

Von den Anfängen des Eisenbahnbaues in Österreich¹

Von ANTON ADALBERT KLEIN

Am 21. November vorigen Jahres (1962) feierte die österreichische Eisenbahn mit einer Fahrt der „Schnellbahn“, des modernsten Verkehrsmittels der Österreichischen Bundesbahnen, das Jubiläum ihres 125jährigen Bestehens². Der Sondertriebwagen, der am genannten Tag um 11.05 Uhr die Schnellbahnstation Floridsdorf verließ, wiederholte die historische Fahrt der österreichischen Dampfeisenbahn, die Ende November (23.) 1837 auf der soeben fertiggestellten ersten Teilstrecke der „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ nach Deutsch-Wagram³ gefahren war.

Die vierrädrige Lokomotive „Austria“, die 1837 verwendet wurde, war noch ein Erzeugnis der Werkstätte Stephenson's. Englische Maschinenisten hatten das österreichische Personal geschult, und auch das Eisenbahnmateriel war größtenteils noch englischen Ursprungs. Aber wenige Jahre später war es anders, lag die Initiative bereits ganz in den Händen von Österreichern. Um die gewaltige Leistung der österreichischen Eisenbahningenieure, insbesondere im zweiten Viertel des vorigen Jahrhunderts, richtig zu würdigen, muß man bedenken, daß das englische Eisenbahnwesen, das Österreich als Vorbild diente, damals vielfach noch selbst im Versuchsstadium steckte, wenn auch George Stephenson, der Erfinder der Dampflokomotive, von dieser behaupten konnte, sie sei nicht die Erfindung eines Mannes oder der Erfolg eines Tages, sondern das Werk eines ganzen Volkes von Ingenieuren. Als Geburtstag der Eisenbahn überhaupt kann der 27. September 1825, der Tag der Eröffnung der Stockton-Darlington-Bahn, gelten. Aber erst mit der Fertigstellung der Liverpool-Manchester-Eisenbahn und mit ihrer Eröffnung am 15. September 1830 beginnt die eigentliche, wenngleich

Alle Rechte vorbehalten!

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Historischer Verein für Steiermark,
Graz, Hamerlinggasse 3.

Schriftleiter: Univ.-Prof. Dr. Ferdinand Tremel, Graz, Harrachgasse 1.
Für den Inhalt der einzelnen Aufsätze tragen die Verfasser die Verantwortung.

Druck: Leykam AG, Graz.

Für Mitglieder als Jahressgabe 1964 kostenlos, im Buchhandel S 96.—.

¹ Vortrag (mit Lichtbildern) bei der Jahreshauptversammlung des Vereines am 28. Februar 1963, für die Drucklegung gekürzt und mit Quellenangaben versehen. Von den vorgeführten Bildern konnten hier nur einige aufgenommen werden.

² „Die Presse“ (Wien), 21. November 1962, Seite 6: 125 Jahre Eisenbahn in Österreich — Jubiläumsfahrt auf der Schnellbahn.

³ Die Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-ungarischen Monarchie, redigiert von Hermann S t r a c h, I. Band, I. Teil (Wien 1898), Seite 147 ff.

nicht unangefochtene Eisenbahnperiode Englands⁴. Sieben Jahre später fuhr in dem in aller Welt als rückständig verschrienen Österreich die erste Dampfeisenbahn. Mit der „Nordbahn“ schuf Österreich die größte Lokomotivbahn jener Zeit⁵. Durch die erste Überschienung der Alpen am Semmering⁶ wies es der staunenden Welt neue Wege in der Eisenbahntechnik.

Das 125jährige Jubiläum der österreichischen Dampfeisenbahn an der Schwelle des heurigen Jahres (1963, Aufnahme des Verkehrs von Wien aus am Dreikönigstag 1838) rechtfertigt wohl die Wahl des heutigen Themas. Aber es ist noch ein besonderer Grund vorhanden, denn zwei Steirer waren an den Anfängen des österreichischen Eisenbahnbaues maßgebend beteiligt: Erzherzog Johann⁷ und Professor Franz Riepl⁸, der geistige Schöpfer der „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“. Erzherzog Johann, der um die Jahreswende 1815/16 die industriellen Einrichtungen und darunter auch die Anfänge des Eisenbahnwesens in England studiert hatte, wies am 26. März 1825 in einem Schreiben an den Grafen Franz von Saurau⁹ darauf hin, daß der Eisenbahn die Zukunft des Großverkehrs gehöre und daß diese darin die Wasserstraßen überflügeln werde. Im Anschluß daran erwog der Erzherzog eine Fortsetzung der damals knapp vor dem Baubeginn stehenden Pferdeeisenbahn Budweis—Mauthausen über Enns, Steyr, Hieflau, Eisenerz, Leoben, Bruck, Graz, Marburg, Laibach nach Triest. Er machte sich aber dabei auch schon Gedanken über Handelswege nach dem Mittleren Orient, die erst 1869 durch die Erbauung des Suezkanals, also vierzig Jahre später, verwirklicht werden konnten. Es ist bekannt, mit welcher Tatkraft der Erzherzog, als das Südbahnprojekt erwogen wurde, dafür eintrat, daß diese Bahn nicht, wie ursprünglich geplant, am Alpen-Ostrand, sondern der Nord-Süd-Erstreckung der Steiermark folgend, durch diese geführt wurde.

Der zweite Steirer, der Professor am Wiener Polytechnischen Institut, Franz Riepl, entwickelte 1829 einen ähnlichen Plan wie Erzherzog Johann. Er arbeitete das Projekt einer Eisenbahn von Wien nach Bochnia, dem Mittelpunkt der galizischen Salzgewinnung, aus und erweiterte es im folgenden Jahr (1830) nach Osten bis zur russischen Grenze bei

Brody und von Wien nach Süden bis zur Adria bei Triest. Im „Archiv für Verkehrswesen“ in Wien erliegt ein als Beilage zu einem Geschäftsstück der Hofkanzlei hinterlegtes ausführliches Elaborat Riepls über die Anlage eines österreichischen Eisenbahnnetzes¹⁰. Riepl erlebte es noch, daß fast alle von ihm projektierten Eisenbahnlinien ausgebaut oder in Angriff genommen wurden. Riepls „Eisenbahnnetz“ nahm nicht nur auf die innerstaatlichen Bedürfnisse Österreichs Rücksicht, sondern auch auf die Aufgabe der österreichischen Eisenbahnen in einem künftigen kontinentalen Eisenbahnnetz. Er hatte seinen Plan zum Ausbau der Eisenbahnen einige Jahre vor Friedrich Lists Denkschrift, „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemein deutschen Eisenbahnsystems“, veröffentlicht. Dem schwäbischen Volkswirt und Eisenbahn pionier List war der Plan Riepls bekannt, und er begrüßte die ersten Erfolge der österreichischen Eisenbahn als nachahmenswertes Vorbild¹¹.

