

Durch den Vertrag vom 4. August 1853 ist das Eigenthum der Wien-Gloggnitzer Bahn und ihrer Zweige auf den Staat übergegangen, der die Besitzer der noch nicht eingelösten Actien mit 135 Procenten ihres Nennwerthes in 5procentigen verloszbaren Obligationen entschädigte, die verzinsliche Schuld der Gesellschaft mit 2,750,000 fl. übernahm, die Material-Vorräthe ablöste und für die bereits in seinen Händen befindlichen 11,781 Actien auf jeden Antheil an der, der Gesellschaft verbliebenen Maschinenfabrik nächst dem wiener Bahnhofe, und an der Wien-Bruder Bahn, so wie an der Concession zur Fortsetzung der letztern verzichtete, überdies die wechselseitigen Ansprüche und Verbindlichkeiten, die aus dem Pachtbetriebe der südlichen Staatsbahn vom October 1844 bis November 1851 herührten, als ausgeglichen erklärte.

Der wien-gloggnitzer Actien-Gesellschaft, welche vom 1. October 1853 an wieder die ursprüngliche Benennung „Wien-Maaber Eisenbahngesellschaft“ zu führen hatte, wurde die Concession zum Weiterbaue der Bruder Bahn bis Neuzödn an der Donau in Aussicht gestellt, und die Bewilligung zur Einleitung der Vorarbeiten ertheilt.*)

Auch die Debenburg-Kagelsdorfer Bahn gelangte durch den Vertrag vom 31. Juli 1854 an die Staatsverwaltung, welche die Eigenthümer der noch nicht eingelösten Actien mit 1,500,000 fl. in verloszbaren 5procentigen Obligationen entschädigte, auf einen der Gesellschaft ertheilten Vorschuß von 250,000 fl. verzichtete, und das vorhandene brauchbare, nicht bereits zum Fundus instructus gehörige Material abgefordert vergütete.

Die Uebernahme der Wien-Gloggnitzer Bahn und ihrer Zweige, dann der Debenburger in die Staatsregie ist für den Verkehr im Allgemeinen ein sehr wichtiges Ereigniß; namentlich für Wien und die im Bereiche dieser Schienenstraßen vorhandenen überaus zahlreichen industriellen Etablissements bildet sie eine Epoche, weil nach der Eröffnung der Semmeringbahn vom 1. August 1854 die früher beträchtlich höhern Beförderungsgebühren der Privatunternehmung herabgesetzt, und mit den Tarifen der übrigen Staatsbahnen in Uebereinstimmung gebracht wurden. Für jene, welche Frachten auf größere Entfernung nach Süden versenden, oder von dort beziehen, wird die Differenz um so wohlthätiger, weil mit ihr auch die Ersparung der höhern Fracht, der Aufwand des Auf- und Abladens für den Absenttransport über den Semmering und der höchst wichtige Vortheil der schnellen Beförderung zusammentrifft.

Die hier erwähnten Strecken bilden mit jener über den Semmering bis Mürzzuschlag die erste Section der südlichen Staatsbahn mit dem Siege der Direction in Wien.

*) Die Wien-Bruder Bahn ist seither mit der Concession zu ihrer Fortsetzung und der Maschinenfabrik vertragsmäßig an die k. k. priv. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen.