

Frühe Bahnen der K. u. K. Monarchie

Zum Verständnis der Entwicklung des Eisenbahnbaues im alten Österreich, seit 1867 Österreichisch-Ungarische Monarchie, ist es wichtig, einen kurzen Blick auf die Verkehrsverhältnisse am Ende des 18. Jahrhunderts in dieser Region zu werfen. Damals standen neben dem nicht sonderlich entwickelten Straßenbau – die bedeutendste Straßenverbindung war die Poststraße von Wien nach Linz – vor allem die größeren Flüsse und die Donau zur Verfügung, wobei dort die Fahrt flußaufwärts nur mühsam mit Pferdezug bewältigt werden konnte. Mit der vorindustriellen Entwicklung im 18. Jahrhundert entstand daher das Projekt der Errichtung eines Schifffahrtskanals von Wien über Ungarn bis nach Triest. 1797-1803 wurde tatsächlich ein ca. 50 km langes Stück dieses Kanalprojekts von Wien bis Wiener Neustadt verwirklicht, aber dann nicht weiter fortgesetzt. Dementsprechend erhielt dieser Schifffahrtskanal auch den Namen Wiener-Neustädter-Kanal. Wesentliche Teile dieser Einrichtung sind heute noch erhalten. Dieses Bauvorhaben wurde dann zum Vorbild eines Projekts für die Errichtung eines Schiffkanals zwischen Donau und Moldau im Bereich des Mühlviertels in der Linie des alten Salztransportwegs von Linz nach Budweis in Böhmen. Der mit der Überprüfung des Projekts betraute Professor des Wiener Polytechnikums, Franz Josef von Gerstner, schlug jedoch bereits 1807 auf Grund der ungünstigen Geländeverhältnisse vor, für die geplante Verkehrsverbindung besser eine Pferdeeisenbahn zu errichten.

Die Salzerzeugung und -vermarktung stellte seit Jahrhunderten einen bedeutenden Wirtschaftszweig in dieser Region dar. Die in den Salzbergwerken von Hallstatt und Bad Ischl gewonnene Salzsole wurde im wesentlichen in Ebensee am Traunsee gesotten und das dort gewonnene Salz mit Schiffen über den Traunsee und dann die Traun abwärts nach Linz transportiert. Ein Teil des Salzes ging bereits von Linz mit Saumtieren in den böhmischen Raum, während andere Verkehrswege entlang der Donau führten, wo sich zahlreiche Salzmagazine befanden. Es ist daher verständlich, daß gerade der Salztransport auslösendes Moment für das erste österreichische Eisenbahnprojekt war, dessen ältestes Plandokument, datiert 1811, heute im Technischen Museum zu sehen ist.

Nachdem die Finanzierung für den Bau der ersten Kontinentalbahn Europas mit einer Länge von 129 km sichergestellt war, wurde 1824 unter der Leitung des Sohnes von Franz Josef von Gerstner, Franz Anton Ritter von Gerstner, mit den Bauarbeiten begonnen und zwar im nördlichen Abschnitt von Budweis, südwärts entlang der Moldau. Obwohl für den Pferdebetrieb vorgesehen, war das Bahnprojekt in seiner Trassierung so ausgelegt, daß später problemlos auf Lokomotivbetrieb hätte übergegangen werden können. Die gewählte Spurweite betrug $3\frac{1}{2}$ österreichische Fuß, das sind 1106 mm. Da für ein derartiges Projekt noch keine technische Erfahrung bestand, entwickelten sich die Arbeiten im ersten Abschnitt bereits recht kostspielig, sodaß 1827 nach Fertigstellung der ersten 50 km die vorgesehenen Geldmittel weitgehend ausgeschöpft waren. Am 27. September 1827 wurde dieses erste Teilstück von Budweis bis Zartelsdorf, nahe der heutigen österreichischen Gren-

