Nr 475.

Kaiserl. Königl. General-Direction
für die Staats-Eisenbahnen.

356

Bericht des kk. Insp. Negrelli, die vorgenommene Untersuchung in Neukallen betreffend.

Zum Expedit gelangt

mündlich

collationirt

bestellt

zum Register gelangt

Hochlöbl. kk. Präsidium der Gen. Dir. für die Staatseisenbahnen!

Auf den hohen Auftrag vom 19. v. M. ~~Zahl~~ Zahl 282/V. P. hat sich Unterzeichneter ungesäumt nach Rollin verfügt, mit Beziehung der Beurtheilung des Baues der dortigen Arbeiten ~~des Baues~~, und der für umgebenden Verhältnissen ~~zu~~ der sorgfältigsten Untersuchung unterzogen, und beeilt sich nun hierüber Folgendes zu berichten.

Die unter dem 20. v. M. ~~dem Ober-Ingenieur Perner~~ zur Erzielung der für die Bahn, so wie für die Umgebungen derselben, und der dabei beschäftigten Arbeiter nothwendigen Sicherheit dem

Oberingenieur Perner angeordneten Abtragungen
alter Gebäude, und sonstiger ~~Gegen~~ gefährdender
Gegenstände sind so weit gediehen, daß die
selben inclusive bis zu den Fundamenten
abgetragen, ~~und~~ sind.
Das Abbruchmaterial hiervon ist zum Theil
zur Ausfüllung der Aufschüttung am Vorder
ufer der Werft, und am Marienschlachthof, zum
Theil zur Ausgleichung der Werftrampe längst
der Werft verwendet worden, während die
brauchbaren Steine zur weiteren Verwendung
neben den Abbruchstellen, und längst der
Elbufers deponirt sind.
Die gänzliche Abtragung der Fundamente
schreitet mit aller Regelmäßigkeit vor
wärts, und ist diese erfolgt, so wird man
zur gänzlichen, künftigen Ablösung der
~~noch gefährdenden Theile~~ nöthigenfalls
oberflächlichen Bollwerksschichten fortgeschritten
werden.
Unterzeichneter hat die Genehmigung
dem Hochlöbl. Vorstand-Praesidium anzuzeigen
zu müssen, daß er bei dieser unerläßlichen
Untersuchung der Vorschläge ~~über~~ wider einen größeren Aufwand der
den 20. d. M. angeordneten Abtragungen,
noch irgend eine Abweichung in den ~~ange~~
dabei streng beobachteten Vorschriften angeordnen sich berechtigt gefunden hat:

2

dass an keinem andern Gebäude seitdem ge:
genwärtig eine, durch die Eisenbahnarbeiten ver:
beigeführte Bau von Gefahr, oder Einfällig:
keit wahrzunehmen ist, und dass der
~~Baubeschaffen~~ Wiederbau bei der Wollandung
der eingeworfenen Demolirungsmassen sowie
ob ~~Lagerplätze~~ in seinem Gange durch
äussere Einflüsse nicht gestört wird, einzig
zum sicheren Ziele zu führen geeignet
ist, so zwar, dass im Verlaufe von wir bis
fünf Tagen bei Voraussetzung des
ungestörten Vorganges alles zum Ersten
wollandet seyn könne.

Die Pfahlsenkung in der Corfulinie, als
das Gefährlichste, ist bereits gänzlich
wollandet nicht nur, sondern es sind auch
alle Stützmauern ~~bereits~~ zur Unter:
bindung der Pfahlschichten der ganzen
Länge nach in Angriff, und wenigstens
zu $\frac{5}{6}$ der ganzen ~~wollandet~~ hergestellt.
Das Abtragungsgeschäft geht mit solcher
Vorsicht von Statten, dass nur in den Tag:
~~und~~ Stunden, und Abends nach der Tages:
stunde, während unter der Tage Ein:
mund beschäftigt ist, das Abbrechmate:
rial herabgeladen wird, und zwar zu:
wöchentlichen Arbeitzeit wird das Material
in der zukünftigen Gefährnd deponirt.
und verarbeitet.

Z. mit welchem die Wollandungsarbeiten
an der Eisenbahn gleichen Schritt
halten.

der Abbruch geschieht und keiner Stelle weiter
Untergrabung, sondern es wird von Oben
noch unten in Steinen leicht zu bewältigen-
den Felsenschichten betrieben, und zur Zeit,
wo das Material herabgeladen wird,
ist die Untersuchung der Berge durch eigens
Wächter für jedermann abgesperrt.
Alle sichtbaren Klüfte und Risse an den
Felsenschichten sind mit Mörtel verklebt
und werden ~~von dem Polizei-Amt~~ durch eigens
ne Wächter beständig beobachtet, so gewiss,
dass wenn eine Bewegung hiervon sichtbar
wird, die darunter, oder darüber beschäftigte
Arbeiter sogleich gewarnt, und von der zu
befahrenden Stelle sofort abgeschafft
werden.

~~Diese bilden den Bläulichsten~~ Dadurch
erklärt sich das Ergebniss, dass selbst bei dem
~~Ein~~ Abrutschen des zweyten Theiles der
Felsenschichte ~~wovon das Stück~~ am 13ten u. 14ten, wovon der
erste Theil ~~der~~ am 15ten Juni Einsturz des städtischen
Brunnhauses noch sich zog, kein weiterer
Unfall zu betrauern ist, und was ab-
ein sprechender Beweis der Vorsicht, u.
Vorkehrtheit, womit bei diesem schwierigen
Bau vorgegangen wird, angesehen werden
kann.

~~Die Abrutschung dieses Theils~~ Lebaden diese,

~~wiefern die Wirksamkeit der Inspektoren auf die Vorleitung, und auf die Gedeihen der Arbeiten die merkwürdigen Früchte bringen soll, die Oberingenieure über die Stellung der Inspektoren.~~

Außer der Wiederholung obiger Aufträgen, hat Unterzeichneter in Erfahrung, daß man: mehr die ~~Widerlager~~ Fundamente in der ganzen Länge des Tunnels, und die Widerlager ebenfalls gegenseitig vollendet sind, ~~und~~ auch die Lage u. die Fundamentirung der östlichen Einfahrt bestimmt, welche wegen des rutschigen Terrains bei dem östlichen Mündungsfeld, u. des Hinwegen zu berücksichtigenden Druckes, um 8 Fuß weiter nach gegen Osten zu stehen gekommen ist.

Diese Einfahrt ~~soll gleich der westlichen~~ vollendeten ~~wie der Oberin~~ wozu der Oberingenieure Kniffler einen neuen Plan bloß der Verwendung halber, entworfen wollte, weder wegen in technischer, noch in statischer, noch in ökonomischer Hinsicht nöthig ist, soll ~~der Bauplan~~ gleich der vollendeten, u. vollkommen entsprechenden westlichen Einfahrt nach dem gegenwärtigen Plane hergestellt, und zur Fundamentirung ohne Verzug geschritten werden. ~~Die Flügelmauern~~ Gleichzeitig wurde angeordnet, daß die beiden Einfahrten vor u. nach dem Tunnel ohne allen Verzug die ~~oft~~ wiederholt von Ort u. Stelle angegebenen Wunschmauern hergestellt, und

356/5

mit den Seitenwänden der Einfahrten in Verbindung gebracht worden.

Auf die Länge von 10 Fuß vor jeder Einfahrt sollen die beidseitigen Wendmauern mittelst eines Gegengewölbes in der ganzen Breite der Eisenbahn gegenseitig in Verbindung gebracht worden.

Diese Wendmauern, welche außer den Einfahrten die Höhe der zwei Flügelmauern der Einfahrt erhalten sollen, senken sich von einer Länge von 20° bis auf die Höhe von 12', und verlaufen von 20 zu 20° immer 3' Höhe in der Art, daß am Ende der Einfahrten die Wendmauern mit dem Einfahrtsdach Null ausgehen, und sich in den ~~gewachsenen~~ nach dem Normal-Querprofil ~~herzustellenden~~ auszuführenden Seitengräben verlieren.

Die Böschung hinter den Wendmauern ist im Verhältniß von 1 : 1½ nach Vorschrift herzustellen, ~~mit~~ 6" hoch mit guter Erde zu überziehen, u. sodann gleich ~~festzustampfen~~ mit Rasen zu bekleiden. ~~Alle~~

Dabei soll aber ~~nur~~ nicht die ganze Einfahrts-Länge sogleich ausgehoben, u. sodann mit dem Mauerwerk erst begonnen worden, sondern es soll die Aushebung der Einfahrten nur stückweise, und zwar

sowie die Ausleichung der Böschung, kurz die gänzliche Vollendung

in der Art vorgehen, daß sobald eine Strecke von 10° ausgehoben ist, die Auskunmauerung derselben # sogleich erfolge, damit zu keiner Zeit eine allzugroße Fläche dem Einflusse der Witterung ausgesetzt bleibe.

Die Form der Wandmauern, von welchen von 9' zu 9' Luftlöcher anzubringen sind, soll sowohl hier als auch an den anderen Einschnitten, wo Wandmauern nothwendig sollen mit Rosen belegt werden.

15°: Am ersten Einschnitt vor Trübau wurde die Anwendung des Normalquerprofils mit einer 3' hohen Futtermauer angeordnet, welche unmittelbar in die Straße zu nehmen ist.

Im zweyten Einschnitt ist der gleiche Profil, jedoch mit dem Unterschied anzuwenden, daß in der Mitte die Wandmauern 6' hoch, dann aber gegen beiden Enden nur 3' hoch wie oben herzustellen sind.

Das ringe zu hebende Material ist sodann hinter den Wandmauern zu überschlagen, und hierauf ist die Böschung mit guter Erde zu bilden, und ohne Anzug zu belassen.

An der ~~Breite~~ vor dem Stationsgebäude bewilligten Unterbrechung sollen die Widlagen ~~bei~~ wegen der schlechten Materie nicht ausgefüllt, sondern hohl gelassen werden, und können sodann als in der Höhe des Stationsgebäudes gelegen,

als Kellerräume benützt worden.

16. Am ersten Einschnitte jenseits Böhmischbrod ist das Normalquerprofil für Einschnitte mit gemauerten Seitengräben eingewendet, und die Böschungen beim Vorhandensein der Lehm welche sich in der zunächst liegenden Ortschaft vorfindet gegraben worden sind unverzüglich mit Lehm zu bekleiden.

17. Beim grossen Einschnitt zwischen Stat. No 27 und 40 soll ebenfalls das Normalquerprofil mit gemauerten Seitengräben eingewendet, und die Wandmauern hiervon sollen nach Maasgabe der Terrainerhöhung 5 Fuß: weise von 3' zu 3' bis auf die Höhe von 12' u 15' aufsteigen, welche letzte Höhe am tief: sten Punkte des Einschnittes einzuwenden ist. ~~Beim~~ Die Böschungen hiervon sind sodann normalmäßig abzustorgiren, und ~~mit~~ unmittel: bar mit dem ~~Mauerwerk~~ Fortsetzen der Mauerwerkes mit dem hier in Ueberfluß vor: handenen Lehm # zu belegen.

Das sich in der Nähe zwischen No 30 und 31 befindende Entwässer ist mittelst eines ~~gewölbten~~ #, 3' breiten, u 4' hohen Durchlasses abzuführen, ~~welcher Durchlass~~ dessen Sohle bis zur Herstellung des erforderlichen Abfalles zu verlängern ist.

18. Das grosse Objekt zwischen No 42 u 43 ist ebenfalls mit gewöhnlichen, jedoch rauh ab: gearbeiteten Steinen ~~eine~~, statt mit Gewölbe

welcher sorgfältig abzustechen u aufzufüllen ist.

mit Steinplatten einzuwölben

11. Bei Profil No. 113 im Moose, sind die Pfähle, mit Hummus breite gehörig überzogenen Böschungen, welche durch den Oberbau der Hohe wegen, nicht wohl breiter werden können, welche aber allen Schutzes ungeachtet des Letzteren entblößt, bald wieder hervorsehen werden würden, hat Unterzeichneter die außerordentliche ~~Befähigung~~ Befähigung mit den vorgeschriebenen Grenzdaten angeordnet, und in Ansehung der Schlechtbeschaffenheit des Ausfüllungsmaterials jenseits der Hohen Brücke den Aufbruch entfällt, das vorzügliche Materiale mit rothem Sande aus dem Einschnitte vor der Brücke zu verwenden, und eine besondere Aufmerksamkeit auf die Pflasterweise Aufbringung und Herstellung desselben ~~zu verwenden~~ aufzuwenden.

12. Da der kleine Einschnitt von No. 119 bis 121 wiederholt den Schaden verursachen ausgesetzt zu dürfen, und zum Ersatz der denselben noch mehr Materiale erforderlich ist, so wird außer dem nöthigen Schutzdamm an der rechten Seite angeordnet, daß der Einschnitt als Materialienplatz ~~anzu~~ breiter ausgebaut, u. die Böschungen im Verhältniß von 1:2 hergestellt, die gute Erde vorerst

356/8

abgehoben, ~~und~~ sodann auf die Böschungen aufgetragen, und ohne Herzog die vorgeschriebene Besäumung darauf vorgenommen worden.

13°: Zwischen № 141 und 144 hat sich die Damm-Böschung abgelöst, und ist am einigen Stellen bogen abgerutscht. Um diesem Uebel Einhalt zu thun und den Damm für die Zukunft zu sichern würde die Herstellung einer ~~#~~ Banquette mit dem Böschungsverhältniß von 1:2 bewerkstelligt, und die Bekleidung derselben mit Rasen anbefohlen. Das Materiale zur Hellung dieses ~~der~~ u. Wiederangewängung des Dammes ist aus der östlichen Kunst-mündung, wo gutes u. vollkommen bewachsenes mit Rasen versehenes Lehm vorkommt, herbeizuschaffen.

