Das Project

der

Wiener-Bochnia-Eisenbahn

in technischer,

kommerzieller und finanzieller Hinsicht

betrachtet.

Wien, im März 1836.

Das Project

der

Wiener-Bochnia-Eisenbahn

in

technischer, kommerzieller und finanzieller Hinsicht

betrachtet.

Wien, im März 1836.

Mit einer illuminirten Übersichtskarte.

Gedruckt und im Verlage bei Carl Gerold.

Zur vorläufigen Beurtheilung der wahrscheinlichen Erfolge einer jeden Eisenbahn-Anlage müssen folgende drei Hauptverhältnisse betrachtet, ermittelt, verglichen und zu einer Schluß-Folgerung benutzt werden.

I. Die natürlichen Terrain-Verhältnisse, nebst dem industriellen, politischen und socialen Zustande derjenigen Gegenden, welche die Eisenbahn durchziehen soll.

II. Die Größe und Frequenz der Lasten, welche bereits verführt werden, und bei einem bessern Communications-Mittel künftig zur Verführung kommen dürften.

III. Die bereits bestehenden Communications- oder Transports-Mittel, als natürliche Concurrenten mit der fraglichen Eisenbahn, — nämlich die vorhandenen schiffbaren Flüsse, Kanäle und Landstraßen.

Von diesen Gesichtspunkten wurde daher auch ausgegangen, als vor mehr als sechs Jahren die Thunlichkeit und Räthlichkeit einer Eisenbahn-Anlage zwischen Wien und Bochnia, bei dem Wechselhause S. M. Freiherrn von Rothschild zu Wien, in Anregung gebracht, und ernstlicheren Untersuchungen unterzogen wurde.

Den bekannten Grundsätzen dieses Hauses gemäß, zur möglichsten Vermeidung aller Illusionen, sich nur allein an den Leitfaden der Erfahrung und des schon bestehenden Thatsächlichen zu halten, wurde vor allem zur Erforschung der Fortschritte und Erfolge, welche in diesem Zweige der Industrie bisher in deren Heimath — nämlich in England — gemacht worden sind, und bei dem fraglichen Vorhaben zur Richtschnur dienen könnten, zu Anfange des Jahres 1830 auf dessen eigene Gefahr und Kosten von dem Mitgliede des für die provisorische Leitung dieses Unternehmens gebildeten Comités, Herrn Leopold Edlen von Wertheimstein, in Gesellschaft des k. k. Professors am polytechnischen Institute, Herrn Franz Riepl, eine Reise dahin unternommen. Die dabei gewonnenen Ansichten waren mit Bezugnahme auf das bezeichnete Project, wodurch das Privat-Interesse und Gemeinwohl so ausgedehnter Länderstriche der österreichischen Monarchie so vortheilhaft betheilt werden sollten, von sehr ermunternder Art, und nur die bald darauf eingetretenen politischen Conjuncturen waren es, welche die ernstlichen Schritte für dessen Ausführung aufhalten konnten.

Indessen wurde diese durch unvorgesehene Zwischenfälle veranlaßte Verzögerung mit allem Fleiße dazu benutzt, die fragliche Bahn-Trace zwei Mal durch verschiedene Ingenieur's und Sachkenner untersuchen zu lassen, und alle andern auf obige drei Gesichtspunkte bezugnehmenden Verhältnisse zu erforschen. Da ferners in der Zwischenzeit von fünf Jahren höchst wichtige Fortschritte und Erfolge in der Anlage und Nutzbringung der Eisenbahnen in Belgien und England erzielt wurden, so unternahmen zur weitern Begründung des vorliegenden Projectes, der erwähnte Herr Professor Franz Niepl und das Eisenbahn-Comité-Mitglied, Herr Heinrich Sichrovsky, im Herbste 1835 eine wiederholte Reise nach obigen Ländern. Die Erfolge derselben gewährten neuerdings die Überzeugung, daß kein gegründeter Zweifel eines günstigen Resultates für das fragliche Vorhaben mehr Platz greifen könne.

Die während der Dauer von fast sechs Jahren unter dem gedeihlichsten Schutze und Vorschube der hohen Staats-Verwaltung vorgenommenen Erhebungen und Untersuchungen haben nun für die Räthlichkeit einer Eisenbahn-Anlage zwischen Wien und Bochnia folgende Hauptergebnisse geliefert:

ad I. a) Die Bahn-Trace zieht sich auf ebenem Terrain und an größtentheils sanften Abhängen längs den Thalgründen der March-, Beczwa-, Oder- und Weichsel-Flüsse von Wien bis Bochnia hin. — Der sehr geringe Abfall dieser vier Flußbette gewährt demnach längs dem daselbst aufgeschwemmten Flachlande den sehr günstigen Umstand einer eben so wohlfeilen als sehr sanften Bahn-Tracirung. Nicht leicht dürfte sich anderswo auf eine so lange Erstreckung eine gleich vortheilhafte Bodenlage vorfinden.

Nur zwei unbedeutend hohe Wasserscheiden, nämlich jene, zwischen der Beczwa und Oder, und jene zwischen der Oder und Weichsel sind vorhanden, welche jedoch ohne besondern Kostenaufwand unter einem Neigungswinkel der Bahn von circa $^1/_{280}$ überschritten werden können.

b) Der Baugrund der Bahn-Trace entlang bestehet größtentheils aus mit Thon gemengtem Sande, weniger aus Sand und Schotter, und liefert demnach gemäß allen dießfälligen Erfahrungen ein vorzügliches Straßen-Damm-Materiale.

c) Für den Oberbau des Bahnzuges sind an den meisten Punkten große Quantitäten des vortrefflichsten Eichen- und Kieferholzes disponibel, und wo dieses seltener ist, bieten sich hiezu ausgedehnte Tannen- und Fichtenholz-Bestände dar, und zwar alle diese Holzgattungen in verhältnißmäßig billigeren Gestehungspreisen, als dieses in Deutschland und Belgien der Fall ist.

d) Das Vorhandenseyn eines Überflusses an Zugkräften, einer zahlreichen und fleißigen Bevölkerung in der Bahnlänge, gibt die Mittel zur größtmöglichen Beschleunigung des Bahnbaues,

so wie die Wohlfeilheit der Zug- und Handarbeit die begründete Hoffnung zu einer minder kostspieligen Ausführung desselben gewährt.

e) Die durch ihre Industrie und Handelsgeschäfte so wichtigen Städte und Ortschaften Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz, Dwory, Niepolomice, Krakau und Wieliczka können insgesammt längs den einmündenden ebenen Thalgründen, welche gar keine Schwierigkeit des Terrains darbieten, durch Seitenbahnen mit der Hauptbahn leicht und vortheilhaft verbunden werden, wodurch die Verfrachtung der vielen Natur- und Kunstprodukte Mährens, Schlesiens und Galiziens in hohem Grade befördert werden würde.

Die Verhältnisse des Terrains setzt übrigens die sub A folgende Beschreibung näher aus einander.

ad II. Nach dem sub B beiliegenden Frachtausweise ist schon dermalen ein größtentheils ämtlich erhobenes, und zum kleinern Theile durch Geschäftsleute und Frächter nachgewiesenes Frachtquantum von beiläufig 1,100,000 Zt. in der Bahnrichtung jährlich in Bewegung. Hierbei ist der sehr bedeutende Zwischenverkehr nur in etlichen Artikeln, und die große dermalige Verfrachtung der Industrie und südlichen Naturproducte von Wien nach Mähren, Schlesien und Galizien fast gar nicht in Anschlag gebracht worden.

Betrachtet man die Ergebnisse der Mauth- und Verzehrungssteuer-Gefälle, so zeigt sich auffallend, daß keine von Wien auslaufende Haupt-Route mit jener der österreichisch-mährischen Straße in Hinsicht der Fracht-Quantitäten gleich gestellt werden könne.

ad III. Unter allen dermalen in Europa bereits gebauten, oder im Baue begriffenen Eisenbahnen, dürfte schwerlich Eine seyn, welche eine so geringe Concurrenz mit bereits bestehenden Communications-Mitteln zu überwinden hat, als die in Frage stehende; denn die Verbindung zwischen Wien und Bochnia wird jetzt bloß allein durch die über Brünn, Olmütz, Weißkirchen, Teschen, Wadowice führende Chaussee, und durch einige meistens sehr mangelhafte Commerzial-Straßen und Communal-Wege unterhalten. — Erstere ist jedoch nicht nur um einige Meilen länger, als der bezeichnete Bahnzug, sondern übersteigt mehrere bedeutende Gebirgs-Auslaufer und zahlreiche Anhöhen, wodurch die Verfrachtung auf dieser Route zu den schwierigsten in der Monarchie wird. Die Anordnung für schlesisch-galizische Eilwagenfahrten, nach welcher die Passagiere nur den halben Gewichtsbetrag anderer Reise-Routen, und selbst gegen Vergütung keinen größern an Reise-Effecten auf dem Eilwagen mit sich führen dürfen, beweist nur zu deutlich, welche Hindernisse die Verfrachtung in dieser Richtung erschweren. — Bezüglich der Commerzial- und Communal-Wege der March- und Oder-Thäler stehet die Thatsache fest, daß selbe nur zu gewissen Jahreszeiten einen geregelten Verkehr zulassen, und gemäß ihres Zustandes wohl nicht als Concurrenten gegen eine Eisenbahn aufgeführt werden können. — Die in dieser Richtung

bestehenden Wasser-Communicationen sind endlich viel zu unvollkommen, gefahrvoll, und auf unbedeutende Strecken beschränkt, als daß selbe hier in Erwägung gezogen werden könnten. Dagegen sieht man in England, Frankreich und Belgien die auffallende Erscheinung, daß Eisenbahnen neben den schönsten gepflasterten und macadamisirten Straßen, neben den wasserreichsten Kanälen sich erfolgreich behaupten.