Auffallend ist die Übereinstimmung der Eisenbahnpläne Erzherzog Johanns und Professor Riepls. Die Projekte beider weisen den gleichen Grundgedanken auf: Die Verbindung der Donau- mit den Sudeten- beziehungsweise Karpatenländern einer- und mit der Adria andererseits durch einen Schienenweg, unter Berücksichtigung der Außenhandelsbeziehungen Österreichs. Diese Übereinstimmung ist wohl nicht zufällig, denn in den Jahren 1824/27 ließ sich der Erzherzog von Professor Riepl bei der Reformierung des Eisenwesens am Erzberg auf der Vordernberger Seite¹² beraten. Dabei standen sich die beiden auch menschlich nahe. So berichtet das Tagebuch des Erzherzogs zum 4. Februar 1824¹³: „Audienz beim Kaiser . . . Nach dem Speisen ging alles spazieren. Ich hinaus ins Polytechnische Institut, Riepl besuchen und sehen, wie er alle Steine (Minerale) aufgestellt. Von da noch spazieren zu meinem Bruder Carl . . .“ Aus dem Tagebuch geht nicht hervor, inwieweit die beiden Männer bei ihren Eisenbahnprojekten einander beeinflussten. Soviel ist aber sicher, daß der Erzherzog zumindest indirekt beigetragen hat, daß sein Mitarbeiter Riepl sozusagen durch die Tatsachen selbst auf das Problem des Eisen-

¹⁰ Freundliche Mitteilung des Leiters des Archivs für Verkehrswesen (Österr. Staatsarchiv) Dr. Paul Mechtler. Dazu Publikationen des Österreichischen Staatsarchivs, herausgegeben von der Generaldirektion, II. Serie: Inventare österreichischer Archive, IX. Inventar des Verkehrsarchivs Wien, Wien 1959. Verfaßt von Paul Mechtler.

¹¹ E. Hofbauer, Die ersten österreichischen Eisenbahnplanungen, ihre volkswirtschaftlichen Grundlagen und verkehrspolitischen Auswirkungen (Wien 1952), Seite 8.

¹² A. A. Klein, Professor Franz Riepl als Berater Erzherzog Johanns bei der Reformierung des Eisenwesens am steirischen Erzberg. In: Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark, LIII. Jg., 1. Teil, Seite 229—249.

¹³ Archiv Meran im Steiermärkischen Landesarchiv.

⁴ Ebendort, Seite 28 und 34.

⁵ Ebendort, Seite 75. ⁶ Ebendort, Seite 76.

⁷ Viktor Theiß, Erzherzog Johann, der steirische Prinz. Ein Lebensbild, Graz 1950, Seite 68 f. und 73 f.

⁸ Biographisches Lexikon des Kaisertums Österreich von Constant von Wurzbach, 26. Teil, Wien 1874, Seite 138—141; Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, hggb. v. Dr. Freiherrn von Röhl in Verbindung mit zahlreichen Eisenbahnfachleuten, 2. Auflage (1917), 8. Band, Seite 217—218; Richard Drapala, F. X. Riepl, der Industriepionier des Ostrau-Karwiner Revieres. Troppau-Leipzig 1932.

⁹ Theiß a. a. O., Seite 120 ff.

bahnbaues gestoßen ist und es in seinem ganzen Umfang durchdacht hat. Denn nach dem erfolgreichen Abschluß der Reformierung des Eisenwesens am Erzberg empfahl Erzherzog Johann den Professor seinem Bruder, dem Kardinal Erzherzog Rudolf, Fürst-Erzbischof von Olmütz, für die Reorganisierung des erzbischöflichen Eisenwerkes Friedland in Mähren¹⁴. Riepl brachte dieses als fachmännischer Berater bald auf eine beachtliche Höhe, lernte aber dabei den riesigen Umfang und die ganze Bedeutung der riesigen Steinkohlenlager im benachbarten Ostrau-Karwiner Gebiet kennen, was für die Industrialisierung der Sudetenländer im besonderen und für die Österreichs im allgemeinen und für die Ausführung seiner Eisenbahnbaupläne von ausschlaggebender Bedeutung war. Noch spielte die Steinkohle im Hüttenwesen und in der Industrie Österreichs überhaupt gar keine Rolle. Neben Braunkohle und Torf waren Holz und Holzkohle die fast ausschließlichen Brennstoffe der damals im Gebrauch stehenden Radwerke und Hammerwerke. Riepls Scharfblick aber erkannte, daß die Erfindung der Dampfeisenbahn in England nur deshalb zur praktischen Durchführung kommen konnte, weil die englische Eisenindustrie schon vorher eine solche Höhe der Technik erreicht hatte, daß die Erzeugung von Eisenbahnschienen, Dampfkesseln und Lokomotiven möglich war. Wollte Österreich an den Bau von Dampfeisenbahnen schreiten, so mußte es vorher seine damalige Rückständigkeit in der Eisenproduktion überwinden. Daher waren Einführung der Steinkohle im Hüttenbetrieb und Errichtung von Walzwerken nach englischem Muster an Stelle der bisher verwendeten Eisenhämmer die Voraussetzung. Professor Riepl erreichte, daß sich der Kardinal Erzherzog Rudolf zur Erbauung eines Puddel- und Walzwerkes im Dorf Witkowitz¹⁵ entschloß. Der Ort gehörte dem Erzbistum Olmütz und wies damals nur 23 Häuser mit 157 Einwohnern auf. Die Nähe der Ostrauer Kohlenlager machte ihn für die Anlage eines auf Steinkohle gegründeten Eisenwerkes besonders geeignet. Mit dem Bau des Werkes, nach seinem Gründer „Rudolfshütte“ genannt, wurde 1829 begonnen. 1830 konnten bereits in Witkowitz die ersten Puddelöfen Österreichs unter Verwendung englischer Arbeiter in Betrieb genommen werden. Im nächsten Jahr erfolgte die Errichtung des ersten Koksofens auf österreichischem Boden. In den folgenden Jahren 1836 bis 1840 mußte bereits eine Erweiterung des Werkes vorgenommen werden, was dadurch notwendig geworden war, daß die Rudolfshütte sich auf die Erzeugung von Eisenbahnmaterial für die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn umstellte. Nur der Puddlingsprozeß („Flammfrischerei“) ermöglichte es, den späteren bedeutenden Bedarf

an Eisenbahnschienen für alle österreichischen Eisenbahnen binnen weniger Jahre größtenteils in Österreich selbst zu erzeugen.

Im gleichen Jahr, in dem Riepl mit dem Bau des Eisenwerkes Witkowitz begonnen hatte, war er auch mit seinem Eisenbahnprojekt in die Öffentlichkeit getreten. Zwischen beiden Projekten bestand ja ein innerer Zusammenhang. Aber das Eisenbahnprojekt stieß zunächst auf heftigen Widerstand von den Fuhrwerkern und Gastwirten, die um ihre Existenz bangten, angefangen bis zu den Technikern, die Zweifel an der Ausführbarkeit äußerten. Jedoch der weltgewandte Professor verstand es, das Bankhaus Salomon Rothschild als Geldgeber und Metternich als Protektor zu gewinnen. Auch Kaiser Franz stand dem Plan wohlwollend gegenüber. Als Riepl kurz vor dem Tod des Kaisers in Audienz vortrat, um den Herrscher für seine Idee zu gewinnen, da entschlüpfte dem genialen Volkswirt und Techniker in seinem Eifer die kühnen Worte: „Es gibt ein Mittel, Eure Majestät, die entferntesten Völker der Monarchie zu den Mauern der Residenz zu führen“, und als der jedem Neuerer mit Mißtrauen entgegnetende Monarch fragte, welches das Mittel sei, erwiderte Riepl: „Eisenbahnen, Eisenbahnen, Eure Majestät.“ Wurzbach, der in Riepls Biographie über den Vorfall berichtete, fügte hinzu: „Wer kann es sagen, wie es diesem naiven Schwärmer ergangen wäre, wenn hinter ihm nicht Rothschild (der für die Finanzierung des Projekts eintrat) gestanden wäre?“¹⁶ Dieser Vorfall ist aber überaus bezeichnend, denn er kündigt bereits den Geist einer neuen Zeit an, die Verbindung der beiden Mächte, Technik und Großkapital, die zusammen die „Industrielle Revolution“, die gewaltigste Umwälzung der österreichischen Geschichte, hervorriefen.