~~#~~ 6' breiten, 6' hohen

14°: Am Teichitzer Kanal sondern sich 28 ℔. Klafter mit der westlichen Einfahrt ganz vollendet, die Widerlagen hingegen auf die ganze Länge des Kanals der Vollendung nahe. Da schon zu Ende Februar vermöge Bericht vom 31.° März l. J. ~~nahe am~~ 14.° Länge ganz vollendet, 4.° aufgewölbt, und 6.° zur Einwölbung eingerüstet waren, und am Hauptschacht überdies die Zurüstung zum Einwölben auf 8.° Länge noch finde

Richtung vorgebracht sich worauf ~~nicht nur~~, ~~sondern~~ so konnte Unterzeichneter mit den vorgefundenen Fortschritten in Vergleich mit jenen der letzten Periode sich nicht zufrieden stellen, und zwar um so weniger als am Hauptschacht ~~wo die~~ ungeachtet der bündigst gemachten Gerüstung ~~sich~~ ~~seit 2 Monaten aufgeschlagen war~~ die Fortsetzung des Gewölbes unterblieben war, und statt am ~~6~~ 5ten Stücke wie es schon zu Ende Februar möglich gewesen wäre, nur am vierten Stücke mit dem Einwölben fortgefahren wurde. Es ~~wird~~ zeigt sich dem: nach diese Stadt mit vorzüglicher Kraft ~~so wie~~ wie Unterzeichneter bei der letzten Inspektionsreise anordnete, vorzugsweise, ~~insbesondere~~ die Arbeitskräfte fast ausschließlich zur Weiterförderung der Widerlager verwendet wurde. Auch hatte Unterzeichneter unter anderm angeordnet, daß für die Ableitung des Schwemmwassers ringsum die Oberfläche des Tunnels, die förmliche Böschung ob der vorhin einfachst zu ~~machen~~ bilden, und beim Eintreten der Frühlingszeit sogleich mit Rasen zu belegen — allein keine dieser Anordnungen wurde befolgt. Unterzeichneter glaubt voraussetzen zu dürfen, daß ~~zwischen~~ unter dem beim hiesigen Tunnelbau verwendeten Aufsichtspersonale der Verleitung keine Gemeinschaft mehr herrsche, ~~und~~ daß der ehemalige Steffleur von Seite des Oberingenieurs

zurückgesetzt, und dem Assistent Lutzymax dagegen zu viel Einfluß eingeräumt wird.
Dieser verfeindet hierdurch mit dem Aufseher-Personale des Unternehmers, und mit den Arbeitern überhaupt noch eine Partei, die keine ersprießliche Folgen haben kann.
Indem ich mich verpflichtet fühle, die hochlöbl. Gen.-Dir. auf das Vorhandensein dieser Ursache der langsamen Fortschritten am Triebitzer Tunnelbau aufmerksam zu machen, muß derselbe die Bitte beifügen, dem Oberingenieur Reisslar die ~~[illegible]~~ gemessenen Befehl ertheilen zu lassen, eine Verfügungen, welche Unterzeichneter bei seinem nächtlichen Inspektionsreisen zur Förderung der Arbeiten zu treffen für gut findet, ohne Anzug in das Protokoll zu setzen, widrigenfalls der Nutzen der Inspektionsreisen, und die Anwendung der Erfahrungen welche meinerseits bei langen Reisen von Jahren und unter den schwierigsten Umständen gesammelt worden sind, zum großen Nachtheil des Dienstes größtentheils verloren gehen würde.

~~# von Seite des Oberingenieurs Reisslar~~

~~Dieser Widerstreben sich in die Anordnungen des Unterzeichneten zu fügen hat Unterzeichneten schon bei verschiedenen Anlässen zu merklicher Halsstarrigkeit gereicht, und kann ebenso den Wunsch nicht unterdrücken, daß~~

einzuwölben, jedoch darf der Scheitel dieses Stein-
gewölbes jenen des Ziegelsteinge-
wölbes nicht überschreiten, und womit der
vorwaltende Bauunternehmer sich als einver-
standen erklärt.

19.: Von No 46 bis No 48 ist zur Sicherstellung
der steilen Bergwand, u. zur Abhaltung des
Gerölles eine 12.' hohe Wandmauer herzu-
stellen, und unverzüglich in die Arbeit zu
nehmen.

20.: Von No 57 ~~bis 60~~ bis 61 sind an beiden
Seiten des Einschnittes nach Maaßgabe des
Normalquerprofiles vorerst 3.' hohe Wand-
mauern, welche gegen die Mitte auf 6.' über-
gehen, und dann wieder auf 3.' herabstellen,
herzustellen, u. die Böschungen sodann mit
Rasen zu bekleiden.

21.: Zwischen No 96 und 97 zu Wildenschwert
~~sind~~ erscheinen die zwey Häuser No 369, und 375
die letztere zufolge zum Stationsgleis, und
es müsste, wenn dieselben stehen bleiben würden,
die Bahn auf Stützmauern gestellt werden.
da dieselben überdieß feuergefährlich sind, und
ihre ~~Beseitigung~~ feuerfeste Herstellung un-
vermeidlich machen, dadurch aber größere Kosten
entstehen würden, so wäre der Bezirks-
Kreisbehörde anzuordnen, die nöthigen Erhe-
bungen zur sich als vortheilhafter dar-
stellenden Einlösung zu pflegen, und das
Resultat mit Beschlußnahme vorzulegen.

22. Beim tiefen Bahneinschnitte unterhalb Wilden-

3561/13

schwerk Stat. No. 108–109 ist die Wasserwiese über die Böschung muldenförmig auszustechen, dann in eine ausgemauerte Nische zu senken, u. mittelst ausgemauerten Seitengräben abzuführen.

93: da sich am Chotzner Tunnel, dessen Ausführung bis nach ihrem Fundamente, die # theilweise Auswechselung, sich als unerläßlich darstellt, wird der Obering. Meister anzuweisen, die diesfälligen Pläne unverzüglich dem Bauunternehmer zu übergeben, und für die Einsetzung der Ein u. Ausschnitt einen ~~Entwurf~~ Plan nach den vor Ort u. Stelle gegebenen Andeutungen zu entwerfen, u. ~~mit mir~~ in möglichster Bälde zur Genehmigung vorzulegen. Der anwesende Unternehmer Klein wird ~~dann~~ in Gegenwart des ~~Unternehmers~~ Oberingenieurs anzuweisen, die nöthigen Gegenstände zur Einwölbung unverzüglich bereitstellen zu lassen, und ~~der~~ zu dem hier nothwendigen Mauerwerk den vorgenannten Leitomischler Kalk ~~zu nehmen Rand~~ zu verwenden.

Die Arbeiten von Chotzen gegen Gormasch befinden sich in schwachem Angriff, und ist bereits bedeutend vorgeschritten. Die hierbei hergestellten Objecte sind ~~[illegible]~~ in allen Beziehungen ausgezeichnet. Ebenso sind alle in Arbeit befindlichen, oder vollendeten Bauobjecte bis Pardubitz zu bezeichnen, wozu

von der Gen. Direction Zoglöbl bewilligte

die regelmäßige Lagerung u. die Vorzüglichkeit der Bausteine wesentlich beiträgt.

In den Niederungen zwischen Zamarsk u. Morawica könnten die Erdarbeiten des hohen Wasserstandes halber bisher nicht in Angriff genommen werden. – von allen andern Stellen, so wie von Morawica bis Pardubitz sind dieselben hingegen # größtentheils vollendet. ~~Da sich ub~~ Und in diesen Einschnitten in der Tiefe der Sohle schlüpfrige Lagen sich allenthalben zeigt, so wird verordnet

24.: daß auch hier zur Sicherung der Böschungen von beiden Seiten Wandmauern ohne Vorzug hergestellt werden sollen. Diese Wandmauern erhalten vom tiefsten Punkte des Einschnittes 9' Höhe welche nach Maaßgabe des Bodens des Terrains auf 6' und 3' bis auf 0 Höhe zu übergehen hat, und die Böschungen sind auch hier unverzüglich mit Rasen zu bekleiden, welcher längst dem Damme in der Gutsweide vor der Anschüttung abzustechen, u. zu benützen sind.

25.: Die zum Bau der Clerndinkerbrücke ~~b~~ nothwendigen, u. bereits ausgestekte Regulirung dieses Flußes, wovon das Material zur Herstellung des Dammes im Innern des Gebiets der Clerndinker verwendet wird, wurde revidirt, u. berichtiget, und zugleich wiederholt angeordnet, daß die dem bereits genehmigten Plan zu diesem Brückenbau keine Veränderung vorgenommen,

mit Ausnahme des größern Einschnittes vor Czerna

15

und die Auskleidung der Seitenwände bis unter den Dämpfer u. zwischen den Consolen entweder mit Ziegelsteinen durchgeführt werden sollen.

Auf dem Lorenzgleise zu Perdubitz war ~~bei~~ ~~mit~~ eine große Anzahl Querschwellen von vorzüglicher Qualität bereits aufgeschlagen doch mußte Unterzeichneter mit Bedauern wahrnehmen, daß ~~bei der Lage~~ ungeachtet der # eine bedeutende Quantität Ausschuß sich vorfand. Dieser Ausschuß rührte zum Theil daher, daß von Seite der mit der Abnahme der Querschwellen beauftragten Individuen zu Buchstäblich nach den festgesetzten Dimensionen verfahren wurde. So fanden sich Stücke vor welche deßwegen ausgeschossen wurden, weil sie statt 12" Zoll Lorenzbreite, 15 Zoll ~~br~~, und statt 7½ Fuß, 9' Länge hatten, und 26 wurde ihnen noch die Belehrung ertheilt, daß eine solche nur zum Zweck der Qualität ausschließenden Abweichung von den vorgeschriebenen Dimensionen zu nur der Grund Anlaß zum Ausschuß der gelieferten Querschwellen, in sofern sie sonst unbeanstandet sind, gelten soll, und es hat sonach derselbe zu unterbleiben.

gutes Beschaffenheit der ~~Bau~~ Holzes

~~Ziegeln~~ Es ist aus der größern Theil des Ausschusses ~~nun~~ fand aber darin Statt, daß die Querschwellen windschiefe Flächen bekamen, welcher Umstand nur dem zuzuschreiben, daß bei der Trans-

der Querschwellen, dieselben statt ~~gerade~~ durch die Mitte gesägt zu werden, mit Keilen noch den Sägen gespalten worden sind; und der ein solches Verfahren, so wie das Absägen auf 9' statt 7½' dem Acker ein Vorteil zum Nachtheil gereicht, so hat Unterzeichneter nicht unterlassen das Oberamtmann zu Pardubitz auf diesen Umstand gleich aufmerksam zu machen, so wie demselben die Bemerkung gemacht wurde, daß bei den kiefernen Querschwellen abzuhelfen nachtheilig ist, die Bürkenen Blöcke von 20 und 30 Zoll Durchmesser zu Querschwellen zu verwenden, daran Ersparung sodann vorzüglich der Vortheil bedeutend erscheint u. dennoch unnötigerweise verschwendet wird, und daß es dennoch vortheilhafter wäre wo solche schöne Bäume vorkommen, dieselben zu Balken u. Schwellen zu verwenden, und nur die Bäume von 12 bis 14 Zoll Durchmesser zu den Querschwellen zu verwenden, daran Ersparung als solche ~~sobald der Holz~~ nicht minder werth, für sogar besser ist, weil Eichen, oder überhaupt nördlich nur wenige Jahre bei der

356/17

Erzeugung vorschritten werden, diese aber weit leichter zu bewerkstelligen ist.

Da die oben vorgezeichneten Verfügungen noch der innigsten Uebergeneigung der Unterzeichneten zum Gedeihen der Arbeiten, u zur Abwendung großer Uebel unerläßlich sind, so wird um die Genehmigung derselben ~~gebe~~, und um die deutliche Weisung von den Oberingenieur Direktor gebeten, von wem und welche wichtigen mündlichen Belehrungen, deren sogleich Vollziehung geeignet ist, großen Beschädigungen, ja sogar Unglücksfällen zuvorzukommen, bei eigener schwerer Verantwortlichkeit durchzuführen.

Negrelli

7 nebst mäßigen Vorzüge von mehr unterzeichneten Beilagen, welche sich bei einer solchen Gelegenheit: wenige Schritt für Schritt ergeben

Wien – Stokerau, ~~Prag~~ Wittingau – Tabor – Prag. In der Richtung von Wien über Stokerau nach Prag sind zwey Grundlinien, und verschiedene Varianten untersucht worden, welche in der beiliegenden General-Karte und in den einschlägigen Längenprofile mit blauer Lavirung auf der Linie von Stokerau über Wittingau nach Prag, und mit grüner Lavirung auf der Linie von Stokerau über Znaym, und Iglau nach Prag versinnlicht sind.