Erst dann, nachdem die so eben in Kürze angegebenen Hauptresultate durch eine Menge ämtlicher commerzieller Nachweise und controllirter technischer Erhebungen klar und unbestreitbar dargethan waren, nachdem man sich mit Umsicht und Ausdauer die beruhigende begründete Überzeugung verschafft hatte, daß die Verwirklichung des vorliegenden Eisenbahn-Projectes in jeder Beziehung als thunlich und räthlich erscheine, unternahm es das Wechselhaus S. M. von Rothschild, für die Ausführung einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia, sammt den wichtigsten Nebenbahnen, um ein Staats-Privilegium gehörigen Ortes einzuschreiten.

Das von Sr. Majestät dem Kaiser Ferdinand I. unterm 21. November 1835 und 22. Februar 1836 allergnädigst bewilligte Privilegium zeigt den ganzen Umfang der allerhöchsten Ortes genehmigten Concessionen für das fragliche Unternehmen, und liefert nebst dem Beweise, wie in Österreich die Industrie stets die kräftigste Stütze an den Grundsätzen der höchsten Staats-Verwaltung findet, auch jenen, wie sehr das erwähnte Wechselhaus es sich angelegen seyn ließ, das Publikum nicht eher zur Theilnahme aufzufordern, als bis alle darauf Bezug nehmenden Umstände erforscht, und alle voraussichtlichen Schwierigkeiten erwogen, beseitigt, oder die Möglichkeit ihrer Überwindung erwiesen war.

A. Bahnzug, Bahnbau, bewegende Kraft.

Die Wahl der Bahn-Trace ist, wie Eingangs erwähnt wurde, fast durchgehends der Hauptsache nach von der Natur vorgezeichnet. Indem man außerhalb Spitz an den sanften Lehnen von Süßenbrunn, außer dem Bereiche der Donau-Inundation in gerader Linie fast wagrecht vor Wagram vorbei über Unter-Gänserndorf, Weikersdorf, Talesbrunn, die Ortschaft Anger erreicht, wo die Einbruchstation der in der Beilage B angeführten ungarischen Artikel ist, befindet man sich in dem Flußthale der äußerst langsam fließenden March, an welcher man, immer sanfte Lehnen benützend, außerhalb der Inundations-Grenze, nächst Dürnkrut, Jedenspeigen, Drösing hin nach Lundenburg gelangt. Lundenburg ist jetzt ein bedeutender Markt für das Hanna-Getreide, sammt vielen ungarischen Landwirthschafts-Artikeln, und es läßt sich voraus sehen, welche Wichtigkeit dieser Ort später erhalten dürfte, da sich auch zugleich hier die Einmündung des längs der Thaya und Schwarza ohne alle Terrain-Schwierigkeiten hinziehenden Eisenbahn-Flügels nach Brünn ergibt.

Von Lundenburg, wo der Übergang über die Thaya bewerkstelligt werden soll, zieht die Bahn in fast geraden Linien, beinahe ganz eben, immer außer dem Inundations-Gebiete der March, vor Göding, welches eine bedeutende Tabak-Quantität als Bahnfracht liefern wird, vorbei, Hradisch, Spitenau östlich lassend, nach Napagedl.

Von Napagedl, wo die March überschritten werden soll, geht die Bahn in gerader, und ganz ebener Richtung bei Hallein vorbei nach Prerau. — Nächst Prerau dürfte sich der Seitenflügel nach Olmütz anschließen, der durchaus ein von der Natur vorbereitetes flaches Terrain findet.

Von Prerau geht der Bahnzug über die Beczwa, wo sogleich mit einer sanften Steigung von $1/400$ die Leipniker Abböschungen gewonnen, und die Höhe nördlich von Weißkirchen erreicht werden kann. Zwischen Weißkirchen und Jasnik liegt die Wasserscheide der Beczwa und Oder, welche indessen mit Ausschluß aller größeren Opfer, bloß durch Umgehungen mit einer Steigung überwunden werden kann, welche den ungehinderten Gebrauch der Dampfwagen ohne alle Vorspann zuläßt.

Bei Jasnik wird der erste Oder-Übergang bewerkstelliget, und die Bahn läuft dann an den sanftesten Abhängen immer außerhalb der Oder-Inundation in gerader Linie mit dem Oder-Abfall über Zauchtel, Rothenwald, Brosdorf, bis an die Schweinsbrücke unweit Mährisch-Ostrau hin, wo die Oder wieder überschritten, und ein eben so günstiges, flaches Terrain bei Przivos, Oderberg, Ditmannsdorf und Seibersdorf für die Bahn-Trace gewonnen wird.

Bei der Schweinsbrücke mündet sich der an der Oder und Oppa hinlaufende Bahnflügel nach Troppau ein, auf welchem die bedeutenden Industrie- und Landwirthschafts-Producte von Nieder-Schlesien der Hauptbahn zugeführt werden sollen. — Ostrau aber ist herkömmlich der größte, ja fast der alleinige Schwarzvieh-Markt, wie Beilage B ersichtlich macht.

Zwischen Seibersdorf und Drahomischl liegt die Wasserscheide der Oder und Weichsel, welche jedoch noch bedeutend leichter, als jene zwischen der Beczwa und Oder zu überwinden ist, und gar keine großartigen Opfer fordert, oder Hemmungen und Unregelmäßigkeiten im Verkehre veranlassen wird.

Bei Drahomischl hat die Bahn das Weichselthal erreicht, und geht mit dem Falle dieses matten Flusses fast ohne nennenswerthes Terrain-Hinderniß, außer den Übergängen über einige Gebirgswässer und Flüsse von Dziedit, Dankowie, Grodice, Zator, Kosowa nach Podgorze und Krakau.

Bei Grodice wird eine kleine, nach Dwory führende Seitenbahn ihren Platz finden, um die bedeutende, für Preußen bestimmte Salzquantität von der Hauptbahn dahin aufzunehmen, so wie von Dziedit ein kurzer Bahnflügel die gewerbreichen Städte Bielitz und Biala mit der Hauptbahn verbinden wird.

Von Podgorze geht die Bahn in einer sanften Wendung, ohne weitere Schwierigkeiten, Wieliczka südlich, Niepolomice nördlich lassend, nach Bochnia.

Nach Niepolomice und Wieliczka gehen, des nach Rußland, Mähren und Schlesien be-

stimmten Salztransportes wegen, kurze Nebenbahnen, deren Trace schon vor mehreren Jahren von andern Seiten als leicht ausführbar anerkannt und bestimmt wurde.

Die Bahn stellt also auf diesem Zuge nicht nur die Verbindung zwischen den bezeichneten Provinzen, sondern auch jene mehrerer schiffbaren Flüsse, als der, von einer zahlreichen Bevölkerung umwohnten Weichsel, Oder und Donau her, — ein Ziel, auf welches wohl schon oft, wenn auch bis jetzt ohne Erfolg, namentlich unter der glorreichen Regierung der großen Kaiserin Maria Theresia, sehnlichst reflectirt wurde.

Die sorgfältigst durchdachten und geprüften Überschläge, möglichst vielseitige Beleuchtung aller Umstände und manche Rücksichten, sowohl gegen das Gesammtwohl, als gegen die Bahn-Unternehmer, haben die Räthlichkeit herausgestellt, bei der Ausführung, die neueste, sehr verbesserte, solide und unsern Landesverhältnissen anpassende, nordamerikanische Bauart, nämlich starke eiserne Flachschienen auf einem gut construirten starken Holzbaue anzuwenden, und nur diejenigen Bahntheile mit Rails auf Steinwürfel oder querliegenden Polsterhölzern zu versehen, wo deren Anwendung durch Ortsverhältnisse bedingt ist.

Ohne die vielen theoretischen, so häufig beschriebenen und besprochenen Vor- und Nachtheile beider Bauarten hier zu wiederholen, ist es Thatsache, daß sich die größten jetzt bekannten englischen Bahn- und Dampfwagen-Ingenieurs dahin aussprechen, daß sie trotz ihrer äußerst wohlfeilen Eisenpreise, hohen Holzwerthe und Arbeitslöhne, gewiß nur auf Holzunterlagen bauen würden, wenn sie sich nur gutes brauchbares Bahnholz in der erforderlichen Quantität zu verschaffen wüßten. Die steifen, kurzen, unter sich und mit den Steinen noch immer sehr unvollkommen verbundenen gewalzten Rails der englischen Bahnen verursachen unter andern Nachtheilen auf den bei 200 Zentner schweren Dampfwagen, und besonders auf dessen Maschine, durch kurze schroffe Stöße eine so verderbliche Rückwirkung, daß denselben der concentrirte Scharfsinn der größten Ingenieurs und Mechaniker noch bei weitem nicht genügend zu begegnen vermochte, während die besonnenen Amerikaner selbst den Nachtheil eines schlechten Bauholzes und hoher Arbeitslöhne, durch Schonung ihrer Wägen und Maschinen auf ihren Holzbahnen zum großen Theil aufheben. Die in Frage stehende Bahn dagegen geht durch die waldreichsten Provinzen, wo größtentheils das schönste Eichen-, Kiefer-, Fichten- und Tannenholz in Ermangelung des Absatzes zu Scheitern geschlagen, zu Kohlen, ja zu Pottasche verbrannt wird, wo endlich überall in großer Menge wohlfeile Hände zur Arbeit bereit sind. Auch ist es höchst wünschenswerth, und dem wohlthätigen Zwecke des Unternehmens angemessen, daß, wo möglich, sowohl das so bedeutende Fundations- als das spätere sich immer wiederholende Unterhaltungs-Kapital nicht nur im Inlande selbst konsumirt, sondern auch unter mehrere Klassen der Gesellschaft, der Gutsbesitzer sowohl als der Fabrikanten und Tagarbeiter gleichförmiger vertheilt werde, und nicht bloß einem einzelnen Industrie-Zweige — der Eisenproduction — fast ausschließend zufließe. Man vergleiche nur unser grünendes und blühendes Österreich mit dem viel kleinern Lande, das jährlich 600

Millionen Zentner Steinkohlen und 17 Millionen Zentner Roheisen erzeugt, etwas genauer, und die nähern Motive, warum in England mit massiven Rails gebaut wird, dagegen aber in Österreich auf Holz gebauet werden soll, werden von selbst hervortreten.

