

Hundert Jahre Eisenbahn in Deutschland und Österreich

Immer war der Mensch bestrebt, sich die Naturkräfte dienstbar zu machen und mit ihrer Hilfe den harten Kampf ums Dasein zu führen. Kultur ist Naturbeherrschung. An Stelle der Handarbeit trat die Maschine – ein Segen und ein Fluch für die Menschheit. Das Altertum kennt die Sklaverei, das Mittelalter die Fronarbeit und Leibeigenschaft, die neue Zeit mit ihren vielen Erfindungen brachte uns die Maschine, die unser ganzes Kulturleben beeinflusste. Von größter Bedeutung wurde aber die Dampfmaschine, die in England schon 1698 als „Feuermaschine“ bekannt war. Die Wiener sahen 1722 eine solche im Schwarzenberg-Garten und betrachteten sie als ein Weltwunder.

In Paris tauchte 1769 der erste Dampfwagen auf, der zum Transport von schweren Geschützen verwendet wurde; doch zeigte er große Mängel, er war zu schwerfällig und kam deshalb nach kurzer Zeit außer Gebrauch.

England besaß 1795 die erste Pferdeeisenbahn, hier benützte man schon seit 1767 eiserne Schienen statt der Hölzernen.

Den ersten Dampfwagen, der auf der Straße verkehrte, hatte die Stadt Philadelphia (1804); er brauchte keine Schienen und entwickelte eine geringe Geschwindigkeit. Auffallenderweise ereigneten sich sehr wenig Unfälle. Zufrieden war man mit dem neuen Verkehrsmittel gar nicht; auch zeigte es sich, daß die Straßen zu schlecht waren für diese Neuerung.

Fulton baute 1807 das erste Dampfschiff, daß auf dem Hudson verkehrte. Er machte dem Kaiser Napoleon den Vorschlag, eine Dampfschiff-Flotte zu erbauen und damit die Engländer zu schlagen. Napoleon fand diesen Plan zu abenteuerlich, übergab den Vorschlag einer Kommission, weil er sich dachte, so etwas müsse das Aussehen der Welt verändern.

In England erschienen in den folgenden Jahren mehrere Dampfwagen, die aber alle sehr bald verschwanden, weil sie zu schwerfällig waren und eine geringe Betriebssicherheit zeigten; man ließ endlich diesen Plan ganz fallen und wandte der Lokomotivbahn die volle Aufmerksamkeit zu. Hier, in England, erkannte man die hohe Bedeutung der Adhäsion und der Eisenbahnschienen, doch scheiterten alle Versuche, da die Maschinen zu schwer waren.

Österreich baute nach englischem Muster mehrere Kleinbahnen in Bergwerken, so in Eisenerz, in Gmunden und bei Ratzwald; sie gerieten gar bald in Vergessenheit.

1819 erschien das erste Dampfschiff, das den Weg von Amerika nach Europa zurücklegte.

Unterdessen hatten einige Fabriken in Österreich Dampfmaschinen eingestellt; Brünn besaß die erste 1816 (Fabrik Offermann); Böhmen 1823, das Küstenland 1825 und Niederösterreich 1826.

In England erreichte ein Dampfwagen auf der Straße eine Stundengeschwindigkeit von 16 km (im Jahre 1825). Ein Jahr vorher gründete Stephenson die erste englische Lokomotivfabrik.

In der Zwischenzeit baute Österreich zwei Pferdeeisenbahnen, und zwar eine zwischen Prag – Lane in Böhmen und eine in Oberösterreich, welche die Donau und Moldau verbinden sollte. Der geistige Schöpfer dieses Planes war Franz Anton Ritter von Gerstner, der daran dachte, mit dieser Linie den ganzen Salzhandel und Verkehr an sich zu reißen. Am 7. September 1824 erhielt er die Erlaubnis zum Bau, am 28. Juli 1825 begann die Arbeit, die aber nicht recht vorwärts gehen wollte. Die Bauern leisteten Widerstand, griffen die Beamten und Arbeiter an, es fehlte an geschulten Kräften; wohl fanden 6000 Arbeiter hier Verdienst, doch war Gerstner mit ihnen nicht zufrieden, sodaß er zeitweise Pioniere einstellte.