Die erste dieser zwey Linien geht von Stokerau aus, und durchläuft die grosse Thalfläche der Donau in fast gerader Richtung bis Abbdorf. Hier verläßt sie das Donaythal, und tritt in das Thal des Schweinabachs ein, welches sie über Higgersdorf, u. Libitschdorf bis oberhalb Stolzendorf verfolgt. Hier geht die Linie vom Schweinabach zum Moigenbach über, und gelangt durch dessen engs Thal gelaufend nach Sigmundsherberg, ~~und~~ und Bodingersdorf, ~~und~~ verläßt hier das Moigenbachthal, und wendet

3561 2/1

wendet sich gegen den Pulloubrch hin, dessen Lauf sie bis zu seinem Ursprung bei Ludwigs-dorf befolgt. Von da aus wendet sich die Linie westlich gegen Göfritz, Raimersdorf, Schleyglas, Bernschlag, und Ottenschlag, berührt Schwarzer, Gmünd, Mittingau, und Zobor, wo sie sich in ganz Richtungen, und zwar die erste über ~~Jungwoschitz~~ Wotitz, die zweyte über Jungwoschitz und Jamnitzl, ~~und~~ nach Beneschau vereinigt. Bei Porzitsch vereinigt sich eine zweyte Vereinigung, und zwar über ~~Woldau nach Prag~~ Neuchowitz, und Paczernitz, mit der Vereinigung ~~durch Lanschil nach Prag~~ ganz mit der von Kallin ~~zur~~ herziehenden Trage, ~~und die~~ und ~~die~~ mit der ~~welche die~~ Ausmündung dem rechten Ufer der Moldau, ~~zufolge~~, ~~und~~ ~~in~~ dem von ~~Porzitsch~~ Porzitsch der Sazawa und Moldau anklang mit der Ausmündung am linken Ufer der Moldau zu Prag.

Die Länge dieser Linie von Wien bis Prag beträgt # — 47 5/8 Meilen nach der Geradlinie

nach dem Variant über Jungwoschitz 48 8 Meilen,

und nach dem Variant der Sazawa 49 2/8 Meilen.

Die Geradlinie schneidet über drey ~~Wasser~~ — Gewässerwasserscheiden, wovon ~~zwey~~ die ~~Moldau~~ — Donau — Moldau Wasserscheide bei Mannshalm 313°, die Lüschnitz — Sazawa — Wasserscheide bei Militschin 321°, und die Sazawa — Zygerbach — Wasserscheide bei Telow 239° über die Meeresfläche erhoben ist.

ohne Rücksicht auf die Schnörkel

2

Die durch die Varianten über Jungwoschitz getroffene Wasserscheide ist zwar nur 281° über die Meeresfläche erhaben, das Gelände senkt sich aber nach Lomnitz bis auf 211° herab, und bringt bei Dobrikow eine zweyte Wasserscheide ~~zu~~ von 240°. Höhe zwischen Tabor und der Sazawa hervor, wodurch der Nutzen, welcher bei Vermeidung der höheren Wasserscheide von Miltschin sich ergeben würde, durch die ~~Windfolbung~~ zwischen Lomnitz, u. Dobrikow sich ergebende Gegenansteigung, und der zweyten Wasserscheide, fast ganz aufgewogen werden würde.

Frühere Untersuchungen, und jüngst wiederholte Recognoscirungen der Lomnitzerhöhen dargethan, daß die Durchführung einer Eisenbahn über Zwettel und Lobositz nach Budweis oder Tolbor und von da nach Tabor wegen der fortgesetzten völlig funkenstren, und verworrenen Felsenschluchten des Lomnitzthales # fast an das unmögliche grenzt, und überdieß beträgt die Höhe der hier vorkommenden Wasserscheide zwischen der Donau, und der Moldau bei Schönau 335°, welche Höhe ~~somit~~ die beträchtlichste ist, welche zwischen

von Göbing bis Jergenbach

Lutina und Prag nach den verschiedenen vielfältigen Richtungen vorkommt.

Die Neigungs-Verhältnisse der Rudolfischen Gewächslinie und ihrer Varianten von Pilsen über den Schwarzbach anfangend nach Wittingau, und Tabor nach Prag, sind in den Beilagen Blatt No über sichtlich, und in den Blättern No ausführlicher dargestellt.

Von Pilsen bis Holzendorf, dann von Gmünd bis Tabor sind die Gefälle auf 18 Meilen Länge günstig, jene der ~~Stra~~ Zufahrtsstrasse von Gmünd bis Tabor könnte sogar als verführerisch bezeichnet werden, und selbst auf jene 8 Meilen bei, unabhängig Pilsen der Donau-Moldauwasserscheide liegen sich ~~die Gefälle~~ ebenso nur durch ~~enorme~~ umständliche Geldopfer über die unzähligen granitenen Felsenkuppen, und Einsenkungen günstige Niveau-Verhältnisse für eine Langsamt-Eisenbahn erzwingen — allein von Holzendorf bis Eggenbrüth, von Schwarza bis Gmünd, und von Tabor bis Unterpocernitz zeigt sich günstiges Terrain auf 17 Meilen Länge so beschaffen, dass die Durchführung einer mit Langsamt zu befahrenden Eisenbahn selbst mit Durchführung eines Tunnels

731477	8 / 731477	
9	3	
6583293	2194431	274304
274304	16	
6.857597	59	
25.478.111	56	
32.335.708	34	
	32	
	24.	

235
6
1410

313
6
1878

Tetin – Stokerau – Prag.

In der Richtung von Tetin über Stokerau nach Prag sind zwey Hauptlinien, und verschiedene Varianten untersucht worden, welche in der beiliegenden Karte, und in den einschlägigen Längen-Profile mit blauer Farbe auf der Linie von Stokerau über Sittingau nach Prag, und mit grüner Farbe auf der Linie von Stokerau über Gmünd und Zyhlau nach Prag versinnlicht sind.

~~Die einzelnen Theile~~ Die erste dieser zwey Linien geht von Tachzofen zu Stokerau aus und durchläuft die grosse Thalfläche der Donau in fast gerader Richtung bis Abtsdorf. Hier verläßt die Linie das Donauthal, und tritt in das Thal des Schweinebaches ein, welches sie über Higgersdorf, und Weikersdorf bis oberhalb Wolfgansdorf verfolgt. ~~Von Wolfgansdorf~~ Hier geht die Linie vom Schweinebach zum Weigersbach über, dessen Thal sie folgend bis Sigmundsherberg verfolgt wird. Von hier aus ~~geht sie~~ wendet sich die Linie gegen Pockingersdorf ~~zu~~ und geht zum Fischbach über, ~~dessen~~ dessen Thal sie bis zu seiner Schwelle durchläuft. Von da aus ~~wendet sich~~ nimmt die Linie ihre Richtung gegen Goesitz, Altenschlag, in die Nähe von Kirchberg vorbey gegen Schwarza, und erreicht über Gmünd, Wittingau, und Tabor ~~die Königliche Hauptstadt~~

von Prag ~~Prag, ausgehend von Tabor~~ aus nach zwey Richtungen

~~die Königliche Hauptstadt Prag~~ und zwar erstens

~~ein Variant~~ über Jungwoschitz, und Jaunitzl,

und die zweyte von Porzitsch der Jordanow, und

der Moldau nach die Königliche Hauptstadt Prag.

Ein größerer Variant trennt sich von dieser

Hauptlinie gleich unter Gmünd, und zieht

in westlicher Richtung gegen Budweis, Wodnian,

bis Pisek, von wo aus wieder zwey Linien, nemlich

die eine dem Gebiete der Moldau entlang ~~bis P.~~, die

andere aber über Brzezniky, Przibram, und

Beraun bis Prag.

Frühere Untersuchungen, und jüngst wiederholte Recognoscirungen des Terrains haben ausgewiesen,

daß die Durchführung einer Eisenbahn

~~durch~~ über Jaurthal, und Weitrow nach Budweis

oder Tabor und von der nach Prag wegen der unüberstiegenen

Felsenschluchten des Terrains fast an das

Unmögliche grenzt, wesswegen ~~zu~~ jede weitere

Bearbeitung dieser Linie gänzlich aufgegeben

worden ist, zumal die Wasserscheide zwischen

der Donau u. der Moldau bei Schwonow 335°

beträgt, und folglich die höchste ist, welche in

der Richtung von Wien ~~nach~~ bis Prag getroffen

wird. ¶

Die Steigungsverhältnisse der untersuchten

Hauptlinie, und ihrer Varianten von Stokerau

über Mittingau, u. Tabor, ~~und über Budweis~~

nach Prag sind in dem beiliegenden Blatte

¶ Die positive Länge der Linie von Stokerau, Gmünd Tabor – Prag beträgt $47\frac{3}{4}$ Meilen – nach dem Variant über Jung. Woschitz $48\frac{1}{8}$, und nach dem Variant über Daule~~ritz~~ Jungwoschitz ~~Meilen~~ 49 3/8 Meilen.

von 800 Klafter Länge, und ebenso lange, entsprechende Einschnitte von 8 bis 10.° Tiefe und der Wasserscheide von Milchsein, und mit Anwendung enormer Kunstarbeiten bei Christritz, und vom Uebergang über die Sazawa bei Porzitz als unausführbar erklärt werden muß.

Die Linie von Wolgendorf bis Gaudendorf besitzt nämlich $\frac{1}{80}$, von Gaudendorf bis Engelsdorf $\frac{1}{59}$, von da bis Lordingersdorf $\frac{1}{92}$ in einer ununterbrochenen Länge von beinahe 2 Meilen in den Einschnitten, und von Menczitz bis Zgitschau auf die Länge von mehr als 3/4 Meilen #$\frac{1}{25}$, und $\frac{1}{42}$, wofür zu Locomotiv-Betrieb wie es aus der anschließenden Tabelle Litt. zu ersehen ist keine Steigung unter $\frac{1}{100}$ zulässig ist. Die Steigung von $\frac{1}{100}$ bis $\frac{1}{150}$ kann wohl ~~auch~~ ~~unbedenklich und~~ auf nicht allzu lange Strecken und mit Anwendung von Hilfsmaschinen vorübergehend eintreten — ein positiver Nutzeffect zu Gunsten der Locomotiven

wenn auch auch der Wasserscheide bei Schow ein 9.° tiefer Einschnitt durchgeführt werden wollte,

~~wie aus obiger Tabelle~~ zu ersehen

Also zulässig zu sagen

B

scheint ergiebt sich aber # erst bei der Steigung von $\frac{1}{100}$ und darüber, ~~wobei~~ wie es obige Tabelle genügsam darthut. ~~Die~~ Durch die Varianten über Steinzwoschitz ~~Kamenz~~ und dann von Porzitz der Sazawa, und der Moldaumündung bis Prag ~~könnte~~

35c/21.5

würde ~~zwar eine Abweichung und keine~~ Weiterung selbst bei Durchführung eines 10° tiefen, und fast eine Meile langen Einschnittes bei Mallenin das Niveau-Verhältniß wegen der sich ergebenden Zugangsneigung von Kamberg bis Dobricow gar nicht gemildert, indem von Dobricow bis Porzitz selbst bei einem Einschnitte von 7° Tiefe in Dobrikow, und eine Aufschüttung von 10° in Porzitz nur ein Gefälle von $\frac{1}{124}$ oder auf $2\frac{3}{4}$ Meilen Länge erzielt werden würde. Der Wegfall, und der ~~Umstand~~ Umstand von bundenen Gefälle bei Tekow würde hingegen durch die Variante ~~an~~ der Regnitz, und durch die Moldau anleitung ~~bis~~ bis Prag allerdings aufgewogen werden, allein die geographische Beschaffenheit der beiden Flußthäler ist von der Art, daß die Durchführung einer Eisenbahn durch dasselbe in einer Länge von 6½ Meilen kaum denn ~~gar~~ in Antrag zu bringen gewagt werden könnte, wenn nach erfolgter Ueberwindung dieser äußerst schwierigen Strecke die übrigen Bahnlängen in ihrer ganzen Haltung entsprechenden Niveau-Verhältnisse darbieten würde. Der Fehler ~~im vorliegenden Fall~~ auf der vorbeschriebenen Bahnrichtung zwischen Stockerau und Prag liegt darin, der Fall nicht ist, indem die allzu-

schwerlich gefüllt von Porzitz bis Tabor, und von Moldauthein bis Eglbrunn ~~sich~~ als unvermeidlich erweisen sind, so ~~könnte~~ würde jede Kostenverwendung zur Ueberwindung der von dem Porzitzer-Moldauthale der Entwickelung der Eisenbahnstrecke unnütze, und folglich nicht zu verantworten seyn.

Durch die Variante von Gmünd über Budweis, Pisek, Brzezinitz und Beraun nach Prag würde die Entfernung auf ... $81\frac{5}{8}$ Meilen gebracht, und könnte von Pisek aus dem Moldauthale entgegengesetzt werden, so würde die Länge von Wien bis Prag $50\frac{7}{8}$ Meilen betragen, und die ~~Niveau~~ wässerigen Verhältnisse ~~sind~~ sind in dem beiliegenden Blatte Litt. A ausgedrückt.

