

B.

Das vom Staate nicht garantirte Ergänzungs-Netz der Oesterr. Nordwestbahn.

Genesis.

Die Bedeutung der auf Grund der Concession vom 8. September 1868 erbauten und jetzt ganz dem Betriebe übergebenen Linien der Oesterr. Nordwestbahn wurde im vorigen Abschnitte beleuchtet.

Die Verwaltung war nun stetig bestrebt, dieses so wichtige Bahnnetz vollkommen unabhängig zu gestalten und einer noch höheren Entwicklung zuzuführen. Hiezu bedurfte es aber einer Ergänzung desselben, um nebst der kürzeren Verbindung mit den deutschen Nachbarbahnen auch alle Vortheile der unmittelbaren Verbindung und der dadurch allein ermöglichten freien, den Verkehr fördernden Bewegung zu sichern.

Die bereits in Betrieb gesetzten Linien der Oesterr. Nordwestbahn schaffen wohl zwischen Wien, Dresden und Berlin, beziehungsweise Bremen und Hamburg, den kürzesten Weg, aber nur durch Vermittlung der Böhmisches Nordbahn, der Staatsbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. Wenn nun auch diese Bahnen in einem Cartellverbande stehen, so schien es doch von wesentlichem Vortheile für die Oesterr. Nordwestbahn, unmittelbare Anschlüsse an das Ausland zu gewinnen. Es gilt dies namentlich für den Verkehr mit Sachsen und für den Verkehr mit Breslan, den Ostseehäfen, Polen und Russland.

Es war ferner für die Oesterr. Nordwestbahn höchst wichtig, mit dem Centralpuncte des Landes, welches sie vorzugsweise durchzieht, mit Prag, in directe Verbindung zu treten, um den gesammten dahin sich concentrirenden, auf ihren Linien angesammelten Verkehr mit der Landeshauptstadt selbstständig zu vermitteln.

Gründung und Concessionirung.

Demzufolge haben die Concessionäre der Oesterr. Nordwestbahn um die Bewilligung zum Baue folgender Linien angesucht und zwar:

- a) Von Nimburg an die Reichsgrenze bei Tetschen, mit einer Abzweigung nach Prag;
- b) von der Reichsgrenze bei Niederlipka an einen geeigneten Punct der Brünn-Prager Bahn bei Wildenschwert;*)
- c) von einem Puncte der sub b genannten Linie an die Oesterr. Nordwestbahn bei Chlumetz;
- d) von einem Puncte der sub b genannten Linie an einen geeigneten Punct der Pardubitz-Deutschbroder Linie der Oesterr. Nordwestbahn.

*) Diese Linie war die k. k. Staatsregierung durch den Friedensschluss vom Jahre 1866 verpflichtet, gleichzeitig mit der über Glatz durch Preuss.-Schlesien zu erbauenden Linie herzustellen.

Mit Allerhöchster Entschliessung vom 25. Juni 1870 ist den Herren Hugo Fürst Thurn und Taxis, Franz Altgraf zu Salm-Reifferscheid, Louis Freiherr von Haber-Linsberg, Johann Liebig & Comp. und Friedrich Schwarz die Concession zum Bau und Betrieb der oben bezeichneten Linien erteilt worden und zwar mit folgenden, durch die Concessionsurkunde gewährleisteten Begünstigungen:

1. die Befreiung von der Einkommensteuer, von der Entrichtung der Coupons-Stempel-Gebühren, sowie von jeder Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren;
2. die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und sonstige Urkunden zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, sowie des Baues und der Instruirung der Bahn bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung;
3. die Befreiung von Stempeln und Gebühren für die erste Ausgabe der Actien und Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine, sowie der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr.
4. das Recht zur Einhebung nachstehender Fahr- und Frachtpreise, deren Höhe folgenden Begrenzungen unterworfen ist:

Maximal-Tarif per österr. Meile und zwar bei Reisenden die Person

für die	I. Classe	.....	36 kr. österr. Währung,
" "	II. "	.....	27 " " "
" "	III. "	.....	18 " " "
" "	IV. "	.....(Stehwagen).....	10 " " "

Bei Schnellzügen, welche mindestens aus Wagen der I. und II. Classe bestehen müssen, dürfen diese Tarife um 20 Procent erhöht werden.

Maximal-Tarif bezüglich der Waaren bei gewöhnlicher Geschwindigkeit per Zollcentner und Meile.

I. Classe	.....	1.95 kr. österr. Währung,
II. "	.....	2.25 " " "
III. "	.....	3.— " " "

Ausnahmsweise haben für folgende Gegenstände bei vollen Ladungen nachstehende Frachtsätze zu gelten:

	für die ersten 10 Meilen:	für weitere Entfernungen:
für Getreide und Salz	1.5 kr.	1.4 kr.
" Brenn- und Schnittholz	1.2 "	1.0 "
" Mineralkohle	} 1.0 "	0.8 "
" Coaks, gepressten Torf		
" Erze und Eisenflösse		
" Kalk- und Bausteine		

Als Expeditionsgebühr werden für alle Güter 2 Kreuzer per Zollcentner eingehoben, worin die Auf- und Abladegebühr und die allgemeine Assecuranz einbezogen sind. Wenn das Auf- und Abladen von der Partei besorgt wird, so wird die Expeditionsgebühr nur mit 1.5 kr. per Zollcentner eingehoben.

Auf der Strecke Mittelwalde-Wildenschwert und auf der Fortsetzungsbahn von dieser Linie an die Pardubitz-Deutschbroder Strecke der Oesterr. Nordwestbahn darf der Bemessung der Fahrt- und Frachtpreise die 1 1/2-fache Bahnlänge zu Grunde gelegt werden, in welchem Falle jedoch die Anrechnung einer Expeditionsgebühr entfällt.

Die Regelung der Fahr- und Frachtpreise innerhalb der vorstehend fixirten Grenzen steht den Concessionären frei.

Den Concessionären wurde das Recht eingeräumt, die Concession an die Oesterr. Nordwestbahn abzutreten.

Durch Beschluss der Generalversammlung der Actionäre der Oesterr. Nordwestbahn vom 15. Mai 1871 wurde diese Concession durch die Nordwestbahn übernommen.

Die Dauer derselben beträgt 90 Jahre vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung auf allen concessionirten Strecken. Die für dieses Netz bewilligte Bauzeit beträgt im Ganzen 6 Jahre.

Es steht aber zu erwarten, dass das Ergänzungsnetz, da der Bau mit der gleichen Energie gefördert wird, wie diess bei dem erst concessionirten Netze der Nordwestbahn der Fall war, noch vor dem concessionsmässigen Termine zur Eröffnung gelangen wird, und zwar der grösste Theil noch im Laufe des Jahres 1873.

In der vorjährigen ordentlichen Generalversammlung wurde indess der Beschluss gefasst, die vorhin sub d) bezeichnete Linie vorläufig nicht zu bauen.

Es befinden sich demnach gegenwärtig im Bau:

a) die Linie Nimburg-Tetschen mit der Abzweigung nach Prag (Böhmische Elbethalbahn).....	23.05 Meilen lang
b) die Linie Niederlipka-Wildenschwert.....	4.90 „ „
c) „ „ Geyersberg-Chlumetz	11.88 „ „
	Zusammen... 39.83 Meilen lang

Financirung.

Die Generalversammlung der Actionäre der Oesterr. Nordwestbahn hat die Ausgabe von fl. 30,000.000 in Actien lit. B und von „ 29,800.000 Prioritäts-Obligationen lit. B beschlossen. Die Emission hat der Wiener Bankverein um den Cours von 75 übernommen. Das Baar-Capital beträgt daher 44,850.000 fl. österr. Währung B. V.

Die genannten Effecten sind mit nachfolgenden statutenmässig festgestellten Erfordernissen versehen.

Das aus dem Betriebe der herzustellenden Bahnlinien des Ergänzungsnetzes nach Abzug aller Betriebs- und Erhaltungsauslagen, der eventuellen Kosten der Beschaffung des zur Zinsenzahlung und Kapitalstilgung erforderlichen Silbergeldes, der Verluste und Abschreibungen sich ergebende Erträgniss soll verwendet werden:

- 1) Vor Allem zur Zahlung der Zinsen und der Tilgungsquote für die Prioritäts-Obligationen lit. B;
- 2) zur Leistung einer Dividende der Actien lit. B bis zum Betrage von 5% in Silber vom Nennwerthe dieser Actien;
- 3) zur planmässigen Tilgung der Actien lit. B.

Ergibt sich sonach ein Ueberschuss, so sollen wenigstens 10% desselben dem Reservefonde des Ergänzungsnetzes zugewiesen werden.

Ausserdem ist für den Fall, als die Actien lit. B. aus dem Ertrage des Ergänzungsnetzes nicht die Dividende von 5% in Silber vom Nennwerthe erhalten sollten, in den Statuten Vorsorge getroffen, dass aus dem Ertrage des garantirten Netzes nach Bestreitung der Zinsen und der Tilgungsquote der Prioritäts-Obligationen dieses Netzes, nach Bestreitung der 5% Zinsen des Actien Capitals dieses Netzes, dann nach Bezahlung der Quote für die in Folge der gewährten Garantie geleisteten Vorschüsse des Staates, sowie nach Hinterlegung von wenigstens 10% für den Reservefond, der zur Zahlung der 5% Dividende der Actien lit. B nothwendige Betrag zu verwenden ist, und es soll nach Bestreitung dieser Erfordernisse von dem darnach verbleibenden weiteren Ertragsüberschusse eines oder beider Netze dem Verwaltungsrathe eine 10% ige Tantième zugewiesen, endlich aber der sodann erübrigende Rest eines oder beider Netze als Superdividende unter alle Actionäre auf Beschluss der Generalversammlung gleichmässig vertheilt werden.

Die Coupons der Actien und Prioritäts-Obligationen bleiben während 30 Jahren nach der Inbetriebsetzung der ganzen Linie steuer-, stempel- und gebührenfrei.

Sämmtliche Obligationen werden innerhalb der Concessionsdauer vor den Actien im vollen Nennwerthe in effectiver Silbermünze planmässig im Wege der Verlosung zur Rückzahlung gebracht.

Handelspolitische und volkswirtschaftliche Bedeutung.

Die sub a—d angeführten vier Linien sind die naturgemässen Ergänzungen der im Betriebe befindlichen Nordwestbahnlinien.

Die Bahn am rechten Elbeufer setzt die Hauptlinie Wien-Kolin nicht nur bis zur Landesgrenze fort, sie bringt dieselbe auch in unmittelbaren Verkehr mit dem wichtigsten böhmischen Wasserwege, der Elbe, und erschliesst bei Aussig dem ausgedehnten und mächtigen Dux-Teplitzer Braunkohlengebiete einen neuen Transportweg.

Die Lisa-Prager Zweigbahn wird das Bindeglied für alle Linien der Oesterr. Nordwestbahn mit der Landeshauptstadt Prag sein.

