

Professor Joseph Mauritius Stummer vom Polytechnischen Institut in Wien und der Ausbau des österreichischen Eisenbahnwesens

Von Hedwig Gollob

Große Idealisten und emsige geistige Arbeitskräfte standen an der Wiege des österreichischen Eisenbahnwesens. Sie bedeuteten aber auch die kämpfenden Faktoren gegen verschiedene Widersacher, welche einerseits mit der Durchführung der österreichischen Wasserstraßen, andererseits mit der Ausgestaltung der Pferdeeisenbahn einen Hemmschuh an die Dampfeisenbahn anlegen wollten.

Der fördernde Gedanke war die Herstellung einer raschen Verbindung der Lagerstätten des Landes und damit ergaben sich die beiden ersten Tracen in Nord-Südrichtung, die Linie Linz-Budweis, welche das Salz und Erz transportierte und die Nordbahn, welche die Bodenschätze Schlesiens und Mährens aufschloß. In Westösterreich war es Franz Josef Gerstner, der mit aller Energie die Ausführung der Dampfeisenbahn propagierte. Er fand in seinem Sohne Franz Anton Gerstner, der seit 1818 Professor am Wiener polytechnischen Institute in Wien war, den technischen Vorkämpfer für seine Ideen. Dieser erreichte ein ausschließliches Privilegium zum Baue einer Eisenbahn zwischen Mauthausen und Linz und gründete die erste privilegierte österreichische Eisenbahngesellschaft. In Begeisterung für das Eisenbahnwesen trat er von seiner Professur an der Technik zurück, um sich ganz dem Baue der Bahnlinie zu widmen. Leider stellte sich ihm das von Ingenieur Matthias Schönerer geförderte System der Pferdeeisenbahn entgegen und Gerstner mußte auf sein mit so großem Einsatz unternommenes Arbeitsgebiet verzichten. Er ging ins Ausland, um dort wertvolle Leistungen zu vollbringen. Die Einführung der Pferdeeisenbahn bedeutete aber für Westösterreich einen jahrelangen Rückschritt in der Entfaltung der Eisenbahntechnik daselbst, da die Streckeneinrichtungen in ihrer so primitiven Haltung jeden technischen Fortschritt unmöglich machten¹. So kam es, daß die westlichen Linien am spätesten an das österreichische Eisenbahnnetz angeschlossen wurden. Die aktuellen Fragen der Eisenbahntechnik wurden also damals im Bereiche der Nordbahn behandelt^{2—5}. Dort war

¹ Czautscher Fr. Die oberösterr. Eisenbahnen von 1832—1882, Diss. Wien, 1951.

² Kupka P. F., Die Eisenbahnen Österr.-Ungarn 1822—1867, Leipzig 1888.

³ Löwenfeld Felix. Die Kinderjahre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1881.

es der tatkräftige Franz Xaver Riepl, der zuerst den genialen Finanzier Salomon Rothschild für die Durchführung seines Projektes gewann. Diese beiden arbeiteten ein Privilegium auf 50 Jahre zum Baue dieser Linie aus, welches Kaiser Ferdinand angeblich nur deshalb unterzeichnete, weil er meinte, daß sich ein solches Unternehmen ohnedies nicht halten könne. Das nun eingesetzte technische Komité bestand aus Hofbaurat Francesconi und Oberbaudirektor Kudriaffsky und Professor Riepl. Auch der später für den Ausbau der Südbahn und speziell der Semmeringtrace so bedeutend gewordene Oberingenieur Ghega von den Südklinien schloß sich an. Dieser wurde zu Studienzwecken nach Belgien und England gesendet und effektierte den Ankauf von Eisenbahnmateriale bei Stephenson, mit welchem Riepl bereits lange in Gedankenaustausch gestanden war. Nachdem Mitte Dezember 1836 die erste Generalversammlung stattgefunden hatte, ging man mit fabelhafter Schnelligkeit an die Durchführung der Strecke. Beim Baue des Wiener Aufnahmegebäudes ergaben sich anfangs einige Schwierigkeiten, da die Donau noch nicht reguliert war und man mit Überschwemmungsgefahren rechnen mußte. Aus diesem Grunde war auch die Behörde nicht für die Führung einer entsprechenden Brücke über die Donau, solange deren Zustand noch nicht geregelt war. Francesconi gelang es aber im Prater einen günstigen Bauplatz zu gewinnen und so wurden schließlich die anderen Schwierigkeiten auch ingenieurtechnisch erledigt. Der Bahnhof mitsamt der Fahrbahn wurde in diesem Inundationsgebiete höher gelegt und dieser Umstand war für die Konzeption der Anlage maßgebend. Der Bau war 1838 trotz seiner Größe bereits fertig (Abb. 1). Der Grundriß dieses ersten Wiener Bahnhofes zeigt architektonisch eine gewisse Schwankung zwischen Kopf- und Durchgangsbahnhof, was aber kein Zufall sein kann. Dadurch, daß das Abfahrtsgebäude streckengleich angeordnet ist, ergeben sich Möglichkeiten, die schon durch die Lage des Bahnhofes inszeniert sind. Die Nähe der Donau, welche seit 1830 ihre Dampfschiffahrt eröffnet hatte, verlangte eine gewisse Kommunikation, ebenso wie die Stadtverbindung. Der Lagerplatz für die aus den reichsten Landstrichen der Monarchie eintreffenden Güter mußte ebenfalls entsprechende Ausdehnungsmöglichkeiten haben. Somit verstehen wir die große Konzeption, besonders wenn wir bedenken, mit welchen Exposés die Nordbahn an ihre Aufgabe heranging. Bereits 1834 hatte anlässlich der Vorprojekte für die Nordbahn der damalige Kassier des Bankhauses Biedermann, Heinrich Sichrowsky, in einem Promemoria erklärt: „Wer ist imstande die Szenen eines gesteigerten, glücklichen Volkslebens zum voraus zu beschreiben, welches sich in der österr. Monarchie unfehlbar ergeben müßte, wenn z. B. eine wohlkonstruierte Eisen-

