungen versehen. Der Boden ist mit einer dunklen Farbe überstrichen. Im Hintergrunde sitzt der Osirische (Verstorbene) Hiero-Grammat Amonsi, Sohn des Oeri, und neben ihm seine Mutter, die Hausfrau Set Api. Die Basreliefs der Seitenwände stellen zwei, ohne Zweifel mit Amonsi nahe verwandte Aegyptier dar. 9) Eine oberhalb abgerundete, 13 Zoll hohe Grab-Stele von Kalkstein, deren Basreliefs und Inschriften in Styl und Ausführung die größte Aehnlichkeit mit denen des vorhergehenden Denkmals verrathen. Der Verstorbene ist unterhalb auf der Grundlinie, den Wanderstab in der Hand, dargestellt, wie er so eben auf seiner Reise zur ewigen Seligkeit begriffen, seinem verstorbenen Bruder begegnet, der, ebenfalls den Wanderstab in den Händen haltend, ihm gegenüber steht. Außer diesen, hier genannten Denkmälern, sind noch mehrere Andere, besonders auch eine sehr gut erhaltene Mumie, mit ihrem Sarge von Sykomoronholz, der durchgehends mit Leinwand bezogen ist, mehrere Gefäße von gebranntem Thon ꝛc. in der Sammlung enthalten und bereits im ägyptischen Museum aufgestellt.

— Die hiesige königl. Porzellan-Manufactur hat in der neuesten Zeit wieder eine Reihe von Kunstwerken geliefert, welche von den bedeutenden Fortschritten dieser großartigen Anstalt den sprechendsten Beweis liefern. Unter diesen zeichnen sich besonders drei große Vasen aus, von denen zwei mit Schlachtgemälden verziert sind, die dritte aber ein Phantasiebild zeigt. Die beiden ersteren haben, einschließlich der Sockel, 4 Fuß Höhe und 1 Fuß 10 Zoll im größten Durchmesser. Der Fond der Vasen ist blau, mit glänzend goldenen, bronze-grün schattirten Verzierungen. Die Hälse der Vasen sind in glänzendem Golde mit Trophäen und Adlern aus bronzeartigem Grün gemalt; die Füße, ebenfalls glänzend vergoldet, mit auf mattem goldenem Bronzegrün schattirten Verzierungen; die Henkel sind mit Relief-Verzierungen reich mit matter und glänzender Vergoldung bedeckt. Die dritte Vase ist mit dem Sockel 5 Fuß hoch und von etwas schlankerer Form, als die beiden andern, sonst aber ähnlich verziert wie diese. Diesen drei prachtvollen Werken, welche einen wahrhaft imposanten Anblick gewähren, schließt sich noch eine Reihe anderer größerer Arbeiten an, als: Raphael's Madonna della sedia, auf eine Porzellan-Platte von 2 Fuß 2 Zoll Durchmesser, nach einer Copie des Prof. v. Kügelgen gemalt; drei Vasen im persischen Geschmack, die Formen nach Zeichnungen des Ober-Baudi-

rektor Schinkel, die Verzierungen nach Originalen des Architekten G. Stier, die Figuren-Malerei nach den Entwürfen des Prof. v. Klöber u. A. m.

— Die Berlin-Potsdamer-Eisenbahn hatte, als sie ihre Fahrten begann, und auch den Transport von Gütern übernahm, allerdings auf manche Gewerbe, wenigstens einstweilen, störend eingewirkt, indessen haben sich diese Anfangs entstandenen Uebelstände fast alle geebnet. Die Personen-Fuhrwerke führen der Eisenbahn Passagiere zu und spediren dieselben weiter; die Frachtfuhren werden noch durch Vermittlung derselben Personen besorgt, welche vorher direkt expedirten. Die angemeldeten Güter werden aus den Wohnungen der Absender geholt und am Orte der Bestimmung vom Bahnhofe wiederum in das Haus des Empfängers transportirt; hierdurch hat der Waarentransport nicht wenig gewonnen.