~~bei Gmünd~~ Von Motzrow bis Gmünd bliebe das Profil ~~gleich mit der~~ der Eisenbahntrace unverändert — eine ~~Veränderung~~ Mildrung des Gefälles ~~bis auf~~ durch eine schon bei Motzrow vorzunehmende Einschneidung, und die horizontale Lagerung der Strecke zwischen Eglbrunn und Ced mittelst eines bei 11° Tiefen, und $1\frac{1}{4}$ Meilen langen Einschnittes in Granitfelsen läßt sich wohl wünschen, und idealisiren, keineswegs aber durchführen, so wie überhaupt ~~und~~ alle Einschnitte von Ced bis Gmünd, wodurch allein nöthige Gefälle erzeugt werden könnten in einer mittleren Länge von 5 Meilen durchgehend in Granit geschehen müßten,

2

Gf mittelst schroffen, enge Schluchten bildenden Felsen Krümmungen entgegen: gesetzten Hindernissen

Gf bis auf $\frac{1}{130}$ ~~höchst lästig~~ in der Meilen ~~weite~~ Strecke zwischen Moldauthein, und Eglbrunn, ~~und die horizontale Lagerung der Strecke zwischen Eglbrunn und Ced mit einer bei 11° Tiefen und 1¼ Meilen langen Einschnitt~~

also unschön

Von Gmünd bis Budweis zu bis Pabin bei Pisek wird das Terrain wieder günstig, doch ergeben sich zwischen Budweis und Wodnian eine Gegenneigung von 13°. Von Putim aus wird die Lage auf sehr coupirtes Terrain der Wasserscheide bei Wraz mit 1/100 Neigung ~~übersteigen~~ ~~müssen, welche bei einer Einschnitt von 15°~~ ~~mit 1/100 Gefälle und mit 1/180~~ überschritten und mit 1/180 Gefälle auf, und absteigen müssen, und selbst dieses Verhältniß könnte nur mittelst einer ~~über~~ bei 4/8 Meilen Länge, und 15° an der Scheitel der Berges tiefen Bahneinschnittes erzielt werden, um einen noch höheren Wasserscheide zwischen dem Skaliczebach, und dem Litawkafluß entgegen zu gehen.

Diese Wasserscheide ~~ist~~ liegt 313° über die Moldau: fläche, und kann bei einer Einschneidung von 11° 5/8 Meilen Länge in Scheitel Tiefe mit der Neigung von 1/110 ~~über~~ auf 6 1/8 Meilen Länge überschritten werden.

Von Tarawa bis Prag wird das Gefälle der Tarawa, und der Moldau entlang sehr günstig — hingegen wird auch hier die geographische Terrain ~~formation~~ beschaffenheit sehr schwierig, und die Tarawa selbst müßte 3 mal überschritten werden. Einer günstigeren Niveau-Verhältnisse der letzteren Strecke ~~könnten~~ könnten durch die letzten Varianten von Putim über Pisek und dem Moldaufwärts entlang bis Prag erzielt werden, allein die ~~Prüfung, und~~ unzählbaren gräßenden Felsenpartien

Gmünd mit Ausführung einer Hafter Ausschwimmungsarbeiten,

Gin schwere Felsengewindungen sich fast funkenhaft aufführenden

der Moldau ~~liegen~~ stehend der Anlage einer Eisen-
bahn im Thalwege dieses Flusses ~~sowohl~~
fast unüberwindlichen Hindernisse in den
Weg.

Sowohl diese zwei Varianten, als auch jener
von Porzitz der Vorzug der Moldau entlang
nach Prag würden ~~die~~ über die Anlage des
Stationsplatzes zu Prag keine Wahl lassen.
~~Dieser müsste~~ könnte nur auf die am linken
Ufer der Moldau ~~gelegenen~~ oberhalb der Latten-
brücke gelegenen Gründen fallen. Allein von
hier aus wäre die Fortsetzung der Eisenbahn
von Prag gegen Dresden weder längs
~~der~~ Flusses der Moldau und unter den Brücken, noch durch
die Stadt selbst gedenkbar – und ein Tracé,
welcher sowohl für die Wiener, als auch
für die Dresdner Bahn im Prag gestattet ~~ist~~,
wäre ~~bey~~, kann nur am rechten Ufer der Moldau
~~und zwar~~ und zwar ~~jenseits~~ im jenseitigen Theil der Stadt gegen
das Karolinenthal ausgemittelt werden,
allein derselbe kann durch die oben beschriebenen
Tracelinien von keiner Seite erreicht werden.
~~Die Bahnzeit auf der Grundlinie~~
~~Die Bahnen, welche die Herstellung dieser~~
~~Abschon diese Linie nebst ihren~~
~~Tracelinien~~ ~~Um diese Linie~~
~~adrigst Varianten für den Betrieb mit~~
~~Dampf einzurichten, müsste alle Gefälle~~
~~unter 100 mittelst~~ Um diesen Tracé für
den Bahnbetrieb mit Dampf einzurichten,
müssten alle Gefälle unter 100 beseitigt
werden, was nur mittelst ~~Umgehen~~ Um-
zügen geschehen könnte. Dadurch würde

werden wollen sie

aber die Bahn ~~eine Länge von~~ nach dem beiliegenden entwickelten Längen Profil Blatt No. eine Länge von Meilen erhalten, und die Bahnzeit auf derselben würde nach beiliegender Vergleichungstabelle No. Stunden betragen.

Die Kosten für die Herstellung dieser Bahn würden sich nach der beiliegenden Kostenberechnung ~~Litt.~~ No. auf f. C. M. ~~belaufen~~ nach der für die Dampfbotriel entwickelten Linie hinzugen auf f. C. M. belaufen. ~~Dieselben~~ Dieselben ungemessen würde aber die Höhe der Wasserscheiden nicht verändert – dieselben blieben selbst bei der entwickelten Bahnlinie immer die gleiche, und würde vielmehr um 4 Meilen verlängert, wodurch die Bahn auf die Länge von 14 Meilen theils auf den breiten Niederungen des Fehsen Moorgrunds, theils auf die andere Wasserscheide bei Miltschein, oder ~~jener~~ auf die Wasserscheide zwischen dem Skoliezebach und dem Litawkafluß, welche alle über 1800' über die Meeresfläche erhoben sind, eine solche Haltung ~~eine sich bewegen müßte~~ erhalten, welche den Betrieb auf dieselbe während der Wintersezeit sehr problematisch,

10

II.

Wien – Stockerau, Znaim – Prag.

und unsicher machen würde.

Die Linie von Stockerau über Znaim, und Znaim nach Prag verläuft schon gleich oberhalb Stockerau bei Unterzögersdorf das Donau-Thal, und wendet sich rechts im Thale des Gollarbaches ~~hin~~ gegen Sindorf hin. Von Sindorf geht sie zwar dem Thalwege nach auf Mallebern zu, durchschneidet dann Fork zu Schönborn, ~~und~~ berührt Göllersdorf, Großstelzendorf, Poysdorf, und Oberfallbrunn, Aspersdorf, ~~und~~ Wilhelmsdorf, und Guntersdorf, wo das zu einem Eisenbahnbau günstige Thalgelände am Fuße der Pötzleinsberg endigend endet.

Von ~~Gunt~~ Guntersdorf steigt die Trace # den Berg gegen Platt hinan, und schlängelt durch ~~dann~~ ~~wegsames~~ ~~coupirtes~~ Terrain gegen Pulkau hin. Von Pulkau wendet sie sich nordwestlich Richtung zu, durchschneidet, oder umgeht alle Gebirgsausläufer über Ober Markersdorf, geht unter Pöltz und Unterlanzendorf vorbei nach Komitz und setzt oberhalb Höltenberg bei Znaim über die ~~Tiefe~~ von der Thaya gebildete tiefe Schlucht hinaus.

Von Höltenberg drehet sich die Trace wieder, setzt über alle Zuflüsse der Thaya gerade über nach Frainersdorf,

überschreitet die erste Wasserscheide zwischen der ~~Wolkau~~ Gollarbach, und der Thaya,

überschreitet bei Paulitz zwey mal die Chaussée, und wendet sich von da nach westlich gegen Nimtschdorf ~~fast~~ hin, Badwitz, und Neureusch, und erreicht zwischen Sedlejow, u. Hodiz die Wasserscheide zwischen der Thaya, u. der Zyhlawa.

Von da an zieht sich die Tragedynaue über Triesch wahrscheinlich ~~bis~~ zwischen Zlauf bleibt, und Zyhlau hin, ~~folgt~~ ~~die Strasse bleibt hier links~~ folgt der Thor über die Thalsenkung ~~in einer Entfernung von 2 Meilen~~ der Zyhlawa sich östlich wendend hinauf.

Von hier aus geht die Trage gegen Polna, ~~und Pezinowitz über~~ zuerst bei Hrbow ~~dann~~ die dritte Wasserscheide, nämlich jene zwischen der ~~Zh~~ Zyhlawa, und der Sazawa, setzt hinter Pezinowitz über die tiefste Schlucht der Sazawa-thales hin, steigt wieder gegen Skrizow hinauf, wo sie die Wasserscheide zwischen der Sazawa, und der Daubrawa findet, und vereinigt sich bei Chotieborz mit der von Brünn über Saar nach Prag untersuchten Linie, welche auf zweyerley Arten, nämlich über Pezibram, Jenikau, Lüttenberg, Planian, und Böhmischbrod, ~~oder über~~ so wie über Czaslau, und Kollin nach Böhmischbrod ~~nach~~ und Prag untersucht worden ist.

~~so wie~~

Die Länge der Trage von Stokerau-Znaim-Zyhlau – ~~Kollin~~ Lüttenberg und Prag beträgt $49\frac{4}{8}$ Meilen, und die Niederungs verhältnisse des Terrains

VB

sind im beiliegenden Gen. Längen Profil Blatt No ausgedrückt, und welchen Fortgang hat, daß die Wasserscheide bei Platt ~~17~~ 137, jenen bei Sedlejow 310, jenen bei Hrbow 290, und jenen bei Strzizow 296 Klafter über die Meeresfläche erhoben ist.

137
6
822

310
6
1860

290
6
1740

296
6
1776

Ein anderer Versuch in dieser Richtung hat die Frage durch den Schwindebruch- und den Fuchsbaumbach-Thal bis gegen Mydarna, und Ludwin ~~geführt~~, von der über Kopet und Zalesch mit 2 Varianten nach Zgloun, und von Zgloun über Schönwalde gegen Deutschbrod, nach Chotieborz geführt, wo sie ebenfalls mit der von Brünn und Prag herziehenden Trace vereinigt würde, und die Ergebnisse dieser Versuche sind in dem beiliegenden Blatte No ausgedrückt.

Nach dieser Linie wäre zwar die ~~Trace~~ Lage nur 47½ Meilen lang geworden, hingegen wären nach derselben die Wasserscheiden ~~[illegible]~~ um ein Viel höher indem jene am Mezimferbergen 299°, und jene bei Bailenz gar 343° über die Meeresfläche beträgt, ~~gefunden wurde~~, ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ doch hätte diese Linie den Vorzug für sich, daß sie so viel als thunlich ~~nur~~ den Thalflächen der Flüsse zu Rittenbüchs folgte, während die andere um die Erreichung der Wasserscheiden leichter zu erzwingen, und unterbrochene Reihe von Bergrücken, Berghöhen, Thälern und Schluchten quer über

299
6
1794

343
6
2058

284
6
1824

356/21/18

durchschneiden muß.

Von Motzrow bis Güntersdorf zeigt sich am Gollersberg die gleiche Leichtigkeit für den Bau einer Eisenbahn, als längs dem Schneidebach bis Wolzendorf auf der Budweis-Taborer Linie, von Güntersdorf bis ganzen ~~Gastein~~ Prag hinzugehen ist ob ~~nicht~~ ungeachtet aller Anstrengung nicht gelungen, ein zur Anlegung einer Eisenbahn günstiges Terrain aufzumitteln, welches auf Raum einer Länge von ~~30~~ 40 Meilen einschließender Terrain ~~als der~~ 7 unter den schwierigsten ~~beschaffen wurden~~ angetroffen wurden, welches sich für ~~den Bau einer Eisenbahn~~ einen solchen Bau, und in ~~solche~~ einer solchen Ausdehnung getroffen werden könnte.

Bekanntlich ist Böhmen ringsum mit Gebirgen umschlossen, welche dem Lande die förmliche Gestalt eines Kessels verleihen, ~~und ist in der Richtung von Süden~~ dessen Rand nur von einer Breite einer ~~11~~ Genügtrieb hat durch welche allein in ~~dem~~ die Tiefe des Kessels sich ~~fortwährend~~ angesammelnden Gewässer einen Ausfluß finden. Von Süden nach Norden ist Böhmen von einer Grenze bis zur anderen von der ~~E~~ Moldau und der Elbe durchflossen, welche letztere Fluß von Nordost nach West ~~to~~ seine Richtung gegen den tiefsten Punkt des Kessels nimmt, während die Moldau, und die Eger von Westen nach Nordosten diesen tiefsten Punkt zuströmen, ~~und fordern und~~ wo sie dann

14

vereinten ~~Arbeit~~ der Erzgebirg durchbrechen
ihren Lauf durch Sachsen und Teutschland
nach der Nordsee zu, richten.
Diese geognostisch-~~hydrographische~~ Beschaffenheit
~~der~~ von Böhmen bildet das Zusammentreffen
mehrerer vielen Gewässer ihren ~~Mündungen~~ Lauf
richten, und der gleiche Fall tritt auf der
südöstlichen Abdachung der böhmischen Gebirge
ganz auf Mähren zu, wo sowohl eine der
Richtung von Olmütz über Zurim u. Iglau
Strasse, oder Eisenbahn ~~welche fast parallel~~
~~mit der Moldau laufen müsste so bei~~ indem
sie ~~eine~~ mit der Moldau fast parallel
laufen müsste, viele Flüsse und zugleich
Schluchten und Bergrücken, und Bergzweiglinien
unvermeidlich
Vieles über zu durchschneiden hätte.
Dieser Fall tritt schon gleich bei Rohrendorf
und Pulkau ein, wo die Linie sich von den
Bergzweiglinien mühsam weiter entwickelt, und
eine ununterbrochene Reihenfolge von Kurven
bis gegen Znaym bilden müsste. Doch
selbst diese Entwicklung ~~müsste~~ könnte nur
mittelst Anwendung grosser Geldopfer
erreicht werden, indem jeder Einschnitt, wozu
so viele vorkommen, auf festem Granit
ausgesprengt werden müsste. ~~Auch~~ Jetzt könnte
diese Strecke wenn man auf Oekonomie
keine Rücksicht nehmen wollte immerhin
noch über die Anhöhe bei Znaym gezogen

werden, während der nächste Schritt – nämlich der Uebergang der Thayer bei Höltenberg oberhalb Znaym mit vermittelst einer Brücke von 1680' Länge, und 384' Höhe des sehr ungünstigen Terrain gleichsam erkämpft werden müsste, ein Werk dessen riesenhafte Dimensionen alles überbieten würde, wird bis zur Grösse und Erwartung dieser Art bewundert würde, und dessen Bau erst dann rechtfertigt worden könnte, wenn außer demselben allenthalben ein günstiges Terrain entgegengehende und Höhenverhältnisse angetroffen werden würden. Allein dieses ist hier nicht der Fall: denn gleich nach dem Uebergang der Thayer vermehren sich die Arbeiten im Fortan Granitfelsen, ~~und~~ 150 Schuhe auf Schuhe folgt, ~~welche nur mittelst~~ riesenhafte ~~Bauwerke~~ ~~zum verdrängen~~ Arbeiten u. Bauwerke überwunden werden könnten.

