

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschritte 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 gespaltenen Perizeile. — Adresse: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. B. Nebler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVIII. Jahr.

3. November 1860.

Nro. 44.

Inhalt. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Tages-Ordnung der am 12. November 1860 in Hamburg zusammentretenden außerordentlichen General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Die Belgischen Eisenbahnen. (Schluß.) Der Rhein-Elbekanal. — Zeitung. Inland. Preußen. — Ankündigungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Tages-Ordnung der am 12. November 1860 in Hamburg zusammentretenden außerordentlichen General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. *)

I. Berathung des Entwurfs eines neuen Vereins-Reglements für den Güterverkehr und des dazu gehörigen Nebereinkommens der Vereins-Verwaltungen.

Kommission:

1. K. Hannoverische General-Direktion der Eisenbahnen u. Telegraphen,
2. General-Direktion der K. Bayerischen Verkehrs-Anstalten,
3. Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft,
4. Direktorium der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft,
5. Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger E.B.-Gesellschaft,
6. Herzogl. Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Post-Direktion,
7. Direktion der a. v. Kaiser Ferdinands Nordbahn,
8. Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft,
9. Direktorium der Magdeburg-Göthen-Halle-Leipziger E.B.-Gesellschaft,
10. K. Preussische Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn,
11. K. Preussische Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn,
12. Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft,
13. Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft,
14. K. Preussische Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken.
15. K. Sächsisches Finanz-Ministerium, Abtheilung für öffentliche Arbeiten und Verkehrsmittel,
16. Verwaltungsrath der K. K. priv. südlichen Staats-, Lombardisch-Benej. und Central-Ital. Eisenbahn-Gesellschaft,
17. Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft,
18. K. Württembergische Eisenbahn-Direktion.

II. Vorlage der geschäftsführenden Direktion wegen Ausführung des Beschlusses, betr. die Gründung einer Zeitung des Vereins.

III. Vorlage derselben Direktion, betr. die Aufnahme der Direktion der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft in den Verein resp. die Seiten einiger Verwaltungen dagegen erhobenen Einwendungen.

Berlin, den 20. Oktober 1860.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Journalier.

Was die Gegenstände der Berathung für die bevorstehende außerordentliche Generalversammlung betrifft, so liegt

ad I der Tagesordnung der Entwurf eines „Reglements für den Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ nebst einer „Begründung“ dieses Entwurfs, dann der Entwurf eines „Nebereinkommens zum Reglement etc.“ bereits vor, wie unterlassen jedoch diese Dokumente hier mitzutheilen, uns vorbehaltend, das aus der Berathung der Generalversammlung hervorgehende neue Reglement s. B. vollständig zu bringen.

*) In der General-Versammlung zu Danzig am 30. Juli d. J. wurde beschlossen, daß eine Revision des Vereins-Güter-Reglements vorgenommen und das Ergebnis der kommissionellen Berathungen hierüber event. einer zu berufenden außerordentlichen General-Versammlung zur Berathung und Beschlußnahme vorgelegt werde. Die Kommission ist in Dresden zusammengetreten und es handelt sich nunmehr darum, den von ihr bearbeiteten Entwurf eines neuen Vereins-Güter-Reglements nebst Nebereinkommen der Beschlußfassung einer General-Versammlung zu unterstellen.

ad II der Tagesordnung geht aus einer Mittheilung der geschäftsführenden Direktion hervor, daß mit den Beschlüssen der Danziger Generalversammlung über die Herausgabe einer Vereinszeitung sich fast sämtliche Vereinsverwaltungen einverstanden erklärt haben, so daß die bezüglichen Maßregeln demnächst werden ins Leben treten können. Bei der bevorstehenden außerordentlichen General-Versammlung handelt es sich darum, nach dem Antrag der geschäftsführenden Direktion die bereits gewählte aus 6 Mitgliedern bestehende Redaktions-Kommission um ein weiteres Mitglied zu verstärken.

ad III der Tagesordnung enthält die Vorlage der geschäftsführenden Direktion Folgendes:

Die Direktion der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft zu Amsterdam beantragte unterm 18. Oktober v. J. ihre Aufnahme in den Verein. Die Niederländische Rhein-Eisenbahn führt von Amsterdam und Rotterdam über Utrecht und Arnhem nach der Preussischen Grenze bei Emmerich und ist 23.24 Meilen lang.

