



universität
wien

DIPLOMARBEIT / DIPLOMA THESIS

Titel der Diplomarbeit / Title of the Diploma Thesis

„Einfluss des Semmeringbahnbaues und der
Industrialisierung auf die soziale und wirtschaftliche
Lebenswelt der Bewohner und Bewohnerinnen der
Stadt Gloggnitz und Umgebung in Niederösterreich
1842 bis 1918.“

verfasst von / submitted by

Daniel Reiterer

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the
degree of

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2019 / Vienna, 2019

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 190 313 482

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Lehramtsstudium, UF Geschichte,
Sozialkunde und Politische Bildung,
UF Bewegung und Sport

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Dr. Franz X. Eder

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich meinen Eltern danken. Sie standen und stehen mir in allen Belangen zur Seite und unterstützen mich unermüdet. Weiters glaubten sie immer an mich und gaben mir in jeder Lebenssituation und -lage die nötige Kraft.

Mein Dank gilt auch meinen Großeltern, welche mich kulinarisch und finanziell während meiner Ausbildungszeit unterstützt haben. Zusätzlich ist mir mein Großvater bei der Erstellung dieser Diplomarbeit durch Bereitstellung historischer Dokumente, diverser Literatur sowie mit seinem Fachwissen zur Seite gestanden.

Ohne die Unterstützung von Herrn Professor August Reschreiter wäre das Gelingen dieser Arbeit nicht in dieser Form realisierbar gewesen. Er stellte die wichtigen Unterlagen aus dem Gloggnitzer Stadtarchiv zur Recherche für diese Arbeit zur Verfügung. Herzlichen Dank!

Für das Korrekturlesen dieser Diplomarbeit gilt mein Dank meiner Cousine, Frau Magistra Christina Faustmann–Hersits.

Zu guter Letzt möchte ich mich bei Univ. Prof. Dr. Franz X. Eder für die gute Betreuung und Unterstützung bei der Erstellung dieser Arbeit bedanken.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
1.1.	Zeitliche Eingrenzung.....	3
1.2.	Fragestellung, Thesen und Regional- und Mirkrogeschichte	4
1.2.1.	Fragestellungen.....	4
1.2.2.	Thesen.....	4
1.2.3.	Regional- und Mikrogeschichte.....	4
1.3.	Quellen und Forschungsstand	7
1.3.1.	Quellen	7
1.3.2.	Forschungsstand	8
1.4.	Gloggnitz	9
1.5.	Die Industrialisierung.....	11
1.6.	Aktualität des Themas.....	12
2.	Geschichte der Eisenbahn	14
2.1.	Die Entstehung des Eisenbahnverkehrs	14
2.2.	Die Wien-Gloggnitzer-Bahn.....	15
2.3.	Semmeringbahn.....	17
2.4.	Verwendetes Material und Werkzeug beim Bau der Semmeringbahn	23
3.	Bevölkerungsentwicklung in Gloggnitz	25
3.1.	Die Bevölkerung in Österreich.....	25
3.2.	Bevölkerungswachstum in Österreich unter der Enns.....	26
3.3.	Historisches Ortslexikon.....	27
3.4.	Tauf-, Trauungs- und Sterbematriken	31
3.5.	Geburten in Gloggnitz 1830 – 1917	39
3.6.	Sterbefälle in Gloggnitz 1830 – 1917	42
3.7.	Volkszählungen.....	44
3.8.	Bevölkerungsveränderung in Gloggnitz.....	45

4.	Entstehung der Eisenbahn in anderen Ländern und Städten.....	48
4.1.	Die Schweizer Eisenbahnen	48
4.2.	Veränderungen durch die Eisenbahn in Manchester	52
4.3.	Die Eisenbahn in Amerika.....	53
4.4.	Wirtschaftliche und soziale Veränderungen in Mürzzuschlag	56
5.	Leben in Gloggnitz	59
5.1.	Leben in Gloggnitz vor 1842	60
5.2.	Leben in Gloggnitz 1842 – 1854	65
5.3.	Leben in Gloggnitz 1854 – 1918	72
5.4.	Unternehmen in Gloggnitz.....	81
5.5.	Soziale Einrichtungen, Bildungs- und Freizeitangebote in Gloggnitz ..	84
6.	Ergebnisse	87
7.	Ausblick.....	91
8.	Literatur	92
8.1.	Internetquellen	98
9.	Abbildungsverzeichnis.....	100
10.	Anhang	106
11.	Abstract	116

1. Einleitung

Der ehemalige Bürgermeister von Gloggnitz, Doktor Diplom-Ingenieur Jürgen Cserny, schrieb im Vorwort des Buches zum neunhundertjährigen Jubiläum der Stadt 1992:

„Der Holzreichtum und die ausreichend vorhandenen Wasserkräfte waren die Gründe für die ersten Siedler gewesen, sich hier niederzulassen. Handel und Gewerbe folgten bald, da Gloggnitz auch an einem wichtigen Verkehrsweg lag – nämlich dem Weg von Wien nach Triest. Und so war es auch der Bahnbau, der der Stadt neue Impulse gab. Die Wien-Gloggnitz Eisenbahn und der Bau der Ghegabahn waren prägende Ereignisse.“¹

In diesem Zitat wird deutlich, dass die Stadt Gloggnitz durch den Bau der Eisenbahn und die verkehrstechnisch gute Lage über die Jahrhunderte hinweg einen wirtschaftlichen Aufschwung erfuhr. Die Eisenbahn als Verkehrsmittel ist heutzutage nicht mehr wegzudenken, besonders in Hinblick auf umweltfreundliche Transportmöglichkeiten. Der Bahnhof Gloggnitz ist seit dem Jahr 1842 durchgängig in Betrieb und wird nach Fertigstellung des Semmering Basistunnels weiterhin eine wichtige Rolle entlang der Südbahnstrecke der Österreichischen Bundesbahnen spielen.

Das Semmeringgebiet besteht aus zwei Gesteinsarten. Die Ausläufer der Kalkalpen und der Zentralalpen treffen in diesem Gebiet aufeinander. Damit ergeben sich verschiedene Gesteinsschichten, welche beim Bau der Semmeringbahn beachtet werden mussten. Die Gebirgsformen der Kalkalpen wurden durch Wassereinlagerungen im Kalk und dadurch entstandene Fels-

¹ Cserny, Jürgen: Vorwort. In: Kos, Wolfgang (Hg.): Die Eroberung der Landschaft. Semmering. Rax. Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung Schloss Gloggnitz. Wien: Falter Verlag 1992, S. 1.

rutschungen verursacht. Diese Rutschungen trugen zu den kantigen Gebirgsformen der Rax oder des Schneeberges bei. Auch tiefe Täler wie das Höllental sind für die Kalkalpen üblich. In südlicher Richtung des Semmeringpasses bestehen die Zentralalpen aus Gesteinstypen wie Gneis, Schiefer oder Granit. Dieses Gestein ist wasserundurchlässig und hat daher keine so markanten Abbruchkanten wie die Kalkalpen. Die verschiedenen Gesteinsarten prägen die Landschaft rund um den Semmering deutlich und verschaffen dem Gebiet ein unvergleichliches Landschaftsbild. Beim Bau der Semmeringbahn musste man jedoch diese verschiedenen Gesteinsarten mit ihren verschiedenen Beschaffenheiten in die Planung miteinbeziehen.²

Schon der Bau einer Straße über den Semmeringpass im Jahr 1728 bedeutete für die angrenzenden Ortschaften, besonders für Schottwien, wirtschaftlich außerordentlich gute Zeiten. Die Straße führte von Wien über den Semmering nach Triest, wo die österreichische Habsburgermonarchie einen Zugang zum Meer hatte.³

Die Streckenführung der Semmeringbahn über den 984 Meter hohen Pass stellte seinerzeit eine technische Meisterleistung dar und war mit einer Steigung bis zu 25 Promille auch die erste Gebirgsbahn in Europa. Die Semmeringbahn galt jahrzehntelang als Vorbild für viele andere Eisenbahnstrecken über Gebirgspässe.⁴

Über das UNESCO Weltkulturerbe Semmeringbahn und sein Entstehen wurde bereits viel geforscht und es ist ergiebige Literatur vorhanden. Die Beschäftigung mit der Umgebung von Gloggnitz und in diesem Zusammenhang mit sozialen und wirtschaftlichen Veränderungen stellen jedoch eine Forschungslücke dar. Vor diesem Hintergrund beschäftigt sich diese Arbeit mit dem Ort Gloggnitz in Niederösterreich zur Zeit der Erbauung der Semmeringbahn. Es sollen Veränderungen in sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht und deren

² vgl. Pap, Robert: UNESCO Kulturerbe Semmeringbahn. Die erste Hochgebirgs-Eisenbahn der Welt. Berndorf: Kral Verlag 2017, S. 8 f.

³ vgl. Asmus, Carl: Die Semmeringbahn. Die älteste Gebirgsbahn Europas. In: Eisenbahn Journal 4 (1991), S. 6 ff.

⁴ vgl. ebd., S. 12 ff.

Auswirkungen auf das Leben der Bevölkerung von Gloggnitz aufgezeigt und analysiert werden. Weiters wird die Einkommenssituation der Gloggnitzer Bevölkerung betrachtet, und Veränderungen durch die Industrialisierung und den Bahnbau sollen behandelt werden.

Die direkten Zitate aus den einzelnen Quellen werden im Original, also mit Schreib- oder Tippfehlern übernommen und ohne Korrektur zitiert.

1.1. Zeitliche Eingrenzung

Um den zeitlichen Umfang einzugrenzen, wurde der Zeitraum von 1842 bis zum Jahre 1918 gewählt. Das Jahr 1842 ist insofern wichtig, da am 5. Mai 1842 das letzte Stück der Eisenbahn von Wien nach Gloggnitz eröffnet und damit ein großer Abschnitt der Südbahn fertiggestellt wurde.⁵

Unter anderem wird das Jahr 1848 eine wichtige Rolle in dieser Auseinandersetzung spielen. Im Jahr der Revolution wurde von den Regierenden versucht, die aufständischen Arbeiter zu beruhigen, und man sicherte ihnen mehr Arbeitsplätze zu. Der kurz zuvor eingesetzte Minister für öffentliche Arbeit, Andreas Baumgartner, genehmigte den Entwurf von Karl Ritter von Ghega, um die Semmeringbahn bauen zu lassen.⁶

Das Jahr 1918 wurde als Endpunkt gewählt, da die Habsburgermonarchie in diesem Jahr zerbrach und in viele einzelne Staaten zerfiel. Das große Reich Österreich-Ungarn wurde zu einem Kleinstaat mit beschränkten Mitteln.⁷

⁵ vgl. Kos, Wolfgang: Gloggnitz 1842. In: Kos, Wolfgang (Hg.): Die Eroberung der Landschaft. Semmering. Rax. Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung Schloss Gloggnitz 1992. Wien: Falter Verlag 1992, S. 190.

⁶ vgl. Praschinger, Harald: Die Eisenbahningenieure kennen kein Hindernis. In: Kos, Wolfgang (Hg.): Die Eroberung der Landschaft. Semmering. Rax. Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung Schloss Gloggnitz 1992. Wien: Falter Verlag 1992, S. 495.

