

mit der Donau in Verbindung zu setzen, wird aber zugleich zu Personen- und Frachten-Verkehr bedingt. In ihrer Richtung berührt dieselbe Draviza, den Sitz der Montan-Behörde, Weißkirchen, eine Stadt im Gebiete der Militärgrenze und sie hat Baziaßch am linken Ufer der Donau und Steyerndorf in den Kohlengruben zu Endpunkten; ihre gesammte Länge beträgt $11\frac{1}{2}$ Meile, wovon die Strecke von Baziaßch bis Draviza, $7\frac{1}{2}$ Meile lang, ausschließlich für den Locomotiv-Betrieb eingerichtet, bereits seit den 26. August fahrbar ist und auch vorläufig für einzelne Transporte befahren wird; die Strecke von Draviza bis Maidan, $1\frac{1}{2}$ Meile, im Bau begriffen und ebenfalls für den Locomotiv-Betrieb bestimmt ist; die Endstrecke aber von Maidan bis Steyerndorf, $2\frac{1}{2}$ Meile, ursprünglich dem Betriebe mittelst Pferde vorbehalten wurde.

Zwischen Baziaßch und Draviza beträgt die größte Steigung 1 zu 115; in der letzten Strecke aber kommen drei Seitenebenen vor, welche zwar nicht sehr lang, jedoch mit der Steigung von 1 zu 4 bis 1 zu 3 bebaut sind. Sonst überschreitet das Maximum der Steigung in dieser Strecke 1 zu 160 nicht.

Diese letzte Bau-Strecke ist wohl zum Theil ausgeführt, dürfte jedoch einige Umänderungen erliden. Der Betrieb mittelst Pferde wäre nämlich nach der ursprünglichen Annahme durch die Seitenebenen geboten, indem diese eben so viele Unterbrechungen bilden, welche einen streckenweisen Betrieb mittelst Locomotive nicht zulässig machen. Die Unzukömmlichkeiten welche bei einem solchen gemischten Betriebs-Systeme unvermeidlich sind, wurden nun Gegenstand reiflicher Ueberlegung und führten zu dem Beschlusse, diese Pferde- und Seil-Bahn in eine durchgehende für den Locomotiv-Betrieb eingerichtete Bahn mit dem Maximum der Steigung von 1 zu 40 umzuwandeln. Siegen sind gegenwärtig Studien und Erhebungen im Zuge.

Tabellarische Uebersicht

der im Betriebe stehenden Eisenbahnen.

Bezeichnung der Bahn	Länge	Gesammte
	in	
	Meilen	in fl. R.
Betriebe durch Actiengesellschaften.		
1. Die Eisenbahn von Subreiß nach Wien und von Wien nach Gmunden	$25\frac{3}{4}$	2,614,078
2. Von Prag nach Ebnau	$7\frac{3}{4}$	—
3. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn	33	29,002,500
4. Von Preßburg nach Syczob	$8\frac{1}{4}$	1,243,510
5. Die Wien-Viennaer Bahn	$5\frac{1}{4}$	2,556,804
6. Ist ununter in der Südbahn nach Triest mitbegriffen. (S. unten A.)	—	2,746,402
7. Graftinger Kohlen-Eisenbahn	$0\frac{3}{4}$	—
Betriebe vom Staate *)		
A Die Südbahn nach Triest (samt Abzweigbahnen nach Laxenburg u. Oedenburg	62	65,000,000
B Die Nordbahn an die böhmishe Grenze	$61\frac{3}{4}$	35,860,796
D Die Ostbahn an die russische Grenze	$8\frac{1}{4}$	3,240,000
E Die südböhmische Bahn an die böhmische Grenze	$58\frac{3}{4}$	25,185,506
II Die österreichische Bahn im lombard. venet. Königreich	$40\frac{3}{4}$	268,000,600
G Die südböhmische durch das lombard. venet. Königreich und Triest	5	2,400,000
I Die Montanbahn im Banate von Baziaßch bis Draviza	$7\frac{1}{4}$	—

Schließlich erübrigt nur noch von der in der Ausführung begriffenen kurzen Verbindungsbahn zu sprechen, welche die beiden Hauptbahnen von Süden nach Norden durch einen Schienenweg vereinigen wird.

*) Die Staatsbahnverwaltungen sind überaus und auch deshalb nur als approximative zu betrachten, weil auch die Baukosten für Gebäude und Ueberspannungen, welche etwa 8,000,000 fl. betragen dürften, eingeschlagen sind. Werden diese noch die Kosten der Bahnen, welche in der Ausführung begriffen sind, mitgerechnet, so dürfte sich die Totalsumme der von Staate für Eisenbahnen verwendeten Geldbeträge auf 220,000,000 fl. belaufen.