

mehr und mehr jene öconomischen Vortheile gewähren wird, welche überhaupt der Betrieb mit Dampfkraft gegen jenen mit Pferdekraft behauptet\*).

Die Spurweite ist 3 Fuß 6 Zoll.

## 2. Die Eisenbahn von Prag nach Lahna in der Richtung gegen Pilsen.

Im Jahre 1826 erhielt eine andere Gesellschaft die Bewilligung zur Erbauung und zum Betriebe einer Eisenbahn von Prag nach Pilsen. Die Bauten an dieser Bahn begannen im Jahre 1828 und waren bis zum Jahre 1830 bis Lahna in einer Länge von  $7\frac{1}{2}$  Meilen vollendet. Diese Bahn, eigentlich nur zum Transport von Rohmaterialien und Kohlen bestimmt, wurde nie weiter als bis Lahna fertig gemacht, und von der Gesellschaft an den Fürsten Fürstenberg verkauft. Dieselbe ist ebenso wie die Budweis-Pinz-Gaumnüder Bahn isolirt, weil dieselbe gar keinen Anfschluß an andere größere Bahnlirien hat.

Diese Bahn hat Steigungen von 1 : 50 und Krümmungen bis von 12 Klafter Radius. Die Spurweite beträgt  $3\frac{1}{2}$  Fuß.

## 3. Die nördliche Eisenbahn. (Nordbahn.)

Diese besteht aus der k. k. a. p. Ferdinands-Nordbahn und aus der nördlichen Staatsbahn von Brünn und Olmütz bis an die sächsische Grenze; diese letztere wird als zu den Staatsbahnen gehörig dort später besprochen werden.

Die Idee eines Verbindungsweges zwischen der Hauptstadt und Residenzstadt Wien mit Oesterreichisch-Polen entstand bereits

im Jahre 1830, kam jedoch der damaligen politischen Ereignisse wegen erst im Jahre 1836 zur Ausföhrung.

Der Banquier Herr Baron Rothschild erhielt die Concession für diese Bahn, trat jedoch sein erhaltenes Privilegium an eine Actiengesellschaft ab.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn besteht gegenwärtig aus folgenden Bahnen:

a) Die Bahn von Wien über Bagram, Lundenburg gegen Norden und Nordwesten nach Berau, Leipsik bis an die preussische Grenze nach Oderberg, und aus der Bahn von Mähr. Ostrau nach Döwiczim als Anfschlußpunkt an die galizische Bahn nächst der Weichsel.

b) Aus vier Abzweigungen: von Florisdorf am linken Donauufer nach Stockerau, von Lundenburg nach Brünn, von Berau nach Olmütz, und von Gänserndorf bis an den Grenzfluß von Niederösterreich, die March. In Brünn, Olmütz und an der March bei Marchegg schließt die Ferdinands-Nordbahn an die nördliche und südliche Staatsbahn an.

Nach dem der Ferdinands-Nordbahn ertheilten Privilegium sollte die Bahn eigentlich von Wien nach Böhmen geführt werden, wobei die Abzweigungen nach Troppau und Bielez ebenfalls bewilligt waren. In Folge eines Uebereinkommens mit der Staatsverwaltung wurde jedoch festgesetzt, daß die Nordbahn am rechten Ufer der Weichsel bei Döwiczim endigen soll, wo diese Bahn sich nun an die weilsche Staatsbahn, welche von Döwiczim vorläufig am linken Weichsel-Ufer über Krakau später aber am rechten Ufer über Bodgerze nach Lemberg führen soll, anfschließt.

Die beiden oben erwähnten Abzweigungen der Nordbahn nach Stockerau und Gänserndorf bis an die March wurden der Gesellschaft nachträglich bewilligt, da namentlich die letztere Anfschließung die Verbindung mit der später erbauten südlichen Staats-

\*) Die Baltimore Ohio-Giltsbahn u. s. w., dann vergleichebe Streckung der Vermonts und Piercebahn u. s. w. von Carl O'Keefe u. s. w. Wien 1834.