⁴ Geschichte der Eisenbahnen der Österr.-Ung. Monarchie, Wien 1898 bis 1908.

⁵ Die ersten 50 Jahre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1836—1886, herausgegeben von der Kais. Ferd. Nordbahn Wien (1887).

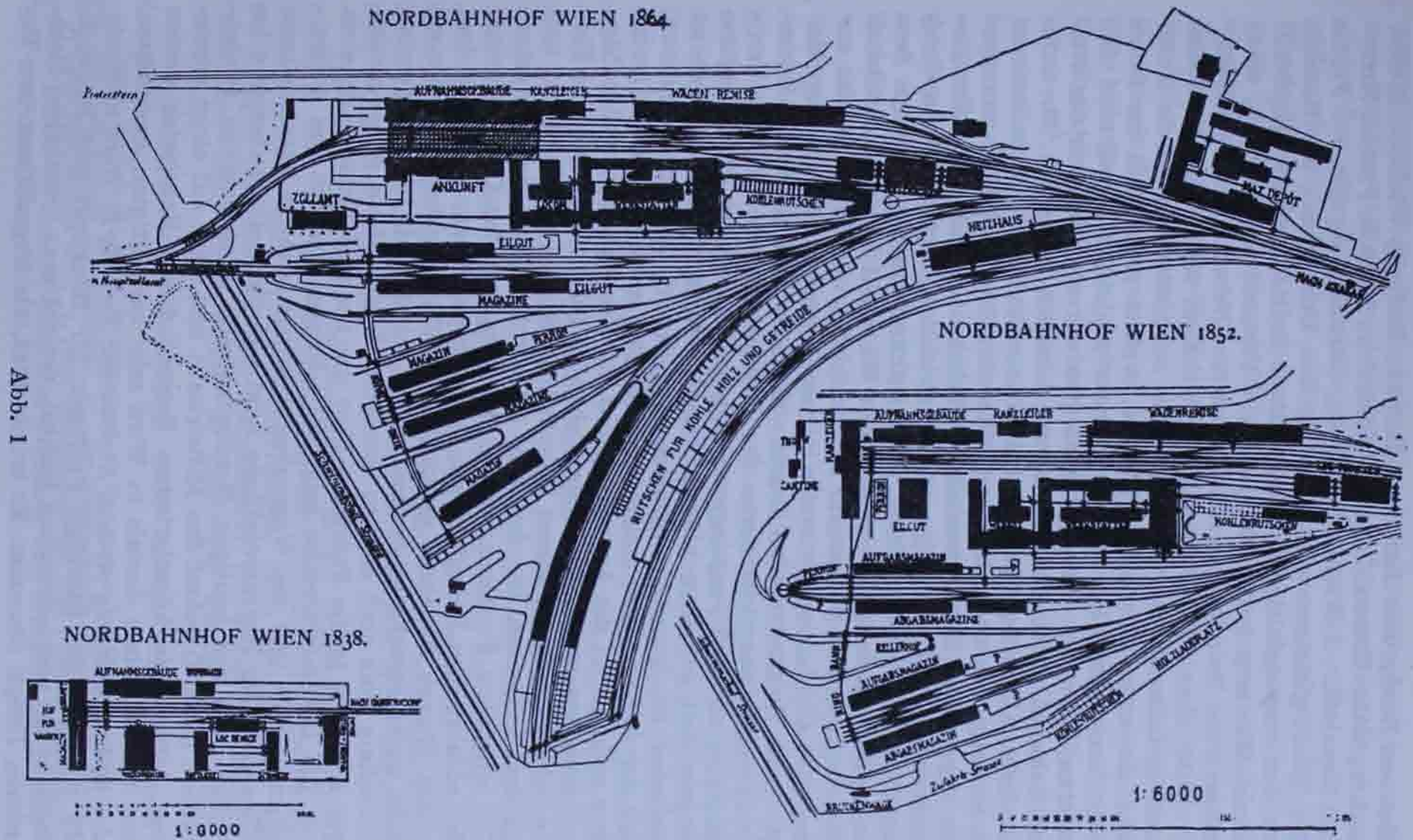


Abb. 1

Wiener Nordbahnhof in den Jahren 1838, 1852 und 1864.

bahn von Brody über Lemberg, Tarnow, Bochnia, Wielicka, Bielitz, Teschen, Mähr. Ostrau, Odrau, Weißkirchen, Leipzig, Prerau, Kremier, Napajedl, ... Wien, Wieselburg, Görmend, Agram, ... Fiume oder Triest gleichsam als Achse für den Umschwung des Handels und der mannigfaltigsten bürgerlichen Betriebsamkeit hergestellt würde. Wie sehr müßte der innere Wohlstand noch steigen, wenn sich an diese Hauptbahn ... noch mehrere Nebenbahnen schlössen.“

