

37

Encyklopädie

des

gesamten Eisenbahnwesens

in alphabetischer Anordnung.

Herausgegeben von

Dr. Victor Röhl,

Generaldirektionsrat der österr. Staatsbahnen,

unter redaktioneller Mitwirkung der Obergeringieure

F. Kienesperger und Ch. Lang

in Verbindung mit

Abt, Askenasy, Barkhausen, Bernstein, Birk, Bissinger, Bitschnau, Blum, v. Borries, Dr. Bräuler, Brettmann, Dr. Freiherr v. Buschmann, Busse, Dr. Buzzi, Calmar, Claus, Dr. Cohn, Dr. Decher, Dietler, v. Dobiecki, Dolezalek, Doppler, Ebermayer, Ebert, Dr. Eger, Eisner, Fenten, Dr. Forchheimer, Frank, Froger, Funk, Gerdt, Gerstl, Dr. Gerstner, Geul, Dr. Gintl, Gleim, Gölsdorf, Goering, Dr. Groß, Hartwig, Hauck, Dr. Karl Haushofer, Dr. Max Haushofer, Heindl, Hentzen, Heusinger von Waldegg, Dr. Hilse, Hubert, Jüllig, Jungbecker, Jüttner, Kecker, Keller, Kemmann, Kirchweyer, Kohlfürst, Dr. Kolisko, Kolster, Konta, Kreuter, Köhlwetter, Dr. v. Kuh, Dr. Lange von Burgenkron, Launhardt, Dr. Lehr, Leonhardi, Dr. von der Leyen, v. Littrow, Löblich, Loewe, Lundberg, Manderla, Marek, Maurer, Dr. Mecklenburg, Melan, Dr. Mertens, Meyer, Middelberg, Neblinger, Dr. v. Neumann, Dr. v. Nuoffer, Oelwein, v. Oesfeld, v. Ow, Pascher, Perk, Perner, Pinzger, Plessner, Pollack, Rank, Rayl, Riehn, v. Romocki, Rübenach, Ryba, v. Rziha, Salomon, Dr. Sax, v. Scala, Schäfer, Schmid, Scholtz, Schrafl, Julius Schreiber, Dr. Karl Schreiber, Schrey, Schubert, Schuster, Schützenhofer, Dr. Schwab, Seidel, v. Seydewitz, Seyschab, Simon, Spängler, Spitzer, Spitzner, Dr. L. v. Stein, Dr. Steinbach, Steinbiß, Steiner, v. Stockert, Stöckl, Storkenfeld, Stuttgarder, Sundt, Ulbricht, Ch. Ulrich, F. Ulrich, Dr. Urbino, Dr. Voit, Volkmar, Walzel, Dr. Wedding, Wehrenfennig, Dr. Wehrmann, Weill, Dr. Wetz, v. Wickevoort-Crommelin, Wittmann, Woyciechowski, Wurmb, Dr. Ziffer u. A.

Fünfter Band.

Istrianer Bahnen bis Personenverkehr.

Mit 383 Originalholzschnitten, 13 Tafeln und 3 Eisenbahnkarten.

Wien.

Druck und Verlag von Carl Gerold's Sohn
1893.



Istrianer Bahnen. im österreichischen Küstenland (Markgrafschaft Istrien) gelegene normalspurige Staatseisenbahnen (169,341 km), welche aus den Strecken Divača-Pola (122,057 km), Canfanaro-Rovigno (20,851 km), Herpelje-Triest (22,685 km) und Triest-S. Andrea-S. Sabba (3,748 km) bestehen.

Durch Gesetz vom 30. April 1873 wurde die Regierung ermächtigt, für diese Linien eine Staatsgarantie von 43 800 fl. Silber pro Meile zu gewähren, wenn die Bahn als Privatbahn gebaut würde, oder die Erbauung der Bahn auf Staatskosten einzuleiten. Am 18. Dezember desselben Jahrs erfolgte die Anordnung des Baues der I. auf Staatskosten. Die Arbeiten wurden alsbald in Angriff genommen und konnten die Strecken Pola-Divača und Canfanaro-Rovigno am 20. September 1876 eröffnet werden. Wegen der Betriebsführung wurde unterm 16. August 1876 ein Betriebsvertrag mit der Südbahngesellschaft abgeschlossen, welcher am 25. November 1879 teilweise abgeändert wurde. Mit Errichtung der Direktion für Staatseisenbahnbetrieb ging mit 1. Januar 1883 der Betrieb der I. an die Staatsverwaltung, bzw. an die genannte Direktion über.

