

Deutsches Reich.

Als ein Zeichen der herrschenden besseren Beziehungen zwischen der preussischen Regierung und dem Vatican...

ferner zu wenig erläuternder Text beigedruckt sei. Herr Dr. Richter referierte hierauf über die Berichte des Herrn Dr. Siemens und Halse...

Provinzial-Nachrichten.

88 Naumburg, 20. März. Nachdem die öffentlichen Dietirungen sämtlicher Klassen hiesiger Communalchulen...

88 Naumburg, 21. März. Am Tage 1879 betrug die Einnahme von Magistrat freilich veralteten Sparcasse 1.574.963 M. und hatte sich gegen das Vorjahr um 70.427 M. vermehrt.

2 Nordhausen, 21. März. Vor neun Jahren verstarb zu Santa Victoria bei Livorno Lady Charlotte Stiepel, geborene Freiin von Hofgauten...

des Stenographen Herrn Landstätt von Davier hier, welcher der Errichtung von Maschinen der Erziehung...

23. März. Die diesjährigen Dienerexamen wurden für die hiesigen Schulklassen erst vergangenen Donnerstag...

3 Selbungen, 22. März. Dieser ist in dieser Zeitung von den Folgen der strengen Kälte des vergangenen Winter die Rede gewesen.

— Für die diesjährige landwirtschaftliche Ausstellung zu Magdeburg sind wir der M. J. entnehmen, folgende Herren zu Preisrichtern erwählt worden:

Für Pferde: Landrath H. v. Nathusius-Altkampfen, Vorsitzender, Landthallmeister Friedrich, Wilhelm-Gentil, Major v. Rufe-Zichora, Amtsrath Rüdiger-Wanzleben, Oeconomiarth Nobbe-Niedertorfstedt, Oberamtmann Heuter-Wienigsmann, U. Dürnagel-Schädel, Bahn-Dirigier, Zimmermann-Vogel.

Für Rindvieh: Oberamtmann Nimpus-Schlafstedt, Vorsitzender, Freiherr v. Crifa-Scholz-Wernburg, J. C. Gemen-Brandie, Oberamtmann Zieher v. Gerbörth-Möller-Jerichow, Oberamtmann Mevow-Nobbenburg a. S., Altemann-Wandorfer, Reichs-Rath Hentura, Pfaff-Neißel, Jelo-Wengelstorf, Amtsrath Zimmermann-Berchtorf.

Für Schafvieh: Amtsrath v. Brisse-Barchau, Vorsitzender der Gesamtcommission, Amtsrath Engel-Lobkowitz, W. Maack-Menslin, Amtsrath Rodtrod-Mindenlobra, C. Wägen-Soldater, Amtsrath Schmidt-Landena, Fürst v. internationaler Schafzucht tritt hinzu: Schafzucht-Director Dr. Behmer-Deubitz.

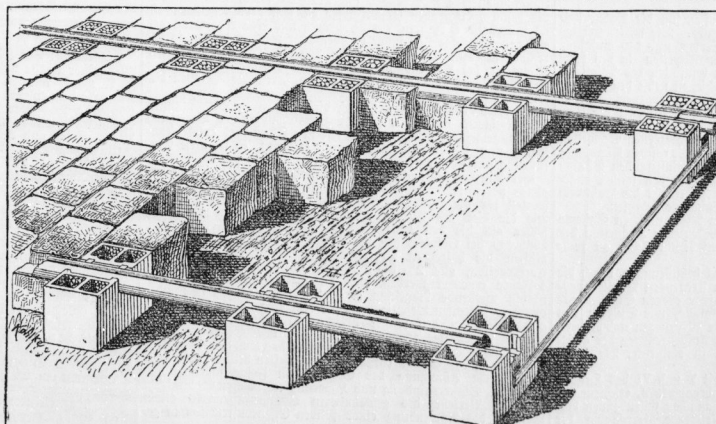
Für Schweine: Oberamtmann W. Ude-Friedeburg a. S., Amtsrath Wägenstein, Oberamtmann W. Ude-Friedeburg a. S., Amtsrath Wägenstein und Gerathe: Commenciarth A. Freies-Meindorf-Wagdeburg, Vorsitzender der Gesamtcommission, Frei-Dr. Will-Halle, Vorsitzender der Preisrichter-Collectivum, 1. Abteilung, Localmobilen-Concurrenz: Dechantmann G. G. Elser-Gr. Hagenburg, Becker-Grünungen, Civil-Ingenieur Hagen-Wagdeburg, Civil-Ingenieur E. Wallhoff-Wagdeburg, Director Weimlich-Wagdeburg, 2. Abteilung, Ring, Keimungs- und Sortirmaschinen-Concurrenz: Gehnold Köhne-Gr. Uterleben, Amtsrath Köhne-Zalldorf, Oeconomiarth Köhne-Wanzleben, Oberamtmann Schröder-Mönselberg, 3. Abteilung, Alle geneigten 10 Abtheilungen zur Vertheilung in feinerer Classe: Dr. jur. Bennede-Uderburg, A. Wölkemann-Gr. Uterleben, Wägenstein-Dobbenbellin, Reichsbaumeister G. Elser-Gr. Hagenburg, Paul Fischer-Zorn, P. Freie-Zden, Civil-Ingenieur Hagen-Wagdeburg, Reichs-Rath v. Hagenburg, Waldschmidt-Alte a. S., Oberamtmann Deckerreich-Schädel, Amtsrath v. Hagenburg, Silberberg-Gehrdorf, Nob. Schmidt-Werbitzen, Oberamtmann C. Strauß-Scherke, Wägenstein-Galwörde, Gr. Wendenburg-Möden.

