

Neue Quellen zur Geschichte der Semmering-Bahn

Von Oskar Regele, Wien

Einige Jahre, bevor die Lokomotivbahn zwischen Manchester und Liverpool 1830 eröffnet wurde, als also am Kontinent noch keine richtigen Vorstellungen über die Zukunft der Eisenbahnen herrschen konnten, schrieb Erzherzog Johann 1825 an den Grafen Franz v. Saurau:¹ „Die Eisenbahnen sind es, durch welche man am schnellsten und wohlfeilsten... bald zum Ziele kommen kann... So eine Verbindung zwischen Triest und... Hamburg... erheischt, daß tätig an die Ausführung der so wichtigen Verbindung zwischen der Donau und Triest Hand angelegt werde... hoffentlich wird... Jenes in Erfüllung kommen, was ich so sehr wünsche, nämlich: die Verbindung der Donau mit Triest...“ In jenen Tagen hat wohl kaum jemand anderer einen derartigen verkehrspolitischen Weitblick bewiesen wie der habsburgische Prinz, der außerdem seine Gedanken auch in die Tat umzusetzen verstand. Am 21. Dezember 1836 richtete er an den Kaiser ein Majestätsgesuch,² in welchem er den Wunsch „der Stände und Insassen Steiermarks, Krains und Kärntens... auf die Errichtung jener Eisenbahn, durch welche eine Vereinigung der Ost- und Nordsee mit der Donau und dem Adriatischen Meere zum unberechenbaren Vorteil des österreichischen Staates zu erreichen beabsichtigt wird“, nachdrücklichst unterstützte und die Erlaubnis erbat, für die allem voran nötige Tracierung einer Bahn von Wien nach Triest Angehörige der Ingenieur-, Sappeur- und Mineur-Korps, die dem Erzherzog unterstanden, verwenden zu dürfen. Ferdinand I. genehmigte in Ischl am 3. August 1837 diesen Antrag, doch nur unter der Bedingung, daß das Militärärar finanziell nicht belastet werde.

Man wußte bisher aus den zahlreichen Schriften über den Bau der Semmering-Bahn, daß militärische Kräfte die frühesten Vorarbeiten durchgeführt haben. Näheres darüber war aber nicht bekannt, es sei denn der Namen des Generals v. Stregen, von dem es hieß:³ „Er erwarb sich große Verdienste um den Bau der Eisenbahn Wr. Neustadt—Triest.“ Nachforschungen im Wiener Verkehrsarchiv⁴ ließen aus den zu sieben dort verwahrten Tracierungsplänen gehörenden Akten der Hofkammer ersehen, daß die steirischen Stände für die Kosten der ersten Tracierung

¹ „Eh. Johann u. die Anfänge d. Eisenbahnwesens in Österreich“ von F. Ilwof in „Allg. österr. Literatur-Zeitung“, 1885.

² Kriegsarchiv, General-Genie-Direktion 1837, 32/27.

³ Gatti „Geschichte der k.k. Ingenieur-Akademie“, I., S. 398.

⁴ Erhebung St.-A. Dr. P. Mechtler.

aufgekommen waren. Das Steiermärkische Landesarchiv konnte sodann feststellen,⁵ daß die Tracierungen von den Ingenieur-Offizieren Stre- gen, Lobinger, Scheibenhof und Böh 1836/39 vorgenommen wurden und daß sich „in den Papieren des Erzherzogs Johann (Joannes, 9, 599)“ ebenfalls sieben Tracierungspläne, von Lobinger unterschrieben und „mit letztem Juli 1839“ datiert, befinden. Auf dieser Grundlage war es nun unschwer, im Kriegsarchiv Wien weiter zu forschen, und es fanden sich im Archiv der General-Genie-Direktion tatsächlich reichliche neue Quellen, aus denen das Wesentliche im folgenden wieder- gegeben sein möge.