Die Aufnahme neuer Mitglieder in den Verein ist nach den §§. 2 und 13 des Vereins-Statuts zu beurtheilen. Der erstere §. bestimmt: „Zur Theilnahme an dem Vereine sind sämtliche Eisenbahn-Verwaltungen berechtigt, welche ihr Domicil in einem zum Deutschen Bundesgebiete gehörenden oder in einem solchen Lande haben, welches unter einer Deutschen Bundes-Regierung steht, jedoch nur bezüglich derjenigen Bahnstrecken, welche in einem Lande gelegen sind, welches zum Deutschen Bundesgebiete gehört, oder in einem solchen Lande, welches unter einer Deutschen Bundes-Regierung steht.“ Hiernach sind als Bedingungen der Aufnahmefähigkeit vorgeschrieben, daß sowohl das Domicil als die Bahnstrecken des aufzunehmenden Mitgliedes in einem „zum Deutschen Bundesgebiete gehörenden Lande oder in einem solchen Lande gelegen seyn müssen, welches unter einer Deutschen Bundes-Regierung steht.“ Jede Eisenbahn-Verwaltung, welche eine dieser beiden Bedingungen erfüllt, ist zur Theilnahme am Vereine berechtigt (siehe Eingang des §. 2).

Die Niederlande selbst, als geographischer Körper und Einzelstaat betrachtet, gehört zum Deutschen Bundesgebiete nicht, dagegen ist die Niederländische Regierung wegen des zu den Niederlanden gehörenden Großherzogthums Luxemburg notorisch Mitglied des Deutschen Bundes und als solche eine „Deutsche Bundes-Regierung.“ Da nun die Niederländische Rhein-Eisenbahn in einem Lande gelegen ist, welches unter einer Deutschen Bundes-Regierung steht, die Antragstellerin mithin in der Lage ist, die statutarische Bedingung ihrer Aufnahme in den Verein erfüllen zu können, so ist sie auch zur Theilnahme an demselben berechtigt.

Der, wie oben angeführt, bei der Aufnahme neuer Mitglieder ferner in Betracht zu ziehende §. 13 des Vereins-Statuts lautet: „Die Aufnahme neuer eintretender Verwaltungen geschieht, jedoch vorbehaltlich der Genehmigung der General-Versammlung, lediglich durch Anmeldung bei der geschäftsführenden Direktion, welche die übrigen Verwaltungen davon benachrichtigt.“ Hiernach hätte die Beitritts-Erklärung der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft, deren Theilnahmerecht am Vereine, wie nachgewiesen worden, gar nicht zweifelhaft ist, Seitens der unterzeichneten Direktion acceptirt und die Genehmigung der General-Versammlung bei ihrem nächsten Zusammentritte nachgesucht werden müssen. Statt dessen hatten wir den Antrag, vielleicht aus zu weit gegangenem Vorsicht, der Verfassungskommission zur Prüfung und Berichterstattung an die Danziger General-Versammlung überwiesen. Schon bei den Kommissions-Berathungen stellte sich aber heraus, daß die Niederländische Rhein-Eisenbahn innerhalb derjenigen Grenzen gelegen ist, welche der §. 2 des Vereins-Statuts für den Kreis des Vereins gezogen hat, und daß es sonach einer Vorlage an die Kommission dieserhalb gar nicht bedürftig hätte. In dem betreffenden Kommissionsberichte heißt es wörtlich: „Anlangend nun zunächst den vorliegenden speziellen Aufnahmefall der Niederländischen Rhein-Eisenbahn, so war die Kommission darüber nach gegenseitiger Aussprache einver-

standen, daß es, um dieser Eisenbahn die Aufnahme zu bewilligen, gar nicht erst einer Abänderung oder eines Zusatzes zum Vereins-Statute bedürfte, vielmehr schon nach der in der Triester General-Versammlung beschlossenen neuen Fassung von §. 2 des Statuts, und namentlich nach den diesfalls im Protokolle dieser General-Versammlung niedergelegten Motiven, die Aufnahme der Holländischen ebenso wie der Dänischen Eisenbahnen — selbstverständlich unter den statutarischen Voraussetzungen wegen vollständiger Annahme aller bestehenden Vereinsgesetze und Beschlüsse — vollkommen zulässig, ja sogar in diesen Motiven bereits vorgesehen sey.