Eben so haben sehr gründliche Calculationen, welche alle in den zu durchziehenden Provinzen Statt findenden Verhältnisse recht genau berücksichtigten, endlich auf die Anwendung der Dampfwägen hingewiesen.

Wenn es auch hier nicht der Ort ist, Bilanze aufzuführen, so ist es doch klar, daß gerade, weil die Bahn eine so bedeutende Länge hat, durch eine vermehrte Geschwindigkeit, welche man durch Pferde-Transport nicht erzielen kann, für Geschäfts- und sonstige Reisende ein factischer Gewinn erwachse. Zugleich sind auf dieser Route einige, und fast die wichtigsten Transport-Artikel, namentlich der des Horn- und Borstenviehes, von der Art, daß sie den möglich schnellsten Transport in mehrfacher Beziehung nothwendig machen; endlich ist es bei einer so ausgedehnten Route von der größten Wichtigkeit, alles möglichst zu vermeiden, was den Dienst, die Verwaltung und Controlle zu verwickeln oder zu erschweren geeignet wäre.

Die sich so rasch verbreitende Anwendung von Dampfmaschinen, Dampfschiffen, Dampfwagen und Eisenbahnen hat wohl bereits alle Zweifel gegen die Sicherheit des letzterwähnten Transportmittels längst verscheucht, und ämtliche, unter der strengsten Controlle der erbittertsten Gegner in England zusammengestellte statistische Vergleiche haben dargethan, daß auf der Route zwischen Liverpool und Manchester bei dem bisherigen Transporte von fast vier Millionen Menschen nur drei Unglücksfälle vorfielen, welche letztere von ganz unvorhergesehenem und unabwendbaren Selbstverschulden der Verunglückten veranlaßt wurden. Welche bis jetzt gebräuchlichen Fuhrwerke auf unsern gewöhnlichen Straßen können sich bei ihrer Anwendung in dieser Beziehung mit obiger Eisenbahn in Vergleich stellen!

Um sonach die möglichste größte Beruhigung in dieser Beziehung herzustellen, sollen zu dem ersten Anfange, und als künftige Muster für inländische Fabrikation die besterprobten englischen und belgischen Maschinen und Wägen vorerst auf die vorliegende Bahn gebracht, und eben so bei der Ausführung des Bahnbaues sowohl in- als ausländische Ingenieure von anerkanntem Rufe und Erfahrung in diesem Fache verwendet werden.

B. Baukosten und Transport-Quantitäten.

Es dürfte in dieser Beziehung zur praktischen Vergleichung und thatsächlichen Beurtheilung nicht unzweckmäßig seyn, vor der nähern Auseinandersetzung der finanziellen Verhältnisse, auf dem hier besprochenen Bahnzuge eine vergleichende Tabelle der wesentlichsten Verhältnisse, die sich auf einigen der längern, bereits mittelst Dampf in Thätigkeit befindlichen Eisenbahnen, durch die Erfahrung herausgestellt haben, vorhergehen zu lassen.

Hauptverhältnisse
einiger bereits thätigen Eisenbahnen.

Land.	Benennung der Bahn.	Länge in deutsch. Meilen.	Bahn.		Kraft.	Baukosten in fl.		Transport	
			Lager.	Geleise.		die deutsche Meile.	im Ganzen.	in Zentner.	Reisende
England.	Stokton und Darlington.	9	Stein.	Doppelt und einfach.	Dampf und Pferde.	277,777	2,500,000	1,900,000	20,000
	Manchester und Liverpool.	$6^2/_3$	Stein und Holz.	Doppelt	Dampf.	1,700,000	11,331,600	3,000,000	500,000
Frankreich.	St. Etienne. Lyon.	$8^1/_2$	Stein.	Doppelt	Dampf.	522,700	4,528,000	5,040,000	
	Andrezieux bis Roanne.	12	Stein.	Doppelt	Dampf.	330,665	3,968,000	3,000,000	
Belgien.	Brüssel. Mecheln.	3	Holz und Stein.	Einfach.	Dampf.	177,789	533,300		600,000
Baiern.	Fürth. Nürnberg.	1	Stein.	Einfach.	Dampf und Pferde.	150,000	150,000	120,000	216,000

Aus dieser Tabelle ergeben sich nun die Fundations-Capitale sammt Fundus instructus pr. deutsche Meile durchschnittlich:

a. in England	mit	fl.	988,888,
b. » Frankreich	»	»	431,682,
c. » Belgien	»	»	177,000,
d. » Deutschland	»	»	150,000,

wobei wir bemerken, daß die Liverpooler Bahn die unverhältnißmäßig theuerste ist, zum Theil wegen der vorgekommenen hohen Grundeinlösungen, welche auf $6^2/_3$ deutsche Meilen allein 1,300,000 fl. absorbirten, theils wegen eingetretener häufiger Oppositionen, welche die Erwirkung der Parlaments-Acte allein auf 300,000 fl. hinauftrieben, theils wegen der Gewältigung vieler und außerordentlicher Hindernisse, welche eben so viele als kostspielige Mißgriffe und theure Erfahrungen hervorriefen. Aus dem Durchschnitte von zehn andern englischen Bahnanlagen ergibt sich indessen ein mittlerer Betrag von 232,170 fl. pr. deutsche Meile für diese Rubrik. Bei der Brüßler Bahn hingegen kommt zu berücksichtigen, daß der bedeutende Aufwand für Gebäude, Maschinen und Bau-Administration für eine später auszuführende viel größere Strecke als die bezeichneten drei Meilen Statt gefunden habe.

Bei der nunmehr der Vollendung ganz nahen Gmundner in Österreich auf Pferdetransport construirten Holzbahn kostet die deutsche Meile circa 70,000 fl.

Was dagegen die Anlagekosten der Wiener-Bochnia-Eisenbahn betrifft, so sind die mit aller Sorgfalt abgefaßten, auf verläßige Erhebungen über Grund — Holz — Eisen-Baumateriale und Arbeitspreise basirten Präliminarien noch vorsichtsweise mit einem sehr bedeutenden Aufschlage erhöhet, und aus diesen höchst vorsichtigen erhöhten Sätzen die zuversichtliche Aussicht und Hoffnung erlangt worden, daß jedenfalls die Fundationskosten sammt Verzugszinsen während der Bauzeit die Summe von 200,000 fl. pr. deutsche Meile, die ganze Bahn ohne die Seitenbahnen also 12,000,000 fl. nicht überschreiten dürften.

Da nun die Terrain-Verhältnisse der Wiener-Bochnia-Bahn-Trace fast die nämlichen sind, wie jene der Brüßler-Mecheln-Bahn — da bei letzterer die Anlagekosten einer deutschen Meile nur auf 177,789 fl. steigen — so erscheint es sicherlich als völlig genügend, wenn für erstere 200,000 fl. als Anlagskosten-Betrag präliminirt wird, und dieses um so mehr, da die Geldbeträge der Grundeinlösung, der Hand- und Zugarbeiten, des Holz-, Baustein- und Ziegelankaufes sich fast bei jeder Eisenbahn-Anlage im österreichischen Staate viel tiefer stellen werden, als dieses in Belgien der Fall seyn kann.

Die dießfällig systematisch geordneten und gehörig docirten Detail-Überschläge sind dem provisorischen Comité vorgelegt worden.

Ausweis

einiger der bedeutenderen Frachtgegenstände, von denen es ämtlich oder durch controllirte Erhebungen nachgewiesen werden konnte, daß selbe nach einem größern Durchschnitte jährlich auf nachstehende Entfernungen in nachbenanntem Gewichte verführt worden.