⁷ vgl. Vöclka, Karl: Österreichische Geschichte. München: C.H. Beck 2005, S. 79 ff.

1.2. Fragestellung, Thesen und Regional- und Mirkrogeschichte

1.2.1. Fragestellungen

Die wichtigsten Fragen zur Untersuchung des Themas sind:

- Welche Veränderungen in sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht ergaben sich durch den Bau der Semmeringbahn in Gloggnitz?
- Welche Gemeinsamkeiten können im Vergleich zu anderen, auch internationalen Städten in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau gefunden werden?
- Wie wirkte sich der Bahnbau auf die Einwohnerzahl in Gloggnitz aus?

1.2.2. Thesen

- Die Bevölkerung von Gloggnitz erfuhr durch den Bau der Semmeringbahn einen überdurchschnittlichen Aufschwung in sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht.
- Es bestehen durchaus Gemeinsamkeiten zwischen Gloggnitz und anderen Städten im In- und Ausland, wo Industrialisierung und Eisenbahn zur Veränderung der Lebenssituationen beigetragen haben.
- Der Bau der Semmeringbahn verursachte eine massive Erhöhung der Einwohnerzahl in Gloggnitz und Umgebung.

1.2.3. Regional- und Mikrogeschichte

Diese Diplomarbeit versucht durch die Betrachtung der Stadt Gloggnitz und deren Umgebung die Einflüsse durch die Errichtung der Eisenbahnstrecke und die Industrialisierung auf die Stadt aufzuzeigen. Dies wird im Prozess der Mikrogeschichte und der Regionalgeschichte thematisiert.

Das Wort Mikrogeschichte stammt laut Carlo Ginzburg von dem amerikanischen Wissenschaftler George R. Stewart aus dem Jahr 1959. Der Professor der Universität California verwendete als Erster den Begriff als eigenständiges Wort.⁸

Die Mikrogeschichte, wie sie heute definiert wird, entstand durch die italienische Sichtweise einer neuen Sozialgeschichtsschreibung. Sie erkannte, dass viele Ereignisse der Makrogeschichte auch im Kleineren ersichtlich sind. Durch das Betrachten eines kleineren Forschungsbereiches konnten neue und wichtige Aspekte in der Geschichtsschreibung erkannt werden, welche noch uner-sichtlich gewesen waren. Als kleineren Untersuchungsaspekt nennt Ulbricht zum Beispiel ein Dorf oder auch einen einzelnen Menschen. Die Beschäftigung mit dem Kleinen macht aber noch keine Mikrogeschichte. Für diese ist die Erhebung aller verfügbaren Quellen von großer Bedeutung, um von innen auf den Menschen oder den Ort schauen und die Motivation für einzelne Handlungen verstehen zu können. Die drei großen Themen Wirtschaft, Soziales und Religion sind für die Forschung wichtig und sollen auch gemeinsam betrachtet und kombiniert werden. Die Mikrogeschichte zielt auf einen Zusammenhang zwischen den Ergebnissen, welche aus dem Forschen im Kleineren entstanden sind, und den großen Ereignissen ab.⁹

Die Mikrogeschichte bedient sich nicht eines speziellen Leitfadens für die Bearbeitung eines Forschungsthemas, sondern sieht die große Vielfalt an Gestaltungsmöglichkeiten als wichtig an.¹⁰ Mikro- und Makrogeschichte beziehen sich aufeinander. Mikrogeschichte soll daher nicht nur den Ort als Faktor betrachten, sondern auch die makrogeschichtlichen Einflüsse miteinbeziehen. Sie soll keine Lokalgeschichte schreiben, wie zum Beispiel eine Ortschronik.¹¹

⁸ vgl. Ginzburg, Carlo: Microhistory. Two or Three Things That I Know about It. In: Renders, Hans / De Haan, Binne: Theoretical Discussions of Biography. Leiden: Brill 2014, S. 139.

⁹ vgl. Ulbricht, Otto: Mikrogeschichte. Menschen und Konflikte in der Frühen Neuzeit. Frankfurt: Campus Verlag 2009, S. 9 ff.

¹⁰ vgl. Langthaler, Ernst (Hg.) / Hiebl, Ewald: Im Kleinen das Große suchen. Mikrogeschichte in Theorie und Praxis. Innsbruck: Studienverlag 2012, S. 11.

¹¹ vgl. Ulbricht, Mikrogeschichte, S. 33 ff.

„Die Mikrohistoriker versuchen in einem großen Maßstab – und damit präziser, mit geringerer Fehlerquote und ohne Deduktionismus – Beziehungen zwischen Menschen(-gruppen) auf den verschiedenen Gebieten des Lebens zu erforschen.“¹²

Vor allem in Frankreich und Italien wird zur Mikrogeschichte geforscht und diskutiert. Für Österreich gibt es einige Arbeiten, welche sich mit der Mikrogeschichte eines Dorfes oder einzelner Menschen beschäftigen. Als wichtige Themenbereiche der mikrogeschichtlichen Forschung in Österreich können noch die Kriminalgeschichte und die Umweltgeschichte genannt werden.¹³

„Regionalgeschichte steht nicht für sich, sondern im Kontext der allgemeinen Geschichte. Sie kann modelhaft – deduktiv – im Kleinen und Nahen historische Phänomene, Prozesse und Strukturen verdeutlichen und veranschaulichen. Sie kann umgekehrt – induktiv – die Schülerinnen und Schüler in ihrem Nahbereich historische Spuren finden lassen und deren Verständnis erschliessen, indem sie Wege von der Mikrogeschichte zur Makrogeschichte bahnt.“¹⁴

Dieses Zitat verdeutlicht den Zusammenhang von Regionalgeschichte mit Mikro- und Makrogeschichte, in diesem Fall im Bezug zum Geschichtsunterricht. Weiters wird gezeigt, dass eine regionalgeschichtliche Betrachtungsweise nicht ohne die Mikro- und Makrogeschichte funktionieren kann. Konersmann nennt Regional- und Mikrogeschichte in einem Zuge und definiert viele gemeinsame Merkmale und Besonderheiten dieser beiden Ansätze. Als Beispiel dafür seien die Probleme einer Regional- und Mikrogeschichte, nämlich

¹² vgl. Ulbricht, Mikrogeschichte, S. 35.

¹³ vgl. ebd., S. 48.

¹⁴ Labhardt, Robert: Basels Geschichte im Schulbuch: Ein Rückblick auf die Historiographie der Heimatkunden und ein Plädoyer für Regionalgeschichte. In: Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde 112 (2012), S. 66.

die Bestimmung und Darlegung von „Makro-, Meso- und Mikroebene“, zu nennen. Konersmann beschreibt diese mit „Verhältnisbestimmung“. Wichtig beim Bearbeiten der Regionalgeschichte ist eine genaue Einzelfallprüfung, um sicherzustellen, dass eine aufgestellte Hypothese überhaupt als plausibel erscheint.¹⁵

1.3. Quellen und Forschungsstand

1.3.1. Quellen

Das Buch „900 Jahre Gloggnitz 1094-1994“ bietet einen umfangreichen Abriss über die einzelnen Unternehmen sowie deren Gründer und Produkte. Während der Industrialisierung wurden mehrere Fabriken gegründet beziehungsweise erbaut. So wurde zum Beispiel im Jahre 1851 das ehemalige Herrenhaus der Wegerer, welches auf dem Grund einer alten Bleiweiß Fabrik errichtet worden war, von der Firma Volpini umgebaut, um orientalische Kappen zu produzieren. Weiters wurde im Jahr 1851, genehmigt durch Kaiser Franz Joseph I., die ehemalige Schlägelmühler Spiegel- und Smaltefabrik in eine Papierfabrik umgewandelt. In Stuppach wurde im Jahre 1846 eine Spinnfabrik erbaut. In Weissenbach wurde ein Talkwerk eröffnet und in Hart ein Braunkohlebergwerk. Durch diese Unternehmen konnten zahlreiche Arbeitsplätze geschaffen und viele Arbeiter aus Gloggnitz und Umgebung eingestellt werden.¹⁶

Als eine der Hauptquellen sollen unveröffentlichte Aufzeichnungen aus dem Jahr 1961 von Oberschulrat Johann Gloggnitzer über Geschehnisse in Gloggnitz und Umgebung dienen. Für weitere Recherchen aus sozialer Sicht werden Zeitungen herangezogen.

¹⁵ vgl. Konersmann, Frank / Heinz, Joachim P.: Landes-, Regional- und Mikrogeschichte. Perspektive für die Pfalz und ihre Nachbargebiete. Speyer: Verlag der Pfälzischen Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften 2014, S. 21 ff.

¹⁶ vgl. Kuchelbacher, Ferdinand: Industrie um 1920 in Gloggnitz In: Stadtgemeinde Gloggnitz (Hg.): 900 Jahre Gloggnitz 1094-1994. Horn: Ferdinand Berger & Söhne Gesellschaft m.b.H. 1994, S. 116 ff.

Niederösterreichische Zeitungen wurden erst im Jahre 1848 nach der Revolution veröffentlicht. Die ersten beiden stammten aus Krems und Sankt Pölten, jedoch wurden diese bald wieder eingestellt und es dauerte acht weitere Jahre bis zur Gründung des „Kremser Wochenblattes“ im Jahr 1856. Weiters wurden die „Theologische Wochenschrift“ im Jahr 1858 und der „St. Pöltner Bote“ im Jahr 1861 gegründet. Durch das Pressegesetz im Jahre 1862 wurde die Gründung eines Zeitschriftenunternehmens vereinfacht. Ab dem Staatsgrundgesetz im Jahr 1867 stieg die Zahl der Zeitungsgründungen stark an. Viele Vereine schlossen sich zusammen und veröffentlichten ihre Meinungen und Ansichten. Die erste Zeitung mit Verlagssitz in Gloggnitz wurde im Jahr 1895 gegründet. Der „Gebirgsbote“ war ein Lokalblatt von Johann Tanzer und wurde monatlich veröffentlicht. Die erste niederösterreichische Tageszeitung wurde im Jahr 1901 in Wiener Neustadt gegründet.¹⁷

Eine umfassende Auflistung aller Werke, welche die Semmeringbahn thematisieren, findet man in der „Bibliographie der Semmeringbahn-Literatur“, herausgegeben vom Südbahnmuseum Mürzzuschlag.¹⁸

1.3.2. Forschungsstand

Zwei Diplomarbeiten bearbeiten ähnliche Themen rund um das Gloggnitzer Ortsgebiet. Das ist zum einen die 2005 erschienene Diplomarbeit „Industrialisierung in Österreich im Hinblick auf die Antriebstechnik der maschinellen Produktion 1850-1918 am Beispiel der Schwarzataler Papier- und Pappenindustrie“ und zum anderen die Diplomarbeit von Sabine Wolf, welche 2002 als Buch mit dem Titel „Leben und Arbeiten in Schlöglmühl. Die Geschichte einer Industriesiedlung“ herausgegeben wurde.

¹⁷ vgl. Günther, Johann: Das niederösterreichische Pressewesen von 1848 bis 1918 mit Ausnahme Wiens. Wien: Dissertation 1973, S. 174 ff.

¹⁸ vgl. Neuner, Bernhard: Bibliographie der Semmeringbahn-Literatur. Mürzzuschlag: Südbahnmuseum 2017.