Die angezogenen Motive lauten: „Legtere (die Kommission) ist mit Ausnahme einer zu derselben gehörenden Verwaltung der Ansicht, daß der §. 2 des Vereins-Statuts das Theilnahmerecht an dem Vereine zu eng begrenzt, wenn derselbe bestimmt, daß zur Theilnahme nur die Eisenbahn-Verwaltungen berechtigt seyn sollen, welche ihr Domicil in Deutschland haben. Die Kommission ist der Meinung, daß auch denjenigen Bahnverwaltungen, welche nicht im Deutschen Bundesgebiete, wohl aber in einem Lande ihr Domicil haben, welches unter einer zum Deutschen Bunde gehörenden Regierung steht, die Theilnahme an dem Vereine offen zu halten ist, und zwar aus folgenden Gründen:

Thatsächlich gehört dem Vereine bereits eine Verwaltung an, deren Domicil zur Zeit nicht im Deutschen Bundesgebiete gelegen ist. Es ist dieß die K. Preuß. Direktion der Ostbahn, welche ihr Domicil in Bromberg, in der im Deutschen Bundesgebiete nicht belegenen K. Preuß. Provinz Posen hat, und deren Aufnahme in den Verein zu einer Zeit erfolgte, zu welcher das ganze Preussische Staatsgebiet zum Deutschen Bunde gehörte. Die Theilnahme dieser Verwaltung an dem Vereine kann demselben nur erwünscht seyn. Gleich wünschenswerth muß es nach der Ansicht der Kommission aber auch seyn, den in Zukunft in den nicht zum Deutschen Bundesgebiete gehörenden Provinzen des Preussischen Staates — Posen und Preußen — entstehenden Bahnverwaltungen die Theilnahme an dem Vereine möglich zu machen. Auch im Hinblick auf den Oesterreichischen Kaiserstaat scheint der Kommission die von ihr vorgeschlagene erweiterte Begrenzung des Vereins geboten, da in dem Falle einer Decentralisation der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung es nicht gerechtfertigt seyn würde, den etwa für die nicht im Deutschen Bundesgebiete belegenen Oesterreichischen Bahnen zu errichtenden besonderen Vorstandsstellen die Theilnahme an dem Vereine zu versagen. Das dissentirende Mitglied der Kommission ist zwar der Ansicht, daß in Folge der von der Majorität intendirten Erweiterung der Grenzen des Vereins derselbe aufhören werde, ein Deutscher zu seyn, und daß zu befürchten sey, es werde kaum noch eine Sprachverständigung erübrigt werden können, wenn das Domicil in Deutschland nicht mehr Bedingung der in den Verein aufzunehmenden Bahnverwaltungen sey. Die Majorität in der Kommission hält jedoch dafür, daß diese Befürchtung keinesfalls eine begründete sey in Bezug auf die Bahnverwaltungen im Kaiserstaate Oesterreich und im Königreiche Preußen, daß aber auch nicht anzunehmen sey, daß durch die Aufnahme der Eisenbahn-Verwaltungen der Königreiche Dänemark und Holland — um die es sich hier nur noch handelt — das deutsche Element in dem Vereine werde gefährdet werden. Dagegen ist die Kommission einstimmig der Ansicht, daß die Aufnahme sämtlicher Eisenbahn-Verwaltungen in den Verein nur bezüglich der ihnen gehörenden Bahnstrecken erfolgen könne, welche in einem Lande gelegen sind, das zum Deutschen Bunde gehört oder unter einer zum Deutschen Bunde gehörenden Regierung steht, weil nur in dieser Grenze zur Zeit eine Gemeinsamkeit der Interessen und eine gleichmäßige Durchführung der vom Vereine angenommenen Grundsätze anzunehmen sey.“

