

Mailand und der sardinischen Grenze in einer Länge von 37 Kilom. (4,9 Meilen) und zwischen Casarsa und Nabresina (bei Triest) in einer Länge von 100 Kilom. (13,3 Meilen), noch in dem Jahre 1856 in zwei Theile trennten und von der Südbahn gleich wie von der Bahn nach Turin und Genua abgeschnitten.

Die Lücke zwischen Treviglio und Coccaglio ist durch die Zuendeführung des Baues der 30 Kilom. (4 Meilen) langen Strecke Coccaglio-Bergamo und durch die Ausführung der ungefähr 21 Kilom. (2,9 Meilen) langen Strecke zwischen Bergamo und Treviglio ausgefüllt worden. Diese beiden Strecken wurden den 12. Oktober v. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die Strecke von Mailand an den Tessin ist in zwei abgeforderte Sektionen getrennt: die eine, 4,77 Kilom. (0,6 M.) lang, hat zum Zwecke, als Gürtelbahn um die Stadt Mailand gehend, die Bahn nach Venedig mit jener nach Buffalora zu verbinden; die zweite, welche eine Länge von 32,12 Kilom. (4,2 Meilen) hat, begreift die fernere Strecke bis an den Tessin, welcher die Grenze zwischen der Lombardei und Piemont bildet. Das Studium der ersteren dieser beiden Linien hat die Erörterung über die Wahl der Lage des Hauptbahnhofes zu Mailand hervorgerufen. Es wurde festgesetzt, daß die beiden gegenwärtig bestehenden Bahnhöfe, deren einer für die Linie nach Venedig, der andere für jene nach Como dient, durch einen einzigen Central-Bahnhof ersetzt werden sollen, welcher auf die Gürtelbahn zwischen Porta-Nuova und Porta-Comasina zu stehen kommt. Die Arbeiten auf der von Mailand an die Grenze führenden Sektion werden vor Ende des Sommers bis Magenta vollendet seyn, so daß die Lücke zwischen dem piemontesischen und lomb.-venez. Bahnnetz auf 5 Kilom. beschränkt seyn wird.

Die Lücke zwischen Nabresina und Casarsa, welche 100 Kilom. beträgt, ist in 2 Sektionen abgetheilt, von welcher die erstere zwischen Casarsa und Görz in einer Länge von 65 Kilom. in der Ausführung begriffen ist und vor dem Abgange des Betriebsjahres 1859 vollendet seyn wird, während die weitere schwierigere Strecke bis Nabresina im Anfange des Jahres 1860 vollendet werden kann.

Die Vorarbeiten für die Bahnen zwischen Mailand und Piacenza (65 Kilom.), zwischen Rhò und Sesto Calende (50 Kilom.), zwischen Bergamo und Lecco (35,50 Kilom.), und zwischen Mantua und Vorgesorte (16,50 Kilom.) sind nahebei beendet. In diesem Sommer sollen die Arbeiten auf der Strecke von Mailand nach Piacenza, welche einen Theil der großen von Mailand über Bologna nach Florenz führenden Linie bildet, aufgenommen werden.

Die Arbeiten auf der Strecke des Central-Italienischen Bahnnetzes von Piacenza nach Bologna und Sasso wurden längs dieser ganzen 180 Kilom. (21,3 Meilen) langen Linie im Laufe des Jahres 1857 in Angriff genommen. Diese Linie wird daher im Laufe des nächsten Betriebsjahres eröffnet werden.

Die Arbeiten auf der 25 Kilom. (3,3 Meilen) langen Linie, welche die Strecke vom Gipfel der Apenninen bis zur Stadt Pistoja in sich begreift, wurden im September an Bauunternehmer vergeben; jene des großen 2785 Meter langen Tunnels wurden wieder aufgenommen und mehrere andere Bauwerke begonnen. Die Pläne der Strecke von Sasso bis zum Gipfel der Apenninen, in einer Länge von 53 Kilom. (7 Meilen), wurden der internationalen Kommission zur Genehmigung vorgelegt.