Die Diplomarbeit mit dem Titel „Das UNESCO-Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn. Geschichte. Welterbe. Bildung.“ von Harald Helml aus dem Jahr 2016 beschreibt ausführlich die Semmeringbahn und beschäftigt sich in weiterer Folge mit dem Semmering-Basistunnel.

1.4. Gloggnitz

Gloggnitz, die „Stadt in den Bergen“¹⁹, liegt am Ende des Wiener Beckens in südwestlicher Richtung. Die Stadt ist 73 Kilometer von Wien entfernt und befindet sich auf 442 Meter Seehöhe.²⁰ Sie besteht aus den zehn Katastralgemeinden Abfaltersbach, Aue, Berglach, Eichberg, Gloggnitz, mit Furth und Gföhl, Graben, Heufeld, Stuppach und Weißenbach.²¹

Das Gebiet rund um Gloggnitz war zur Zeit der Völkerwanderung (395-568 nach Christus) und der Karolinger (600-700 nach Christus) relativ unberührt. Um das Jahr 800 gehörte es zu einem Awarenstamm, welcher von Karl dem Großen ein Gebiet um den Neusiedler See für die Errichtung eines Reservats bekommen hatte. Als sich die Slawen gegen die Schirmherrschaft der Awaren auflehnten, besiedelten jene das mittlere Schwarztal. Viele Benennungen können auf einen slawischen Ursprung zurückgeführt werden, wie zum Beispiel die Bezeichnung „Glocniza“, welche vom slawischen Wort „klokotnica“ abgeleitet wird und für „glucksender Bach“ steht, oder der Name des Schwarzaflusses, welcher aus dem Slawischen „suarzaha“, schwarze Ache“, stammt. Gräberfelder in Köttlach zeugen von dieser Zeit.²²

¹⁹ Gloggnitzer, Johann: Gloggnitz anno dazumal. St. Pölten/Wien: Niederösterreichisches Pressehaus 1982, S. 3.

²⁰ vgl. Stadtgemeinde Gloggnitz: TOPOGRAFIE UND GEOLOGIE, online unter: <https://www.gloggnitz.at/die-gemeinde/ueberblick/topografie-und-geologie/> (09.02.2018).

²¹ vgl. Stadtgemeinde Gloggnitz: KATASTRALGEMEINDEN, online unter: <https://www.gloggnitz.at/die-gemeinde/ueberblick/topografie-und-geologie/> (09.02.2018).

²² vgl. Haider-Berky, Wolfgang: Gloggnitz zur Karolingerzeit. In: Stadtgemeinde Gloggnitz (Hg.): 900 Jahre Gloggnitz 1094-1994. Horn: Ferdinand Berger & Söhne Gesellschaft m.b.H. 1994, S. 9 f.

Im Jahre 1094 wurde die Stadt Gloggnitz zum ersten Mal urkundlich erwähnt. Durch die Gründung des Klosters Formbach durch Graf Ekbert I. von Formbach und die Weihe des Abtes Berengars wurde die Ortsbezeichnung „Glocniza“ zum ersten Mal schriftlich festgehalten. In dieser Schenkungsurkunde wurden auch andere Orte in Gloggnitz, wie Wörth oder Klamm, erstmals genannt. Der Sohn von Graf Ekbert I., Ekbert II., hatte eine negative Einstellung gegenüber den Benediktinern und entzog ihnen wieder Teile der geschenkten Gebiete. Der Rückkauf der Gebiete kostete ihn zweiundzwanzig Talente Silber.²³

Ab dem Jahr 1556 wurde Gloggnitz als Markt bezeichnet und hatte als oberste Instanz einen Marktrichter. 1850 wurde der Markt Gloggnitz als Gemeinde eingetragen. Laut einer Liste des Kreisamtes von 1849 wurden im Raum Gloggnitz sechs Ortsgemeinden gebildet. Diese waren Gloggnitz mit 815 Einwohnern, Eichberg mit 178 Einwohnern, Heufeld mit 58 Einwohnern, Weißenbach mit 136 Einwohnern, Enzenreith mit 255 und Wörth mit 74 Einwohnern. Daraus ergab sich eine Einwohnerzahl von 1516. Die vom Kreisamt vorgenommene Einteilung blieb nicht lange erhalten, da im darauffolgenden Jahr die Bezirkshauptmannschaften gebildet wurden.

Gloggnitz profitierte lange von der Straße über den Semmeringpass. So entstanden Gasthöfe zum Einstellen der Fuhrwägen und zum Übernachten der Fuhrleute. Mit der Eröffnung der Südbahn wurde die Stadt zum Verkehrsmittelpunkt und es wurden neue Unternehmen, wie zum Beispiel Wollfabriken, Eisenwerke, Bergwerke sowie Sägewerke oder Steinbrüche, gegründet.²⁴

²³ vgl. Pusterhofer, Herbert: Ein Benediktinerkloster in Gloggnitz. In: Stadtgemeinde Gloggnitz (Hg.): 900 Jahre Gloggnitz 1094-1994. Horn: Ferdinand Berger & Söhne Gesellschaft m.b.H. 1994, S. 22 f.

²⁴ vgl. Gloggnitzer, Johann: Die Bergstadt Gloggnitz in Vergangenheit und Gegenwart. (unveröffentlicht). Gloggnitz 1966, S. 44 ff.

1.5. Die Industrialisierung

Als eine der größten Veränderungen in der Menschheitsgeschichte kann die Industrialisierung gesehen werden. Damit es dazu kommen konnte, mussten mehrere Voraussetzungen erfüllt werden. Es benötigt ausgebildete Arbeitskräfte, eine erhöhte Konsumnachfrage durch wachsende Bevölkerungszahlen, Unternehmer sowie ein gutes Verkehrs- und Transportkonzept. Diese Voraussetzungen waren in Europa aber unterschiedlich verteilt. In England begann die Industrialisierung und setzte sich anschließend in der Schweiz und in Amerika fort. Diese drei Länder fallen dadurch in die erste Industrialisierungsphase. Die zweite Phase der Industrialisierung fand von 1820 bis 1860 statt. In diese Phase fielen unter anderem Frankreich, Belgien, Deutschland und Österreich. Die dritte Phase dauerte von 1860 bis 1890 und betraf die skandinavischen Länder und die Niederlande.²⁵ Wie zuvor berichtet, begann in Österreich die Phase der Industrialisierung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, jedoch schritt diese in den einzelnen Teilen der Monarchie unterschiedlich schnell voran. Als Wegbereiter der Industrialisierung kann die Regierungszeit von Maria Theresia und Joseph II. gesehen werden. Die Napoleonischen Kriege wirkten sich negativ auf die Wirtschaftsentwicklung in Österreich aus. Generell kann davon ausgegangen werden, dass ab dem Jahre 1820 die Industrialisierung im heutigen Österreich stattgefunden hat. Es wurden Maschinen zur Unterstützung der menschlichen Arbeitsleistung importiert und gebaut. Weiters wurde der Kohleabbau gefördert und auch die Entstehung des Eisenbahnnetzes vorangetrieben.²⁶

²⁵ vgl. Hoffmann, Walter: Stadien und Typen der Industrialisierung. Jena: Weltwirtschaftliches Archiv 1931, Zitiert nach: Spannlang, Reinhold: Industrialisierung in Österreich im Hinblick auf die Antriebstechnik der maschinellen Produktion 1850-1918 am Beispiel der Schwarzataler Papier- und Pappenindustrie. Wien: Diplomarbeit 2005, S. 20 ff.

²⁶ vgl. Butschek, Felix: Der österreichische Arbeitsmarkt – Von der Industrialisierung bis zur Gegenwart. Stuttgart: Gustav Fischer Verlag 1992, S. 5 ff.

So wie bei Reinhold Spannlang wird auch in dieser Diplomarbeit nicht der Begriff Industrielle Revolution verwendet, da dieser zu weit gefächert erscheint und auch mit „ideologischen Inhalten belastet“²⁷ ist. Daher wird die Phase des neuen industriellen Aufschwungs mit dem Begriff der Industrialisierung gleichgesetzt.

1.6. Aktualität des Themas

Durch die engen Tunnel und steilen Anstiege auf der Semmeringbahn können die Züge nur langsam über den Semmering fahren, was für Reisende sehr mühsam ist und vor allem für den Gütertransport Einschränkungen und Mehrkosten bedeutet. Darum war es an der Zeit für eine neue Verbindungsvariante zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag, um die Fahrgäste und Güter schneller über oder, wie in diesem Fall, durch den Semmering zu bringen. Nach rund 173 Jahren soll durch den voraussichtlich im Jahre 2026 fertiggestellten Semmering-Basistunnel die alte Semmeringbahnstrecke abgelöst und eine Reisezeit von Wien nach Graz unter zwei Stunden möglich gemacht werden.²⁸

Durch mehrere „Zwischenangriffe“ soll der geplante Semmeringbasistunnel schneller fertiggestellt werden. Neben den zwei Portalbereichen in Gloggnitz und Mürzzuschlag wird noch in Göstritz und Fröschnitzgraben am Tunnel gearbeitet. Für den Bau des Semmeringbasistunnels werden zwei Vortriebsvarianten zum Einsatz kommen, nämlich zum einen der zyklische Vortrieb, bei welchem das Gesteinsmaterial durch Sprengung und Baggern abgetragen wird. Diese Methode wird „NÖT – Neue Österreichische Tunnelbaumethode“ genannt und kann bei unterschiedlichen geologischen Gegebenheiten eingesetzt werden. Die andere Variante ist der kontinuierliche Tunnelvortrieb, wobei ein

²⁷ vgl. Spannlang, Reinhold: Industrialisierung in Österreich im Hinblick auf die Antriebstechnik der maschinellen Produktion 1850-1918 am Beispiel der Schwarzataler Papier- und Pappenindustrie. Wien: Diplomarbeit 2005, S. 25.

²⁸ vgl. ÖBB INFRA: Semmering-Basistunnel, online unter: <http://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/semmering-basistunnel> (11.06.2018).

Bohrkopf mit einem Durchmesser von zehn Meter zum Einsatz kommt. Dieser Bohrkopf schafft 25 Metern Vortrieb pro Tag.²⁹

Im nachfolgenden Bild kann man die in schwarz gehaltene Streckenführung der Semmeringbahn erkennen und die mit rot und weiß markierte geplante Verkehrslinie des Semmeringbasistunnels.