Um die Jahreswende 1835/36 erhielt das Bankhaus Salomon Rothschild das Privileg für den Bau der Bahn von Wien nach Bochnia und trat dieses an eine Aktiengesellschaft ab, die die Aufbringung der Mittel hiezu übernahm. Professor Riepl, der inzwischen zwei Studienreisen nach England unternommen hatte, war jetzt von der Richtigkeit seines Projekts erst recht überzeugt.

Da diese Darstellung vom 125jährigen Jubiläum der ersten österreichischen Dampfeisenbahn ausgegangen ist, wurde zunächst die erste österreichische Pferdeisenbahn nicht erwähnt. Diese ist aber in der Entwicklungsgeschichte unserer Eisenbahnen ein organisches Glied, und daher müssen ihre Anfänge hier nachgetragen werden. Das uralte Problem einer Verkehrsverbindung zwischen Moldau und Donau wurde wieder einmal aktuell, als der Professor und Leiter des Polytechnischen

¹⁴ Drapala a. a. O., Seite 16. ¹⁵ Ebendort, Seite 14 und 22.

¹⁶ Wurzbach a. a. O., Seite 140.

Instituts zu Prag, Franz Josef Ritter von Gerstner, im Jahre 1807 von der Hydrotechnischen Gesellschaft mit der Aufgabe betraut wurde, alle bisherigen Vorschläge zur Herstellung dieser Verbindung zu überprüfen und den zweckmäßigsten zur Durchführung zu empfehlen¹⁷. Nach sorgfältiger Prüfung sprach sich Gerstner dafür aus, die geplante Wasserverbindung, die riesige Kosten verursachen und den Transport nicht beschleunigen würde, fallenzulassen und dafür eine Verbindung durch eine Eisenbahn in Erwägung zu ziehen. Die Trasse sollte von Budweis nach Mauthausen geführt werden, um dort das Salz, das von Gmunden auf dem Traunfluß verschifft wurde, zum Weitertransport in das salzarme Böhmen aufzunehmen. Jedoch die folgende Kriegszeit rückte das Problem zunächst in den Hintergrund. Professor Gerstner legte aber seine Gedanken in einer Abhandlung, die 1813 zu Prag in Druck erschien¹⁸, nieder. Es ist die älteste Schrift, die das Eisenbahnwesen Österreichs zum Gegenstand hat und die Gerstner den Ruhm sichert, der erste auf dem Kontinent gewesen zu sein, der die Vorteile der Eisenbahnen erfaßte und deren Einführung vertrat. Gerstner dachte zunächst an eine Pferdeeisenbahn. Auch die Pferdebahnen haben ihre Vorläufer, und zwar in den sogenannten Werksbahnen. Wieder war England das Vorbild. An praktischen Versuchen hat es aber auch in Österreich schon vor dem Erscheinen der Abhandlung Gerstners nicht gefehlt. Der bedeutendste ist wohl die Schienenbahn am steirischen Erzberg, die im Jahre 1810 vollendet wurde und dem Materialtransport diente. Sie war eine technische Meisterleistung, denn sie bewältigte bei einer Länge von rund vier Kilometern einen Höhenunterschied von 400 Metern. Der Oberbau bestand aus eisernen flachen Schienen, die auf hölzerne Rahmen genagelt waren. Die Erzwagen wurden durch menschliche Kraft fortbewegt, später wurden auch Pferde verwendet.

Das Jahr des Schlachtensieges von Aspern war auch in anderer Hinsicht ein Epochenjahr für Österreich, denn 1809 wurde die Gewerbefreiheit zur gesetzlichen Grundlage der „Kommerzialleitung“ — wie es so schön hieß — erklärt¹⁹. Jetzt konnte sich die Industrie freier entwickeln, da manche Fesseln fielen. Im Jahre 1816 wurde die Kommerzhofkommission errichtet, der die Leitung der gesamten Gewerbe- und Handelspolitik (bis 1824) übertragen wurde. Zu ihrem Präsidenten wurde der Rheinländer Philipp Ritter von Stahl²⁰ ernannt. Er nahm sich der Industrieförderung besonders an und wurde dabei von seinem Referenten Anton

¹⁷ Die Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-ungarischen Monarchie, I/1., Seite 89. ¹⁸ A. a. O.

¹⁹ Johann S l o k a r, Geschichte der österreichischen Industrie und ihrer Förderung unter Kaiser Franz I. Wien 1914. Seite 49. ²⁰ A. a. O., Seite 645.

Ritter von Krauß-Elislago²¹ unterstützt. Dieser war ganz von den Ideen des wirtschaftlichen Liberalismus beseelt und drückte länger als ein Menschenalter hindurch der österreichischen Industriepolitik den Stempel seiner starken Persönlichkeit auf. R. v. Stahl aber, der nach der Aufhebung der Kommerzhofkommission (1824) zum Kanzler der Vereinigten Hofkanzlei ernannt wurde, war auch bestrebt, das österreichische Verkehrswesen auszugestalten und kam dabei auf den alten Plan einer Verbindung von Donau und Moldau zurück. Er forderte daher im Jahre 1821 den Professor am Wiener Polytechnischen Institut und Sohn des Franz Josef R. v. Gerstner, nämlich Franz Anton R. v. Gerstner, auf, den Eisenbahnbauplan seines Vaters zu studieren und in Angriff zu nehmen²². Gerstner jun. bereiste die Gegenden, durch die die Trasse gelegt werden sollte, und unternahm auch auf Empfehlung Stahls eine Studienreise nach England. Die englischen Eisenbahningenieure rieten Gerstner, auf der geplanten Moldau-Donau-Bahn aus Rücksicht auf die großen Steigungen nach dem Muster englischer Werksbahnen die horizontalen oder beinahe horizontalen Strecken durch steile schiefe Ebenen zu unterbrechen und auf diesen zwecks Überwindung der Niveauunterschiede den Betrieb mittels stehender Dampfmaschinen zu bewerkstelligen. Es spricht für den Scharfblick des österreichischen Technikers, daß sich dieser mit der Begründung dagegen aussprach, eine Eisenbahn sei ihrer ganzen Anlage nach als gute Kunststraße anzusehen, und dem widerspreche der Einbau schiefer Ebenen. Dieses Problem stand viele Jahre später beim Bau der Semmeringbahn wieder zur Erwägung. Von England heimgekehrt, reichte Gerstner Ende 1823 um die Verleihung einer Konzession für den geplanten Bahnbau ein. Um die Durchführbarkeit des Projekts der Öffentlichkeit vor Augen zu führen, ließ er im Wiener Prater eine einviertel Kilometer lange Versuchsbahn anlegen, die zu je einem Drittel Holzschienen, Gußschienen und schmiedeeiserne Schienen aufwies und auf der zwei Wagen mit von Schmiedeeisen umreiften Holzrädern liefen. Am 7. September 1824 erhielt Gerstner das Privileg für den Bahnbau, das als erste österreichische Eisenbahnurkunde in mehrfacher Hinsicht interessant ist²³. Gerstner wies nun in einer Broschüre auf die Bedeutung und Rentabilität der geplanten Bahn hin und erreichte, daß eine Gesellschaft von Wiener Großhandelshäusern zur Finanzierung zustande kam. Aber trotz der finanziellen Sicherung und trotz aller Förderung durch die Staatsverwaltung kam das Unternehmen nicht recht in Fluß, denn es wurde durch die Öffentlichkeit abgelehnt. Der Groll der Fuhrwerksunternehmer und

²¹ Ebendort. ²² Die Geschichte der Eisenbahnen, I/1., Seite 91.

²³ Ebendort, Seite 92 ff.