Benennung der Gegenstände und Angabe der Transports-Distanz.			Auf die ganze Bahnlänge reducirt, gibt Wiener Zentner.
1. Salz. Nach dem Ausweise der Salinen-Direction von Wieliczka und Bochnia:			
Für Galizien	Zentner	100,000	
Für das Königreich Polen nach Niepolomice	»	290,762	
» » » » » Podgorcze .	»	224,738	
» » » » » Sieroslavice	»	115,600	
Für das Königreich Preußen nach Dwory . .	»	56,000	
» » » Ungarn » Wadowice .	»	96,000	
Nach Mähren, Schlesien und Österreich . .	»	226,400	
	Zentner .	1,038,500	173,083
2. Guß- und Stabeisen, dann Stahl sammt den daraus erzeugten Waaren, von den mährischen, schlesischen, niederungarischen, steierischen und österreichischen Werken nach verschiedenen Ausweisen und Belegen wenigstens			80,000
3. Nach ämtlichen Ausweisen: Hanna-Getreide, über Lundenburg nach Wien 280,000 Zentner circa 15 Meilen			70,000 [1]
4. Heu, ungarisches und mährisches, nach ämtlichen Angaben	Zentner	1,000,000	
Hievon ein Minimum angesetzt von			60,000
	Fürtrag .		383,083

[1]) Hiebei ist jedoch nicht angeschlagen der sehr wichtige Getreideverkehr des Weißkirchner, Olmützer, Prerauer, Kremsirer und ungarisch Hradischer Getreidemarktes, eben so wenig jener zwischen Galizien, Schlesien und Mähren

Benennung der Gegenstände und Angabe der Transports-Distanz.		Auf die ganze Bahnlänge reducirt, gibt Wiener Zentner.
Übertrag .		383,083
5. Brenn-, Bau-, Werk- und Nutzholz, nach ämtlichen Angaben 720,000 Zentner, ein Minimum angenommen von		144,000 [1])
6. Mastochsen, nach dem Ausweise der Untersuchungs-Commission in Bielitz 80,000 St. à 6 Ztr.	480,000	
Nach Ausweis der Gränzzollämter aus Ungarn 6000 St. à 6 Ztr.	36,000	
	516,000	
Durchschnittlich auf 42 Meilen zu verführen, gibt circa		361,200 [2])
7. Schweine. Nach Ausweis des mährisch Ostrauer Mauthamtes	Zentner 60,525	
Nach Ausweis der ungarischen Gränz-Zollämter .	» 4,000	
	Zentner . 64,525	
Durchschnittlich auf beiläufig 40 Meilen, macht		43,000 [3])
8. Tabak. Nach Ausweis der k. k. Tabak-Fabriken-Direction von und nach Polen, Mähren und Österreich . .	Zentner 10,980	
Nach Ausweis der Tabakfabrik zu Göding, von Göding nach Mähren und Schlesien . . .	» 30,000	
	Zentner . 40,980	
Auf 30 und 12 Meilen zu führen, macht		10,000
Fürtrag .		941,283

[1]) Dieser Verkehr dürfte durch den Transport des verschiedenartigsten Holzes aus den Querwäldern der March, dann aus jenen der Umgegend von Prerau, Leipnik, des Oderthales, des Teschner Kreises u. s. w. höchst wichtig werden.

[2]) Nach dem zehnjährigen Durchschnitte des Olmützer Ochsenmarktes betrug vor dem concessionirten Seitenabtriebe der durchschnittliche jährliche Ochsenauftrieb daselbst circa 96,000 Stücke, was à 6 Ztr. gibt 576,000 Zentner.

[3]) Hiebei ist jedoch nicht begriffen der Schweintrieb, welcher über Friedek und andere Übergangspunkte der Ostrawitza Statt hat.

Benennung der Gegenstände und Angabe der Transports-Distanz.	Auf die ganze Bahnlänge reducirt, gibt Wiener Zentner.
Übertrag .	941,283
9. Merkantil-Artikel. Laut Ausweis des Podgorzer Zollamtes, dann des Hradischer Kreisamtes gegen Wien . Zentner 298,734	
Auf 30 und 12 Meilen	82,960
10. Merkantil-Artikel. Laut Ausweis des Wiener Magistrats durch die Güterbeförderer gegen Mähren, Schlesien und Galizien Zentner 177,742	
Auf 40 Meilen	118,500
Summa .	1,142,743

Dieses Frachtquantum auf einen sehr geringen, alle Concurrenz ausschließenden Frachttarif basirt, und mit Hinzurechnung von nur 40,000 Passagieren jährlich in beiden Richtungen, läßt allein schon für das vorliegende Eisenbahn-Unternehmen ein günstiges Resultat hoffen, ungeachtet in obigem Fracht-Tableau nur einige wenige Haupttransport-Artikel nachgewiesen und dabei völlig unberücksichtigt geblieben sind:

a) die große Quantität der unzähligen Gegenstände des Zwischenverkehres zwischen Galizien, Schlesien und Mähren — zwischen Mähren und Schlesien — zwischen Schlesien, Mähren und Österreich;

b) insbesondere der große Verkehr in längern und kürzern Distanzen, welcher zwischen Wien, Brünn, Prosnitz, Olmütz, Leipnick, Weißkirchen, Neutitschein, Troppau, Teschen, Bielitz, Wadowice, Wieliczka, Bochnia u. s. w. auf den dermaligen Chausséen Statt findet, und die obigen Mauthämter von Podgorze, Göding und Anger nicht berührt, also in obigem Frachtausweise, mit Ausnahme der wenigen bezeichneten Artikel, auch gar nicht einbezogen erscheint;

c) endlich ist des Personen-Transportes auf dieser langen und volkreichen Strecke nur in obigem geringen Ziffer erwähnt.

Wer die bisherigen Erfahrungen fast aller englischen, nordamerikanischen, französischen und belgischen Eisenbahnen näher betrachtet, wird finden, daß die Verfrachtungs-Ergebnisse fast ohne Ausnahme alle Voranschläge übertroffen haben, — daß sich meistens ganz unvorhergesehene Frachtgegenstände eingefunden haben, und andere zu ganz überraschenden Quantitäten angewachsen sind. Vor Allem aber hat der Personen-Verkehr in den meisten Fällen alle Voraussicht bei weitem überboten. —

Wenden wir diese Erfahrungen auf das vorliegende Eisenbahn-Unternehmen an, welches ein eben so sicheres als schnelles und wohlfeiles Communications-Mittel darbieten soll, so erscheint

die Voraussicht wohl ganz begründet, daß sich den oben bezeichneten wenigen Artikeln namhafte Quantitäten von Unschlitt, Kerzen, Seife, Leder, Pelzwerk, Häuten, Borsten, Schafwolle, Horn, Klauen, Wachs, Honig, Branntwein, Weingeist, Bier, Wein, Weinmost, Essig [1]), Schafen, Lämmern, Ziegen, Hammeln, Spanferkeln, Kälbern [2]), Haus- und Wildgeflügel, Wildbret, Trockenfleisch, Fischen, Milch, Käse, Speck, Schmalz, Butter, Körner-, Hülsen- und Knollenfrüchten aller Art, Sämereien, Mahlproducten (als Mehl, Gries, Graupen, Grütze, Schrott und Kleien), Stärke, Brot, Garten-Erzeugnisse aller Art [3]), frischem und gedörrtem Obste [4]), Hanf-, Lein- und Rübsamenöl, Eiern, Kienholz, Bretterwerk, Latten, Schindeln, Fournierhölzer [5]), Holzkohlen, Ziegeln, Bausteinen, Quadern, Marmor, Dachschiefer [6]), gebranntem Kalke [7]), Gypse [8]), Kupfer, Messing, Zink, Blei ꝛc.

---

[1]) Die Abtheilung der bezeichneten Getränke und Flüssigkeiten beträgt schon dermalen ein sehr großes Frachtquantum, und es läßt sich leicht voraussehen, daß der Abzug des Weines von der Donau nach Galizien und den benachbarten Ländern sehr zunehmen müsse, wenn für den Eimer nur ein Frachtlohn von 1 fl. Conv. Münze auf die Distanz von 60 deutschen Meilen festgestellt wird.

[2]) Zu dem beiläufigen Betrage von 300,000 Stücken der jährlichen Consumtion Wiens an obigen kleinern Schlachtthieren hat bisher Schlesien und Galizien keine Zulieferung gemacht.

[3]) Es ist fast als gewiß vorauszusehen, daß sich in den üppigen Thalgründen des March-, Thaya-, Hanna- und Petschflusses eine ausgedehnte Garten-Cultur, so wie zwischen Liverpool und Manchester, als Folge der Eisenbahn einfinden werde. Schon dermalen ist der Spargel, Salat, Kohl, das Kraut, die Rüben ꝛc. dieser gesegneten Gegenden als vorzüglich gut bekannt.

[4]) Die eben so ausgedehnte als veredelte Obst-Cultur, besonders des Brünner und Hradischer Kreises, veranlaßt schon jetzt bedeutende Handelsgeschäfte, selbst bis nach Breslau hin.

[5]) Wenn man den dießfälligen theilweisen Überfluß und Mangel dem Bahnzug entlang bedenkt, so erscheint die Voraussicht fast als gewiß, daß der Transport des Bau-, Nutz- und Werkholzes mannigfaltigster Art eine große Ausdehnung erhalten müsse. Besonders wird sich hiezu das Eichen-, Rusten-, Linden-, Eschen-, Ahorn-, Äpfel-, Birn-, Kirsch- und Nußbaumholz eignen.

[6]) Der schöne Marmor und Alabaster Galiziens, die herrlichen Sandstein-Quadern von Polnisch-Ostrau, Biestritz und Molletein, das theilweise Daseyn vortrefflicher Baustein-Brüche an dem Bahnzuge, die besondere Vorzüglichkeit der neuern Dachziegel-Erzeugung auf mehreren Gütern des Olmützer Erzstiftes, und die bekannten, bereits jetzt schon sehr weit verführten Dachschiefer aus den zahlreichen Brüchen des mährisch-schlesischen Gebirges dürften der Eisenbahn große Fracht-Quantitäten zuwenden.

[7]) Auf der englischen Eisenbahn von Darlington ist der gebrannte Kalk durch die zufällige Aufdeckung von Kalkstein-Massen zum wichtigsten Gegenstande der Verfrachtung außer der Steinkohle geworden. Da nun längs der Wiener-Bochnia-Bahntrace bereits jetzt einige Brüche des vortrefflichsten Kalksteines bekannt sind, so berechtigt dieses zur Hoffnung eines sehr namhaften Transport-Geschäftes, um so mehr, je größer der dießfällige Mangel an beiden Strecken des Bahnzuges, und je wohlfeiler der Brennstoff und die Arbeitslöhne sind. — Wenn man die jetzigen Marktpreise des gebrannten Kalkes loco Wien zum Maßstabe nimmt, so zeigt eine einfache Berechnung, daß sich der Transport des gebrannten Kalkes selbst aus dem Hradischer und Olmützer Kreise bis zur Donau gut rentiren würde.