Unter dem Eindrucke solcher Vorhaben mußte die Nordbahn in allem bestrebt sein, Mustergültiges zu leisten. War ja die Nordbahn die erste europäische Strecke, welche zielbewußt im Sinne einer Verbindung im großen Formate projektierte, während alle anderen Linien nur Teilangelegenheiten waren. Somit war der Wiener Bahnhof gleich als umfassende Situation behandelt. Ein selbständiges Abfahrtsgebäude mit dem anschließenden Beamtenhause ist herausgehoben und ihm gegenüber der Strecke das Wagenmagazin angeordnet. Den Abschluß der Fahrbahn bildet das Ankunftsgebäude, das rechtwinkelig zur Fahrtrichtung liegt. In Verbindung damit ist der Warenspeicher. Eine Ankunftsstreppe führt aus dem Ankunftsgebäude in den niedrigeren Warenhof hinunter. Natürlich sind Sattlerei und Schlosserei im Anschluß an die Wagenremise angeordnet. Die Lokomotivremise mit der Wasserpumpe und dem Magazin der Heizmaterialien liegen außerhalb. Repräsentative Raumordnungen charakterisieren das Abfahrtsgebäude mit dem Treppenhaus und den vorgelagerten Wartesälen, wo sich die Fahrgäste längere Zeit aufhalten können. Das Ankunftsgebäude hingegen ist einfacher im Inneren entworfen und darauf Bedacht genommen, daß der Ankommende möglichst rasch sich entfernen möge. Besonders rationell ist die Anordnung der mit der Abfertigung der Züge technisch zusammenhängenden Gebäude. 1839 hat darum die Förster'sche Bauzeitung diesen Bahnhof als Muster veröffentlicht und gleichsam Normen für den Bau solcher Bahnhöfe ausgesprochen. Die wichtigste Forderung wäre die Trennung der Obliegenheiten der abfahrenden Fahrgäste von den ankommenden, was ja in dem ersten Wiener Bahnhofe exakt durchgeführt wurde. Die Innenansicht wirkt beinahe biedermeiermäßig intim, doch ist eine gewisse vornehme Note auch hier zu bemerken. Die Gebäude sehen niedriger aus, weil ja die Fahrbahn über das normale Gelände gehoben ist. Die Lokomotivremise zeigt die schweren Formen des italienischen Barock und die Wagenremise bringt leichtere klassizistische Elemente. Das Repräsentativste zeigt allerdings die Außenseite im Süden nach der heutigen Nordbahnstraße. Eine kräftige Säulenarkade (Abb. 2) betont das Mittelrisalit und steht auf einer schweren Attika. Die künstlerischen Formen dieses Bahnhofes deuten auf den Stil eines damals in Wien sehr beschäftigten Architekten, der auch gleichzeitig an dem Ausbau der Technik in Wien arbeitete. Es war dies der damalige Professor für Baukunst und Baubuchhaltung am polytechnischen Institut, der späteren technischen Hochschule, Joseph Stummer. Er wurde 1843, als Negrelli aus dem Be-

reiche der Nordbahngesellschaft ausschied, in die technische Direktion berufen und war nach dem Wortlaute dieser Berufung bereits einige Zeit für die Eisenbahn tätig. Er hatte sich dabei scheinbar außerordentlich bewährt. Schon 1836 hatte er selbständig eine Pferde-Eisenbahn bei Greinburg erbaut. Gewiß standen der Nordbahn auch andere bedeutende Männer aus dem Ingenieurfache zur Verfügung, wie die aus den südlichen Projekten kommenden Eisenbahnbauer Negrelli, Francesconi und Ghega, aber in Stummer erreichte die Nordbahn jene Kraft, die in unerschütterlicher Treue ihre ganze Arbeitskapazität in ihren Dienst stellte und mit feinem Takt alle jene Schwierigkeiten ebnete, die an den Lebensnerv der Nordbahn herankamen. Es hatte an der Technik sowie an der Akademie der bildenden Künste eine ausreichende Ausbildung erhalten und wurde durch seinen Vater, der Maurermeister in Korneuburg war, frühzeitig in die praktischen Aufgaben des Architekten eingeführt. Durch seine rasche und exakte Arbeitsweise, ebenso wie durch seine wundervolle Art der Zeichnung, von welcher uns heute noch die im Archive der Lehrkanzel für Hochbau an der Wiener Technischen Hochschule aufbewahrten Zeichnungen Beweise geben, war er ein sehr stark beanspruchter und beliebter Baumeister in Wien gewesen. Er entwickelte einen neuen Industriestil, der großen Anklang bei den Behörden des aufstrebenden Zeitalters fand. Im gleichen Jahre, als er technischer Direktor der Nordbahn wurde, erfolgte auch seine Ernennung zum Mitglied der Hofbaukommission, welcher nur zwei Architekten angehörten: Stummer und Sprenger. In diesem Rahmen wurde ein repräsentativer Ingenieur-Hochbaustil ausgearbeitet, der mit Begeisterung vom Publikum aufgenommen wurde⁶. Leider hat die hereinbrechende architektonische Romantik diesen ganzen Entwicklungsgang unterbrochen und durch eine Hetze die Errungenschaften jener Bahnbrecher des Hochbaustiles in Vergessenheit gebracht⁷. Es war ein guter Griff, den die Nordbahn mit der Erwählung Stummers tat, denn durch seine Angehörigkeit des unter dem Leiter Baron Kübeck stehenden Hofbaukomités, welches stark in die Angelegenheiten des österreichischen Eisenbahnwesens einsprach, war Stummer imstande, seine erspriessliche Tätigkeit zu entfalten.

