

# Leipziger Tageblatt

und  
Anzeiger.

Amtsblatt des Königl. Bezirksgerichts und des Rathes der Stadt Leipzig.

N<sup>o</sup> 227.

Donnerstag den 15. August.

1867.

## Bekanntmachung.

Herr Adv. Friedrich Theodor Winter ist heute als Stadtrath auf Lebenszeit und als Deputirter zum Polizeiamte verpflichtet und eingewiesen worden.  
Leipzig, am 14. August 1867.

Der Rath der Stadt Leipzig.

Dr. Koch. Schlegner.

## Bekanntmachung.

Die Geburts- und Militärfrei-Scheine zc. der im Jahre 1867 angemeldeten einjährig freiwilligen Mannschaften sind eingegangen und liegen auf unserm Quartier-Amt, Rathhaus 1. Etage, zum Abholen bereit, was hiermit zur Kenntnignahme der Betheiligten gebracht wird.  
Leipzig, am 8. August 1867.

Der Rath der Stadt Leipzig.

Dr. Koch. Lamprecht.

## Bekanntmachung.

Der hiesige Bürger Herr Ferdinand Adolph Schrotz ist heute von uns als Agent der Feuerversicherungsgesellschaft **Providentia** zu Frankfurt a/M. für den die Wintergarten-, Georgen-, Eisenbahn-, Lange, Dresdener Straße, den Grimma'schen Steinweg und die Bahnhofstraße umfassenden Bezirk bis auf Widerruf bestätigt und vorschriftsgemäß verpflichtet worden.  
Leipzig, am 9. August 1867.

Der Rath der Stadt Leipzig.

Dr. Koch. G. Reckler.

## Die Brennerbahn.

Ueber dieses für die europäischen Verkehrsverhältnisse, namentlich für die Handelsverbindung Deutschlands mit Italien so überaus bedeutsame Riesenwerk der neueren Eisenbahntechnik schreibt der Schwäb. M. Folgendes: Was Laien für unmöglich hielten, was früher selbst sachkundige und urtheilfähige Männer angezweifelt hatten, das ist jetzt eine vollendete Thatfache: die Brennerbahn ist fertig, wurde zum ersten Mal den 25. Juli 1867 von Innsbruck bis Bozen von den Herren Baumeistern befahren und soll am 18. August, dem Geburtstage des Kaisers, dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Sehen wir auf die Bedeutung derselben, so muß sie mit Recht als eine Weltbahn bezeichnet werden; denn sie vermittelt nicht nur auf dem kürzesten Wege den Verkehr zwischen Süddeutschland und Italien, sondern hauptsächlich den Weltverkehr zwischen dem Orient und Europa, und stellt die nächste Verbindung zwischen dem adriatischen Meer und der Nord- und Ostsee her. Diese Vortheile wußte die Gesellschaft, welche dieselbe erbaut, wohl zu würdigen, und sie erschraut nicht vor den Schwierigkeiten, die sich dem Bau einer Gebirgsbahn ersten Ranges, als welche die Brennerbahn bezeichnet werden muß, darstellten. Betrachten wir dieselbe näher. Die Brennerbahn beginnt bei Innsbruck, zieht sich der Sill entlang an steilen Abhängen bis auf die Höhe des Brenner Passes, geht dann in das Eisackthal über, in welchem sie bis Bozen bleibt. Ihre höchste Höhe erreicht sie bei dem Posthaus auf dem Brenner mit 4500' über dem Meer, und ihre ganze Länge beträgt 16,62 Meilen. Die Steigungsverhältnisse sind die ungünstigsten, die je auf einer Bahn vorkamen. Sie betragen von Innsbruck bis auf den Brenner und von da an abwärts bis Gossensäß, auf eine Entfernung von 7 Meilen mit einer kurzen Unterbrechung bei Steinacht  $2\frac{1}{2}\%$ , erreichen somit das höchste Maß, das je bei Eisenbahnbauten vorkam. Von da an bis Brigen gestalten sie sich etwas günstiger, vielleicht 1:50 bis 60, und reduciren sich bis Bozen nach und nach auf 1:100. Tunnel zählt man auf der ganzen Linie 23, und zwar von Innsbruck bis Matriei 11, von Gries bis auf den Brenner 4, von da an abwärts bis Gossensäß 3 und endlich auf der letzten Station von Blumau bis Bozen 5. Die ersteren 11 und die letzteren 5 ziehen sich der Sill und Eisack entlang: zwischen Gries-Brenner und Schelleberg-Gossensäß bildet je ein größerer Tunnel die Verbindung zwischen 2 Thälern, in welchen die Bahn eigentümlich construirte Curven (Serpentinen) beschreibt, um auf die Höhe gelangen zu können. Diese Curven sind so gewaltig, daß, wer z. B. auf der Station Schelleberg aussteigt, ganz bequem auf dem nächsten Wege nach Gossensäß gehen und dort wieder einsteigen kann. Noch muß ich dreier Wasser-Tunnel zwischen Innsbruck und Matriei erwähnen, die unter dem Bahndörper durchlaufen, eine Länge von 300—500 Fuß und eine Weite von 18—30 Fuß