Am 27. September 1827 verkehrte der erste Materialzug, der von Pferden gezogen wurde. Die Wagen bezog man von Gußwerk bei Maria-Zell. Leider schied Gerstner aus dem Unternehmen, ging nach Rußland und baute hier eine Bahn von Petersburg nach Zarskoje Selo, dann wanderte er nach Amerika aus. An seiner Stelle trat Matthias Schönerer, der Vater des bekannten altdeutschen Politikers. Am 1. August 1832 konnte die Linie Budweis – Linz eröffnet werden. Die Pferdebahn legte die Strecke in 14 Stunden zurück, die Eilpost brauchte 12 Stunden und die Ordinari-post einundeinhalb Tage. Die Wagen waren offen, sodaß die Reisenden den Unbilden der Witterung ausgesetzt waren; manchmal stürzten auch die Wagen um, doch regte man sich über solche Unfälle nicht besonders auf, sie gehörten ja zum Verkehr. S. Rothschild baute dann die Linie von Linz nach Gmunden. Der Fahrpreis von Linz nach Gmunden betrug in der zweiten Klasse (heute dritte Klasse) 48 fr. C. M. Den Fahrplan hielt die Bahn nicht genau ein.

Die erste Lokomotivbahn besaß England, wo am 6. Oktober 1829 zwischen Liverpool und Manchester der erste Zug verkehrte. Georg Stephenson errang mit seiner Maschine „Rocket“ den Sieg über alle Mitbewerber, da er mit seiner Lokomotive in einer Stunde eine Last von 20 Tonnen 20 Kilometer weit führte. Die Maschine hatte eine Rostfläche von 55 dm², eine Heizfläche 12.8 m² und ein Gewicht von 4.5 Tonnen. Englische Zeitungen hatten schon vorher die Maschine des Stephenson lächerlich gemacht, da sich doch nur Narren einem so raschen Verkehrsmittel anvertrauen würden. Stephenson erreichte eine Stundengeschwindigkeit von 40 Kilometern. An jenem denkwürdigen Tage ahnte wohl niemand, daß diese Maschine einen Siegeszug über die ganze Welt antreten und daß mit ihr eine neue Zeit im Handel und Verkehr anbrechen werde. Zweifler und Nörgler trauten der Neuerung nicht, versprachen ihr keine Zukunft und hielten an dem Pferdefuhrwerk fest. Trotzdem begannen einzelne Länder mit dem Bahnbau; der Westen Europas und Amerika gingen den übrigen Staaten mit gutem Beispiel voran. Bezeichnend ist es, daß zuerst mit kleinen Strecken der Versuch gemacht wurde. Am 7. Dezember 1835 eröffnete Deutschland seine erste Linie zwischen Nürnberg und Fürth. Die Regierung zeichnete für diese Bahn zwei Aktien = 200 fl. und bekundete damit ihr „hohes Interesse“.

Zwei Jahre später, am 17 November 1837, rollte der erste Zug von Floridsdorf nach Deutsch Wagram. Von Wien konnte man den Zug nicht abgehen lassen, weil die Donaubrücke noch nicht fertig war. Für die erwähnte Strecke benötigte der Zug 26 Minuten. Wohl selten hat ein Ereignis auf die Zeitgenossen einen so tiefen Eindruck gemacht, wie die erste Eisenbahnfahrt vor den Toren Wiens. Gegner und Feinde gab es genug, die ihre warnende Stimme gegen den schwarzen Teufel erhoben; das Landvolk traute ihm nicht; allgemein sah man in der Eisenbahn ein Mittel, daß uns nur Not und Elend bringen werde; denn sie sei feuergefährlich, vergrößere die Arbeitslosigkeit, mache Gastwirte, Wagner und Schmiede brotlos, stürze den Bauer ins Unglück, weil er für seine Pferde, für Hafer und Heu keine Abnehmer finden würde, fördere nur die Verbrecher, die mit der Bahn rasch entfliehen, erzeuge in den Zuschauern und Reisenden Krankheiten, verursache viele Unfälle usw.. Hatte doch Thiers öffentlich erklärt, daß der Bahnbau sich nur in der Nähe der Großstädte rentieren würde. In Frankreich machten sich die Gelehrten über die Eisenbahn lustig, weil sie dem Staate nur Schaden zufüge; denn er verliere zwei Drittel der Einnahmen aus den Transportkosten; auch würde die Lokomotive stehen bleiben und nicht weiter fahren können, weil die Räder sich immer um sich selbst drehen. Allgemein sah man in der Bahn ein „Werk des Teufels“ und eine Versuchung Gottes; denn zum Fahren seien doch die Pferde und andere Tiere erschaffen und der Mensch dürfe in die göttliche Ordnung nicht eingreifen; das sei eine schwere Sünde. Ein hoher Kirchenfürst erklärte die Erfindung als ein „Teufelswerk“. Die bayrischen Ärzte verlangten neben den Bahnbauten hohe Scheibenwände, weil die Reisenden und die Zuschauer Gehirnerschütterungen und Schwindelanfälle bekämen. Die oberste Baubehörde Bayerns machte die Regierung aufmerksam, daß Erddämme für die Bahnen ungeeignet seien, dazu wären feste Mauern nötig. Trotzdem baute man Bahnen, gab vielen tausend Arbeitern eine Verdienstmöglichkeit und hielt an dem neuen Verkehrsmittel fest, dem die einsichtsvollen Männer eine große Zukunft versprachen. Ein erbitterter Gegner war der Altgraf Salm, der 1844 sagte: „Es ist schade, daß die Folter abgeschafft wurde“. Ein Freund der Eisenbahn war Friedrich Freiherr von Kübeck (gestorben 1855).