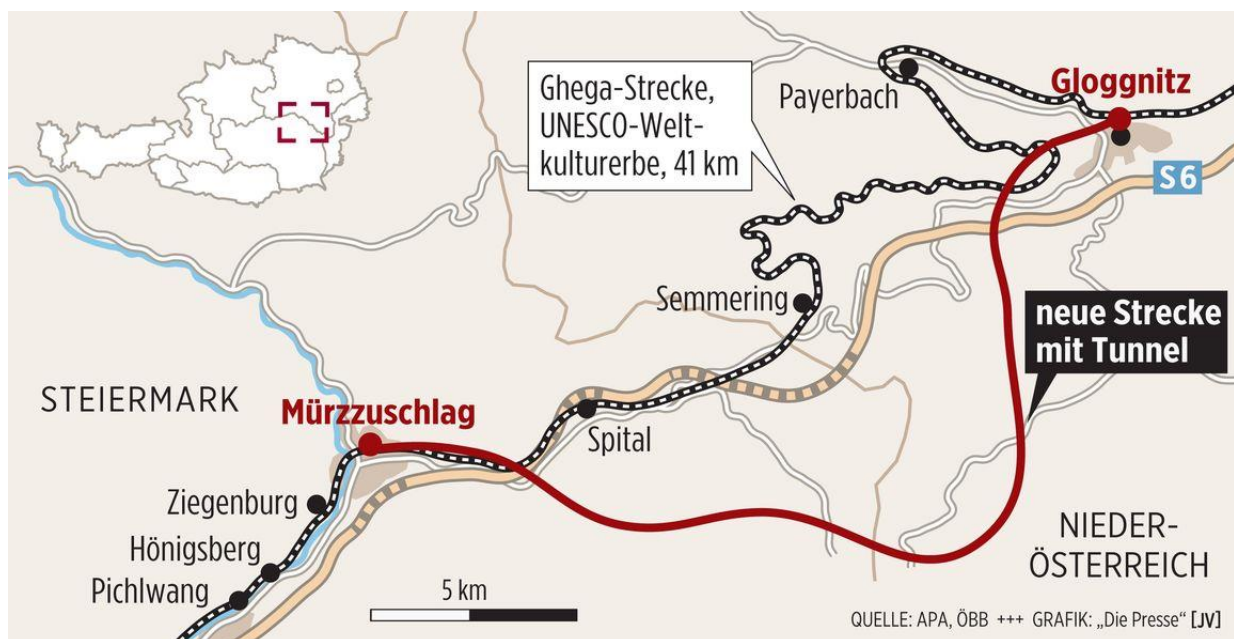


Abbildung 1: Semmeringbahn und Semmeringbasistunnel

²⁹ vgl. ÖBB Infrastruktur AG: Semmering-Basistunnel. Die neue Dimension des Reisens. Wien: ÖBB-Werbung GmbH im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG 2016, S. 6 ff.

2. Geschichte der Eisenbahn

Im Zuge der Geschichte der Semmeringbahn ist auch die Wien-Gloggnitzer-Bahn zu nennen, da hier der Verbindungsweg nach Gloggnitz, der eigentliche Startpunkt der Semmeringbahn, entstanden ist. Sowohl die Wien-Gloggnitzer-Bahn als auch die Semmeringbahn mit dem Ziel Triest zählen zur Südbahnstrecke. Eingangs wird die Entstehung des Eisenbahnverkehrs dargestellt, danach folgen die Entstehungsgeschichten der Wien-Gloggnitzer-Bahn und der Semmeringbahn. Im letzten Teil des Kapitels werden die verwendeten Materialien, welche im Zuge des Semmeringbahnbaues benötigt wurden, beschrieben.

2.1. Die Entstehung des Eisenbahnverkehrs

Vor der Verwendung der Eisenbahn als Verkehrsmittel nutzten die Menschen zur Beförderung von Gütern und Personen vorzugsweise Schiffe am Wasser oder Tiere am Land. Schon die Römer und Griechen fuhren mit ihren Wägen in Spurrinnen, um die Richtung zu halten. Später wurden Holzschienen verwendet, um die Wägen in eine bestimmte Richtung zu führen. Dies geschah vor allem im Bergbau, um das abgebaute Material aus dem Stollen zu transportieren. Im Jahr 1767 setzte in England eine Handelskrise ein und der Eisenpreis sank stark. Die Idee von John Wilkinson, die Holzschienen durch Eisenschienen zu ersetzen, um das viele Eisen aufzubewahren, wurde so umgesetzt. Eigentlich sollte das Eisen als Schiene nur zu Aufbewahrungszwecken gegossen werden. Bei steigender Nachfrage würde man die Schienen wieder einschmelzen. Man merkte jedoch bald, dass die Eisenschienen wesentlich widerstandsfähiger waren als die Holzschienen, weswegen seitdem nur mehr Eisenschienen verwendet wurden. Später wurde noch mit der Form der Führungslinien experimentiert. Im Oktober 1820 erfand John Berkinshaw die beste Schienenform. Für einen dampfbetriebenen Eisenbahnwagen wurden erste Versuche im Jahr 1769 von dem Franzosen Nicolas-Joseph Cugnot durchgeführt, jedoch waren sämtliche Dampfwagen zu dieser Zeit unbrauchbar. Erst im Jahr 1801 schaffte es der englische Ingenieur Richard Trevithik, einen Dampfwagen zu konstruieren, welcher bis zu 17 Tonnen Gewicht ziehen

konnte. Er gewann damit eine Wette gegen einen englischen Grubenbesitzer. 1808 baute Richard Trevithik eine Eisenbahn, mit der zum ersten Mal Personen befördert werden konnten. Der Andrang hielt sich in Grenzen und so verkaufte Trevithik seine Lokomotive wieder. Im Jahr 1811 beantragte John Blenkinsop das Patent für eine Zahnradlokomotive, welche in Deutschland gebaut wurde. Viele weitere Maschinen wurden zu dieser Zeit konstruiert, aber keine ohne Gebrechen. Die Lokomotive von George Stephenson aus dem Jahr 1814 funktionierte gut, doch der Lärm durch den Dampf ließ Mensch und Tier erschrecken. Daher leitete Stephenson den Dampf mittels Schornstein nach oben und stellte fest, dass er durch die Sogwirkung mehr Leistung erzielen konnte. Im Jahr 1821 wurde von der englischen Regierung der Bau einer Schienenstraße zwischen Stockton und Darlington bewilligt und Stephenson wurde zum Bauingenieur ernannt. Am 27. September 1825 transportierte man auf dieser Strecke 450 Personen.³⁰

2.2. Die Wien-Gloggnitzer-Bahn

In Österreich gab es ab dem frühen 19. Jahrhundert ebenfalls Bestrebungen, die Länder der Monarchie durch ein Eisenbahnnetz zu verbinden. Im Jahr 1829 entwarf Professor Franz Xaver Riepl erstmals den Plan für eine Eisenbahnstrecke von Wien nach Triest, welche 1500 Kilometer lang sein sollte. Alle Ingenieure, welche diesen Plan in die Hände bekamen, bezeichneten das Vorhaben als nicht durchführbar. Zudem konnte der Staat Österreich ein solches Vorhaben finanziell nicht bewältigen und somit wurde der Plan wieder verworfen. Als dann der Bankier Baron Georg Simon Sina von Hodos diesen Plan sah, war er begeistert und betraute Matthias Schönerer mit der Erarbeitung eines detaillierten Bauplans. Die Bahn sollte von Wien über Wiener Neustadt nach Raab führen. Im Juni 1836 einigte sich Baron Georg Simon Sina von Hodos mit Kaufleuten aus Triest über das weitere Vorgehen zum Bau einer Eisenbahn von Wien nach Triest. Am 20. März 1838 wurde dann die „Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft“ gegründet und es wurden Aktien im Wert von

³⁰ vgl. Welti, Oskar: Zürich-Baden, die Wiege der schweizerischen Eisenbahnen: Ein Tagebuch über die Entstehungsgeschichte der ersten Schweizerbahn. 1836-1847. Zürich: Orell Füssli 1946, S. 9 ff.

12,5 Millionen Gulden ausgegeben. Im April 1839 begannen die ersten Arbeiten für die Eisenbahnstrecke zwischen Wien und Wiener Neustadt. Beim Bau der Strecke Richtung Raab kam es zu ungeplanten Mehrkosten, welche Baron Sina von Hodos nicht mehr decken wollte. Dadurch wurde ihm der Weiterbau der Eisenbahnstrecke Richtung Raab vom Staat untersagt, woraufhin man sich zur Fertigstellung der Bahnstrecke bis nach Gloggnitz einigte. Die Eisenbahngesellschaft wurde daraufhin in die „Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft“ umbenannt.³¹

Um die geeignetste Lokomotive für die Eisenbahn zu finden, bereiste Matthias Schönerer einige Länder. Er wurde in der Lokomotivfabrik von William Norris in Philadelphia fündig. Die Lokomotive wurde nach ihrem Erstellungsort benannt und war besser als die Lokomotiven aus England. Der große Vorteil der „Philadelphia“ waren die von außen zugänglichen Zylinder, die eine Reparatur vereinfachten. Weiters konnte die Lokomotive engere Kurven fahren und höhere Steigungen bewältigen. Aus diesen Gründen wurde die „Philadelphia“ angekauft und in Kisten nach Österreich transportiert. Die Eisenbahnstrecke von Baden bis Wiener Neustadt wurde am 16. Mai 1841 fertiggestellt. Die Eisenbahnstrecke von Mödling bis Baden wurde dreizehn Tage später fertig. Die Genehmigung für den Bau der Eisenbahn von Wiener Neustadt nach Gloggnitz wurde am 20. Juni 1841 unterzeichnet. Nach nur elf Monaten Bauzeit konnte die Eisenbahnstrecke von Wien nach Gloggnitz am 5. Mai 1842 eröffnet werden.³²

Als dieser Streckenabschnitt von Wien nach Gloggnitz im Jahr 1842 fertiggestellt war, wusste noch niemand, dass diese Strecke einmal bis Triest verlaufen würde. Dennoch löste die Strecke bis Gloggnitz eine regelrechte Wanderblütezeit aus, und so transportierte die Wien-Gloggnitzer-Bahn im Jahr 1846 über eine Million Menschen nach Gloggnitz. Ein Drittel dieser Menschen

³¹ vgl. Dietrich, Herbert: Die Südbahn und ihre Vorläufer. Wien: Bohmann Verlag 1994, S. 8 ff.

³² vgl. Pap, UNESCO Kulturerbe Semmeringbahn, S. 69 f.

kam zum Wandern ins Grüne. Durch die Eisenbahn waren auch der Schneeberg und das Höllental für die Wiener Bevölkerung wesentlich leichter erreichbar geworden.³³

Für politische und militärische Zwecke wurde die staatliche Betreibung der Eisenbahn gefordert. Aus diesem Grund kaufte der Staat am 4. August 1853 die Wien-Gloggnitzer-Bahn, wodurch er sich als Eigentümer der gesamten Südbahnstrecke etablieren konnte.³⁴

2.3. Semmeringbahn



Abbildung 2: Karl Ritter von Ghega (Technisches Museum Wien)

³³ vgl. Kos, Gloggnitz 1842, S. 190 ff.

³⁴ vgl. Dietrich, Die Südbahn, S. 17.

