

Minden, Hamburg u. s. f. zur Ostsee. Eine Variante dieser Linie benutzt die Schiffbar zu machende Lippe bis Lippstadt und wendet sich von da zur Hauptlinie nach Bielefeld. Der „Kanal der Grenzen“ fällt zum Theil mit dem neuerdings in Anregung gebrachten Rhein-Elbe-Kanal zusammen. Von dieser Wasserstraße ist durch die Schiffbarmachung der Lippe ein Theil durch die preussische Regierung hergestellt.

Die nach 1815 aufgetauchten Kanalprojekte, welche in Westphalen namentlich durch den damaligen Oberpräsidenten v. Vincke begünstigt wurden, erstrebten nur eine Verbindung des Innern mit der Nordsee, so der Rhein-Elbe-Kanal und der Lippe-Elbe-Kanal. Durch die Erweiterung des Kohlenbergbaues sind andere Richtungen der Kanallinien in den Vordergrund getreten. Man erstrebt die nächste Verbindung des westphälischen Kohlenreviers mit dem Rhein und der Elbe. Ueber die erstere Verbindung sind von dem Comité für die Kanalisierung der Elbe unter Michaelis' Leitung technische Untersuchungen angestellt. Für die Verbindung mit der Elbe hat derselbe, da er wegen seiner persönlichen Stellung die beste Gelegenheit zu einschlagenden Beobachtungen und zum Sammeln positiver Thaten hatte, bereits seit der ersten Anregung des Kanalprojekts Material gesammelt und gesichtet. Aus seiner Darstellung geht hervor, daß die Möglichkeit der Kanalverbindung von einem zweckmäßigen Durchgange durch den Teutoburger Wald abhängig ist. Es stehen 1) die Höhenlage der Scheitelstrecke des Kanals, 2) die genügende Speisung desselben, 3) der Durchgang durch den Teutoburger Wald in solcher Wechselbeziehung, daß bei Vergrößerung der Höhenlage die Aussicht auf genügende Speisung sich mindert, dagegen der Durchgang durch den Teutoburger Wald leichter wird. Bei Verringerung der Höhenlage der Scheitelstrecke wird der Kanal, wegen der verminderten Schleusenanzahl und der günstigeren Lage der Linie eine bessere Verkehrsstraße, die Speisung wird in erhöhtem Maße garantiert. Dagegen wird der Durchgang durch den Teutoburger Wald immer schwieriger. Für diejenige Höhenlage der Scheitelstrecke, bei welcher die Speisung ohne allen Zweifel genügend ausfallen kann, hält die Denkschrift die Höhe von 325 bis 330 Fuß über dem Meere. Sie begründet diese Ansicht aus der Formazion des westphälischen Beckens, der Höhenlage der Quellen, welche den Fuß des Plänergebirges umsäumen, der Reichhaltigkeit und stetiger Ausgiebigkeit dieser Quellen (Pader, Lippe u.), welche durch die Beschaffenheit des Plänergebirges unmittelbar bedingt wird. Für eine höhere Lage der Scheitelstrecke hält der Verfasser die genügende Speisung zwar nicht für unmöglich, will aber ohne vorgängige Untersuchung die Behauptung nicht verfechten. Dagegen fragt es sich weiter, ob bei dieser Höhenlage ein geeigneter Durchgang durch den Teutoburger Wald zu finden ist. Michaelis hat die Schlucht bei Borgholzhausen genauer untersucht; dieselbe liegt aber 440 Fuß über dem Meere, ist daher schwerlich zu benutzen. Die Feststellung des Durchgangs bleibt also eine noch durch speziellere Vorarbeiten zu lösende Frage.

Ueber die Wahl der Linie von der Scheitelstrecke bis zum Rhein müssen neben den Terrainverhältnissen die kommerziellen entscheiden. Die Denkschrift gibt mehrere mögliche Linien an, von denen die eine Hauptlinie eine lange horizontale Strecke vom Teutoburger Walde bis Neuhaus, und eine zweite längere horizontale von Lippstadt bis jenseits Dortmund enthält, dann in dem Gmscher Thale hinab bis zum Rheine geht, dabei aber möglichst dem Fuße der das Gmscher Thal begrenzenden Höhen sich nähert, um den hier meist auf den Höhen liegenden kommerziellen und industriellen Plätzen nahe zu kommen. Eine andere kürzeste Linie hat keine langgedehnte Scheitelstrecke. Sie wird vielmehr durch einen langen Zubringer gespeist, wendet sich quer durch den hinteren Theil des westphälischen Beckens in der Richtung von Bielefeld auf Lippstadt zu, verfolgt das Lippethal bis zwischen Hamm und Lünen, überschreitet die Wasserscheide zwischen Lippe und Gmscher, trifft dagegen die Kohlenreviere erst unterhalb Mengede und geht im tiefsten Theile des Gmscher Thales zum Rhein. Diese Linie ist zwar die kürzeste, hat aber den Nachtheil, einem großen Theile des Kohlenreviers und den Hauptplätzen fern zu bleiben.

Am Schluß bezeichnet die Denkschrift die Entschädigungsfrage wegen Wasserentziehung als nicht ohne Schwierigkeit, wenn gleich das zur Speisung eines so großen Kanals erforderliche Wasserquantum nicht so unermesslich fern dürfte als man gewöhnlich annehme. Sie will diese Wasserentnahme zu gewöhnlichen Zeiten auf wenige Klüfte des Gebiets beschränkt wissen, um die Entschädigung möglichst zu lokalisieren. Für die Strecke Weser-Elbe hat der Verfasser noch nicht das nöthige Material gesammelt, um eine ausführliche Darlegung der Verhältnisse zu machen, stellt dieselbe jedoch in Aussicht.