Stre- gen⁶ betraute als Oberst und Leiter der Tracierung den Haupt- mann Lobinger mit der Bearbeitung der Strecke von Wiener Neustadt über den Semmering bis Graz, welche vom Juni 1837 bis zum Juni 1838 erfolgte, wies dem Kapitänleutnant v. Scheibenhof ab Mai 1838 die Strecke Graz—Cilli zu und setzte sodann den „erfahrensten Offizier“ Lobinger mit Scheibenhof und dem Oberleutnant Böh von Cilli bis Triest ein, welche Trace von Juni 1838 bis August 1839 fertiggestellt wurde. Die drei Ingenieur-Offiziere erhielten als Gehilfen Detachements vom Sappeur- und Mineurkorps zugewiesen, von denen in den Akten einige Namen festgehalten sind: Sappeführer Anton Teuchmann, die Altsappeure Simon Altenhofer und Johann Fölkel, der Jung- sappeur Pauer, der Mineuführer Wenzel Hauser (als guter Zeichner gerühmt), der Obermineur Eugen Zippelius, die Altmineure Karl Braunstein, Franz Muckenschnabel, Georg Schubert und der Jungmineur Gamsberger. Diese Mannschaft trat 1837 in den Dienst der Tracierung und wurde mit Mai 1838 wieder in ihre Gar- nisonen Bruck a. d. Leitha bzw. Hainburg entlassen. Als Zeichner wirkten noch die Kadetten Emanuel Sokert vom Infanterieregiment M. Wimpffen Nr. 13 und Rudolf Mendlein vom Infanterieregiment Luxem Nr. 27 mit. Auf Vorschlag des Erzherzogs wurde den Offi- zieren eine Zulage in der Höhe von Zweidrittel der Gage und der Mann- schaft die doppelte Löhnung bewilligt, da die Arbeiten mit ganz außer- gewöhnlichen Anstrengungen verbunden waren. Unwegsame Gebirgs- gegenden waren in Regen, Schnee „mehr als Schuh tief“, Nebel, Sturm und Kälte zu begehen, fast immer nur zu Fuß, selten mit Vorspann oder zu Pferd. „Die Bahnlinien an diesen Abhängen beiläufig auszumitteln und an denselben zu nivellieren, ist eine Arbeit, von deren Mühsamkeit in aller Hinsicht man sich kaum einen Begriff machen kann“, meldete Stre-

⁵ Erhebung Prof. Dr. Fr. Popelka.

⁶ Die folgenden Einzelheiten gründen sich auf die Akten des Kriegsarchivs (K.A.), u. zw. der General-Genie-Direktion 1836—1839.

gen am 15. Oktober 1837 an den Erzherzog. Nach Lobingers Be- richten mußte man an der Straße auf einen Vorspann „paar Stunden warten“, abseits der Straße war man ohne jede Hilfe und es wurde des- halb noch ein eigenes Wagenpauschal zum Fortbringen der Instrumente bewilligt, da es oft zehnstündige Gebirgsmärsche gab. An Instrumenten standen „Niveau-Instrumente“ nach Reichenbach (Krafft-Wien), Sadtler und Voigtländer zur Verfügung, dazu Meßketten, „doppelte Nivellierlatten nach dem Wiener Zoll“, Barometer für Höhen- messungen und Bussolen; alle diese Geräte lieferte das Geniehauptarchiv, das mit ihnen für Festungs- und andere technische Bauten ausgestattet war. Im Auftrage des Obersten Kanzlers A. Fr. Graf v. Mitrowsky stellten die Steuer-Regulierungs-Provinzialkommissionen Kopien der Katastermappen bei und die Aufnahmssektionen des Generalstabes lie- ferte das Kriegsarchiv. In den höheren Gebirgspartien waren jedoch die Katasterpläne ganz leer und die Ingenieur-Offiziere mußten selbst die nötigen kartographischen Aufnahmen vornehmen. Von den Landes- Generalkommandos bekamen die Arbeitsgruppen „Offene Befehle“, in denen alle Zivil- und Militärbehörden angewiesen wurden, jede mögliche Hilfe zu leisten. Für die Kosten der Tracierungen kamen die steirischen Stände auf, deren Bereiterklärung hiezu Landeshauptmann Ignaz Graf v. Attems und der l. steiermärkische ständische Sekretär K. G. Ritter v. Leitner am 26. Mai 1837 an Erzherzog Johann gelangen ließen.⁷ Die Stände zahlten 1837: 3600, 1838: 8100, 1839: 1989 fl Conv. Münze, zusammen 13.689 fl und 41 kr.