Hamburg. Mit dem Bau eines neuen Gefängnisses scheint es nun, nach 15jährigen Berathungen, endlich Ernst werden zu wollen. Im Senate ist man zu dem Entschlusse gekommen, einen, den Bedürfnissen entsprechenden, in würdigem Maaßstabe auszuführenden Bau vorzuschlagen, und dabei nicht nur den nöthigen Raum, sondern auch die mögliche Besserung der Sträflinge zu berücksichtigen. Es soll nämlich das amerikanische System, und zwar das von Philadelphia (abgesonderte Zellen bei Tage und bei Nacht, und Schweigen) eingeführt werden, und es ist nur zu wünschen, daß dieser gute Vorsatz in seiner Ausführung nicht bei der vorberathenden bürgerlichen Behörde oder gar bei der Bürgerschaft selbst, auf Schwierigkeiten stoße. Inzwischen — gut Ding will Weile haben. Dieß bewährt sich fortwährend bei der Eisenbahn, deren Ausführung täglich besprochen wird, während sich täglich im Schooße des Senates neue Schwierigkeiten erheben und man sich über den Ort, wohin der Bahnhof gebracht werden soll ꝛc., nicht vereinigen kann, so daß noch nicht einmal zu sagen ist, wann ein Vorschlag zur Concession für die Eisenbahn-Gesellschaft an die Bürgerschaft kommen wird.

Danzig. Die merkwürdige Veränderung des Laufes der Weichsel, welche sich am 1. Februar d. J. eine neue Bahn durch die Nehrung und durch haushohe Dünen bei Neufähr brach, ist eine eben so weltgeschichtlich oder wenigstens europäisch geschichtlich bedeutende Begebenheit, wie der im Jahre 1520 erfolgte Durchbruch der Fahrt bei Pillau, die Bildung des Neuentiefs bei Wolgast, der Durchbruch der Zuider-See in Holland und der Durchbruch des Lymfjord in Dänemark, und hat auf den Handel, auf die Cultur des Bodens und auf die Befestigung der Weichselgegenden einen wichtigen Einfluß. Die Weichsel geht also nicht mehr dicht bei Danzig vorbei und mündet nicht mehr bei Weichselmünde in das Meer, sondern die alte Handelsstadt liegt nunmehr allein noch an dem winzigen Flüßchen Mottlau, und die Weichsel vereinigt sich schon zwei Meilen früher als sonst mit dem Meere, ohne Danzig zu berühren. Es hat sich zwischen Weichselmünde und Neufähr eine neue Insel gebildet, und Weichselmünde möchte künftig nicht mehr Weichsel-, sondern Mottlaumünde heißen. Die Mottlau ergießt sich nicht mehr in die Weichsel, sondern unmittelbar in das Meer. Es ist nicht zu läugnen, daß die Wiederherstellung der für den Handel und die Schifffahrt nöthigen Einrichtungen ungeheure Summen kosten werde, indessen fehlt es dem Staate nicht an Mitteln, das Gute zu schaffen; auch müssen jene Summen verwendet werden, weil der Staat einen Ort von 60,000 Einwohnern, dessen Handel jährlich eine Million einbringt, eine Festung des ersten Ranges und seinen bedeutendsten Hafenplatz, nicht zu Grunde gehen lassen kann. Alles beruht hier auf einer günstigeren Ver-