Mit Gesetz vom 1. Juni 1883 wurde der Bau der Eisenbahn von Herpelje nach Triest angeordnet.

Die am 5. Juli 1887 eröffnete Linie Herpelje-Triest wurde zwar als Lokalbahn ausgeführt, hat aber eine weitaus größere als örtliche Bedeutung, da sie im Zusammenhang mit der verträglich in Mitbenutzung genommenen Südbahnstrecke Laibach-Divača die Verbindung zwischen dem ersten Hafen Österreichs und dem staatlichen Eisenbahnnetz vermittelt, sonach dem Triester Platz eine neue wichtige Verkehrsstraße erschließt. Zur Linie Herpelje-Triest gehört auch die sogenannte Rivabahn, welche von S. Andrea zum Hafengeleis führt.

Am 23. Juli 1889 wurde die auf Rechnung der k. k. Seebehörde durchgeführte Schleppbahn von der Station Triest-S. Andrea zum Petroleumhafen in S. Sabba eröffnet.

Die Hauptlinie der I. zweigt vom Bahnhof Divača der Südbahn ab, übersetzt die Wasserscheide bei Rodig (dem höchsten Punkt der Bahn 539 m über dem Meer) und erreicht die auf öder Karstebene liegende Station Herpelje-Kozina, von welcher aus die Flügelbahn nach Triest-S. Andrea abzweigt. Die besprochene Linie überschreitet die Hochfläche von Rakitovic, führt im steten Gefälle zur östlichen Lehne des Quietothals an steilen Hängen und Felsstürzen vorüber, überschreitet die Wasserscheide zwischen dem Quieto und der Foiba und folgt dem Lauf der letzteren bis Pisino. Von da gelangt die Bahn durch einen tiefen Felseinschnitt auf das südliche Kreidekalkgebiet und führt auf demselben, sich stetig senkend, über Canfanaro ans Meer nach Pola. Die Flügelbahn nach Rovigno hat denselben Charakter wie der letzterwähnte Teil der Hauptlinie.

Der Bau der I. war wegen der geologischen Beschaffenheit des Bodens, wegen der wechselnden Gestaltung des Geländes und der Wasserarmut des ganzen Lands sehr erchwert. Die Trinkwasserversorgung erforderte die Anlage von Cisternen in fast allen Stationen und bei sämtlichen Wächterhäusern (s. Cisternen). Zur Speisung der Wasserstationen mußten in vier

Stationen Sammelbecken an Wildbächen am tiefsten Punkt der Thalsohle angelegt werden, in welchen die Tagwasser gesammelt, gereinigt und mittels Druckleitungen von 2 bis 10 km Länge in die Wasserstationen gehoben werden. Die Zahl der Kunstbauten ist eine verhältnismäßig geringe.

Wegen der wechselnden großen Gefälle und Steigungen und der häufigen Anwendung des kleinsten Krümmungshalbmessers (auf der Hauptlinie, sowie auf der südlichen Flügelbahn ist die größte Steigung 1:50 und der kleinste Krümmungshalbmesser 250 m, auf der Flügelbahn nach Triest die größte Steigung in der Geraden 1:30,5 und der kleinste Krümmungshalbmesser 180 m) ist der Betrieb schwierig und die Bahn nicht genügend leistungsfähig (s. Österreichische Staatsbahnen).

Italienische Eisenbahnen.

