

REINER PUSCHNIG

Erzherzog Johann und der Bau der Südbahn

Als vor etwa vier Jahren die Absicht des Ministeriums für Verkehr und verstaatliche Betriebe bekannt wurde, die Eisenbahnstrecke zwischen Graz-Puntigam und Leibnitz des einen Fahrgleises zu berauben und sie nur noch einspurig zu führen, konnte sich gar mancher einer gewissen Wehmut nicht erwehren. Zeigte dieser Schritt doch deutlich an, daß diese Eisenbahnlinie, die einstmals Österreichs Weltgeltung auf technischem Gebiet dokumentierte, die von ruhmreichstem Wirken österreichischer Ingenieurkunst und technischem Wagemut kündete, endgültig ihre Bedeutung verloren habe. Wie eine tragische Ironie mutete es aber an, daß kurz nachher, während der Erhebung in Ungarn im Herbst 1956, die Bedeutung dieser Eisenbahnverbindung und das Bedürfnis danach noch einmal blitzartig aufleuchteten.

Die alte Südbahn, deren Name auf die jetzige Strecke Wien—Bruck an der Mur—Villach—Venedig überzugehen scheint, verband bekanntlich Wien mit Österreichs wichtigstem Seehafen, mit Triest. Sie verlief fast genau entlang der (wenn dieser Ausdruck erlaubt ist) „Schwerlinie“ der großen österreichisch-ungarischen Monarchie, auf einer Symmetrale dieses Staatsgebildes sozusagen. Sie sammelte von Ost und West Zubringer und stellte so auch weiterreichende Verbindungen zu Triest her. Heute hingegen behauptet weder der südliche Endpunkt der Linie, Triest, seine alte, stolze Stellung, noch die Bahnstrecke selbst ihre zentrale Lage: sie verläuft vielmehr seit 1918 am Rande unseres Staatsgebietes. So mußte sie zu verkümmern beginnen und ihre vormals europäische Nord-Süd-Transversalfunktion mehr und mehr an die Tauern- und die Brennerbahn abtreten, die der Anlage nach überhaupt nicht für einen auch nur annähernd so dichten Verkehr geplant und gebaut waren.

Diese alte Südbahn, die Eisenbahnlinie Wien—Semmering—Graz—Lai-
bach—Triest, hatte zur Zeit ihrer Entstehung eine gesamteuropäische Aufgabe. Nicht umsonst stand über dem Nordportal des alten Semmeringtunnels das stolze Wort von der „Straße, welche die Nordsee mit dem Mittelmeer verbindet“. Welch ungeheure Bedeutung dieser Schienenstrang für unsere Steiermark, ihre Verkehrsaufschließung, ihre

Industrie, ihre wirtschaftliche Entwicklung gewann, bedarf keines Hinweises; dankbares Gedenken darf uns erfüllen, daß auch hier, wie in manch anderem großen Werk des Vollbringens, der gute Geist unserer Steiermark, Erzherzog Johann, entscheidend mit am Werke war.

Erzherzog Johann, allem technischen Fortschritt mit ganzer Seele aufgeschlossen, hat in genialem Aufflammen weitblickender Erkenntnis in einem Brief am 26. März 1825 die denkwürdigen Worte geschrieben, daß der Eisenbahn die Zukunft des Großverkehrs vorbehalten sei und daß diese darin die Wasserstraßen überflügeln werde. Dieses Wort erkennen wir erst dann in seinem vollen Gewicht, wenn wir bedenken, daß Stephensons erste Lokomotive „Rocket“ in England erst 1829 — vier Jahre später — zwischen Liverpool und Manchester zu fahren begann. Zur selben Zeit erwog der Erzherzog einen Schienenweg von Prag über Mauthausen, Eisenerz, Graz nach Triest, schrieb aber auch über eine Eisenbahn, die von Triest zumindest bis Marburg und Ehrenhausen geführt werden solle, um den Anschluß an die Wasserwege der Drau und Mur herzustellen, auf denen damals ein Hauptteil des Warenverkehrs floß. In Johanns Haupt regten sich schon zu dieser Zeit Gedanken um Handelsstraßen und Wirtschaftsbeziehungen nach dem mittleren Orient, die erst durch die Erbauung des Suezkanals 1869 — also volle vierzig Jahre später! — greifbare Formen annehmen konnten, die dann aber den unvergleichlichen Aufschwung Triests und der österreichischen Handelsschifffahrt heraufführten.