bindung der Stadt einerseits mit dem Weichselstrome, auf welchem ihr die Producte eines großen Landstriches zugeführt werden, und auf welchem sie die, durch den Handel herbeigeschafften Gegenstände jenem Landstriche übersendet, und anderseits mit der See, auf welchem Wege jene Producte in das Ausland verschifft und überseeische Erzeugnisse herbeigeholt werden. Diese Verbindung muß wieder hergestellt werden, und von dieser Seite ist also nichts zu besorgen. Freilich werden über der Herstellung dieser Verbindung mehrere Jahre vergehen und in diesen manche Verlegenheiten für den Handel entstehen, welche bei einem solchen Zwischenstande unvermeidlich sind. Vielleicht am zweckmäßigsten würde man die jetzige todte Weichsel mit einer Schleuße verschließen; dieses würde die Wirkung haben, daß der Danziger Hafen, welcher sich jetzt nur vom Lootsenhause bis zur Schleuße in Neufahrwasser erstreckt, dann bis Neufähr reichen, also zwei Meilen lang seyn würde. Dieses Bassin, angefüllt mit einem ruhigen Wasser, würde dann einen Hafen bilden von einer Größe und einer Sicherheit, wie ihn Europa an keinem Orte darbietet. Er könnte unter den Kanonen der Festung Danzig sogar eine ganze Kriegsflotte aufnehmen. Die Schleuße von Neufahrwasser erscheint dann sogar entbehrlich und ihre Stelle wird diejenige, welche bei Neufähr in dem alten Strome anzulegen ist, ersetzen. Die Seeschiffe brauchen dann keine Durchfahrt durch die Schleuße mehr; das Profil derselben kann erweitert werden, und sie gehen dann in einer Fahrt nach Danzig. Die Fortification wird freilich auch bedeutende Arbeiten haben, denn die Erbauung einiger Montalambert'schen Thürme an der neuen Mündung der Weichsel dürfte zum Schutze der Einfahrt wohl unerläßlich seyn; aber Danzig wird von Seiten der neuen Insel noch fester und ein Angriff auf den Holm noch schwieriger, weil der Feind sich der Stadt und dem Holm nur nähern kann, wenn er die neue Weichsel passirt hat, die dann immer einen neuen Vertheidigungspunkt bildet. — Es stehen demnach hier für die nächste Zukunft sehr bedeutende Wasser- und Landbauten bevor.

Petersburg. Alle, jetzt noch hier vorhandenen hölzernen Gebäude verschiedener Art, welche des Alters wegen mit dem Einsturz und hinsichtlich einer Feuersbrunst mit augenscheinlicher Gefahr drohen, sollen auf Grund der bestehenden Verordnungen und polizeilichen Bauvorschriften sofort niedergerissen werden. Dieselbe Vorschrift gilt auch für die massiven Gebäude, welche sich in einem ähnlichen Zustande befinden. Eine Reparatur an den in irgend einer Straße vorhandenen hölzernen Häusern, wenn diese nicht mit dem Einsturze drohen, so wie auch an den hölzernen Bedeckungen auf den Dächern ist erlaubt, jedoch nicht länger als bis Ende des Jahres 1840.

— Das Denkmal auf dem Schlachtfelde bei Borodino, auf dem Hügel, die rothe Batterie genannt, ist nun vollständig fertig. Es ist aus Gußeisen; den mittlern Theil bildet eine abgestumpfte, achteckige Pyramide; an den untern Theil lehnen sich 8 Säulen, oben erhebt sich über einer Kugel ein vergoldetes Kreuz. Ein achteckiges Fußgestell und 5 Stufen dienen dem Ganzen zur Grundlage. In einer der Nischen zwischen den Säulen befindet sich das Bild des Erlösers, in den andern 7 Nischen Medaillons und Inschriften. Der Entwurf des Ganzen ist vom Architekt Adamini und das Denkmal gleicht keinem andern, denn es ist weder ein Obelisk, noch eine eigentliche Pyramide, noch eine Säule. Die Höhe beträgt 91 Fuß, die Säulen sind 11 Fuß 6 Zoll hoch, die Kugel hat 11 Fuß 8 Zoll Durchmesser. Das Kreuz ist 10 Fuß 6 Zoll hoch, die Pyramide hat oben 7 Fuß 6 Zoll, unten 11 Fuß 1 Zoll Durchmesser. Das

Fußgestell ist 7 Fuß 10 Zoll, die Stufen sind im Ganzen 3 Fuß 6 Zoll hoch. Die Entfernung zwischen den Säulen beträgt 4 Fuß 1 Zoll und jede Säule hat 2 Fuß 2 Zoll Durchmesser.

