

Wahl der Bahntracen zwischen Wien und Prag.

Die Anlage der Eisenbahn zwischen Wien und Prag zeigte schon in der Wahl und Bestimmung der zweckmässigsten Trace nicht gewöhnliche Schwierigkeiten, und es erforderte diese Arbeit einen sichern und praktischen Blick so wie die umfassendsten Vorstudien. Es kamen bei dieser Verbindung der Hauptstadt Böhmens mit Wien drei von einander ganz verschiedene Richtungen, von denen jede wieder verschiedenen Abweichungen unterlag, in Betracht. Hieraus ergaben sich die folgenden Hauptrichtungen zwischen beiden Hauptstädten:

- I. Westliche Richtung von Wien über Stockerau durch das südliche Böhmen.
- II. Nordwestliche Richtung von Wien über Stockerau durch Mähren über Znaim, Iglau; oder mit Benützung der Nordbahn bis Branowitz nach Iglau; oder über Brünn, und zwar entweder durch das Schwarzawathal nach Saar, oder durch das Zwittawathal nach Böhmisches-Trübau gegen Prag.
- III. Richtung von Wien über Olmütz gegen Prag.

Auf diesen drei Hauptrichtungen wurden nun auf Befehl der Staatsverwaltung im Jahre 1842 die zu wählenden Tracen durch drei Abtheilungen von Ingenieuren untersucht, und es wurden 7 Tracen vollständig bearbeitet, deren allgemeine Beschreibung auf nebenstehender Tabelle enthalten und durch die dieser Beschreibung folgende graphische Zusammenstellung der zur Anlage einer Eisenbahn von Wien nach Prag untersuchten Tracen versinnlicht ist.

Fassen wir nun die aus den gemachten Untersuchungen der Tracen hervorgehenden Resultate zusammen, so folgt, dass, wenn man auf den Linien von Stockerau durch das südliche Böhmen, oder auf denen von Stockerau über Znaim und Iglau, oder von Brünn nach Saar, Chotieborz u. s. w., oder von Branowitz, Iglau u. s. w. (die 5 Tracen in der I. Richtung) eine Eisenbahn hätte anlegen wollen, dieselbe, um den Uebergang über die Wasserscheiden durch dazu geeignete Steigungen zu erzwingen, eine bedeutend grössere Länge erhalten hätte, als es bei den über Brünn und Olmütz angelegten Eisenbahnen der Fall ist, und dass die Baukosten der beiden erstern Bahnen beinahe noch einmal so gross gewesen wären. Hätte man eine der Tracen 1, 2 und 3 in der II. Richtung gewählt, so würde man Kunstbauten haben errichten müssen, deren Ausführung sehr kostbar gewesen wäre.