Erstbei Lispitz würde der Bau etwas leichter das Terrain antreffen, welches sich selbst über die Wasserscheide, und bis gegen das Sylowa-Thal erstreckt – allein hier würde sich der Fall von Znaym wieder holen müssen, indem das Thal der Sylowa zur Erzielung einer gleichen Höhe mittelst einer gleichen Riesenbrücke von ~~1900~~ 1200' Länge, und 144' Höhe überschritten werden müsste.

Dessen ungeachtet könnte die Bahn weder in Guriew, noch in Sylowo nahe der Stadt gebracht werden – und vielmehr würden gewaltige Schlüchten die Herstellung der Bahn für die Transporte aus dieser ~~zwei~~ beiden Städten bedeutend erschweren.

Von der Mahongowy ~~der Stanyo~~ Sylowo bis Janowitz Poland ist das Terrain nicht ungünstig – von Poland ~~ab~~ auf Strobow folgt aber Schlucht auf Schlucht wieder, welche alle unausweichlich durchstrecht werden müssen.

Von hier zum Pazawarthale ist das Terrain sehr coupirt, und der Abfall bei Bailowo ~~t~~ unmittelbar die Rothwandy bei einer Distanz gross 1800' Länge, um 210' höhe abtragen.

~~Um die Steilabgrabung noch~~ dessen ungeachtet könnte der Steile Vorgebirgs jenseits der Pazawa gegen Borowe ohne einen Einschnitt von 1 Meilen Länge und 54' Tiefe mit einer nothwendigen Steigung nicht erreicht werden – und dieser Einschnitt müsste sogar auf weitere 1 3/4 Meilen bis Chotieborz, wiewohl nicht in ~~fast~~ gleicher Tiefe fortgesetzt werden – ein Unglücksfall, welcher der Beförderung der Bahn während des Winters grosse Hindernisse in den Weg legen würde.

Von Chotieborz bis Janikow, jedoch der geraden Linie über Kuttenberg, Planian,

356/2 1/4

und Böhmischbrod bis Prag ~~führt~~ diese Linie welche Kunstbaut den Thörhen zu erforderen sichte, beständig in ein wellenförmiges ~~zum~~ Bau einer Eisenbahn sehr erschwerendes Terrain gestellen, und dessen höchstes Profil liefert den Beweis daß bereits eine Frage die parallele Richtung der Gewässer zur Flußthäler zur: löscht ihrer auch nur etwas leichter anzuhaben und: sprechenden Entwicklung möglichst Gewäh: rleistung in der Weg treten, ~~und~~ daß ein Gefälle, welchen man zu entgehen sucht, ~~die Gewässer oder die Eisen~~ ~~bahn~~ sich dann an einem Punkte, nemlich in der ~~der Fall oder Abdachung~~ ~~Punkte der~~ Gewässer sich concentrirt und diesen Punkten vorfinden, und dessen Gefälle ~~verlohren sie~~ nur mittelst ~~vielen Kosten~~ einer kostspieligen, sehr unansehnlichen Kosten, und einer langen Bauzeit in Anspruch zu nehmenden Bauabgabe wie von der Thaya, an der Sylawa, und von der Sazawa überwunden werden können. Von Wotkrum ~~Stich bis~~ ~~die 360.~~ welche ~~Von Wotkrum~~ ~~durch die hohe Wellung~~ die Brücke bei Jurim ~~gelhaupt~~ über den Wasserspiegel der Thaya, bei ~~der~~ Vorausbetzung, ~~daß~~ ihrer Ausführbarkeit erhalten würde ~~gemessen wurden~~, daß die Erreichung der Wasserscheide bei Neu-Oresek, ~~und~~ mit der ~~der~~ mäßigen Steigung von 1/200 auf 4¼ Meilen Länge möglich gemacht werden könnte. Von dieser Wasserscheide bis zu jener der Sylawa bei Sedlejow mit Steigung

Von Wotkrum bis Gutenbach bietet bereits das Thal der Gollersbach ein mäßiges Gefälle von 1/400 und von ~~Gut~~ dort über Kulkau bis zu jenem Jurim könnte ebenfalls wiewohl mit großen Arbeiten eine mäßige Steigung von 1/400, und 1/385 erzielt werden. Von Jurim aufwärts ist es aber eben nur Kunst

und von 1/350 auf 1 7/8

die Bahn auf 2 1/8 Meilen Länge horizontal geführt, und darauf 1 Meile lang, mit 1/400 Steigung entwickelt worden, ~~und somit bildet dieser Bruch~~ ein Umstand, welcher dem Bahnbetriebe für die Winterzeit ungünstig seyn würde, indem die Erhebung des Bruches herzurühren von Meseritsch bis Triesch in einer Höhe von 278 bis 310°, oder 1860 Fuß über die Meeresfläche, und in einer Länge von 6 vollen Meilen mit unüberwindlichen, ungeheuren Schwierigkeiten immer vor Bundes seyn würde. In diese Schwierigkeiten würden sich selbst von Triesch bis Chotiborz auf weitere 8 1/4 Meilen ausdehnen, indem der höchste Punkt einer Anhöhe vorkommt, und welcher vorkommt, und welcher im Mittel 264° oder 1604' über die Meeresfläche beträgt.

7700
4700
4000
4000
4000
24000

80 00
3
3
1
3
4
2
2
2
1
4
33.
264 6
1604

Das Gefälle von 1/260 zwischen Hodisky und Zgelau ist aber auch nur Folge des hohen Anbergangs der Zgelauer, und auch derselben könnte eine Strecke von 3/4 Meilen Länge horizontal gelegt werden. Ein Gegenschleifung von 1/400 gegen Hobow auf 2 1/4 Meilen Länge würde allenfalls noch ~~seyn~~ hinzugegen ~~könnte~~ wäre ohne der Brücke von 204' Höhe der Anbergung der Sazawa bei Kamnow mit 1/200, ~~und 1/300~~ auf 1/2, und mit 1/300 auf 1 1/2 Meilen Länge unausweichbar.

Von der Wasserscheide bei Slavietin bis Chotiborz, kann das Gefälle von 1/218 nur zugestanden werden, hingegen sind die Bahn von der

bis ~~Zuckel~~ Zdenitz auf 1 7/8 Meilen mit 1/132.

Hinab. Von Zdenitz bis Chitar wechselt Nro Gefälle mit kleinen Unterbrechungen, wo 1/750 vorkommt, zwischen 1/342, 1/264, u. 1/190, kommt bei Planian auf 1/763 bis Zar gebracht worden, von wo durch eine Gegenneigung von 1/2442, 1/434 auf 2 3/8 Meilen bis Zuckland wieder getroffen wird.

Von Zuckland ergiebt sich wieder das mittlere Gefälle von 1/1270, und zwar Kreuz für würde das durchschnittsgefälle 1/412 betragen.

Mit Ausnahme der Strecke zwischen Chotiebor und Zdenitz welche auf 1 7/8 Meilen mit 1/132 ~~über~~ befahren werden müsste, wären die nach dieser Linie ausgemittelten Niveauverhältnisse nicht ungünstig.

Allein dieses Resultat könnte aber nur durch die Herstellung von Bauwerken erzielt werden, deren Dimensionen ~~g~~ ob: schon kaum sind — und wollte man dieselben durch Abgrabung ausweichen, so würde die Bahn nach dem beiliegenden Profilblatt No. # um 20 Meilen verlängert werden müssen, ~~oder~~ ~~und~~ ~~die Höhe der Wasserscheide~~ ~~ist und~~ ~~und~~ doch würde man durch diese Verlängerung die Höhe der Wasserscheide nicht entgehen. Diese bleibt sowohl für die verlängerte Linie, als für die Linie mit den ultraromischen Bauwerken immer die gleiche.

nicht weniger als

20

Nach dem beiliegenden Kostenanschlag würde die Linie von Wokarow über Zwirin und Zyloun bis Chotieborz auf, und nach der entwickelten Linie hinzugehen auf zu stehen kommen. Von Chotieborz bis Prag ~~erfordern~~ sind die Kosten in dem für die Linie von Brünn über Pirnitz Chotieborz nach Prag entworfenen Kostenanschlag vorläufig genommen.

Die Fahrzeit von Wokarow über Zwirin u. Zyloun bis Prag würde nach der beiliegenden Tabelle No. Stunden, und nach der entwickelten Linie Stunden betragen.

Von Wien – Branowitz – Zyloun – Chotieborz nach Prag, gelb. laviert.

Die Linie von Branowitz über Zyloun und Chotieborz nach Prag ist in der Karte ~~mit gelb~~ eingetragen. Sie verläßt Branowitz mit einer breiten Wendung in der Thalfläche der Schwarzawa, und zieht in westlicher Richtung gegen Pohrlitz ~~zu~~ ~~von Pohrlitz~~ Dornitz, Eibenschitz und ~~und~~ Hrubschitz ~~und Bugschitz~~ zu. Von hier aus verläuft sie sich in den ~~Thalflächen~~ engen der Zyloner ~~gegen Dornitz~~ ~~und Eibenschitz~~, und kann sich aus derselben nicht mehr entwinden, sondern muß vielmehr den Lauf des ~~Zyloner~~ Flußes über Wladislaw, und Trebitsch bis Zyloun folgen, und vereinigt sich dann ~~2000~~ 1800° oberhalb Zyloun mit der von Wokarow und Zwirin herziehenden Trace

das Terrain von Branowitz bis ~~Angschitz~~ Hrubschitz ist im allgemeinen ~~sehr~~ günstig – von N. aus ~~müßte aber die Bahn nicht gerade aber die~~ tritt aber eine plötzliche Veränderung ein, und das Thal der Zglawa, von einer einzigen ~~mehreren~~ Granitfelsen ~~verschlossen~~, drängt sich in ungefähren Glauzanwändungen bis Wladitlawa hin.[f] Von Wladitlawa bis Trebitsch wird das Thal wieder günstig – die Stadt Trebitsch schließt es aber der Länge nach ein eine Weiche wieder, daß die Zglawa kaum die nöthige Oeffnung zu ihrem Abfluß durch dieselbe findet. Von Trebitsch bis unweit Zgloun wird die Thalsohle nicht ungünstig, bei Zgloun selbst ~~müssen hingegen wiederholen Hügel~~ kommen aber einige ~~die~~ einzelne Felsstücke wieder zum Vorschein, ~~die~~ diesseits der Stadt hingegen und bis zu dem Punkte wo die Vereinigung mit der Wotkowitzer Linie statt haben könnte, nimmt das Thal abermals einen wildern Charakter an. ~~und gestaltet~~

Die Länge der geraden Straße von Wien über Branowitz und Zgloun nach Prag würde Meilen betragen.

Die Niveau-Verhältnisse zwischen Branowitz und Zgloun stellen sich relativ mit Ausnahme günstig dar, und sind in dem Blatte N° auf gedrückt. ~~Allein der Durchschnitt~~ Von Branowitz bis Hrubschitz würde die Straße Thalab horizontal, könte sie mit dem Thale ~~hätte sie~~ ~~die~~ Steigung ~~zwischen~~ von $\frac{1}{1000}$ ($\frac{1}{700}$) und $\frac{1}{400}$ auf 6 Meilen Länge durchgeführt

[f] Es sind wieder die aus einander gerissenen Granitwände irgend einen Fleck offen lassen, ist derselbe entweder ~~nur~~ durch Meißlen, oder durch Sprengen weggeräumt eingenommen, und die Stadt Lomitz ist in ~~einer Weise Breiten Schluchten~~ Thalwinkel der Zgloun zwischen abhängen wie ~~völlig~~ ein ~~gestreckt~~ Keil eingezwängt.

werden.

Von Hrubschitz bis Wladislaw ist hingegen die Steigung ungemein stark oder ~~der~~ Serpentinen welche die Geleise in dieser Strecke ~~durchflicht~~ ~~sich~~ schon sehr ausgiebig – indem sie mit 100 auf 1 Meilen Länge anfängt, und dann in $\frac{1}{150}$, und $\frac{1}{170}$ auf $2\frac{5}{8}$ Meilen Länge übergehet.

