



Ulmer Eisenbahngesellschaft.

Daß Eisenbahnen überhaupt und namentlich für Deutschland Bedürfnis der Zeit sind, bedarf jetzt wohl keines Beweises mehr. In dem großen Eisenbahnnetz, welches über Deutschland zu ziehen ist, nimmt aber gewiß eine der ersten Stellen diejenige Eisenbahn ein, welche den Rhein auf dem kürzesten Wege mit der Donau verbindet, d. h. eine Eisenbahn von Stuttgart und Kannstadt nach Ulm, welche, wie mit Sicherheit vorauszusehen ist, in Bälde theils über Karlsruhe mit dem Rhein selbst und der Mannheim-Baseler Bahn, theils mit der Augsburg-München-Salzbürger Bahn in Verbindung gesetzt würde. Die Straße von Stuttgart oder Kannstadt nach Ulm bildet schon jetzt eine der wichtigsten Handels- und Reisestraßen Deutschlands, ja Europa's: sie vermittelt die Verbindung zwischen Paris und London einer, Wien und Konstantinopel anderer Seite; sie verbindet Italien mit den Rheingegenden, und mittelst der Dampfschiffahrt auf der Donau die Nordsee mit dem schwarzen Meere, England und die Niederlande mit dem Oriente. Eine Eisenbahn auf dieser Strecke würde Deutschland wieder zu dem erheben, was es einst war: zum Mittelpunkte des europäischen Handels.

Einer solchen Eisenbahn kann der die Kosten und Zinsen deckende Waaren- und Personenverkehr nicht fehlen, zumal, wenn man noch den bedeutenden bereits bestehenden kleinern Verkehr hinzunimmt, welcher durch viele, jetzt einen andern Weg nehmende Güter ansehnlich vermehrt würde, nicht zu gedenken der Zunahme des Verkehrs auf Eisenbahnen überhaupt.

Zu Ausführung dieser Eisenbahn, und zwar, um bestehende Verhältnisse möglichst zu schonen, in der Richtung der bisherigen Straße, über Eßlingen, Göppingen u., so wie zur Herstellung einer Eisenbahn zwischen Ulm und dem Bodensee auf dem von der Natur selbst schon ange-

wiesenen Wege, über Viberach und Ravensburg (welcher eine Bahn durch das Rheinthal entgegenkommen wird, und welche zugleich mit der Augsburg-Nürnberger Bahn ohne Schwierigkeit verbunden werden könnte), hat sich in Ulm eine Gesellschaft gebildet, welche des allerhöchsten Schutzes sich zu erfreuen und bereits eine für die Kürze der Zeit seit ihrer Entstehung bedeutende Zahl von Unterzeichnungen erhalten hat.

Ein auf dem gegenwärtigen Landtage zur Berathung kommendes Expropriationsgesetz wird in Verbindung mit andern von der K. Regierung zu erwartenden Förderungen die Ausführung bedeutend erleichtern.

In Beziehung auf letztere wird bemerkt, daß das erforderliche Material an Steinen u. überall zur Hand ist und daß nach den vorläufigen Erhebungen die Länge der Bahn vom Neckar bei Kannstadt bis Ulm $24\frac{1}{4}$ Stunde, von da bis Friedrichshafen $27\frac{1}{2}$ Stunde, und die höchsten Steigungen auf der ersten Strecke auf die Länge von 6662 Ruthen $\frac{1}{126}$, auf die Länge von 11,870 R. $\frac{1}{144}$, auf der letztern aber auf die Länge von 6,850 R. $\frac{1}{187}$ betragen, die Bahn also überall ohne besondere Schwierigkeit mit Dampfwagen zu befahren seyn wird.

Indem wir nun, ausführlichere Mittheilungen uns vorbehaltend, zu Unterzeichnungen von Actien im Betrage von 100 fl. im 24 Guldenfuße einladen, bemerken wir, daß solche sowohl von dem Kassiere der Gesellschaft, Martin Kölle, als auch von sämtlichen andern hiesigen Handlungshäusern, insbesondere den H. Gebr. Wechsler, Wieland u. Comp., G. P. Stöcklin (Rispart), Gebr. Kindervatter, Dan. Müller, Geiger u. Comp., Teichmann, Th. Kindervatter, Thom. Kölle, angenommen werden.

Ulm, 1. Februar 1836.

**Das Directorium der Ulmer
Eisenbahngesellschaft
und
der provisorische Ausschuss.**

Die Ulmer Eisenbahngesellschaft macht 1836 ihr Anliegen bekannt und ruft zur Zeichnung von Aktien auf.

(StadtA Ulm, B 773/121 Nr. 1)