Auf den Vorschlag der Kommission hat der §. 2 des Vereins-Statuts durch einstimmigen Beschluß der General-Versammlung diejenige Fassung erhalten, welche wir im Eingange dieses Erpöses mitgetheilt haben. Dieser Beschluß ist demnach auch von sämtlichen Vereins-Verwaltungen genehmigt worden, worüber wir uns auf das Circular vom 3. Juni 1859 Nr. 762 beziehen. Dort heißt es: „In Nr. V der Tages-Ordnung sind die das Vereins-Statut abändernden Beschlüsse über das Recht zur Theilnahme am Vereine, so wie der Beschluß hinsichtlich der Auslegung des §. 13 des Vereins-Statuts einstimmig genehmigt worden.“

Wie aus den Motiven der Kommission hervorgeht, ist es deren Absicht gewesen, durch die von ihr vorgeschlagene Fassung des §. 2 des Vereins-Statuts die demnachstige Aufnahme der Holländischen und Dänischen Eisenbahnen in den Verein zu ermöglichen. Die Aufnahme der Niederländischen Rhein-Eisenbahn ist in der Danziger General-Versammlung erfolgt, und zwar mit allen gegen 8 Stimmen.

Bei Abgabe der Erklärungen über die Danziger General-Versammlungs-Beschlüsse haben 1) die Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, 2) die K. Hannoverische General-Direktion der Eisenbahnen und Telegraphen, 3) die Herzogl. Braunschweig-Lüneburgische Eisenbahn- und Postdirektion sich veranlaßt gesehen, gegen die Aufnahme der Niederländischen Rhein-Eisenbahn in den Verein Einspruch zu erheben.

1) Köln-Minden erklärt: „Wir können von der Ansicht nicht abgehen, daß nach der in Triest beschlossenen Fassung des §. 2 des Vereins-Statuts die Verwaltung der Niederländischen Rhein-Eisenbahn zur Theilnahme am Vereine nicht berechtigt ist. Unseres Erachtens kann und

darf nur eine solche Eisenbahn-Verwaltung vollberechtigtes Mitglied des Vereins seyn, welcher die im §. 2 bezeichneten — der genannten Verwaltung abgehenden — Eigenschaften beiwohnen. Hiernach darf der Verwaltung der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft eine weitere Theilnahme, als sie den Verwaltungen der Französischen Nordbahn, der Französischen Ostbahn, der Belgischen Staatsbahnen, der Schweizer Eisenbahnen und der Warschau-Wiener Bahn gestattet ist, nicht eingeräumt werden.“

2) Hannover erklärt: „So lange es uns nicht anders bekannt ist, als daß die Verwaltung der Niederländischen Rhein-Eisenbahn ihr Domicil im Königreiche der Niederlande zu Amsterdam hat, und so lange uns nicht bekannt ist, daß die K. Niederländische Regierung eine Deutsche Bundes-Regierung ist, werden wir auf Grund des §. 2 des Vereins-Statuts, und zwar aus der Ursache, um den vereinbarten Bestimmungen des Statuts des Vereins stets getreu zu bleiben, der Aufnahme der Verwaltung der Niederländischen Rhein-Eisenbahn in den Verein nicht bestimmen und einen desfallsigen Beschluß als einen nichtigen beurtheilen.“

3) Braunschweig erklärt: dem Beschlusse wegen Aufnahme der Niederländischen Rhein-Eisenbahn in den Verein nicht beitreten zu wollen, „insbesondere, abgesehen von andern Rücksichten, aus dem Grunde nicht, weil es solchen mit den klaren Bestimmungen in den Art. 1 und 2 des Vereins-Statuts der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen für unvereinbar erachtet.“

Alle 3 Verwaltungen behaupten, daß nach §. 2 des Vereins-Statuts die Aufnahme der Niederländischen Rhein-Eisenbahn in den Verein unzulässig sey, keine derselben bringt aber Beweise dafür bei, daß der Niederländischen Regierung die Qualität einer Deutschen Bundes-Regierung abgehe und ihre Mitgliedschaft beim Deutschen Bunde aufgehört habe. Wir haben schon im Eingange nachgewiesen, daß die Niederländische Regierung eine Deutsche Bundes-Regierung sey und müssen der Behauptung des Gegentheils so lange unsere Anerkennung versagen, als die dissentirenden Verwaltungen uns den Beweis für ihre Behauptung schuldig bleiben.