haben. Die Bäche wurden hier gezwungen, ihr natürliches Bett zu verlassen und dafür neue von der Kunst vorgezeichnete Rinnale einzunehmen. Betrachten wir nun aber auch die Terrain-schwierigkeiten, wie solche von der Größe und dem Umfang bei anderen Gebirgsbahnen nicht vorgekommen sind, die Mannichfaltigkeit und Grobheitigkeit der ständigen Kunstbauten, wie wir sie auf der ganzen Linie, vorzugsweise aber auf der Strecke Innsbruck-Matriei treffen, und werfen wir zugleich auf die wildromantische Umgebung der Bahn in nächster Nähe, so wie auf das großartige Panorama derselben in weiterer Ferne unser Augenmerk. Fahren wir von Innsbruck ab, so kommen wir nach wenigen Minuten an dem Berg-Isel-Tunnel, das Eingangsthor zur Brennerbahn, an welchem sich das Bild einer Gebirgsbahn, wie nirgends in einem anderen Lande, anschaulich und greifbar ausdrückt. Von den Höhen des Isels schaut Andreas Hofer, die Fahne der Freiheit schwingend; an dem Felsenthor des Isels steht der Genius von 1867 und sendet den Gruß der Versöhnung und den Mahnruf zu treuem Schaffen in Handel und Wandel den Völkern diesseits und jenseits des Brenners. Kommen wir zum Isel-Tunnel hinaus, der 2100' lang ist, so fahren wir über einen hohen Damm und sehen links von uns die Sill, wie sie tobt und schäumt, daß sie aus ihrem alten Bett vertrieben worden ist und nun sich durch eine enge Schlucht durchwinden muß. Wir haben nicht Zeit, uns auch nur ein wenig umzuschauen, so gelangen wir schon in einen zweiten Tunnel, und kaum haben wir diesen verlassen, so kommen wir auf eine Brücke über die Sill, die 75' hoch, 80' weit und 20' unter dem Wasserspiegel fundamementirt ist. Nicht weit davon sehen wir hölzernes Gerüst von 175' Höhe, auf welchem die Bausteine mittelst Rollwagen von einem Ufer der Sill zum andern geschafft wurden. Die Steine, die auf dem Bahndörper sich vorfinden, bestehen nämlich meistens aus Kalkschiefer und konnten zu Tunnelbauten nicht verwendet werden. Zu diesen mußten sie oft aus weiter Ferne (3 bis 4 Stunden weit) herbeigeschafft werden. Doch wir haben nicht Zeit uns auf Reflexionen einzulassen. Rasch führt uns die Eisenbahn durch mehrere kleine Tunnel an der steilen Bergwand hin, und wir gelangen in den Schärfer-Tunnel. Dieser hat zwar nur eine Länge von 370 Fuß, ist aber eines der schwierigsten und gefährlichsten Bauwerke auf der ganzen Bahn. Hier zeigte sich die größte Abrutschgefahr, da Gneiß und Schiefer lose durcheinander liegen, und um dem Tunnel an dem steilen Abhang eine solide und sichere Grundlage zu geben, wurden Stützmauern von 25 bis 30 Fuß Dide aufgeführt. An den Tunnel schließt sich ein Bahneinschnitt mit einer senkrechten Höhe von 320 Fuß und einem Neigungswinkel von 45 Grad, und die am Fuß desselben befindliche Stauwehr mit einer Stauungshöhe von 20 Fuß fließt durch die Herstellung massiver Mauern mitten im tosenden Fluß Staunen ein. Einschnitte von einigen hundert Fuß in Stützmauern von 60 bis 80 Fuß Höhe, so wie Widerlager von 15 bis 20 Fuß