I. Geschichtliches.

1. Anfänge des Eisenbahnwesens und Entwicklung desselben in den einzelnen Staaten bis zur Einigung Italiens (1860).

Italien ist infolge seiner politischen Zersplitterung erst spät dazu gekommen, sein Eisenbahnnetz auszubauen. Was während des Bestands einer Anzahl unabhängiger Staaten in Italien an Eisenbahnen gebaut wurde, war entsprechend der politischen Zerrissenheit ein meist unzusammenhängendes Stückwerk.

Nachstehend sollen die Eisenbahnverhältnisse der einzelnen, bis 1860 bestandenen italienischen Staaten besprochen werden.

a) Neapel und Sizilien. Hier entstand die erste Eisenbahn Italiens mit Hilfe französischen Kapitals. Durch kgl. Erlaß vom 19. Juni 1836 wurde dem Ingenieur Armand Bayard die Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Neapel nach Nocera mit Abzweigungen nach Salerno, Avellino und anderen Städten erteilt. Die am 4. Oktober 1839 eröffnete 8 km lange Teilstrecke Neapel-Portici dieser Linie war der erste in Betrieb genommene Schienenweg auf dem Gebiet des jetzigen Königreichs Italien.

Demnächst ließ die bourbonische Regierung auf Kosten des Staats die Bahn Neapel-Caserta und deren Verlängerung bis Capua bauen; erstere wurde am 20. Dezember 1843, letztere am 26. Mai 1844 für den Betrieb eröffnet. Als dann wurden Vorarbeiten für eine Fortsetzung dieser Linie zu den Grenzen des Kirchenstaats ausgeführt und erteilte die Regierung auf ein eingereichtes Gesuch den Bittstellern die Bau- und Betriebskonzession; da dieselben jedoch keinen Gebrauch davon machten, nahm der Staat (im September 1856) die Arbeiten selbst auf. Schließlich wurde durch Verfügung vom 20. Januar 1845 auf Kosten des Staats noch die Linie Cancello-Nola (eröffnet 3. Juni 1846) und am 30. Juli 1853 die Fortsetzung Nola-S. Severino genehmigt, die am 17. Februar 1861 vollendet wurde.

Der unmittelbare Eisenbahnbau seitens des Staats erschien jedoch vielen als eine schädliche Belastung des Staatsschatzes und wandte man sich deshalb wieder an den Unternehmungsgeist von Privaten. Durch kgl. Dekrete wurden am 16. April 1855 die Linien Neapel-Brindisi (über Avellino-Foggia-Barletta-Bari) und Salerno-S. Severino, und am 11. Mai 1855 die Linie Neapel-Tronto durch die Abruzzen nebst der

Zweigbahn Ceprano-Popoli konzessioniert. Durch Dekret vom 24. August 1860 erfolgte die Konzession der Linie Tronto-Taranto und zweier Linien über den Apennin, welche letztere Konzessionen jedoch bei dem Sturz der bourbonischen Regierung unausgeführt blieben.

b) *Lombardei, Venetien und Mittelitalien.* In dem vormals österreichischen Teil Italiens wurde im Jahr 1837 die lombardisch-venetianische Ferdinands-Eisenbahngesellschaft zum Bau einer Eisenbahn von Mailand nach Venedig mit einem Stammkapital von 50 Mill. Lire gegründet und erhielt 1840 die Konzession. In demselben Jahr wurden die Arbeiten zwischen Padua und Venedig bei der großen Lagunenbrücke begonnen. Infolge mangelnden Vertrauens und des Hereinbrechens der Finanzkrise war das Unternehmen dem Zusammensturz nahe; um das Mißtrauen zu beseitigen, erklärte sich die Regierung 1842 bereit, falls die Mittel der Gesellschaft erschöpft sein sollten, den Bau auf eigene Kosten weiterzuführen und die Bahn zwei Jahre nach der Vollendung gegen Umtausch der Aktien in 4%ige Staatsschuldverschreibungen anzukaufen. Die Gesellschaft schritt nunmehr zur Ausführung des Baues. Am 13. Dezember 1842 wurde die Strecke Padua-Fort Malghera an den Lagunen, am 1. November 1843 die kurze Strecke Fort Malghera bis zur Lagunenbrücke eröffnet und wurden die Arbeiten von Mailand östlich gegen Treviglio und von Padua westlich gegen Vicenza eifrig betrieben. Bevor jedoch die Lagunenbrücke vollendet war, sah sich die Gesellschaft genötigt, infolge neuerlicher finanzieller Schwierigkeiten mit der Regierung wegen Ausbaues und Betriebsübernahme auf Kosten der Gesellschaft in Verhandlung zu treten, und wurde anfangs 1846 die bezügliche Vereinbarung getroffen. Noch im Jahr 1846 wurde der Verkehr auf der ganzen Strecke Padua-Vicenza-Venedig und auf der Strecke Mailand-Treviglio eröffnet. 1849 wurde die Strecke Vicenza-Verona, 1851 die Strecke Verona-Mantua und Mestre-Treviso vollendet, womit die Bauführung des Staats auf Kosten der Gesellschaft endete.