— In der Stadt Lipezk hat der hiesige reiche Kaufmann Nebutschenow Peter dem Großen ein Denkmal auf eigene Kosten errichtet, welches am 1. August v. J. mit entsprechenden Feierlichkeiten eingeweiht ward. — Zur Vollendung des dem Eroberer Sibiriens, Jermak, in Tobolsk zu errichtenden Denkmals, einer marmornen Pyramide von 43 Fuß Höhe, hat der Kaiser 11,000 Rubel angewiesen. Die Pyramide erhält an dem Fuße Inschriften, unter denen die eine lautet: „Im Jahre 1581 eroberte Jermak die Hauptstadt des Khans Kutschum und die Festung Iskar, welche auch Sibir genannt wird." Das Denkmal wird mit einem Gitter von Gußeisen umgeben und hinter demselben ein öffentlicher Garten angelegt. Die Ausgaben für die Anfertigung des untern Theils des Denkmals aus Granit, für den Transport, die Aufstellung und das Fundament auf dem 140 Fuß über der Stadt sich erhebenden Tschukman-Vorgebirge wurden durch freiwillige Beiträge gedeckt.

— Die an den verschiedenartigsten wissenschaftlichen Instituten schon so reiche Residenz erhält in dieser Sphäre eine neue Zierde, ein kaiserliches Museum, zu dessen Aufbau auf der „großen Million", unmittelbar beim Winter-Pallaste, der Kaiser bereits eine besondere Commission ernannt hat. — Die Arbeiten an der projectirten Eisenbahn zwischen Warschau und Wien haben bereits begonnen. Das Nivellement auf derselben ist beendigt und die Hauptpunkte sind abgesteckt. Die Bahn wird über Scernevicz, Piotrkowo und Czenstochau gehen. Die innern Punkte hängen noch von den Bestimmungen ab, die mit den Grundbesitzern zu treffen sind.

Frankfurt a. M. Die ausgeschriebene Preisbewerbung zu Entwürfen eines neuen Börsengebäudes für unsere Handelsstadt, für welche ansehnliche Preise ausgesetzt waren, hat die Anfertigung vieler, und wie man hört, zum Theil sehr schöner Pläne zur Folge gehabt. Man hofft auf eine Ausstellung derselben, welche für Alle, die Interesse an diesem, der Ausführung ganz nahen Werke nehmen, sehr interessant seyn muß. Der erste Preis wurde dem königl. Preuß. Baurath Stüler in Berlin, der zweite aber dem Baumeister Stadler in Zürich zuerkannt.

— Der Baurath Stüler ist bereits hier angekommen, um sich über einige noch nothwendige Abänderungen in seinem Bauplane mit der Baucommission zu verständigen.

— Einem der schönsten Wirkungskreise des hiesigen Kunstvereins, nämlich dem für die Ausführung öffentlicher Denkmale, ist von Thorwaldsen die angenehme Aussicht eröffnet worden, daß er das Modell zum Göthe-Denkmal unverzüglich in Kopenhagen anfertigen will. — Das schöne Unternehmen, den Kaisersaal durch würdige Bildnisse der Kaiser auszuschmücken, hat in allen Kreisen einen so lebhaften Antheil gefunden, daß dasselbe über alle Erwartungen schnell vorgerückt und schon seit mehreren Monaten kein Kaiserbild mehr zu vergeben ist; zum Bedauern des Comités mußten selbst einige höchst schätzbare Anerbieten abgelehnt werden.

Köln. Die schöne Hauptkirche zum h. Quirin in Neuß entbehrte seither den Schmuck eines passenden und angemessenen Hauptaltars. Durch freiwillige Beiträge wurden zur Erbauung eines solchen von der Gemeinde 5000 Rthlr. zusammengebracht. Der k. Bauinspektor Zwirner, hinreichend bekannt durch die von ihm geleitete Restauration des hiesigen Doms, hat die Pläne angefertigt und leitete die Ausführung des nun vollendeten schönen Altars. In ge-

schmackvoller Abwechselung von grauem und schwarzem Marmor, welcher im Wenauer Thale bei Düren gebrochen wird, von dem blendend weißen Marmor Carrara's und dem mild geflammten marbre Napoleon der Brüche von Boulogne, erhebt sich über dem spiegelblanken Altarblatte der Fuß, der Schaft und das Capitäl der zierlichen Säulen zum imposanten Ganzen. Der Altar wird zum Osterfeste eingeweiht.