[8]) Dermalen werden jährlich einige tausend Fuhren Gypses aus preußisch Schlesien nach Mähren für

anschließen werden; daß insbesondere die schlesischen und krakauischen Schwarzkohlen [1]), die Eisensteine und Eisenhütten-Erzeugnisse des Teschner und Prerauer Kreises eine sehr große Verfrachtung mit sich bringen werden, — daß diese und viele andere Naturproducte ihren Zug nach dem Herzen der Monarchie und zu der jetzt so sehr als handelswichtig erkannten Donau nehmen werden, indem selbe dermalen wegen des hohen Frachtlohnes, nicht selten wegen des Mangels an brauchbaren Communications-Mitteln, nur einen geringen oder wohl gar keinen Abzug finden, — daß die Industrie-Producte Mährens und Schlesiens [2]), die Mode-, Luxus- und

---

den landwirthschaftlichen Gebrauch bezogen. Die Eisenbahn zwischen Wien und Galizien durchzieht nun bei Wieliczka und Bochnia die Gyps-Formation des Salzstein-Gebirges; ein glücklicher Umstand, welcher die wohlfeile Bringung des Gypses aus einheimischen Brüchen auf die Eisenbahn nach sich ziehen muß.

[1]) Schon dermalen fördern die Schwarzkohlen-Gruben des Brünner und Teschner Kreises beiläufig 700,000 Zentner der vortrefflichsten Steinkohlen. Aus preußisch Schlesien und dem krakauischen Gebiete werden beinahe 200,000 Zentner eingeführt. Von diesen Quantitäten gehen längs dem projectirten Eisenbahnzuge meistens auf kleinere Distanzen etwas mehr als 200,000 Zentner. Erwägt man nun den Umstand, daß die Eisenbahn zwischen mährisch Ostrau bis nach Galizien längs der Krakauer Gebietsgränze hin auf eine Distanz von mehr als 8 deutschen Meilen entweder zwischen den Kohlengruben oder längs denselben an einer Seite hinstreicht, — bedenkt man, daß diese Kohlen größtentheils so vortrefflich sind, als die englischen aus der Staffordshire, ja zum Theil selbst wie jene von Durham und Northumberland, — berücksichtiget man die Thatsache, daß so viele bereits bestehende ausländische Eisenbahnen bloß auf den Transport der Steinkohlen basirt sind, und sich durch selbe allein hoch rentiren, so wird es sehr wahrscheinlich, daß dieser Artikel baldigst das wichtigste Verfrachtungs-Object des vorliegenden Eisenbahn-Unternehmens werden dürfte. — Die Verhältnisse, daß der Brünner Bahnflügel den vortrefflichen Schwarzkohlen-Gruben von Rositz und Oslavan so nahe kommt, und eine erleichterte Abfuhr selbst bis Wien verspricht; ferner, daß die besonders guten Hultschiner, Ostrauer, Dombrauer und Karviner Kohlen nur $^1/_4$ bis $^5/_4$ Stunden weit von dem Bahnzuge gewonnen werden und einer sehr großen Ausbeutung fähig sind; daß mehrere dieser Gruben ihre vortrefflichen Kohlen theilweise bereits sehr weit auf der Achse verfrachten, wodurch ein Zentner derselben selbst zum Marktpreise von 48 kr. C. M. aufsteigt; daß bei einem Eisenbahn-Frachtlohne von $^3/_4$ kr. C. M. pr. Meile und Zentner Steinkohlen, und bei einem Verkaufspreise eines Zentners derselben zwischen 8 bis 12 kr. C. M. an den Gruben die Marktpreise der Schwarzkohlen sich folgends stellen dürften, und zwar:

a) bis zu einer Entfernung von den Gruben von 12 Meilen zu 17 — 21 kr. C. M.
b) » » » » » » » » 24 » » 26 — 30 » —
c) » » » » » » » » 40 » » 38 — 42 » —

so gewähren diese Verhältnisse und Sachbestände den sichersten Leitfaden, wornach der wahrscheinliche Voranschlag eines eben so großen als für das allgemeine Beste nützlichen Schwarzkohlen-Verkehrs auf der projectirten Eisenbahn gemacht und beurtheilt werden kann.

[2]) Unter diesen stehen die Erzeugnisse des Schafwoll-, Baumwoll- und Leinenmanufactur-Wesens wohl oben an.

Kunstartikel Wiens [1]), so wie die feinern Naturerzeugnisse des Südens [2]) den Bahnzug in größern und kleinern Distanzen als Frachtgut benützen werden, — daß mannigfaltige Verfrachtungen von Ärarial-Gütern, Militär-Effecten, ja selbst der oftmalige Transport des Militärs um so gewisser erfolgen dürften, je sicherer, geschwinder und wohlfeiler die dießfälligen Wünsche der hohen Staatsverwaltung befriedigt werden können, — daß endlich der Passageurs-Transport [3]) überhaupt wahrscheinlich der wichtigste und erträglichste Gegenstand aller Bahngeschäfte werden dürfte.

Einen wichtigen und sehr beruhigenden Beweis über den schon jetzt auf den Straßen zwischen Wien und Bochnia Statt findenden lebhaften Verkehr gewährt die jenseitig folgende Darstellung der im Jahre 1835 an das hohe Ärarium bezahlten Pachtbeträge der Weg- und Brückenmauthstationen, aus welcher ersichtlich ist, daß der Geschäftsumtrieb in der Richtung von und nach Mähren, Schlesien und Galizien bei weitem größer seyn müsse, als jener von und nach Deutschland, Böhmen und Italien.

Nach diesen Betrachtungen und Conjuncturen wurden nun seit sechs Jahren über das wahrscheinliche Frachtquantum, welches sich auf einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia bei einem jede Concurrenz ausschließenden niedern Frachtpreis-Tariffe einfinden dürfte, von verschiedenen

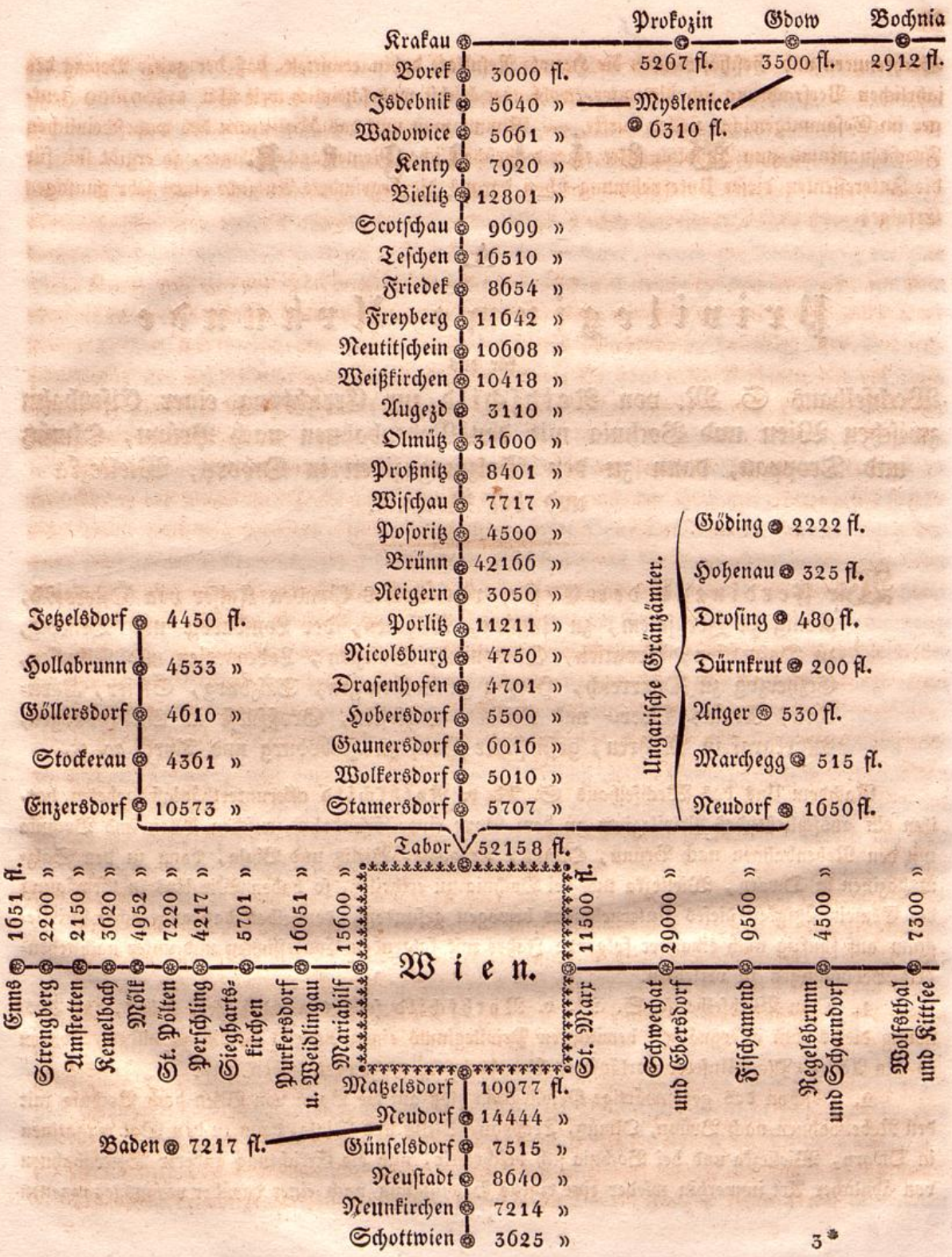
---

[1]) Bei der Anzahl dieser Artikel sind vorzüglich die ausgezeichneten Wagner-, Sattler-, Tapezier- und Tischler-Arbeiten Wiens in Anschlag zu bringen.