Als die finanziellen Verlegenheiten der Gesellschaft anhielten, kaufte der Staat 1852 die beiden Linien Venedig-Verona und Treviglio-Mailand. Schon vorher, 1851, hatte der Staat die Linien der Mailand-Monza-Como-Bahn eingelöst.

1856 trat der Staat die sämtlichen Linien der Lombardei und Venetiens der am 7. März 1856 konzessionierten lombardisch-venetianischen Eisenbahngesellschaft gegen Zahlung von 100 Mill. Lire ab. Die Gesellschaft verpflichtete sich, die noch nicht ausgebauten Strecken binnen bestimmten Terminen dem öffentlichen Verkehr zu übergeben u. zw.: Coccaglio über Bergamo nach Monza nebst Zweigbahn nach Lecco, Casarsa über Udine, Cormons nach Nabresina, S. Antonio di Mantova zum linken Po-Ufer bis Borgoforte, Mailand-Piacenza, Melegnano-Pavia, Mailand-Buffalora bis an die sardinische Grenze zum Anschluß an die sardinische Bahn nach Turin mit der Ausüstung nach Sesto Calende. Der Staat sicherte der Gesellschaft eine 5%ige Zinsengarantie nebst $\frac{1}{8}\%$ als Amortisationsquote.

1856 wurde dem Herzog von Galliera als Beauftragtem der Konzessionäre der lombardisch-venetianischen Eisenbahngesellschaft auf

Grund eines zwischen den beteiligten Mächten abgeschlossenen Staatsvertrags das Recht zum Bau und Betrieb von Bahnen in Mittelitalien erteilt; dieselben sollten eine Linie von Piacenza über Parma, Reggio, Modena und Bologna durch das Renothal nach Pistoja zur Verbindung mit den toskanischen Bahnen bauen, mit einer Abzweigung von Reggio über Guastalla und Suzzara behufs Verbindung mit den lombardisch-venetianischen Bahnen mittels Überschreitung des Po bei Borgoforte. In diesen Konzessionen wurde Zinsengarantie, bezw. Ausnahmestellung betreffs Abgaben und Steuern bewilligt, aber der Gesellschaft die Verpflichtung auferlegt, die ganze Bahn in der Ebene bis zum Fuß des Apennin zweigleisig herzustellen.

Die Konzession für die lombardisch-venetianische Bahn und für die central-italienischen Bahnen wurde von den Konzessionären einer Aktiengesellschaft überlassen, welche den Namen „K. k. priv. lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahngesellschaft“ annahm.

Die Gesellschaft schloß 1857 mit der österreichischen Regierung ein Übereinkommen ab, infolgedessen ihr der Bau der Strecke Bergamo-Monza gegen dem erlassen wurde, daß dieselbe dafür die Strecke Bergamo-Cassano und eine Flügelbahn von Treviglio über Crema nach Cremona erbaue. Sodin erwarb die Gesellschaft auch die toskanische Maria Antonia-Bahn (Pistoja-Florenz).

Mit 1. Januar 1859 vollzog sich die Vereinigung der lombardisch-venetianischen und central-italienischen Eisenbahn mit der österreichischen Südbahn.