Die Nordbahn hatte die Strecke bis Brünn ausgebaut und verhandelte nun bei der Verlängerung der Strecke nach Oderberg wegen Credite und Creditverlängerungen. Man projektierte die Verbindung nach Ungarn über Gänserndorf, sowie die Stockerauer Linie. Der fünf Jahre vorher so großzügig konzipierte Wiener

⁶ Vgl. Förstersche Bauzeitung 1838, Bericht zur Münchener Ausstellung.

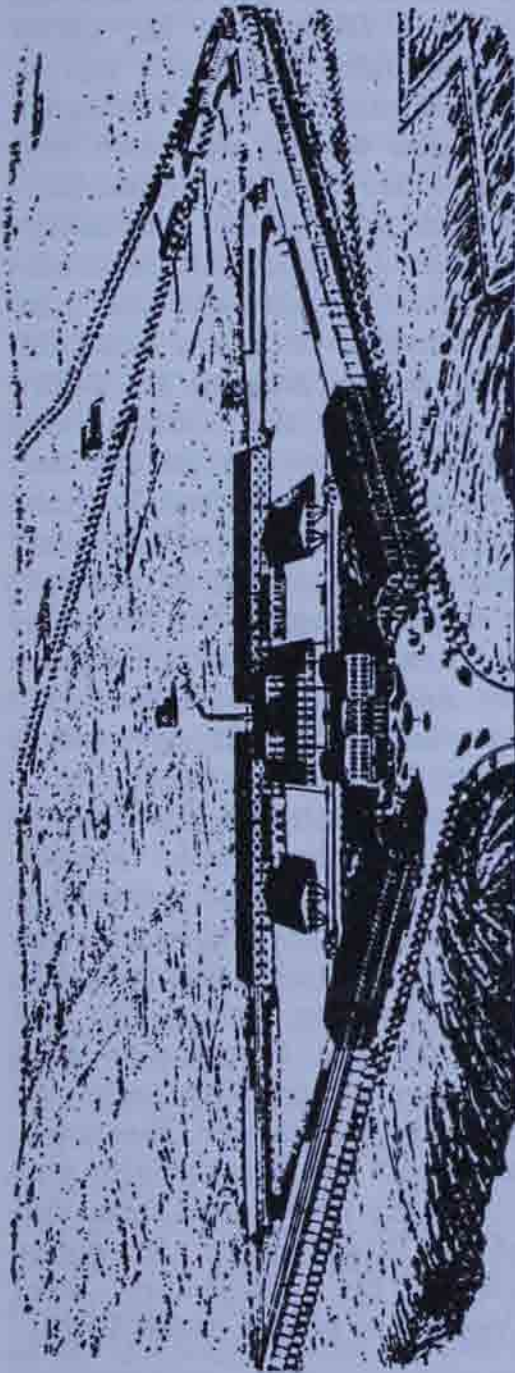
⁷ Vgl. Gollob H.: Prof. S. Stummer v. Traunfels, in: Veröffentlichungen der Lehrkanzel für Hochbau an der Technischen Hochschule Wien, Heraklith Rundschau Heft 11, 1951. Herausgegeben von Prof. S. Merinsky; ferner Gollob, H.: Joseph Mauritius Stummer von Traunfels in: Blätter für Technikgeschichte Heft. 14, 1952.

Bahnhof genügte nicht mehr und man spricht von einer Erweiterung gegen den Prater. So wurde ein kleiner Güterbahnhof als Beginn eines neuen Entwicklungsstadiums hinzugefügt. Die Werkstätten mußten ausgebaut werden und haben damals jenes Maß erreicht, welches ihnen bis zur Übertragung der maschinentechnischen Komponente nach Floridsdorf erhalten blieb. Ein eigenes Eilgutmagazin wurde an die Stelle der alten Wagenremise errichtet. Das war der Aufgabenkreis am Wiener Platze, den Josef Stummer zu übernehmen hatte. Eine Vergrößerung der Magazine im Querriegel der Ankunftseite, die Verdrängung der Lokomotivremise noch mehr nach Westen bezeugen seine Maßnahmen, um die reichen, aus dem Norden kommenden Güter entsprechend übernehmen und stapeln zu können.

So bekommt der Wiener Nordbahnhof ein eigenartiges Gepräge. Er wird die Stätte der Nordbahngesellschaft, wo sie ihre organisatorischen Geschäfte abwickelt, und wo sie ihre Güter in Verwahrung nimmt. Der Gedanke einer solchen Anlage ist sicherlich etwas egozentrisch und entsprach den Auffassungen gesellschaftlicher Eisenbahnunternehmungen. Die Form ist typisch für die Einstellung solcher privater Betriebe und war charakteristisch für die Situation in Europa, welche noch keinen Zug nach einem einheitlichen, zusammenhängenden Verkehr in sich barg. Schon im Laufe der Vierzigerjahre allerdings tauchen gewisse Ideen auf, ein österreichisches Eisenbahnnetz zu schaffen.