Der Transport aus dem Norden, wie aus dem verkehrsreichen Elbethal, der Kohlentransport aus dem Aussiger Becken, wie der Verkehr aus dem Riesengebirge und der aus Preussisch-Schlesien, endlich die Transporte der Wien-Jungbunzlauer Hauptlinie werden die Lisa-Prager Bahn zu einer der frequentesten und wichtigsten des ganzen Netzes machen.

Die Linie Wildenschwert mit ihrer Verbindung in der Richtung nach Prag über Chlumetz vermittelt den Verkehr mit den Glatzer und oberschlesischen Steinkohlengruben, deren Reichthum im Vereine mit den oberwähnten Braunkohlen des Erzgebirgsbeckens und den Kohlenmengen des Waldenburger und Schatzlarer Revieres ausreichen wird, dem so riesig gesteigerten Kohlenverbrauche mehr als zu genügen und hiedurch die allgemeine Production und den Transport zu heben.

Diese Linie bietet daher eine unabhängige, directe Verbindung für den polnisch-russischen Verkehr mit Böhmen und eröffnet endlich eine neue directe Verbindung mit Breslau und den Ostseehäfen.

So vervollständigt, bildet die Oesterr. Nordwestbahn ein Verkehrsnetz, welches auf die directeste Weise Oesterreich mit dem nördlichen und nordwestlichen Europa in Verbindung bringt.

Wenn man dazu erwägt, welch' ungeheuren Aufschwung die Industrie Böhmens in den letzten Jahren genommen hat, wenn man erwägt, dass in der letzten Campagne 1870/71 eine grosse Anzahl neuer Zuckerfabriken in Betrieb gekommen sind, wenn man endlich die entwickelte Woll- und Leinen-Industrie, die vorhandenen Fabriken aller Art, die dichte Bevölkerung mit in Betracht zieht; so wird man auch die Erwartung eines bedeutenden Localverkehrs auf diesen Linien wohl begründet finden.

Die Oesterr. Nordwestbahn, durch die neuen Linien ergänzt, wird bei so günstigen Verhältnissen gewiss eine der bedeutendsten Verkehrsadern des Continents darstellen, sie wird die wirtschaftliche Entwicklung in ungeahnter Weise fördern und so die Hoffnungen auf eine blühende Zukunft voll und ganz rechtfertigen.

Beschreibung und Motivirung der Trace.

I. Elbethalbahn Nimburg-(Tetschen)-Mittelgrund und Verbindung mit Prag.

Die natürlichste Fortsetzung der Hauptlinie der Oesterr. Nordwestbahn ist eine Linie durch das Elbethal. Die Wahl der Trace im Grossen und Ganzen war daher für diese Linie von vornherein gar nicht zweifelhaft; dagegen boten sich bei der Festlegung der Trace im Detail mannigfaltige und nicht selten grosse Schwierigkeiten dar, nicht sowohl in technischer, als vielmehr in Beziehung zu der an dem Zustandekommen der Bahn interessirten Bevölkerung, deren Wünsche oft mit dem Hauptzwecke des Unternehmens nicht zu vereinigen waren.

Ein Hauptaugenmerk war darauf zu richten, dass die Linie um ihrer Concurrenzfähigkeit willen möglichst kurz werde und dabei thunlichst günstige Richtungs- und Steigungsverhältnisse erhalte.

In Anbetracht dessen war es auch nicht durchführbar, dem Laufe des Elbeflusses überall zu folgen, sondern es war geboten, dessen Windungen so viel als irgend möglich abzuschneiden.

Günstige Gelegenheit hiezu gab das Terrain zwischen Nimburg und Melnik und zwischen Wegstädtl und Leitmeritz.

In dem ersten Abschnitte wäre in Rücksicht auf die Kürzung der Linie eine um etwa $\frac{1}{2}$ Meile nördlicher über die Orte Nimburg, Milowitz, Wrutitz, Hlavno Kostelni, Cecelitz, Liblitz und Schopka (Melnik) gezogene Trace die annehmbarste gewesen; allein einerseits der Umstand, dass durch dieselbe die wichtigeren, der Elbe näher liegenden Orte, wie Gross-Kostomlat, Lisa und Altbunzlau (Brandeis) wenig oder gar nicht in den Rayon der Bahn gekommen wären; dann die Erwägung, dass der Bau in der höheren Lage des den Fuss des Isergebirges bildenden Hügellandes, obgleich er unter denselben Richtungs- und Steigungsverhältnissen möglich war, doch wesentlich theurer zu stehen gekommen wäre; die Thatsache ferner, dass in dieser Trace namentlich die Uebersetzung des Iserflusses bedeutende Schwierigkeiten bot; endlich die Erkenntniss, dass die directe Verbindung der Elbebahn mit der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn bei Liblitz nicht wohl ausführbar war; gaben Veranlassung, dass man sich entschloss, eine tiefer gegen den Fluss situirte Trace zu wählen.

Die Trace, nach welcher die Bahn eben in Ausführung begriffen ist, zieht von Nimburg über Lisa und Laubendorf (wo der Iserfluss übersetzt wird) gegen Všetat und ist hier derart situirt, dass die Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn mittelst einer Rampe überfahren wird und nächst Všetat (Přivor) die Anlage eines mit dieser Bahn gemeinsamen Bahnhofes möglich ist, worauf sie in den dem Elbethal parallel liegenden Thälern, deren niedere Wasserscheide bei Klein-Aujezd ist, an Melnik vorüber gegen Wehlowitz führt. Das Elbethal wird unmittelbar hinter der Stadt Melnik wieder erreicht.

Das Terrain stellte hier der Ausführung keine Schwierigkeiten entgegen. Mit Ausnahme der Iserbrücke, welche mit einer Gesamtwerte von 90 Metern (getheilt in drei Oeffnungen) zur Ausführung kam, der daranschliessenden, das Thal ausfüllenden Dämme und der zur Uebersetzung der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn nothwendigen Rampen, sind in dieser Strecke weder namhafte Kunstbauten noch Erdarbeiten erforderlich gewesen.

Die Gradienten der Bahn wurden den sanften Wellen des Terrains angepasst und ist dabei, wie im ganzen Zuge der Elbebahn, das Maximum von 0.005 nicht überschritten worden.

Die Bodenbeschaffenheit zeigt sich der Ausführung höchst günstig, da das Terrain nicht tief aufzuschliessen ist und nur in Kies und Sand besteht.

In dem Abschnitte zwischen Liboch (Wehlowitz) und Křesčitz, wo es sich darum handelte, das Knie, welches die Elbe südlich gegen Raudnitz bildet, abzuschneiden, musste der Rücken durchbrochen werden, welcher das Elbethal von dem Parallelthale des Obertkabaches nächst Gastorf trennt. Dieser Rücken wird in einem Einschnitte überschritten. Ungeachtet der Einschnitt eine Länge von 1200 Metern bei einer ziemlich constanten Tiefe von 12 Metern erhielt, war es nothwendig, von beiden Seiten ansteigende Rampen mit der Steigung von 0.005 einzulegen, deren erste mit einigen durch die Anlage der Stationen und die Ueberschreitung eines vorgeschobenen Rückens bei Podschepnitz bedingten Unterbrechungen von Liboch bis Gastorf in einer Länge von ca. 1.5 Meilen und deren zweite von Gastorf bis Polepp in einer Länge von $1\frac{1}{4}$ Meilen reicht. Diese Art der Lösung empfahl sich umsomehr, als die das Elbethal begrenzenden Lehnen ein sehr passendes Terrain zum allmählichen Ansteigen der Trace darboten.

Ausser diesem Einschnitte durch den Gastorfer Rücken war in dieser Strecke nur noch eine bedeutende Arbeit zu bewältigen, welche jedoch weniger durch die Terrainverhältnisse an und für sich, als vielmehr durch die kostspieligen Wein- und Gartenculturen bedingt wurde. Diese Culturen sind die bekannten Weinberge (Melniker Wein) des Fürsten Lobkowitz, gegenüber Unter-Berschowitz, die herrlichen Weingärten am Kirchenberge und der Park der Domaine Liboch.

Da die Hochwässer der Elbe das Uferterrain in einer Mächtigkeit von durchschnittlich 5 Metern überdecken, so musste der Bahnkörper mit einer Länge von 2700 Metern in der diesen Hochwasserständen entsprechenden Höhe und Festigkeit im Thale freistehend gebildet werden. Das erste Drittel dieser Strecke lehnt sich an das Thalgehänge und ist durch eine verticale Stützmauer mit Benützung einer für die Weinberge schon früher angeschütteten Terrasse gebildet, während im übrigen an der Wasserseite die in den Normalien der Oesterr. Nordwestbahn verzeichneten massiven Steinsätze mit 1füssiger Anlage angewendet wurden.

Von Křesčitz ab folgt der Zug der Bahn, mit Abschneidung zweier Ausbiegungen bei Čalositz und Valtirze, jenem der Elbe bis gegen Tetschen.

Die Hauptschwierigkeit in dieser Strecke bildete die Führung der Bahn an und durch die zwischen dem Fluss und den steilen Berglehnen situirten Ortschaften, während wegen der ganz abnormen Hochwasserstände das Planum der Bahn immer sehr hoch über dem Uferterrain gehalten werden musste und stets in den Mittelpunkt der Häusercomplexe fiel.

Insbesondere war dies bei der Stadt Leitmeritz der Fall, wo noch überdies als erschwerendes Hinderniss hinzutrat, dass die einzige, diese Stadt mit dem Lande jenseits der Elbe verbindende Strasse im Niveau u. z. in der Brücke selbst hätte überkreuzt werden müssen. Dieser Umstand vornehmlich und die ebenfalls nicht unbedeutenden Kosten, welche die Construction des Bahnkörpers vor der Stadt verursacht hätte, gaben den Ausschlag dafür, eine Linie zu wählen, die eine Nivellette zuliess, nach welcher die Bahn theils unter den Strassen der Stadt in einem Tunnel, theils mittelst Durchlässen über diese hinweg geführt werden konnte.

Die Situation des Bahnkörpers war auch da mit Schwierigkeiten verbunden, wo die steilen, felsigen Ufer bis in den Elbfluss vortraten, wie dies insbesondere zwischen Černosek und Libochowan, bei dem Schreckenstein nächst Aussig und dem sogenannten Mädchenstein nächst Neschwitz der Fall war.

Die erstere Parthie verursacht ziemlich bedeutende Felsabsprengungen und kostspielige Uferbauten; am Schreckenstein war die Entscheidung der Frage insofern leichter, als sich durch die kurz vorher vorgenommenen Regulirungsbauten des Elbflussprofils vor dem steil aufsteigenden, stellenweise sogar überhängenden Felsen ein für die Aufnahme des Bahnkörpers, die Freilassung eines entsprechenden Zwischenraumes zum Schutze desselben gegen Felsabstürze entsprechendes Terrain disponibel erwies; im letzteren Falle, bei dem „Mädchenstein“, war die Durchbohrung des Phonolith-Blockes das Einfachste.