Die durch diese Vereinigung gebildete neue Gesellschaft führte noch den Bau einiger Linien durch, so daß am 30. April 1859 in dem damals österreichischen Teil Italiens — der Lombardei und Venetien — im ganzen 522 km Eisenbahnen fertiggestellt waren.

Infolge der politischen Ereignisse von 1859 erließ Viktor Emanuel unter dem 1. Dezember 1859 ein Dekret, welches die Regierung zur Ausführung des Züricher Vertrags vom 10. November desselben Jahrs ermächtigte. Hiernach bestätigte die italienische Regierung die von Österreich für die abgetretenen Landstriche erteilten Konzessionen (Gesetz vom 8. Juli 1860) mit der Abänderung, daß an Stelle der Linie Reggio-Borgoforte jene von Bologna über Ferrara nach Pontelagoscuro gebaut werden sollte. Die unter österreichischer Herrschaft verbliebenen venetianischen Linien gehörten seitdem zum österreichischen Südbahnnetz, während die übrigen früheren lombardisch-venetianischen Gesellschaftslinien den Kern der Eisenbahnen Oberitaliens bildeten.

c) *Toskana.* Hier wurde 1844 die Linie Livorno-Pisa als erste Teilstrecke der Linie Livorno-Florenz eröffnet, welche im Jahr 1838 der Leopoldsbahn-Gesellschaft auf 100 Jahre konzessioniert worden war. In dem genannten Großherzogtum wurde ferner 1841 vom Herzogtum Lucca und 1844 von Toskana zunächst für die Linie Lucca-Pisa (vollendet 1846), später auch für die Linie Lucca-Ponte dell' Abbate der anonymen Gesellschaft der Eisenbahn Lucca-Pisa die Konzession erteilt. Der Gesellschaft der mitteltoskanischen Eisenbahnen,

welcher die 64 km lange Linie Siena-Empoli (vollendet 1849) konzessioniert wurde, gewährte der Staat eine 3%ige Verzinsung des 10 Mill. Lire betragenden Anlagekapitals. Eine andere Gesellschaft (Maria Antonia), welcher im Jahr 1846 die 88 km lange Linie (Florenz-) Lucca-Pistoja konzessioniert wurde, geriet in finanzielle Schwierigkeiten und konnte diese Linie erst im Jahr 1859 fertigstellen.

Der vorgenannten Leopoldsbahn-Gesellschaft wurde ferner am 24. Dezember 1859 seitens der toskanischen Regierung die Konzession für die Linie Pisa-Viareggio-Pietrasanta zur toskanischen Grenze bei Porta erteilt, unter der Bedingung der Ausführung einer Verlängerung bis zur sardinischen Grenze bei Parmignola und vorbehaltlich der Genehmigung dieser Konzession durch die beteiligten Regierungen von Massa und Carrara, sowie von Piemont. Durch Dekret vom 10. Februar 1860 gestattete die toskanische Regierung behufs Baues der erwähnten Linie Pisa-Porta (eventuell bis Parmignola) die Ausgabe von Obligationen. Im weiteren Verfolg traten dann die Gesellschaften der Leopoldsbahn, der Luccheser Bahnen und der Maria Antonia-Bahn zur „anonymen Gesellschaft der livornesischen Eisenbahnen“ zusammen; diese durch Dekret vom 2. März 1860 genehmigte Gesellschaft unternahm Bau und Betrieb der Linie Pisa-Porta-Parmignola, sowie infolge Gesetzes vom 27. Oktober 1860 die Verpflichtung zum Bau der noch fehlenden Strecke nach Massa zum Anschluß an die durch die Nationalregierung konzessionierte Linie Genua-Massa.