Graf Sina war mit seinem Kapitale bestrebt eine industrielle Verbindung analog der Nordbahn auch südlich von Wien zu führen. Er zog den bekannten Fachmann Schönerer in seinen Ideenkreis. Es wurde dort eine Strecke Wien—Wiener Neustadt nach Gloggnitz und eine zweite, die sogenannte Raaberbahn über Bruck a. d. Leitha nach Ungarn ausgearbeitet. Diese Vorhaben kollidierten bald mit den durch die italienischen Linien erdachten Tracen, welche eine direkte Verbindung Mailand—Venedig—Triest—Villach—Marburg und längs der ungarischen Grenze nach Wien durchführen wollten. Dem Grafen Sina gelang es schließlich doch, bei den Behörden die Erbauung seiner Projekte durchzusetzen, weil das Triester Projekt einer langwierigen Verhandlung und einem ebenso langen Durcharbeitungsprozesse unterlag. Die Unternehmungen Sinas hatten ursprünglich einen mehr lokalen Zweck, das im Süden Wiens gelegene Gebiet aufzuschließen. Unter Schönerers Leitung wurde für die südlichen Strecken eine für ihn charakteristische Bahnhofanlage geschaffen. Zwei Kopfbahnhöfe sind eigenbrötlerisch gegeneinander gestellt; der Raaber und der Gloggnitzer Bahnhof. Es wäre nicht eingefallen, diese beiden Aufnahmegebäude äußerlich ineinander zu führen. Leider ist es bei dem späteren Neubaue dieser Bahnhöfe, des Ost- und Südbahnhofes bei diesem Zustande geblieben. Schönerer, der hauptsächlich bei den Pferdeisenbahnen gearbeitet hatte, wollte das Wirtshaus nicht vermissen, denn bei den Pferde-Eisenbahnen waren die Aufnahmegebäu-

de meist durch die Gasthöfe ersetzt worden. So dominiert in dem damaligen Gebäudekomplexe ganz majestätisch in der Mitte das Gasthaus (Abb. 3 u. 4). Wir sehen, wie hier gegenüber den Konzeptionen der Nordbahn etwas rückständig gearbeitet war.



Ansicht der Bahnhöfe der Wien-Gloggnitzer Bahn in Wien.
BAHNHÖFE DER WIEN-GLOGGNITZER BAHN IN WIEN.

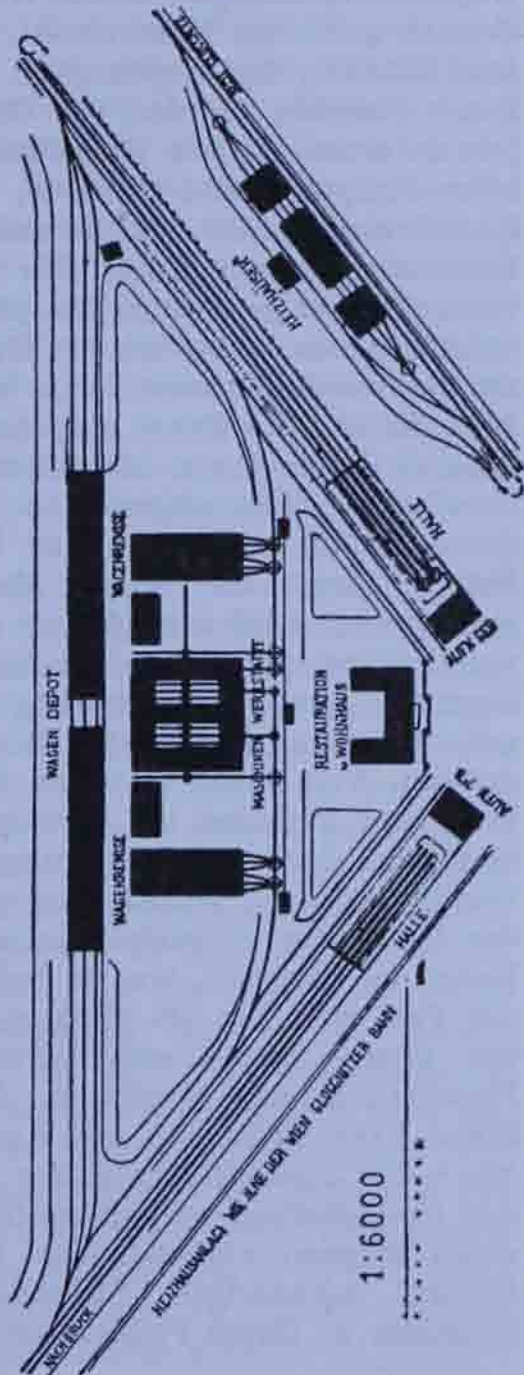


Abb. 3

Durch diese Streckenrichtung war die Situation Wiens in Bezug auf die Richtungsorganisation wesentlich geändert. Es erscheint nun noch ein anderes Projekt, das von der Hofbaukammer, welcher Stummer angehörte, ausgearbeitet wurde und unter dem Namen des Baron Kübeck lief. Dies war der Ausbau der sogenannten Staats-