Die erste Lokomotive für Österreich kam aus England; Stephenson baute sie selbst und gab ihr den Namen „Austria“. Auch die zweite Lokomotive „Ajar“ genannt war ein englisches Erzeugnis; sie steht heute in Wien im technischen Museum. 1840 konnte die erste Lokomotive, „Patria“, die bis 1862 in Verwendung stand, in Österreich gebaut werden. Der schon erwähnte Schönerer, der in England den Maschinenbau studierte, brachte als Mustermaschine die „Philadelphia“ mit; er baute in Wr. Neustadt eine ganze Reihe von Lokomotiven. Die Sicherheit auf den Bahnen war um jene Zeit eine geringe, da es keine Betriebsordnung gab. Die Wechselbeleuchtung war ganz unbekannt, ebensowenig kannte man Signale; die Wagen hatten keine Federn, keine Beheizung und keine Beleuchtung. Die Verkehrsdichte war auf den Strecken sehr gering. Die Nordbahn ließ anfangs zwischen Wien und Brünn ein Zugpaar verkehren, dem 1843 ein zweites Paar folgte; im gleichen Jahre ließ sie die Wagen erster und zweiter Klasse beleuchten. Die Südbahn hatte den stärksten Personenverkehr, der auch von Jahr zu Jahr rasch anstieg. Die Nordbahn ging schon 1839 zum Nachtverkehr über. Doch machte sich überall das Fehlen jeder großzügigen Einheitlichkeit bemerkbar. Jede Linie hatte

oft eigene Spurweite, eigene Wagen, eigene Tarife und nahm auf die anderen keine Rücksicht. Dies erschwerte und verteuerte den Verkehr. Wagen der einen Linie konnten nicht auf eine andere Linie übergehen. Diesem Übelstande half 1846 der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen ab, die Richtlinien für den Betrieb herausgab, die wegen ihrer mustergültigen Ordnung von vielen Staaten übernommen wurden. Österreich erhielt 1851 eine genaue Betriebsordnung. Bis jetzt hatte man Bahnen in der Ebene gebaut, weil das Gebirge zu große Schwierigkeiten bot. Amerika hatte die ersten Bergbahnen. In Österreich wagte sich der Bauleiter Ghega, der die Strecke Lundenburg – Brünn vollendete, an die Semmeringstrecke. Sein Plan wurde anfangs verlacht und verspottet, doch führte er ihn zum größten Erstaunen der Mitwelt durch. Es war die erste große Alpenbahn, ein Wunderwerk des technischen Fortschrittes, dem in den nächsten Jahrzehnten noch mehrere andere folgten; es waren dies die Brenner-, Arlberg-, Tauern- und Maria-Zeller-Bahn.

Die Nordbahn legte 1856 das zweite Geleise, da der Güterverkehr einen ungeahnten Aufschwung nahm. Die Nord-Süd-Richtung war im alten Österreich die Hauptverkehrsader; unwillkürlich muß man da an die alte Bernstein- und an die Venedigerstraße denken, die bis zum Ausgang des Mittelalters einen regen Verkehr aufwies. Die Südbahn führte 1857 den ersten Schnellzug ein, der von Wien nach Laibach fuhr, aber nicht täglich; die Westbahn folgte 1860 mit einem Schnellzug zwischen Wien und Salzburg.