„Es war eine Materialschlacht: 15 Tunnels, 16 große Viadukte aus Stein, 1,4 Millionen m³ behauener Stein, fast 20.000 Arbeiter, rund 1.000 Todesopfer durch Seuchen.“³⁵

Basierend auf den Ereignissen der Revolution im Jahre 1848 gab Freiherr von Baumgartner, der damalige Minister für öffentliche Arbeit, am 27. Juni 1848 den Befehl zur Errichtung einer Eisenbahnstrecke über den Semmering. Damit wollte er für die aufgebrachte Arbeiterschaft neue Arbeitsplätze schaffen und die erhitzten Gemüter wieder beruhigen. Für den Posten des Planungsingenieurs wurde Karl Ritter von Ghenga beauftragt. Dieser hatte bereits 1844 seine Pläne für den Semmeringbahnbau vorgelegt, diese lagen dann aber bis 1848 auf Eis. Karl Ritter von Ghenga wurde im Zuge der Genehmigung zum Baudirektor des gesamten Bauvorhabens ernannt. Dadurch hatte er die alleinige Führungsverantwortung. Als die Neuigkeit des Semmeringbahnbaues öffentlich wurde, gab es viele negative Stimmen zu diesem Vorhaben. Eine Eisenbahnstrecke über den Semmering wurde sogar als absurd und unmöglich bezeichnet. Die Firma Hablitschek wurde für den Bau der Strecke bis Payerbach beauftragt und stellte dafür fünftausend Arbeiter ein. Für diese gab es jedoch nicht genügend Beherbergungsmöglichkeiten in der Nähe von Payerbach. Daher mussten die Arbeiter jeden Tag mit dem Zug von Wien nach Gloggnitz pendeln. Am 1. März 1849 wurde von Kaiser Franz Joseph I. die Fortsetzung des Semmeringbahnbaues verkündet. Das Bauvorhaben wurde in vierzehn Teilabschnitte unterteilt und an externe Firmen vergeben. Die Aufteilung der Errichtungsarbeiten auf vierzehn Baulose machte ein gleichzeitiges Arbeiten an verschiedenen Stellen der Bahntrasse möglich.³⁶

³⁵ Kos, Wolfgang: Die Bahn über den Berg. Planung und Bau der Semmeringbahn. In: Kos, Wolfgang (Hg.): Die Eroberung der Landschaft. Semmering. Rax. Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung Schloss Gloggnitz 1992. Wien: Falter Verlag 1992, S. 206.

³⁶ vgl. Asmus, Die Semmeringbahn, S. 12.

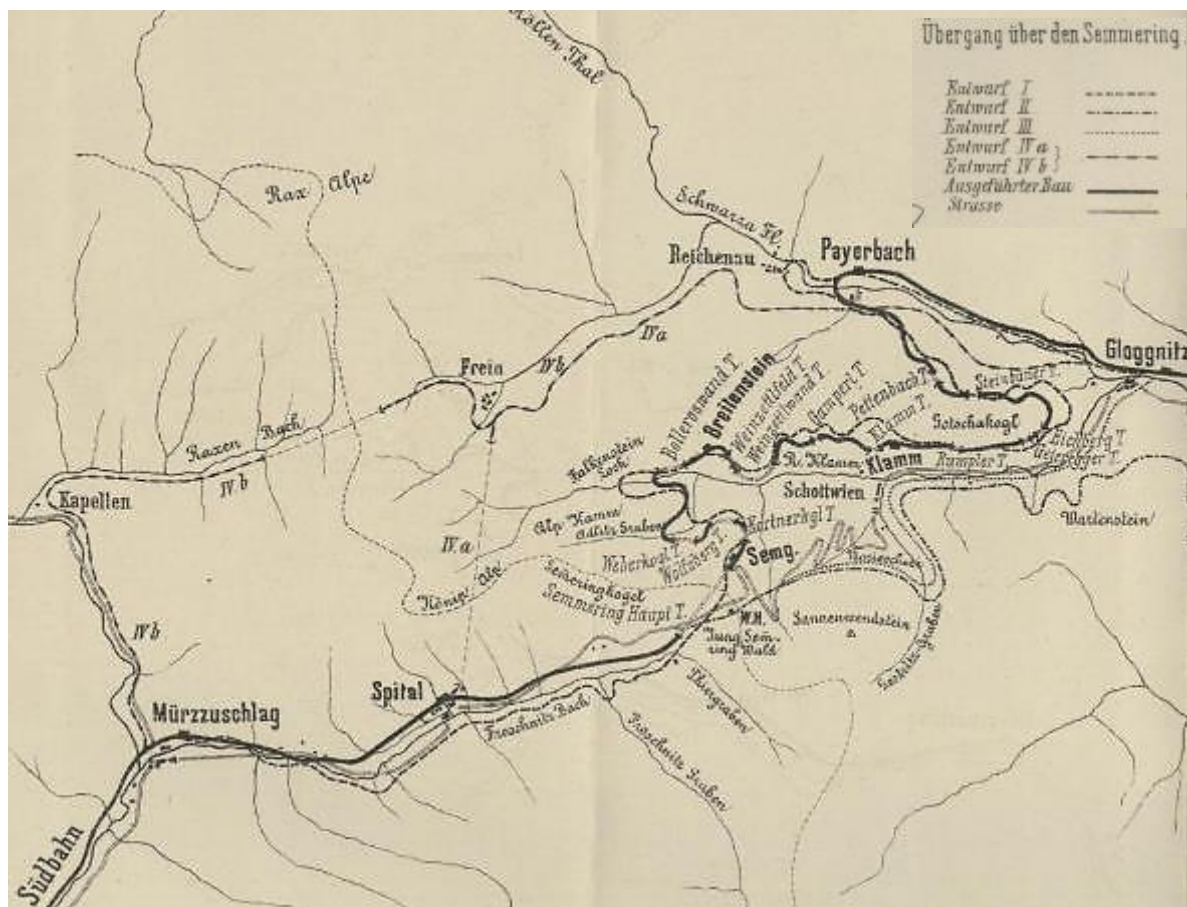


Abbildung 3: Streckenentwürfe Semmeringbahn aus dem Semmeringbahnmuseum Mürzzuschlag

Bevor die Ausschreibung der einzelnen Baulose stattfinden konnte, musste die Trassenführung festgelegt werden. Dieses Vorhaben gestaltete sich insofern als schwierig, als dass das Semmeringgebiet ab Payerbach wenig bewohnt war und es kaum Straßen oder Wege gab, nach denen sich die Ingenieure richten und orientieren konnten.

Bei der Planung wurden verschiedene Streckenkonstruktionen ausgearbeitet. Auf der Karte oberhalb sieht man sämtliche Entwürfe und die tatsächlich umgesetzte Strecke. Die relativ geradlinige Streckenführung von Gloggnitz bis Payerbach war der erste Schritt zur durchgehenden Südbahn. Ursprünglich gab es sieben Entwürfe für die Überquerung des Semmerings. Der erste Entwurf von Matthias von Schönerer, Direktor der Wien-Gloggnitzer-Bahn, war von Gloggnitz und Maria Schutz auf den Semmering geplant. Die Planung dieser Bahnführung hatte den kürzesten Weg, war aber durch die zu großen Steigungen nicht realisierbar. Die zweite Bahnführung hätte bereits in

Neunkirchen beginnen und wieder über Schottwien und Maria Schutz auf den Semmering führen sollen. Als dritter Entwurf für die Strecke bis Mürzzuschlag war mit Hilfe eines Tunnels von fünf Kilometern Länge eine Trasse durch das Preinertal geplant. Die vierte Planung hätte durch die Adlitzgräben auf die Kampalpe verlaufen und in Spital am Semmering wieder auf flaches Terrain treffen sollen. Der fünfte Entwurf der Semmeringüberquerung wäre nach Reichenau und weiter über Klamm am Semmering geplant gewesen. Die sechste Streckenführung sollte über das linke Schwarzatal nach Reichenau und Klamm auf den Semmering verlaufen. Der siebte Entwurf war dem sechsten Entwurf ähnlich, führte aber aus Kostengründen bereits bei Payerbach nach Klamm.³⁷

Nach der abgeschlossenen Festlegung der Trassenführung konnten sich Unternehmer mit ausgearbeiteten Plänen und Kostenvoranschlägen für die einzelnen Baulose bewerben. Diese unterschieden sich in ihrer Länge, da auf das unterschiedliche Boden- und Felsmaterial Rücksicht genommen werden musste. Nach erfolgreicher Bewerbung der Unternehmer musste dieser seine Pläne und einen Zeitplan abgeben. Weiters musste er einen Vertrag unterzeichnen, in welchem strenge Zeitlimits für die jeweiligen Arbeiten festgelegt wurden. Die Arbeiter hatte sich jeder Unternehmer selbst zu beschaffen. Dieser wurde zudem erst bezahlt, wenn der vorgegebene Arbeitsfortschritt in der festgelegten Zeit erreicht worden war.³⁸

³⁷ vgl. Truxa, Celestine: Nachklänge zum Semmering-Jubiläum. In: Verkehrs-Zeitung. Zeitschrift für die wirtschaftlichen Interessen der Eisenbahnbeamten und Bediensteten 31 (1904), S. 2.

³⁸ vgl. Pap, UNESCO Kulturerbe Semmeringbahn, S. 120 ff.

Baulos	Stationsnummer	Länge (m)	Tag der Übergabe des Bauloses	Bauunternehmer
Gloggnitz – Tschachbauer	0 – 50	4.750	16.10.1848	Michael Hablitschek
Tschachbauer – Payerbach	50 – 77	2.565	5.8.1848	Michael Hablitschek
Payerbach – Payerbachgraben	77 – 85	760	8.1848/7.2.1850*	Gebrüder Theuer
Payerbachgraben – Abfalterbach	85 – 127	3.990	12.11.1849	Franz Samek
Abfalterbach – Geyeregger	127 – 172	4.275	4.3.1850	Wilhelm Eichler
Geyeregger – Gamperlhöhe	172 – 208	3.420	10.5.1850	Eichler, Klein & Schönerer
Gamperlhöhe – Spies (mit Weinzettlwand)	208 – 237	2.755	10.5.1850	Eichler, Klein & Schönerer
Spies – Heidensteiner (Kalte Rinne Viadukt)	237 – 256	1.805	9.4.1850	Ferdinand Tallachini
Heidensteiner – Oberer Adlitzgraben	256 – 276	1.900	15.1.1850	Gebrüder Fleischmann & Blühdorn
Oberer Adlitzgraben – Haupttunnel	276 – 304	2.660	19.6.1849	Gebrüder Fleischmann & Blühdorn
Haupttunnel	304 – 320	1.520	4.5.1849	Gebrüder Klein
Haupttunnel – Spital	320 – 379	5.605	6.4.1849	Gebrüder Fleischmann & Blühdorn
Spital – Gautschenhammer	379 – 399	1.900	30.8.1848	Kaspar Reiter, Johann Fröstl & Josef Leichtl
Gautschenhammer – Mürzzuschlag	399 – 439	3.800	30.8.1848	Gewerke Paul Aigner

*der (anscheinend) mündliche Vertrag vom August 1848 wurde erst am 7.2.1850 schriftlich ausgefertigt

Abbildung 4: Tabelle über die Vergabe von Baulosen der Semmeringbahn (Robert Pap)

