

*Archiv für Eisenbahnwesen.* Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin bei Julius Springer.

In der Ankündigung dieser im 11. Jahrgange stehenden, seit 1. Januar in obigen Verlag übergebenen Zeitschrift heisst es u. a.:

Der Inhalt eines jeden Heftes zerfällt in vier Abtheilungen. Die beiden ersten bringen Abhandlungen und Notizen über alle wichtigeren Fragen und Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens nach seiner wirtschaftlichen, politischen und juristischen Seite, mit Ausschluss rein bau- und maschinentechnischer Angelegenheiten. Insbesondere wird die Entwicklung des Eisenbahnwesens aller Länder

von Eisen zu Bachüberwölbungen u. dergl. Arbeiten, wobei dasselbe der Luft, den Wasserdünsten etc. ausgesetzt bleibt, auszuschliessen. Dies ginge aber jedenfalls zu weit; nicht allein würden in vielen Fällen sehr bedeutende Mehrkosten entstehen, sondern es würde eine Bauführung vielfach unmöglich werden. Bevor das Eisen die jetzige Verwendung fand, wurde statt dessen Holz verwendet. Niemand hat demselben unbegrenzte Dauer zugesprochen und doch wurden solche Bauwerke ausgeführt; um so mehr kann und darf jetzt mit dem weit haltbareren und dauerhafteren Eisen, wenngleich auch nicht für unbegrenzte Dauer, so doch sicher für viel längere Zeit als früher mit Holz gebaut werden.

Trotz Mangels dauernden Schutzes des Eisens gegen Rosten und mit dem Rosten zusammenhängender Verminderung der Tragfähigkeit des Eisens ist bei dessen Verwendung zu fraglichen Bauzwecken eine in unverhältnissmässig kurzer Zeit eintretende Gefahr und damit veranlasste Erneuerung solcher Bauten nicht vorhanden, denn das Eisen wird nie in solch knappen Dimensionen verwendet, dass geringes Rosten schon Gefahr brächte; es wird aber auch kaum jemals ohne schützenden Anstrich verwendet und vielfach wird eine zeitweise Ergänzung und bezw. Erneuerung des Anstriches vorgenommen. — Es erscheint daher im allgemeinen ein Ausschluss des Eisens von der Verwendung zu fraglichen Bauzwecken nicht gerechtfertigt; dagegen ist es angezeigt, darauf zu halten:

„wo möglich und bei nicht unverhältnissmässig grossen Mehrkosten von Verwendung von Eisen abzusehen; bei unvermeidlicher Verwendung von Eisen aber oder wenn durch dessen Ausschluss aufsergewöhnliche und unverhältnissmässige Mehrkosten entstehen würden, dasselbe nur mit einem schützenden Theeranstrich, wie derselbe im Gutachten des Hrn. Professor Dr. Stölzel angegeben ist, anzuwenden und diesen Anstrich in entsprechend sorgfältiger Weise zu unterhalten, eventuell dasselbe vollständig dicht einzumauern, so dass kein Theil desselben, der Einwirkung von Luft, Wasserdünsten u. s. w. ausgesetzt, dem Rosten preisgegeben ist.“

Bei städtischen Bauten ist bisher schon bezüglich Verwendung überhaupt und Anstrich in obiger Art verfahren worden und wird dies künftig insbesondere auch bezüglich vollständiger Einmauerung geschehen; bei Privatbauten aber wird durch Revision der Baupläne die möglichste Beschränkung der Eisenverwendung bezw. die nothwendige Schützung des zu verwendenden Eisens herbeizuführen sein, so dass von einer ortspolizeilichen Vorschrift Umgang genommen werden könnte, eventuell eine solche nur bezüglich des Anstriches und dessen Unterhaltung zu erlassen wäre.

sorgfältig verfolgt und theils in selbständigen Abhandlungen, theils in tabellenmässiger Form statistisch dargestellt. Die bisherigen Jahrgänge enthielten in letzterer Beziehung u. a. folgende, in Zukunft regelmässig fortzuführende Abhandlungen: Ueber die Eisenbahnen der Erde, die Entwicklung des Eisenbahnbaues in Preussen, Auszüge aus der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen, Eisenbahnstatistiken, z. Th. in vergleichender Form von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Grossbritannien, Frankreich, Russland, Belgien, Niederlande, Italien, Spanien, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Canada, Brasilien, Argentinien, Ostindien, Australien.

Die dritte Abtheilung — Rechtsprechung und Gesetzgebung — enthält alle wichtigeren, grundsätzliche Fragen des Eisenbahnwesens und verwandter Gebiete entscheidenden Urtheile der höchsten deutschen Gerichtshöfe (vornehmlich des Reichsgerichts und des preussischen Obergerichtes), entweder im Wortlaut oder in Auszügen aus den amtlichen Sammlungen.

Alle bedeutenderen literarischen Erscheinungen des Eisenbahnwesens werden in der vierten Abtheilung besprochen; dieselbe schliesst mit einer vollständigen Uebersicht der in- und ausländischen Bücher- und Zeitschriftenliteratur des Eisenbahnwesens und der verwandten Gebiete.

Das reichhaltige, im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zusammenfliessende amtliche Quellenmaterial wird, soweit dies zugänglich ist, bei den Veröffentlichungen des Archivs benutzt.

Der Umfang der Zeitschrift beträgt vom Jahre 1888 ab etwa 50 Bogen, der Preis für den ganzen Jahrgang M 12.

B. Jordan, Bergrath, *Der Saarkanal und seine Verkehrsentwicklung.* Saarbrücken 1888, Verlag von H. Klingebil.

Jede Veröffentlichung über irgend eine im Betrieb befindliche künstliche Wasserstrasse ist in unserer Zeit mit um so grösserer Freude zu begrüßen, als die thatsächlichen Betriebsergebnisse das beste Material in dem Kampfe Eisenbahn contra Kanal bieten, der sich in Preussen noch immer nicht gelegt hat, obwohl man in andern Ländern längst zu der Erkenntniss gekommen ist, dass sich diese beiden Verkehrsmittel nur ergänzen, aber nicht einander ausschliessen. Schon aus diesem Grunde lenken wir die Aufmerksamkeit unserer Leser auf die obengenannte Schrift, welche eine Erweiterung der im Jahre 1878 erschienenen I. Auflage bildet und ein sehr klares und anschauliches Bild der in mehrfachen Beziehungen interessanten und sehr zweckmässigen Bauwerke des Saarkanals sowie seiner Verkehrsergebnisse liefert. Von besonderem Interesse waren uns u. A. die Mittheilungen über den Koksverkehr auf dem genannten Kanal. In bezug auf diesen Verkehr heisst es S. 45 wörtlich: „Die Schiffsverladung von Saarkoks stieg im Jahre 1877 auf nicht weniger als 46 050 t und in jedem der beiden folgenden Jahre auf nahezu 70 000 t. Für die Koksanlagen des Saarreviers war dieses um so erfreulicher, als der Koksabsatz damals im allgemeinen sehr darniederlag, so dass der Kanal ihnen in dieser kritischen Zeit eine nicht hoch genug anzuschlagende Hülfe gewährte.“ Wie stimmt das zu der Behauptung einflussreicher Leute an der Saar, welche die wirtschaftliche Bedeutung der Moselkanalisierung u. A. mit der Behauptung bekämpfen, der Wasserweg sei für den Transport von Koks völlig unpraktikabel? — Dr. W. Beumer.