Von dieser ersten Erkenntnis Johanns, 1825, bis zur Eröffnung der Bahnverbindung zwischen Wien und Graz mußten allerdings noch fast drei Jahrzehnte dahingehen, Jahrzehnte, in denen es immer wieder galt, Kräfte zu wecken, unermüdlich nachzuhelfen, ja sogar in technischen Belangen selbst einzugreifen. Mehr als einmal hat so der Erzherzog, der sich laufend die neuesten Publikationen über das Eisenbahnwesen aus England und Amerika zusenden ließ, sich energisch und glücklich eingesetzt.

Inzwischen war seit 1828 der Bau der Pferde-Eisenbahn von Linz nach Budweis im Gange, der 1832 vollendet war; 1836 wurde die Baubewilligung für die Nordbahn erteilt, die erste Dampfbahn Österreichs, die von Wien bis zur alten Reichsgrenze bei Bodenbach in Böhmen führte. Diese erschloß den schlesischen Eisenwerken und dem galizischen Salz die Absatzmärkte im Inland und gab dem Binnenhandel einen gewaltigen Impuls. Diese Nordbahnlinie sollte selbstverständlich ihre Fortsetzung nach Süden finden. Das Natürlichste wäre von vornherein der alte Handelsweg über den Semmering nach Graz gewesen. Da stand aber der Alpenwall davor, und zur damaligen Zeit wagte man nicht, die

Eisenbahn über Steigungen zu führen, gab es ja überhaupt noch keine Lokomotiven, die das hätten leisten können, war ja auch die Frage der Bremsung auf Steilstrecken bei solch geringer Reibung wie auf der Schiene noch überhaupt nicht gelöst.

So gewann denn ein Projekt Anhang, das die Verbindung Wien — Triest am Ostrand der Alpenkette, im Flachland Westungarns, des heutigen Burgenlandes, herstellen wollte. Diese Verlagerung des Verkehrsweges hätte naturgemäß für die Steiermark unabsehbaren Schaden bedeutet. Erzherzog Johann setzte sich daher in klarer Erkenntnis dieser Tatsachen bei seinem kaiserlichen Bruder und bei den Wiener Zentralstellen energisch ein, um diese Entwicklung zu beeinflussen. 1836 wirkte er in seiner Eigenschaft als General-Geniedirektor — wie damals der Oberstkommandierende der Pioniertruppen der kaiserlichen Armee hieß — vom Kaiser die Genehmigung, vier Ingenieure des ihm unterstehenden Ingenieur-Offizierskorps das Gelände zwischen Gloggnitz und der Semmeringhöhe auf die „Möglichkeit der Bahn in Hinsicht auf Gefälle und Wendungen“ und „wie man über den Semmering wird kommen können“ untersuchen zu lassen. Der hervorragend tüchtige und voll Initiative steckende Ingenieur-Hauptmann Karl Lobinger studierte ein Jahr lang, von Juni 1837 bis Juni 1838, das Gelände und die Möglichkeit der Trassenführung. Die Ergebnisse seiner Arbeiten legte er in sieben Blättern, Karten und Niveauprofilen, nieder, die im Nachlaß Erzherzog Johanns noch erhalten sind. Darin war die Überwindung der obersten Scheitelstrecke des Semmeringpasses durch Pferdefuhrwerke vorgesehen, allenfalls durch einen Standseilzug in der Art der heutigen Schrägaufzüge. Der Ingenieur-Oberst August v. Stregen hingegen faßte schon die Möglichkeit ins Auge, die ganze Strecke durch Lokomotivzug zu meistern, doch fand dieses für die Zeit allzu kühne Projekt keinen Anklang. Auch Erzherzog Johann scheute vor diesem damals fast utopischen Plan zurück. Er war überhaupt der Ansicht, er habe durch seine Ingenieure lediglich die Vorarbeiten bestmöglich zu leisten; die endgültige Lösung aller Fragen sei jedoch ausschließlich den dazu berufenen Eisenbahningenieuren zu überlassen, da ihnen „allein der ständige Fortschritt der technischen Wissenschaften die Mittel hiezu gäbe“.

