

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschneide nach Bedürfnis. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

# Eisenbahn-Beitung.

Organ der Vereine

deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Techniker.

Buchhandel 7 Gulden rheinisch oder 4 Thlr. preuss. Cour. für den Jahrgang. — Einrückungsgebühr für Ankündigungen 2 Sgr. für den Raum einer gespalteten Petitzeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XV. Jahr.

22. Oktober 1857.

Nro. 42.

**Inhalt.** Holländische Eisenbahnen. — Telegraphenwesen. I. Die Mittelmeer-Telegraphenlinie. II. Telegraphenlinien in Australien. — Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Preußen, Freie Städte. Ausland. Rußland. — Personal-Nachrichten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

## Holländische Eisenbahnen.

Trotz seines Kapitalreichtums, seiner Handelsthätigkeit und außerordentlich günstigen Bodenverhältnisse ist Holland im Bau der Eisenbahnen sehr zurückgeblieben. Es besitzt nur drei Linien: Amsterdam-Rotterdam, fast ausschließlich für den Personenverkehr, Rotterdam-Antwerpen und Amsterdam-Arnhem. Die letztere mündet bei Oberhausen in die Köln-Mindener Bahn und ist die einzige, welche dem internationalen Verkehr in größerem Maßstab zu Statten kommt. Ein ineinander greifendes System, wie es Belgien besitzt, fehlt Holland gänzlich, und die Konkurrenz dieses so wohl versehenen Nachbarlandes, so wie diejenige der deutschen Seestädte Gmünd, Bremen und Hamburg, die mit ihren Hinterländern durch verschiedene Bahnen in unmittelbare Verbindung getreten sind, haben dem Handel und der Schifffahrt Hollands einen guten Theil seiner traditionellen Hegemonie entzogen. Die Ursachen dieser Inferiorität sind wesentlich lokale und spezifische. Der Holländer ist seiner ganzen Natur nach kein Freund von Neuerungen, er hängt zäh am Herkommen und dieses führt seit langer Zeit fast alle seine Geldanlagen den Staatspapieren und öffentlichen Fonds zu. Auch ist die Ansicht vorherrschend, daß Holland bei seinen zahlreichen schiffbaren Flüssen und Kanälen die Kommunikation vermittelt Eisenbahnen eher entbehren könne. Es hat sich daher bei den oben genannten drei Linien holländisches Kapital nur zu kleinem Betrag betheiligelt, sie sind mit fremden, wesentlich englischen Mitteln gebaut worden und da in Folge schlechter Verwaltung die Rente derselben bis jetzt nur sehr dürftig ausgefallen, so war dies ein Grund mehr, die Abzweigung des Inlandes für dergleichen Unternehmungen zu verstärken.

Die Zeit ist indes gekommen, wo sich eine richtigere Ansicht geltend zu machen und man Angesichts der täglich in der Abnahme des Handelsverkehrs hervortretenden Nachteile zu erkennen anfängt, daß zur Bekämpfung der von allen Seiten drängenden Konkurrenz das Verharren beim alten Kommunikationssystem nicht mehr ausreicht. Dasselbe war gut und überlegen, so lange die Nachbarländer keine Eisenbahnen hatten; jetzt, wo diese damit ausgestattet sind und sie ununterbrochen benutzen, während der Winter die Kanal- und Flußschifffahrt Monate lang schließt, mußte die Waagschale schnell zum Schaden Hollands sinken. Es ist die Regierung selbst, welche jetzt die Sache in die Hände genommen und den eben eröffneten Generalstaaten einen ausführlichen Gesetzesentwurf vorgelegt hat, in der Absicht, den Eisenbahnbau energisch anzugreifen und die Herstellung eines nationalen Reges in kürzester Zeit herbeizuführen. Es werden 14 Linien mit einem Umfang von 1076 Kilometer als Bedürfnis ersten Ranges und 6 weitere Linien mit einem Umfang von 276 Kilom. als Bedürfnis zweiten Ranges in Vorschlag gebracht. Schifffahrt, innerer und auswärtiger Handel, Ackerbau und Industrie sollen dabei gleichmäßig ihr Interesse gewahrt finden. Amsterdam, welches großen Schiffen nicht zugänglich ist, würde eine direkte Bahn bis an die dazu geeignete Seeküste über das IJ nach dem Helder erhalten. Bliedingen, der beste Hafen Hollands mit vollkommener Tiefe und niemals von Eis behelligt, war bisher in Folge seiner Isolirung und des Mangels ausreichender Verbindungen mit dem Binnenland für den Handel nur von sekundärem Nutzen; eine Bahn, welche ihn mit Venloo und dem preussischen Reg des Niederrheins auf dem Weg über Seeland, Brabant und Limburg, Provinzen von außerordentlicher Produktivität verbindet und vollreiche Städte wie Middelburg, Goes, Berg op Zoom, Breda, Tilburg u. a. berührt, wird den Platz in seine natürlichen Rechte einsetzen und ihm die Entfaltung einer schönen Wirkksamkeit gewinnen. Andere Bahnen, die von Utrecht, Arnhem und Zvenaar auslaufen, sind bestimmt, die nordöstlichen Provinzen bis zur Grenze von Hannover und Westphalen in das allgemeine Kommunikationssystem aufzunehmen.