Bei einer früheren Gelegenheit ist die Prinzipienfrage zur Erörterung und Entscheidung gebracht worden: „ob bei Aufnahme neuer Mitglieder nach §. 13 des Vereins-Statuts außer der Anmeldung bei der geschäftsführenden Direktion nur die Genehmigung der General-Versammlung erforderlich sey, oder ob ein Aufnahme-Beschluß ebenso wie jeder andere Beschluß der General-Versammlung nach §. 11 des Vereins-Statuts erst durch die Genehmigung der Vereins-Verwaltungen perfect werde.“ Die Kommission hat (S. 28 des Triester General-Versammlungs-Protokolle) ihre Ansicht dahin ausgesprochen, daß nur „für die im §. 6 des Vereins-Statuts erörterten Gegenstände, da hier noch eine spezielle Vorbereitung und Ausführung Seitens der Einzelnen erforderlich sey, der Beschluß der General-Versammlung an die Ratifikation der einzelnen Verwaltungen gebunden sey. Unter derartige Gegenstände gehöre aber der Eintritt einer neuen Verwaltung nicht, und es könne deshalb auch nicht §. 11 des Vereins-Statuts auf die vorliegende Frage, und zwar wider den ausdrücklichen Wortlaut des §. 13 des Vereins-Statuts und des demselben zum Grunde liegenden Beschlusses der General-Versammlung vom 15. Oktober 1849 Anwendung finden, um so weniger, als sonst im §. 2 des Statuts gewiß eine ausdrückliche Bestimmung darüber getroffen seyn würde, daß die Aufnahme neuer Mitglieder an eine Einigkeit der Stimmen sämtlicher Vereins-Verwaltungen gebunden sey.“ Mit dieser Ansicht hat sich die Triester General-Versammlung einstimmig einverstanden erklärt und auch sämtliche Vereins-Verwaltungen haben diese Auslegung des §. 13 des Vereins-Statuts demnachst genehmigt.

Da hierdurch nun festgestellt ist, daß die Aufnahme eines Mitglieds in den Verein, sobald die General-Versammlung ihre Genehmigung dazu erteilt hat (wie im vorliegenden Falle in Betreff der Niederländischen Rhein-Eisenbahn geschehen), definitiv erfolgt ist und damit der Akt der Aufnahme seine Endschafft erreicht hat, so ergibt sich unseres Erachtens ferner, daß alle späteren Erklärungen einzelner Verwaltungen, weil solche nach der dem §. 13 des Vereins-Statuts einstimmig gegebenen Auslegung gar nicht erforderlich sind, als überflüssig zu betrachten und dieselben eine rechtliche Wirkung nicht haben können. Hiernach stellen wir an die geehrte General-Versammlung den Antrag:

dieselbe wolle anerkennen, daß die Niederländische Rhein-Eisenbahn nach §. 2 des Vereins-Statuts zur Theilnahme an dem Vereine berechtigt und durch die Genehmigung der Danziger General-Versammlung ihre Aufnahme in den Verein definitiv erfolgt sey, die nachträglichen Erklärungen der 3 dissentirenden Verwaltungen aber nach Lage des Vereins-Statuts nicht berücksichtigt werden können, auch nicht geeignet seyen, den Beschluß der Danziger General-Versammlung wieder aufzuheben.

Berlin, den 12. Oktober 1860.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Journier.

Die Belgischen Eisenbahnen.

(Schluß von Nr. 43.)

IV.