Die ersten beiden Baulose wurden an den Bauunternehmer Michael Hablitschek vergeben. Hablitschek war für die Errichtung der Strecke vom Bahnhof Gloggnitz bis nach Payerbach zuständig. Das dritte Baulos wurde den Brüdern Theuer zugeteilt. Das vierte Baulos wurde an den Unternehmer Franz Samek vergeben. Der Unternehmer aus Klagenfurt kam mit seinen Arbeiten in Verzug, was zu Aufständen seiner Arbeiter führte. Seitens der Staatsbahn wurde ihm ein weiterer Ingenieur zur Seite gestellt, wodurch eine fristgerechte Fertigstellung wieder möglich war. Das fünfte Baulos erhielt ein Profi im Eisenbahnbau, denn Wilhelm Eichler Freiherr von Eichkron war zuvor als Oberingenieur beim Bahnbau von Mürzzuschlag bis Laibach tätig. Das sechste, siebte und elfte Baulos wurde an Wilhelm Eichler, Matthias Schönerer und die Gebrüder Klein vergeben. Das achte Baulos wurde dem Italiener Ferdinand Tallachini zugeteilt. Der aus Varese stammende Bauunternehmer war bereits beim Bau der Semmeringstraße und beim Bau der Eisenbahn ab Mürzzuschlag beteiligt gewesen. Die Baulose Nummer neun, zehn und zwölf bekamen die Gebrüder Fleischmann & Blühdorn, welche in Wien ansässig waren. Das dreizehnte Baulos, von Spital am Semmering bis zum Grautschenhammer, wurde an Kaspar Reiter, Johann Fröstl und Josef Leichtl vergeben. Das letzte

Baulos Nummer vierzehn erhielten die Gewerke Paul Aigner. Aigner betrieb ein Hammerwerk in Mürzzuschlag und baute die Semmeringbahn vom Graatschenhammer bis Mürzzuschlag. Weiters war dieser Unternehmer für die Holzlieferungen für die Hochbauten und die Schotterlieferungen für die Oberbauten entlang der Semmeringbahn zuständig. Die Materialbeschaffung und die Lagerung mussten von den Bauunternehmern vorfinanziert werden und wurden erst nach fristgerechter Fertigstellung vom Staat beglichen.³⁹



Abbildung 5: Bauunternehmer Gebrüder Klein (Technisches Museum Wien)

Im Zuge der Bauarbeiten siedelten sich an die 20.000 Arbeiter mit ihren Familien entlang der geplanten Semmeringbahnstrecke an. Während der sechsjährigen Bauzeit gab es viele Tote durch Arbeitsunfälle, aber auch durch Krankheiten wie Cholera und Typhus. Für die Behandlung der Verletzten und Kranken wurden mehrere Notspitäler errichtet.⁴⁰

³⁹ vgl. Pap, UNESCO Kulturerbe Semmeringbahn, S. 122 ff.

⁴⁰ vgl. Asmus, Die Semmeringbahn, S. 13 f.

2.4. Verwendetes Material und Werkzeug beim Bau der Semmeringbahn

Die verwendeten Materialien und Werkzeuge beim Bau der Semmeringbahn mussten durch die einzelnen Bauunternehmer der Baulose selbst besorgt werden.⁴¹

Für die Sprengungen des Gesteins wurde damals Schwarzpulver verwendet, da Dynamit noch nicht erfunden war. So mussten die Bauunternehmer der Baulose die Schwarzpulverfässer von den Lagerkammern bei der Bauaufsicht abholen und die dafür ausgegebenen Abholbestätigungen abgeben. Die für die Sprengung notwendigen Bohrlöcher musste man mit Hilfe eines Meißels schlagen. Nachfolgend ist ein Meißel aus Schmiedestahl abgebildet, welche das Eisenwerk Reichenau erzeugt hatte.⁴² Für den Bau der Semmeringbahn wurde das Gesteinsmaterial gleich direkt vor Ort abgetragen. Gestein für den Untergrund der Eisenbahnschienen wurde aus den Steinbrüchen von Wiener Neustadt und Ödenburg angeliefert. Die Ziegel für den Bau der Viadukte wurden zum größten Teil von einer Fabrik am Wienerberg in Wien gefertigt. Die restlichen Ziegel konnten in der Nähe der Semmeringbahn produziert werden.⁴³

(1) Originalwerkzeuge aus Schmiedestahl von einem Steinbruch auf der Ochnerhöhe, der seinerzeit nur für die Bauarbeiten an der Semmeringbahn angelegt wurde. Die Meißel stammen - wie eingeschlagene Marken beweisen - aus dem Eisenwerk Reichenau der Innerberger Hauptgewerkschaft. Funde von Hans Payer, Semmering.
(Foto: R. Pap 2002)



Abbildung 6: Meißel aus dem Eisenwerk Reichenau (Robert Pap)

⁴¹ vgl. Pap, UNESCO Kulturerbe Semmeringbahn, S. 124.

⁴² vgl. ebd., S. 150 ff.

⁴³ vgl. Förster, Ludwig: Allgemeine Bauzeitung mit Abbildungen 25. Wien: Verlag der L. Förster's artistischen Anstalt 1860, S. 285.

Im Jahre 1866 wurde in Ternitz durch Alexander von Schoeller und weitere Aktionäre die „Ternitzer Walzwerke und Bessemer-Stahlfabrikations AG“ gegründet. Dieses Unternehmen fertigte unter anderem Räder für die Lokomotiven und später auch Schienen für die Eisenbahn. 1868 wurde die „Ternitzer Walzwerke und Bessemer Stahlfabrikations AG“ an das Bahnnetz der Südbahn durch ein „Schleppbahngleis“ angeschlossen. Das Unternehmen expandierte und kaufte später auch die Eisenwerke Edlach und Hirschwang, um mehr Rohmaterial zu erhalten.⁴⁴

⁴⁴ vgl. Harather, René: Die Geschichte der Region und Stadt Ternitz von den Anfängen bis zur Gegenwart. Ternitz: Eigenverlag der Stadt Ternitz 1998, S. 178 ff.

3. Bevölkerungsentwicklung in Gloggnitz

Hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung in Gloggnitz sieht die Datenlage vor der ersten Volkszählung im Jahr 1869 sehr spärlich aus. Als Quelle werden die Pfarrmatriken der Pfarre Gloggnitz herangezogen. Weiters existiert ein historisches Ortslexikon von Gloggnitz, in welchem die früheren Einwohnerzahlen reproduziert wurden. Zu Beginn des Kapitels wird die Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungszeitraum in Österreich und Niederösterreich beschrieben.

Aufgrund der besseren Vergleichbarkeit werden für die Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen in allen Jahren die Gerichtsbezirke Aspang, Gloggnitz, Kirchschlag und Neunkirchen zusammen betrachtet. Der Gerichtsbezirk Gloggnitz wird von den Gemeinden Altendorf, Breitenstein, Buchbach, Bürg-Vöstenhof, Enzenreith, Gloggnitz, Grafenbach-St.Valentin, Kranichberg, Otterthal, Trattenbach, Payerbach, Pottschach, Priggwitz, Raach am Hochgebirge, Reichenau, Schottwien, Semmering und Wimpassing gebildet.⁴⁵

3.1. Die Bevölkerung in Österreich

Im Zeitraum 1754 bis 1869 konnte die Bevölkerung im heutigen Staatsgebiet von Österreich, ausgenommen während der Franzosenkriege und dem Revolutionsjahr 1848, ein stetiges Wachstum erzielen. Aufgrund der beginnenden Industrialisierung können ab zirka 1815 stärkere Anstiege der Bevölkerung beobachtet werden. Regionale Unterschiede im Bevölkerungswachstum zeigen sich im Vergleich von Niederösterreich und Wien, die ein starkes Wachstum aufwiesen, zu Tirol und Vorarlberg, wo die Bevölkerung stagnierte. Nach dem Ende der Türkenkriege 1683 und dem Ende der Pestepidemien kam es zu einer Erholung der Wirtschaft und die Bevölkerungszahlen im gesamten Staatsgebiet stiegen wieder stärker an. Lediglich durch den Ausbruch der Cholera in den Jahren 1831 und 1832 sowie in den Jahren

⁴⁵ vgl. K.K. statistischen Central-Commission: Orts-Repertorium des Erzherzogthumes Oesterreich unter der Enns (1871) S. 59 ff, online unter: http://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO_%2BZ96056507 (14.01.2019).

1855 und 1866 wurde die Bevölkerung wieder stärker dezimiert. Ebenso hemmten das Revolutionsjahr 1848 und die Kriegsjahre 1859 und 1866 das Wachstum auf österreichischem Gebiet. Laut Kurt Klein lebten auf dem heutigen österreichischen Gebiet im Jahr 1830 3.476.500 Personen und im Jahr 1840 bereits 3.649.700 Personen. Diese Zahlen stiegen im Jahr 1850 auf 3.879.700 und im Jahr 1857 auf 4.075.500 Menschen. Im Jahr der ersten Volkszählung 1869 wurden 4.498.985 Personen gezählt. In den darauffolgenden Volkszählungen zwischen 1880 und 1923 konnte ein Bevölkerungswachstum von 4.963.142 auf 6.534.742 auf genanntem Gebiet lebende Menschen verzeichnet werden.⁴⁶

3.2. Bevölkerungswachstum in Österreich unter der Enns

Das Gebiet des heutigen Niederösterreichs wurde früher „Land Österreich unter der Enns“ genannt und wurde im Jahre 1425 in vier Viertel geteilt. Auf dem Gebiet Österreich unter der Enns lag auch Wien, daher sind in den älteren Büchern Niederösterreich und Wien zusammen aufgelistet. In Österreich unter der Enns lebten im Jahr 1830 1.282.700 Personen und im Jahr 1840 1.366.000 Personen, 1850 1.527.900 Personen und im Jahr 1857 bereits 1.670.900 Personen. Bei den Volkszählungen wurden in Niederösterreich und Wien im Jahr 1869 1.978.393 Personen, im Jahr 1880 2.314.972 Personen, 1890 2.643.676 Personen, im Jahr 1900 3.079.363 Personen, im Jahr 1910 3.508.868 Personen und im Jahr 1923 3.345.605 Personen gezählt.⁴⁷

⁴⁶ vgl. Klein, Kurt: Die Bevölkerung Österreichs vom Beginn des 16. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts. In: Helczmanovszki, Heimold (Hg.): Beiträge zur Bevölkerungs- und Sozialgeschichte Österreichs. Nebst einem Überblick über die Entwicklung der Bevölkerungs- und Sozialstatistik. Wien: Verlag für Geschichte und Politik 1973, S. 99 ff.

⁴⁷ vgl. ebd., S. 64 ff.

Die Bevölkerungszahlen für Österreich und Österreich unter der Enns können in einem Liniendiagramm, wie folgt, dargestellt werden und zeigen einen stetigen Anstieg sowohl auf österreichischem als auch auf niederösterreichischem Gebiet. Nur im Jahr 1923 sanken die Bevölkerungszahlen in Österreich sowie auch in Niederösterreich. Dieser Rückgang ist auf die Auswirkungen des Ersten Weltkrieges zurückzuführen. Im Laufe der Untersuchungsjahre stieg die niederösterreichische Bevölkerung stark an und machte ab dem Jahr 1900 sogar mehr als die Hälfte der gesamtösterreichischen Bevölkerung aus.