eisenbahnen. Als Staatseisenbahn wurde damals eine Linie Wien—Triest—Venedig—Mailand—Comersee und eine Richtung gegen Bayern vorgesehen. Damit war definitiv die Richtung der Westbahnstrecke angenommen. Auch eine Verbindung nach Norden wurde in Erwägung gezogen, doch hatte sich die Regierung hier wegen ihrer Zusagen an die Nordbahn rückhaltend gestellt. Diesem Comité gehörten Francesconi, Negrelli und Ghega an. Es waren jene Männer, die ursprünglich für die Nordbahn eingestellt waren. Diese Projekte wurden die Ursachen, daß man in den Vierzigerjahren einen Wiener Hauptbahnhof anlegen wollte, den man sich beim Hauptzollamte erdachte, wo ja auch der Wiener Neustädter-Kanal einmündete. Wien sollte das Zentrum eines geordneten Eisenbahnnetzes werden. Für die nördliche Staatsbahnlinie arbeiteten die drei genannten Hauptpersonen drei Projekte aus und man entschied sich schließlich für die Strecke Olmütz—Prag im Anschluß an die Nordbahntrasse. Man begann mit deren Ausbau im Jahre 1842. Es war die Frage aufgetaucht, ob man nicht der Nordbahn den Betrieb dieser Linie überlassen sollte, denn man war ja auf den Nordbahnverkehr angewiesen. Nun kristallisierte sich immer mehr die Situation so heraus, daß die nördlichen Staatsbahnlinien den Betrieb ihres Teiles selbst übernehmen wollten. Doch es ergaben sich allerhand Schwierigkeiten mit der Angleichung an die Betriebsvorschriften und Tarife der Nordbahn. Dies erzeugte eine langsam heraufsteigende Mißstimmung zwischen den beiden Unternehmungen. Notgedrungen hatte sich eine gewisse Rivalität entwickeln müssen. Vor allem war der Ausbau der Verbindung nach Oberberg und Preußen ein Streitpunkt geworden, indem die Staatseisenbahn deren Durchführung anstrebte. Einschneidende Gewaltverfügungen der Staatsbahn verschärften die Situation gegenüber der Nordbahn. Scheinbar hatte die Staatsbahn mit Geldschwierigkeiten zu kämpfen, was ja bei jedem dieser Projekte ursprünglich der Fall war. Die oft plötzlichen Maßnahmen der Staatsbahn und vor allem, als es sich herausstellte, daß die Staatsbahn eine Parallellinie zur Nordbahn, diese umgehend zur Südstrecke im Sinne habe, eröffnete den Kampf zwischen den beiden Eisenbahnen⁸. Ein Zusammenhang der Staatsbahn mit der Raaberbahn war den Projektanten vorgeschwebt. So wollte die Staatseisenbahn sich einen eigenen verbindenden Bahnhof in Wien bauen. In dieser äußerst schwierigen Situation erwählte die Nordbahn Josef Stummer zu ihrem Präsidenten. Man versuchte zuerst durch Unter-

⁸ Vgl. 1. Die staatsrechtliche Bedeutung des Streites der Nordbahn gegen die Staatsbahn. Ein Promemoria an den Reichsrath, Wien 1861.
 2. Der Streit zwischen der Staatsbahn und der Nordbahn 1861 Wien.
 3. Der Streit der Nordbahn und der Staatsbahn vor dem Richterstuhle der öffentlichen Meinung, Wien 1861.
 4. Francesconi, H.: Relation üb. d. zw. d. Kaiser Ferd.-Nordbahn und d. Staatseisenbahn obwaltenden Verhältnisse. Wien 1860.
 5. Weißel, J.: Rekurs d. Kaiser-Ferd.-Nordbahn contra die Staats-Eisenbahn-Ges. u. d. Staatsärar. Wien 1867.

breitung des Privilegiums, welches eine Parallellinie zur Nordbahn verbot, die Situation zu retten. Stummer war ein Mann des raschen Handelns und war der echt ingenieurmäßigen Ansicht, daß nicht Verhandlungen, sondern technische Taten ausschlaggebend wären. Er hatte sich darum in einer bestimmten Gelegenheit dem Ausbaue der Oderbergstrecke von Seiten der Nordbahn zugewendet und hat diese schwierige Baulinie in rascher Zeit bewältigt. Hiebei kam es zu dem damals sehr gepriesenen Bau der großen Oderbrücke bei Oderberg, für welche ingenieurtechnische Glanzleistung Stummer von dem preußischen Könige den roten Adlerorden erhielt. Die Nordbahn wußte, welche Bedeutung Stummers Handlungsweise für ihre Existenz hatte und hat ihm für diese Leistung eine besondere Ehrung zuteil werden lassen. Stummer hatte auch bei dem Ausbau der Olmützer Strecke eingegriffen. Die energische tatkräftige Art Stummers in jener schweren Zeit der Nordbahn wurde hervorgehoben. So können wir es verstehen, daß der Gesellschaft jener Mann, welcher noch dazu im engsten Verbande der Hofbaukammer war, als die geeignete Person erschien, eine Lösung der bestehenden Frage zu finden. Er hat die Nordbahn nicht enttäuscht. Die Zweigeleisigkeit seiner Anstellung führte ihn dazu, hier im Dienste der Nordbahn und als Beamter der Regierung die Lage auf dem Boden der Nordbahn zu klären. Seine Ernennung im Jahre 1849 fiel in eine schwere kriegerische Zeit. Der Feldzug nach Ungarn war im Gange, wobei die Beförderung durch die Bahnen ein ausschlaggebendes Moment war. Zum Unglücke war gerade im dringendsten Augenblicke die große Eisenbahnbrücke bei Wien in ihrer ganzen Länge von 120 Klafter durch den hohen Eisgang zerstört worden. Stummer setzt auch hier seine ganze Arbeitsenergie ein, um die Lage zu retten und für die Nordbahn dadurch eine günstige Stimmung bei der Regierung zu erzielen. In der für damalige Verhältnisse unerhört kurzen Zeit von 51 Tagen wurde die Brücke wieder hergestellt, wodurch, wie es in seinem anerkennenden Personalakte heißt⁹, „die durch die Kriegsführung notwendig gewordene Beförderung des Kriegsmateriales vom linken auf das rechte Donauufer nur eine verhältnismäßig kurze Unterbrechung erfahren hatte. Bei diesen Arbeiten ist nicht nur der Brückenkörper selbst wiederhergestellt worden sondern auch dessen Decken mit einem Doppelgleise belegt worden, sodaß in nur wenigen Tagen Unterbrechung 11 Lokomotiven und 10 Tender über die große Donau gebracht werden konnten.“ Ebenso erfolgte im Oktober die Wiederherstellung der durch Brand zerstörten und in der Hauptlinie der Bahn gelegenen Inundationsbrücke in der „Lundenburger Au“ durch Stummer¹⁰.