Das Gepäck der Reisenden wird auf den Belgischen Staatsbahnen taxirt mit 6 Centimes pro metrische Zentner und Kilometer oder 0.30 Fr. pro Ztr. und lieue mit einem Minimumsatz von 0.50 Fr. für 1 Collo. In 1859 sind befördert worden 108,757 Ztr. Gepäck für 486,866 Fr. und für 106,851 weitere Gepäckstücke wurde das Minimum von 0.5 Fr. erhoben, gibt 62,841 Fr., zusammen also 549,707 Fr. oder 1.96 Proz. der Gesamteinnahme vom Verkehr.

Das nach dem Gewicht taxirte Gepäck hat durchschnittlich 74.88 Kilometer zurückgelegt und pro Ztr. 4.49 Fr. eingebracht.

Für die Minimaltaxe von 0.5 Fr. (einschließlich 0.25 Fr. für die Bestelung in die Wohnung des Empfängers) sind ferner 253,801 kleine Pakete mit einem Gesamtgewicht von 2538 Ztr. befördert worden. Es gehören zu diesen Sendungen Frachtstücke von höchstens 2 Kilogramm Schwere und Briefe von 10 Grammes und darunter.

Für die Taxe von 0.03 Fr. pro Kilogramm und pro Zone von 37½ Kilom. mehr 0.25 Fr. für die Bestellung in die Wohnung sind befördert worden 1,376,707 Kilogramme kleine Pakete von 2—10 Kilogr. Gewicht gibt 13,767 Ztr. Sodann kamen zur Beförderung zur Minimaltaxe von 0.05 Fr. für 1—75 Kilom., von 0.75 Fr. von 76—150 Kilom. und von 1 Fr. für mehr als 250 Kilom. 111,979 Pakete zu 2—10 Kilogr. macht 4481 Ztr. Zusammen wurden also kleine Pakete im Gewicht von 20,786 metr. Ztr. als Gültgut befördert. Die weiteren Gültgutsendungen von größerem Gewicht betragen 847,694 Ztr. Die Sendungen der ersten Kategorie ertrugen 261,321 Fr., die der zweiten 1,371,171 Fr., zusammen 1,632,493 Fr. oder 5.81 Proz. der Gesamteinnahme. Jeder Zentner Gültgut wurde durchschnittlich 66.86 Kilom. weit befördert und brachte 12.57 Fr., auf den Zentner und Kilometer macht dies 0.02366 Fr.

Der Verkehr an gewöhnlichen Gütern betrug 3,314,745 Tonnen, wofür die Einnahmen 14,128,704 Fr. oder 50.31 Proz. der Gesamteinnahmen vom Verkehr ausmachten.

Abgesehen von der Eintragungs-, Bestelungs- und Auf- und Ablagegebühr werden für gewöhnliche Güter (von 500 Kilogr. und darüber) berechnet 1 Fr. als fixe Taxe, und sodann 10, 8 und 6 Centimes für die 3 Tarifklassen pro Tonne und Kilometer.

Sämmtliche 3,314,745 Tonnen Güter sind 152,899,477 Kilometer weit befördert worden, was im Durchschnitt 43.73 Kilometer pro Tonne gibt; die Einnahme war pro Tonne 4.051 Fr. und pro Tonne und Kilometer 0.0926 Fr. (für die 3 Klassen beziehungsweise 0.114, 0.098 und 0.088 Fr.).

Die Einnahmen, Auslagen und der Reinertrag berechnen sich nach Vorstehendem:

	Einnahme	Auslagen	Reinertrag
pro Kilometer Bahnlänge	auf 37,676 Fr.	18,902 Fr.	18,774 Fr.
„ Lokomotiv-Kilometer	5,276 „	2,647 „	2,629 „
„ Wagen-Kilometer	0,419 „	0,210 „	0,209 „
„ Zug-Kilometer	5,277 „	2,647 „	2,630 „

V.

Aus den Daten über die Auswechslung der Schienen ergibt sich für dieselben eine durchschnittliche Dauer von 13½ Jahren. In 1859 sind auf den vom Staat betriebenen Bahnen 105 Schienen gebrochen, von 1856 bis 1859 war die Zahl der gebrochenen Schienen 507.