Halle, den 24. März. — In der am letzten Dienstag stattgefundenen Monatsversammlung des Gartenbauvereins hielt Herr Spindler einen Vortrag über „Material zu Anlagen“, während Herr Meyer über die Cultur der Blumenzwiebel im freien Lande sprach.

Eisenbahn-Oberbau für Straßen-Eisenbahnen. (System Gustav Niemann.)

Der aus nebenstehender vertheilte Zeichnung in seiner Gesamtdarstellung ersichtliche Oberbau für Straßen-Eisenbahnen, System Niemann, besteht aus Eisenbahnen von denselben, unter beispielsweise Grundlegung der in Berlin üblichen Pfahlerleiten-Dimensionen, 4 Stück auf eine Gleisbreite von 1 Meter kommen.

Unterlage, sondern nicht gleichzeitig die Eisenlasten. Die Spielräume zwischen den Vorhängen gestattet die correcte Schienenlage in den stärksten Curven. Der Eisenbahn-Oberbau ermöglicht mit entsprechender Umpassung der Schienenlagerstellen die Anwendung jedes beliebigen Schienenprofils; ebenso kann derselbe einem Pfahler mit Zügen diagonal zur StraÙe, wie überhaupt jeder Form und Lage des Pfahlers leicht



angepaßt werden. Die Hauptvortheile vorstehend beschriebener Construction liegen in der Anlage, die solide, feinernde Drehung, Kantung oder Verbiegung zulassende Befestigung und Stützung der Schienen auf breiterer Basis, die solide Unterlage des Schienenpfahls auf einer einseitigen, unabhageligen Unterlage, welche eine trügliche Zwischenbindung vollständig erlöst, wodurch Stöße

auf die Fahrgänge und stiches Zerlören der Schienenprofile vermieden werden.

2. Die Anwendung nahezu unvergänglicher und nur einer unbedeutenden Abnutzung unterliegenden tragender Rollen von Eisen an Stelle des durch Feuchtigkeit und Nageelung rasch zerstörbaren Holzes; die Einbettung dieser Eisenlasten in gleicher Höhe mit dem StraÙenpflaster, und zwar so, daß die regelmäßige Fläche der Bettung in feiner nachtheiliger Weise, wie durch die Anwendung von Eisen, durch die ungeschwollenen, unterbrochen, sowie keine Gelegenheit zu schädlicher Ansammlung von Wasser, fortgesetzter Aufloderung und Wegwemmung des tragenden Untergrundes und somit zur Verhütung des sogenannten Durchbores, Schädigung des darunter liegenden Bodens, gegeben wird. Die tragende Bettung wird bei dieser Anordnung vielmehr zunehmend fester. Gleichzeitig vertheilt sich der Druck der Schienen auf eine größere Fläche der Bettung, als im Falle des bisher üblichen Querschnitts.

3. Die Vermeidung der durch eine StraÙenbahnanlage gewöhnlich sich ergebenden, höchst unzulässigen Unterbrechungen im Verlaufe der StraÙenbedeckung, die Anwendung der besten, solidesten Construction für die gewöhnlich schwebelnden, aber meist abgedruckten Stellen der Schienentränge.

Während bei den bisher üblichen Constructionen hies Stelle der StraÙe eine durchlaufende Pfahlerleite ist, welche theils gezwungen, theils mit Vortheile von dem StraÙenpflaster befreit wird, besteht bei vorstehend beschriebener Pfahlerleite mit Eisenbahnen die Anwendung der besten, solidesten Construction für die gewöhnlich schwebelnden, aber meist abgedruckten Stellen der Schienentränge.

Während bei den bisher üblichen Constructionen hies Stelle der StraÙe eine durchlaufende Pfahlerleite ist, welche theils gezwungen, theils mit Vortheile von dem StraÙenpflaster befreit wird, besteht bei vorstehend beschriebener Pfahlerleite mit Eisenbahnen die Anwendung der besten, solidesten Construction für die gewöhnlich schwebelnden, aber meist abgedruckten Stellen der Schienentränge.

nen und durch diese auf das StraÙenfußwerk nahezu vermeiden.

4. Die Leichtigkeit, mit welcher die Schienen ohne Verletzung des StraÙenpflasters ausgetauscht, ja selbst locale Entlastungen