Mainz. Man beabsichtigt die Einrichtung des hiesigen großherzoglichen Palastes zur Residenz des Landesherrn, und der Ober-Baudirektor Moller hat nebst dem Hofmarschall Grafen Lehrbach die Lieferungen sämmtlicher, zur Ausstattung des Palais erforderlichen Arbeiten und Gegenstände bereits abgeschlossen. Bis zum 1. Juli wird das Gebäude in ganz bewohnbarem Stande, und das Mobiliar erneuert seyn.

Haag. Die Unterzeichnungen zu der Anleihe für die Trockenlegung des haarlemmer Meeres sind bereits geschlossen worden, da mehr als zwei Millionen Gulden, welche begehrt wurden, angeboten worden sind.

London. In der neulichen Jahres-Versammlung der Actien-Besitzer des Themse-Tunnels wurde ein sehr günstiger Bericht über die nunmehr sichere Vollendung dieses großartigen Werkes abgestattet. Die Gesammtkosten werden nicht über 500,000 Pf. St. betragen, während die Waterloo-Brücke zwischen 1 Mill. und 1 Mill. 200,000 Pf. St. kostete. Bis jetzt sind seit dem Beginn des Baues, vor 15 Jahren, zusammen mit den Regierungsvorschüssen, 363,000 Pf. St. verausgabt worden. Der Zuversicht der Direktoren und der Ausdauer der Actien-Besitzer bei den vielfach verbreiteten Gerüchten über die Unmöglichkeit des Gelingens gebührt der größte Dank. Vieles trug dazu auch die Unterstützung bei, die der Herzog von Wellington von Anfang an unausgesetzt einem Werke gewährte, das er nicht allein von dem commerciellen Gesichtspunkte aus, sondern auch von dem militärischen und politischen für sehr wichtig erklärte. Der unermüdliche Eifer des Ingenieurs, Herrn Brunel, verdient vollständig den glücklichen Erfolg. Die Zahl der Besucher des Tunnels hatte im vorigen Jahre fast um die Hälfte zugenommen; sie betrug 1838 23,000 und 1839 34,000 Personen; ebenso schritten die Arbeiten von Jahr zu Jahr schneller fort, indem im Jahre 1837 nur 28, im Jahre 1838 80, 1839 194 und seit dem 1. Januar 76 Fuß vollendet wurden. Die ganze Länge des Tunnels wird 1320 Fuß betragen, und es fehlen zur gänzlichen Vollendung nur noch 220 Fuß, welche sehr gut in 5 Monaten ausgearbeitet werden können, da die wöchentliche Arbeit im Durchschnitt 10 Fuß beträgt; in 5 Monaten wird der Tunnel daher für Fußgänger geöffnet werden können; für Fuhrwerke wird dieß indessen erst 6 Monate später Statt finden.

— Die Beleuchtung von London wird durch 18 öffentliche Gas-Anstalten und durch 12 Gas-Compagnien bewirkt, welche ein Capital von 2 Mill. 800,000 Pf. St. an Gebäuden, Röhren, Gasometern und dergl. besitzen. Der jährliche Ertrag der Gas-Werke beträgt 450,000 Pf. St. Zur Bereitung des Gases werden alljährlich 180,000 Tonnen (à 2000 Pf.) Kohlen verbraucht, woraus 1 Billion 460,000 Mill. Cubikfuß Gas gemacht werden. In London werden 134,000 Privatlichter (Brenner) von 40,000 Consumenten bezahlt, und 30,400 Lichter brennen auf den Straßen (2650 allein in der City). Die Zahl der Lampenanstecker beträgt 380. Der Gasbehälter gibt es 176, unter denen sich mehrere doppelte befinden, welche 5 Mill. 500,000 Cubikfuß Gas halten können. An den kürzesten Tagen werden innerhalb 24 Stunden in den Retorten 890 Tonnen Kohlen verbraucht. In der längsten Nacht braucht man 7 Mill.

