

Briefbeutelabgabe- und -fangvorrichtung. — Britisch-Nordamerika.

77

Cacheleux hat seinerzeit (Pariser Weltausstellung 1889) vorgeschlagen, die Briefbeutel in einem Kanale zwischen den Gleisen aufzustellen, aus dem sie vom Wagen aufgenommen werden; ein zweiter Kanal wäre für die Abgabe der Briefbeutel an die Station bestimmt; selbsttätig wirkende elektrische Klingel-

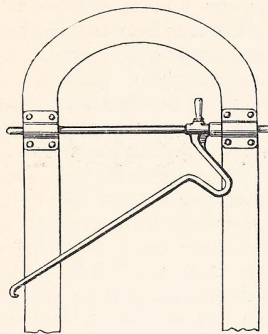


Abb. 83.

werke würden der Station und den Postwagenbegleiter die vollendete Aufnahme und Abgabe des Postbeutels anzeigen. Zur Ausführung ist das System nicht gekommen.

*Literatur:* Heusinger, Handbuch der speziellen Eisenbahntechnik. Bd. II, 1870. — Verordnungsblatt des österr. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt. Nr. 119, 1889. — Schwz. Bauztg. Nr. 7, 1889. — Railw. and Eng. Rev. Nr. 6, 1898. — Das Eisenbahnmaschinenwesen der Gegenwart. I. Abschnitt, II. Teil. 1898. *Birk.*

**Brienz-Rothorn-Bahn** (Schweiz, Berner Oberland), eine von dem Gestade des Brienzer Sees (570 m ü. M.) ausgehende Zahnbahn mit 2teiliger Abtscher Stange nach dem Gipfel des Rothorns. Die Betriebslänge der am 17. Juni 1892 eröffneten Bahn beträgt 7·781 km in schiefer Messung, die Spurweite 0·8 m, der kleinste Bogenhalbmesser 80 m und die Größtsteigung 250‰. Die Station Rothorn-Kulm liegt 2252 m ü. M. und bietet eine großartige Aussicht auf die Berner Alpen. Der Höhenunterschied beträgt daher 1682 m. Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit beträgt 10 km/Std. Am 31. Dezember 1908 betrug der Bauwert der Bahn für Bahnanlagen, feste Einrichtungen, Mobilien und Gerätschaften 2,004.118 Fr., der Bilanzwert dagegen — infolge Liquidation — 387.904 Fr. In Brienz ist Anschluß an die künftige rechtsuferige Brienzerseebahn vorgesehen. *Dietler.*

**Britisch-Guayana** hatte (1910) Eisenbahnen in der Gesamtlänge von 167 km. Die eine gehört der Demerara-Eisenbahngesellschaft und

geht von dem Haupthafenplatz der Kolonie Georgetown nach Rosignol (97 km) und von Vreedenhoop nach Greenwich (25 km), die andere ist Eigentum des Geschäftshauses Sproston und geht von Demerara nach Essequibo. Die Bahnen dienen augenscheinlich nur den örtlichen Bedürfnissen der Bewohner des Küstengebietes.

**Britisch - Nordamerika** (*Dominion of Canada*).

I. Entstehung und Entwicklung der Eisenbahnen.  
— II. Der Staat und die Eisenbahnen, Eisenbahngesetzgebung. — III. Der neueste Stand der Eisenbahn.  
— IV. Die elektrische Eisenbahnen.

I. Die englische Kolonie Kanada (Britisch-Nordamerika) erstreckt sich über den ganzen Norden des amerikanischen Weltteils vom atlantischen bis zum stillen Ozean. Ihr Flächenraum übersteigt mit 8,852.583 km<sup>2</sup> den von ganz Europa, die Zahl ihrer Einwohner betrug im Jahre 1910 7,489.781. Sie hat sich insbesondere in den letzten Jahren durch Einwanderung stark vermehrt. Das Land zeigt in seinen einzelnen Gebieten ganz verschiedene klimatische Verhältnisse. Oberhalb der Hudsonsbai und am Melvillesund hat es einen durchaus arktischen Charakter, die Gebiete am stillen Ozean zeigen eine üppige Vegetation wie in den südlichen Ländern Europas, in den mittleren Teilen ist eine gemäßigte Provinz mit einem außerordentlich fruchtbaren Boden für alle Arten von Getreide, Gräsern, Blumen und Hölzern. Insbesondere der Weizenbau hat in der letzten Zeit, hauptsächlich in den Provinzen Manitoba, Alberta und Saskatchewan, eine bis dahin ungeahnte Ausdehnung genommen. In diesen drei Provinzen wurden im Jahre 1908 allein an Weizen 100 Millionen Bushels erzeugt und jetzt schon werden große Mengen Weizen nach den Vereinigten Staaten von Amerika ausgeführt. Der Wert der im Jahre 1909 gehobenen Mineralien (Kohlen, Petroleum, Eisen, Gold, Silber, Kupfer, Blei u. s. w.) stellte sich auf mehr als 90 Millionen \$ (360 Millionen M.). Die Ausbeute aller dieser Bodenschätze ist wesentlich gefördert worden durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes.

An Verkehrsstraßen hatte die Kolonie vor dem Zeitalter der Eisenbahnen hauptsächlich den mächtigen St. Lorenz-Strom mit seinen zahlreichen Nebenflüssen. Seine Verlängerung bilden die fünf großen mittelamerikanischen Seen, die durch Kanäle miteinander verbunden sind. Bedeutsame Hafenanlagen sind in Quebec und in Montreal (mit fast 600.000 Einwohnern). Wohl zum Teil eine Folge des Vorhandenseins natürlicher Verkehrsstraßen ist, daß die Eisen-