

Deutsche Eisenbahnen.

Die Eisenbahn von Rosenheim nach Traunstein.

Der eigentliche Bau der ihrer Eröffnung entgegensehenden Bahnstrecke der Münchener-Salzbürger Eisenbahn von Rosenheim bis Traunstein (S. G.-V.-Z. 1858 No. 46) wurde im Oktober 1858 begonnen und ist nahezu in dem Zeitraum eines Jahres vollendet worden, ein glänzendes Resultat in Anbetracht der großen Schwierigkeiten, welche zu überwinden waren. Die Eisenbahnlinie nimmt von Rosenheim ab, nachdem sie den Inn in südöstlicher Richtung überschritten, bald hernach eine nordöstliche Richtung an und zieht sich zur Rechten von dem Dorfe Westerdorf, am Schloßberge (2/3 Stunden von Rosenheim) die Rosenheim-Kraßdorfer Straße durchschneidend, bei der Anhaltstelle Stephanskirchen und dann an Kirchdorf Baiertbach nächst dem Simesee (1 1/2 Stunden von Rosenheim) vorüber. An dem in seiner Ausdehnung von Südost nach Nordost 1 1/2 Stunden langen und in seiner größten Breite 1/2 Stunde breiten Simesee entlang, nach dessen Zurücklegung sie bei dem Weiler Innthal (2 1/2 St. von Rosenheim) ganz in der Nähe der Poststraße tritt und neben ihr auf der südlichen Seite fortlaufend, gelangt die Schienenstraße bei dem Pfarrdorfe Endorf (4 Stunden von Rosenheim und 2 Stunden von Post Weisham) zur ersten Station. Zwischen Endorf und dem zu demselben eingepfarrten, mühlenreichen Kirchdorfe Antwort nimmt die Bahn, an der Westseite des Chiemsee's entlang, einen südöstlichen Lauf, der bei Rimding nächst der Prien sich fast ganz südlich wendet. Hier beginnen die Ueberbrückungen der Prien und bald ist die Station Prien und das große Dorf dieses Namens, von welchem aus Omnibusfahrten die Verbindung mit dem Landungsplatze des Dampfschiffes Noek am Chiemsee vermitteln, erreicht. Nach Zurücklegung der Weiler Hüttenkirchen und Weisham tritt die Bahn an der südwestlichen Spitze des Chiemsee's diesem ganz nahe und unweit der Station Bernau bei dem Pfarrdorfe dieses Namens (5 Stunden von Rosenheim) wendet sie sich um die Südseite des Sees in einem Bogen nach Osten. Nach Zurücklegung einer weitem Strecke über das Damberger Filz in der Südregion des Sees gelangt man zum Stationsplatze Uebersee mit gleichnamigem Pfarrdorfe am Ueberseebache, welcher bei dem in geringer Entfernung nördlich liegenden Feldwies in den Chiemsee fällt. (Uebersee ist durch Omnibusfahrten mit Feldwies, wo das Dampfschiff landet und von welchem dieses über Fraueninsel und Herreninsel nach Stock führt, in Verbindung.) Von dieser letztgenannten Station aus an einer Menge umliegender Gindöden vorüber tritt das Schienengeleis auf das Gebiet der Achen mit ihren wichtigen Ueberbrückungen; den Fluß überschreitet die Bahn mittelst einer 360' langen Brücke aus 3 Pfeilern und eiserner Fahrbahn aus dem Klett'schen Establishment nach von Paul'schem System. An dieser Brücke, deren Ausführung einen minutiösen Fleiß beurfundet, ist die Originalität der Konstruktion, basirt auf reine Rechnung — fern von gefühlweiser Konstruktion der Engländer — zu bewundern. Die Bahn bietet von hier bis zur Station Bergen bei Bernhausen (1 1/2 St. von Traunstein) wenig Erhebendwerthes für den Reisenden, mehr für den Techniker, wegen der interessanten Bahntraktur. Bergen als Stationsplatz übertrifft durch die schönen Stationsgebäude, wie auch durch seine herrliche Umgebung; eine Distriktsstraße führt von der Station zum Dorfe Bergen, dem Hüttenwerke Maximilianshütte, Siegsdorf und dem romantischen Wildbade Adelsholzen. Die Anlage der Bahn, welche jetzt eine ganz nördliche Richtung annimmt und an dem Pfarrdorfe Bechendorf mit seiner alten Pfarrkirche von 1680 vorüberzieht, dürfte gerade auf diesem Abschnitte eine der schwierigsten auf der ganzen Strecke von Rosenheim bis Salzburg seyn, indem innerhalb 8000' Länge die kolossale Erdmasse von 1,150,000 Kubiffuß innerhalb der Zeit von 4 Monaten aus Einschnitten in Ausdämmungen zu verbringen war, wobei noch der größte Theil der Erdmassen durch Sprengungen gelöst werden mußte. In der Nähe von Bergen überschreitet die Bahn die Thalgehänge und Einsenkungen des Terrains in Höhen von 50' und senkt sich im Einschnitt bis zu mehr als 80' Tiefe ein. Von Bechendorf ab zieht sich die Schienenstraße bis zum Pfarrdorfe Haslach (zwischen Grstätt und Traunstein), wo sie eine östliche Richtung annimmt, mit der von Siegsdorf nach Traunstein führenden Straße zusammenstößt, diese bei der Einmündung derselben in die Rosenheim-Traunsteiner Poststraße, so wie gleich nachher die von Altenmarkt nach Traunstein führende Straße durchschneidet und Traunstein, den Zielpunkt der zunächst zu eröffnenden Strecke, erreicht.