120,000 Cubikfuß Gas. In London allein sind bei dem Gaswesen gegen 2500 Personen beschäftigt. In den Jahren 1822 bis 1827 verdoppelte sich die Quantität des verbrauchten Gases beinahe, und hat sich in den Jahren 1827 bis 1837 abermals verdoppelt.

Paris. Der Deputirtenkammer liegen die Pläne des neuen Pyrenäenkanals vor. Er wird durch fünf Departements gehen, und im Verein mit dem Kanal von Languedoc das mittelländische Meer mit dem atlantischen verbinden.

— Die Steinkohlengruben von Commanterin im Departement des Allier, welche bereits seit dem Jahre 1816 im Geheimen brennen, ohne daß man jedoch darüber sehr besorgt war, scheinen endlich ganz verloren zu seyn. Bei Eröffnung einer neuen Gallerie ist man auf das Feuer gestoßen, und dieß hat mit furchtbarer Gewalt um sich gegriffen. Die Gruben gehören einem Handlungshause (den Gebrüdern Rambourg), welches sie vor 2 Jahren für 1 Mill. 800,000 Fr. nicht verkaufen wollte. Man hat versucht, das ganze Bergwerk unter Wasser zu setzen und dadurch den Brand zu hemmen. Da der Ausbruch des Feuers gerade an einem Sonntage (den 15. März) erfolgte, so ist kein Mensch dabei verunglückt. Am Sonntag Abend sah man die Flamme aus sämmtlichen Schachten auf einer Strecke von 1500 Fuß Durchmesser hervorbrechen. Der Ausbruch eines Vulcans konnte nicht schrecklicher seyn. Ob es möglich seyn wird, das Werk unter Wasser zu setzen, steht noch dahin, denn das Wasser muß eine Stunde weit geleitet werden. Der Schaden ist unermeßlich. Sehr bedeutende Kohlenvorräthe sind zerstört und eine Menge Menschen verliert den Broderwerb.

Venedig. Hier wird nächstens Hand an ein Werk gelegt werden, das wegen seines Nutzens für Venedig's Handel und Schifffahrt öffentlicher Erwähnung verdient, und das nach dem entworfenen Plane, einmal vollendet, mit zu den größten Merkwürdigkeiten der Dogenstadt gezählt werden dürfte. Es ist dieß ein mächtiger Marmordamm, welcher im Norden von Malamocco errichtet werden soll, um der überhand nehmenden Versandung des Meeres in der dortigen Gegend entgegen zu arbeiten, und den Schiffen eine bequemere und sichere Durchfahrt zu verschaffen. An der Spitze dieses Unternehmens stehen die Herren Antoni Talachini und C. L. v. Bruck aus Triest, welche, der Gazetta di Venicia zufolge, bereits die Genehmigung dazu erhalten haben.

Amerika. Die Regierung von Central-Amerika hat ein Comité von Landmessern, mit dem ausgezeichnet geschickten John Bailey an der Spitze, organisirt, um Untersuchungen anzustellen und einen Bericht abzustatten, in wie weit ein Kanal über die Landenge von Panama möglich sey. Nachdem das Comité seine Arbeiten beendigt und das Land genau nivellirt hatte, stattete dasselbe seinen Bericht ab, wovon Nachstehendes ein gedrängter Auszug ist: Unter 11° nördl. Br., im Staate Nicaragua, geht ein Thal quer durch das Land, in welchem der See Nicaragua liegt, 128 Fuß hoch über dem stillen, und 120 über dem atlantischen Ozean. Die Länge des See's beträgt 120, die Breite 50 engl. Meilen, seine Tiefe 40 bis 60 Faden. Er ist sonach schiffbar für die größten Fahrzeuge, und bildet durch seine Lage ein Reservoir, um den Kanal auf beiden Seiten mit Wasser zu füllen. Der Fluß San Juan, der den Ausfluß des See's in den mexikanischen Meerbusen bildet, ist 80 Meilen lang, sehr breit und schon jetzt für kleinere Fahrzeuge bis zu fünf Tonnen schiffbar. Er kann durch Dämme und Schleußen ohne viel Schwierigkeit für die größten Ostindienfahrer schiffbar gemacht werden, und hat an seiner Mündung in den mexikanischen Meerbusen einen vortrefflichen Hafen. Vom Nicaragua-