⁹ Vgl für dies und das Folgende: Stummers Personalakt im Eisenbahnarchive und die Akten im „Stummerarchive“ zu Kranzelhofen am Wörthersee.

¹⁰ Vgl. Personalakt.

Durch solche Handlungen hatte sich der Präses der Nordbahn die Gunst der Behörden errungen und die Arbeitsfähigkeit der Nordbahn bewiesen. Die Verhandlungen mit der Staatsbahn zogen sich in die Länge und die Regierung suchte ernstlich zu vermitteln. Stummer arbeitet nun die große bildliche Geschichtsdarstellung der Nordbahn aus, welche die Ruhmestaten dieser Gesellschaft hervorhebt und bringt dieses berühmte Nordbahntableaux sowohl auf der Pariser wie auf der Londoner Weltausstellung zur Schau, wofür er in beiden Fällen ehrenhafte Preise erhält und der ganzen Welt die Leistungen der Nordbahn vor Augen hält. Dies und Stummers weitere Tätigkeit veranlaßten schließlich die Regierung, ihrer Staatseisenbahn die Parallelstrecke zu verbieten. Dadurch, daß die von der Staatseisenbahngesellschaft projektierte Linie Großenzersdorf—Brünn nicht erlaubt wurde, war, wie sich Kupka in seiner schönen Geschichte der Eisenbahnen ausdrückt, „die ganze peinliche Angelegenheit erledigt“.

Stummer wird nun mit Ehrungen überschüttet. Der Kaiser läßt ihm durch Grafen Lanckoronsky die Goldene Medaille für Kunst für die Herstellung des Österreich so rühmenden Nordbahntableaux überreichen. Die Nordbahngesellschaft übergibt ihm ein königliches Geschenk: Zuerst die für diese Zeit hohe Summe von 25 Nordbahnaktien zu je 1000 Gulden und später noch 1000 Dukaten. — Inzwischen hatte Stummer als dominierender Faktor des österreichischen Eisenbahnwesens in Angelegenheiten des Ausbaues des österreichischen Eisenbahnnetzes eingegriffen. Er übernimmt die Verhandlungen mit den südlichen Linien zu deren Einbeziehung in die Staatsregie. Er erhält einen besonderen Dank nach Beendigung der Übernahme der Gloggnitzer Bahn und vom Grafen Thurn für seine Leistungen beim Ausbau der Kärntner Bahn. Er ist bei den Verhandlungen der Semmeringbahn und ist Vizepräsident der Karl Ludwigsbahn in Galizien. Er selbst übernimmt die Rückübergabe der nördlichen Staatsbahnen in die Staatsverwaltung und wird so als erste Figur der Nordbahn auch eine entscheidende Kraft im gesamten österreichischen Eisenbahnwesen überhaupt. Im Jahre 1859 veröffentlicht er erstmalig eine Routekarte des österreichischen und europäischen Liniensystems. So erwuchs in den Fünfzigerjahren für Wien allmählich eine neue Situation. Wien wurde das Zentrum eines gewaltigen Eisenbahnnetzes, wobei sogar die säumige Westbahn sich langsam einstellte, welche 1860 ihre Strecke von Wien aus eröffnet.

Stummer hatte den Wunsch der Staatseisenbahn nach einer Verbindung der Südlinien mit der Nordbahn im Zuge der Nordbahn gelöst, indem er die Verbindungsbahn in die Nordbahn einmünden ließ. Große Schwierigkeiten machte hiebei die Gestaltung der ersten Eisenbahnbrücke über den Donaukanal, welche man damals durch das neue Hängesystem löste. Ebenso strengt Stummer einen Straßendurchzug in der Zweierlinie, wie wir heute sagen, an, und war begutachtendes Kommissionsmitglied bei der Errichtung