ze, eröffnet und in Betrieb genommen. Ende 1827 wurden dann die Arbeiten aus Geldmangel eingestellt und nach längeren Streitigkeiten Matthias Schönerer als neuer Bauleiter bestellt, der im Juli 1828 die Arbeiten wieder aufnahm. Aus Gründen der Kostenersparnis erfolgte die Fortsetzung des Baues nun in vereinfachter Linienführung mit engen Kurven, Steigungen bis zu 20% und teilweise auch Gegensteigungen. Eigentlich handelte es sich bei dieser ersten Kontinentalbahn um eine Gebirgsbahn im Gegensatz zu den bereits bestehenden englischen Flachlandbahnen. Auf die gesamte Länge wurde ein Höhenunterschied von 540 m überwunden und dabei im Scheitelpunkt eine Seehöhe von fast 800 m erreicht. Am 1. August 1832 konnte nach rund achtjähriger Bauzeit die Pferdeeisenbahn Linz – Budweis fertiggestellt und dem Verkehr übergeben werden. Die Gesamtkosten betrugen 1,65 Mio Gulden, wobei der ursprüngliche Voranschlag um 700.000 Gulden überschritten worden ist. Aufgrund der vereinfachten Linienführung unter der Bauleitung Schönerers konnte dieser Abschnitt der Pferdeeisenbahn nie auf Lokomotivbetrieb umgestellt werden.

1834-36 wurde dann eine 68 km lange Verlängerung der Pferdeeisenbahn nach Süden bis nach Gmunden am Traunsee gebaut, die den mühsamen Salztransport auf dem Traunfluß ablöste. Für diesen Abschnitt hatte 1827 Ing. Franz Zola eine Konzession erhalten, die er dann aber nicht realisierte (er ging in der Folge nach Frankreich, wo sein Sohn Emile Zola als Romanautor Berühmtheit erlangte). Nach ihrer Fertigstellung verfügte die Pferdeeisenbahn an Betriebsmitteln über 800 Pferde, 762 Güterwagen und 59 Personenwagen. Ab 1854 erfolgte dann die schrittweise Umstellung auf Dampfbetrieb, doch dauerte es noch bis zum 15. Dezember 1872 bis die Ära der Pferdeeisenbahn endgültig zu Ende ging.

Der erfolgreiche Baubeginn an der ersten Kontinentalbahn Europas motivierte naturgemäß zu weiteren Überlegungen hinsichtlich der Errichtung von Eisenbahnen. So legte 1829 Franz Xaver Riepl, Professor am K.K. Polytechnischen Institut in Wien, ein erstes Verkehrskonzept für die Errichtung einer Dampfeisenbahn von Brody im äußersten Nordosten Galiziens – und damit der K. u. K. Monarchie – über Lemberg, Krakau, Wien bis nach Triest vor. Bereits 1830 bemühte sich das Bankhaus Rothschild um die Erteilung einer Konzession für die Errichtung des nördlichen Astes dieses Verkehrskonzepts, doch wurde dieses vom überaus konservativ eingestellten Kaiser Franz I. abgelehnt. Erst 1835, nach Amtsantritt seines Nachfolgers Ferdinand I., konnte das Projekt neuerlich eingereicht werden, und am 4. März 1836 wurde das Privileg für den Bau der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn erteilt. Bereits am 7. April 1837 wurde mit dem Bau der Strecke Wien – Brünn, letzteres an einem Seitenstrang liegend, begonnen, während die Hauptstrecke vorerst von Wien bis Krakau geplant war. Am 13. November erfolgte die erste Fahrt von Floridsdorf, einem Vorort Wiens, bis nach Deutsch-Wagram. Die 13 km lange Strecke wurde in 21 Minuten Fahrzeit zurückgelegt. An den Bauarbeiten waren zeitweise bis zu 12.000 Personen beschäftigt. Die Arbeiten an der Flügelbahn nach Brünn, für die 1838 eine 637

m lange Viaduktstrecke errichtet wurde, standen unter der Leitung von Carl Ritter von Ghega, der später als Erbauer der Semmeringbahn Berühmtheit erlangte.

1836 kam auch das Bankhaus Sina um die Bewilligung zur Errichtung einer Dampfmaschine und zwar von Wien nach Raab (Győr in Ungarn) und von Wien über Wiener Neustadt nach Gloggnitz ein. Bauführer dieser Linien war Matthias von Schönerer. 1841 wurde die Strecke von Wien nach Gloggnitz eröffnet, deren Fortsetzung über den Semmering auch Schönerer schon vorgesehen hatte.