Schwierig war namentlich die Lösung der Frage des Anschlusses an die Sächsische Staatsbahn und der Disposition der dazu gehörigen Bahnhofanlagen nächst Tetschen. Nicht sowohl die technischen Erschwernisse, welche auch an und für sich schon nicht zu unterschätzen sind, (die Baukosten sind auf die Summe von 1.5 Millionen für den Unterbau allein berechnet), als vielmehr die Forderungen, welche die beteiligten Behörden, die concurrirende Bahngesellschaft der Böhmisches Nordbahn und die Gemeinde Tetschen an die Anlage stellten, waren Ursache, dass diese Frage mehr als zwei Jahre zur Entscheidung in Anspruch nahm.

Es erschien nämlich der Verwaltung der Oesterr. Nordwestbahn als das Vortheilhafteste, in dem am Vereinigungspuncte mit der Sächsischen Staatsbahn am linken Ufer der Elbe jedenfalls nothwendigen Bahnhofs nebst den für den Uebergang der Personen und Güter erforderlichen Anlagen auch jene für die Zollabfertigung unterzubringen und für den Localverkehr von Tetschen und den Transitdienst mit der Böhmisches Nordbahn eine besondere Station in entsprechend geringerer Ausdehnung anzulegen; wogegen die obenbezeichneten Factoren aus hier nicht zu erörternden Gründen die Verlegung des Zollbahnhofs auf das rechte Elbeufer in die unmittelbare Nähe der Stadt Tetschen verlangten.

Erst nachdem über diesen Streitpunct endlich eine Vereinbarung dahin stattgefunden hatte, dass am linken Elbeufer lediglich eine Rangirstation für die Trennung der vom Auslande kommenden Züge angelegt, die eigentliche Uebergabe des Verkehrs und die Zollmanipulation aber erst in einem nächst Tetschen situirten Bahnhofs stattfinden und daselbst auch eine Verbindung mit dem bestehenden Bahnhofs der Böhmisches Nordbahn hergestellt werden sollte, war man in der Lage, die Wahl der Trace endgiltig zu treffen.

Nach dem ursprünglichen Projecte der Gesellschaft hätte die Böhmisches Nordbahn, welche von ihrem Bahnhofs in das Thal hinein bedeutend ansteigt, leicht unterfahren und die kleinere Bahnhofanlage im gleichen Niveau und unmittelbar neben jener der Böhmisches Nordbahn situirt werden können, während es nach dem endgiltigen Programme nothwendig wurde, um für den ausgedehnten Zollbahnhof die nöthige Länge zu gewinnen, weit in das Bolzenthal einzubiegen, die

Böhmische Nordbahn zu überfahren und das Planum des Bahnhofes Tetschen um 1·8 Meter höher zu legen als die Nordbahnstation. Auch war es nicht möglich, das in der Elbenthalbahn durchgeführte Maximum der Steigung von 0·005 und das Minimum der Krümmungs-Halbmesser von 400 Metern einzuhalten, sondern es musste für die Rampen zur Uebersetzung der Böhmischen Nordbahn die Steigung von 0·007 und für die Wendung der Krümmungs-Halbmesser von 265 Metern benützt werden.

Nur in der Weise war es möglich, für den Bahnhof Tetschen eine Länge von 2000 Metern und eine Breite von 200 Metern zu erzielen.

Die Lage der Trace zwischen dem Bahnhofe Tetschen und dem eigentlichen Anschlussbahnhofe Mittelgrund war im Wesentlichen bedingt durch die schon bestehenden werthvollen öffentlichen und Privatbauten und den in Aussicht genommenen Bauplan der Stadt Tetschen, durch die seitens der Böhmischen Nordbahn vorher schon erworbene Bewilligung zur Erweiterung ihrer Geleise längs des rechten Elbeufers, durch die Wahl der entsprechenden Stelle für die Elbebrücke und endlich dadurch, dass für die Rangirstation Mittelgrund, welche die Länge von 1200 Metern erhalten muss, nur ein bestimmtes Terrain benützt werden konnte.

Demgemäss musste die Bahnlinie sofort nach dem Bahnhofe Tetschen eine scharfe Gegenkrümmung, in welcher die Durchtunnelung des sogenannten Quaderberges nothwendig wurde, erhalten, die Achse der Elbebrücke in eine unter 45° schräge Richtung gegen die Stromlinie gelegt und durch eine abermalige scharfe Krümmung endlich der Anschluss an die Sächsische Staatsbahn bewerkstelligt werden.

Die Bauarbeiten in dieser letzten Strecke sind sehr bedeutend.

Zur Uebersetzung der Wasserläufe und Communicationen im Bolzenthale sind: 1 Brücke à 40 Meter, 2 Brücken à 20 Meter, 1 à 16 und 1 à 5 Meter nothwendig; die Uebersetzung der Elbe bei Mittelgrund wird durch eine ebenfalls eiserne Brücke mit zwei Weiten à 100 und zwei Weiten à 25 Meter bewerkstelligt; der Tunnel im Quaderberge erhält eine Länge von 400 Metern, wovon 150 Meter in schwimmendem Terrain und 250 Meter in festem Sandsteine liegen; die Erdarbeiten des Bahnhofes in Tetschen erfordern eine Bewegung von 500.000 Cubikmetern und jene des Bahnhofes Mittelgrund von 60.000 Cubikmetern.

Bei Bestimmung der Orte, wo Stationen angelegt werden sollen, wurden nicht nur jene berücksichtigt, welche an und für sich bedeutend genug sind, die Anlage einer Station in Anspruch zu nehmen, wie dies bei den Städten Lisa, Altbunzlau, (Brandeis), Melnik, Wegstädtl, Leitmeritz, Aussig und Tetschen der Fall ist, sondern es wurden auch solche Punkte nicht übersehen, welche sich entweder durch eine reichbevölkerte Umgebung auszeichnen, oder als Durchgangspuncte der aus dem nördlichen Gebirge dem Elbenthal zugehenden Strassen darstellten, wie: Gross-Kostomlat, Liboch, Gastorf, Polepp, Čalositz, Černosek, Sebusein, Schwaden, Grosspriesen und Tichlowitz.

Die Station Všetat (Tischitz) ist vorläufig lediglich zur Anknüpfung an die Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn bestimmt.

Von besonderer Wichtigkeit ist nebst Tetschen die Station Aussig, von welcher aus die Verbindung der Oesterr. Nordwestbahn mit dem Duxer Kohlenbecken durch Vermittelung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn stattfinden soll.

Zu diesem Behufe ist die Ausführung einer 1 Kilometer langen Verbindungsbahn über dem Elbefluss zu dem nächst Aussig eben in Ausführung begriffenen neuen Bahnhofe der Aussig-Teplitzer Bahn nothwendig geworden.

Das Hauptobject dieser Verbindungsbahn ist die Brücke über die Elbe, deren Stellung und Höhenabmessungen von den Stromverhältnissen und dem Thalprofile einerseits, und den bestehenden Communicationen am linken Ufer, insbesondere von der Oesterr. Staatsbahn, andererseits durchaus vorgeschrieben wurde und wiederum für die Gestaltung der Trace im Uebrigen massgebend war.

Die Höhenanlage der Bahn, bedingt durch die zu übersetzende Staatsbahn, machte es möglich, die Eisenconstruction unter die Fahrbahn zu legen, ohne mit der Unterkante derselben in das Hoch-

wasser zu kommen, und gestattete zugleich, das Innere der Fachwerke für die Aufnahme einer Strassenfahrbahn einzurichten, wodurch einem längst und dringend gefühlten Bedürfnisse der Stadt Aussig nach einer Verbindung mit dem rechten Elbeufer abgeholfen und auch die Communication der Stadt mit dem Bahnhofe hergestellt wurde.

Die Aussiger Verbindungsbahn enthält ausserdem noch die Brücke über dem Bielaffluss mit einer Spannweite von 50 Metern.

Durch die schwierigen Terrainverhältnisse und die bereits fixirte Lage des Bahnhofes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn war man genöthigt, diese Brücke in eine sehr schräge Richtung gegen die Achse des Flusses zu legen.

Für die Linie nach Prag boten sich zwei Tracen dar. Das Plateau, welches zwischen der Moldau und der Elbe liegt, kann von der Elbeseite aus in zwei Richtungen erstiegen werden.

Die eine derselben, welche in der Station Altbunzlau von der Elbethalbahn hätte abzweigen und die Elbe bei Brandeis hätte übersetzen müssen, wurde jedoch aufgegeben, weil sie wegen des kürzeren Abstandes der Wasserscheide von der Elbe die starke Steigung von 0.015 erforderte; wogegen in der anderen, von Lisa abzweigenden Trace über Čelakowitz nach Chwala die Anwendung von 0.010 Steigung, ohne besondere Entwicklung und mit weit geringeren Arbeiten, in fast directer Richtung möglich war.

Ueberdiess sprach für die letztere Trace auch noch der sehr gewichtige Umstand, dass der Weg zwischen Nimburg (beziehungsweise Wien und dem Ausbruchspuncte der westlichen Linie bei Mittelwalde) und Prag um $1\frac{1}{4}$ Meilen verkürzt wurde, und dass mehrere bedeutende Ortschaften, wie Čelakowitz, Mšetitz, Počernitz und Chwala, bei welchen für Stationen vorgesehen wurde, einbezogen werden konnten.

Auch war bei der Wahl dieser Trace die Uebersetzungsstelle der Elbe bei Jiřin, an welcher dieser sonst fast durchwegs in mehrere Arme getheilte Fluss concentrirt und mit regelmässigem Profile vorgefunden wurde, mit entscheidend.

Nach Ueberschreitung der Wasserscheide ergab sich nur eine Fortsetzung nach Prag, für welche die Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn, die sich bereits im Bau befand und an deren Trace man sich in dieser Parthie anschliessen musste, in der Strecke Chwala-Vysočan und die Lage des Bahnhofes Prag massgebend war.

Als ein höchst geeigneter Platz für die Anlage des Bahnhofes in Prag stellte sich zuvörderst der Exercierplatz nächst dem Invalidenhouse bei Karolinenthal heraus; da aber dieses Terrain nicht erwerblich, sonst aber ein geeigneter Platz in nächster Nähe von Prag nicht zu finden war, so fiel die Wahl auf das bis dahin nicht ausgebeutete Inselterrain unterhalb der neuen Franz Josefs-Brücke.

Von den Inseln hatte die sogenannte Rohan'sche Insel vor den anderen die günstige, nur durch einen Mühlarm, welcher zugleich als Landungscanal benützt wird, von dem Lande getrennte Lage voraus und wurde desshalb erworben. Ueberdies ermöglichte diese Wahl die Anlage des Personenbahnhofes in unmittelbarer Nähe der Stadt und in einer den übrigen Bahnhöfen der concurrirenden Bahnen qualitativ gleichen Lage.