Gastwirte war hinzunehmen, aber schwieriger war der Widerstand bei der Grundablöse zu überwinden. Dann machte sich bei den ersten Bauarbeiten der Mangel an geschulten Arbeitskräften geltend. Schließlich zwang der schneereiche Winter von 1826 auf 1827 zur Unterbrechung der Arbeiten. Professor Gerstner benützte die Arbeitspause, um wiederum nach England zu fahren und dort neue Erfahrungen zu sammeln. Er hoffte, dann seine widerstrebenden Landsleute für das neue Verkehrsmittel zu gewinnen. Die Erfahrungen der beiden Stephenson, Vater und Sohn, die auf der Stockton-Darlington-Bahn die erste Lokomotive in Betrieb gesetzt und zu Newcastle eine Lokomotivfabrik errichtet hatten, ließen Gerstner den Ausbau seiner Pferdeeisenbahn zu einer Lokomotiveisenbahn in Erwägung ziehen. Im Laufe des Jahres 1827 schritten die Arbeiten flott vorwärts, und das ärarische Gußwerk bei Mariazell lieferte, nachdem es schon vorher Materialwagen gebaut hatte, die ersten nach englischem Muster angefertigten Personenwagen. Der erste Materialzug erregte großes Aufsehen und lockte Zuschauer von weither an, denn ein Paar Pferde vermochte eine Last von 250 Zentnern vier Meilen weit zu ziehen.

Am 30. September 1828 konnte die Strecke von Budweis bis Kerschbaum dem Verkehr übergeben werden²⁴. Der Betrieb wurde mit Pferden durchgeführt, aber Professor Gerstner hoffte noch immer, später auf der ganzen Strecke den Dampftrieb einzuführen. Da traten verschiedene Schwierigkeiten auf. Die Geldmittel der Eisenbahngesellschaft schwanden infolge der großen Kostenüberschreitungen immer mehr. Zwischen Gerstner und den Unternehmern entstanden Unstimmigkeiten über die Art der Bauausführung. Aber auch in der Bauleitung selbst kam es zu großen Differenzen. Sie trafen Professor Gerstner um so schmerzlicher, weil sie von einem seiner Schüler, Ingenieur Matthias Schönerer, den er seiner Tüchtigkeit wegen zu seinem engsten Mitarbeiter gemacht hatte, ausgingen²⁵. Schönerer erkannte mit Scharfblick verschiedene Mängel der Bauanlagen und bekritteltete sie schroff und schonungslos. Er sprach sich auch entschieden gegen den Dampftrieb aus. Gerstner sah sich gezwungen, seinen Standpunkt vor der Gesellschaft zu verteidigen. Auf Anraten Schönerers wurde beschlossen, aus Ersparungsrücksichten einschneidende Trassenänderungen vorzunehmen, vor allem den massiven Oberbau, der Gerstner aufgezwungen worden war und der hauptsächlich die Kostenüberschreitungen verursacht hatte, aufzugeben. Damit mußte aber auch der Plan einer Umstellung auf Dampftrieb endgültig fallen. Unter diesen Umständen erbat und erhielt der Professor seinen Abschied.

²⁴ Ebendort, Seite 99. ²⁵ Ebendort, Seite 99 ff.

Sein Los war tragisch, denn er sah seinen ursprünglichen Plan, dem er unsägliche geistige und körperliche Anstrengungen, seine Staatsanstellung und auch viel Geld geopfert hatte, scheitern. Er ging zunächst nach Rußland, um dort Eisenbahnen zu bauen, und schließlich nach Amerika. Die Fortführung des von ihm begonnenen Bahnbaues übernahm der kaum 21jährige Bauführer Matthias Schönerer. Jetzt wurde auch die geplante Trassenführung nach Mauthausen aufgegeben und Linz an der Donau als Ziel gewählt. Ausschlaggebend für diesen Entschluß war, daß sich die Wegverhältnisse beim Salztransport, dem ja die Eisenbahn hauptsächlich dienen sollte, einschneidend verändert hatten. Es entsprach dem damaligen Zug der Zeit, dem Verkehr auf den Landstraßen gegenüber dem auf den Wasserwegen den Vorzug zu geben. Man war daher immer mehr davon abgekommen, das Salz auf dem Traunfluß zu verfrachten, und zog es vor, den Transport direkt von Gmunden auf der Landstraße nach Linz vorzunehmen. Die ursprünglich projektierte Eisenbahntrasse wurde jetzt von Budweis aus nur bis Lest, südlich von Freistadt, geführt. Von Lest ab wurde aber mit der Veränderung der Endstation auch die Trasse verlegt. Sie führte jetzt über Oberndorf und Treffling durch schwieriges Terrain und stellte die Ingenieurkunst jener Zeit vor schwierige Probleme. Am 1. August 1832 konnte die ganze Strecke von Linz nach Budweis dem Verkehr übergeben werden. Kurz



Mürzzuschlag mit der ersten Eisenbahn

vorher hatte Kaiser Franz mit seiner Gemahlin Karolina Augusta die Strecke befahren. Ein zeitgenössisches Bild zeigt das Kaiserpaar beim Halten vor dem malerisch gelegenen St. Magdalena bei Urfahr²⁶. Die Eröffnung der Strecke Linz—Gmunden fand am 1. August 1835 statt. Fast gleichzeitig mit der Linz-Budweiser Bahn wurde eine „Holz- und Eisenbahn“, die das westliche Böhmen mit der schiffbaren Moldau verbinden sollte, gebaut (Prag-Pilsener Eisenbahn). Es war die zweitälteste Eisenbahnlinie Österreichs.

Nun wenden wir uns wieder der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zu. Von der Eröffnung ihrer ersten Teilstrecke Floridsdorf—Wagram vor 125 Jahren waren wir ausgegangen. — Nach Fertigstellung zweier hölzerner Jochbrücken über die Donau konnte am Dreikönigstag 1838 der Verkehr von Wien aus aufgenommen werden²⁷, so daß dieser Tag eigentlich als Beginn der Lokomotiveisenbahn-Ära in Österreich gilt. Die Fortsetzung der Bauarbeiten schritt verhältnismäßig rasch vorwärts, aber jetzt viel zu langsam für das ungeduldige Publikum, das von der Freude am Eisenbahnfahren erfaßt worden war. Die erste Fahrt nach Lundenburg fand am 6. Juni 1839 statt²⁸ und wurde am Ziel zu einem richtigen Volksfest. Der Bau der Strecke nach Brünn stand unter der Leitung des Oberingenieurs Ghega. Die Eröffnung der Strecke bis Brünn erfolgte am 7. Juli 1839, und wieder in festlicher Weise. Die Weiterführung des Baues ging aber nun wegen Überschreitung der Kostenvoranschläge langsamer vor sich. Erst 1847 wurde Oderberg erreicht²⁹ und im folgenden Jahr die Verbindung mit der preußischen Bahn bei Annaberg hergestellt. Gleichzeitig wurde durch den Bau der Linie Gänserndorf—Marchegg die erste Eisenbahnverbindung mit Ungarn errichtet. Auf Grund verschiedener Übereinkommen mit der Staatsverwaltung fand schließlich die Nordbahn im Jahre 1858 ihren Endpunkt in Krakau³⁰.

Die alle Erwartungen übertreffende Zunahme des Güterverkehrs gestaltete die finanzielle Lage der Nordbahn überaus günstig. Im Verkehr von Wien mit den Sudetenländern hatte diese lange eine Art Monopolstellung, die erst durch das Ergänzungsnetz der Staatseisenbahngesellschaft gebrochen wurde. Aber das reicht bereits über den Rahmen unserer Betrachtung hinaus.

Von großer Bedeutung für die Folgezeit und geradezu beispielgebend für ganz Europa war der durch Hofkanzleidekret vom 23. Dezember 1841

²⁶ Ebendort, Seite 107.