(Förster's Bauzeitung.)

Beitung. Inland.

Preußen. — Am 26. Oktober wurde die Eisenbahnstrecke Witten-Bochum, erste 1,6 Meier lange Strecke der Witten-Dortmund-Duisburg-Oberhausen Eisenbahn, eröffnet. Die Arbeiten an der Strecke von Duisburg nach Witten haben schon begonnen. Die ganze Bahn durchschneidet das Kohlenrevier der Ruhr und wird zur weiteren Ausbeutung der dort vorhandenen reichen Lager beitragen.

— In der am 24. Oktober stattgehabten Generalversammlung der Bergbau-Gesellschaft Phönix wurde den Aktionären Mittheilung von einem Vertrag gemacht, den die Direktion behufs Regeneration der Gesellschaft mit 4 Bankfirmen abgeschlossen hatte. Die darnach nothwendigen Maßregeln sind im Wesentlichen folgende: Es wird ein neues Aktienkapital zuvörderst von 2 1/2 Mill. Thaler emittirt. Zur Sicherung dieser Emission verpflichten sich die 4 Bankfirmen, einen großen Theil davon zu übernehmen, begnügen sich aber auch mit einer geringen Btheiligung, wenn die jetzigen Aktionäre so wie die Besitzer der Obligationen des „Phönix“ von dem ihnen zustehenden Vorrechte zur Uebernahme von circa 2 Mill. Thaler dieser neuen Aktien Gebrauch machen. Die alten Aktien werden auf den achten Theil ihres Nominalwerthes reduziert. Der Jahresgewinn wird folgendermaßen vertheilt: auf das neue Aktienkapital werden prioritätsmäßig 6 Proz. Dividende gezahlt und von dem dann noch vorhandenen Gewinnrest fällt die eine Hälfte dem reduzierten Aktienkapital (welches künftighin nur 600,000 Thlr. betragen wird), die andere Hälfte aber wieder den neuen Aktien als Dividende zu. Eine rationale Gleichstellung im Dividendengenuß zwischen den neu zu kreitenden und den reduzierten Aktien findet statt, sobald den letzteren in drei auf einander folgenden Jahren eine Dividende von wenigstens 6 Proz. zugefallen ist. Das Statut der Gesellschaft wird, um die vorstehenden Bestimmungen aufzunehmen und nothwendige Reformen in der Verwaltung einzuführen, abgeändert. Die Beschlussfassung über diese Anträge wird am 5. Nov. bis wohin die Generalversammlung vertagt wurde, erfolgen. (Azt.)

Ankündigungen.

[60—62]

Für Bauunternehmer.

Die Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft hat 25 Stück in ganz gutem Zustande befindliche Kippwagen, so wie 3 gußeiserne Drehscheiben von 3 Meier Durchmesser zu verkaufen. Kaufliebhaber wollen sich an den Ober-Ingenieur Herrn Kramer in Mainz wenden.

[63—64]

Eisengießerei-Verkauf.

Die zur Debitmasse der hiesigen Handlung und Eisengießerei F. K. Schmitz gehörige Liegenschaft in Sachsenhausen an der Offenbacher Landstraße, so wie die Fabrik-Einrichtung (incl. Dampfmaschine, Blei- und Zinkpresse u. s. w.) und die Geschäftsvorräthe sollen aus der Hand verkauft werden. Näheres bei Dr. jur. Ernst Rumpf.

Frankfurt a. M., den 15. Oktober 1860.

Der Curator und Gläubiger-Ausschuß der F. K. Schmitz'schen Concursmasse.

Hand- und Hülfsbücher für Architekten, Bauhandwerker, Bau- und Gewerbschulen.

[65]

So eben erschienen und ist durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Der Bauhofscher. Zweiter Theil. Bearbeitet von F. Finl. 15 Bogen mit 250 Holzschnitten, nach Zeichnungen des Verfassers. Subscriptionspreis 1 Thlr. = 1 fl. 48 kr.

Die Schule des Zimmermanns. Zweiter Theil. **Brückenbau.** Bearbeitet von B. Harres, Groß-Hess. Bauath. 14 Bogen mit 232 Abbildungen, nach Zeichnungen des Verfassers in Holz geschnitten. Subscriptionspreis 1 Thlr. = 1 fl. 48 kr.

Die früher erschienenen Bände enthalten:

Die Schule des Zimmermanns. 1. Theil. **Hochbauten.** Von B. Harres. 1 Thlr. = 1 fl. 48 kr.

Die Schule des Maurers. Von Bauath B. Harres. 1 Thlr. = 1 fl. 48 kr.

Die Schule des Steinmehrs. Von B. Harres. 1 Thlr. = 1 fl. 48 kr.

Der Bauhofscher. 1. Theil. Von F. Finl. 1 Thlr. = 1 fl. 48 kr.

„Nicht bald — also empfiehlt der ausgezeichnete Sachverständige Direktor Karmarsch diese Bücher — sind mir technische Schriften vorgekommen, welche bei gleichem Raumumfange eben so reich an Inhalt, dabei so selbstständig und frisch in der Darstellung, demgemäß so lehrreich und empfehlenswerth gewesen wären. Die zahlreichen und wohlgeordneten Abbildungen sind musterhaft gezeichnet, ganz vorzüglich in Holz geschnitten; Druck und Papier bleiben an Schönheit nicht zurück; und so bildet das Ganze nach seinem Gehalte, wie nach seinem Außern eine wohlthuende Erscheinung, welche der allgemeinsten Verbreitung würdig ist.“

Verlag von Otto Spamer in Leipzig.