Ein Versuch, welcher auf Anordnung der hohen Regierung gemacht wurde, den Bahnhof der Oesterr. Nordwestbahn neben die schon bestehenden Bahnhöfe der Kaiser Franz Josefs-Bahn und der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn zu legen, scheiterte an den ganz abnormen Kosten einer solchen Anlage, welche das werthvolle, zur Erweiterung der Stadt bestimmte und mit höchst kostspieligen Gebäuden schon verbaute Terrain in Anspruch genommen hätte; die angestrebte Verbindung mit den anderen nach Prag einmündenden Eisenbahnen wurde durch die Anlage eines mit der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn, die mit diesen Bahnen durch die von der Regierung subventionirte Verbindungsbahn schon in Communication steht, gemeinsamen Bahnhofes in Vysočan erzielt.

Ebenso scheiterte der Plan, den Personenbahnhof bis an die Elisabeth-Strasse vorzuschieben, — wobei die von der Rohan'schen Insel stromaufwärts gelegenen kleineren Inseln noch mit in das Bahnhofterrain einbezogen worden wären — an den unverhältnissmässig grossen Kosten dieses Projectes obwohl hiedurch dem Personenverkehre die grösste Bequemlichkeit erwachsen wäre. Die von der Höhe

bei Chwala absteigende Rampe hat bis Vysočan gleich der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn und von da bis an die Moldau bei Lieben das Gefälle von 0.011 und unterfährt die Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn mit einem Niveauunterschiede von 7 Metern vor dem Orte Lieben.

Zwischen Lieben und dem Bahnhofe Prag musste die horizontale Projection des Bahnkörpers sich der Gestalt des Moldauufers anschmiegen.

Der Bahnhof Prag wird seinem Umfange nach so ziemlich die Form annehmen, welche das zur Disposition stehende Terrain darbietet und in seiner Entwicklungsfähigkeit dadurch unterstützt werden, dass der die Insel durchschneidende gewölbte Viaduct der Oesterr. Staatseisenbahn durch eine mehr lichten Raum gewährende Eisenconstruction ersetzt wird.

An bedeutenderen Bauten dieser Linie sind ausser dem Bahnhofe Prag selbst zu erwähnen: die Elbebrücke bei Čelakowitz (Jičín) mit 4 Oeffnungen à 40 Meter Stützweite, die an dieselbe sich anschliessenden Dammversicherungen am rechten Ufer, die Dammbauten entlang der Moldau nächst Prag mit den in dieselben fallenden zahlreichen Kunstbauten an Stützmauern und Durchlässen, die 70 Meter weite, sehr schräge Brücke über den Prag-Karolinenthaler Schiffahrts- und Landungscanal, eine dreigeleisige Brücke über denselben Canal im Personenbahnhofe und eine eiserne Brücke über denselben für den gewöhnlichen Strassenverkehr mit je 30 Meter Weite.

2. Chlumetz-Königgrätz-Geiersberg-Mittelwalde und Grulich mit der Abzweigung nach Wildenschwert.

Der Zug der Trace dieser Bahn war im Allgemeinen durch die Situation des Thales des wilden Adlerflusses vorgezeichnet, und schloss sich naturgemäss in Königgrätz, wo der genannte Fluss in die Elbe sich ergiesst, an die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn an. Ihren Anschluss an die Oesterr. Nordwestbahn fand sie am besten in Chlumetz.

Das Terrain zwischen Chlumetz und Königgrätz ist wenig ausgesprochenes Hügelland, in welchem die Linie der Bahn meist gerade gezogen werden konnte, ohne dass zur Ueberschreitung der einzelnen Terrainwellen die Anwendung ungünstigerer Steigungen als 0.005 bei nur geringer Erdbewegung nothwendig wurde. Nur die Uebersetzung der Niederung, welche durch die Vereinigung der Thäler des Cidlina- und Bistritz-Flusses gebildet wird, nöthigte zur Herstellung eines 5 - 6 Meter hohen, fast 3000 Meter langen Dammes. Die Wahl der Trace dieses Dammes wurde in Anbetracht der höchst ungünstigen Innundationsverhältnisse und der Möglichkeit der Wiederherstellung der oberhalb gelegenen grossen Teiche und der hiemit zu gewärtigenden Wasserdurchbrüche so getroffen, dass sich der Bahndamm an den bereits bestehenden Damm der Königgrätz-Chlumetzer Reichsstrasse, der zugleich die Thalsperre für einen grossen Teich zu bilden bestimmt war, anlehnte.

Der Cidlinafluss erforderte die Herstellung einer 30 Meter weiten Brücke, welche durch zwei grössere Durchlässe à 14 und 12 Meter für den Fall des Eintretens von Hochwässern in ihrer Function unterstützt wird.

Der Ausführung der Bahn in dem Abschnitte zwischen Königgrätz und Adler-Kosteletz boten sich mit Ausnahme der Elbeübersetzung bei ersterem Orte und des Einschnittes eines weit vorspringenden Gebirgsausläufers bei Swinarek keinerlei nennenswerthe Schwierigkeiten dar. Der Bahnkörper ist durchaus auf die Thalsole gelegt, das Niveau des Planums folgt in einer gegen die Hochwässer sichernden Höhe der Steigung des Thales, welche 0.005 nicht überschreitet. Nur zwei aus dem Gebirge abfallende Seitenthäler des Adlerflusses erforderten zu ihrer Uebersetzung grössere Durchlässe.

Das Inundationsgebiet der Elbe wird durch einen bei 3000 Meter langen und höchstens 4 Meter hohen Damm übersetzt, welcher ausser einigen kleineren Durchlässen für die nöthige Communication eine Oeffnung à 50 Meter für den Elbefluss und eine Supplementöffnung von 20 Meter Weite für die Ableitung der Hochwässer enthält.

Zwischen den Orten Zaclum und Pottenstein bildet das Adlerthal den Durchbruch eines durch den Plänkalk aufragenden krystallinischen Gebirgsstockes. Das Thal, welches sonst weit und offen ist, wird in dieser Parthie schluchtenartig und kurz gewunden. Der Adlerfluss verfolgt nächst der Ruine Lititz eine von steilen Felsen eingeschlossene Serpentine, die auf ganz kurze Distanz eine Verlängerung seines Weges um 2000 Meter zur Folge hat.

Diese Serpentine wird durch einen Tunnel abgeschnitten und die grosse Niveaudifferenz, welche in der Thalhöhe an den beiden Puncten, wo die Linie das Thal verlässt und in dasselbe wieder eintritt, durch Einlegung stärkerer Steigungen von Adler-Kosteletz (Doudleb) her, eingebracht werden.

Das Maximum dieser Steigung beträgt schon 0.011 und bei den Krümmungen musste auf einen Halbmesser von 280 Metern herabgegangen werden. Ueberhaupt ändert sich der Character der Bahn vom Beginne der vorbezeichneten Rampe bei Doudleb plötzlich von einer ausgesprochenen Thalbahn mit der Steigung von 0.005 und dem Minimum der Krümmungs-Halbmesser von 400 Metern, zu einer Gebirgsbahn; die Construction des Bahnkörpers, bisher höchst einfach, wird complicirter und erfordert namentlich in der Nähe des Tunnels, wo die Bahn sich bis 30 Meter hoch über die Thalsole hebt und in die steilen Lehnen gelegt werden musste, die Anwendung kostspieliger Stütz- und Futtermauern und grösserer Kunstbauten in den hohen Dämmen, von denen die Uebersetzung des Adlerthales bei Pottenstein mit einer Brücke von 50 Meter Weite und 18 Meter Höhe die bedeutendste ist.

Oberhalb des Tunnels bei Lititz von Zaclum aufwärts besitzt das wilde Adlerthal in Folge der eben beschriebenen geognostischen Beschaffenheit des Terrains ein weit geringeres Gefälle, so dass in den Strecken bis gegenüber Helkowitz, wo die Trace das Thal verlässt, die Anwendung geringerer Steigungen bis 0.003 möglich war.

Die Weiterführung der Trace war zunächst von der Bahnlinie zwischen Wildenschwert und Mittelwalde (Lichtenau) abhängig.

Für diese wurde der von der Natur dargebotene Weg des stillen Adlerthales bestimmt.

Schon die generellen Studien gaben zu erkennen, dass der Bau einer das Thal verlassenden Trace, abgesehen davon, dass in Bezug auf Richtungs- und Steigungsverhältnisse nichts Günstigeres zu erzielen war, unverhältnissmässig grösseren Kostenaufwand zur Bedingung hatte, und führten, da auch der einzige für sie geltend gemachte Grund der Einbeziehung der Stadt Senftenberg durch das neue Project der Linie Chlumetz-Königgrätz-Mittelwalde, welche Senftenberg ohnedies berührte, seine Bedeutung verlor, sofort zur Wahl der Thaltrace.

Die Annahme dieser ward zudem noch näher gelegt dadurch, dass die Studien auch auf einen sehr günstigen Pass zur Ueberschreitung des Gebirgsrückens zwischen der wilden und stillen Adler in der Linie Popluš-Dluhonowitz, Lukawitz-Geiersberg führten. Die Uebersteigung der Wasserscheide ist mit 0.010 möglich, es wurde jedoch der Quotient von 0.011 angewendet, wie dies in der Strecke Kosteletz-Lititz ohnehin schon geschehen und mit welchem die Vermeidung des sumpfigen Terrains auf der Wasserscheide, wohin die Station für Senftenberg zu situiren war, gestattet wurde.

Als Uebergangspunct der Linie aus dem Adlerthale in das Flussgebiet der Neisse bot sich die äusserst günstige Einsattlung zwischen den Orten Lichtenau und Niederlipka dar. In der Strecke von Geiersberg bis an die Reichsgrenze, welche auf der Wasserscheide zwischen der stillen Adler und der Neisse liegt, bestand die Hauptschwierigkeit darin, der Bahn bei den zahlreichen scharfen Wendungen des Thales ein entsprechendes Alinement zu geben. Im Allgemeinen wurde dieser Schwierigkeit dadurch begegnet, dass das Planum der Bahn etwas höher, als es sonst nothwendig gewesen wäre (6—9 Meter), über die Thalsole gelegt wurde. So war es möglich, auch bedeutende Serpentinien, wie die bei Wetzdorf, mit verhältnissmässig geringen Arbeiten abzuschneiden.

Conform der Strecke zwischen Adler-Kosteletz und Senftenberg wurden die Normen für die Richtungs- und Steigungsverhältnisse (Min. R. = 280 und Max. St. = 0.011) auch hier beibehalten.