[2]) Außer den österreichischen und ungarischen Weinen werden die nach dem Norden ziehenden sehr mannigfaltigen Objecte des Spezerei-, Droguerie- und Materialhandels, so wie die italienischen Früchte der Bahn große Frachten zuwenden. — Welchen Umfang müßte der Handelszug der italienischen, levantischen Waaren nach Galizien, preußisch Schlesien und russisch Polen erst dann bekommen, wenn die Wiener-Bochnia-Eisenbahn bis zur adriatischen Seeküste erstreckt werden sollte! — Wien würde dann der Hauptstapelplatz des Handels zwischen dem Mittelmeere und dem Nordosten Europas werden! —

[3]) Würde man die bei den Haupteisenbahnen Nordamerikas, Englands, Belgiens und Frankreichs bisher bestätigte, ja bei den Bahnen zwischen Brüssel und Mecheln, zwischen Nürnberg und Fürth weit überschrittene Thatsache: »daß auf Eisenbahnen zwischen volkreichen Städten jährlich so viele Passagiere reisen, als die anwohnende Bevölkerung Seelen nachweist,« zum Beurtheilungsgrunde des wahrscheinlichen künftigen Personen-Transportes der Wiener-Bochnia-Eisenbahn annehmen, so müßte man sich in dieser Beziehung einem eben so großen Voranschlage als der freudigsten Aussicht hingeben. Bedenkt man den Umstand, daß diese Bahn sammt den Ausästungen auf einer Länge von mehr als 74 deutschen Meilen zahlreiche Städte und volkbedeckte Länderstriche unter einander und mit der Hauptstadt zu verbinden die Aufgabe hat, ja daß ganze Provinzen des Nordens hiedurch eigentlich erst in einen bequemen und leichten Verkehr mit der geschäftsthätigen Donau und dem verschiedenartig betheilten Süden der Monarchie treten sollen, so ergibt sich von selbst die Voraussicht, daß sich bei der Wiener-Bochnia-Eisenbahn eben so, wie bei allen dermalen schon thätigen ausländischen Hauptbahnen, der Reinertrag noch sicherer und lohnender auf dem Transport-Ergebnisse der Passageurs als auf jenem der übrigen Frachten fußen werde.

Sachkennern und Geschäftsleuten die Haupt-Resultate dahin ermittelt, daß der ganze Betrag der jährlichen Verfrachtung sich nie unter, wohl aber höchst wahrscheinlich weit über 1,500,000 Zentner im Gesammtgewichte stellen dürfte. — Nimmt man nun das Minimum des wahrscheinlichen Frachtquantums zum Anhaltspunkte einer wahrscheinlichen Reinertags-Bilance, so ergibt sich für die Interessenten dieser Unternehmung schon daraus die begründete Aussicht eines sehr günstigen Erfolges.


Krakau
Borek 3000 fl.
Isdebnik 5640 »
Wadowice 5661 »
Kenty 7920 »
Bielitz 12801 »
Scotschau 9699 »
Teschen 16510 »
Friedek 8654 »
Freyberg 11642 »
Neutitschein 10608 »
Weißkirchen 10418 »
Augezd 3110 »
Olmütz 31600 »
Proßnitz 8401 »
Wischau 7717 »
Posoritz 4500 »
Brünn 42166 »
Neigern 3050 »
Porlitz 11211 »
Nicolsburg 4750 »
Drasenhofen 4701 »
Hobersdorf 5500 »
Gaunersdorf 6016 »
Wolkersdorf 5010 »
Stamersdorf 5707 »
Prokozin
5267 fl.
Gdow
3500 fl.
Bochnia
2912 fl.
Myslenice
6310 fl.
Ungarische Gränzämter.
Göding 2222 fl.
Hohenau 325 fl.
Drosing 480 fl.
Dürnkrut 200 fl.
Anger 530 fl.
Marchegg 515 fl.
Neudorf 1650 fl.
Jetzelsdorf 4450 fl.
Hollabrunn 4533 »
Göllersdorf 4610 »
Stockerau 4361 »
Enzersdorf 10573 »
Tabor 52158 fl.
Enns 1651 fl.
Strengberg 2200 »
Amstetten 2150 »
Kemelbach 3620 »
Mölk 4952 »
St. Pölten 7220 »
Perschling 4217 »
Sieghartskirchen 5701 »
Purkersdorf u. Weidlingau 16051 »
Mariahilf 15600 »
Wien.
St. Marx 11500 fl.
Schwechat und Ebersdorf 29000 »
Fischamend 9560 »
Regelsbrunn und Scharndorf 4500 »
Wolfsthal und Kittsee 7300 »
Matzelsdorf 10977 fl.
Neudorf 14444 »
Baden 7217 fl.
Günselsdorf 7515 »
Neustadt 8640 »
Neunkirchen 7214 »
Schottwien 3625 »

Beilagen.

A.

Privilegiums-Urkunde

für das

Wechselhaus S. M. von Rothschild zur Errichtung einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz und Troppau, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia.

Wir Ferdinand der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Österreich, König zu Jerusalem, zu Ungarn, Böhmen, der Lombardie und Venedig, zu Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien, Erzherzog zu Österreich, Herzog zu Lothringen, Salzburg, Steier, Kärnthen, Krain, Ober- und Nieder-Schlesien, Großfürst in Siebenbürgen, Markgraf in Mähren, gefürsteter Graf zu Habsburg und Tyrol ꝛc. ꝛc.

Nachdem Uns das Wechselhaus S. M. v. Rothschild allerunterthänigst gebeten hat, ihm ein ausschließendes Privilegium zu dem Baue einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz und Biala, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia zu ertheilen, so haben Wir Uns in Erwägung der Gemeinnützigkeit dieses Unternehmens bewogen gefunden, demselben das angesuchte Privilegium auf fünfzig nach einander folgende Jahre mit folgenden Concessionen und unter nachstehenden Bedingungen zu verleihen.

1. Dem Wechselhause S. M. v. Rothschild soll es nämlich frei stehen, zur Ausübung dieses ihm allergnädigst bewilligten Privilegiums einen Actien-Verein zu bilden, wovon es den Actien-Plan Unserer vorläufigen Genehmigung vorzulegen haben wird.

2. Obschon das gegenwärtige Privilegium bloß auf die Bahn von Wien nach Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz und Biala, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia sich beschränkt, und die Errichtung anderer Seitenbahnen von ähnlicher Art immerhin wieder eine eigene Bewilligung nach einer darüber vorausgegangenen

Verhandlung erfordert, so wird dem Wechselhause S. M. v. Rothschild dennoch auch sogleich die Berechtigung, auch ähnliche Seitenbahnen zur Herbeischaffung der Baumaterialien zu errichten, jedoch nur mit dem Beisatze bewilligt, daß, wenn diese auch nach vollendetem Baue noch bleibend aufrecht erhalten werden wollten, dasselbe darüber noch eine besondere Bewilligung anzusuchen haben werde.

3. Der Bau dieser Bahn soll bei seiner Ausführung nach den für öffentliche Straßen bestehenden Gesetzen behandelt werden; nur hat der Unternehmer, bevor zur Abschätzung der zum Baue benöthigten Gründe und der in die Bahnlinie fallenden Gebäude geschritten wird, mit dem Eigenthümer eine gütliche Ausgleichung zu versuchen.

4. Auch hat derselbe da, wo die Eisenbahn eine bestehende nothwendige Straße durchschneidet, oder über Bäche und Flüsse geht, in ersterer Beziehung die Verbindung der Straße über oder unter der Bahn auf eine brauchbare Art herzustellen, dann, wo der Grund einer schon bestehenden Straße zu der Bahn verwendet wird, eine andere Straße von demselben Zustande, wie die eingezogene, herzurichten, in der letztern Beziehung jedoch dafür zu sorgen, daß die Übersetzung der Bäche und Flüsse nur auf eine dem Laufe und der Benützung derselben unschädliche Weise geschehe, worüber, so wie über alles übrige Bau-Detail dieser Unternehmung derselbe seine speciellen Bauanträge, jedoch nur in Beziehung auf die dabei obwaltenden öffentlichen Rücksichten noch immer vorläufig der Würdigung der betreffenden Länderstelle zu unterziehen haben wird, wo dann, sobald die dießfällige Genehmigung von der Landesstelle entweder für die ganze Länge der Eisenbahn oder für eine einzelne Strecke erfolgt ist, eben diese Behörde zugleich den Befehl an die Besitzer der betreffenden Grund- und Gebäudetheile zu erlassen hat, letztere der Eisenbahn-Unternehmung gegen angemessene Schadloshaltung eigenthümlich abzutreten.

Sollte die bei solchen Abtretungen immer vorher zu versuchende gütliche Ausgleichung nicht zu Stande kommen, und daher die gerichtliche Schätzung solcher Grundstücke und Gebäude vorgenommen werden, so ist der gerichtliche Schätzungswerth bei Gerichte zu depositiren, und soll sodann die Eisenbahn-Unternehmung von den politischen Behörden gegen die etwaigen aus dem Schätzungs-Acte entstehenden weitern Anstände der Grund- oder Gebäudebesitzer in dem Baue der Bahn mit allem Nachdrucke geschützt werden, ohne daß jedoch letzteren dadurch die Austragung ihrer allenfälligen Anstände auf dem ordentlichen Rechtswege benommen wird.