²⁷ Ebendort, Seite 152, siehe Abbildung 153 auf Seite 150.

²⁸ Ebendort, Abbildung 155 auf Seite 153.

²⁹ Ebendort, Abbildung 194 auf Seite 205.

³⁰ Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, herausgegeben von Röll, 6. Band, Seite 315.

verlautbarte Entschluß der österreichischen Regierung, die Anlage von Eisenbahnen auch auf Staatskosten vorzunehmen. Dadurch wurde die Staatsverwaltung in die Lage versetzt, mehr noch als bisher das öffentliche Interesse zu vertreten. Dieser Entschluß war auf Veranlassung des Freiherrn Karl von Kübeck, der seit 1840 das Amt des Präsidenten der Allgemeinen Hofkammer bekleidete, zustande gekommen. Kübeck war einer der hohen Beamten voll schöpferischer Ideen, an denen das damalige Österreich reich war. Die österreichische Staatsverwaltung zeigte sich vor allem an jenen Eisenbahnprojekten interessiert, die auf den Welthandel Rücksicht nahmen, und dazu gehört einerseits die Bahnlinie von Wien über Prag nach Dresden, und andererseits die von Wien nach Triest.

Der Bau der südlichen Staatsbahn von Wien nach Triest³¹ stellte infolge der Terrainverhältnisse an die damalige Eisenbahnbautechnik besonders hohe Anforderungen. Deshalb faßte der ursprüngliche Plan die Trassenführung durch das Flachland Westungarns ins Auge, zumal die Ungarn leidenschaftlich die Einbeziehung in das österreichische Eisenbahnnetz forderten. Aber Erzherzog Johann, der Protektor der Steiermark, wandte seinen ganzen Einfluß auf, um zu erreichen, daß die Südlinie durch die Steiermark geführt werde³². Entscheidend dabei war, daß er in seiner Eigenschaft als General-Geniedirektor durch Ingenieure seiner Pioniertruppen die Trassenführung über den Semmering und durch die Steiermark in den Jahren 1837/38 genau studieren und ausmessen ließ. Ferner verschaffte sich der Erzherzog statistische Unterlagen, welche die Rentabilität der geplanten Bahnlinie nachwiesen. Schließlich erreichte Erzherzog Johann, daß die Triester Bürgerschaft ein „Eisenbahnkomitee“ unter der Leitung des Gründers des Triester Lloyds, des Freiherrn Karl von Bruck, gründete. Dieses trat für den sofortigen Bau der Südbahn ein. Es war dem Unternehmen nur förderlich, daß um diese Zeit der Chef eines der bedeutendsten Bankhäuser Wiens, Simon Georg Freiherr von Sina, die Konzession für die Erbauung einer Bahn von Wien nach Raab einerseits und über Wiener Neustadt nach Gloggnitz mit einigen Seitenbahnen andererseits erhielt³³. Das entsprach dem zweiten Teil des Rieplischen Projektes, nämlich eine Ver-

³¹ Die Geschichte der Eisenbahnen, I/, Seite 217.

³² Reiner Pusch nig, Erzherzog Johann und der Bau der Südbahn (Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark, Sonderband 4: Erzherzog Johann und die Steiermark, Seite 54 ff.). — Die oberste Scheitelstrecke des Semmeringpasses sollte durch Pferdefuhrwerke überwunden werden.

³³ Die Geschichte der Eisenbahnen, I/1., Seite 160 ff. — Die beginnenden politischen Schwierigkeiten mit Ungarn und die noch bestehende Zwischenzolllinie trugen wesentlich zum Entschluß der Regierung bei, die projektierte Bahn auf ausschließlich österreichischem Boden zu führen.

längerung der Nordbahn sozusagen in südlicher und südöstlicher Richtung. Ingenieur Matthias Schönerer, der soeben den Bahnbau Linz—Gmunden beendet hatte, führte im Auftrage Sinas die Vermessungen durch. Es wurde eine Aktiengesellschaft unter Sina als Präsidenten gegründet und von dieser beschlossen, die Linie von Wien nach Wiener Neustadt zuerst auszuführen. Damit wurde Ende April 1839 begonnen und im Mai 1842 war Gloggnitz erreicht. Im gleichen Jahr wurde der Bau der Strecke Mürzzuschlag—Graz³⁴ durch die Staatsverwaltung als Bauherrn in Auftrag gegeben. Die oberste Leitung lag in den Händen Karl Ghegas, der vom Hofkammerpräsidenten Freiherrn von Kübeck mit der gesamten Planung der zukünftigen Staatseisenbahnen betraut worden war und soeben von einer Studienfahrt aus Amerika heimgekehrt war. Nach Fertigstellung des ersten Teilstückes konnte bereits im März 1843 die Strecke Bruck a. d. Mur—Graz in Angriff genommen werden. An der Badlwand bei Peggau wurde das schwierigste Bauobjekt der ganzen Strecke ausgeführt. Denn dort reichten die Felsen unmittelbar bis an das Ufer der Mur heran und mußten in mühseliger, gefahrvoller Arbeit gesprengt werden. 1200 bis 1500 Arbeiter waren ständig im Einsatz. Unter der überhängenden Wand wurde eine 228 Meter lange Überwölbung („Badlwand-Arkade“) mit 35 halbkreisförmig gewölbten Bogen errichtet. Im Herbst 1844 war Graz erreicht. Am 21. Oktober dieses Jahres wurde die Strecke Mürzzuschlag—Graz in Anwesenheit Erzherzog Johanns als Vertreters des Kaisers dem öffentlichen Verkehr übergeben. Ghega führte persönlich die Lokomotive „Graetz“, die in der Wiener Neustädter Maschinenfabrik gebaut worden war, mit dem Eröffnungszug in die steirische Landeshauptstadt. Es war ein Freudentag für das ganze Land, das durch die Übernahme finanzieller Opfer zum Gelingen beigetragen hatte.

Das Verbindungsstück zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag aber fehlte noch und sein weiteres Schicksal war noch ungewiß. Die Semmeringstrecke³⁵ wurde von den Reisenden im Stellwagen der k. k. Post zurückgelegt. Der Frachtransport, und zwar insbesondere der im Fernverkehr, wurde von privaten Frächtern besorgt. Für Vorspanndienste aller Art standen jederzeit in Schottwien mehrere hundert Pferde bereit. In den Jahren 1839 bis 1841 war die Semmeringstraße nach den damals modernsten Grundsätzen des Straßenbaues ausgebaut worden.

Als Ghega im August 1842 von seiner Amerikareise, die er im Auftrag der Regierung zu Studienzwecken unternommen hatte, zurückkehrte,

³⁴ Die Geschichte der Eisenbahnen, I/1., Seite 241.