Das Kriegsjahr 1866 zeigte, daß Österreich mit seinen Bahnlinien nicht auf der Höhe der anderen Staaten stand. Es folgte in den nächsten Jahren eine rege Bautätigkeit; zahlreiche Haupt- und Nebenstrecken, sowie viele sogenannte „strategische Linien“ wurden gebaut; Sicherheit und Schnelligkeit waren die Leitsterne für den inneren Ausbau des Verkehrs. Jetzt verlangte jede größere Gemeinde eine Bahn, alle suchten den Anschluß an das große Verkehrsnetz, da ja nur die Bahnlinie den erwünschten Fortschritt bringen konnte. Es war jene Zeit, wo es zu wenig Arbeiter gab, wo viele mit einer geringen Schulbildung den Weg zur Beamtenlaufbahn einschlagen konnten. Es war die goldene Zeit, wo der tüchtige vorwärts kam.

Mit der Entwicklung der Eisenbahnen hängt der Fortschritt der letzten Jahrzehnte zusammen; Fabriken entstanden, die Gemeinden vergrößerten sich, der Fremdenverkehr setzte ein, überall regte sich neues Leben – der Aufstieg war fast zu schnell. Die Nordbahn konnte z. B. im Herbste gar nicht den Güterverkehr bewältigen, wenn die Zuckerrübenenernte war. Zu den Feiertagen war der Personenverkehr eine Kraftleistung der Bahnen, die ihren Stolz darin setzten, allen Wünschen der Reisenden gerecht zu werden. Damals – um 1910 – erwog man den Plan, die Nordbahn viergleisig auszubauen. Ein Wunderwerk der Schnelligkeit und Sicherheit war der Lokalverkehr auf allen Strecken in der Nähe Wiens.

Unsere Bahnen glichen einem Rießenuhrwerk, dem man volles Vertrauen schenken mußte. Der Weltkrieg rechtfertigte diesen stolzen Gedanken, daß wir uns auf die Bahnen verlassen konnten; denn sie leisteten Unmenschliches in jenen Tagen. Wer den Aufmarsch der Armee Mackensen im April 1915 sah, wer Gelegenheit hatte, den Verkehr in den großen Etappenstationen zu sehen und zu erleben, der wird dieses Bild nie vergessen. Die Bahnen haben einen

Hauptanteil an den siegreichen Kämpfen der Mittelmächte. Vielleicht war es der Höhepunkt, den damals unsere Bahnen erreichten, weil man seit dieser Zeit von einem langsamen Niedergang sprechen kann, den die Zeitverhältnisse mit sich brachten. Die Nord-Süd-Richtung hat ihre Bedeutung verloren, weil die Tschechen alle Güter von Lundenburg nach Preßburg leiten. Der größere Verkehr auf der Westbahn war leider nur eine vorübergehende Erscheinung; der erwünschte Durchzugsverkehr durch unser Vaterland blieb infolge der Autarkie der anderen Länder aus.

Nach dem Kriege baute man mehrere Seilbahnen, um den Fremdenverkehr zu heben. Die Kohlennot unseres Landes zwang die Bahnverwaltung, einzelne Strecken elektrisch zu betreiben, Motorzüge und Schienenautos einzuführen. Im Kraftwagen zeigte sich ein wichtiger Gegner der Eisenbahn, da er in die entlegenen Gebirgsdörfer gelangt, die Berge der Alpenwelt erklimmt und weder an Geleise noch an Fahrpläne gebunden ist. Im Verkehr mit dem Ausland und im Güterverkehr herrscht noch die Eisenbahn, da dürfte sie noch die führende Rolle beibehalten (Kohlenzüge auf der Nordbahn). Vergleichen wir noch die Lokomotive „Rocket“ mit einer neuzeitlichen Schnellzugslokomotive; die hat eine Rostfläche von 4.47 m², eine Heizfläche von 227.5 m², ein Gewicht von 85 Tonne, eine Länge von 20 m und faßt 27 m³ Wasser sowie 9.3 m³ Kohle; in der Stunde benötigt sie 10 m³ Wasser. Die amerikanischen Maschinen sind 127 Tonnen schwer, die der Güterzüge 140.

Die Geschichte kennt keinen Stillstand und keine Ruhe, ununterbrochen arbeitet der Forschergeist und bringt Neuerungen und Erfindungen, die unserem Leben eine neue Richtung weisen. Hundert Jahre Eisenbahn – es war ein gewaltiger Schritt nach vorwärts. Dankbar wollen wir der Männer gedenken, die an dem Aufschwung mitarbeiteten und die Wegweiser und Pfadsucher auf diesem Wege waren.

Veröffentlicht in: „Niederösterreichisches Lehrerblatt“, 1935, Folge 4 + 5 (S. 43 + 44)