Zudeßen müßten in dieser $3\frac{5}{8}$ Meilen langen Strecke nicht weniger als eilf Tunnels durch Granitfelsen getrieben werden, um die Erhaltung wenigstens einigermaßen für den ~~Betrieb und~~ Dampf Betrieb mit Dampf zweckmäßig zu machen. All ein ~~Hindniß~~ wäre hierdurch für die Richtung genommen würde, einzig für die Steigung verloren, indem die positive Höhe zwischen Hrubschitz und Wladislaw mit 84.5° ~~un~~ verändert ~~bleiben würde~~ bliebe, während die Länge bedeutend ~~vermindert~~ ~~verkürzt~~ vermindert würde. Die Länge dieser 11 Tunnels würde ~~4000~~ 2700° und mit jener der Tunnels bei Libanschitz, und einer weiteren jenseits Trebitsch ~~5000~~ 3000° betragen.

Ausführungsweise würde man mehrere Vorkehrungen und Durchschlägungen aller dieser Tunnels die Schwierigkeiten in dieser Strecke nicht ganz

~~300~~ 400
~~400~~ 300
~~700~~ 250
~~400~~ 400
~~400~~ 250
~~1100~~ 300
~~400~~ 250
400
1200
600
4350

200.4
115.9
84.5

beseitigt haben – indem außer jedem Tunnel sowohl eine Brücke, und die meisten in ganz scharfer Richtung über den Fluß, folgen müßten, deren Bau, und Erhaltung äußerst schwierig ausfallen würde.

Unbedingt müßte eine der Bahn durch die Stadt Kornitz, und Trebitsch die erforderlichen Raum zu verschaffen, ein großer Theil derselben förmlich demolirt werden, indem die Granit wände, von welchen sie eingeschlossen sind, keine Umgehung ~~nicht~~ zulassen.

Von Wlardittlau bis Trebitsch würde die Steigung mit $\frac{1}{320}$ und $\frac{1}{550}$ auf 4 Meilen-Länge wieder günstiger seyn, von Wiesa bis Zgloun beträgt sie auf 4 Meilen Länge $\frac{1}{115}$, und würde sich endlich mit $\frac{1}{195}$ mit der Linie von Wokarow-Zgloun-Prag vereinigen.

Allein diese Vereinigung, welche bei Schönwalde (Friedrichsdorf) statt finden müßte, könnte nur mittelst einer gigantischen Brücke von 3000' Länge, u. 144' Höhe in scharfer Richtung über das Thal der Zgloun bewerkstelligt werden, ein Werk, dessen Dimensionen allein sicherlich dürften jeden Zweifel über die Unausführbarkeit dieser Linie zu beseitigen.

Wollte man hingegen von Wiesa bis Zgloun durch die Thalfläche des Flußes vorgehen, so würden in diesem Falle unmittelbar vor Zgloun zwei Tunnels, abwechselt in Grund

durchgeführt werden müssen, in welchem Falle
aber durch die ~~Verein~~ Lyöja von Friedrichshof
und mittelst einer längeren Entwicklung der
Bahnlinie durch einseitigen Abhang des Hylowa-
Thales anstatt zwischen könnten.
Da endlich ~~in diesem Fall~~ die Bahnkrone im
Hylowathale wegen der Fundation in dem
engen Raume ~~eine~~ in entsprechender Höhe
gehalten werden müsste, so wäre die Beschaffung
des erforderlichen Materials für die Dämme
~~sehr schwierig~~ in einem so engen, und von steilen
Felsen eingeschlossenen Thale sehr schwer
zu bewirken.

~~Es fallen sich demnach dieser Linie~~
Der Mangel von Aufdämmungsmaterialle,
13 Tunnels, die Ueberfetzung des Hylowathales
bei Hylowa, die ungünstigen Gefälle
zwischen Hrubschitz und Wladitkow, und die
Demolitionen in dem Wöltard-Komitz, und
Trebitsch Stallau und von den Mugland und Iskrendorfer
~~dieser Linie in der Umgebung~~
~~Schwierigkeiten~~ ~~dieser~~ L der Aus-
führung dieser Linie solche Schwierig-
keiten in den Weg, daß nur überwiegende
politisch-oconomische, strategische, oder
commerzielle Rücksichten die Annahme dieser
Linie rechtfertigen könnten.
Uebrigens würde die Ausführung derselben
~~da~~ nach der anschließenden Tabelle ~~Litt.~~
~~A.~~ die Summe von

in Anspruch

356/2/25

Wien – Brünn – Saar – Prag.
rotz Cavirl.

nahmen, und die Schienen ~~auf derselben~~ von ~~Wien~~ Wien bis Prag würden nach der beiliegenden Tabelle No. Pfunden betragen.

Bei der Richtung von Wien über Brünn nach Prag sind von Brünn aus verschiedene Linien ~~untersucht worden~~ – nämlich von Brünn über Porer und Chotieborz ~~bis~~, von Brünn über Jaroweitz und Policzka nach Leutomischl und Johannath, (und vielleicht selbst) wo das Terrain zunächst wenige Hoffnung auf guten ~~Brünn über Blanko und Gewölb~~ Erfolg gewährte ~~Leutomischl und Johannath, und endlich von Zwittau und böhmisch Trübau nach Zwittau~~ ~~werden~~ ~~und~~ untersucht worden, ~~welche~~ und endlich als die erstere Johannath-Höltzinski die Unzulässigkeit einer Eisenbahnverbindung ~~unbelohnend~~ nach den obigen ~~zwei~~ Richtungen dargethan haben, würde die Durchführung einer Linie von Brünn durch die Schluchten der Zwittawa über Blanko nach Zwittau, und von da zuerst über ~~Mödrit~~ nach Leutomischl u. Johannath mit der Vereinigung der Linie mit der Olmützer Frage in ~~Zamrsk~~ Zamrsk, und also sich auch diese Linie von Zwittau aus als unzulässig erwies, wurde der Versuch mehr ~~ö~~ nordöstlich gelenkt, wodurch die Vereinigung dieser ~~Lin~~ mit der Olmützer Linie in böhmisch Triboun

statt finden würde.

Nach der ersten Richtung von Brünn über Boskowitz und Chotieborz nach Prag würde die Bahn aus dem ~~dortigen~~ Brünner Bahnhofe rückwärts ausbrechen, ~~um~~ die Thalflächen der Schwarzawa mittelst eines grossen Bogens durchschneiden und sich über Beneschau und Moraczka gegen Gurein wenden.

Von Gurein würde sie über Lomnitzka vom Thale der Schwarzawa ~~aufwärts der Ba~~ ~~ha~~ welches sich für eine Locomotiv-Eisenbahn als unüberschreiglich gezeigt hat, in das Thal der ~~Bobrinska~~ Bobruschka übergehen, und demselben über Tischnowitz bis Petrowitz ~~nachfolgen~~ nachfolgen. Von da würde sie in die Thalung des Peddoli-Baches ~~über~~ und Bründ über Wassali nach Porna, Pulac, Zdonitko, Czaslau, Kollin, Böhmisch-Brod nach Prag. Die Entfernung von Wien nach Prag würde nach dieser Linie Meilen betragen. Die aus dem unter A° beiliegenden Längen-Profil zu ersehen ist, kommen nach dieser Linie von Schritt zu Schritt bedeutende Schwierigkeiten in den Weg, deren Ueberwindung ungeachtet der ~~mehr~~ grossen Geldopfer die sie erheischen würde, dennoch keine günstigen Ergebnisse für eine Locomotiv-Eisenbahn erzielen ~~würde~~ könnte.

27

Schon die Aufführung aus dem Bauschotter zu Brücken, und die Durchkreuzung der Wasser-gebiete der Schwarzawa müßten durch hohe Dämme, Brücken, u. Viadukte bis zur Erreichung der Bergbahnen ausgewiesen werden.

Zwischen Mocrahora, und Chrain ~~finden~~ und von der rauhen Fischnowitz finden enorme Einschnitte, u. aber so hohe Dämme statt, und da die Bergbahnen im Bobrüschkortschalen bestündig ~~da~~ von kleinen Flüßchen durchkreuzt sind, so wäre der Bau bis Petrowitz äußerst mühsam und kostspielig, und die Schotterstücken zum Eisenbahnbau nicht verwendet werden, weil dieses Niveau zu steil ist, und weil ~~eine Menge~~ einige endlose Ortschaften sich darin befinden, welche zu öfters theilweise demolirt werden müßten.

Zwischen Petrowitz und Sokodoletz könnte die Thalverfassung eingehalten werden u. könnte eine Bahn ~~wie an~~ ~~ist die Bahn~~ müßte die Bahn durch Terrain durchgeführt werden. wallenförmiges Ein Naher Gestalt hat so fort bis unterhalb Czaslau, und fast jeder Einschnitt, welcher die in Prospect zur Durchführung der Livetten als unerläßlich sich darstellt, müßte von dem festesten Granit ausgehauen werden, während für die Dämme von ~~Thon~~ hohen nach

wegen des gleich unter der ~~Erde~~ Terrain oberflächlich sich allenthalben zeigenden Falsen Mergel an Auffüllungsmaterials vorhanden.

Von Cyaslau bis Kollin u weiter bis Nandorf wird das Terrain günstig – von Wallin über Dobrichow und Böhmischbrod bis Hodow ist es hingegen wieder durch mehrere Gebirgsausläufer durchschnitten, und erheischt manche kostspielige Arbeit.

Von Hodow ~~bis~~ über Biechowitz bis Podcernitz ist das Terrain günstig, von da bis Prag, kommen hingegen mehrere bedeutendere Hindernisse vor.

Außer einigen nicht sehr ~~bedeutenden~~ hohen Wasserscheiden zwischen der Schwarzawa, und der Sobrnschka, und anderen kleineren Gewässern fällt nach dieser Linie die einzige Wasserscheide zwischen der Sazawa, und der Daubrawa jenseits Prag vor, welche 326 Klafter, oder 1956' über die Moldauflüsse erhaben ist. Bohodlatz selbst ~~ist~~ hat schon eine positive Höhe von 1746', und da die Bahn fast in der Länge von 5 Meilen zwischen dieser zweyten Höhen sich befindet, so wird der Betrieb auf diesen 5 Meilen während der Wintszeit ~~sehr~~ ohne Zweifel sehr beschwerlich, u unsicher. Aber außer dieser Unzulänglichkeit gefallen

356/1121

326
6
1956
294
1746

4080
5000
560
4260
1052
294
4313

und von Brünn bis zur Wasserscheide

sich nachfolgend welche die Wahl dieser Trace nicht empfehlenswerth machen. Die Steigung von Brünn bis Petrowitz # wechselt ~~beträgt~~ nämlich in einer Länge von $8\frac{7}{8}$ Meilen zwischen $\frac{1}{160}$ ~~und~~ $\frac{1}{180}$ und $\frac{1}{184}$, ~~und dieselbe nicht~~ ~~sicher ab~~, und von der Wasserscheide bei unterhalb Czastlau wechselt der Fall auf eine Länge von $7\frac{2}{8}$ Meilen zwischen $\frac{1}{150}$, $\frac{1}{170}$ und $\frac{1}{182}$. Diese würden also im Ganzen $16\frac{1}{8}$ Meilen, wo nach dieser Trace beschwerliche Steigungen und Gefälle vorkommen, und wollte man dieselben vermindern, so würde die Bahn nach dieser ~~Trace~~ Richtung nach Prof. Plott etc. eine Länge von Meilen erhalten.

Die Kosten zur Herstellung dieser Bahn würden sich nach dem aufgestellten Kostenüberschlag auf 16 Mill. Gulden belaufen – ~~und würde die Steigung der Gefälle durch eine Länge~~ ~~nicht~~ und die Leistungsfähigkeit der Maschinen, so wie die Fahrzeit zwischen Wien, Brünn – Troppau und Prag ~~würde~~ ist in den beiliegenden Tabellen No ausgedrückt, wornach erstere ~~auf~~ g, und letztere ~~auf~~ Stunden betragen würde.

Schluß.

Aus dem somit nebeneinander gestellten Ergebniß der Untersuchung sämmtlicher eingeleiteten und Wahrscheinlichkeit der Ausführung der bisherigen Frage zur Herstellung einer Eisenbahn Verbindung zwischen Wien und Prag gehet nun hervor, daß wieder dieselbe die Frage nämlich von Wien über Pokarow, Tabor, oder Budweis,
über Pokarow, Zwiring und Zylau,
über Pranowitz und Zylau, endlich
über Brünn und Pardubitz nach Prag zu
einer ~~Loc~~ mit Locomotiven zu befahrenden Eisenbahn wegen der ungünstigen Terrain-Verhältnissen und der zahlreichen unüberwindlichen Wasserscheiden, über welche sie die Ueberzeugung nach Höhenzügen erzwingen müßten, nicht geeignet sind, und daß dieser Punkt unter obwaltenden mehr oder weniger Verhältnissen nur in der Richtung von Brünn über Zwittau und Böhmischbrod, oder aber von Olmütz über Zohenstadt und Landskron nach Böhmischbrod und Prag erreicht werden kann.

Es handelt sich demnach nun auf zumittelnd welche unter diesen zwei zur Ausführung als geeignet befunden:

356 | 3 | 7

technisch-administrativer
Linien in staatsökonomischer, strategischer,
und commerzieller Hinsicht ~~der größere~~ dem von der schon
Staatsverwaltung berücksichtigten Zweck zunächst
~~Nutzeffect gewähren kann~~, und demnach
vor der anderen den Vorzug verdienen kann.

