

Von dieser Zeitschrift erscheint wöchentlich eine Nummer in Imperial-Quart, welcher jede zweite Woche erläuternde Zeichnungen, Karten, Pläne oder Ansichten beigegeben werden. Der Abonnementspreis beträgt im Wege des Buchhandels fünf Gulden fünfzehn Kreuzer im fl. 24 Kreuz oder drei Thaler für das Halbjahr. Außer sämtlichen



Buchhandlungen nehmen alle Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes Bestellungen an. Beiträge werden anständig honorirt und unter Adresse der J. B. Metzler'schen Buchhandlung in Stuttgart oder, wenn Leipzig näher gelegen, durch Vermittlung des Herrn Buchhändler Georg Wigand daselbst, erbeten.

# Eisenbahn-Zeitung.

N<sup>o</sup> 45.

Stuttgart, 10. November.

1844.

**Inhalt.** Deutschland. Die Württembergischen Staats-E.B. Oberbau derselben. — Frankreich. Die E.B. von Orleans nach Bordeaux. Die E.B. von St. Germain und das atmosphärische System. — Großbritannien. Die Dampfschiffahrt auf dem Ocean. E.B. Betrieb. Centralbahnhof in London. — Amerika. Die Landenge von Panama. — Vermischte Nachrichten. Die österr. Staats-E.B. Preußen. Köln-Rindner E.B. Viebrich-Ghrenbreitsteiner E.B. Ludwigs-Süd-nord-B. München-Starnberger E.B. Ludwigskanal. Main-Neckar-E.B. Thüring'sche E.B. Hannover'sche E.B. Chemnitz-Nisaer E.B. Eckenförder-Rendeburger E.B. Schleswig-Holstein'sche E.B. E.B. von der polnischen Grenze nach Galacz. Frankreich. Großbritannien. Westindien. — Unfälle auf Eisenbahnen. — Personal-Nachrichten.

## Deutschland.

Die

### Württembergischen Staats-Eisenbahnen.

Die Nachrichten über den Stand der Württembergischen Eisenbahnsache, welche die Nummern 11. und 12. des laufenden Jahrganges der Eisenbahn-Zeitung enthalten, waren wohl geeignet, Erwartungen anzuregen, welche nun in Erfüllung gegangen sind, daß nemlich mit dem Bau der Bahnen ungesäumt werde begonnen werden. Bevor wir jedoch auf die hier zunächst beabsichtigte Beschreibung der gegenwärtig im Bau begriffenen Strecke der Württembergischen Eisenbahnen eingehen, sey uns vergönnt, etwas weiter zurückzugreifen und einen Blick auf das ganze Reg zu werfen, wie dasselbe durch ständischen Beschluß vom Jahre 1843 sich gestaltet hat.

Von welchem unberechenbarem Nutzen für ein dichtbevölkertes Land wie Württemberg ein ausgedehntes Reg von Verkehrslinien seyn müsse, beweist schon die Zahl und der im Allgemeinen treffliche Zustand seiner Kunststraßen. Indessen dürfte nicht leicht ein Land gefunden werden, welches für die Durchführung großer Eisenbahn-Linien von der Natur weniger begünstigt wäre, als eben Württemberg. Im Osten der von Norden nach Süden sich erstreckende Gebirgswall der schwäbischen Alp, im Innern die tief eingeschnittenen vielgewundenen Thäler des Neckars und der Enz, und im Westen die Ausläufer des Schwarzwaldes bilden eine Kette von Schwierigkeiten, vor denen eine umsichtige, sorgsam abwägende Regierung wohl lange Zeit zurückschrecken mußte.

Indessen hatte man schon im Jahr 1836 sich mit der Frage beschäftigt, in welchen Richtungen, mit Rücksicht auf den inländischen und ausländischen Verkehr, so wie auf die gegebenen Terrain-Verhältnisse zunächst Eisenbahnen angelegt wer-

den müßten. Vor allen zog hier die Richtung von Osten nach Westen die Blicke auf sich, in welcher, als auf einer der kürzesten Verbindungs-Linien der Donau mit dem Rhein, Württemberg sich seit uralten Zeiten eines lebhaften Verkehrs erfreut. Wichtig schien ferner eine Verbindung der Donau mit dem Bodensee, und um so leichter ausführbar, als die in dieser Richtung auf Württembergischem Gebiete obwaltenden Terrainverhältnisse der Anlage einer Eisenbahn nur unbedeutende Hindernisse in den Weg legen.