Die Anwendung des Steigungsmaximums von 0.011 war insbesondere in der Strecke Linsdorf-Lichtenau nothwendig, um das Thalgefälle zu überholen, welches von Wichstadt abwärts plötzlich sehr bedeutend wird, während es oberhalb dieses Ortes, wo der Adlerfluss im krystallinischen Gebirge fliesst, sehr mässig ist. Die Maximalsteigung musste noch über diesen plötzlichen Bruch im Thalgefälle hinaus fortgesetzt werden, um das Thal oberhalb des Ortes Lichtenau zu passiren, so dass die Station Lichtenau etwas höher zu liegen kommt, als der Scheitel der Bahn auf der Wasserscheide.

Die Ausmittlung der Trace zwischen Wildenschwert und Geiersberg unterlag keinem besonderen Anstande, da das Thal in dieser Strecke schon breit und dessen horizontale Projection günstiger ist.

Da die Einmündung der neuen Bahn in die Station Wildenschwert der Oesterr. Staatseisenbahn wegen Beschränktheit und Unerweiterungsfähigkeit dieser Station nicht möglich war, so musste an die Anlage eines neuen, im Zuge beider Bahnen liegenden Bahnhofes gedacht werden.

Dieser neue, beiden Bahnen gemeinsame Bahnhof Wildenschwert liegt abwärts der bestehenden Station und der Einmündung des Trübauer Baches in die Adler und ist so situirt, dass eine Fortsetzung der Linie Geiersberg-Wildenschwert in der Richtung gegen Leitomischl und Hlinsko zum Anschluss an die schon im Betriebe stehende Linie der Oesterr. Nordwestbahn Deutschbrod-Pardubitz leicht möglich ist.

Baugeschichte.

Allgemeine Bemerkung.

Die im Bau begriffenen Linien des eben beschriebenen, vom Staate nicht garantirten Ergänzungsnetzes sind folgende:

Nimburg-Tetschen-Mittelgrund	18.07 Meilen
Verbindungsbahn bei Aussig	0.43 „
Lisa-Prag	4.53 „
Chlumetz-Königgrätz	3.70 „
Königgrätz-Niederlipka	11.25 „
Wildenschwert-Geiersberg	1.85 „

Zusammen .. 39.83 Meilen.

Der Bau der Linien des Ergänzungsnetzes wird in eigener Regie der Gesellschaft geführt, nachdem ein schon geschlossener Generalaccord der vielen Schwierigkeiten wegen, welche sich in der Verwicklung der Verhältnisse gleich anfangs aufwarfen, wieder aufgelöst worden war. Die Grundeinlösung wurde auf allen Linien gleichzeitig eingeleitet und ist, wenngleich ihr überall die grössten Schwierigkeiten entgegenstanden, dennoch heute schon zu einem günstigen Stande durchgeführt.

Nach ertheilter Baubewilligung wurde mit den Einleitungen zum Bau so rasch als möglich vorgegangen.

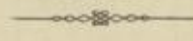
Für die Anlage der sämtlichen Strecken des Ergänzungsnetzes der Oesterr. Nordwestbahn kommen die Grundsätze, welche eine Bahn ersten Ranges charakterisiren, zur Anwendung. Auf der Strecke Nimburg-Tetschen und dem grössten Theile der Strecke Chlumetz-Mittelwalde gestattet das Terrain die Einhaltung von Steigungs- und Richtungsverhältnissen, welche diesen Linien die Leistungsfähigkeit von Bahnen „im Flachlande“ verleihen; auf den übrigen Linien sind die Elemente denjenigen, welche für Bahnen „im Hügellande“ gelten, gleichgehalten, so dass auch hier durchaus günstige Verkehrsleistungen ermöglicht werden.

Die nachfolgenden Tabellen weisen die Richtungs- und Steigungsverhältnisse im Einzelnen nach.

Tabellen

über die

Richtungs-, Höhen- und Gefälls-Verhältnisse.



Ausweis über die

Radien (Meter)	Nimburg-Mittelgrund				Lissa-Prag			
	Bogen-			Bogenlänge reduziert auf Radius = 1	Bogen-			Bogenlänge reduziert auf Radius = 1
	Anzahl	Länge			Anzahl	Länge		
in Meter		Prozent der Gesamtlänge	in Meter	Prozent der Gesamtlänge				
bis 200	11	25330	18	91	12	17301	71	91
von 201 - 400	101	203627	149	519	2	9534	28	24
" 401 - 600	10	26098	20	54	4	9438	28	16
" 601 - 800	10	33255	24	58	9	27657	75	44
" 801 - 1000	4	7847	96	11	3	11201	33	16
" 1001 - 1200	4	3763	63	65	1	1304	64	62
" 1201 - 1400	4	15371	11	17	-	-	-	-
" 1401 - 1600	40	100651	73	101	11	29054	85	29
" 1601 - 1800	1	2412	62	62	-	-	-	-
" 1801 - 2000	4	8472	66	67	-	-	-	-
" 2001 - 2200	8	12700	69	68	-	-	-	-
" 2201 - 2400	4	18016	13	69	1	1750	65	61
" 2401 - 2600	1	3037	62	61	-	-	-	-
" 2601 - 2800	1	12928	69	65	-	-	-	-
" 2801 - 3000	2	4007	63	61	3	19897	58	67
" 3001 - 5000	1	16672	12	63	-	-	-	-
" 5001 - 10000	-	-	-	-	1	4200	12	604
(grade)	208	494872	360	881	47	1204821	379	290
	187	678131	640	-	45	211956	621	-
Summen	395	1373003	1000	-	92	3114384	1000	-

Schluss-

Bahnlinie	Längen					
	der Gesamtlänge	der Geraden		der Curven		die Curven ausgedr. auf Radius = 1
		in Meter	in Prozent	in Meter	in Prozent	
Nimburg-Mittelgrund	1373003	878131	640	494872	360	881
Lissa-Prag	3114384	211956	621	1204821	379	290
Chlumetz-Geiersberg	897368	625106	697	272202	303	572
Wildenschwert-Reichsgrenze	374905	173502	479	195465	521	521
Aussiger Verbindungsbahn	17450	9829	564	7029	436	294

Richtungsverhältnisse.

Chlumetz-Geiersberg				Wildenschwert-Reichsgrenze				Aussiger Verbindungsbahn			
Bogen-			Bogenlänge reduziert auf Radius = 1	Bogen-			Bogenlänge reduziert auf Radius = 1	Bogen-			Bogenlänge reduziert auf Radius = 1
Anzahl	Länge			Anzahl	Länge			Anzahl	Länge		
	in Meter	Prozent der Gesamtlänge	in Meter		Prozent der Gesamtlänge	in Meter	Prozent der Gesamtlänge				
44	112238	125	394	26	84906	227	2970	4	7029	436	294
8	28216	31	70	21	53024	141	1590	-	-	-	-
4	13846	15	24	14	31159	83	607	-	-	-	-
4	10831	12	18	2	3737	10	902	-	-	-	-
5	10477	12	15	2	3180	68	940	-	-	-	-
4	8985	10	11	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	20667	23	20	6	16621	44	166	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1	2836	68	618	-	-	-	-
8	22525	25	16	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	5004	67	62	-	-	-	-	-	-	-	-
5	10043	14	10	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
94	272202	303	572	72	195465	521	521	4	7029	436	294
78	625106	697	-	60	173502	479	-	5	9829	564	-
132	897368	1000	-	132	374905	1000	-	9	17450	1000	-

folgerung.

Umdrehungszahl	Mittlere Radien	Durchschnittliche Längen		Bemerkungen
		der Geraden	der Curven	
14299	0103	5559	4095	2402
3180	0092	6480	4710	2704
9100	0102	4750	8014	2806
8299	0220	3750	2991	2715
6467	0267	2600	1966	1965

1. Die Umdrehungszahl ergibt sich aus der Annahme, dass die reduzierte Bogenlänge der vollständigen Umhüll eines Kreises vom Radius = 1 ist.
2. Mittlere Rad. = Rad. eines Kreises, dessen Umhüll = $\frac{\text{Curvenlänge}}{\text{Umdrehungszahl}}$.

Ausweis I über die

Post-Nr.	Neigungen pro Mille	Nürnberg - Mittelgrund					Lissa - Prag						
		Steigungen			Gefälle		Steigungen			Gefälle			
		Anzahl	Länge in		Anzahl	Länge in		Anzahl	Länge in		Anzahl	Länge in	
			Meter	Prozent der Gesamtlänge		Meter	Prozent der Gesamtlänge		Meter	Prozent der Gesamtlänge		Meter	Prozent der Gesamtlänge
1	horizontal 0/0	66	45246.1	32.9			8	5500.0	16.3				
2	von 0/1 bis inclusive 2/0	10	11091.9	8.5	14	17403.7	12.7	5	4200.0	12.5	2	1446.6	4.3
3	" 2/1 " " 3/0	12	7796.8	6.7	8	7083.2	5.2	1	4000.0	1.2	1	899.9	2.7
4	" 3/0 " " 5/0	20	17194.8	12.5	29	29069.8	21.2	2	850.0	2.5	1	1070.0	3.1
5	" 5/1 " " 6/0	1	7400	6.6							1	150.6	0.4
6	" 6/0 " " 8/0				1	1034.0	0.7	3	1300.0	3.8	1	577.8	1.7
7	" 8/1 " " 9/0							1	1271.9	3.7			
8	" 9/1 " " 10/0							6	8257.1	24.1			
9	" 10/1 " " 11/0										2	6719.7	19.7
10	" 11/1 " " 12/0												
11	" 12/1 " " 13/0										1	1300.1	4.0
	Summen	43	37422.5	27.3	32	54631.7	39.8	18	16338.1	47.8	9	12245.7	35.9

Schluss-

Bahnlinie	Gesamtlänge in Meter	Horizontale		
		Anzahl	Länge in	
			Meter	Prozent der Gesamtlänge
Nürnberg-Mittelgrund	137300.0	66	45246.10	32.9
Lissa-Prag	34143.8	8	5500.00	16.3

Gefälls-Verhältnisse.

Chlumetz - Geiersberg					Wildenschwert-Reichsgrenze					Aussiger Verbindungsbahn				
Steigungen			Gefälle		Steigungen			Gefälle		Steigungen			Gefälle	
Anzahl	Länge in		Anzahl	Länge in		Anzahl	Länge in		Anzahl	Länge in		Anzahl	Länge in	
	Meter	Prozent der Gesamtlänge		Meter	Prozent der Gesamtlänge		Meter	Prozent der Gesamtlänge		Meter	Prozent der Gesamtlänge		Meter	Prozent der Gesamtlänge	Meter	Prozent der Gesamtlänge
33	27713.99	30.9			7	2037.1	7.1			2	699.9	4.1		
18	18840.01	21.0	2	1323.70	2.0	8	5227.0	13.0	1	1300.0	3.5			
14	9234.06	10.4	1	800.00	0.9	10	4746.8	12.7	1	1032.5	2.8			
11	8171.19	9.2	3	4411.90	4.9	10	6367.5	16.9						
4	2337.58	2.6	1	880.76	1.9									
2	150.00	0.1	1	364.40	0.3	2	2200.2	5.9			1	445.2	2.5	
			1	100.00	0.1	2	1500.1	4.2						
						3	2076.5	7.1	1	374.5	1.0			
4	6589.05	7.4	1	4566.24	5.1	1	1609.5	4.5				1	509.9	3.4
3	3715.22	4.1				1	7000.3	20.4						
56	40130.62	54.8	12	12869.19	14.9	37	32122.5	80.6	9	2737.0	7.3	1	445.2	2.5

folgerung.