H.

Beitung.

Inland.

Preußen. — Die Aktionäre der Rheinischen Eisenbahn haben in ihrer außerordentlichen Generalversammlung vom 29. Dezember die der Gesellschaft von Seite der Staatsregierung gemachten Vorschläge einstimmig gutgeheißen, und demgemäß ihre Direktion ermächtigt: a) den mit der Regierung wegen

unverweilter Ausführung des Baues einer festen Rheinbrücke bei Coblenz abgeschlossenen Vertrag endgültig festzustellen; b) auf den in §. 7 des Statuts-Nachtrags vom 5. März 1858 in Aussicht genommenen Bau einer Lahnthalbahn zu verzichten, dagegen aber den Bau und Betrieb einer Bahn von Ehrenbreitstein nach Oberlahnstein gegen eine Zinsgarantie von 4 Proz. zu übernehmen und hierüber Vertrag abzuschließen; c) den mit der Köln-Gesfelder Eisenbahn-Gesellschaft vereinbarten Fusionsvertrag rechtsverbindlich zu vollziehen.

— Nachdem die feste Brücke bei Köln vollendet ist, jene bei Coblenz und Mainz als endgültig beschlossen zu erachten sind, und die bei Mannheim angesichts der immer stärker hervortretenden Nothwendigkeit auch wohl nicht lange mehr auf sich wird warten lassen, haben nun auch zu Düsseldorf Agitationen für Erbauung einer festen Rheinbrücke bei dieser Stadt begonnen. (N. A.)

— Nach dem so eben zur Oeffentlichkeit gebrachten statistischen Jahresbericht der Rheinschiffahrts-Centralkommission in Mainz für 1858 haben die verschiedenen Uferstaaten dieses Stromes in diesem Jahre für Uferbauten, Herstellung der Leinpfade u. s. w. folgende Summen verwendet: das Königreich der Niederlande 1,214,714 Franken, das Königreich Preußen 704,262 Fr., das Herzogthum Nassau 373,742 Fr., das Großherzogthum Hessen 306,920 Fr., das Königreich Bayern 134,996 Fr., das Kaiserthum Frankreich 869,700 Fr., das Großherzogthum Baden 1,003,152 Fr. Der Waarenverkehr betrug in Mannheim zu Thal 4,390,867 Ztr. In Emmerich betrug er zu Berg 9,511,713 Ztr. In dem genannten Jahre fuhren von Emmerich 5655 Schiffe zu Berg und 6097 zu Thal ab, in der gleichen Periode von Mannheim 625 zu Berg und 4856 zu Thal ab. Von letzterem Orte gingen 652 Flöße mit 587,770 Ztr. zollbarem oder 2,615,152 spezifischem (wirklichem) Gewicht ab. (S. M.)