Die Kosten sind für die erste Kategorie der 1076 Kilom. mit 144,600,000 fl., für die zweite Kategorie der 276 Kilom. mit 29,500,000 fl. veranschlagt. Natürlich daß die holländische Regierung zu diesem großen Werk ihre Beihilfe

in Aussicht stellt. Der Gesetzesentwurf spricht sich für Subventionen aus, deren Anwendung in jedem einzelnen Fall der Genehmigung durch die Kammer zu unterliegen hat. (Königl.)

## Telegraphenwesen.

### I. Die Mittelmeer-Telegraphenlinie.

Zur Vervollständigung der Mittheilungen über dieses mehrfach verunglückte Unternehmen ziehen wir aus einem Aufsatz im neuesten Heft der deutsch-österreich. Telegraphenvereins-Zeitschrift Nachstehendes aus.

Ein neuerer Vertrag zwischen der französischen Regierung und Herrn Brett Namens der Gesellschaft des unterseeischen Mittelmeer-Telegraphen für die Korrespondenz mit Algerien und Indien enthält folgendes: Nach dem Wortlaut des ersten Paragraphen des ersten Artikels des durch das Gesetz vom 10. Juni 1853 bestätigten Vertrages ist Herr Brett in seiner oben genannten Eigenschaft verpflichtet, auf seine eigene Kosten und Gefahr im Laufe von zwei Jahren eine theils unterseeische, theils über Land geführte elektrische Telegraphenlinie herzustellen, welche, von der Südspitze des Golfes von Spezzia ausgehend nach Cap Corse übersezen, die Insel Corsica durchschneiden, mittelst einer Unterseeekabel die Meerenge von St. Bonifacio überschreiten, über die Insel Sardinien bis zum Cap Teulada an deren Südspitze gehen, und von da unterseeisch nach einem von der französischen Regierung zu bestimmenden Punkte der algerischen Küste zwischen der tunesischen Grenze und der Stadt Bona geführt werden, und auf Verlangen der französischen Regierung bis Bona selbst verlängert werden soll. Nach dem Wortlaute des zweiten Paragraphen desselben Artikels hat sich Herr Brett überdies verpflichtet, binnen Ablauf eines Jahres nach dem Tage, an welchem die französische Regierung ihm den Anlandepunkt dieser unterseeischen Leitung an der algerischen Küste bezeichnen wird, eine Linie von diesem Punkte bis zur tunesischen Grenze herzustellen und diese Strecke mit der ganzen von Tunis nach Egypten und Indien zu führenden Telegraphenlinie in Verbindung zu setzen. Die französische Regierung ihrerseits hat sich durch den 6. Artikel desselben Vertrages verpflichtet, für einen Zeitraum von 50 Jahren die Anlage keiner anderen Telegraphenlinie als die des Herrn Brett 1) zwischen Algerien und Sardinien oder Corsica, 2) zwischen Algerien und Alexandrien oder Ostindien auf algerischem Gebiete zu gestatten; und hat im 11. Artikel für denselben Zeitraum von 50 Jahren dem Herrn Brett als Entschädigung für die Arbeiten und Ausgaben, zu welchen er sich verpflichtet, das Recht zugesprochen, die Gebühren für die Privatdepeschen, welche auf dieser Linie befördert werden, einzuziehen. Endlich war es im 16. Artikel des gedachten Vertrages zwischen Herrn Brett und der französischen Regierung festgesetzt, daß wenn nach Ablauf von zwei Jahren, nachdem dieser Vertrag rechtliche Gültigkeit erlangt, die beabsichtigte Telegraphenlinie nicht ganz vollendet und in Betrieb sey, die dem Herrn Brett erteilte Konzession erloschen seyn solle.

Den übernommenen Verpflichtungen gemäß hat Herr Brett im Laufe des Jahres 1855 die theils submarinen theils oberirdischen Theile der Linie zwischen der Südecke des Golfes von Spezzia und dem Cap Teulada, der südlichsten Spitze der Insel Sardinien, hergestellt, aber die Legung der submarinen Drähte, welche Sardinien mit Algerien verbinden sollten, hat noch nicht bewirkt werden können, obwohl Herr Brett es zu zwei verschiedenen Malen versucht hat, wozu ihm bereits eine Verlängerung des Ausführungstermines bis zum 30. August 1856 bewilligt worden. Wegen der Nichtvollendung dieses letzten Theiles der Linie könnte nach dem oben angeführten 16. Artikel die Konzession von 1853 für erloschen erklärt werden. Nachdem indes Herr Brett bei der französischen Regierung durch sein Schreiben vom 3. Oktober 1856 und 18. März 1857 um Aufschub des Termins zur Vollendung der Linie, zu deren Herstellung er verpflichtet ist, d. h. zur Verbindung Sardinien's und Algerien's nachgesucht, und