Anzahl	Steigungen		Gefälle		Durchschnittliche Länge der			
	Länge in		Länge in		Horizontale	Steigungen	Gefälle	
	Meter	Prozent der Gesamtlänge	Meter	Prozent der Gesamtlänge				
43	37422.5	27.3	32	54631.7	39.8	65.5	870.3	100.0
18	16338.1	47.8	9	12245.7	35.9	69.0	867.0	1300.0
56	40130.6	54.8	12	12869.2	14.9	80.5	877.4	1073.8
37	32122.5	80.6	3	2737.0	7.3	37.7	879.0	912.0
1	445.2	2.5	1	509.9	3.4	31.9	445.2	509.9

Unterbau.

Sämmtliche Unterbauarbeiten (Erd- und Felsarbeiten, Tunnels, Kunstbauobjecte, Beschotterung u. s. w.) sind in 33 Bauuloosen an 20 Bauunternehmer vergeben und werden thätig betrieben.

Für die Unterbauarbeiten kommen die gleichen Grundsätze in Anwendung, welche beim alten Netze Geltung hatten. Für die Bauausführung sind die in den nachfolgenden Tabellen (Pag. 89—93) verzeichneten Einheitspreise erzielt.

Der Umfang der zu bewältigenden Bauarbeiten ist ein sehr beträchtlicher und es treten demnach nicht gewöhnliche Schwierigkeiten auf.

Zu den hervorragendsten Arbeiten gehören:

Eine Stützmauer am Elbeufer bei Liboch mit 14.000 Cubikmeter Mauerinhalt; der Durchstich des Bergrückens zwischen Wegstädtl und Gastorf mit 150.000 Cubikmeter; Felssprengungen an der Elbelehne bei Libochowan und Schreckenstein mit 35.000 Cubikmeter; die Anschüttung des Tetschener Bahnhofes mit 500.000 Cubikmeter und die des Prager Bahnhofes mit 250.000 Cubikmeter; ferner die Tunnels unter der Stadt Leitmeritz, durch den Jungfernstein bei Tichlowitz, den Quaderberg bei Tetschen und durch den Schlossberg bei Lititz mit zusammen 1.051 Meter Länge; die Brücken über die Elbe bei Königgrätz mit 50, bei Čelakowitz mit 160, bei Tetschen mit 250, bei Aussig mit 270 Meter Stützweite (welch' letztere zugleich für den Strassenverkehr hergestellt wird); dann die Brücke über die Iser bei Altbunzlau mit 90 Meter, über die wilde Adler bei Pottenstein mit 50 Meter und über die Moldau bei Karolinenthal mit 70 Meter Breite.

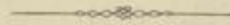
Alle diese Tunnels und grossen Brücken werden in der Unterbauanlage für ein doppeltes Geleise ausgeführt; der eiserne Oberbau der Brücken wird jedoch vorerst nur für ein Geleise hergestellt.

Sämmtliche Bauarbeiten sind soweit vorgeschritten, dass deren Vollendung und gleichzeitig die Eröffnung des Betriebes im Spätherbste des Jahres 1873 mit Sicherheit zu gewärtigen ist.

Die Gesamtkosten der im Bau befindlichen Linien sind auf Grundlage der nach den Detailprojecten ausgemittelten und durch Contracte sichergestellten Preise mit 41,910.000 fl. ö. W. präliminirt.

Preistabelle für die Unterbau-Arbeiten.

(Preise in Gulden österr. Währung.)



Linie	Benennung der Strecke	Erd- und Felsarbeiten						Fundamentausbau für Objekte	Fundamentausbau für Stützmauern	Pavimente für Vor- und Nacharbeiten	Ausbau von Gleiseckplätzen	Pflanzungen			
		Kategorie										Flächenerde	Flüchtbaum	Kopfbaum	Gesträuche
		I	II	III	IV	V	VI								
		per Cubik-Meter										per lauf. Meter				per 1000
Vinhburg—Lias—Mittelgrund	Nürnberg—Altbunzlau	0.25	0.35					0.50	0.50	0.75	400	0.20	0.11	0.22	
	Altbunzlau—Vielitz	0.24	0.30					0.50	0.50	0.60	400	0.20	0.11	0.22	
	Vielitz—Melnik	0.28						0.60	0.60	0.70	240	0.25	0.12	0.24	
	Melnik—Křesčitz	0.20	0.30	0.50	0.70	1.00	$\frac{1.55}{1.70}$	0.70		1.74	2.20	0.25	0.14	0.20	10—
	Křesčitz—Aussig (Krasel)	0.20	0.30	0.50	0.70	1.00	$\frac{1.55}{1.70}$	1.20		1.40	2.00	0.20	0.10	0.24	10—
	Elbebrücke bei Aussig						$\frac{2.50}{0.80}$ $\frac{2.15}{2.47}$								
	Aussiger Verbindungsbahn		0.55					0.60	0.50	1.00		0.40	0.16		
	Aussig (Krasel)—Neuschütz	0.20	0.45	0.65	1.10	$\frac{1.40}{1.60}$		0.75		1.10	3.00	0.30	0.15	0.30	15—
	Neuschütz—Liebwerd (Tetschen)	0.20						0.75		1.00	3.00	0.20	0.20	0.30	
	Liebwerd (Tetschen)—Mittelgrund (incl. Elbebrücke)	0.32	$\frac{0.40}{0.50}$					0.75	0.60	1.20	1.50	0.25	0.16	0.40	
Elbebrücke bei Tetschen						$\frac{0.80}{2.17}$ $\frac{0.80}{2.41}$									
Lias—Prag	Lias—Jirů (incl. Elbebrücke)	0.25	$\frac{0.35}{0.40}$					0.50	0.50	0.75	400	0.20	0.11	0.22	
	Jirů—Chwala	0.27	0.40	0.60				0.60	0.60	0.80	2.50	0.25			
	Chwala—Lieben	0.20	0.47	0.60	0.98			0.60	0.60	0.92	2.28		0.22	0.35	
	Durchfahrt bei Lieben						$\frac{0.76}{1.28}$								
	Lieben—Prag	0.26		0.82				0.60	0.60	0.70	500	0.30	0.12	0.24	
Wälschert—Bohigens	Wildenschwert—Nied.—Liebwe	0.30	0.28	0.80	1.00			0.80	1.00	0.80	2.50	0.21	0.14	0.28	
	Nieder-Liebwe—Geiersberg	0.28	0.40	0.70				0.60		0.80	1.80	0.25			
	Geiersberg—Lindorf	0.28	0.45	0.70	1.10	$\frac{1.40}{1.25}$		0.60	0.50	1.00	1.70	0.25	0.12	0.24	
	Lindorf—Reichgrenze	0.28	0.52	0.70	0.90	1.60		0.60		1.25	1.00	0.25	0.12	0.24	
Chümelitz—Geiersberg	Chümelitz—Königgrätz	0.22—0.50						1.00		1.10		0.30	0.20	0.20	
	Königgrätz—Petrowitz	0.20—0.35		0.60				0.80		0.95	4.50	0.30	0.15	0.20	
	Petrowitz—Pottenstein	0.25—0.40		0.65				0.50	0.50	0.65	1.60	0.20	0.14	0.28	
	Pottenstein—Seiftenberg	0.25	0.35	0.55	0.80	1.10		0.70	0.70	0.90	1.80	0.25	0.14	0.28	
	Seiftenberg—Geiersberg	0.30	0.45	0.60				0.60	0.60	0.90	4.50	0.25	0.13	0.25	

Schichtung von Materialien	Mengenlage	Fluss- u. Uferschutzbauten			Hafenarbeiten	Strassen- und Wegbauten			Pflasterungen			Beton	
		Stützmauern	Flächwerke 0.3 Meter	Flächwerke 0.6 Meter		Grundbau	geworfener Schotter	Schotter-schotter	mauer 0.2 Meter	mauer 0.5 Meter	Mörtel 0.3 Meter	mauer	hydrophobierter Kalk
		per Cubik-Meter				per lauf. Meter			per Cubik-Meter			per 1000	
	500	500	0.25	0.60	$\frac{1.80}{1.12}$	$\frac{2.20}{4.30}$	250	400	1.50	2.10	4.60		22.00
	500	500	0.25	0.50	1.20	3.50	150	4.20	1.50	2.20	3.00		
	250	250	0.30	0.50		$\frac{1.50}{4.30}$		$\frac{1.70}{4.20}$	0.65	0.90	3.00		18.00
0.50		2.10	0.30	0.50	1.60	1.50		1.70	0.60	0.90	3.00		18.00
0.50		1.60	0.50	0.70	1.60	2.10		2.80	1.00	1.40	1.65		18.00
		2.10				1.70		2.10	0.70	0.95	1.65		
		4.22				6.00		5.81		3.00	4.88		20.00
		3.20			2.00	1.10		2.80		1.00		20.00	28.00
0.80	2.80	2.80	0.60	0.60	2.00	3.00		3.50	1.40	1.80	2.50		18.00
		3.50			2.00	3.00		2.50	1.75	2.00			22.00
0.80	3.80	3.80	0.60	0.75	2.25	3.00		4.00	1.30	1.50	2.00		22.00
		4.00				8.40		6.12	2.81	3.20	4.78		20.00
	5.50	5.00	0.25	0.60	$\frac{1.80}{1.12}$	$\frac{2.20}{4.30}$	250	400	1.50	2.10	2.40		22.00
	3.50	3.50	0.30	0.55	1.40	3.00		4.00	1.20	1.80	2.50	12.00	24.00
					2.00	3.40		3.00	1.20	1.60	1.90	12.00	20.00
	4.50	4.50	0.45	1.20	$\frac{1.80}{2.40}$	$\frac{2.50}{3.00}$		2.70	1.40	2.40			27.00
	4.00	4.50	0.30	0.50		4.00		4.00	1.25	1.85	3.00		22.00
0.45		3.30	0.30	0.55	1.80	2.50		2.50	1.00	1.30	1.80	12.00	18.00
0.45	2.50	2.30	0.30	0.65	1.80	2.20		2.50	1.00	1.40	2.80		21.00
0.45		$\frac{2.50}{3.00}$	0.30	0.65	1.80	2.20		2.50	1.00	1.40	2.80		21.00
	7.50				1.70	8.10	2.75		2.00	3.00	3.80	20.00	25.00
		$\frac{8.00}{3.00}$	0.40		1.30	3.50	1.80		2.00	2.50	4.40		
	2.50	2.50	0.28	0.40	2.00	2.00		3.00	1.00	1.40	2.00		22.00
0.50	2.50	2.40	0.30	0.50	1.50	2.20		2.50	1.00	1.40	2.80		21.00
	4.50	5.00	0.35	0.60		3.50		4.00	1.50	2.10	2.50		28.00

zum Aufnahmsgebäude vorhanden sind, welche die Passagieraborte, die Arbeiterkasernen, die Waschküchen, Lampenkammern, Magazine, auch häufig das Postlocal enthalten.