Der Landesgouverneur von Steiermark M. U. C. Graf v. Wicken- burg hatte seinerseits dem Straßenbau-Inspektor Byloff 1836 auf- getragen, ein Bahnprojekt zu entwerfen; als dieses aber am 5. April 1837 einlangte, mußte Mitrowsky berichten, Byloff habe seine Arbeit nicht vollendet und sein Projekt enthalte nur „teilweise Auskünfte“. Am 29. Mai 1837 bemerkte Stre- gen: „Byloffs Erhebungen sind ganz gut zu Anhaltspunkten, allein sie sind noch nicht einmal genügend, um gleich darauf basiert einen genauen Niveau einzuleiten...“ und Stre- gen mußte feststellen, daß besonders die Höhenmessungen man- gelhaft sind und gegenüber jenen Lobingers „Unterschiede, die zwei Klafter übersteigen“, aufweisen.

Der Charakter der Tracierungen geht aus den vom Erzherzog und Stre- gen erlassenen Weisungen hervor. Am 27. Juni 1837 erging die (erste) „Instruktion bei den vorläufigen Erhebungen über die Mög- lichkeit eines Eisenbahnzuges für Dampfwägen zwischen Wien und Triest,

⁷ K.A., Gl.-Genie-Dir. 1837—32/8.

betreffend die Strecke von Graz durch das Mur- und Mürztal aufwärts nebst dem Übergange des Semmerings für den Herrn Ingenieurhauptmann Lobinger“, die sich auf das höchste Reskript Nr. 643 vom 31. Mai 1837 stützte. Genanntes Reskript bestimmte u. a.: „Als das Wichtigste bei den Vorerhebungen erscheint die Ausmittlung, wie man über den Semmering wird kommen können?“ Als sich Lobinger zu sehr in Details einließ, wurde ihm bedeutet: „... daß es sich nur um Vorerhebungen wegen Ausmittlung der Möglichkeit einer Eisenbahn handelt... indem alle die vielen noch zu einem Projekt erforderlichen genauen Arbeiten nicht unsere Sache, sondern die jener sein, welche einst von der Gesellschaft damit beauftragt werden...“ Der Kern der Arbeit lag somit in der Ermittlung der „Möglichkeit der Bahn in Hinsicht auf Gefälle und Wendungen“.

