

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

Eisenbahn-Zeitung.

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-Zeitung“ oder: J. B. Meyler'sche Buchhandlung in Stuttgart.

XVI. Jahr.

23. November 1858.

Nro. 47.

Inhalt. Württembergische Staatseisenbahnen. I. Gesetz, betreffend die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes. II. Gesetz, betreffend den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1858—61. — Oesterreichische Eisenbahnen. Südösterreichisch-Italienische Eisenbahnen. — Eisenbahn-Betriebsmittel. Versuche über Biegung und Torsion der Eisenbahnwagen-Achsen. — Zeitung. Inland. Oesterreich, Preussen, Mecklenburg. Ausland. Schweiz, Nordamerika, Südamerika, Asien. — Personal-Nachrichten. — Verkehr deutscher Eisenbahnen. — Ankündigungen.

Württembergische Staatseisenbahnen.

I. Gesetz, betreffend die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes.

(Vom 17. November 1858.)

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

- Artikel 2. Im Anschluß an die nach Artikel 1 herzustellende Bahn soll
- von Crailsheim ab in südlicher Richtung ein Schienenweg durch die Thäler der Jart, des oberen Kochers und der Brenz über Heidenheim bis zur Ostbahn geführt und
 - falls im Großherzogthum Baden eine Bahn durch den Odenwald über Roebach gebaut würde, über Neckarsulm eine Bahn bis an die badische Grenze gegen Neckarelz hergestellt werden.

Artikel 3. Die Neckarbahn ist von Neutlingen nach Rottenburg und — falls eine Verbindung mit der Schweiz durch Anschluß an das Bahnsystem im badischen Oberlande zu erreichen sein wird — durch das Flußgebiet des oberen Neckars über Rottweil gegen die Grenze fortzusetzen.

Artikel 4. Im Anschluß an die Ostbahn ist vom Filsthal oder von Cannstatt aus in nordöstlicher Richtung ein Schienenweg über Ömünd und Alen gegen Nördlingen zu führen.

Artikel 5. Diese Eisenbahnen sind sämtlich 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. Auch unterliegt die Bestimmung der Bahnlagen, so weit sie durch vorstehendes Gesetz nicht bereits getroffen ist, und die Genehmigung von Verträgen mit Regierungen oder Eisenbahngesellschaften anderer Staaten über den Anschluß der diesseitigen Eisenbahnen der königlichen Zustimmung.

II. Gesetz, betreffend den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1858—61.

(Vom 17. November 1858.)

Artikel 1. Von den durch das Gesetz vom 17. November 1858 zur Ausführung bestimmten Eisenbahnlinien sollen während der Finanzperiode vom 1. Juli 1858 bis 1861 auf Rechnung des Staats gebaut werden:

- die Bahnstrecke von Heilbronn über Dehringen bis Hall,
- die Bahnstrecke von Neutlingen über Tübingen bis Rottenburg,
- die Bahnstrecke von der Ostbahn in Cannstatt oder im Filsthale ab über Ömünd und Alen bis Wasseralfingen*).

Artikel 2. Au dem vorläufig zu ungefähr 16,800,000 fl. angeschlagenen Aufwand für den Bau dieser Bahnstrecken werden

- die Kaufschillinge für die Bauplätze der erforderlichen Gebäude und für die Grundstücke der Bahnhöfe und Stationen von der Grundstücksverwaltung bestritten,
- der Rest aber in Ermanglung anderer zu diesem Zweck verfügbaren Mittel durch Staatsanlehen gedeckt, welche nach Bedarf unter möglichst billigen Bedingungen aufzunehmen sind.

*) Laut K. Verordnung vom 17. November 1858 soll 1) die in Fortsetzung der Nordbahn über Dehringen und Hall nach Crailsheim zu bauende Bahnstrecke über Weinsberg, Willsbach und Dehringen geführt; 2) die von der Ostbahn im Filsthal oder in Cannstatt abzweigende Bahnstrecke von Cannstatt ab über Waiblingen, Schorndorf, Ömünd, Alen und Wasseralfingen gebaut werden.

Oesterreichische Eisenbahnen.

Südösterreichisch-Italienische Eisenbahnen.