³⁵ Alfred N i e l, Der Semmering und seine Bahn. Wien 1960.

da brachte er die Überzeugung mit, daß der Dampfmaschine die Zukunft gehöre und daß die Maschinenteknik bald so weit fortgeschritten sein werde, eine entsprechend leistungsfähige Berglokomotive zu konstruieren. Hofkammerpräsident Freiherr von Kübeck war entschlossen, das Semmeringproblem einer raschen Lösung zuzuführen, und wurde

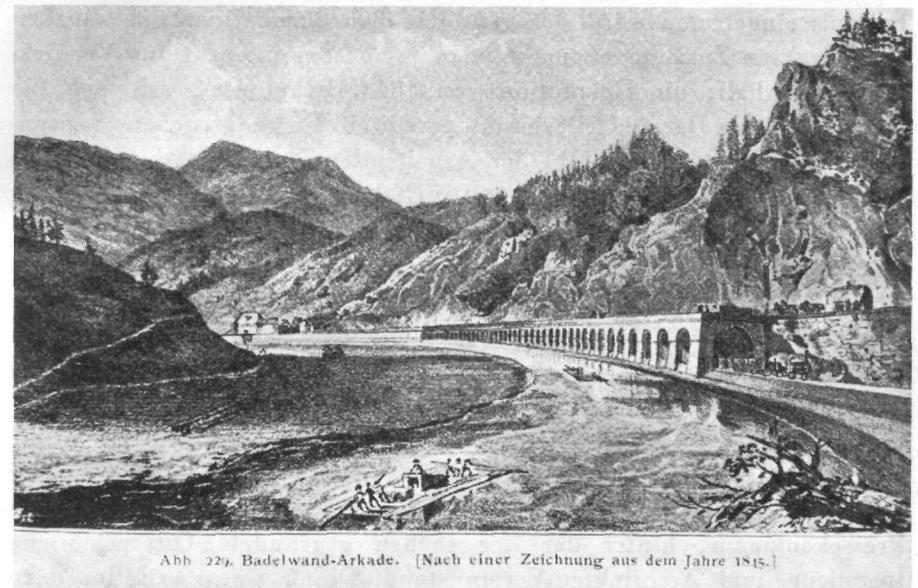


Abb. 229. Badlwand-Arkade. [Nach einer Zeichnung aus dem Jahre 1845.]

Badlwand-Arkade (Nach einer Zeichnung aus dem Jahre 1845)

dabei von seinem technischen Berater, dem Hofbaurat Francesconi, einem Gönner Ghegas, unterstützt. Aber selbst George Stephenson war der Meinung, daß „Adhäsionslokomotiven“ mit glatten Rädern kaum größere Steigungen, und insbesondere nicht auf langen Strecken, bewältigen könnten. So entbrannte um die Frage, wie der 985 Meter hohe Semmeringpaß zu bezwingen sei, ein wissenschaftlicher Streit. Die einen empfahlen den Pferdebetrieb, andere die sogenannte „Atmosphärische Eisenbahn“ („Luftsaugbahn“), deren Antrieb bei der Rohrpost Anwendung gefunden hatte, wieder andere den Seilzug mit stehenden Dampfmaschinen. Ganz Vorsichtige traten für eine völlige Untertunnelung des Semmering ein. Dieser Gedanke wurde während des zweiten Weltkrieges wieder aktuell. Ghega aber arbeitete im Einvernehmen mit Francesconi ein Lokomotiveisenbahnprojekt mit zwei Varianten aus, das im wesentlichen später beibehalten wurde. Für Ghega war die Projektierung keine bloße Reißbrettangelegenheit. Trotz seiner starken dienstlichen Inanspruchnahme durchwanderte er das an Naturschönheiten so überaus

reiche Semmeringgebiet immer wieder und studierte es nicht nur mit den Augen des Technikers, sondern auch als Kunstverständiger, um zwischen beiden Anforderungen eine harmonische Synthese zu finden. Aber noch war die Zeit zur Durchführung seiner Pläne nicht reif. Vier Jahre lang ruhten deren schriftliche Unterlagen in einer Schreibtischlade und wären wahrscheinlich dort noch länger liegen geblieben, wenn nicht ein Ereignis eingetreten wäre, das zwar mit dem Semmeringprojekt in keinem direkten Zusammenhang stand, diesem aber indirekt zur Verwirklichung verhalf: die Revolution von 1848. Bekanntlich sah sich die Regierung beim Darniederliegen des gesamten Wirtschaftslebens gezwungen, für die wachsende Zahl der Arbeitslosen Notstandsarbeiten anzuordnen. Dabei kam man auf den guten Gedanken, das Semmeringprojekt jetzt in Angriff zu nehmen. Es empfahl sich dadurch, daß es die Möglichkeit bot, einen Teil des aufrührerischen Elements der Bevölkerung fern von der Residenzstadt zu beschäftigen. Jetzt wurden die Pläne Ghegas hervorgeholt, geprüft und genehmigt. Binnen weniger Tage hatte Ghega den Auftrag zum Baubeginn in den Händen. Noch waren große Schwierigkeiten zu überwinden, denn zu den normalen eines solchen Unternehmens stellten sich außerdem zeitbedingte ein. Ghega überwand sie fast alle mit eiserner Energie und staunenswerter Geschicklichkeit, aber eine Schwierigkeit drohte, sein ganzes Vorhaben zu vereiteln. Es war eine Pressekampagne, hinter der der soeben gegründete Österreichische Ingenieur- und Architekten-Verein stand. Dieser war zweifellos dazu berufen, ein Gutachten abzugeben. Er schrieb: „Der Semmering ist nicht geeignet, durch einen Lokomotivbetrieb mit geringen Opfern überstiegen zu werden . . . Der Lokomotivbetrieb ist der größte Mißgriff!“ Fast wäre es dazu gekommen, daß der neue Reichstag einen Ausschuß zur Untersuchung der Verschleuderung von Staatsgeldern für ein unmögliches Experiment eingesetzt hätte. Da brachte das Machtwort des jungen Kaisers Franz Josef die Entscheidung: „Der Bahnbau über den Semmering ist fortzusetzen. Die Beurteilung ist durch Männer erfolgt, die von Jugend auf sich mit dem Straßenbau befaßt haben und deren Tüchtigkeit durch aufgestellte große Bauwerke unstreitbar dargetan ist.“ Damit war für Ghega die Schlacht gewonnen.

Die gesamte geplante Strecke wurde nun in Baulose geteilt und an private Unternehmer vergeben. Zeitweise wurden bis 20.000 Arbeiter aus allen Nationalitäten Österreichs beschäftigt. Viele hatten ihre Frauen und Kinder mitgebracht. Es erstanden ganze Barackensiedlungen, und das Zusammenleben so vieler Menschen stellte die Bauleitung vor große organisatorische Aufgaben. Das war insbesondere der Fall, als Typhus und Cholera unter den am Bahnbau Beschäftigten wüteten. Ghega ver-

stand es, seine Mitarbeiter, auch den einfachen Handlanger, für das gemeinsame kühne und großartige Werk zu begeistern. Die ganze Länge der doppelgleisigen Trasse von der Station Gloggnitz bis zu der von Mürz-zuschlag mißt rund 42 Kilometer. Die vielen Kunstbauten trugen dieser Bahnstrecke mit Recht den Beinamen „gemauerte Eisenbahn“ ein. Es war ein großes Unterfangen Ghegas, in der Heimat der Eisenhämmer für die Viadukte und Brücken hauptsächlich Stein zu verwenden. Darin kam die Vorliebe des Italieners — Ghega war ja ein gebürtiger Venezianer — für diese Bauweise, aber auch der feine Kunstsinn des Erbauers zum Ausdruck. Denn es wurde von ihm dabei eine solche Harmonie zwischen Natur und Technik erzielt, daß mit Recht behauptet wurde, Ghega habe seine Semmeringbahn in die Landschaft „hineinkomponiert“. Zahllos waren die Terrainschwierigkeiten und wurden durch die geologischen Verhältnisse kompliziert. Dabei ist zu bedenken, daß die technischen Mittel erst ihre Aufwärtsentwicklung begannen. Gesteinsbohrmaschinen waren damals ebenso wenig bekannt wie die Verwendung des Dynamits. Den Mineuren stand also nur Schwarzpulver zur Verfügung. In überaus mühevollen Tag- und Nachtschichten mußten sich diese in den Berg hineinstemmen.