Bis zum tatsächlichen Baubeginn wurden noch so manche Tracen — in Summe ihrer sechs — entworfen und Hegga selbst brachte noch grundsätzliche Änderungen in die Linienführung. In den Jahren 1837/39 ging es nur darum, überhaupt einen klaren Überblick über die Möglichkeit einer Überschienung der Alpen zu gewinnen, um auch zu verhindern, daß die Südbahn über ungarisches Gebiet geführt werde. Schon am 8. Juni 1837 schrieb Erzherzog Johann: „Ich bin der Meinung, daß die Unternehmung ausführbar ist — die Schwierigkeiten zu überwinden ist die Sache der Ingenieure — das fortwährende Fortschreiten der Wissenschaften gibt ihnen die Mittel dazu.“ Der Erzherzog glaubte allerdings noch nicht daran, daß der Lokomotivbetrieb von Wien bis Triest ein durchlaufender werden könne, er rechnete wie auch andere noch mit den schiefen Flächen und Standmaschinen⁸ zur Überwindung des Semmerings, wie später auch des Karstes. Nur Stregen sah zutreffender, indem er „Dampf als bewegende Kraft... und zwei Bahnen wegen der supponierten starken Benützung nebeneinander“ wünschte und noch betonte: „Es bleibt aber immer Gewinn in allem Betracht, wenn ein Lokomotiv auch nur die Hälfte seiner Last auf eine Höhe bringt, sodann die 2. holt, oder ein Hilfs-Lokomotiv erhält, gegen feststehende Maschinen.“ Als Stregen dieses Bekenntnis niederlegte, da hatte er in seinen Akten bloß die Zeichnung der in Philadelphia konstruierten „Lafayette“-Lokomotive, und man konnte sich von der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven im Gebirge in Österreich nur ein ganz ungefähres Bild machen. In der bereits angeführten Instruktion vom 27. Juni 1837 sagte Stregen: „... doch halte ich immer schiefe Flächen, die auf alle Zeiten fort ein Hindernis bleiben, für ein weit weniger günstiges Mittel wie Stollen

⁸ KA., Gl.-Genie-Dir. 1837—32/12.

oder jede sonstige Hilfe.“ Am 15. Oktober 1837 meldete er dem Erzherzog: „... zweifle ich nun nicht mehr an der Möglichkeit, über den Semmering zu gelangen.“ Das war immerhin zwölf Jahre vor der noch 1849 erfolgten Ablehnung der Semmeringbahn durch den Ingenieurverein in Wien.

Graf Attems legte im Namen der Stände am 13. Jänner 1842 die Tracierungspläne der Ingenieur-Offiziere im Wege des Gubernial-Präsidiums an den Kaiser vor, hiezu bemerkend, die „Übersichts- und Profilkarten“ lieferten die „vollkommene beruhigende Überzeugung, daß der Realisierung einer Eisenbahn von Wien durch Steiermark nach Triest kein wesentliches Hindernis entgegenstehe“. Die sieben Pläne wurden sodann vom Monarchen auf Antrag des Hofkammer-Präsidenten vom 7. Februar 1842 Francesconi zugeleitet „mit dem Auftrag, dieselben bei dem Vorschlage über die Führung der Wien—Triestiner Staatseisenbahn gehörig zu benutzen“.⁹

Erzherzog Johann war keinesfalls ein bloßer Mäzen, der die Dinge lediglich vermöge seiner hohen und einflußreichen Stellung vorwärtsbrachte. Die zahlreichen eigenhändigen Randbemerkungen des Prinzen auf den Tracierungs-Berichten beweisen, daß er nicht nur die Materie gründlich beherrschte, sondern auch viele eigene richtunggebende Gedanken hatte. Daß er sich vollwertige Mitarbeiter auswählte, ist als ein weiteres großes Verdienst zu buchen. Seine Stellung als General-Genie-Direktor brachte ihn mit dem altberühmten, 1747 gegründeten Ingenieur-Korps in enge Verbindung, das im Gegensatz zum Sappeur- und Mineur-Korps nur aus Offizieren bestand und niemals mehr als höchstens 150 Angehörige zählte. Aus diesem kleinen Korps gingen neben sehr namhaften Feldherren und ausgezeichneten Truppenführern auch eine lange Reihe berühmter Diplomaten, Dichter, Künstler, Forschungsreisender, Baumeister, Kartographen, Flieger, Erfinder u. a. m. hervor. Auch Stregen, Lobinger, Scheibenhof und Böhdienten in diesem, 1851 in den „Geniestab“ umgewandelten Elitekorps und sie machten ihm durch ihre Bahntracierung alle Ehre.

