

Zeitschrift: Zeitschrift über das gesamte Bauwesen

Band: 4 (1840)

Heft: 9

Rubrik: Technische Notizen und Erfahrungen

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: 16.01.2026

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

oder den fast noch gefährlicheren Landweg über den Pass von Radicofani zu wählen. Die große Wasserleitung ist noch immer nicht fertig und das große Bassin, der Eisternone, steht noch leer da, wie früher, worüber in Livorno laut geklagt wird. Allgemeines Aufsehen erregte hier im vorigen Monat der Transport zweier großer Granitwannen, jede 12 Ellen lang und 4 breit, die unter Leopold I., im vorigen Jahrhundert, aus der Villa Medici in Rom mit vielen andern Kunstsäcken hierher gebracht wurden. Ueber 60 Jahre lang standen diese Zeugen der römischen Prachtbilder im hiesigen Arsenal, vergessen und durch ihr Gewicht halb in den Boden versunken und mit Gesträuch überwachsen. Bei dem Abbrechen der alten Festungsmauern wurden sie der Aufmerksamkeit gewürdigt und die Regierung gab Befehl, sie nach Florenz zu schaffen, wo sie am Palast Pini als Fontainen dienen sollten. Aber gewiß werden sie dort, halb in die Mauer gestellt, nicht die Wirkung machen, wie die in Rom auf dem Platze vor dem Palaste Farnese. Ihr Transport setzte die ganze Stadt in Bewegung; die erste bis jetzt fortgeschaffte Vanne verdarb alle Straßen durch ihr enormes Gewicht, und vor der Stadt auf der Chaussee sank der Wagen mit seiner Last jeden Augenblick ein. Bis Florenz mögen sich noch manche nicht berechnete Hindernisse in den Weg stellen, wo es über Berg und Thal durch Städte mit engen Gassen geht. Die Eisenbahn wird nun bestimmt gebaut, worin die Regierung endlich eingewilligt hat, was für Livorno von nicht zu berechnendem Vortheil seyn wird.

Technische Notizen und Erfahrungen.

Berlin, den 8. Februar. Die neueste Nummer der Gesetzsammlung enthält folgende Verordnung wegen Bestrafung der Beschädiger der Eisenbahn-Anlagen, vom 30. November 1840:

„Wir Friedrich Wilhelm ic. ic. finden Uns bewogen, zum Schutze des Verkehrs auf den Eisenbahnen für den ganzen Umfang der Monarchie, auf den Antrag Unseres Staatsministeriums und nach erfordertem Gutachten einer von Uns aus Mitgliedern des Staatsraths ernannten Commission, zu verordnen, was folgt: §. 1. Wer vorsätzlich an Eisenbahn-Anlagen, an deren Transportmitteln oder sonstigem Zubehör solche Beschädigungen verübt, oder auf der Fahrbahn in irgend einer Weise, durch Aufstellen, Hinlegen oder Hinwerfen von Gegenständen, durch Verrückung der Schienen u. s. w., solche Hindernisse bereitet, durch welche der Transport auf diesen Bahnen in Gefahr gesetzt wird, hat Strafarbeit oder Zuchthausstrafe von Einem bis zu zehn Jahren verwirkt. §. 2. Ist in Folge einer solchen Handlung (§. 1) ein Mensch am Körper oder an der Gesundheit erheblich beschädigt worden, so tritt vier- bis zwanzigjährige, und wenn ein Mensch das Leben verloren hat, zehnjährige bis lebenswierige Zuchthausstrafe ein. Ist die Tötung beabsichtigt worden, so finden die Strafgesetze gegen den Mord Anwendung. §. 3. Die Strafe (§§. 1 u. 2) ist bei deren Zurechnung besonders zu steigern, wenn der Thäter die Hervorbringung einer Gefahr für die Transporte beabsichtigt hat. §. 4. Wer fahrlässiger Weise durch Handlungen der im §. 1 bezeichneten Art die Transporte auf Eisenbahnen in Gefahr setzt, soll mit dreimo-

natlicher bis zweijähriger, und wenn dadurch ein Mensch am Körper oder an der Gesundheit erheblich beschädigt, oder gar getötet worden ist, mit zwei- bis vierjähriger Gefängnisstrafe oder Strafarbeit belegt werden. §. 5. Diese Strafen (§. 4) finden auch auf die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Transportbetrieb angestellten Personen, und zwar auch alsdann Anwendung, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen. §. 6. Eisenbahn-Offizianten (§. 5), welche sich eines der in dieser Verordnung bezeichneten Verbrechens schuldig machen, sollen, außer der verwirkten Strafe, zugleich ihrer Anstellung für verlustig und zu jeder ferneren Anstellung bei einer Eisenbahn oder dem Transportbetriebe auf derselben für unfähig erklärt werden. §. 7. Die Vorsteher der Eisenbahn- oder Transport-Unternehmung, welche die Entfernung des verurtheilten Offizianten (§. 6) nach der Mittheilung des Erkenntnisses nicht gleich bewirken, haben eine Geldbuße von Zehn bis Einhundert Thalern verwirkt. Gleiche Strafe trifft den für unfähig erklärteten Offizianten, wenn er sich nachher bei einer Eisenbahn oder dem Transportbetriebe auf derselben wieder anstellen lässt, so wie diejenigen, welche ihn wieder angestellt haben, obwohl denselben seine Unfähigkeit bekannt war. Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Siegel.

Gegeben Charlottenburg, den 30. November 1840.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

L i t e r a t u r.

Pompeji, Herculaneum und Stabiae von W. Bahn.

(Berlin, bei G. Reimer.)

Den Architekten und Kunstreunden wird es angenehm seyn, zu erfahren, daß der, gegenwärtig hier lebende, Professor W. Bahn eine zweite Folge seines classischen Werkes über die Ornamente und Gemälde in Pompeji, Herculaneum und Stabäa herausgeben wird. Seinen zweiten Aufenthalt in Italien, in den Jahren 1830—1840, benützte Herr Bahn hauptsächlich, um sich mit den neuesten Entdeckungen sowohl in Pompeji von 1826—1840, als in Herculaneum von 1828—1838 bekannt zu machen, und da er allein vier Jahre in Pompeji selbst lebte, so genoß er den Vortheil, im Verlauf dieser Zeit die interessantesten Gegenstände, sowohl Gemälde, als einzelne Ornamente und ganze Wände in ihrer vollständigen Farbenpracht ausgraben zu sehen, diese fogleich darauf abzubilden und die architektonischen Gegenstände auf das Genaueste zu vermessen. Das Aufzeichnen des Gesessenen an jedem Abend und die Vergleichung dieser Notizen hat den Verfasser in den Stand gesetzt, die interessantesten Aufschlüsse über die bürgerliche Baukunst der Alten und ihr häusliches Leben zu gewinnen. Das neue Werk soll in zehn Heften, jedes zu zehn Tafeln, erscheinen. Jedes Heft wird mehrere Blätter in Farben, auch in der Regel eines