See bis zum stillen Meere sind es zwar nur 9 Meilen, aber die Strecke, durch welche der Kanal geführt werden muß, ist 28,365 Yards, und der größte Gebirgsrücken, den der Kanal zu überschreiten hat, ist 615 Fuß über dem stillen Meer; er ist jedoch sehr schmal und das übrige Land flach. Der Kanal kann auf 12 Mill. Piaster und das jährliche Einkommen nach der niedrigsten Berechnung auf 5 Mill. kommen. Die Vereinigten Staaten haben schon verschiedene Male gesucht, die Landesregierung zu vermögen, diese Unternehmung ihnen zur Ausführung zu überlassen, aber vergebens. Obgleich sie dieß große Werk nicht selbst ausführen kann, will sie es doch auch keinen Andern unternehmen lassen. Vor Kurzem ist indeß ein neues Angebot von Seiten der Vereinigten Staaten gemacht worden, das, aller Wahrscheinlichkeit nach, den gewünschten Erfolg hat.

Technische Notizen und Erfahrungen.

Taucher-Apparat. Der Capitän Guerin, bekannt durch seine Arbeiten unter dem Wasser, hat eine Tauchervorrichtung erfunden, mit der man drei Stunden unter dem Wasser zu bleiben und in jeder Höhe desselben, nicht nur am Boden, zu arbeiten vermag. Zum Beweise ließ die Hafenbehörde in Cherbourg an einer genau bezeichneten Stelle des Kiels unter der Corvette Recherche eine Bleiplatte annageln. Hr. G. vollendete dieß in 50 Minuten, und als man das Schiff dann aus dem Wasser brachte, zeigte sich, daß die Arbeit sehr genau gemacht worden war. Die Erfindung kann für die Schifffahrt von sehr großem Nutzen werden.

Neuer Eisenbahn-Dampfwagen. Stimmfähige Techniker bezeichnen die neue Locomotive, welche aus der Werkstätte des Herrn Dr. Kuhfahl hervorgegangen, als eine ausgezeichnete Arbeit, und dürfen wir mit Grund annehmen, daß dieselbe Vorzüge vor den bisherigen englischen besitze. Das Ansehen des Wagens ist bedeutend abweichend von den englischen; denn, statt daß jene sechs Räder haben, hat dieser nur vier, die sämmtlich von der Maschine aus ihre Bewegung erhalten. Statt daß bei den gewöhnlichen Locomotiven der Dampfkessel liegt, steht er hier aufrecht, wodurch ein wesentliches Ersparniß hinsichtlich der Feuerung erreicht wird, besonders da solche auf Holzheizung berechnet ist Der Dampfkessel wird durch 137 kupferne Röhren von 2 Zoll Durchmesser durchzogen, die zur Dampferzeugung sehr viel beitragen. Die Maschine hat 26 Pferdekraft und kommt einige Tausend Thaler wohlfeiler zu stehen als die englischen, welche nur 24 Pferdekraft haben.

Rauchverzehrende Oefen. Das neue eiserne Dampfschiff „Entreprise" wurde wieder auf der Themse versucht. Dieser Versuch sollte dazu dienen, die Wirksamkeit der rauchverzehrenden Oefen der Herren Ehanter und Comp., welche am Bord der Entreprise benutzt werden, auf die Probe zu stellen. Herr Thomson, Haupt-Mechanikus der Glasgower Dampfschifffahrts-Compagnie, berichtet nun, daß der Erfolg des Versuchs vollkommen günstig gewesen ist; daß völlig drei Viertel des Rauches verzehrt worden sind, so daß durch eine so vollkommene Rauchverzehrung ein bedeutendes Ersparniß an Brennmaterial erzielt wird.

Asphalt-Firniß. Ein guter reiner Asphalt gibt zu Oelfarben ein schönes und sehr dauerhaftes Braun. Einen ganz vorzüglichen Asphalt-Firniß erhält man, wenn man 1 Pfund