Mit dem Fortschreiten des Bahnbaues wurde die wirtschaftliche, militärische und auch politische Bedeutung des Eisenbahnwesens immer deutlicher, sodaß sich die Regierung immer stärker einzuschalten trachtete. Hier ist Carl Friedrich Freiherr von Kübeck (geboren 1780 in Iglau, gestorben 1855 in Hadersdorf bei Wien) zu nennen, der seit 1840 Präsident der Hofkammer war und die Entwicklung zum Staatsbahnbetrieb maßgeblich förderte. Ein von ihm entworfenes Staatsbahnkonzept, wonach der Staat die Hauptlinien übernehmen sollte und die Nebenbahnen privaten Finanzierungsgruppen überlassen werden sollten, wurde am 19. Dezember 1841 mit kaiserlichem Handschreiben genehmigt. In der Folge wurde eine «General-direktion der Staatseisenbahnen» eingerichtet, in die bedeutende Eisenbahnfachleute wie Hermengild Francesconi, Alois Negrelli und Carl Ghega berufen wurden. Bereits im Herbst 1842 wurde mit großer Energie der Bau von Staatsbahnlinien begonnen: Im Norden war dies die Strecke von Brünn über Olmütz und Prag nach Bodenbach an der Grenze zu Sachsen (fertiggestellt bis 1851), die den Anschluß an das dortige Eisenbahnnetz herstellen sollte. Im Süden wurde an einer Verbindung zum Hafen Triest gebaut, die dann 1857 von Wien aus durchgehend befahrbar war. Bereits 1844 wurde der Abschnitt Mürzzuschlag-Graz eröffnet.

Während die Bauarbeiten zur Überwindung des Karsts und zur Erreichung Triests auf Hochtouren liefen, stellte die Überwindung des Semmeringpasses zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag immer noch ein fast unüberwindlich scheinendes Hindernis dar. Verschiedenste technische Lösungen wurden

heftig diskutiert, u.a. auch ein Projekt Ghegas, das aufgrund seiner Erfahrungen bei zwei Amerikabesuchen entwickelt worden war. Er hatte dort u.a. die Eisenbahnlinie über das Alleghenygebirge besichtigt. Sein Projekt versuchte unter «Entwicklung» der Trasse in die Seitentäler bei einer maximalen Steigung von 25% die erforderliche Höhe zur Überschreitung des Semmeringpasses, wo ein 1430 m langer Scheiteltunnel angeordnet wurde, zu erreichen. Dabei verließ er das bis dahin gültige Trassierungsprinzip des «recta sequi», sodaß auch Stephenson dieses für ein «Unglücksexperiment von Ghega» gehalten haben soll. Die Möglichkeit, eine einfachere Trasse zu finden, sei dahingestellt, doch wäre ein Projekt wie das derzeit zur Diskussion stehende, nämlich die Errichtung eines 15 km langen Basistunnels, damals sicher technisch nicht ausführbar gewesen.

Während die Diskussionen um den Bau einer Bahn über den Semmering noch anhielten, erschütterten die Revolutionen des Jahres 1848 Europa. Um die Situation zu beruhigen, und die zum Teil aus Arbeitslosen bestehenden Aufrührer möglichst rasch aus der Hauptstadt wegbringen zu können, suchte die Wiener Regierung ein Projekt, das möglichst umgehend in Angriff genommen werden könnte. Da einzig Ghegas Semmeringprojekt baureif war, wurde der Auftrag zu dessen Durchführung gegeben und noch im selben Jahr mit den Arbeiten begonnen. Die Zahlenangaben über die hier Beschäftigten schwanken zwischen 10.000 und 25.000. In sechs Jahren (1854) war die rund 40 km lange Strecke mit 15 Tunnels und 17 größeren Viadukten fertiggestellt. Eine für ihre Befahrung geeignete Berglokomotive mußte erst während des Bahnbaues entwickelt werden!

So weitblickend das Staatsbahnkonzept auch war und mit wie großem Schwung man die Arbeiten auch begonnen hatte - 1854 sah sich der Staat aufgrund großer finanzieller Schwierigkeiten gezwungen, dieses Konzept aufzugeben und seine Eisenbahnlinien zu privatisieren. Damit ging noch vor Erreichen einer durchgehenden Verbindung nach Triest eine erste glänzende Epoche der österreichischen Eisenbahngeschichte zu Ende.

