

Erste Abtheilung.

Die Südbahn von Wien bis Gloggnitz.

Geschichte.

Eine Gesellschaft, an deren Spitze Georg Freiherr von Sina stand, erhielt am 2. Jänner 1838 die kaiserliche Genehmigung zum Bau einer mit Locomotiven zu befahrenden Eisenbahn von Wien nach Bruck an der Leitha, Gattendorf, Raab, Gönye, Preßburg, dann von Wien über Neustadt nach Gloggnitz mit den Seitenflügeln nach Laxenburg, dem Helenenthal bei Baden und den Steinkohlenwerken von Neudorf und Brennbürg. Das Kapital bildeten 25,000 Actien zu 500 fl. Die Leitung der Vorarbeiten wurde dem Ober-Ingenieur der ersten österreichischen Eisenbahn von Linz nach Budweis, Matthias Schönerer, übertragen. Die Unternehmung constituirte sich unter dem Namen **Wien-Raab-Eisenbahn-Gesellschaft**.

Anstände, welche sich rücksichtlich der Strecken in Ungarn ergaben, Stockungen im Zuflusse der Geldmittel wegen ungünstiger Zeitverhältnisse, führten zur Beschränkung des Planes auf die Ausführung der Hauptlinien innerhalb der Grenzen Niederösterreichs.

Die definitive Genehmigung des Baues von Wien bis Neustadt erfolgte am 16. Februar 1839, jene für Neustadt bis Gloggnitz am 6. Juni 1840.

Das 50jährige Privilegium der Gesellschaft vom 18. Juli 1846 schloß alle sonstigen Privat-Unternehmungen von Eisenbahnbauten in der Richtung Wien-Gloggnitz und Wien-Bruck aus, doch wurde dem Staate das Recht vorbehalten, die bereits beschlossene Bahn von Wien über Steiermark nach Triest in der erstern Richtung zu führen. Für die Vollendung zweier Zweigbahnen, von Mödling nach Laxenburg und von Neustadt bis zur österreichischen Grenze in der Richtung gegen Debenburg, nämlich bis Kagelsdorf an der Leitha, wurde der Termin von 3 Jahren anberaunt. Der Flügel nach Helenenthal war durch die Veränderung der Trace, welche nun Baden unmittelbar berührte, entfallen.