Im Jahr 1859 wurden 105,512 neue Schwellen für Ersatz von alten verwendet, wovon 32,553 unträrparirt waren; es wurden damit 107,313 alte Schwellen ersetzt, indem die neuen statt 0.9, 1.02 Meter von einander zu liegen kommen. Von den beseitigten Schwellen war das mittlere Alter 12 Jahre 4 Monate.

Der Aufwand für das Brennmaterial für Lokomotiven und die stehende Maschine der schiefen Ebene bei Lüttich hat in 1859 betragen 1,269,212 Fr., wovon für das Anheizen 173,022 Fr. = 13.63 Proz., für die Feuerung während der Fahrt u. 1,096,190 Fr. = 86.37 Proz. Für die Feuerung (die Anheizung nicht mit begriffen) wurden verwendet: 45,314,793 Kilogr. (aus Kleinkohlen und Coles bereite) Briquettes, 3,419,775 Kilogr. Steinkohlen, 14,938,200 Kilogr. Coles und 816,300 Kilogr. Abfälle, zusammen 64,489,068 Kilogr. Nach Abzug des Verbrauchs für die stehende Maschine der schiefen Ebene bleiben für die Lokomotiven allein 60,776,478 Kilogr. Es vertheilt sich dieser Verbrauch auf

den Lokomotiv-Kilometer	11.42 Kilogr., für 0.2003 Fr.
„ Zug-Kilometer	12.12 „ „ 0.2059 „
„ Wagen-Kilometer	0.787 „ „ 0.0134 „

Die Fabrikation von Coles für Rechnung des Staats hat in letzter Zeit ganz aufgehört.

Ueber den internationalen und Transitverkehr Belgiens in 1859 geben fol-

gende Zahlen Auskunft. Der Gesamtverkehr dieser Art brachte einen Ertrag von 5,356,986 Fr., wovon 2,089,939 Fr. für den Eingang und 3,267,047 Fr. für den Ausgang. Von der Gesamteinnahme vom Verkehr macht dies 19.08 Prozent. Die Zahl der Reisenden im internationalen Verkehr betrug 395,988 Fr. und die Einnahme von denselben 1,342,440 Fr.; das Quantum gewöhnlicher Güter 846,478 Tonnen mit 2,483,601 Fr. Einnahme. Am bedeutendsten ist der belgisch-französische, sodann der belgisch-rheinische und der belgisch-deutsche Verkehr.

Im Jahr 1859 sind auf den Belgischen Eisenbahnen 61 Personen verunglückt, wovon getödtet 28 und verwundet 33. Von Reisenden wurden 6 ohne eigenes Verschulden verwundet; von Angestellten der Verwaltung wurden 13 getödtet, 22 verwundet; endlich von Personen, welche die Bahn betreten haben, 15 getödtet und 5 verwundet.

Von 7,140,640 beförderten Reisenden sind also in 1859 nur 6 Personen verletzt worden, also 1 auf je 1,190,107 Reisende. Seit der Gröfßnung der ersten Strecke der Belgischen Staatsbahnen sind überhaupt ohne eigenes Verschulden 6 Reisende getödtet und 74 verwundet worden, und es trifft hiernach 1 Todesfall auf je 15,576,139, 1 Verwundungsfall auf je 1,262,930, die Verunglückung eines Reisenden überhaupt auf je 11,682,104 Reisende.

Der Rhein-Elbekanal.

Es ist eine auffallende Erscheinung, daß der Norden Deutschlands, welcher eben so vollkommen für Kanalverbindungen geeignet ist wie irgend ein Land der Erde, bis jetzt so wenige bedeutendere Anlagen der Art besitzt. Die wenigen Schifffahrtskanäle, welche man dort hat, sind kurze Verbindungen zweier Stromgebiete, und solche Verbindungen kommen erst von der Elbe ab gegen Osten vor. Zwischen Elbe und Weser, Weser und Rhein existiren keine derartigen Verbindungen, obgleich die erstere Linie zwischen Weser und Elbe zu den wohlfeilen Kanalverbindungen gehören würde, eben so wie eine Verbindung des Niederrheins über Rheine an der Ems mit der Unterweser keine Terrainschwierigkeiten zu überwinden haben würde.