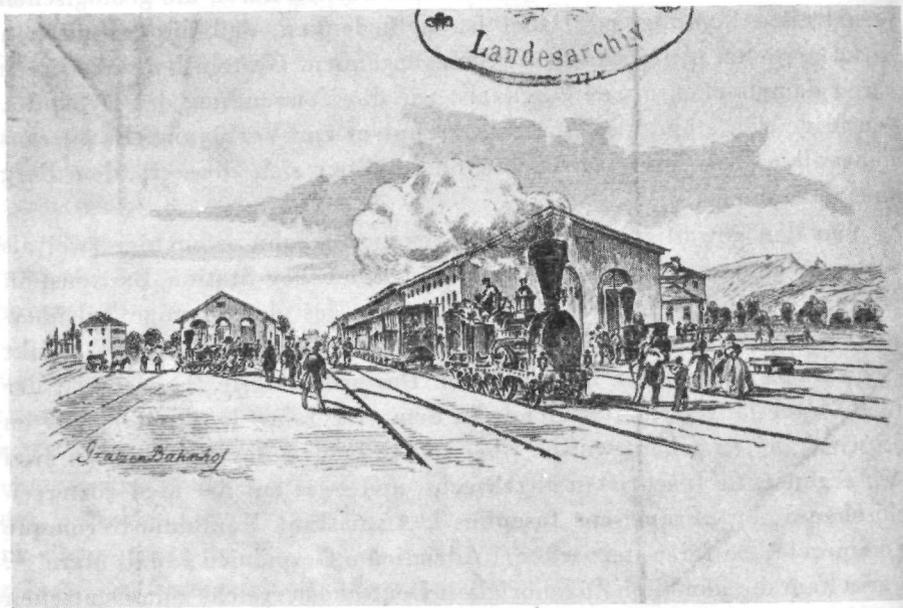
Von den gewaltigen Bauten der Semmeringbahn seien hier zwei als Beispiele genannt. Da ist zunächst der hinter der Station Breitenstein gelegene Viadukt „Kalte Rinne“³⁶, von dem das gleichnamige Tal überquert wird. Er ist das kühnste, wenn auch nicht der längste Viadukt (Schwarza-Viadukt) der ganzen Bahn. Das großartigste Bauwerk ist der 1400 Meter lange Scheiteltunnel, an dem vier Jahre lang unter größten Schwierigkeiten gebaut wurde. Über seinen beiden Portalen wurden zwei sich ergänzende Inschriften angebracht, und zwar auf der niederösterreichischen Seite: „Franciscus Josephus I. Austr. Imp. Hominum Rerumque Commercio“, auf der steirischen: „Adriaticum Germanico Junxit Mare“³⁷. Darin kam die damalige Zugehörigkeit Deutschösterreichs zum Deutschen Bund zum Ausdruck. — Der hochgelegene Haupttunnel war wegen der Eisbildung im Inneren lange eine Quelle der Sorge für die Bahnbehörden. Besonders schlimm war es im zweiten Weltkrieg und sogleich nach seinem Ende, denn im strengen Winter 1946/47 wurde eine solche Menge Eis von den Tunnelwänden losgelöst, daß rund 440 Waggons zum Abtransport notwendig waren³⁸. Der Tunnel war überhaupt unbrauchbar geworden. Wieder stand eine völlige Untertunnelung des Semmerings zur Debatte. Aber abgesehen von den hohen Kosten dieses Projekts, siegte die Liebe der Österreicher zu ihrer Semmeringbahn, deren Schönheiten

³⁶ Die Geschichte der Eisenbahnen, I/1., Seite 270 ff.

³⁷ Ebendort, Seite 271 f.; A. Niel a. a. O., Seite 47 ff. ³⁸ A. Niel a. a. O.

man doch nur „von außen“ richtig genießen kann, so daß man sich dazu entschloß, die ganze Semmeringbahn, die unter der Überbeanspruchung im letzten Kriege furchtbar gelitten hatte, wieder völlig instanzzusetzen. Neben dem alten Scheiteltunnel, der für einen eingleisigen Betrieb hergerichtet wurde, legte man einen zweiten, gleichfalls eingleisigen an. Am 1. März 1952 war das Werk vollendet. Zwei Jahre später, im Sommer 1954 (mit der Hauptfeier am 20. Juni), konnte man in besonders feierlicher Weise das 100jährige Jubiläum begehen^{38a}.

Wir sind in unserer geschichtlichen Betrachtung den Ereignissen bereits weit vorausgeeilt und kehren nun zu den schwierigen Jahren des Bahnbaues zurück. Die Führung der Trasse und die Anlage der vielen Bauwerke an ihr waren nur ein Teil des großartigen Werkes „Sem-



Bahnhof von Graz (1844)

meringbahn“. Der zweite und ebenso wichtige war die Herstellung einer Lokomotive, die auch die größte Steigung der Strecke zu bewältigen vermochte. Daher erließ Karl Freiherr von Bruck, Handelsminister im Ministerium Schwarzenberg, auf Veranlassung Ghegas ein Preisausschreiben von 20.000 Dukaten für eine leistungsfähige Semmeringlokomotive. Unter den vier Konkurrenten waren eine bayerische, eine belgische und zwei österreichische Firmen (die Maschinenfabrik der Wien—Gloggnitzer

^{38a} Ebendort, Seite 49.

Eisenbahn und die Wiener Neustädter Maschinenfabrik). Den ersten Preis erhielt zwar die bayerische Firma, aber keine dieser Lokomotiven war für den dauernden Gebrauch ohne Bedenken zu verwenden. Erst Wilhelm von Engerth, Technischer Rat des Handelsministeriums und ehemaliger Lehrer am Grazer Joanneum, erfand eine neue Type, die alle Vorzüge einer Gebirgslokomotive mit der möglichsten Sicherheit für den Personenverkehr verband. Damit war eigentlich erst das Semmering-Problem gelöst³⁹.

Im Oktober 1853 waren die Bauarbeiten an der Semmeringstrecke beendet, und es fanden die ersten Probefahrten statt. Im Mai 1854 wurde der durchgehende Güterverkehr von Wien nach Laibach mit sechs bis acht Zügen täglich aufgenommen und am 17. Juli 1854 fuhr der erste fahrplanmäßige Personenzug über den Semmering⁴⁰.

