

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 Nützlichkeit 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 1850 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 Niepl, 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 theilhaft werden sollten, von sehr ermunternder Art, und nur die bald darauf eingetretenen politischen Conjunctionen 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 ferner in der Zwischenzeit von fünf Jahren höchst wichtige Fortschritte und Erfolge in der Anlage und Ausbringung der Eisenbahnen in Belgien und England erzielt wurden, so unternahmen zur weitem Begründung des vorliegenden Projectes, der erwähnte Herr Professor Franz Niepl und das Eisenbahn-Comité-Mitglied, Herr Heinrich Sichrovsky, im Herbst 1855 eine wiederholte Reise nach obigen Ländern. Die Erfolge derselben gewährten neuerdings die Überzeugung, daß kein begründeter 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 Vorstube der hohen Staats-Verwaltung vorgenommenen Erhebungen und Untersuchungen haben nun für die Nützlichkeit einer Eisenbahn-Anlage zwischen Wien und Bochnia folgende Haupt-ergebnisse 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 $\frac{1}{280}$ 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 vorzüglichsten 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 Wieszka 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 dormalen 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 dormalige Verfrachtung der Industrie und südlichen Naturproducte von Wien nach Mähren, Schlessien 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 dormalen 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 Chaussée, und durch einige meistens sehr mangelhafte Commercial-Straßen und Communal-Wege unterhalten. — Erstere ist jedoch nicht nur um einige Meilen länger, als der bezeichnete Bahnzug, sondern übersteigt mehrere bedeutende Gebirgs-Ausläufer 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 Commercial- 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 rathlich 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 Oesterreich 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 Eingang 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 Unger 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 Dürnkrot, Jedenspeigen, Dröfing 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.