~~Da die Strecke von~~ Canaldurchwarts
ist hier die Erscheinung, daß alle Gemüthsgen
selbst die westlichste über Tabor, von Prag
in die Olmützer Linie einzufallen sind, ~~und~~
wodurch der Beweis constatirt ~~erscheint~~ ist, daß
diese Linie allein die geognostisch-hydro-
graphisch richtigste ist, und folglich ~~die~~
in technischer Beziehung die wenigsten ~~Schw~~
Schwierigkeiten zu überwinden hat, und
den größeren Nutzeffect erwarten läßt.

Da die Strecke von Böhmischbrüdern bis
Prag für beide Richtungen, nämlich von Brünn
über Zwittau, oder von Olmütz über Gosan:
stadt gilt, so dürfte ~~die Parallele~~ der
Vergleich dieser beiden Trassen nur bis zu
ihrem gemeinschaftlichen Vereinigungspunkt
näher zusammen zu ziehen seyn.

Die Herstellung einer Eisenbahn von
Brünn durch das Zwittawerthal nach Zwittau
und Böhmischbrod hat sich als möglich zu wissen,
die Eisenbahn von Olmütz über Gosanstadt
und Landskron nach Böhmischbrüdern zeigt
sich möglich, und leicht.

die brünner Trasse kann nur durch den Bau von 10 Tunnels, und 60 Brücken durch das Zwittawarthal ausgeführt werden – die Olmützer Trasse überhaupt nur 14 mal die Sazawa, und fordert nur einen Tunnel – und selbst diesen kann eventuel umgangen werden.

Die brünner Trasse enthält 79 Krümmungen mit einer Länge von 25825° Klafter, die Olmützer Trasse nur 44 Krümmungen mit 12,164° Länge.

~~Die Wa~~ Ueber die Wasserscheide bei Körber würde die Bahn eine Höhe von 1407' Fuß, die Olmützer Bahn würde über die Wasserscheide von Trinbitz nur eine Höhe von 1302' über die Meeresfläche erhalten.

Die brünnerbahn hätte eine Steigung von $\frac{1}{200}$ auf 2 Meilen ~~Länge~~, und ein Gefall von $\frac{1}{182}$ ~~auf~~ $1\frac{5}{8}$ Meilen Länge zu übersteigen die Olmützer Bahn erhielte nur auf $1\frac{1}{8}$ Meilen $\frac{1}{200}$ Steigung, und ebenso viel Gefäll.

~~Von Brünn bis Böhmisch Trübau und Zwittau wegen der vielen Tunnels und der vielen Brüch. erbauen eine Bauzeit von 5 Jahren, 7~~

Von Olmütz nach Prag kann die Bahn binnen $2\frac{1}{2}$ Jahren ~~gebaut werden.~~ mit einem Kostenaufwand von 17,559,275 f. gebaut werden.

N. B. Patriab.

~~f und einem Kostenaufwand von f. C. M. in Anspruch nehmen,~~

Nach der Brünner-Frage würde zwar wie bereits aufgewiesen wurde die Entfernung zwischen Wien, und Prag nur $52\frac{3}{8}$ Meilen ~~betragen, wäre~~ von der Olmützer Frage hingegen $60\frac{1}{8}$ Meilen betragen — und die Folge ist ~~ist~~ stellt sich mit Stück zu Gunsten der Brünner Bahn heraus — allein durch das Abfallen der Brünnerbahn in Böhmisch-Trübau von der südöstlichen Richtung über Olmütz u. Prerau um die neu südliche Richtung nach Brünn einzuschlagen, würde die Bedeutung dieser Bahn nicht mehr eine europeische, sondern eine örtliche seyn, während die Olmützer Bahn durch ihre südöstliche Richtung die ihr zustehende europeische Bedeutung erfüllt, und einzig geeignet ist, die Wirkungen der preußisch-schlesischen Bahn von Oswiecim über Breslau nach Berlin u. Leipzig, durch welche die ~~ganze nordö~~ Provinzen Böhmen Mähren und Schlesien, ~~und so~~ gänzlich ~~zu umgehen~~ angegangen ~~droht~~ würden, zu paralisiren.

~~In Ansehung nun durch die Brünner u. Lage so für Prag wurde der Gewerb~~

In Ansehung nun

1.ens dass es für das Ganze von höchster Wichtigkeit ist, die europeische Bedeutung der Eisenbahn-Verbindung zwischen Krakau – Dresden, u. Leipzig unbeirrt zu erhalten:

2.ens dass dieser Zweck nur durch die Aufhebung

NB. sofern nur die Verbindung von Wien mit Krakau in den engen Gebirgen und auf die Brücken eine keine Rücksicht genommen wird 3 3
die Richtung ganz Brünn 3 3

Findem der höchst unfehlbare Einsturz der Stadt zu einer solchen Ausicht gleichsam zu berechtigen scheint

Es ist nicht zu läugnen daß der Herr Obermeister der größte Zeitgenosse zunächst hat, um Entschädigungsansprüche in Betracht zu gelten zu machen, nichtsdestoweniger sieht sich der Herr Obrigkeit veranlaßt in Betreff des Neubaues auf folgende Gründe zu nachsehen:

Gleich andern andern Ort zu Mich

1 Schon bey dem Neu des Neubaues ist Leben Leut unter der abergläubischen alte Schloßgebäude ~~ohnerachtet~~ die sich die stehende Gebäude in ein solch baufälligen Zustande, daß man schon damals so sich ~~die Verwundung nicht~~ bekannt war, daß die politischen Behörden die Erneuerung des Schloßgebäudes und Ausbesserung der Burgsteine dann gestatten konnten.

Fwie auch Entschung des Leuchtgeschäftes

Schon damals geschehen alten Rücksicht

Zu den Leuchtgeschäften sind die vielen alten Zeugen und die vielen eingezogenen Sachverständigen wie auch der Umstand daß die Hauptmauer gegen die vordere bestandenen Schloß zum Zell überhängt welches ~~Gutachten gereicht nicht der~~

2. Wenn nun schon sodann die Gutachten der vollständigen Baufälligkeit dieses Gebäudes von den Bayern feststeht, so ist diese durch die von dem Obermeister gehörten eigenen Leuten noch mehr ~~und~~ bestätiget worden; diese Leuten bestehen

a In dem Anbau des obrigkeitlichen Gasthauses wodurch ein schädlicher Druck gegen die Westseite nach der ohnehin schon sehr überhängenden Hauptmauer herbeigeführt, und die Entschuldigung der Herr Bayern obrigkeitlichen Willens der Fundamente ~~des~~ des alten Schloßgebäudes ~~bey~~ unterganben wurden

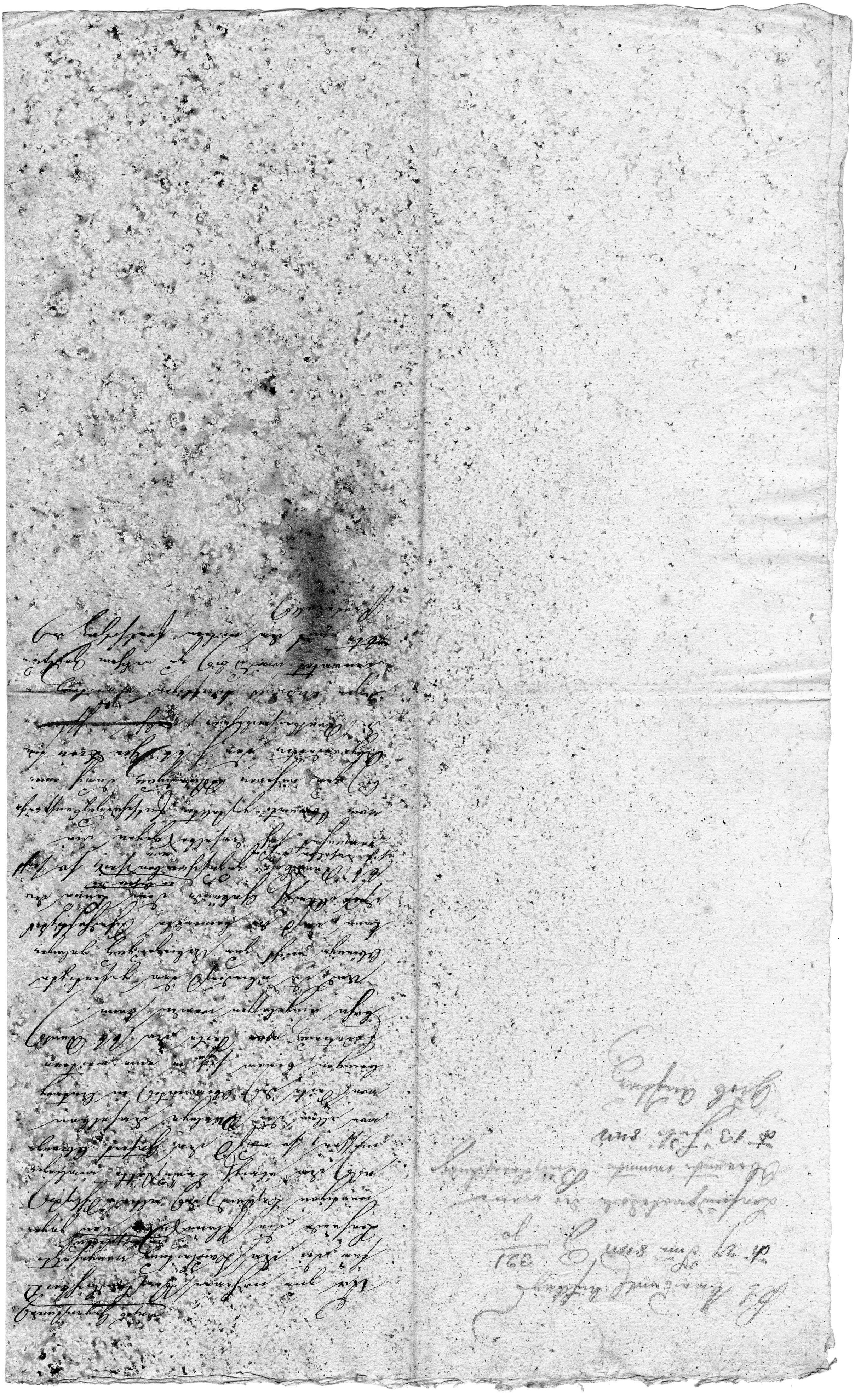
b ~~Daß die~~ In der Aufführung der zwischen dem alten Schloßgebäude der Leuchtgeschäftlichen Schloß auf die ~~gewesenen~~ bestandenen Häuser von 4 Pfeiler, durch welche Gelegenheit nicht nur ein äußerst schädlicher Druck sowohl auf die bestandenen sehr

bedeutend überhängend ist, deßhalb
zusammengezogen westlich Hauptmauer
der alten Schloßgebäude, sondern noch
gegen jene den abgebrochenen hohen Stock
Schachten alten Landstätte aufgelegt
und durch dieses dann die Festigkeit und zur Verwirklichung der Grenzen die
Hauptmauerlegung gab.

c Zu dem Vorgange der Demolirung
den einzelnen Wohnhäuser. Hier
geschah es daß der Lebarisch Landgeschl.
Paleck in den noch gegenwärtig stehen
den Theil des mit die Landstätte ma
lenden Mauerwerks mittelst Granat
schüsse auf Einmal abbrennen wor.
fuhr, und diesen wiederholten Versuch
dieses Ende der Landstätte damit
bestätigte, daß zur Sicherung der
unweit ~~beschädigten~~ Schanzenbrunnen
von dem zum Bargchen die Landstätte
des ~~zustützen~~ wegsichtbarlich unter
stützungsweise gestützt werden müßte

8. Wie sich die Lava die Abzüge verschaffte
hatte der Felsen unterhalb der Landstätte
als den alten Schloß kam solche Schichte
d Lochschichtel wie jene bei den städtischen Landstätte
hinab gehen die Schichten größten Theils
zerbrocht oder doch unter einem sehr
steinigen Niveau, dessen ~~Neigung~~
Richtung die Fundamente der in Stadt
stehenden 2 Gebäude steinsorgt erreicht
so kann daher von der Abwärtsfahrt des
selben durchaus kein Rede sein, und
~~und~~ deren Möglichkeit entfällt um
so mehr, als gewiß unterhalb des Schloßge
bäudes den Felsen bei der Grenzen
die größte Festigkeit u. Zuhigkeit
wahrnehmen läßt, ~~die~~ u. das Schanzen
stein hier in ein nallbaum kreuzeten
Felsen ~~übergeg~~ mit sudanischen Thei
lgebäuden übergieng

Für das Ende einzusetzen



Beschreibung des ~~Umgebung~~ Stadtthores vom Pulverthor bis außerhalb der Kaserne anbey.

Die Commission hat sich überzeugt, daß ~~innerhalb~~ gleichsam der Platz am Glacis der einzige Platz ~~der Stadtbaumäßig sowohl wegen seiner Lage~~ innerhalb der Stadtmauer ist, welcher sich ~~zunächst vielleicht sogar Zweckmäßigkeit, als auch~~ zur Anlegung ~~einer Bahnhofes~~ des bauchlichen Bahnhofes zu: nächst eignet, derselbe demnächst eine der erforderlichen Räume zur Anlegung ~~für die Anlegung~~ des Aufnahmegebäudes, ~~der Gepäckhalle~~, ~~und~~ von 2 Magazine mit den ~~erforderlichen~~ nöthigen Vorplätzen für das Zu- und Abfahren der gewöhnlichen Fuhrwerke gewähren — daß hingegen die zum Betriebe der Eisenbahn erforderlichen Manufacturgebäude ~~und~~ Werkstätten ~~auf diesem Platz~~ unmöglich untergebracht werden könnten.