Zu der am 18. November abgehaltenen dritten (außerordentlichen) Generalversammlung der k. k. priv. Lombardisch-Venezianischen und Central-Italienischen Eisenbahn-Gesellschaft erstattete der Generalsekretär Hr. Dr. Bingler Bericht über die vorgeschlagene Umgestaltung der Gesellschaft und die in Vorschlag gebrachte Verschmelzung des Lombardisch-Venezianischen und Central-Italienischen Bahnnetzes mit dem den Konzessionsverträgen um die südliche Staatsbahn, unter Vorbehalt der Allerhöchsten Genehmigung, übertragenen Eisenbahnnetze. Die Bestimmungen der Konzessionsurkunde und die künftigen Verhältnisse der Gesellschaft wurden in dem Vortrag wie folgt zusammengefaßt:

Die bereits vollendeten und der südösterreichischen Eisenbahngesellschaft überlassenen Linien sind: 1) Die Triester Linie mit ihren Zweigbahnen nach Laxenburg und Dedenburg in einer Länge von 80.94 Meilen, deren Bruttoertragniß für das erste Betriebsjahr auf 10 Mill. öst. W. geschätzt werden kann. 2) Die Strecke von Verona nach Wogen 19 Meilen, und jene von Innsbruck bis zum Anschlusse an die bayerischen Eisenbahnen 10.5 M., deren erstere, unter Mitwirkung der Lombardisch-Venezianischen Eisenbahn-Gesellschaft, die letztere unter Aufsicht der Regierungsvorgänge in der Betriebsführung begriffen sind. 3) Die Linie von Steinbrück nach Agram, auf welcher die Arbeiten bereits weit vorgerückt sind, jedoch die Legung des Oberbaues und die Herstellung der Hochbauten noch in Angriff zu nehmen sind, 9.9 M. Zusammen 120.34 M. = 909 Kilometer.

Die von der Gesellschaft zu zahlende Ablösungssumme beträgt 100 Mill. Gulden öst. W. (= 250 Mill. Frs.). Davon sind 70 Mill. Gulden öst. W. in zehn Terminen und innerhalb acht Jahren zahlbar, die übrigen 30 Mill. sind aus der Hälfte der reinen Ertragnisse, sofern diese 7 Proz. des Gesamtkapitals der Gesellschaft (Aktien und Obligationen) übersteigen, vom Jahre 1870 beginnend, zu erlegen, und können durch eine fixe, vom Jahre 1871 an in vier Jahresterminen von je 5 Millionen zu leistende Zahlung von 20 Mill. Gulden öst. W. getilgt werden.

Die zu vervollständigenden Linien sind folgende: Steinbrück-Sißel mit der Zweigbahn nach Karlsbad 23.7 M. mit 16,000,000 fl. öst. W.; die Tyroler Linie (Verona-Rustein) 47.4 M. mit 40,000,000 fl. öst. W.; Marburg-Villach 21.3 M. mit 18,000,000 fl. öst. W. Zusammen 92.4 M. mit 74,000,000 fl. öst. W. Nimmt man den Kaufpreis der Triester Linie mit 70 Mill. Gulden öst. W. an und veranschlagt deren vollständige Ausrüstung mit 22 Millionen Gulden öst. W., d. h. im Ganzen 80.94 M. mit 92,000,000 fl. öst. W., so ergeben sich für die überlassenen und übertragenen Linien im Ganzen 173.34 M. mit 166,000,000 fl. öst. W.

Von den drei Linien, zu deren Vollendung und Bau die Gesellschaft verpflichtet ist, hat die Linie von Marburg nach Villach die Bestimmung, dem industriösen und bevölkerten Drauthale das dringend nöthige Verkehrsmittel zu bieten. Die Tyroler Linie wird, die Alpenkette über den verhältnismäßig niedrigsten Paß, den Brenner, überschreitend, durch lange Zeit, ja vielleicht für immer, der einzige Schienenweg über die Central-Alpen sein. Der Brenner ist 4430 Wiener Fuß (= 1400 Meter) hoch; hingegen erheben sich die von den bisher besuchtesten Straßen durchzogenen Engpässe sämtlich über 2100 Meter. Die nach dem Joche des Brenners führenden Alpenthäler bieten nur jene Schwierigkeiten dar, welche bei Gebirgsübergängen gewöhnlich vorkommen, und es sind diese Schwierigkeiten weit entfernt, jene zu übersteigen, welche bereits auf anderen Eisenbahnlinien besiegt worden sind. Als besonders wichtig verdient hervorgehoben zu werden, daß der Berg ohne eine Durchbohrung des Joches überschritten werden kann. Diese Linie, welche berufen ist, durch lange Zeit die einzige Verbindung zwischen Deutschland, dem Norden, Nordwesten und Italien zu bilden, und welcher allem Anscheine zufolge eine große Zukunft vorbehalten ist, wird