

Jede Woche erscheint eine Nummer. Lithographirte Beilagen und in den Text gedruckte Holzschnitte nach Bedarf. — Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen Deutschlands und des Auslandes an. — Abonnementspreis im

Eisenbahn-Zeitung.

Organ der Verein

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 Zeile. — Adresse: Redaction der Eisenbahn-Zeitung oder: J. W. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

6. Mai 1858.

Nro. 18.

Inhalt. Württembergische Staats-Eisenbahnen. — Deutsche Privat-Eisenbahnen. Leipzig-Dresden. — Eisenwerke und Maschinenfabriken. I. Preussens Hüttenbetrieb im Jahre 1856. II. Das Etablissement zu Seraing bei Lüttich. — Verein für Baukunde in Stuttgart. — Zeitung. Inland. Bayern. Ausland. Schweiz. — Ankündigungen.

Württembergische Staats-Eisenbahnen.

Der Ständeversammlung sind von der Regierung zwei Gesetzes-Entwürfe vorgelegt worden: einer „die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes“, der andere „den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1858—61“ betreffend.

I. In dem Vortrag des Finanzministers zu dem ersten Gesetzesentwurf wird hervorgehoben, daß in demselben allen denjenigen Landesgegenden Schienenwege zugeordnet seien, welchen die bestehenden Eisenbahnen noch fern liegen, für welche das neue Verkehrsmittel als mehr oder minder dringendes Bedürfnis erscheint und wo die Terrainverhältnisse überhaupt die Anlage von Eisenbahnen gestatten, ohne daß dabei übrigens eine künftige weitere Verzweigung derselben ausgeschlossen wäre. Die Verhandlungen, welche von der K. Regierung schon im Juli v. J. über die Fortsetzung auf bayerischem Gebiete einer von Heilbronn durch das Flußgebiet des Kochers und der Jart bis an die Grenze in der Richtung gegen Nürnberg herzustellenden Bahn gepflogen wurden, haben bis jetzt noch zu keiner Vereinbarung geführt. Indessen ist bei den vorliegenden Vorschlägen überall auf spätere Verbindungen mit den Eisenbahnen des benachbarten Auslandes thunliche Rücksicht genommen. Da die Ausführung der in dem ersten Gesetzesentwurf vorgeschlagenen Eisenbahnlinien eine längere Reihe von Jahren erfordert und von verschiedenen Umständen abhängig ist, so wird die Regierung nach Zulassung der Verpauung von Zeit zu Zeit in angemessenen Abtheilungen diejenigen Bahnstrecken vorschlagen, deren Bau zunächst in Angriff zu nehmen wäre, und die Eröffnung der zu diesem Zwecke erforderlichen Kredite auf verfassungsmäßigem Wege anstehen. Der voraussichtliche Aufwand für die in Vorschlag gebrachten Eisenbahnlinien läßt sich in runden Zahlen ungefähr anschlagen, wie folgt:

	Länge	Anlagekosten
1) Für eine Bahn von Heilbronn bis Grailsheim	12 Meil.	12,600,000 fl.
2) Für eine Zweigbahn von Grailsheim über Wasseralfingen und Heidenheim bis zur Ostbahn	12 „	10,000,000 „
3) Für eine Zweigbahn v. Neckarsulm gegen Neckarelz	3 „	3,000,000 „
4) Für die Fortsetzung der Neckarbahn von Reutlingen bis zur badischen Grenze	15 1/4 „	12,700,000 „
5) Für eine Eisenbahn von der Ostbahn im Filsenthal (Gödingen) ab über Gmünd, Nalen nach Nördlingen	10 1/2 „	10,000,000 „
6) Für eine Eisenbahn von Pforzheim nach Wildbad	3 „	3,000,000 „
Zusammen	55 1/4 „	51,300,000 „

Der Gesetzesentwurf, betreffend die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, lautet:

Art. 1. Von Heilbronn aus wird in Fortsetzung der Nordbahn eine Eisenbahn über Dehringen und Hall nach Grailsheim gebaut werden.

Art. 2. Im Anschluß an die nach Art. 1 herzustellende Bahn soll

a) von Grailsheim ab in südlicher Richtung ein Schienenweg durch die Thäler der Jart, des oberen Kochers und der Brenz über Heidenheim bis zur Ostbahn geführt und

b) falls im Großherzogthum Baden eine Bahn durch den Odenwald über Mosbach gebaut würde, von Neckarsulm ab eine Bahn bis an die badische Grenze gegen Neckarelz hergestellt werden.

Art. 3. Die Neckarbahn ist von Reutlingen nach Rottenburg und — falls badischer Seite eine Bahn vom Ringelthal nach Schaffhausen gebaut und eine Verbindung mit dieser Bahn zu erreichen seyn wird — durch das Flußgebiet des oberen Neckars über Rottweil gegen die badische Grenze fortzusetzen.