Feldmarschalleutnant Felix August Freiherr Stregen zu Glauburg (1873 bis 1854) kam aus der Ingenieur-Akademie 1801 als Kadett zum Ingenieur-Korps, machte die Feldzüge 1805 (Venedig), 1809 (Italien, Ungarn), 1813 und 1814 (mit den Engländern in Sizilien) mit, wurde 1828 Kommandant des Sappeur-Korps, 1836 als Oberst k. k. Fortifikations-Distrikts-Direktor in Graz, wo er schon 1810/13 als Hauptmann gedient hatte, und war 1848—1851 Kommandant der Ingenieur-Akademie.

⁹ Verkehrsarchiv, Hofkammerakten, 102/E.P..., 1842.

Er kannte Österreich, England, Frankreich, Deutschland, Holland, Sardinien, Sizilien und Toskana, wurde vom Erzherzog J o h a n n „als einer der vorzüglichsten zu Kriegs- und besonderen Diensten“ geeigneter Offizier bezeichnet und trat — mit dem Kommandeurkreuz des L e o p o l d-Ordens ausgezeichnet — 1851 in den Ruhestand.¹⁰

Generalmajor Karl L o b i n g e r stammte aus Oberwölz in der Steiermark, wo er am 12. November 1803 zur Welt kam. Ebenfalls in der Ingenieur-Akademie erzogen, kam er 1823 als Kadett in das Ingenieurkorps, fand Verwendung in Graz (1824, 1833—1839), Wien, Theresienstadt, Cattaro, Zara, Ragusa, Brod, Komorn und Venedig, trat als Oberst 1852 an die Spitze des 2. Genie-Regimentes, kam dann als Genie-Inspektor nach Mähren-Schlesien, als Adjutant zur General-Genie-Direktion, 1859 als Genie-Inspektor nach Temesvár und endlich als General zum Landes-Generalkommando in Ofen. Er starb am 20. August 1873 in Sankt Peter bei Graz. In seiner Dienstbeschreibung heißt es: „Hat im höchsten Auftrag Sr. Kais. Hoheit des H. General-Genie-Direktors in den Jahren 1837—1839 die Vorerhebungen und das Niveau für eine Eisenbahn von Wien nach Triest bewerkstelligt“, und 1856 gab ihm Erzherzog L e o p o l d die Würdigung: „Der Totaleindruck ist jener eines kenntnisreichen, gebildeten, tatkräftigen Soldaten und Dienstmannes, der sich nicht begnügt, bloß seine Schuldigkeit zu tun, sondern jeden wie immer gearteten Auftrag mit demselben Eifer und Fleiß erfüllen wird... eignet sich mit Vorzug zum Generalmajor im Geniestabe...“ Seine Spezialmission erscheint im Satze festgehalten: „Unter S t r e g e n bei den Vorerhebungen für eine Eisenbahn von Wien nach Triest in Österreich, Steiermark, Krain und dem Küstenlande 2 Jahre, 0 Monate, 7 Tage.“

Feldmarschalleutnant Franz Ritter F r o s c h m a y e r v o n S c h e i b e n h o f (1810—1888) wurde aus der Ingenieur-Akademie 1829 Kadett im Ingenieurkorps, war 1833 und 1836—1838 in Graz in Garnison, 1845—1850 Professor der Kriegs- und bürgerlichen Baukunst an der Theresianischen Militär-Akademie, zeichnete sich 1849 bei einem Sturmangriff vor Komorn aus, wirkte 1850 als Geniedirektor in Arad und Esseg, 1857 wurde er Abteilungsvorstand im Armeekorps-Oberkommando, 1867 Stellvertreter des General-Genie-Inspektors, 1868 Präses des Genie-Komitees und das Jahr darauf Geniechef in Graz, war auch Ritter des L e o p o l d-Ordens. Aus den Dienstbeschreibungen wären zu erwähnen: „War... im Jahre 1838 bei Ausmittlung der Eisenbahn in Steiermark zu Höchst dessen besonderer Zufriedenheit verwendet“ und die Beschreibung durch den Feldzeugmeister Graf C a b o g a von 1853: „Dienstefier und Fleiß