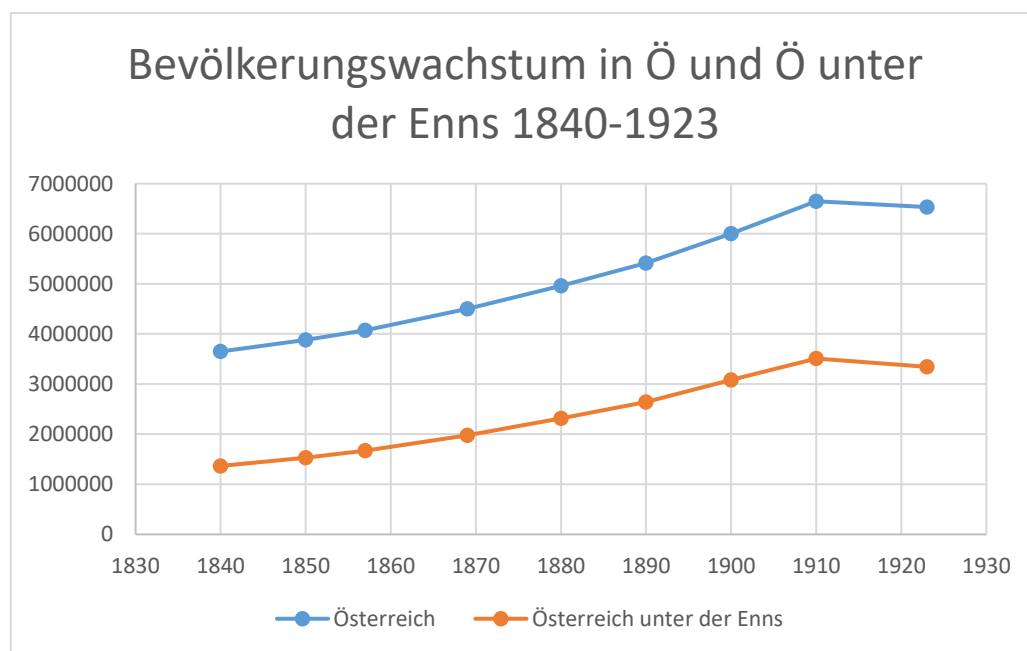


Abbildung 7: Bevölkerungswachstum in Ö und Ö unter der Enns 1840-1923

3.3. Historisches Ortslexikon

Im nächsten Schritt werden die Bevölkerungszahlen für die Jahre 1830, 1846 und 1851 für die Gebiete der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen, den Gerichtsbezirk Gloggnitz und die Gemeinde Gloggnitz aus dem historischen Ortslexikon von Kurt Klein angegeben.⁴⁸

⁴⁸ Das historische Ortslexikon wurde von Kurt Klein ins Leben gerufen. Klein war Vizepräsident des Österreichischen Statistischen Zentralamtes und Professor für Wirtschafts- und Sozialgeschichte an der Universität Wien. Das Ortslexikon sollte die Bevölkerungs- und Siedlungsgeschichte der einzelnen Bundesländer dokumentieren. Es enthält Bevölkerungszahlen und die Anzahl der bewohnten Häuser speziell vor dem Jahr 1869. Die vorhandenen Daten für diese

Zum Gerichtsbezirk Gloggnitz zählt Kurt Klein die Gemeinde Schwarza im Gebirge und lässt dafür Pottschach, Kranichberg, Otterthal und Trattenbach weg. Daher werden für die Auswertung jeweils die Einwohner der genannten vier Gemeinden addiert und die Gemeinde Schwarza im Gebirge subtrahiert.

Die Gemeinde Gloggnitz wird im historischen Ortslexikon von Niederösterreich im dritten Teil erwähnt. Für diese Arbeit scheinen relevante Zahlen aus den Jahren 1830, 1846, 1851, 1869, 1880, 1890, 1900, 1910 und 1923 im Lexikon auf. Die Daten werden in Form einer Tabelle aufgelistet und in Diagrammform anschaulich dargestellt.⁴⁹

Jahr	Einwohner	Häuser	Steigerung Einwohner	Steigerung Häuser
1830	1298	190		
1846	1624		25,12%	
1851	1810	314	11,45%	
1869	3688	379	103,76%	20,70%
1880	4005	408	8,60%	7,65%
1890	4480	453	11,86%	11,03%
1900	5296	513	18,21%	13,25%
1910	6428	552	21,37%	7,60%
1923	7214	602	12,23%	9,06%

Abbildung 8: Einwohner- und Häuserentwicklung in Gloggnitz 1830-1923

Dokumentation sind von Ort zu Ort unterschiedlich, da vor 1869 keine einheitliche Volkszählung stattgefunden hat. Das Lexikon bestand ab dem Jahr 1970 in Papierformat und seit dem Jahr 2001 in elektronischer Form. Für die Bearbeitung des Lexikons ist wichtig, dass Bundesländer und Bezirke in fetten Großbuchstaben angegeben sind. Weiters scheinen Gerichtsbezirke und Gemeinden in fetter Normalschrift und Ortsnamen in fetter Kursivschrift auf. Das Sternzeichen (*) gibt in diesem Kontext ein Symbol für eine nicht eindeutige Angabe an. Wenn ein Fragezeichen nach einer Zahl vermerkt ist, bedeutet dies, dass die Angaben unglaublich sind. Die erste Zahl vor dem Bindestrich gibt die Häuseranzahl wieder, die zweite Zahl die Einwohnerzahl. Der Eintrag „Gloggnitz: 1869: 379-3688“ erklärt zum Beispiel, dass es im Jahr 1869 in der Gemeinde Gloggnitz 379 Häuser gab und 3.688 Personen dort lebten. Die Bevölkerungszahlen vor 1869 stammen zumeist aus kirchlichen oder militärischen Quellen.

⁴⁹ vgl. Klein, Kurt: Historisches Ortslexikon, Niederösterreich 3. Teil, S. 52, online unter: https://www.oeaw.ac.at/fileadmin/subsites/Institute/VID/PDF/Publications/diverse_Publications/Historisches_Ortslexikon/Ortslexikon_Niederoesterreich_Teil_3.pdf (02.01.2019).

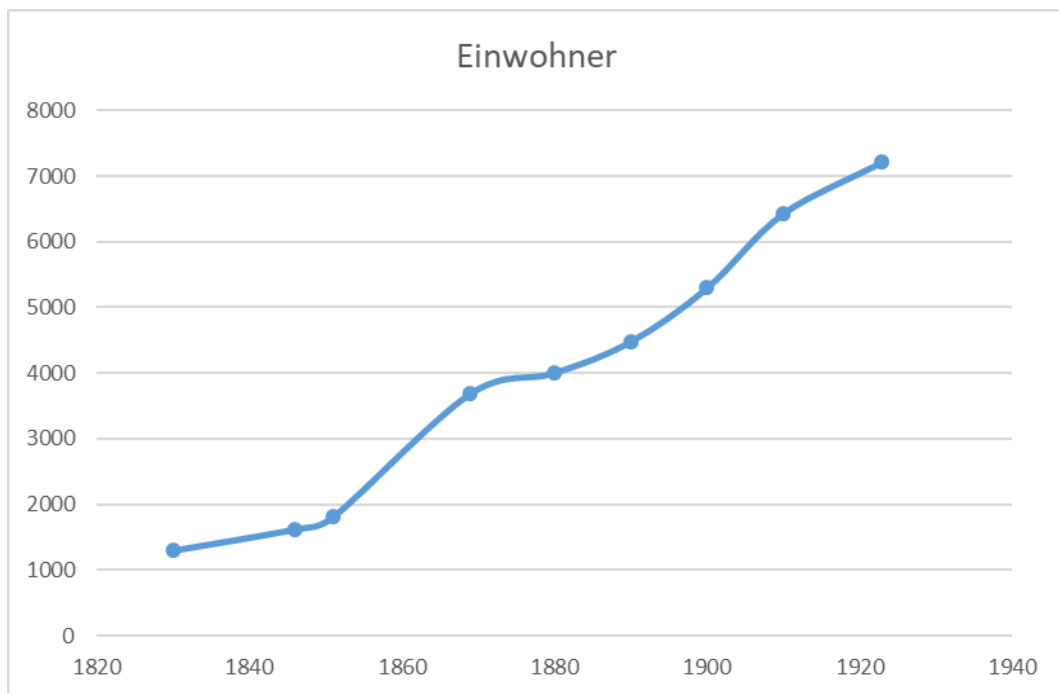


Abbildung 9: Einwohnerentwicklung in Gloggnitz 1830-1923

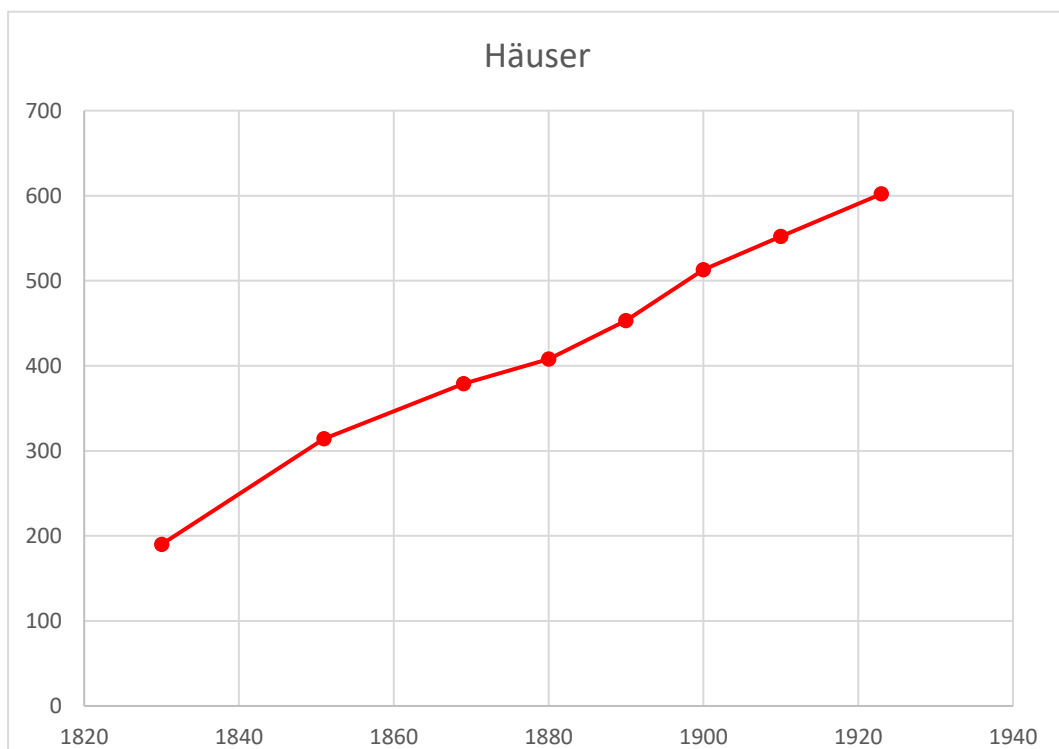


Abbildung 10: Häuserentwicklung in Gloggnitz 1830-1923

Anhand der Daten aus dem historischen Ortslexikon kann man eine stetige Zunahme der Einwohnerzahl und der Häuseranzahl erkennen. Zwischen dem Jahr 1851 und dem Jahr 1869 ist eine über hundertprozentige Steigerung der Einwohner zu erkennen.