Untersuchungen in den beiden bezeichneten Richtungen wurden eingeleitet und Resultate erzielt, auf deren Grund die im J. 1843 versammelten Stände auf den Antrag der königlichen Regierung ein System von Eisenbahnlinien votirten, welche den Mittelpunkt des Landes, Stuttgart und Cannstatt, auf der einen Seite durch das Filsthäl mit Ulm, Biberach, Ravensburg und Friedrichshafen, auf der anderen Seite mit der westlichen Landesgrenze, so wie in nördlicher Richtung mit Heilbronn verbinden. Es sollten diese Linien auf Kosten und in Administration des Staates erbaut, dadurch aber die Erbauung von anschließenden Zweigbahnen durch Privatunternehmer vorbehaltlich der zu ertheilenden Konzession nicht ausgeschlossen werden.

Für den Angriff der Bauten wurde vorläufig eine Summe von 3.200,000 fl. rh. votirt, und die Art der Verwendung dieser Summe, d. i. die Bestimmung der Priorität unter den votirten Eisenbahnlinien, der königlichen Regierung anheimgestellt. Dieß zur Ergänzung der in Nr. 11 und 12 des laufenden Jahrganges der Eisenbahn-Zeitung enthaltenen Nachrichten über den dermaligen Stand der Eisenbahnsache in Württemberg.

Man entnimmt aus der in Nr. 11 enthaltenen Nachricht, daß die Priorität der von der Hauptstadt Stuttgart auslaufenden, nahezu gleich langen Bahnstrecke nach Eßlingen und nach Ludwigsburg, zuerkannt wurde.

Die Gesammtlänge dieser beiden Bahnstrecken beträgt etwas über 100,000 Württ. Fuß oder 3.9 deutsche Meilen. In der Richtung nach Ludwigsburg ersteigt die Bahn eine Höhe von 185 Fuß und fällt sodann wieder 49 Fuß. In der Richtung gegen Eßlingen fällt die Bahn bis Cannstatt auf eine Tiefe von 90 Fuß und erhebt sich sofort wieder auf 54 Fuß. Das Steigungsmaximum beträgt 1:125, und zwar findet sich dieses Steigungsverhältniß mehrere Male, und einmal auf eine Länge von 11,251 Fuß vor. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 1800 Fuß und fällt dieser Krümmungshalbmesser in der Nähe von Cannstatt zugleich mit dem Steigungsverhältniß von 1:125 zusammen.

Der Bahnhof in Stuttgart, zugleich Central-Bahnhof des ganzen Württembergischen Eisenbahn-Systems, befindet sich (nämlich das Aufnahmgebäude und die Einsteighalle für die Passagiere) sehr nahe bei dem Centrum der Stadt, ein Vortheil, welcher bei der weitläufigen Bauart von Stuttgart mit dem Opfer einiger weniger Privatgebäude erkaufte werden konnte. Dieser Bahnhof ist eine sogenannte Kopfstation. Die beiden von ihr ausgehenden Bahnen wenden sich, nachdem sie eine Strecke weit in paralleler Richtung und horizontaler Lage hingelaufen, die eine mit 1:125 steigend links, die andere mit 1:125 fallend rechts. In dem hiedurch entstehenden Zwischenraume liegen die Locomotive- und Wagen-Remisen, die Wasserstation, und weiterhin der Waarenbahnhof.

Außer dem Central-Bahnhofe befinden sich bedeutendere Bahnhöfe in Ludwigsburg, in Cannstatt und in Eßlingen, an welchem letzterem Orte mit Rücksicht auf die dort disponiblen Wasserkräfte auch eine große Reparatur- und Wagenbau-Anstalt für sämtliche Bahnen angelegt werden soll. Die Zahl der einfachen Haltstationen beläuft sich auf fünf, und liegen dieselben durchschnittlich eine halbe deutsche Meile von einander entfernt. Wie