Die Auslagen haben im Jahre 1857 betragen: für das Lombardisch-Venezianische Bahnnetz 17,639,870 Lire, für das Central-Italienische Bahnnetz 6,603,755 Lire, zusammen 24,243,625 Lire. Der Gesamtaufwand der Gesellschaft bis zum Schluß des Jahres 1857 betrug 84,788,441 Lire. Die im Jahre 1858 zu machenden Auslagen sind im Ganzen und mit Inbegriff der an die k. k. Staatsverwaltung zu zahlenden Summen auf 50,000,000 Lire veranschlagt, während hievon bis jetzt nur 19 Millionen disponibel sind.

Die für das Jahr 1858 voraussichtlichen Auslagen übersteigen mithin die disponible Summe um ungefähr 31 Millionen. Es wird beabsichtigt, diesen Bedarf nach Maßgabe der Umstände, sey es durch Ausgabe von Obligationen, sey es mittelst Einzahlung auf die Aktien zu decken.

Betrieb. Die Betriebs-Einnahme belief sich im Jahre 1857 auf 10,450,618 Lire. Die Länge der im Betrieb gestandenen Strecken betrug im Jahre 1857 durch 284 Tage 402 Kilom. (53,6 Meilen) und während 81 Tagen 456 Kilom. (60,8 Meilen). Daraus ergibt sich die Durchschnitts-Einnahme pro Kilom. zu 25,243 Lire gegen 22,404 Lire in 1856.

Die Betriebs-Auslagen beliefen sich während des gleichen Jahres auf 5,231,381 Lire oder 50,05 Proz. der Einnahmen und die Reineinnahme war 5,219,236 Lire.

Nach Abzug der dem Betrieb zur Last geschriebenen Zinsen und des statutenmäßigen Beitrags zum Reservefonds konnte den Aktionären eine Dividende von 12 Lire pro Aktie, mit den Zinsen = 20,64 Lire oder ungefähr 12 Proz. des eingezahlten Kapitals gewährt werden.

Süd-Tyroler Eisenbahn. Die 140 Kilom. (18,6 Meilen) lange Süd-Tyroler Eisenbahnlinie von Verona nach Bozen ist der Vollendung nahe.

Folgendes sind die Grundzüge eines über den Betrieb dieser Strecke auf 10 Jahre, mit Vorbehalt jährlicher Kündigung abzuschließenden Pachtvertrages: Die k. k. Staatsverwaltung übergibt die Bahnstrecke vollkommen ausgebaut. Die Gesellschaft der Lombardisch-Venezianischen u. Bahnen wird die Fahrbe-

triebsmittel, so wie die Bahnhofs- und Werkstätten-Einrichtungen bestellen. Sie hat den Antrag gestellt, daß der Gesellschaft eine jährliche Minimal-Einnahme von der k. k. Staatsverwaltung gewährleistet und der übersteigende Betrag nach einem festzustellenden Verhältnisse vertheilt werde. Die Abschließung des Pachtvertrages auf diesen Grundlagen wurde von der Generalversammlung genehmigt.

Erwerbung der Eisenbahn Florenz-Pistoja. Die Central-Italienische Eisenbahnlinie mündet in Pistoja in das toskanische Bahnnetz. Die Stadt Pistoja ist mit Florenz mittelst der den Namen Maria-Antonia führenden Bahn verbunden. Diese bis jetzt wenig rentirende Bahn ist augenscheinlich berufen, für das Lombardisch-Venezianische und Central-Italienische Bahnnetz von Bedeutung zu werden. Verhandlungen, welche mit den Haupt-Aktionären der Maria-Antonia Eisenbahn-Gesellschaft stattgefunden, haben zu dem Entwurfe eines Uebereinkommens geführt, nach welchem man als Grundlage der Ablösung der 34 Kilom. langen Bahn einen veränderlichen Betrag angenommen hat, welcher von der gegenwärtigen Verzinsung des Kapitals pro 2 Proz. ausgehend, dieselbe um 1 Proz. vermehrt zur Zeit der Vollendung der Central-Italienischen Eisenbahn, und um ein weiteres 1 Proz. zur Zeit der voraussichtlichen Herstellung der Verbindung mit dem Bahnnetz der päpstlichen Staaten. Auf dieser Grundlage ist man dahin übereingekommen, daß anstatt der Obligationen von veränderlichen Interessen, wie sie sich aus der obigen Rechnung ergeben würden, Obligationen der Gesellschaft zu je 275 Fr. Einzahlung, 15 Fr. Verzinsung, binnen 90 Jahren mit 500 Fr. durch Verlosung rückzahlbar, auszugeben werden. Demzufolge und zum Behufe der genauen Ausgleichung der gegenseitigen Werthe ist den Aktionären der Maria-Antonia Eisenbahn-Gesellschaft die Anzahl von 20,800 Obligationen zu überlassen. Auch zu diesem Uebereinkommen hat die Generalversammlung die nachgesuchte Ermächtigung erteilt.

III. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Dem Protokoll der Generalversammlung der k. k. privil. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft vom 29. Mai 1858 ist Folgendes zu entnehmen.

Nachdem die nöthigen Vorbereitungen zum Baue der Eisenbahn und zur Feststellung der neu ermittelten Linie getroffen waren, wurde Mitte April der Bau der Eisenbahn an allen Punkten in Angriff genommen und ununterbrochen fortgesetzt, so daß der wichtigste Theil der Arbeiten geschehen, und der noch erübrigende Rest des Unterbaues von keiner solchen Bedeutung ist, daß er auf die schnelle Ausführung der Hochbauten und Herstellung des Oberbaues einen verzögernden Einfluß nehmen könnte. In der That sind auch bis jetzt mit Benützung der Wintermonate alle noch fehlenden Fundirungsarbeiten beendet, die Hochbauten allenthalben in Angriff genommen und im schnellsten Fortschritt begriffen.

Für die Anschaffung der Oberbaumaterialien wurde gesorgt und die Errichtung der Stationen allenthalben eingeleitet.

Die Gesamtkosten des Baues der Eisenbahn mit Einschluß der Vorauslagen, Verzinsung des Aktienkapitals, Regie und sonstigen Kosten, ferner der Grundeinkaufung, der Bahneinrichtung sammt Telegraphen, jedoch mit Ausschluß der Fahrtriebsmittel, belaufen sich nach den auf Grund der Lieferungs- und Banabschlüsse ermittelten Kostenüberschlägen auf circa 1,950,000 fl., also die Kosten einer Meile auf circa 371,000 fl.

Werden die Anschaffungskosten der Fahrtriebsmittel auf 350,000 fl. präliminirt, und zu dem obigen Kostenaufwande geschlagen, so stellen sich bei der Summe von 2,300,000 fl. die Baukosten einer Meile mit Einschluß der Betriebsmittel auf circa 438,000 fl.

Verhandlungen mit der k. k. Betriebs-Direktion der südlichen Staats-Eisenbahn wegen Uebernahme des Betriebes der Graz-Köflacher Eisenbahn sind eingeleitet und zur Formulierung von Vertragspunkten geübt. Man hofft diese Unterhandlungen zu einem, den beiderseitigen Interessen entsprechenden Vertragsabschlusse zu bringen.

Die Vergabe, welche die Gesellschaft übernommen hat, waren zur Zeit der Uebernahme noch zu wenig aufgeschlossen, um dieselben sogleich in Bauangriff nehmen zu können, und es mußten zur Erforschung der Mächtigkeit der Tagdecke und des darunter liegenden Kohlenflözes viele Bohrungen vorgenommen werden, bevor der eigentliche Betriebsplan entworfen, und zur Ausführung gebracht werden konnte. Diese Vorarbeiten nahmen im Vorjahre 1857 die größere Hälfte desselben in Anspruch.

Die größte Mächtigkeit des Kohlenflözes an den zum Angriffe bestimmten Punkten wechselt zwischen 14 und 6 Klafter, und es können daselbst ohne einen bedeutenden Vorauslagen-Aufwand durch die vorzurichtenden Tagbaue und unterirdischen Baue Millionen Zentner Kohle bloßgestellt und erobert werden. Gleichzeitig mit den Vorbereitungsarbeiten für die feinerzeitige Kohlenenergung richtete der Verwaltungsrath sein Augenmerk auf die Erwerbung des noch freien Terrains des dortigen Kohlenreviers. Dasselbe wurde durch Freischürfe gesichert und durch verschiedene Bohrungen untersucht.

Da die Mittel der Gesellschaft zur Vollendung der Bahn und der Bergwerksanlagen nicht ausreichen, wurde in der Generalversammlung beschlossen: es