Abb. 2



H. Alt-X. Sandmann

Nordbahnhof

Lithographie



H. Alt-X. Sandmann

Südbahnhof

Lithographie

Abb. 4

der sogenannten Weißgärber- oder Radetzkybrücke, wie sie später hieß. Damit war aber das alte Zentralbahnhof-Projekt am Hauptzollamt ausgeschieden und das Schwergewicht zum Nordbahnhofe verlegt. Die Lage des Nordbahnhofes an der Kreuzung der Donaustraße und der Nordbahnlinie war allerdings auch eine naturbedingte Prämisse für den Durchstrom der Eisenbahnlinie von Galizien nach Triest. Hier lag die Herzstation für die Umschlaggüter. Stummer reicht nun 1859 seinen „genialen Entwurf“¹¹ für die Ausgestaltung der gemeinsamen Wiener Bahnhofsanlagen ein. So belobend man sich darüber geäußert hatte, so kam er doch nicht zur Ausführung, sondern die Teilstrecken beharrten auf ihren Einzelbahnhöfen. Damit entstanden in den Sechzigerjahren die Prachtbauten der Wiener Bahnhöfe, wobei die Gestaltung der großen Konstruktionen der Bahnhofshallen maßgebend wurde. Stummer hat nun die Konzeption des Nordbahnhofes im Sinne Neuwiens durchgeführt und dabei alle jene Erfahrungen des jahrelangen Kampfes um die Existenz der Nordbahn zur Geltung kommen lassen. Als Mitglied und zeitweise Vorsitzender des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen gab er in diesem Baue ein Muster jener dort ausgearbeiteten Normalien.

Die hauptsächlichen Bestimmungen dieses Vereines lagen darin, eine Trennung des Güter- und Rangierbahnhofes von der Strecke und dem speziellen Aufnahmegebäude durchzuführen. So wurden radikale Änderungen an dem alten Plane des Nordbahnhofes vorgenommen. Die maschinentechnischen Gebäude wurden gänzlich verlegt und die Gleise des Güterbahnhofes zu einem energischen Rucke zur Donau und der Donauuferbahn hinübergeleitet, wodurch eigentlich erst die richtige Verbindung dieser Verkehrsstraßen erzeugt wurde. (Abb. 1) Die Strecke wurde völlig zusammengezogen und aus dem Kopfbahnhöfe ein Durchgangsbahnhof gemacht, sodaß die Verbindungsbahn streckengleich zur Hauptzollamtsstelle durchläuft und die der Staatsbahn vorschwebende Nord-südverbindung auf einfachstem und für den Staat billigstem Wege durchgeführt ist. Man war förmlich in einem neuen Himmel des österreichischen Eisenbahnwesens im Rahmen des europäischen Netzes eingetreten und so können wir verstehen, daß Stummer die Professur an der von ihm so geliebten Technik niederlegte, um sich ganz dem österreichischen Eisenbahnwesen zu widmen. Hohe Ehrungen waren ihm vom Kaiser für seine technischen Großtaten zuteil geworden. Zum Hofrate ernannt, wurde ihm für seine besonderen Leistungen im österreichischen Eisenbahnwesen 1866 der erbliche Adelstitel der Stummer von Traunfels verliehen. Seine ingenieurtechnischen Fähigkeiten vermochten es auch selbst in den Zeiten der architektonischen Romantik, welche so sehr von der Regierung protegiert die Entwürfe der Industrietechniker von einer märchenhaften Maske bekleiden ließ, seine Stellung zu bewahren.

¹¹ Vgl. Personalakt.

Stummers Nordbahnhof wurde von ihm bis in alle Details technisch entworfen, doch war bei einem solchen Großbau eine gewisse Arbeitsteilung notwendig geworden. So wie die Eisenkonstruktion der Halle der Ingenieur Ehrenhaus zur Durchführung bekam, so wurden aus Deutschland die Romantiker Hoffmann und Hermann berufen um die Dekoration in den vielgepriesenen Zeitstil zu verwandeln. Es bildete sich dadurch jener Dualismus zwischen den konzipierenden Baukünstlern und den dekorativen Fachmann aus, welcher Jahrzehnte hindurch für den Bau großer Anlagen maßgebend war. Stummer war in mehreren Fällen bei Wiener Großbauten der konzipierende und technische Faktor geblieben. Die Dekoration allerdings wurde bald die Sensation für die Gesellschaft. So kam es, daß in manchen Fällen der wirkliche Architekt vergessen wurde und der Dekorateur als der Architekt gefeiert wurde.

Als Stummer 1891 seine Augen schloß¹², verlor Österreich die wertvollste Gestalt des österreichischen Eisenbahnbaues aus seiner Gründerzeit. Während man Namen wie die Nichtwiener und Ausländer Negrelli, Ghega und Francesconi bis heute feierte, hatte Stummer ein echt wienerisches Schicksal erfahren. Er war in Vergessenheit geraten und doch hatte keiner dem österreichischen Ingenieurwesen ein so reiches Erbe hinterlassen wie er.

Anm.: Die Abbildungen stammen aus dem Werke „Geschichte der Eisenbahnen der Österr.-Ungar. Monarchie (1898—1908)“.

¹² Vgl.: Reden gehalten von Prof. Dr. Josef Kolbe und stud. techn. Rudolf Berger bei der Enthüllung d. Prechtl-Büste an der k. k. technischen Hochschule in Wien am 11. Juni 1892, Wien, 1892.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich](#)

Jahr/Year: 1964

Band/Volume: [36_2](#)

Autor(en)/Author(s): Gollob Hedwig

Artikel/Article: [Professor Joseph Mauritius Stummer vom Polytechnischen Institut in Wien und der Ausbau des österreichischen Eisenbahnwesens 711-722](#)