

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.

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, Gradisch, 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  $\frac{1}{400}$  die Leipziger Abhänge 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 Jauchtel, Rothenwald, Brosdorf, bis an die Schweinsbrücke unweit Mährisch-Osttrau 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. — Osttrau 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 Dziediz, 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 Dziediz 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 Gesamtwohl, als gegen die Bahn-Unternehmer, haben die Rathslichkeit 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 Bahnteile mit Nails 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 Nails 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 walddreichsten 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 Tagelöhner gleichförmiger vertheilt werde, und nicht bloß einem einzelnen Industrie-Zweige — der Eisenproduction — fast ausschließlich zuflicße. Man vergleiche nur unser grünendes und blühendes Oesterreich 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 Nails gebaut wird, dagegen aber in Oesterreich 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 berücksichtigt, endlich auf die Anwendung der Dampfwägen hingewiesen.

Wenn es auch hier nicht der Ort ist, Bilanz 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, Dampfwägen und Eisenbahnen hat wohl bereits alle Zweifel gegen die Sicherheit des letzterwähnten Transportmittels längst verscheucht, und ämtliche, unter der strengsten Controlle der erbittertesten 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 vorkamen, welche letztere von ganz unvorhergesehenem und unabwendbarem 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.