Art. 4. Im Anschluß an die Ostbahn ist vom Filsenthal aus in nordöstlicher Richtung ein Schienenweg durch das Remsthal über Gmünd und Nalen gegen Nördlingen zu führen.

Art. 5. In Gemäßheit des Vorbehalts in Art. 22 des Staatsvertrags

mit dem Großherzogthum Baden vom 17. Dezember 1857 über eine Eisenbahnverbindung zwischen Mühlacker, Pforzheim und Durlach wird eine Vereinbarung über die Herstellung einer Zweigbahn von Pforzheim ab durch das Engthal bis Wildbad eingeleitet werden.

Art. 6. Diese Eisenbahnen sind sämmtlich auf Rechnung des Staats zu bauen. Wegen Beschaffung der hierzu erforderlichen Geldmittel ist nach Maßgabe des mit dem Fortschreiten der Bauausführung eintretenden Bedarfs von Zeit zu Zeit durch besondere Verabschiedung Vorkehrung zu treffen.

II. Nach dem zweiten Gesetzesentwurf (heißt es in dem Vortrag des Finanzministers zu demselben) sollen von den in dem ersten vorgeschlagenen Eisenbahnlinien während der nächsten Finanzperiode zunächst drei verschiedene Bahnstrecken gebaut werden, und zwar:

a) an der Bahnlinie Heilbronn-Grailsheim die Bahnstrecke von Heilbronn bis Hall.

So weit sich nach dem Stand der noch nicht ganz beendigten Vorarbeiten beurtheilen läßt, wird diese Bahnstrecke am zweckmäßigsten von Heilbronn aus, wo dieselbe den Neckar überschreitet, über Neckarsulm, Neuenstadt, Dehringen, Neuenstein nach Hall zu führen. Die Station Neckarsulm würde mit dem schiffbaren Neckar in zweckmäßige Verbindung gebracht und so angelegt, daß von dort aus später eine Bahn in der Richtung nach Mosbach sich abzweigen ließe. Die Stationen Dehringen, Neuenstadt, Neckarsulm und Heilbronn sollen erhalten und nach vorliegenden summarischen Vorausschlüssen einen Aufwand von etwa 8,600,000 fl. erfordern.

Sodann soll

b) in Fortsetzung der Neckarbahn ab Reutlingen aufwärts die Bahnstrecke von Reutlingen bis Rottenburg in Angriff genommen werden.

Bei der Anlage des Bahnhofs in Tübingen wird auf die Abzweigung einer Bahn nach Hechingen durch das Steinalbthal Rücksicht zu nehmen seyn, deren Bau durch eine Aktiengesellschaft kürzlich von Hechingen aus in Anregung kam. Nach dem in neuerer Zeit revidirten summarischen Kostenvorausschlag wird der Bau der Bahnstrecke Reutlingen-Rottenburg auf eine Länge von 3 1/4 Meilen, einschließlich des Betriebmaterials, einen Aufwand erfordern von ungefähr 2,200,000 fl.

Weiter beabsichtigt die K. Regierung sofort

c) eine Eisenbahn von der Ostbahn im Filsenthal ab über Gmünd und Nalen zunächst bis Wasseralfingen zur Ausführung zu bringen.

Ob diese Bahn — wie bisher beabsichtigt war — von der Ostbahn bei Göppingen abzweigen würde, ist noch Gegenstand genauer Terrainuntersuchungen, die gegenwärtig im Gange sind. In Wasseralfingen, dem beabsichtigten vorläufigen Endpunkt der Bahn, wäre der Bahnhof in der Art anzulegen, daß von dort aus, je nach dem späteren Erfolg der Verhandlungen mit der K. bayerischen Regierung zunächst ein Schienenweg durch das Jartthal über Ellwangen nach Grailsheim zum Anschluß an eine württembergisch-bayerische Verbindungsbahn in der Richtung gegen Nürnberg oder an die bayerische Grenze bei Nördlingen geführt werden kann. Bei Anlage des Bahnhofs zu Nalen wäre auf spätere Abzweigung einer Bahn nach Heidenheim gehörige Rücksicht zu nehmen. Die Bahnstrecke von Gödingen über Gmünd nach Wasseralfingen wird eine Länge von ungefähr 6 geographischen Meilen erhalten und nach dem gegenwärtigen Stand der Arbeitslöhne und Materialpreise einen Aufwand von ungefähr 6,000,000 fl. erfordern.

Sienach berechnet sich der Gesamtaufwand für die in dem vorliegenden Gesetzesentwurf zur Ausführung in der nächsten Finanzperiode vorgeschlagenen Bahnlinien

Heilbronn-Hall	8 Meilen	8,600,000 fl.
Reutlingen-Rottenburg	3 1/4 „	2,200,000 „
Gödingen-Wasseralfingen	6 „	6,000,000 „
Zusammen	17 1/4 Meilen	16,800,000 fl.