5. Bei Anlegung eigener Packhöfe, nebst Beamtenwohnungen, Schmieden, Wagnereien und Stallungen, dann bei Errichtung eigener Wirthshäuser an der Bahn, hat sich die Unternehmung den bestehenden Gesetzen und der Provinzial-Verfassung zu unterziehen, und hinsichtlich der für die Bahn eingelösten Grundstücke und Gebäude, so wie bezüglich des Unternehmungs-Capitales, wird ihr keine andere Befreiung oder Ausnahme von Steuern, so wie von öffentlichen und Gemeindelasten zugestanden, als welche schon in den bestehenden Gesetzen begründet ist.

6. Bei den an der Eisenbahn vorfallenden Diebstählen oder boshaften Beschädigungen soll sich genau nach den bestehenden Gesetzen gerichtet werden.

7. Wir berechtigen die Unternehmung, auf dieser Bahn sowohl Personen, als alle Arten

Güter und Waaren, mit eigenen Wagen und mit Pferde- oder Dampfkraft, jedoch unbeschadet dem Postregale, zu verführen, auch diese Befugniß an Andere zu überlassen.

8. Von Seite der Staatsverwaltung wird während der Dauer des Privilegiums diese Bahn nie anders in Anspruch genommen werden, als daß die Unternehmung selbst die zu transportirenden Gegenstände verführe, und derselben dafür die Fracht, wie solche für die Privatgüter von ihr bestimmt, oder von Fall zu Fall durch freiwillige Übereinkunft besonders bedungen werden wird, bar bezahlt werde.

9. Eben so wird während der Dauer des Privilegiums von Seite der Staatsverwaltung an der von der Unternehmung hergestellten Eisenbahn keine Weg- und Brückenmauth errichtet und eingehoben werden. Die Befreiung der Eisenbahn von den Mäuthen für die etwaige Benützung der öffentlichen Straßen und Brücken findet zwar nicht Statt, jedoch kann in dem Falle, wo die Eisenbahn-Unternehmung sollte nachweisen können, daß die wirkliche Abnahme der gesetzlichen Weg- und Brückenmauth von ihrem Fuhrwerke entweder sich auf einen größern Betrag belaufen würde, als ihr aus dem Gesichtspunkte einer bloßen billigen Entschädigung der Straßen- und Brückenanstalt eigentlich obläge, oder daß diese Abgabe durch die Form der Einhebung von jedem einzelnen betretenen Fuhrwerke derselben auf ihre Unternehmung störend einwirke, eine Ausgleichung solcher Mißverhältnisse unter andern Modalitäten, allenfalls mit der Entrichtung eines Pauschalbetrages verwilligt, und einem besondern Übereinkommen derselben mit der Gefällsbehörde zugewiesen werden.

Was übrigens Waarenzölle, Verzehrungs-Abgaben und dergleichen betrifft, muß sich in dieser Hinsicht lediglich nach den allgemeinen Vorschriften benommen werden.

10. Nach Ablauf der fünfzig Privilegial-Jahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobilar-Zugehörungen der dann erloschenen Unternehmung als Eigenthümer frei schalten, über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten, und wenn er selbst oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten, und diese als nützlich sich bewährt hätte, wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbei zu lassen.

11. Auch gestatten Wir zur mehreren Begünstigung der Unternehmung, daß sie ihre eigene bei dem Wiener Mercantil- und Wechselgerichte zu protokollirende Firma führen dürfe, und daß diese Behörde ihre competente Instanz in Fällen der Eisenbahn sey.

12. Schließlich bestimmen Wir ausdrücklich, daß dieses Privilegium als nicht ertheilt und bezüglich als erloschen anzusehen sey, wenn binnen der ersten zwei Jahre vom heutigen Tage an, nicht wenigstens Eine Meile der Eisenbahn erbaut ist, oder wenn innerhalb zehn Jahren von dem oberwähnten Tage an gerechnet, die ganze Bahn zwischen Wien und Bochnia nicht vollständig ausgeführt ist.

Wenn nun die gesetzlichen Bedingungen getreulich in Erfüllung gebracht werden, so soll die Unternehmung nicht nur dieses ihr verliehenen allergnädigsten Privilegiums sich zu erfreuen haben, sondern Wir verordnen zugleich, daß während fünfzig Jahren, von dem Tage der öffentlichen

Kundmachung dieser Urkunde anzufangen, sich außer dem Wechselhause S. M. v. Rothschild, seinen Erben oder Cessionären, und überhaupt der Actien-Gesellschaft, Jedermann enthalten solle, eine dergleichen Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia, oder dergleichen Seitenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz und Biala, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia, auf welche erwähnte Haupt- und Nebenbahnen Wir aber auch gegenwärtiges ausschließendes Privilegium hiermit ausdrücklich beschränken, zu errichten, bei sonstiger Confiscation der widerrechtlich erbauten Eisenbahn zum Vortheile des Privilegirten und noch überdieß bei einer Geldstrafe von Einhundert Spezies-Ducaten in jedem Übertretungsfalle, wovon die Hälfte dem Armenfonde des Ortes, wo das Erkenntniß in erster Instanz gefällt wurde, die andere aber dem Privilegirten zuzufallen hat, und unnachsichtlich durch das im Lande, wo die Übertretung geschieht, befindliche Fiscalamt einzutreiben ist, ohne daß jedoch hieraus dem Privilegirten Einsprüche gegen Unternehmungen von Eisenbahnen in andern als den hier namentlich bezeichneten Richtungen nach und aus Galizien erwachsen können und dürfen; wie denn auch den Übertreter dieses Privilegiums noch insbesondere Unsere Allerhöchste Ungnade treffen, und es dem Privilegirten insbesondere vorbehalten seyn soll, ihn wegen alles erweislichen Schadens zum Ersatze vor dem ordentlichen Richter zu belangen.

Den Behörden, die es betrifft, ertheilen Wir insbesondere den gemessensten Befehl, über die Handhabung dieses Privilegiums und die damit verbundenen Bedingungen zu wachen.

Das meinen Wir ernstlich.

Zu Urkund dieses Briefes, besiegelt mit Unserem k. k. und erzherzoglichen anhangenden größeren Insiegel.

Gegeben und ausgefertigt mittelst Unseres lieben und getreuen Anton Friedrich Grafen Mittrowsky von Mittrowiz und Nemischl, Herrn der Herrschaft Wiesenberg in Mähren, Großkreuzes und Kanzlers des Österr. kais. Leopoldordens, Ehrenbailli und Großkreuzes des souverainen Ordens des heiligen Johann von Jerusalem, Unseres wirklichen geheimen Rathes, Kämmerers und obersten Kanzlers der vereinigten Hofkanzlei, Präsidenten der Studien-Hofcommission, Ehrenmitgliedes vieler gelehrten Gesellschaften ꝛc. ꝛc., in Unserer kais. Haupt- und Residenzstadt Wien, am vierten Monatstage März nach Christi Geburt im Eintausend acht hundert sechs und dreißigsten, Unserer Reiche im zweiten Jahre.

Ferdinand.

Anton Friedrich Graf Mittrowsky v. Mittrowiz und Nemischl,
Oberster Kanzler.
Carl Graf v. Inzaghi.
Franz Freiherr v. Pillersdorff.
Johann Limbeck Ritter v. Lilienau.
Nach Sr. k. k. Apostol. Majestät Höchsteigenem Befehle:
Wilhelm Freiherr v. Droßdick.

B.

Programm

über die

Bildung einer Actien-Gesellschaft zur Ausführung einer Eisenbahn von Wien nach Bochnia in Galizien.

Seine k. k. Majestät Ferdinand I. haben allergnädigst geruhet, dem Associé des unterzeichneten Banquier-Hauses, S. M. Freiherrn von Rothschild, ein ausschließendes Privilegium auf die Anlage einer 60 deutsche Meilen langen Eisenbahn von Wien nach Bochnia in Galizien, nebst den Seitenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Dwory und Wieliczka zu verleihen, und die Benützung derselben zum Transporte von Personen, Producten, Waaren aller Art und Hausthieren, auf 50 Jahre mit der Befugniß zu gestatten, daß auch nach Ablauf dieser Frist bei der hohen Staatsverwaltung die Verlängerung dieses ausschließenden Privilegiums angesucht werden könne, und daß in jedem Falle aber diese Eisenbahn cum appertinentiis an Grund und Boden, so wie an Gebäuden, nebst dem gesammten Fundus instructus, fortwährend das Eigenthum der hierauf zu bildenden Actien-Gesellschaft bleibe, welche das Transport-Geschäft auch fernerhin zu betreiben berechtiget seyn wird, wie dieß die demnächst im Druck erscheinende Allerhöchste Privilegiums-Urkunde ausführlich darthun wird.

Die hochwichtigen Resultate, welche diese Eisenbahn für die Erhöhung der Production, der Industrie und des Commerzes in den Provinzen Österreich, Mähren, Schlesien und Galizien haben muß, sind eben so einleuchtend, als der anzuhoffende günstige Erfolg für die Interessen der an diesem großen National-Werke theilnehmenden Individuen, und bedürfen hier um so weniger einer weitläufigen Erörterung, als hierüber bereits eine nähere Darstellung unter der Presse ist.