Die vorbezeichneten Linien bildeten späterhin einen Teil des Netzes der römischen Eisenbahnen.

d) Sardinien. Im vormaligen Königreich Sardinien wurde bereits 1840 und 1844 die Bewilligung zu Vorarbeiten für die Bahn von Turin nach Genua erteilt. 1845 wurde angeordnet, daß eine Bahn Turin-Alessandria-Genua mit Zweiglinien nach der Lomellina und dem Lago maggiore durch den Staat erbaut werden sollte, und wurde die erste Teilstrecke dieser Linie, Turin-Moncalieri, im Jahr 1848, die ganze Linie im Jahr 1853 eröffnet. Mit dem im Jahr 1850 erfolgten Eintritt Cavour's in das Ministerium wurde der vorher befolgte Grundsatz des staatlichen Eisenbahnbaues verlassen und sind für den Bau weiterer Eisenbahnen Konzessionen an Privatgesellschaften auf die Dauer von 80—90 Jahren erteilt worden. Der Staat übernahm dabei entweder die Hälfte der Aktien allein oder im Verein mit den interessierten Provinzen und Gemeinden, oder er verbürgte eine meist 4½%ige Verzinsung des Kapitals. Der Rückkauf der konzessionierten Eisenbahnen nach 20—30 Jahren sowie der Betrieb mit staatlichen Betriebsmitteln wurde vorbehalten.

Die erste Konzession an Privatunternehmer wurde durch Gesetz vom 9. Juli 1850 für die Linie Trofarello-Savigliano-Cuneo (5. Mai 1852) gegeben.

Eine der wichtigsten der in dieser Weise von der Regierung des Königreichs Sardinien erteilten Konzessionen war die für eine Eisenbahn von Susa durch den Mont Cenis nach Modane und Genf. Dieselbe wurde durch Gesetz vom 19. Mai 1853 an die Unternehmergesellschaft Laffitte & Bixio erteilt, welche später die Viktor Emanuel-Eisenbahngesellschaft bildete und einen Teil der bereits früher konzessionierten Linien übernahm.

Am 30. April 1859 besaß das Königreich Sardinien ein Netz von 850 km, wovon 276 km Eigentum des Staats, 170 km Eigentum der Viktor Emanuel-Eisenbahngesellschaft waren und 404 km zwölf verschiedenen Gesellschaften gehörten.

e) Die römischen Eisenbahnen. Durch Bekanntmachung vom 7. November 1846 traf die Regierung des Kirchenstaats die ersten Anordnungen bezüglich des Baues der Eisenbahnen Rom-Ceprano, Rom-Hafen von Anzio, Rom-Civitavecchia und Rom-Foligno, Ancona und Bologna. Die erste Konzession (1856) war jene für die Linie nach Civitavecchia, eröffnet am 24. April 1859. Durch Dekret vom 21. Mai 1856 wurde der Gesellschaft für letztere Bahn (welche den Namen Pius-Centraleisenbahngesellschaft annahm) die Linie Rom-Ancona-Bologna und durch Verfügung vom 11. März 1857 die Linie Bologna-Ferrara bis zum Po konzessioniert. Sodann wurde durch Dekret vom 11. Juni 1856 der Pius-Latium-Eisenbahngesellschaft die Linie Rom-Frascati und durch Verfügung vom 3. März 1857 die Linie Ciampino-Ceprano konzessioniert; durch päpstliches Schreiben vom 7. März 1860 wurde die Verschmelzung der Pius-Central- und Pius-Latium-Gesellschaften in eine einzige genehmigt, welche den Namen „Allgemeine Gesellschaft der römischen Eisenbahnen“ annahm.

Die Linien dieser Gesellschaft und jene von Toskana bildeten später die Gruppe der römischen Bahnen.

Der Stand der Eisenbahnen im April 1859 ist aus nachstehender Übersicht zu entnehmen.

Staat	Länge der Eisenbahnen am 1. April 1859	Eigentümer der Bahnen
	km	
Sardinien	850	Der Staat (276 km). Die Viktor Emanuel-Eisenbahngesellschaft (170 km). Zwölf verschiedene Gesellschaften (404 km).
Toskana	257	Verschiedene Privatgesellschaften
Lombardei, Venetien u. Emilia	522	K. k. priv. lombardisch-venetianische und central-italienische Eisenbahngesellschaft.
Kirchenstaat	101	Gesellschaft der römischen Eisenbahnen
Königreich beider Sizilien	99	Der Staat (44 km). Eine Privatgesellschaft. (55 km).
Zusammen...	1829	

2. Entwicklung des Eisenbahnwesens im vereinigten Königreich. Entstehung von vier großen Gesellschaften. Rückkauf der Eisenbahnen durch den Staat.

