

nach Bruck unter der ausdrücklichen Bedingung, daß diese Gesellschaft die Bewilligung zum Weiterbau nach Raab und Neu-Szöny erhalte, welche Bewilligung auch im August 1853 der jetzt unter dem Namen der Wien-Raab-er Eisenbahn bestehenden Actien-Gesellschaft erteilt wurde.

Die Wien-Viennaer Bahn ist nun der Anfang einer größeren Linie geworden, welche sich am linken Donauufer bis Neu-Szöny (gegenüber von Komern) hinzieht.

Dieselbe ist für Locomotiv-Betrieb gebaut, und wurde am 12. September 1846 in ihrer ganzen Länge von  $5\frac{1}{2}$  Meilen eröffnet.

Die Bauten an der Fortsetzung dieser Bahn sollen nächstens in Angriff genommen werden.

#### 6. Die Eisenbahn von Wiener-Neustadt nach Oedenburg.

Dieselbe besteht aus der  $\frac{1}{2}$  Meile langen Abzweigung der Gloggnitzer Bahn von Neustadt bis an die ungarische Grenze, und der  $3\frac{1}{4}$  Meilen langen Bahn von der Grenze bis Oedenburg.

Diesem gehört das erste Stück seit Anlauf der Gloggnitzer Bahn dem Staate, das letztere Stück hat ebenfalls der Staat nachträglich käuflich an sich gebracht.

Die Bahn wurde am 20. August 1847 feierlich eröffnet.

Die kleine  $\frac{1}{4}$  Meilen lange Zweigbahn von Wödling nach Layenburg wurde am 28. September 1845 eröffnet, und ist gleichfalls seit Einlösung der Gloggnitzer Bahn Staats-Eigentum.

#### 7. Die Graßnigger Eisenbahn.

Diese kleine 0.8 Meilen lange Eisenbahn führt von den Kohlengruben der Graßnigger Gewerkschaft durch das Bernitzthal in das Savelthal und schließt sich bei Graßnig an die südliche

Staatsbahn an, dient jedoch nur zum Transport der Kohlen. Diese Bahn hat durchaus Steigungen von 1 : 50 und 1 : 42 und bildet so eigentlich von dem Anschlußpunkte bis zu den Kohlengruben eine schiefe Ebene, auf welcher die beladenen Wägen herabrollen; die leeren Wägen werden mit Pferden wieder hinaufgezogen. Die Bahn wurde am 10. Februar 1850 vollendet.

Die Graßnigger Kohle gehört zu den Braunkohlen, wie dieselben im Mur-, Sann- und Savelthal häufig vorkommen.

Außer dieser Kohlenbahn sind in Böhmen, Mähren und Ungarn noch andere Kohlenbahnen im Baue, wovon die bemerkenswerthesten:

1. Die Bahn von Brünn nach Rositz für Locomotiv-Betrieb sammt der Pferdezugbahn nach Osiovan, Jelschan und Reuders in beiläufiger Länge von 3.03 Meilen.

2. Die Kohlenbahn in Böhmen von Klado nach Buschtiebrad bis zur Moldau, ein Anschluß an die Staatsbahn bei Skalup in einer Gesammtlänge von 3.13 Meilen, wovon 1.88 Meilen für Locomotiv-Betrieb, und 1.25 Meilen für den Betrieb mit Pferden eingerichtet sind.

3. Die Locomotiv-Kohlenbahn von Kőslach nach Graz bekommt eine Länge von 5.06 Meilen.

4. Die Locomotiv-Kohlenbahn von Hünföchten nach Neuhaz in Ungarn eine Länge von etwa 6 Meilen.

Die übrigen Eisenbahnen, welche durch Privat-Gesellschaften erbaut, später jedoch in das Eigenthum der Staats-Verwaltung übergingen, sollen im folgenden Abschnitt besprochen werden.

### Die Staats-Eisenbahnen.

Die Grundlage zum großen österreichischen Eisenbahnnetze vorzubereiten, um die Verbindung der einzelnen Provinzen des