

Notizen.

die Eisenbahn die Priorität vor der Bergbauunternehmung hat, diese sich die Betriebseinschränkungen ohne Ersatzanspruch gefallen lassen muss.

Bei bereits ausgeführten Eisenbahnen, denen im § 4 die genehmigte Eisenbahn und bei bestehenden Bergbauen, denen im § 6 das bereits verliehene Grubenfeld gleichgestellt werden, ist die Frage nach der Priorität durchaus unzweifelhaft.

Es fragt sich also, wann eine Eisenbahn als genehmigt anzusehen ist. Die angezogenen Bestimmungen lassen keinen Zweifel darüber, dass der bereits ausgeführten nur jene projektierte Eisenbahn gleichgehalten werden kann, bezüglich deren die Verhandlungen mit den Eisenbahnbehörden soweit gediehen sind, dass an die Ausführung der Eisenbahn geschritten werden kann, d. h. wenn für dieselbe bereits der Baukonsens erteilt ist. Denn mit dem von der Eisenbahnbehörde im Prinzip genehmigten Eisenbahnprojekt erlangt der Eisenbahnunternehmer erst die Befugnis, die Trassierungsarbeiten vorzunehmen und ein Detailprojekt vorzulegen, auf Grund dessen sodann die politische Begehung vorzunehmen ist, nach deren Ergebnis der Baukonsens von der Eisenbahnbehörde erteilt oder verweigert werden kann.

Hieraus erhellt, dass die lediglich im Prinzip ausgesprochene Genehmigung eines Eisenbahnprojektes als eine Genehmigung der Eisenbahn nicht angesehen und daher eine Priorität vor einem zur Verleihung begehrten oder schon bestehenden Bergbaue nicht begründet werden kann, dass also unter einer „genehmigten“ Eisenbahn im Sinne des § 4 der zitierten Verordnung nicht die durch die Konzession oder, wenn es sich um eine vom Staate auszuführende Bahn handelt, durch den Beschluss der kompetenten Organe erlangte Genehmigung des Eisenbahnunternehmens im allgemeinen, sondern das infolge des Baukonsenses tatsächlich zur Ausführung gelangende Eisenbahnprojekt verstanden ist (§ 9, lit. a und § 10, lit. a des Eisenbahnkonzessions-Gesetzes).

Die angefochtene Entscheidung ist daher vollkommen im Rechte, wenn sie in dem vorliegenden Falle, wo, wie von keiner Seite bestritten wird, zur Zeit der Freifahrungsverhandlungen und der Hinausgabe der Verleihungserkenntnisse erst eine prinzipielle Genehmigung der projektierten Schlepfbahn vorlag und erst der Auftrag erlassen war, Detailprojekte für dieselbe vorzulegen, auf Grund deren noch die politische Begehung vorzunehmen war, der Bergbauunternehmung bezüglich der zur Verleihung begehrten Grubenfelder die Priorität vor dieser Schlepfbahn zuerkannte und hienach die §§ 4 und 5 der mehrzitierten Ministerialverordnung vom Jahre 1859 zur Anwendung brachte.

Demnach musste die Beschwerde als unbegründet abgewiesen werden. —e.

Der Kohlenbergbau auf dem linken Ufer des Niederrheins. Es ist eine durch zahlreiche Bohrversuche festgestellte Tatsache, dass die Steinkohlenformation Westfalens nach Westen sich bis weit über den Rhein hinaus erstreckt und wahrscheinlich auch mit der des Wurmbeckens zusammenhängt. Wenn trotzdem der Bergbau auf dem linken Rheinufer bisher eine größere Ausdehnung und Bedeutung noch nicht erlangt hat, so hat dies wohl hauptsächlich seinen Grund in den dortigen ungünstigen Lagerungsverhältnissen. Das Steinkohlengebirge ist nämlich in der Nähe der beiden Rheinufer mit 125 bis 150 m mächtigen Tertiär- und Diluvialschichten überlagert, die das Niederbringen von Schächten bis zu demselben sehr erschweren und kostspielig machen. Die großen Schwierigkeiten, welche sich den Abteufungsarbeiten im schwimmenden Gebirge, sowie in den abwechselnden Sand-, Kies- und Thonbänken entgegensehen, hat man zuerst auf dem Schacht I der Zeche Rheinpreußen bei Homberg kennen gelernt. Hat man doch trotz rastloser Arbeit und Aufwendung sehr großer Kosten 20 Jahre (von 1857—1877) gebraucht, bis man die ersten Kohlen auf dieser Zeche fördern konnte. Auch die später weiter westlich angelegten Schächte II und III haben bis zu ihrer Vollendung viel Mühe, Arbeit und Geld gekostet. Dieser Umstand bildet denn auch wohl die Hauptursache, dass die Besitzer der benachbarten Grubenfelder zur Anlage von Schächten bisher sich nicht entschließen können. Die großen wachsenden Erfolge indes, welche die Zeche Rheinpreußen infolge ihres großen Kohlenreichtums seitdem erzielt hat, dürften schließlich dennoch zur Anlage weiterer Zechen auf dem linken Rheinufer ermutigen, zumal weiter westlich vom Rhein bei Bohrungen ein festeres Deckgebirge angetroffen worden ist. Die auf Rheinpreußen angeschlossenen Flütze gehören der westfälischen Fettkohlenpartie an und sind bis auf die liegendsten sehr edel. Auch die Magerkohlenpartie hat man im südwestlichen Feldteil in bohrwürdiger Lagerung angetroffen, so dass dem dortigen Kohlenbergbau eine große Zukunft bevorstehen dürfte. R. S.

Die Kohlenschiffahrt auf der Ruhr vor 100 Jahren. Als Preußen im Jahre 1802 die ihm im Frieden von Luneville zugefallenen Reichsgebiete Essen und Werden in Besitz genommen hatte und diese Besitzergreifung 1803 vom Reichsdeputations-Hauptschluss gutgeheißen worden war, befürchteten die Bergbaubetreibenden der westfälischen Mark von den Essen-Werdenschen Gruben im Kohlenabsatz geschädigt zu werden, weil diese einen kürzeren Wasserweg nach Ruhrort und bei dem Versand auf der Ruhr weniger Schlensengeld zu zahlen hatten. Die märkischen Gewerke wandten sich daher an die Regierung mit der Bitte, zu ihrem Schutze vorordnen zu wollen, dass die Käufer von Essen-Werdenschen Kohlen hinfort gehalten seien, auch eine gleiche Menge Kohlen im Märkischen zu kaufen. Diesem etwas seltsamen Ansinnen wurde von der Regierung zwar nicht entsprochen, dagegen bestimmte sie unterm 3. April 1803, dass behufs gleichmäßiger Beteiligung des Steinkohlengebiets unter allen Gewerken das Oberbergamt alljährlich Differentialpreise der Kohlen nach bestimmtem Maße oder Gewicht festzusetzen habe und dass nur zu diesen Preisen Kohlen verkauft werden sollten. Diese an gewisse Einrichtungen des heutigen Kohlensyndikats erinnernde Maßnahme findet ihre Erklärung in dem Umstande, dass bis dahin die märkischen Gruben außer beträchtlichen Schleusengeldern für jeden Ringel Kohlen vom inländischen Absatz nach Cleve-Moers 4 Stüber, vom Absatz nach Holland 1 Stüber zu zahlen hatten, während die Essen-Werdenschen Kohlen, die weniger Schleusen zu passieren hatten, außer mit geringen Schleusengeldern nur mit $4\frac{2}{3}$ Stüber Abgabe für den Ringel Kohlen belastet waren. Der eigentliche Schöpfer dieser ausgleichenden Einrichtung war der damalige Kriegs- und Domänenrat. Er war es auch, der den Bau der ersten Staatsstraßen, sowie die Schiffarmachung der Ruhr anregte und die Freude hatte, die Ausführung dieser Arbeiten von der Regierung übertragen zu erhalten und trotz der größten Schwierigkeiten glücklich zu Ende zu führen. Unter der preussischen Regierung ablösenden Fremdherrschaft konnte die Kohlenschiffahrt auf der Ruhr sich nicht recht entwickeln, weil das Land unter einem schweren Steuerdruck seufzte. Erst als die Franzosen das Land wieder verlassen und ein dauernder Friede geschlossen worden war, hob sich der