Die erste Sorge der neuen Regierung mußte sein, einige Einheitlichkeit und einigen Zusammenhang in den Betrieb der bestehenden Netzestellen zu bringen und den Ausbau eines dem gesamtstaatlichen Interesse dienenden Netzes zu betreiben. Der Zustand der Bahnverbindungen ließ eine energische Tätigkeit insbesondere in der letztgedachten Hinsicht angezeigt erscheinen. Die Linien der einzelnen Gebiete waren lückenhaft und es ermangelte des Zusammenhangs zwischen den einzelnen Netzen. Die lombardischen Bahnen waren nicht

entsprechend mit Centralitalien verbunden und zeigten nur ein sehr unvollständiges Netz. Die toskanischen Linien waren ganz abgesondert; zwischen Bologna und Pistoja, Bologna und Ancona bestand keine Verbindung. Auf päpstlichem Gebiet war erst eine kleine Bahn von Rom nach Ceprano im Betrieb. In den neapolitanischen Staaten waren die Eisenbahnen auf die Nähe Neapels beschränkt. Sizilien und Sardinien entbehrten derselben noch vollständig. Unter dem Druck der politischen Gründe, welche für eine sofortige Vervollständigung des Netzes sprachen, wurden nun mit den verschiedenen Gesellschaften Konzessionsverträge abgeschlossen, die vor allem auf raschen Bau abzielten und es den Gesellschaften zu diesem Ende ermöglichten, gestützt auf staatliche Garantie, die erforderlichen Summen aufzubringen.

In Neapel übertrug Garibaldi einer Unternehmungsgesellschaft auf Kosten des Staats den Bau und die Vollendung von vier großen Eisenbahnlinien, welche Neapel mit den römischen Bahnen, mit dem adriatischen sowie dem tyrrhenischen Meer und mit der Südspitze Italiens verbinden sollten. Diese Unternehmer kamen aber ihren Verpflichtungen nicht nach, weshalb ihre Konzession als erloschen erklärt werden mußte. Das Gleiche war auch der Fall bezüglich der Unternehmungsgesellschaft Talabot & Co., welcher danach die gleiche Konzession unter Gewährung eines Vorschusses von 30 Mill. Lire und sonstigen sehr günstigen Bedingungen erteilt wurde. Zur Vermeidung von Verzögerung mußten diese Bahnbauten schließlich wieder vom Staat selbst übernommen werden. Derselbe verpflichtete sich zugleich in bedeutendem Maß zur Unterstützung der Gesellschaft der römischen Eisenbahnen, welche mit der schleunigen Ausführung früher konzessionierter und weiterer neuer Linien beauftragt wurde.

Durch Gesetz vom 21. August 1862 wurden die neapolitanischen Eisenbahnen einer neu zu gründenden Gesellschaft übertragen, welche sich unter dem Namen „Gesellschaft der italienischen Südbahnen“ am 16. September 1861 mit einem Kapital von 100 Mill. Lire bildete. Nach dem mit dieser Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag verpflichtete sich dieselbe, außer den Linien Ancona-Otranto mit Zweigbahn Bari-Taranto, Foggia-Neapel (über Eboli und Salerno) und Neapel-Salerno mit Abzweigung nach Castellamare den Bau der Linien Pavia-Brescia und Voghera-Pavia zur Herstellung einer direkten Verbindung zwischen Genua und Mailand zu übernehmen. Der Staat bewilligte den Südlinien die Bürgschaft für einen kilometrischen Rohrertrag von 29 000 Lire und den beiden letztgenannten Linien für einen Ertrag von 20 000 Lire und verpflichtete sich ferner zu einem Beitrag von 20 Mill. Lire, der zur Hälfte durch Leistung materieller Arbeit, zur Hälfte durch Überlassung von Grund und Boden gewährt wurde.