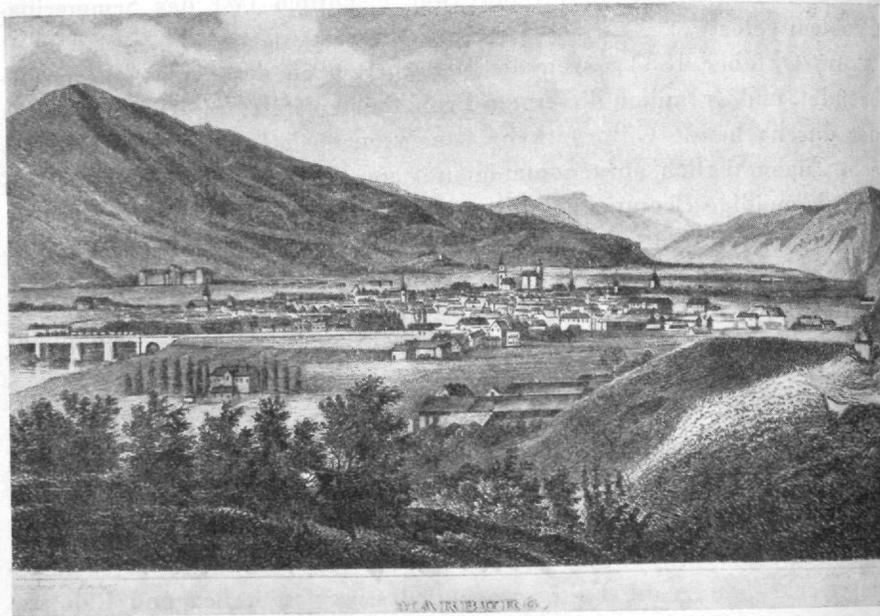
Es ist interessant zu verfolgen, wie sich später im Semmeringverkehr die fortschreitende Vervollkommnung im Lokomotivenbau widerspiegelt. Es wurden immer stärkere Lokomotiven gebaut. 1930 konnte durch die Einführung der vierfach gekuppelten Schnellzugmaschinen der bisher übliche Lokomotivwechsel in den beiden Talstationen Gloggnitz und Mürzzuschlag entfallen, da die neuen sehr leistungsfähigen Maschinen allein die Fahrt über den Berg bewältigen konnten. Nur bei ganz großem Ladegewicht mußte eine Vorspann- oder Schiebelokomotive beigegeben werden. Schon früh (1924) machten aber die Österreichischen Bundesbahnen auch Versuche mit Schienenautobussen, gerade auf der Semmeringstrecke, damit die Fahrgäste, unbelästigt von Rauch und Ruß, die Schönheit der Landschaft genießen konnten. Der 1931 von den Austro-Daimler-Werken erzeugte Schienenautobus VT 61 wurde vom Reisepublikum seiner Geschwindigkeit wegen (100 km in der Stunde) sehr geschätzt und erhielt daher inoffiziell den Namen „Nurmi“ (nach dem bekannten Läufer). Aber diese Type war nicht widerstandsfähig genug, ihre eingebauten Benzinmotoren waren schnell abgenützt. Erst die 1935 eingeführten Triebwagen mit Dieselantrieb erwiesen sich als sehr widerstandsfähig. Durch die Fortentwicklung dieser Type entstand der allgemein bekannte und beliebte „Blaue Blitz“. Aber dies wird hier sozusagen nur am Rande bemerkt, denn am 31. Mai 1959 wurde auf der ganzen Semmeringstrecke der elektrische Betrieb aufgenommen⁴¹. Ruhig und gleichsam mühelos ziehen jetzt die schweren Elektrolokomotiven über den Berg. Wie auf dem Semmering wird bald auch auf den übrigen Bahnstrecken Österreichs die Dampflokomotive ihre geschichtliche Rolle ausgespielt haben, da die Elektrifizierung immer weiter fortschreitet. „Wenn

³⁹ Die Geschichte der Eisenbahnen, I/1., Seite 273 ff.

⁴⁰ Ebendort, Seite 276. ⁴¹ A. Niel a. a. O., Seite 50.

diese Entwicklung anhält“, schrieb neulich eine Zeitung, „werden unsere Enkel ‚richtige‘ Lokomotiven nur noch bei ihrer Spielzeugeisenbahn oder aber im Technischen Museum bewundern können.“

Während des Baues der Semmeringbahn hatte die Fortführung der Südbahn nicht geruht. Im Juni 1846 war Cilli erreicht und damit mehr



Marburg an der Drau mit der ersten Eisenbahn

als die Hälfte der Strecke Wien—Triest im Vormärz vollendet, im September 1849 war der Bahnbau bis Laibach vorgedrungen⁴². Schon der Platz für den Bahnhof von Cilli mußte dem Sumpfboden der Wogleina abgerungen werden. Weiter nach Süden nahmen die Schwierigkeiten noch zu. Daher war der Bau der Bahnstrecke Cilli—Laibach sehr kostspielig. Die Baukosten betragen elf Millionen Gulden, fast so viel wie die gesamten Anlagekosten der Semmeringbahn. Im übrigen gehört die Bahnfahrt von Cilli ab durch das enge waldbewachsene Felsental der Sann zu den reizvollsten der ganzen Strecke. Südlich von Laibach breitet sich das Laibacher Moor aus, mit dessen Entsumpfung schon unter Maria Theresia begonnen worden war, Kaiser Franz hatte das Werk in großzügiger Weise fortsetzen lassen. Dadurch wurde ein großer Teil des Moores in fruchtbares Land verwandelt. Die Südbahn wurde durch den noch nicht urbar

⁴² Die Geschichte der Eisenbahnen, I/1., Seite 257.

gemachten Teil geführt. Dazu waren riesige Aufschüttungen notwendig, die allein anderthalb Millionen Gulden verschlungen haben, außerdem mußten zwei große Brücken errichtet werden. Die Strecke zwischen Laibach und Triest, auch „Die Karstbahn“ genannt, stand in Hinsicht auf technische Schwierigkeiten der Semmeringbahn nicht nach und gleich dieser darin, daß man beide so lange für unmöglich hielt, bis sie ausgeführt waren. Beinahe sechs Jahre (1843 bis 1849) wurden für die Untersuchung des schwierigen Terrains verwendet. Im Spätherbst stand die Trassenführung endlich fest. Im Frühling 1850 wurde der langwierigste und schwierigste Bau der ganzen Strecke, der Übergang über das Laibacher Moor, begonnen, und der Rest der Strecke in 22 Baulose aufgeteilt. Eine Vorstellung von der Größe der erforderlichen Bauanlagen gibt der Viadukt von Franzdorf (Braunitza), östlich von Ober-Laibach⁴³. Hinter Franzdorf nimmt die Landschaft immer mehr die charakteristischen Formen des Karstes mit seiner Einförmigkeit an. Aber je mehr sich die Bahn dem Meere nähert, desto großartiger wird der Rundblick von den Höhen des Karstes. An einigen Stellen, so bei Grignano, ist der Ausblick aufs Meer geradezu überwältigend. Schön und interessant zugleich ist der Ausblick vom Viadukt von S. Bartholomeo (bei Barcola) auf Triest. Auch das letzte Stück der Strecke stellte an die Eisenbahnbauer die höchsten Anforderungen. Der Triester Bahnhof wurde in zwei Geschossen von riesiger Ausdehnung und in Verbindung mit einem neuen Hafen erbaut. Die feierliche Grundsteinlegung war vom Kaiser Franz Josef I. am 14. Mai 1850 vorgenommen worden⁴⁴. Am 27. Juli 1857 wurde die Eröffnung der ganzen Südbahnstrecke vom Monarchen vollzogen⁴⁵. Damit fand die Inschrift über den Portalen des Scheiteltunnels am Semmering ihre Verwirklichung: „Adriaticum Germanico Junxit Mare.“

Außerdem wurden noch folgende Druckwerke benützt: Von Wien nach Triest. Reisehandbuch für alle Stationen der k. k. priv. Südbahn. Herausgegeben vom Österreichischen Lloyd in Triest. 2. Aufl. Triest 1860. — Statistisch-topographische und technische Notizen über die k. k. Staatseisenbahn-Strecke von Müzzuschlag bis Graz in Steiermark. Verfaßt, zusammengestellt von Amédée Demarteau, Architekten und Ingenieur, Wien, o. J. — Malerischer Atlas der Eisenbahn über den Semmering. Mit vorausgehender historisch-statistischer Übersicht der Eisenbahnen in Österreich von Carl Ritter von Ghega. Mit acht Abbildungen, 2. Aufl. Wien 1855. — Paul Mechtlers Aufsatz „Die Stellung der Eisenbahnen in der österreichischen Geschichte“ (Österreich in Geschichte und Literatur, 7. Jg. [1963], Heft 8, Seite 462—470), der erst nach diesem Vortrag erschienen ist, konnte nicht mehr benützt werden; er vervollständigt das hier entworfene Bild von den Anfängen des österreichischen Eisenbahnwesens, da er die ganze Entwicklung der österreichischen Eisenbahnen behandelt. Mit Recht hebt Mechtler hervor, daß fast in allen Darstellungen zur modernen österreichischen Geschichte Eisenbahnprobleme in der Regel wenig beachtet wurden.

⁴³ Ebendort, Seite 281 ff.

⁴⁴ Ebendort.

⁴⁵ Ebendort.