Es müßte eine Anlegung ~~Anbringung~~ der ~~Gleise~~ manufacturen Gebäude nöthigen Raum links, oder rechts vom Bahnhof am Glacis ~~abkaufen~~, so ~~wird~~ ~~der Zweck des Bahnbetriebes~~ abgesehen von den sich dadurch ergebenden fast unüberwindlichen Kosten, ~~welchen man durch die unumgängliche Demolirung, dadurch entgegen gehen würde, so~~ so würde die Manipulation des Bahnbetriebes welche ~~der~~ der Raum nur der Breite, u. nicht der Länge des Bahnhofes nach zu erzielen wäre nur mittelst Drehscheiben geschehen könnte, für zwar sehr erschwert werden, und es wäre überdieß die Herstellung solcher Gebäude, wo Tag u. Nacht und auch so mannichfaltige Weise mit Feuer und Licht zu gewärtigen werden müßte im Innern der Stadt und feuerpolizeilicher Rücksicht nicht vorthein-

mit den dazu gehörigen Wohnzimmer, und Remisenwohnungen, dann ~~der~~ einer Gebäude für die gefällen~~ntlichen~~, und polizeiwidrigen Behandlung, und endlich zur Anlegung von

7 und um so viel weniger andere Gebäude für was immer für einen Zweck

könnte dieser Raum nur durch die Demolirung von halben Gassen gewonnen werden, und

~~[illegible]~~, und zur Anlegung von Bahnhöfen noch allen bisher gemachten Erfahrungen nur jene Räume vorzüglich aufgesucht werden, welche sich der Lösung noch mit der Eisenbahn vorfinden,

Zittau in Zittau ~~[illegible]~~ oder in Bautzen [illegible] Muffern zwischen Zittau u. Bautzen, oder [illegible] in Zittau u. Bautzen [illegible] Muffern zwischen Zittau u. Bautzen dient Hüner [illegible].

Von [illegible] Zittau einer Abzweigung auf allen Punkten auf dem bürgerlichen Gebiete u. Stadtbezirk ist Mittel bietet, u. sich auch für [illegible] als ein zweckmäßiger Centralpunkt darstellt.

Ich habe absichtlich die Station Bautzen als Ort für den Anschluß der Muffern angenommen und die Distanz von Zittau bis dort für welche Schwachen 14½ Meile für einen Gang einer Locomotive nicht zu groß ist, u. wird man dort die Lundenburg für ein Gang der Locomotive ebenfalls 14 Meilen [illegible], wenn in Bautzen die Anschlußbahn [illegible] auf jenen Station der Muffernanschluß angelegt werden soll, — wenn [illegible] Bautzen der Ort ist wo eine Bahn ~~[illegible]~~ [illegible], dieser für jene Station der Spielraum der Zeit, welche neben dem Zusammenstoßen der Züge [illegible] bestimmt ~~[illegible]~~ u. der Aufenthalt in Olmütz auch nicht länger als in einer andern zwischen Station festgesetzt werden soll. Bei der Annahme daß die Locomotive nur bis von Zittau bis Olmütz 11½ Meile, oder gar nur von Zittau bis Olmütz 6 Meilen in einem Gange zu machen hätten, wird die Zeit der erforderlichen Locomotive unverhältnißmäßig vermehrt.

Aber von Bautzen nach Zittau ist die Länge, wegen der Entfernung, zu groß.

Bautzen in der [illegible] Lage und [illegible] Bautzen Privatunternehmung

Die Strecke zwischen Brüx und Teplitz ist 11 7/8 Meile
" " Teplitz – Bondebitz 7 7/8 –
" " Bondebitz – Prag 13 6/8 –

lang, also ungefähr gleich groß, daß nicht die Locomotive dieselben in einem Zuge durchfahren könnte.

Bei dieser Gelegenheit erlaube ich mir ferner auf den Umstand aufmerksam zu machen, daß in der Beschaffenheit von Bellitz bei Prag hinsichtlich der Wasserstationen kein Bedürfniß existirt dürfte, Wasser als Zwischenstation ~~der~~ Anhaltepunkt Lundenz zu benennen. Von Bellitz bis Prag selbst welches wieder zwischen auf der Entfernung der 7 Meilen Zwischen Lundenz und Prag 20 Wasserstationen eingerichtet werden, welche entfernt beinahe auf jede 1/2 Meile in Dispositionen eine Wasserstation

Die Entfernung der Station Bellitz von Teplitz mit 2 5/8 Meilen ist hingegen, und wobei noch einige andere Entfernungen in 2 Meilen vorkommen, beträgt sich daß die Zahl der Wasserstationen sogar nur 1 Meile auf auseinander zu legen wäre.

Die größte Entfernung der Wasserstation auf der Strecke von Teplitz bis Bondebitz ist 2 1/8 Meilen, auf der Strecke zwischen Bondebitz – Prag 1 7/8 Meilen.

Ich möchte nur dies zu bemerken, und unter diesen Umständen die in der Wasserstation Hostivitz bestehende Lundenz streichen zu dürfen.

Nur 18 Zwischenstationen, wovon 2 nur als Reserve wegen der Bahnhofe dienen.

Hostivitz – nur Gelegenheit zu Tribitz – Bahnhof – Hostivitz – es ist nicht nothwendig, daß man sie alle benützen.

10

und unter dem 26.° v. M. vorgelegte

6

der anschließende Akten-Convolut mit der ausdrücklichen Erzöngung wirklichkeit der Daten, worauf die vom Unterzeichneten vorgenommene # Erneüßigung der Preisanalyse zur Richtigstellung der Kostenanschläge durch das Rechnungs-Departement, begründet sind, folgt mit der ehrerbietigsten Bemerkung zurück, daß Unterzeichneter ~~bisher~~ zu Lüfft auch die bestehende Produktionen und auch die bisherige Verfahrungsweise in der Meinung gestanden ist, daß er in seiner ~~Stellung~~ abanlagt wäre ~~das~~ die der Rechnungsdepartements zur Hochlöbl. Gen. Dir. gehörige Stellung, über seine für die Gen. Dir. zu erstattende Ueberreichungen keine weitere Verfügung vorzulegen verpflichtet wäre, und wird nun ~~der der~~ auch die erforderliche Erinnerung ~~d~~ ein Pinen des hohen Aufträgers vom 31.° v. M. zu verfahren.

Die stattgehabte Erneüßigung beruht nun auf folgende Gründe:

1.° Sind die von den Dominien erhobenen Kreisbeyträge bei einer Hochlöbl. Gen. Dir. auf das vom Obr. eingereichte Pariner brevi manu requirirten ~~verfahren~~ Certificate zu verfahren geblieben, so verschieden in ihrer Art, daß es rein unmöglich ist, eine entsprechende Kostenberechnung ohne in ~~Irrthümer~~, Handgreiflichen, und für den Aerar höchst nachtheiligen Widersprüchen zu gerathen, nach denselben zu verfahren. Der obeingereichte Pariner hat demnach in Anfehung dieses Mißverhältnis seine Preisanschläge

nach besten Wissen u. Gewissen auf Mittelgewinn
begründet. [illegible]

2.) Die Prüfung des Projektes hat unterzeichneter
versucht, durch Zusammenstellung
der nachfolgenden Tabelle über die
vom Obering. Jüngling gegebene Konstruktion
und gleich konstruirten Preisbemessungen der verschiedenen
Dominien und durch
Ermittlung weiterer durchschnittlicher
Preise, soweit es möglich gewesen,
allein auch dieser Versuch hat unserer zum
Theil beschränkten Zeit
Anstrengung und
a. daß ein so großartiges, zusammenhängendes
Bau nur ganz anderen Behandlung unterliegt,
als wenn einzelne Bauten oder kurze Strecken
Straßen ausgeführt werden, unterliegt,
b. daß der Preis der Steine, der Kalkes, und
der Bauhölzer durch den vermehrten Verbrauch auf
einen zusammenhängenden Bau Strecken dennoch
nicht gesteigert werden kann, weil der Vorrath
nicht gebrauchen ist,
diese Materialien von den bestehenden wenigen
Monopolisten zu kaufen, sondern vielmehr be:
rechtigt ist, überall wo es für nöthig erachtet,
Steinbrüche zu eröffnen, wo dann der Unter:
nehmer der Unterbauten obige Materialien auf sehr
billige Art sich selbst anfertigen kann, u. in Anwendung
c. daß die Holzpreise viel der Ursache als übertrieben
erscheinen müssen, weil die Dominien selbst
mit dem Verkauf der betreffenden Hölzer u. Theils viel
der größere Holzbedarf aus dem Theilen und aus dem noch
reichlich mit Holz geschwängerten Erzgebirgischen Theil, u. aus der Gegend
der obern Moldau durch diesen Fluß, billiger, u. zum Theil
aus den Dom. an der Elbe gelegenen Dominien Tochstein bei Pardubitz,
wodurch wenigstens einem allgemeinen Monopol wirksam zu begegnen
ist, weit billiger als vorgetragen war, begegnen werden kann: ad
Wenn doch aus jenem Gegend an der Moldau die größten Holzvorräthe zum Winter
nach Hamburg exportirt, und die Leipzig-Dresdner Bahn begünstigt
dorther ihren jährlichen Bedarf, u. gegen für die Durchschnittspreise frano Dresden
mit 45 bis 54 Thlr. C. M.

12

2. Fort Unterzeichneter
erlaubt sich die Bemerkung
gewöthigen, Wasserstrassen
Schlicht anzuführen
76 u. M. weiter
mit der Eisenbahn Bau
der Beschaffenheit der Terrains,
Mittelpreise und Bauzeit
Mittelpreise, u. Bau
Schlesien, u. Sachsen
Bau

hinsichtlich der Ausführung der Brückenbrücke, wovon Pfeiler, und Widerlager abgefallen auf ein Doppelgalais eingetragen sind, haben die Abgeordneten beider Gesellschaften nach Art. 10 des Protokolls die Verständigung auf eine spätere Zeit aus dem Grunde vorbehalten, weil derselben Kostenberechnungen und Detailpläne, welche erst nach erfolgter hoher Genehmigung des nunmehr ausgemittelten Verbindungspunktes entworfen werden können, vorliegen, ~~und Unterzeichneter fand~~ ~~nun~~ ~~Anstand auf so wenigen~~ ~~Grundlagen auf die Zustimmung dieser~~ und Unterzeichneter sind ~~nun~~ sich um so weniger vereinigt auf die ~~Aus-~~ sogleich Ausführung dieses ~~Bauwerkes~~ ~~begründen~~ gegenstandes zu dringen, als eine Seite ohne ~~nähere~~ der Kostenberechnungen und Detailpläne ~~nur approximativ~~ die Sache ~~nicht gründlich, und~~ nähere Begründung der Unterscheidung fehlte, und andrerseits diese Verständigung, als nicht dringend, ~~und die Genehmigung der beiden Gesellschaften als~~ untergeordnetes ~~mit~~ Natur, nach dem ~~unvorgreiflichen~~ Verhalten der Unterzeichneten ~~mit~~ dem Erwachen

der beiden Gesellschaften mit Zufriedenheit übersehen worden dürfte.

Es würden somit bei dieser Verfassung nicht nur die in der erhaltenen Instruction enthaltenen Bestimmungen überfluß erreicht, sondern auch durch die Verlegung der Eisenbahnlinie von einer günstigeren Lage nicht nur der Bau der Bahn, und der Brücke auf das östliche Ufer erleichtert, sondern hauptsächlich eine Regulirung des zwischen Blow sn, und n gelegenen, ~~bis~~ ~~gewöhnlichen~~ ~~bis~~ der Stadt Oderberg schädlichen, und die gewählten Abfluß des ~~Oder~~ Flußes Stromes bis Ufers der Oder durch die Regulirung einer bedeutenden Stromstrecke mit Aufgebung des gewöhnlichen Ufers erzielt worden ist.

Indem Unterzeichneter diese Verhandlung zur hohen ~~Ratificati~~ Genehmigung ~~Gutheißung~~ vorzulegen ~~zu unterbreiten~~ die Ehre hat, erlaubt er sich schließlich auf den Schlußsatz des Art. 10 der ~~Pro~~ Verhandlungs-Protokolls vom ~~40~~ 29. v. M. aufmerksam zu

machen, wonach von den Gesellschafts-Abgeordneten aus Anlass dieses ~~des~~ Verhandlungs-Protokolls ~~zu vermitteln~~ ~~zwischen~~ arbeiten worden ist, und worin denselben willfahrt worden dürfte.

Negrelli

Wien den 6ten Dez. 1845.

15

Graf Fürstler	2 fl.	
v. Balsin v. Salzburg	1 fl.	1 Dr.
Freiesleben Arbeitsverdienst	2 fl.	2 Dr.
Finanz Respicients von Tachsel		1 Dr.
Breininger Obrenkommissär	rest	1 Dr.
Pitreich G. Sittler "	1 fl.	2 Dr.
Baron Fleischheim	1 fl.	2 Dr.
G. Landschaftsdir. Chef der Tachgest	2 fl.	2 Dr.
" Jubetzky	1 fl.	1 Dr.
Graf Dobson Marschall	1 fl.	1 Dr.
Graf v. Chotbung	2 fl.	2 Dr.
Sophie v. Ludwig	2 fl.	
für d. Wohnschlafzimmer	7 fl.	3 Dr.
Ostermünchner Kaufmann	2 fl.	
Lobnitz	1 fl.	2 Dr.
Schwaselka Kl. Leinen Handl. Gmunden		3 Dr.
Professor Oberzer	2 fl.	

358/11/16