Um dieses in so mannigfacher Beziehung patriotische, und nach seiner moralischen Überzeugung auch für die Betheiligten sehr nutzbringende Unternehmen so gemeinnützig als möglich zu machen, hat sich der Freiherr S. M. von Rothschild im Einverständnisse mit seinem gefertigten Hause entschlossen, das auf seinen Namen erworbene Privilegium in seiner vollen Ausdehnung, ohne irgend einen besondern Vortheil für sich oder sein Haus zu reserviren, einer Actien-Gesellschaft gegen einfache Vergütung der bisherigen erweislichen Vorauslagen zu überlassen.

Mehrjährige Vorarbeiten, die wiederholte Absendung sachverständiger Individuen zur Auffindung und Untersuchung der zweckmäßigsten Bahn-Trace, zur Einsammlung der bisher bei der Anlage von Eisenbahnen und deren Betriebs-Manipulation in England, Frankreich und Belgien

gemachten Erfahrungen, so wie vielfache auf authentische Daten basirte Berechnungen, gewähren die gegründete Hoffnung nicht nur auf eine glückliche Ausführung des Baues, sondern auch auf eine bedeutende jährliche Dividende.

Nach den angefertigten Präliminarien dürfte die Gesammtsumme des zu dieser Unternehmung erforderlichen Capitals für die Anlage und den Transport-Betrieb, inclusive der bis zur Benützung der Bahn auflaufenden 4% Zinsen — ohne die anzuflügelnden Seitenbahnen — circa 11,360,000 fl. C. M. für circa 60 deutsche Meilen betragen. Es sollen daher vorsichtsweise für mögliche Fälle 12,000 Actien à 1000 fl. C. M. ausgegeben werden, welche nach vollendeter Subscription auf Verlangen auch in halbe, mit A und B bezeichnete Antheile à 500 fl. C. M. umgeschrieben werden können.

Von diesen 12,000 Stücken à 1000 fl. C. M. hat der Privilegiums-Besitzer, um den schon vor Erscheinen des Programms an ihn gelangten vielen Anmeldungen zu genügen, bereits 8000 Stücke vergeben, und es wird daher, mit Rücksichtsnahme auf andere Theilwerber, die Subscription auf die noch disponiblen 4000 à 1000 Stücke fl. C. M., vom 1. März 1836 angefangen, hier in Wien bei den Gefertigten angenommen werden.

Sollte die für den Bau der Hauptbahn präliminirte Summe durch die einlaufenden Subscriptionen überstiegen werden, so wird der Mehrbetrag über die vier Millionen, bis zum Belaufe von weiteren 2 Millionen, also im Ganzen 6 Millionen ebenfalls angenommen werden, um damit die genannten Flügelbahnen gleichzeitig erbauen zu können, und die Unterzeichneten versichern hiemit, daß am Schlusse der Subscription von dem weiter unten benannten Comité eine gewissenhafte Repartition verfaßt, und jedem Subscribenten die auf ihn entfallende verhältnißmäßige Quote zugetheilet werden wird.

Die Einzahlung der Beträge geschieht nach dem Schlusse der Subscription an die gesellschaftliche Casse in den am Fuße des Gegenwärtigen bemerkten vorläufigen Fristen, gegen Aushändigung provisorischer, von dem Comité auszustellender Certificate, bis die nach definitiver Constituirung der Gesellschaft zu entwerfenden Statuten, sobald sie die allerhöchste Genehmigung erhalten haben werden, nach geschehener voller Einzahlung die Hinausgabe der Original-Actien gestatten werden.

Sollte die Beschleunigung des Baues während der vorläufig auf 4 bis 5 Jahre präliminirten Bauzeit frühere Zahlungsraten erfordern, so würde dieß, jedes Mal drei Monate vorher, zur allgemeinen Wissenschaft gebracht werden.

Damit aber die eingezahlten Beträge bis zu deren wirklichen Verwendung nicht nutzlos erliegen, so wird für die zwischenzeitige Verzinsung dieser Einschußraten von dem Comité und seiner Zeit von der Direction Sorge getragen werden.

Bis zu dem Zeitpunkte, wo die Bahn vollendet, und selbst fruchtbringend seyn wird, vergütet die Gesellschafts-Casse für diese theilweisen Einlagen den Actionären jedenfalls pro rata temporis et quanti, 4% jährliche Zinsen in halbjährigen Raten, und die Eisenbahn-Direction wird die Einleitung treffen, daß sowohl diese Zinsen, so wie seiner Zeit die jährlichen Divi-

denden, auch in Frankfurt am Main bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhnen, in London bei Herrn N. M. von Rothschild, oder in Paris bei Herren Gebrüder von Rothschild behoben werden können, zu welchem Ende dieß auch auf den jeder Actie beizugebenden halbjährigen Dividenden-Coupons bemerkt werden wird.

Um jedoch in der Fortsetzung der bereits begonnenen dringendsten Vorarbeiten keinen Stillstand eintreten zu lassen, hat sich bis zu dem Momente, wo die erste General-Versammlung einberufen werden kann, im Interesse der Gesellschaft ein provisorisches Comité aus den ersten Subscribenten gebildet, und es haben außer dem Privilegiums-Inhaber die Herren

Samuel Biedermann,
Freiherr D. v. Eskeles,
Freiherr H. v. Geymüller,
Graf Heinrich von Larisch,
Johann Mayer,
Franz Riepl,
Heinrich Sichrovsky,
Freiherr von Sina, und
Leopold von Wertheimstein,

diese Mühewaltung bereitwilligst übernommen.

Das unterzeichnete Banquier-Haus gibt sich demnach die Ehre, das Publikum von der hiermit eröffneten Subscription in Kenntniß zu setzen.

Wien, den 22. Februar 1836.

M. A. von Rothschild & Söhne.

Termine zur Einzahlung:

30. April . 1836 . . .	10 %.	15. October 1838 . . .	10 %.
15. October 1836 . . .	10 »	15. April . 1839 . . .	10 »
15. April . 1837 . . .	10 »	15. October 1839 . . .	10 »
15. October 1837 . . .	10 »	15. April . 1840 . . .	10 »
15. April . 1838 . . .	10 »	15. October 1840 . . .	10 »

C.

Repartition

der

auf die Actien der k. k. privilegirten Wiener-Bochnia-Eisenbahn angemeldeten Subscriptionen.

Da die eingelaufenen Subscriptionen auf die in Folge des Programms dd. 22. Februar zu vergebenden 6000 Stück Actien im Betrage von 6 Millionen bei dem Schlusse derselben am 15. März d. J. die Höhe von 27,490 Stücken, 27,490,000 Gulden betragend, erreichten, so hat das unterfertigte Comité im Sinne des oberwähnten Programms für angemessen erachtet, nachfolgende, auf den Grundsätzen der Billigkeit gegen die Mehrheit der Subscribenten basirte Repartition festzustellen, und es erhält demnach jede bei der Unternehmung bis zum 15. März eingereichte einzelne Anmeldung

auf	1	Stück	Eine	Actie	pr.	1000	fl.,	demnach	851	Subscribenten	851	Actien,
»	2	»	Zwei	Actien	»	»	»	»	430	»	860	»
»	3	»	Zwei	»	»	»	»	»	172	»	344	»
»	4	»	Zwei	»	»	»	»	»	119	»	238	»
»	5	»	Drei	»	»	»	»	»	193	»	579	»
»	6	»	Drei	»	»	»	»	»	57	»	171	»
»	7	»	Drei	»	»	»	»	»	7	»	21	»
»	8	»	Drei	»	»	»	»	»	24	»	72	»
»	9	»	Drei	»	»	»	»	»	3	»	9	»
»	10	»	Drei	»	»	»	»	»	180	»	540	»
»	11	»	Drei	»	»	»	»	»	2	»	6	»
»	12	»	Drei	»	»	»	»	»	17	»	51	»
»	13	»	Drei	»	»	»	»	»	1	»	3	»
»	14	»	Drei	»	»	»	»	»	3	»	9	»
»	15	»	Drei	»	»	»	»	»	18	»	54	»
»	18	»	Drei	»	»	»	»	»	2	»	6	»
»	20	»	Drei	»	»	»	»	»	72	»	216	»
»	24	»	Drei	»	»	»	»	»	2	»	6	»
»	25	»	Drei	»	»	»	»	»	8	»	24	»
»	30	»	Vier	»	»	»	»	»	21	»	84	»
»	32	»	Vier	»	»	»	»	»	2	»	8	»
»	35	»	Vier	»	»	»	»	»	2	»	8	»
»	40	»	Vier	»	»	»	»	»	9	»	36	»
Von 50 bis zur höchsten Summe 10 %, daher für angemeldete									18013 Stück	. .	1804	»
									Summa	.	6000	Actien.

Die Einzahlung der ersten Rate mit 10 % bleibt zwar für den 30. April festgesetzt, und ist nur von diesem Tage an verzinslich; doch wird zur Bequemlichkeit des Publikums mit der Ausgabe der Interims-Scheine gegen Erlag der respectiven Beträge schon am 27. April angefangen werden.

Die Lokalität der gesellschaftlichen Kasse wird nachträglich bekannt gemacht werden.

Wien, am 21. März. 1836.

Von dem Comité der Wiener-Bochnia-Eisenbahn-Unternehmung.

Übersichts-KARTE der Eisen-Bahn-Route, zwischen Wien und Bochnia. nebst den FLÜGEL-BAHNEN.

Lith. Anst. unter d. Leitung des H. Engel, Auwinkel, No. 634 in Wien.

Deutſche Meilen 15 auf einen Grad.

[illegible] 16 aug 8710

r 761

Wien.
Gedruckt und im Verlage bei Carl Gerold.
1836.