

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

# Eisenbahn-Beitung.

Organ der Vereine

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: „Redaktion der Eisenbahn-Beitung“ oder: J. W. Metzler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

17. Juni 1858.

Nro. 24.

**Inhalt.** Oesterreichische Eisenbahnen. I. Kaiserin-Elisabeth Bahn. II. Lombardisch-Venezianische und Central-Italienische Eisenbahnen. III. Graz-Köflacher Eisenbahn. — Schweizerische Eisenbahnen. Nordostbahn. — Telegraphenwesen. Uebersicht der Linien und Stationen des deutsch-oesterreichischen Telegraphenvereins, nach dem Stand am 1. Januar 1858. — Verkehr deutscher Eisenbahnen.

## Oesterreichische Eisenbahnen.

### I. Kaiserin-Elisabeth Bahn.

Dem Protokoll über die Verhandlungen der am 19. Mai 1858 abgehaltenen zweiten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Kaiserin-Elisabeth Bahn ist Folgendes entnommen.

Der Bau der Kaiserin-Elisabeth Bahn hat im Jahre 1857, von der Witterung begünstigt, namhafte Fortschritte gemacht. Von Wien bis Linz sind einzelne Strecken von mehreren Meilen Länge, bis auf die Legung der eisernen Brücken und Ergänzung geringfügiger Erdarbeiten, im Unterbau geschlossen worden. Von den in dieser Bahnstrecke zu erbauenden 468 Unterbauobjekten wurden 159 gewölbt vollendet, bei 67 Objekten für eiserne Ueberbrückungen das Mauerwerk hergestellt, 80 Objekte, darunter die Ueberbrückungen der tiefen Thäler hinter Reckawinkl, hinter Haag, und der größeren Flüsse waren in Arbeit, und nur 161 kleine Kanäle, Durchlässe, Durchfahrten u. waren noch nicht in Angriff genommen.

Im Monate Juni waren 24,069 Arbeiter und 1648 Fuhrn als die größte, im Monat Dezember 10,621 Arbeiter und 597 Fuhrn die geringste Zahl der Arbeitskräfte in Verwendung. Die Arbeitskräfte haben seit dem Beginne des Jahres 1858 zugenommen und Ende des Monats April l. J. waren bereits 34,694 Arbeiter und 1734 Fuhrn in Verwendung.

Das Gewicht der sämtlichen eisernen Brücken in der Strecke Wien-Linz ist mit 38,759 Ztr. berechnet. 19,027 Ztr. dieser Brücken wurden abgeliefert, an die Verwendungsorte vertheilt, und die Aufstellung derselben hat begonnen.

In dem Oberbau sind 153,440 Ztr. Schienen, 245,581 Stück Querschwellen und 32,652 Ztr. Platten, Laschen, Nägel und Schrauben abgeliefert, und sämtlich in der Strecke vertheilt worden. Vorläufig wurde der Oberbau in der Strecke von Penzing bis Hütteldorf gelegt, im Monate Juni soll derselbe bis Purkersdorf, und mit Ende Juli bis Reckawinkl beendigt werden, um dann, wenn der Wiener Bahnhof mit Penzing verbunden seyn wird, den Transport der Materialien und die Einübung des Betriebspersonales beginnen zu können.

Am Wiener Bahnhofe war wesentlich die Grunderwerbung Veranlassung, daß erst im Herbst mit der Arbeit begonnen werden konnte. Vor der Fundierung der Gebäude mußte ferner die Planirung der Bahnhofsfläche vorgenommen werden, welche eine Erdbewegung von 62,000 Kubikflaster erfordert hat. Gegenwärtig sind diese Arbeiten in dem Umfange bewirkt, daß fast sämtliche Gebäude des Wiener Bahnhofes in den Fundamenten und Kellergerösten vollendet sind. In den Stationen Penzing, Hütteldorf, Priesbaum, Kirchstetten, Prinzersdorf und Blindenmarkt, sind die Aufnahmegebäude unter Dach gebracht; in Purkersdorf wird das Heizhaus und der Wasserturm eingedeckt, in St. Pölten, als der größten Station zwischen Wien und Linz, war schon im verflohenen Jahre ein Wohngebäude eingedeckt, das Heizhaus und Waarenmagazin fundirt, und die übrigen Gebäude werden demnächst im Mauerwerk zur Vollendung kommen.

Für den Betrieb der 25 Meilen langen Strecke von Wien bis Linz werden vorläufig 48 Lokomotive genügen. Dieselben wurden bei der Maschinenfabrik der oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, und bei den Maschinenfabrikanten W. Günther in Wiener-Neustadt und G. Sigl in Wien bestellt.

Nachdem die Sicherheit des Betriebes wesentlich von einer vollständigen Signalisirung abhängt, und auf der Kaiserin-Elisabeth Bahn ein bedeutender Verkehr der Züge zu erwarten ist, wurde beschlossen, außer der Stations-Telegraphie, die telegraphischen Glockensignale für sämtliche Wächter nebst den üblichen optischen Signalen einzuführen, worüber die Verhandlungen mit der hohen Staatsverwaltung gepflogen werden.