¹⁰ Die biographischen Daten beruhen auf den Personaldokumenten des Kriegsarchivs.

nicht genug zu rühmen, sowie seine Leistungen besonders im Zweige der Architektur wohldurchdacht und sehr gediegen.“

Hauptmann Ferdinand B ö h, geboren als Offizierskind in Komorn 1809, gehörte dem Sappeur- und Ingenieurkorps an, bewährte sich besonders bei Schichtenaufnahmen nächst Brixen und fand wegen Schonungsbedürftigkeit als Inspektionsoffizier in der Genie-Akademie Verwendung. Über seine Tätigkeit bei der Bahntracierung finden wir den Vermerk: „Wurde ferner wegen seiner besonderen Geschicklichkeit in Führung geometrischer Instrumente und im Zeichnen bei der ersten Aufsuchung einer Eisenbahntrace durch Steiermark nach Triest im Jahre 1838 und 1839 verwendet.“ Aus Gesundheitsgründen mußte er 1851 „nach vierundzwanzigjähriger eifriger Dienstleistung“ in den Ruhestand treten.

Es ist bemerkenswert, daß auch noch andere Angehörige des Ingenieurkorps bei den ersten Eisenbahnbauten in Österreich eine nicht unwesentliche Rolle spielten. So war es der ehemalige Ingenieuroffizier R. v. F r a n c e s c o n i, der Erneuerer der Semmering-Straße in den Jahren 1839—1841, der G h e g a nach Amerika sandte und später als Hofbaurat 1848 mit dem Baubeginn der Semmeringbahn befaßt war. Er war auch Direktor der Nordbahn, mit deren Geschichte zwei weitere Ingenieuroffiziere: K u d r i a f f s k y und J e i t t e l e s verknüpft sind. Der Feldmarschalleutnant C. Freiherr von V a c a n i (1784—1862) war Berater des Erzherzogs J o h a n n in Eisenbahnfragen und wurde als solcher in die Generalversammlung und technische Kommission der Wien—Raaber Bahn delegiert. Oberst Andreas T u n k l e r v o n T r e u i m f e l d (1820—1873) beteiligte sich 1850 am Wettbewerb um eine Gebirgs-Lokomotive für die Semmeringbahn. Sein Lokomotiv-Modell, von dem A. v. E t t i n g s h a u s e n sagte: „Daß die Idee nicht unwürdig sein dürfte, von den mit Eisenbahnwesen zunächst betrauten erfahrenen Praktikern näher geprüft zu werden“,¹¹ wurde zwar nicht angenommen, es bleibt aber ein Beweis für die universellen Bestrebungen, die im Ingenieurkorps lebendig waren. T u n k l e r wollte „mit den gewöhnlichen Lokomotiven durch eine Vermehrung ihrer Adhäsion auf starken Steigungen eine größere Leistung erzielen“. Bei der Nennung dieser eisenbahngeschichtlich interessanten altösterreichischen Soldaten darf nicht vergessen werden, daß auch G h e g a als Zögling des k. k. Marine-Kollegiums in Venedig und der im Jahre 1848 an der Einleitung des Bahnbaues über den Semmering mitbeteiligte Minister Ernest v o n S c h w a r z e r als Angehöriger des Bombardierkorps ihre Laufbahn in der österreichischen Wehrmacht begonnen hatten.

¹¹ Aus Familienpapieren des Verf.

Wenn man sich nun bereits rüdet, das kommende 100. Bestandsjubiläum der Semmering-Bahn, der ältesten Gebirgsbahn Europas, zu feiern, wird man bei dieser Gelegenheit das späte Lorbeer-Blatt, das mit diesen Zeilen einigen um die Semmering-Bahn hochverdienten Männern gewidmet sei, nicht übersehen dürfen.

Das 100. Jubiläum der Semmering-Bahn

von ...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...