So hat Erzherzog Johann zweimal eingegriffen: einmal, um die Bahnstrecke durch seine geliebte Steiermark zu leiten, das andere Mal, um den Übergang über den Semmering und die Gesamttrassenführung studieren zu lassen. Nun beschaffte er sich von überall her statistische Unterlagen, um die Personenreisefrequenz und den Gesamtwarenverkehr nach Gewicht und Wert zwischen Wien und Triest festzustellen. Nachdem also die Möglichkeit der Trassierung gesichert war und auch die

Rentabilität der Verkehrsader feststand, trat Johann mit einer dritten weitblickenden Initiativ-Tat hervor: er übermittelte das ganze Material der Triester „Börsendeputation“ und forderte diese auf, bekanntzugeben, ob und in welchem Umfang sie sich finanziell am Projekt beteiligen wolle. Leider gestatteten die strengen Satzungen der Triester Börsendeputation nur eine relativ geringe Bürgschaftsübernahme, die nicht ausreichte. Doch hatten die Pläne des Erzherzogs das Interesse soweit geweckt, daß die Triestiner Bürger und Kaufleute ein „Eisenbahnkomitee“ zur sofortigen Ausführung der Verkehrsverbindung nach Wien ins Leben riefen, nachdem die Eisenbahnlinie Venedig—Mailand 1837 genehmigt worden war. Bevollmächtigter des „Triester Eisenbahnkomitees“ war der Gründer des Triestiner Lloyds, Karl Freiherr von Bruck, der nachmalige bedeutende Handelsminister der Monarchie.

So war nunmehr die Entscheidung durch das Eingreifen Erzherzog Johanns gefallen — und der Bahnbau von Wien nach Süden begann. 1841 erreichte er im Juni Baden und Wiener Neustadt, im Oktober Neunkirchen, im Mai 1842 Gloggnitz, wo einstweilen haltgemacht wurde. Auf der Südseite des Semmerings führte man die Strecke fort, für welche das Land Steiermark große finanzielle Mittel bereitstellte: Am 21. Oktober 1844 waren Graz und Mürzzuschlag verbunden; die Strecke wuchs weiter nach Süden, so daß Cilli am 2. Juni 1846 und Laibach am 16. September 1849 erreicht waren.

Der endgültige Zusammenschluß beider Streckenteile, die Trasse Gloggnitz—Mürzzuschlag, wurde durch die säkulare Tat Karl Ritter von Ghegas verwirklicht, der nicht nur den kühnen Bahnbau durch das wildzerklüftete Gelände des Semmerings bei einer Steigung von 543 m vollendete — die erste Hochgebirgsbahn der Welt! —, sondern der auch die Lokomotiven für diese Strecke erst konstruieren lassen mußte, bis endlich am 17. Juni 1854 der durchgehende Verkehr zwischen Wien und Graz aufgenommen werden konnte. Mit den hier gewonnenen Erfahrungen waren dann die Schwierigkeiten der Trassierung auf dem Karst rasch bezwungen, so daß die ganze Linie Wien—Triest der Südbahn am 27. Juni 1857 in prunkvoller Weise feierlich eröffnet werden konnte.

Bald danach, schon im Jahre 1858, wurde die Südbahnstrecke einem privaten Konsortium übergeben, und die seit 1862 so genannte „k. u. k. privilegierte Südbahngesellschaft“ errichtete die Zubringerlinien zu ihrer Verkehrsader: die Kärntner Bahn von Villach und Klagenfurt nach Marburg an der Drau, die kroatische Bahn von Sissek und Karlstadt über Agram nach Steinbrück, die Tiroler Bahn von Kufstein über Innsbruck, Bozen, Trient nach Verona, dem Anschluß an die lombardisch-venezianische Bahn. Auch die zweite Donaumetropole der Monarchie, Budapest,

erhielt über Pettau, Pragerhof einen Schienenweg zur Südbahn und zum Meer.

Die Südbahngesellschaft, bei deren Bildung letzten Endes die Anregung Erzherzog Johanns von 1836 an die Triestiner sicherlich mitgewirkt hat, war es auch, die nachmals das geniale Koordinierungskonzept Eisenbahn-Hafen-Schiffahrt organisierte, wodurch sie die Schöpferin des ausgezeichneten Triester Hafens wurde. Die unerhört interessante und weiträumige Geschichte der Gesellschaft und ihrer Unternehmungen, des Handelsverkehrs im Bereich der Südbahn, durch welchen die Südbahngesellschaft sechs Jahrzehnte hindurch eine geradezu ideale verkehrspolitische Integration Mittel- und Osteuropas erreichte, kann hier leider nicht weiterverfolgt werden, ging es uns doch heute um die Anfänge dieses großartigen Unternehmens, in welche die Tatkraft Erzherzog Johanns und seine Liebe zu unserer Steiermark mehrfach zum Nutzen unseres Landes entscheidend eingegriffen haben.

