

wesentlich gekräftet werden und insonderheit auftreten zwischen den zwei Emporien Bremen und Hamburg und dem entstehenden grossen Handels- und Fabriksplatze Harburg.

Auch ist eines der wesentlichsten Belebungs Momente für die Venlo-Hamburger Linie in dem Umstande zu suchen, dass die festen Ueberbrückungen der Elbe und des Rheines bei Hamburg, Harburg und Wesel das hoch ausgebildete Bahnnetz am unteren rechten Elbeufer mit dem Bahnnetze am unteren Rheine, respective mit jenem in Belgien und Frankreich in Rapport bringen.

Diese geringe Charakteristik der uns Oesterreichern bezüglich der Lückenausfüllung Innsbruck-Bludenz so lehrreichen Disposition der Venlo-Hamburger Bahn, deren Verkehrswerth sich technisch dadurch kennzeichnen lässt, dass der höchste Punkt der Bahn (Bahnhof Vehrte) nur 341.33 Fuss über dem Amsterdamer Nullpunkte und der tiefste Punkt (Bahnhof Harburg) 16.15 Fuss über dem Amsterdamer Nullpunkte liegt, und dass die langgestreckte deutsche Niederung mit meilenlangen geraden und horizontalen Gradienten durchstrichen wird: dürfte vollkommen hinreichen, die grosse Bedeutung der Linie für den Binnen- und für den internationalen Verkehr zu kennzeichnen und den Eingangs dieses Paragraphen angedeuteten Satz: „dass der Dispositionswerth einer Bahulinie ihr wichtigster Werth ist“, durch ein neues Beispiel belegt zu sehen.

II. Capitel.

Allgemeine Vorerhebungen.

Die allgemeinen Vorerhebungen, welche der Fixirung einer Bahntrace vorherzugehen haben, sind commerzieller und technischer Natur und bilden die Grundlagen für die commerzielle und für die technische Tracirung der Bahn. Im Allgemeinen unterscheidet man daher bekanntlich die wirthschaftlichen, die geometrischen, geologischen und die meteorologischen Vorerhebungen.

§. 1. Wirthschaftliche Vorerhebungen.

Dieselben bilden, wie bemerkt, die Grundlage der sogenannten commerziellen Tracirung der Linie und werden gegenwärtig, wo es sich