Mit der Viktor Emanuel-Eisenbahngesellschaft, welche nach der Abtretung Savoyens an Frankreich auf italienischem Boden nur noch die Linie Susa-Novara-Ticino besaß und betrieb, wurde 1863 ein Übereinkommen getroffen, wonach der Staat diese Linie übernahm und der Gesellschaft die Konzession zum Bau der kalabrisch-sizilischen Eisenbahnen erteilte. Für diese

Bahnen wurde eine Unterstützung von jährlich 14 000 Lire für den Kilometer gewährt, welche nach und nach zurückgezahlt werden sollte, sobald der kilometrische Rohrertrag 12 000 Lire überschreiten würde; der Überschuß über diese Summe sollte zur Hälfte zur Verminderung der Unterstützung dienen und zur Hälfte der Gesellschaft zufallen. Weiter verpflichtete sich der Staat zu einem Beitrag von 10 Mill. Lire zu den Baukosten der kalabrisch-sizilischen Bahnen.

Für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf der Insel Sardinien wurde einer „Gesellschaft der sardinischen Eisenbahnen“ im Jahr 1863 die Konzession verliehen, deren Bestimmungen indessen bald mehrfache Abänderungen erfuhren. (Durch Gesetze von 1870 und 1877 verpflichtete sich der Staat, der Gesellschaft, so lange der Rohrertrag nicht 7000 Lire für den Kilometer erreichen würde, eine Unterstützung von 14 800 Lire zuzüglich des halben Unterschieds zwischen 7000 Lire und dem wirklichen Ertrag zu zahlen. Wenn der Ertrag 7000 Lire überschreiten sollte, so soll der Zuschuß von 14 800 Lire um $\frac{1}{100}$ des Unterschieds zwischen 7000 Lire und dem wirklichen Ertrag ermäßigt werden).

Am Schluß des Jahrs 1864 waren in Italien 3396 km Eisenbahnen im Betrieb. Davon waren 566 km Eigentum des Staats; in die übrigen Linien teilten sich als Besitzer neben den vorerwähnten großen Gesellschaften noch vierzehn kleinere, deren Netze Bahnen von 13—116 km Länge umfaßten. Weitere 3300 km Eisenbahnen waren im Bau oder konzessioniert.

Der Bestand der zahlreichen kleinen Gesellschaften wurde als ein Nachteil für Handel und Verkehr, sowie für die weitere Entwicklung des Eisenbahnnetzes empfunden. Diesem Übelstand abzuhelpen und zugleich eine Erleichterung der Lasten des Staats, welcher damals mit den größten finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, herbeizuführen, war der Zweck des Gesetzes vom 14. Mai 1865.

Durch dieses Gesetz wurde der Verkauf aller dem Staat gehörigen Eisenbahnen angeordnet und eine größere Einheitlichkeit im Eisenbahnwesen dadurch herbeigeführt, daß die kleinen Gesellschaften beseitigt und sämtliche Eisenbahnen in den Händen von vier großen Gesellschaften vereinigt wurden. Ferner wurden durch das Gesetz diejenigen Eisenbahnlinien bezeichnet, welche im Lauf der nächsten Jahre konzessioniert werden sollten. Nach dem in Gemäßheit dieses Gesetzes getroffenen Abkommen trat die Gesellschaft der lombardisch-venetianischen und central-italienischen Eisenbahnen in den Besitz aller innerhalb ihres Gebiets liegenden Linien, welche Eigentum des Staats waren oder von ihm betrieben wurden; sie erhielt ferner den Betrieb mehrerer kleiner Privatbahnen und verpflichtete sich zu Beiträgen für die Bahnhofsbauten in Turin und Genua, für die Hafenbauten der letzteren Stadt und für eine Eisenbahn über die helvetischen Alpen. Die genannte Gesellschaft, welche von da ab den Namen „Gesellschaft der oberitalienischen Eisenbahnen“ annahm, hatte an den Staat für die ihm gehörigen Linien einen Betrag von 200 Mill. Lire zu bezahlen und den Betrieb der übernommenen Privatbahnen gegen 50% des Rohertrags zu führen. Dagegen verbürgte der Staat für die