Nassau. — Bekanntlich wurde Nassauischerseits die Weiterführung der rechtsseitigen Rhein-Eisenbahn abwärts Lahnstein nach Siegburg zur Einmündung in die Köln-Giesener Bahn verlangt, und weil Preußen diese Forderung nicht zugesprochen konnte, die Führung der Köln-Giesener Bahn durch die nassauischen Aemter Dillenburg und Herborn untersagt. Später beschränkte Nassau seine Forderung auf einen Anschluß seiner Rhein- und Lahnbahn an die preussische Rheinbahn mittelst einer bei Coblenz zu erbauenden festen Brücke. Nachdem Preußen hierauf eingegangen, gab Nassau seinen Widerspruch in Betreff der Bahnleitung durch den Dillgrund auf. Bezüglich des Anschlusses der beiderseitigen Schienenwege bei Coblenz geht die getroffene Verabredung dahin, daß die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft den Bau der festen Rheinbrücke übernimmt und zugleich eine Bahn von Ehrenbreitstein nach Lahnstein ausführt, an welchem Punkt die nassauischen Bahnen des Rhein- und Lahnthals zusammenstreffen; die nassauische Regierung dagegen würde ihre Lahnbahn von Weilburg aufwärts durch preussisches Gebiet nach Weglar, beziehungsweise bis zur Einmündung an die Köln-Giesener Bahn weiterführen. (N. A.)

Freie Städte. — Im Jahr 1859 kamen in Hamburg 4554 Seeschiffe an, während die Zahl der abgegangenen auf 4594 stieg. Dief gibt für die angekommenen Seeschiffe gegen 1858 ein Mehr von 190, für die abgegangenen von 217. Der Bestand der Hamburger Handelsmarine wies am Ende des vergangenen Jahres 483 Seeschiffe auf, welche unter Hamburger Flagge fahren. Dieselben hatten zusammen eine Tragfähigkeit von 62,287 Commerzlast à 6000 Pfund. An neuangekauften und neugebauten Schiffen kamen 42 hinzu, während durch Verkauf und Verluste auf See 48 abgingen, so daß sich gegen 1858 der Schiffsstand um 6 verringerte. Nach der Bauart zählt Hamburg zur Zeit in seiner Marine 60 Fregatten, 170 Barken, 129 Briggen, 23 Schoonerbrigg, 1 Dreimaßschoonerbrigg, 2 Dreimaßschooner, 36 Schooner, 7 Schoonergallioten, 5 Gallioten, 3 Schoonerkuffen, 3 Kuffen, 6 Galeassen, 11 Galendewer, 2 Ower, 1 Schmaak, 2 Tjalks, 1 Sloop, 2 Kutter und 19 Dampfschiffe. Von letzteren sind 2 von Holz erbaut, 16 sind eiserne Schraubenboote, wozu ein einziges eisernes Räderboot sich gesellt. Die Zahl der Packetschiffe, wozu man gern die größten Segelschiffe nimmt, ist auf 36 gestiegen. Von diesen gehören allein der Linie des Hrn. Sloman 16 an.

— Nach einer Uebersicht der in Lübeck im vorigen Jahr angekommenen und abgegangenen Schiffe hat die Zahl derselben sich gegen die des Jahres 1858 ansehnlich vergrößert, und beinahe wieder die Höhe erreicht wie in den letzten Jahren vor der Handelskrise. Es sind nämlich angekommen 1056 Segel- und Dampfschiffe mit 79,086 Lasten (gegen 940 Schiffe mit 66,179 Lasten im Jahr 1858) und abgegangen 1065 Schiffe mit 79,672 Lasten (gegen 959 Schiffe mit 67,771 Lasten im Vorjahr). Die Zahl der angekommenen und abgegangenen Küstenfahrzeuge ist dieselbe (246) geblieben wie im vorhergehenden Jahr, doch hat sich die Lastenzahl etwas vermehrt, indem sie im Jahr 1858 nur 852, 1859 dagegen 937 betrug.

Ausland.

Schweiz. — Am 5. Januar war der Verwaltungsrath der Nordostbahn versammelt, hauptsächlich um die Größe der für das Jahr 1859 den Aktionären zu zahlenden Dividende zu bestimmen. Der Präsident der Direktion erstattete einen eingehenden Bericht, woraus hervorging, daß die vorhandenen Mittel (4,167,000 Fr.) nicht nur zur Bestreitung sämtlicher bereits angefangenen