In Nimburg wird eine Reparatur-Werkstätte für 20 Locomotiven und 60 Wagen ähnlich der in Jedlersee und hiezu eine Colonie für Arbeiter und Beamte erbaut.

Kleinere Werkstätten werden in Tetschen und in Mittelwalde angelegt.

Für die Hochbauausführungen wurden die nachfolgenden Einheitspreise und Kosten erzielt:

a) Einheitspreise.

Maurer- und Steinmetzarbeiten.

Aushub in leichtem Boden	pr. Cubikmeter fl.	0·70 bis	0·80
„ „ Fels	„ „		2·—
Fundamentmauerwerk in magerem Kalk	„ „	8·— bis	10·—
Kellermauerwerk	„ „	10·50 „	12·—
Sockelmauerwerk aus behauenen Bruchst. sammt Hintermauerung ..	„ „	22·— „	25·—
Stockgemäuer sammt beiderseitigem Putz	„ „	14·50 „	17·—
Gewölbmauerwerk	„ „		18·—
Quadermauerwerk	„ „	45·— „	48·—
Trottoirpflaster aus Bruchstein	□ Meter	2·50 „	3·—
Pflaster für Vorhallen etc.	„ „	3·50 „	4·50
Gurtgesimse	lauf. Meter	3·— „	3·50
Kellerstufen	„ „	3·50 „	4·—
Stufen mit Rundstab	„ „	4·— „	4·50

Zimmerarbeiten.

Hölzer jeder Dimension von Tannen, Fichten oder Föhren, vollständig bearbeitet	pr. Cubikmeter fl.	28·— bis	33·—
Rauhe Dachschalungen	□ Meter	0·90 „	1·10
Gehobelte „	„ „	1·30 „	1·50
„ Giebelschalungen mit Deckleisten	„ „		1·50

Eisenarbeiten.

Schliessen, Klammern etc.	per Centner fl.	17·— bis	18·—
Gewalzte Träger	„ „	16·— „	18·—
Schrauben	„ „	25·— „	27·—
Beschläge der Haupteingangsthüren	Stück	29·— „	37·—
„ „ bahnseitigen Thüren	„ „	20·— „	26·—
„ „ inneren 2 flügl. „	„ „	12·— „	14·—
„ „ „ 1 „ „	„ „	6·— „	7·—
4-flügl. äussere Parterrefenster	„ „	6·— „	8·—
4 „ innere „	„ „	6·— „	8·—
2 „ äussere I. Stockfenster	„ „	5·— „	5·70
2 „ innere „	„ „	4·60 „	5·20
Fenster aus gewalztem Façoneisen	Centner	28·— „	30·—
Thorbeschläge für Güterschuppen, Locomotivremisen	„ „	36·— „	37·—
Zugstangen zu Locomotivremisen	„ „	25·— „	27·—
Rauchfänge „ „ „	Stück	170·— „	180·—

Anstreicherarbeiten.

Dreimaliger glatter Oelfarbenanstrich	per □ Meter fl.	0·60 bis	0·65
Anstrich mit Nachahmung von Eichenholz	„ „ „	1·— „	1·10

Dachdeckerarbeiten.

Schiefereindeckung	per □ Meter fl.	2·80 bis	3·20
Dachpappeeindeckung	„ „ „		1·25

Spenglerarbeiten.

Ablaufröhren	per laufenden Meter fl.	1·65 bis	1·80
Zinkbekleidung von Säumen, Kehlen etc.	□ Meter „	3·90 „	4·25
Zinkeindeckung	„ „ „	3·90 „	4·25

Tischlerarbeiten.

2-flügl. Haupteingangsthüren	per Stück fl.	36·— bis	40·—
„ bahnseitige Thüren	„ „ „	28·— „	35·—
Innere 2-flügl. Thüren sammt Futter und Verkleidung	„ „ „	25·— „	28·—
„ 1 „ „ „ „ „	„ „ „	16·— „	20·—
4-flügl. innere und äussere Paterrefenster	per Oeffnung „	18·— „	22·—
2 „ „ „ „ I. Stockfenster	„ „ „	14·— „	15·—
Einfache gestemmte Abtheilungswände	□ Meter „	4 50 „	5·—
Eichene Friesböden	„ „ „	5·— „	6·—
Blindböden dazu, sammt Polsterhölzer	„ „ „		1·80
Fussboden von gehobelten verleimten Tafeln mit Polsterhölzern	„ „ „	2·— „	2·40
„ „ „ „ ohne „ „ „	„ „ „	1·50 „	1·80
Locomotivremisenthore	per Stück „	95·— „	105·—
Güterschupfenthore	„ „ „	30·— „	38·—

Glaserarbeiten.

Verglasung mit einfachem Glas	per □ Meter fl.	1·50 bis	2·—
„ „ zweifachem „	„ „ „	3·— „	3·50
„ „ vierfachem „	„ „ „	6·— „	7·—

b) Durchschnittskosten.

Die durchschnittlichen Kosten für die Hochbauten stellen sich hienach wie folgt:

1 □ Meter Aufnahmsgebäude I. Classe	fl.	125·—
1 „ „ „ III. „	„	110·—
1 „ „ „ IV. „	„	108·—
1 „ „ „ V. „	„	68·—
1 „ Veranda aus Eisen	„	35·—
1 „ „ Holz	„	19·50
1 „ Passagierabort II. Classe	„	75·—
1 „ Beamtenwohngebäude, zweistöckig	„	120·—

6. Kreuzungen sammt zugehörigen Schwellenrösten.

Kreuzung vom Winkel $4^{\circ}54'$, $5^{\circ}25'$ oder $8^{\circ}44'$	per Stück fl.	240 —
„ „ „ $7^{\circ}46'$	„ „ „	250 —
Doppelkreuzung von $10^{\circ}50'$ (4 Stück)	„ Satz „	1065 —
Rechtwinkelige Bahndurchschneidung ¹	„ „ „	370 —

7. Garnituren Extraschwellen.

Für einfache Weichen, excl. des Weichenrostes und der Kreuzungsschwellen, per Garnitur fl.	94·40
Für Doppelweichen „ „ „ „ „ „ „ „ „ „	75 —

8. Drehscheiben.

Drehscheibe von 4·6 Meter, excl. Fundament, Einfassungskranz und Bedielung, per Stück fl.	2500 —
„ „ 6·0 „ „ „ „ „ „ „ „ „	2250 —
„ „ 12·0 „ „ „ „ „ „ „ „ „	7000 —

9. Schiebebühnen

ohne versenktes Geleise, 4·6 Meter lang	per Stück fl.	2500 —
---	---------------	--------

10. Krahne.

Laufkrahne, 200 Zoll-Centner Tragkraft	fl.	6000 —
Magazinskrahne, 60 „ „	„	700 —
Drehkrahne, 120 „ „	„	5000 —
Wandkrahne, 50 „ „	„	1000 —

11. Brückenwaagen.

Brückenwaagen mit eisernem Fundament	per Stück fl.	3000 —
--	---------------	--------

12. Oberbau-Werkzeuge.

Eine complete Garnitur	fl.	250 —
Biegemaschinen	per Stück „	300 —
Bahnwagen	„ „ „	382 —

Wasserstationen.

Reservoir-Anlage I. Classe mit 2 Reservoirs	fl.	4510 —
„ „ II. „ „ 2 „	„	3498 —
„ „ III. „ „ 1 „	„	2013 —
„ „ IV. „ „ 1 „	„	1727 —
Stehender Dampfkessel	per Stück „	1067 —
Liegende Dampfmaschine	„ „ „	891 —
Cisterne	„	60·50
Kupferrohrnetz	„	418 —
Pumpenanlage	„	869 —
Gerade Flantschenrohre	per laufenden Meter „	6·82
Werkzeuge und Geräte	per Satz „	88 —
Pumpenwerk IV. Classe	per Stück „	336 —
Wasserkrahne	„ „ „	495 —
Windkessel	„ „ „	27 —

Absperrventil	per Stück fl.	88.—
Feuerwechsel sammt Kautschukschlauch	" " "	145.—
Wasserleitungen 160 ^{m.m.} Lichtweite	per laufenden Meter "	10.—
" " 95 " "	" " " "	8.—
" " 80 " "	" " " "	5.—
Normale Wasserstation I. Classe mit 300 Meter Rohrleitung und 2 Wasserkränen ...	" "	16.000.—
" " II. " " 300 " " 2 "	" "	12.300.—
" " III. " " 300 " " 2 "	" "	8.654.—
" " IV. " " 70 " " 1 "	" "	3.645.—

b) Einheitspreise der Telegraphen- und Signalvorrichtungen.

Einfache Zwischenstation	fl.	270.—
Zwischenstation mit Abzweigung	" "	473.—
Einfache Translationsstation	" "	488.—
Translationsstation mit Abzweigung	" "	685.—
Einfacher Träger mit einem mittleren Isolator	per Stück "	— 64
" " " " kleinen "	" ; "	— 40
Zuleitungsträger mit 6 mittleren Isolatoren (gerade)	" " "	10.—
" " 6 " " (Eck)	" " "	11.—
" " 10 " " (gerade)	" " "	14.60
" " 10 " " (Eck)	" " "	15.—
Einführungsträger mit 12 kleinen Isolatoren	" " "	10.40
" " 18 " " "	" " "	15.20
Porzellanplatten mit je 12 Löchern und 1 Schutzdach	1 Paar "	8.—
" " 18 " " 1 "	1 " "	12.—
2 ^{m.m.} starker eiserner Zuleitungsdraht	per Hectometer "	1.50
Einfache Glockensignalstation	" "	150.—
Batteriestellage zu 64 Elementen	per Stück "	20.30
" " 96 "	" " "	36.80
Meidinger'sches Ballon-Element sammt Klemme und Füllung	" " "	1.50
Grosses Läutewerk mit Dachversorgung und 1 Hammer	" " "	115.—
" " " " 2 "	" " "	130.—
Combinirtes " " " 3 "	" " "	210.—
Grosses " auf Consol mit 1	" " "	120.—
" " " " 2 "	" " "	138.—
Läutewerk auf Consol mit einem Hammer und kleinerer Glocke	" " "	117.—
Stationsdeckungssignal-Läutewerk sammt Montirung der Eisenbestandtheile und aller zum Betriebe des Signales erforderlichen Hilfsapparate	" " "	240.—
Magnet-Inductions-Apparat	" " "	60.—
Einfache Einschaltungs-Vorrichtung	" " "	4.—
Zweifache " "	" " "	6.50
Dreifache " "	" " "	9.—
Vierfache " "	" " "	11.50
Optischer Controlapparat	" " "	9.—
Controlwecker	" " "	15.—
Meidinger'sches Ballon-Element sammt Klemme und Füllung	" " "	1.50
Stationsdeckungssignal-Laterne	" " "	25.—
Plateau-Leiter	" " "	10.—

c) Einheitspreise für Bahnzeichen und Bahnabschluss.