In jüngster Zeit haben die umfassenden Kohlenerschließungen an der Ruhr und Emscher und das damit erwachende Bedürfnis, den Absatz der Kohlen zu erweitern und den Transport der vom Oberrhein und der Lahn kommenden Eisenerze zu den Kohlenwerken zu erleichtern und zu wohlfeilern, das Interesse für Kanalverbindungen in dem westlichen Theile der norddeutschen Ebene nach gerufen. Die ersten, eine solide Grundlage für die Vertheilung der Kanalfrage schaffenden Schritte wurden von dem Emscher Centralcomité gethan, welches sich im März 1857 konstituirte und zunächst nur den Zweck ins Auge faßte, für die an der untern Emscher von Herne bis zur Mündung aufgeschlossene Kohle einen Absatzweg nach dem Rheingebiete, insbesondere Holland, zu schaffen, auf welchem die Transportpreise so gering seyn könnten, daß man im Stande wäre in Holland mit der englischen Kohle siegreich zu konkurriren. Sodann sollte der Kanal innerhalb seiner ganzen Ausdehnung den besten Ort für theils vorhandene, für theils zu errichtende Hüttenwerke abgeben, damit die Kohlen durch Verhüttung wohlfeil herbei geschaffter Eisenerze verwerthet werden könnten. Die von dem Wasserbau-Inspektor Michaelis zu Münster angestellten Vorarbeiten zu dem Emscherkanal bilden zugleich ein werthvolles Material zu dem seitdem in Anregung gebrachten und von den Kohleninteressenten mit Wärme verfolgten Projekte eines Rhein-Elbekanals, welcher, als eine großartige Wasser-Verbindung der drei westlichen Hauptströme Norddeutschlands, einen großen Theil des norddeutschen Marktes der englischen Kohle zu Gunsten der Ruhrkohle abgewinnen soll. So nahe liegend dieser Wunsch für die Kohleninteressenten ist, so groß sind die Schwierigkeiten der Ausführung. Denn, wenn der Kanal auch nicht, wie ein höchst phantastischer Plan vorschlug, durch das westphälische Gebirgsland geführt zu werden braucht, so handelt es sich doch darum, einen ansehnlichen Gebirgszug, den Teutoburger Wald, zu durchbrechen. Worauf es zunächst vor allem ankommt, ist die genaue Formulirung des technischen Problems dieser Kanalverbindung. Erst wenn dieses gelöst ist und die Kosten seiner Lösung fest stehen, handelt es sich noch um die wirtschaftliche Frage der Rentabilität des in dem Unternehmen anzulegenden Kapitals und des daraus zu erzielenden öffentlichen Nutzens.

Diesen gründlichen Weg schlägt ein Promemoria des schon genannten Wasserbau-Inspectors Michaelis ein, welches in der Gewerkschaftsversammlung zu Dortmund im Februar d. J. vorgelesen wurde. Die Denkschrift beginnt mit einer historischen Einleitung. Die ersten großen Kanalprojekte innerhalb der nordwestdeutschen Ebenen wurden 1811 von Napoleon aufgestellt. Derselbe ließ damals Vorarbeiten zu dem Kommunikationsnetz innerhalb des eroberten Terrains machen und namentlich zu einer mehrfachen Kanalverbindung der Seine mit dem baltischen Meere. Die projektirten Kanäle waren: der Küstkanal, parallel der Nordseeküste; der Kanal des Innern, von Zwolle über Meynen, Offen, an der Haase zur Hunte nach Bremen, Hamburg, zur Ostsee; der Kanal der Grenzen, die Lippe aufwärts bis Haltern, über Münster, Bielefeld nach

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 Emscher 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 Emscher Thale hinab bis zum Rheine geht, dabei aber möglichst dem Fuße der das Emscher 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 Emscher, trifft dagegen die Kohlenreviere erst unterhalb Mengede und geht im tiefsten Theile des Emscher 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 Beteiligungsung, 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.

Für Bauunternehmer.

[60—62]

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.

Eisengießerei-Verkauf.

[63—64]

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, Bleichpresse 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 Concurssmasse.

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.