Der Bau der Bahn von Linz bis Salzburg wird erst im Herbst dieses Jahres in vollen Angriff genommen werden, um den Arbeiten zwischen Wien und Linz die Arbeitskräfte nicht zu entziehen.

Auf Anordnung des hohen k. k. Handelsministeriums mußte auch die Tragenführung von Linz gegen Passau projektirt werden, und es hat sich ergeben, daß durch die Abzweigung des Passauer Flügels von Wels, anstatt von Linz, ein günstiges Terrain für den Bau, günstige Bahneigungen und Krümmungen für den Betrieb gewonnen werden können, und daß hierdurch an der Länge der Kaiserin-Elisabeth Bahn, bei der gemeinschaftlichen Benützung der Strecke Linz-Wels, zwei Meilen Bahnanlage erspart werden; daher die ganze Bahn nicht, wie in dem früheren Programme angegeben wurde, 55 — sondern nur 53 Meilen Länge haben wird.

Die Ausgaben für das Unternehmen betragen seit Beginn des Eisenbahnbaues bis zum Schlusse des abgelaufenen Jahres 11,269,193 fl.

Ein wichtiges Moment in dem Verlaufe des abgewichenen Jahres bietet die Uebernahme der ersten oesterreichischen Eisenbahn (Budweis-Linz-Ömunden), welche unter folgenden vom k. k. Handelsministerium vorgeschriebenen Bedingungen erfolgte: 1) Die 18,150 Stück Aktien der ersten oesterreichischen Eisenbahn-Gesellschaft werden von der Kaiserin-Elisabeth Bahn-Gesellschaft demnach eingelöst, daß den Eigenthümern dieser Aktien der Nominalbetrag derselben (250 fl. pro Aktie) in Prioritäts-Obligazionen zu dem Kurse von 90 Proz. berechnet, ausbezahlt werde; welche Prioritäts-Obligazionen mit 5 Proz. zu verzinsen, und alljährlich mit dem zehnten Theil im Wege der Verlosung baar zurück zu bezahlen sind. 2) Alle Rechte und Verbindlichkeiten der ersten oesterreichischen Eisenbahn-Gesellschaft gehen nach dem Ausweise der Schlußbilanz vom 31. Dezember 1856 mit dem 1. Januar auf die Kaiserin-Elisabeth Bahn-Gesellschaft über. 3) Die Kaiserin-Elisabeth Bahn-Gesellschaft ist berechtigt, die beiden übernommenen Bahnen in der bisherigen Art zu verwalten; sie ist ebenfalls berechtigt, die Linz-Ömünder Bahn in den, mit der Hauptbahn parallel laufenden Strecken mit der letzteren zu vereinigen, und auf dieser Strecke nur die Hauptbahn zu betreiben. 4) Es wird sich vorbehalten, die allerhöchste Genehmigung zu erbitten, daß für beide übernommenen Bahnen, insoweit sie nicht schon mit der Hauptbahn verschmolzen werden, die Privilegien auf die Dauer der, der Kaiserin-Elisabeth Bahn erteilten Konzession, mit der Bestimmung erstreckt werden, daß nach Ablauf derselben die übernommenen Bahnen ebenfalls dem Staate anheimfallen. 5) Die Kaiserin-Elisabeth Bahn-Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, auf der Strecke Linz-Budweis längstens bis zum Ablaufe des ursprünglichen erteilten Privilegiums, d. i. bis zum 7. September 1874, eine Lokomotivbahn nach dem Systeme der Hauptbahn herzustellen. 6) Die der Elisabeth Bahn erteilte Staatsgarantie von 5 1/2 Proz. des Anlagekapitals wird nach vorläufig erlangter allerhöchster Genehmigung auf den Betrag der zur Einlösung der 18,150 Stück Aktien à 250 fl. erforderlichen Prioritäts-Obligazionen ausgedehnt. 7) Der Kaiserin-Elisabeth Bahn-Gesellschaft wird in Betreff des Salztransportes und Salzkredits die billigste Berücksichtigung von Seite des Finanzministeriums zugesichert.

Die beiden Bahnen Budweis-Linz und Linz-Ömunden, mit einer Gesamtausdehnung von 26 Meilen, bilden sonach vom 1. Januar 1857 an ein Eigenthum der Gesellschaft.

### II. Lombardisch-Venezianische und Central-Italienische Eisenbahnen.

Der Geschäftsbericht der k. k. priv. Lombardisch-Venezianischen und Central-Italienischen Eisenbahn-Gesellschaft, vorgelegt der zweiten Generalversammlung den 17. Mai 1858, enthält im Wesentlichen Folgendes.

Bauten. Auf der großen Linie, welche Mailand einerseits mit der Wiener Eisenbahn und andererseits mit dem Piemontesischen Netze in Verbindung zu bringen bestimmt ist, schritten die Arbeiten thätig vorwärts. Die Ingenieure der Gesellschaft haben keine Mühe gespart um die Erhebungen und Bauausführungen dieser Linie zu beschleunigen, damit baldmöglichst das wichtige Ziel der Ausfüllung der drei Lücken erreicht werde, welche dieselbe und zwar zwischen Coccaglio und Treviglio in einer Länge von 51 Kilometer (6.8 Meilen), zwischen