1. Bahnzeichen.

Gradientenzeiger, complet	per Stück fl.	8.—
Profilpföcke	„ „ „	1·80
Kilometersteine	„ „ „	4.—
Meilensteine	„ „ „	5.—

2. Bahnabschluss.

a) Barrieren.

Schiebbarrieren, 4 ^m weit, complet	per Wegübergang fl.	40.—
Drehbarrieren, 4—5 ^m weit, „	„ „ „	48.—
„ „ 6—10 ^m „ „	„ „ „	105.—
Zugbarrieren jeder Weite, excl. Zugleitung	„ „ „	267.—
Zugleitung	„ Hectometer „	20.—

b) Warnungstafeln.

Complet	per Stück fl.	17.—
---------------	---------------	------

c) Einfriedungen, Thore etc.

Gehobelte Stacketen in der Station	per laufenden Meter fl.	2·50
Rundholz- „ „ „ „	„ „ „ „	1.—
Rundholz-Einfriedung ohne Latten auf der Strecke	„ „ „ „	—·55
„ „ mit „ „ „ „	„ „ „ „	—·90
Thore, 8·0 ^m weit, complet	per Stück „	120.—
„ 4·0 ^m „ „	„ „ „	63.—
„ 2·75 ^m „ „	„ „ „	50.—
Ausgangsthürchen, 1·25 ^m weit, complet	„ „ „	21.—
Laternenständer sammt Laternen	„ „ „	17.—

Fahrbetriebsmittel.

Die Fahrbetriebsmittel der neuen Linie sind folgende:

Locomotiven für Personenzüge	16
„ „ Lastzüge und zwar mit 3 gekuppelten Achsen	2
„ „ „ „ „ „ 4 „ „	34
	Zusammen ... 52
Salonwagen	2
Personenwagen	120
Post-Ambulanzwagen	8
Conducteurwagen	20
Gedekte Lastwagen	408
Offene Lastwagen	16
Kohlenwagen	200
Schotterlowryes	40
Schneepflüge	16

Baukosten.

Die Gesamtkosten der im Baue befindlichen Linien sind auf Grundlage der sorgfältig bearbeiteten Detailprojecte wie folgt präliminirt:

		pro Meile	pro Kilometer
I. Allgemeine Verwaltung u. Bauleitung fl.	2,240.000 · —	56.000 · —	7.380 · —
II. Vorarbeiten und Projectsverfassung . . „	560.000 · —	14.000 · —	1.842 · —
III. Grunderwerb „	5,592.000 · —	139.800 · —	18.458 · —
IV. Unterbau „	14,004.000 · —	350.100 · —	46.146 · 70
V. Oberbau und Signalmittel „	6,909.100 · —	172.727 · 50	22.765 · —
VI. Hochbau und Bahn- und Gebäude-Aus- rüstung „	5,100.000 · —	127.500 · —	16.805 · —
VII. Fahrbetriebsmittel „	4,210.000 · —	105.250 · —	13.870 · —
VIII. Beiträge zu den Kosten der Anschluss- bahnhöfe „	250.000 · —	6.250 · —	820 · —
IX. Bahn-Betriebs-Vorauslagen „	100.000 · —	2.500 · —	325 · —
X. Intercalar-Zinsen „	4,045.000 · —	101.125 · —	13.330 · —
Im Ganzen . . fl.	43,010.100 · —	1,075.252 · 50	141.741 · 70

Hievon kommen in Abrechnung: wieder-
einbringliche Posten u. Beitragsleistun-
gen der anschliessenden Bahnen mit fl. 1,100.000 · —
Bleibt Erforderniss . . „ 41,910.100 · —

C.

Weitere Projecte der Oesterreichischen Nordwestbahn.

I. Anschluss der Nordwestbahn an die in Wien einmündenden Bahnen.

Als im Jahre 1869 die Staatsregierung sich entschloss, die Wiener Verbindungsbahn: Nordbahn-Südbahn zu verkaufen, trat die Oesterr. Nordwestbahn im Vereine mit den anderen fünf Eisenbahn-Gesellschaften, deren Linien in Wien einmünden, in Bewerbung um diese Localbahn, indem sie dabei von der Anschauung ausging, dass das Miteigenthum dieser Linie für das Unternehmen von grosser Bedeutung und Tragweite sei. Die sechs coalirten Eisenbahn-Gesellschaften haben die Wiener Verbindungsbahn um den Kaufschilling von 2 Millionen Gulden vom Aerar erworben und die Oesterr. Nordwestbahn hat ihrerseits den Betrag von fl. 333.333·33 für ihren Antheil entrichtet.

Um nun auch eine unmittelbare Verbindung des Nordwestbahnhofes mit den Bahnhöfen aller in Wien einmündenden Bahnen zu erzielen, wurde ein vollständiges Project für eine vom Nordwestbahnhofe nächst dem Augarten nach dem Praterstern zu führende Verbindungsbahn zum Behufe des unmittelbaren Anschlusses an die schon bestehende Wiener Stadtbahn ausgearbeitet und der k. k. Regierung vorgelegt.

Die Ausführung des Projectes, obwohl im Principe von der Regierung genehmigt, stiess jedoch auf unüberwindliche Schwierigkeiten; insbesondere war es die Gemeindeverwaltung der Hauptstadt Wien, welche aus Rücksichten der localen Communication dem Projecte widerstrebte.

Die Gesellschaft war daher genöthigt, sich einstweilen auf die am linken Donauufer bei Jedlersee in der Fortsetzung des früheren Stockerauer Flügels der Nordbahn mit dieser bestehende Verbindung zu beschränken, und baute im Verbindungspuncte eine Uebergangsstation, auf welcher der Verkehr der Oesterr. Nordwestbahn zur Nordbahn, und mittelst dieser auf die übrigen Bahnen durch die Wiener Verbindungsbahn transitirt.

Um ihr Netz auch mit jenem der Franz-Josefs-Bahn und der Elisabeth-Westbahn in gehörige Verbindung zu setzen, nahm die Verwaltung der Oesterr. Nordwestbahn den Bau einer Verbindungslinie von Wien nach Penzing in Aussicht.

Die Tracirungsarbeiten und das Project für diese Linie sind vollendet.

Die Verhandlungen mit der k. k. Regierung sind jedoch gegenwärtig unterbrochen, da die projectirte Verbindungslinie in Zusammenhang gebracht wurde mit dem weitergehenden Projecte eines systematischen Netzes städtischer Localbahnen; so ist denn der Bau der erwähnten Verbindungslinie dermalen sistirt.

Noch hat die Verwaltung der Oesterr. Nordwestbahn ihre Aufmerksamkeit der directen Verbindung ihres Bahnhofes mit dem Wasserwege der regulirten Donau zugewendet. Sie hofft, dieselbe entweder durch eine besondere Hafenanlage oder durch die Mitbenützung der projectirten Uferbahn zu erreichen.

II. Fortsetzung der Nordwestbahn am rechten Elbeufer bis Dresden.

Von Seite mehrerer norddeutscher Eisenbahn-Gesellschaften traten an die Oesterr. Nordwestbahn Propositionen heran, welche auf die Fortsetzung der gegenwärtig in Dresden ausmündenden Linien von dort her am rechten Elbeufer bis an die österreichische Grenze und den unmittelbaren Anschluss an die Oesterr. Nordwestbahn bei Tetschen abzielten.

In Erkennung der grossen Vortheile einer directen Verbindung des diesseitigen Bahnnetzes mit dem norddeutschen vereinigte man sich mit den Vertretern der Berlin-Dresdener Bahn zu einem Consortium und schritt um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten auf der sächsischen Strecke Dresden-Herrnskretsch ein.

Die k. sächsische Regierung ertheilte indess diese Bewilligung nicht, weil sie in dem Zustandekommen der beabsichtigten Bahn eine Beeinträchtigung der Interessen der auf dem linken Elbeufer bestehenden sächsischen Staatsbahnlinie erblickte.

Nachdem aber von der k. sächsischen Regierung die Ausführung einer Eisenbahnlinie von Bautzen und Sebnitz nach Schandau und der Anschluss dieser Linie mittelst einer Elbe-Ueberbrückung an die linksseitige Bahnlinie beschlossen wurde, so hielt es die Oesterr. Nordwestbahn für geboten, sich den Anschluss an die genannte Linie bei Schandau zu sichern, um auf diese Weise in den Besitz der unmittelbaren und kürzesten Verkehrsverbindung der industriereichen Gegenden, welche jene Bahn durchzieht, mit dem Teplitzer Kohlenbecken und mit Oesterreich im Allgemeinen zu gelangen, wodurch für den wahrscheinlich später noch eintretenden Fall der Erbauung einer rechten Elbeuferbahn von Dresden her der Anschlusspunct beider Bahnnetze bis Schandau hinausgerückt werden würde.

Von diesen Rücksichten geleitet, schritt man neuerdings um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten auf der sächsischen Strecke Schandau-Herrnskretsch ein, die auch ertheilt wurde. Diese Vorarbeiten sind auch auf die österreichische Strecke Herrnskretsch-Tetschen, welche die Concession bereits in sich begreift, ausgedehnt worden, und ist das Project der Linie Tetschen-Schandau der Vollendung nahe.

III. Unmittelbarer Anschluss der Nordwestbahn an das ungarische Bahnnetz.

Zum Zwecke der directen Verbindung des Netzes der Oesterr. Nordwestbahn mit den ungarischen Bahnen wurde auch eine Linie vom Jedlerseer Bahnhofe am linken Donauufer bis zur ungarischen Grenze bei Pressburg, resp. bis Pressburg projectirt und das Project der Regierung vorgelegt. Man hofft die Genehmigung dieser Linie, welche im Zusammenhange mit der schon vielfach behandelten Trace für eine directe Bahnlinie Semlin-Wien in Verhandlung kommen wird.

IV. Linie nach Brünn.

Da das Bedürfniss einer selbstständigen Verbindung mit dem südöstlichen Bahnnetze der Monarchie, namentlich mit den von Ungarn kommenden Linien lebhaft empfunden wird, so wurde endlich auch die Eventualität ins Auge gefasst, von der Station Trebitsch der Oesterr. Nordwestbahn in der Richtung gegen Südosten an die bei Brünn, resp. bei Lundenburg zusammentretenden Bahnlinien einen Anschluss zu schaffen. Die Oesterr. Nordwestbahn ist deshalb um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Linie Trebitsch-Brünn eingeschritten.

