

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, bezw. an die genannte Direktion über.

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

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 vertragmäßig 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 Rakitovič, 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

Encyklopädie des Eisenbahnwesens.

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 Zerstückelung 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 Linien 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. Alsdann 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 Canello-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