Im Jahre 1840 lebten auf niederösterreichischem Gebiet 881.500 und im Jahr 1846 969.633 Personen. Die Einwohnerzahl sank danach geringfügig bis zum Jahr 1851 auf 959.554 Menschen.⁵⁰

Im Gerichtsbezirk Gloggnitz lebten im Jahr 1830 10.191 und im Jahr 1846 11.764 Personen. Bei den beiden letzten Angaben wird darauf hingewiesen, dass die Gemeinden Kranichberg, Otterthal und Trattenbach nicht in der Berechnung enthalten sind. Somit muss man noch 1.087 Personen im Jahr 1830 und 1.163 Personen für das Jahr 1846 zum vorhandenen Wert addieren. Weiters ist auch Pottschach mit 491 Personen für das Jahr 1830 und mit 486 Personen für das Jahr 1846 mitzurechnen. Die Gemeinde Schwarza im Gebirge wird mit 1.488 Personen im Jahr 1830 und 1.952 Personen im Jahr 1846 von der Summe subtrahiert. Die Gesamtbevölkerungszahl im Gerichtsbezirksgebiet Gloggnitz beträgt für das Jahr 1830 daher 10.281 Personen und 11.461 für das Jahr 1846.⁵¹

⁵⁰ Klein, Kurt: Historisches Ortslexikon, Niederösterreich 1. Teil, S. 2, online unter: https://www.oeaw.ac.at/fileadmin/subsites/Institute/VID/PDF/Publications/diverse_Publications/Historisches_Ortslexikon/Ortslexikon_Niederoesterreich_Teil_1.pdf (18.01.2019).

⁵¹ Klein, Kurt: Historisches Ortslexikon, Niederösterreich 3. Teil, S. 46 ff., online unter: https://www.oeaw.ac.at/fileadmin/subsites/Institute/VID/PDF/Publications/diverse_Publications/Historisches_Ortslexikon/Ortslexikon_Niederoesterreich_Teil_3.pdf (02.01.2019).

3.4. Tauf-, Trauungs- und Sterbematriken

Ein wichtiger Teil zur Erforschung von sozialen Verhältnissen in Städten und Dörfern stellt die Recherche in Tauf-, Trauungs- und Sterbematriken dar. Diese Matriken sind für die Familienforschung ebenso wichtig wie für die Regionalgeschichte.⁵² Generell wurden die Matriken ab dem 17. Jahrhundert ausschließlich in den Pfarren geführt. In den nächsten Jahrzehnten beziehungsweise Jahrhunderten wurde versucht, diese durch genauere Regeln zu vereinheitlichen. So gab es anfangs keine einheitlichen Vorgaben zur Aufzeichnung von Taufen, Trauungen oder Sterbefällen. Die Schreibweise der Namen der Betroffenen sowie die Schrift der Pfarrer selbst änderten sich ständig. Zur Zeit der Entstehung der Matriken wurden Namen von Personen und Orten unterschiedlich geschrieben, da es noch keine einheitliche Rechtschreibung gab.⁵³

In der nachfolgenden Grafik wird ein Beispiel eines Matrikeleintrages aus dem Jahre 1617 dargestellt, um die Schwierigkeit der Transkription deutlich zu machen.

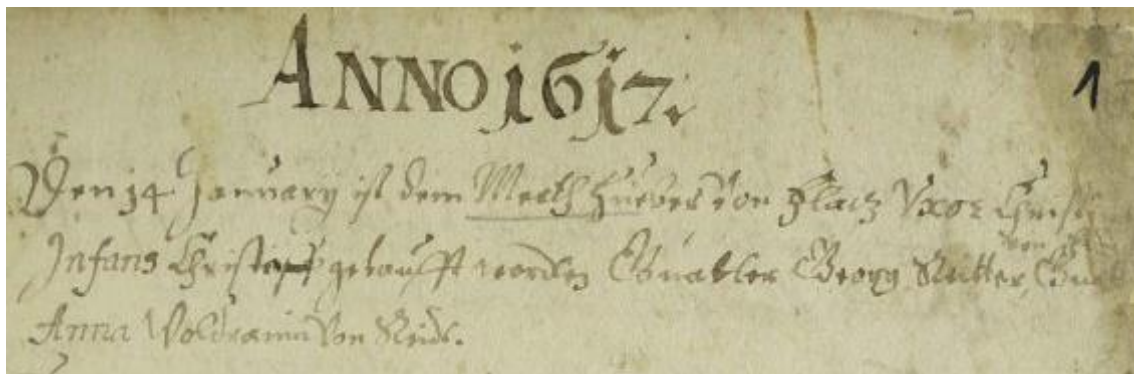


Abbildung 11: Taufbuch 1617 Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld/ NÖ

⁵² Die Sperrfristen zur Veröffentlichung der Matriken sind in Österreich für die einzelnen Matriken unterschiedlich geregelt. Die Sterbematriken können bereits nach 30 Jahren, die Trauungsmatriken nach 75 Jahren und die Geburts- und Taufbücher nach 100 Jahren eingesehen werden.

⁵³ vgl. NÖ Erzdiözese Wien: Allgemeine Infos, online unter: <http://data.matricula-online.eu/de/allgemeine-infos/> (05.12.2018).

Der Beispieleintrag aus dem Jahre 1617 dokumentiert den Beginn eines Taufmatrikenbuches aus der Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld in Niederösterreich. Wörtlich übersetzt bedeutet dieser Eintrag: „Den 14. January ist dem Merth Hurber von Flaz Uxor (= Ehefrau) Christina, Infans (= Kind) Christoph getauft worden, Gevatter (= Pate) Georg Reitter von Flaz, Gevatterin (= Patin) Anna Woldranin von Reidt“.

Manchmal können auch andere interessante Hinweise oder Abschriften in den Matriken entdeckt werden, wie in der nachfolgenden Abbildung aus dem Taufbuch von Gloggnitz aus dem Jahr 1617 zu erkennen ist. Hier wurden durch Graf Wurmbrand von Stuppach nachträglich wichtige Details zur Geschichte von Gloggnitz vermerkt, welche dieser bei der Einsicht des Klostersaalbuches von Formbach im Jahre 1705 abgeschrieben hatte. Die zuvor an dieser Stelle getätigten Taufeinträge, die zu dieser Zeit bereits zirka 93 Jahre alt gewesen waren, wurden entfernt beziehungsweise überschrieben.

Wörtlich übersetzt bedeutet dieser Text:

„Einteilung von Gloggnitz nach 1550 n.Chr.

in Hochstraßen, Hutern Markt, Prägarten und auf der Zöll. Etweig noch die
wenichen Häuser zu Spelthe.

Die Ersten Namen von G:= Stranz, Gansterer, Aelteriz,
Postl, Treidler, Wolfstingl, Igl, Heidn,

Die ersten 12 Mönche von Vormbach unter Führung des Pater Tenius in
Gloggnitz sind: Mariv, Odilo, Rhepertos, Benediktus, Odus, Leverud,
Marthy,Leonardus, Lavrentos, Bothus und Chrispen.

eingetroffen auf Engelburg im Jahre 1085 zu Ostern

/ nach Historia Vormbachersitz und

/ nach Abbas Engelschaerz 1336 n Chr.

Pacher, Kaltenwein, Pirzl, Angerler, Vonhald,

Moser, Mahsböckh, Daxböcg, Ehrnböck, Baumgartner

Kietl, Murrer (Maurer), Watzbaur, Scherbnpauer,

Leiner, Reitterer, Hochreitter, Gruber sind Namen

die in Gloggnitz im 15. u. 16. Jahrhundert häufig vor-kummn

Weibl. Namen: Affra, Agnes, Margaretta,

Maria, Kunigundis, Ursula

Mannl. Name: Thomas, Niklas, Hannssen, Barthl,

Martin, Matthias

Bs.: Sämtliche Daten und Namen stammen

von Graf Wurmbrand der um 1705 Einsicht

in das Klostersaalebuch zu Formbach nahm

und abgeschrieben hat“

Bereits im Mittelalter gab es vereinzelt Aufzeichnungen über den Bevölkerungs-
stand in gewissen Gebieten. In Tirol und Vorarlberg gehen die ältesten Matriken
bis ins 16. Jahrhundert zurück. Kirchenrechtlich wurde die Führung von
Matriken durch das Konzilsdekret vom 11. November 1563 beschlossen. Ab
diesem Konzil war die Erstellung von Aufzeichnungen über Geburten, Heiraten
und Todesfälle Angelegenheit der katholischen Kirche. Seit dem Jahr 1563

wurden alle Personen, welche zur Pfarre gehörten, in den Aufzeichnungen erwähnt. Papst Paul V. schrieb bereits 1614, dass die Taufmatriken den Tag, das Monat und das Jahr der Taufe, den Namen des Priesters und der Kirche, den Namen beider Elternteile des Getauften, die Herkunft und den Wohnsitz der Familie, die Namen des Getauften und die Namen der Taufpaten und deren Wohnsitze in den Taufmatriken vermerkt werden müssen.⁵⁴

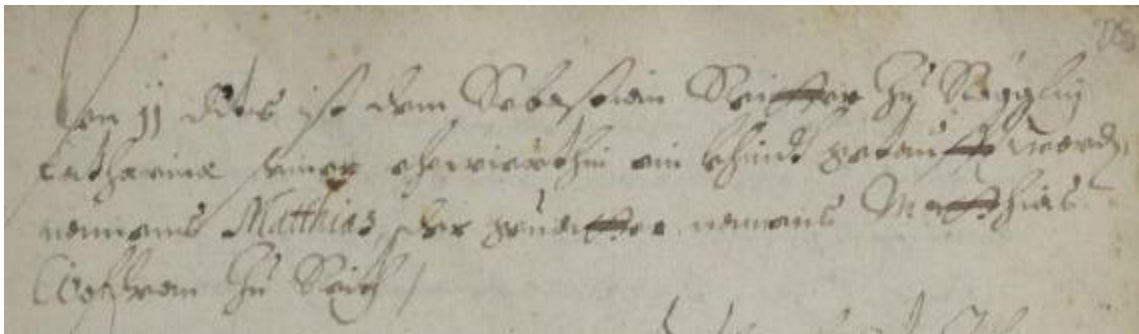


Abbildung 13: Taufmatrikel 1657 Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld

Dieser Matrikeleintrag zeigt einen späteren Taufmatrikeleintrag aus dem Jahre 1657. Hier wurde die Taufe eines Jungen mit dem Namen Matthias dokumentiert. Wörtlich übersetzt bedeutet dieser Eintrag: „Den 11. dito (= auch, in diesem Fall Monat Mai) ist dem Sebastian Reitter Zu Räggliz, Catharina seiner ehewirthin ein khindt getauft worden, namens Matthias, der gevatter (= Pate) namens Matthias Woldran Zu Reith“. Dieser Matrikeleintrag entspricht jedoch nicht ganz den Vorgaben, da der Name des Priesters nicht eingetragen worden ist.

Großteils wurden die Matriken von den Schullehrern oder Messnern geführt, da sich die Pfarrer oftmals nicht mit den Matriken befassen wollten oder nicht schreiben konnten. Daher wurde am 14. Juli 1760 eine Verordnung erlassen, die nur mehr den Pfarrern das Eintragen in die Matriken erlaubte. Weiters wurden früher auch viele nachträgliche Änderungen in den Matriken vorgenommen. Hier wurden die Pfarrer im Jahr 1768 gerügt, da eine Änderung in den

⁵⁴ vgl. Ruhri, Alois: Die pfarrlichen Altmatriken in der Steiermark. In: Mitteilungen des Steiermärkischen Landesarchivs 47 (1997), S. 108 ff.

Matriken nur mit Einverständnis des Consistoriums stattfinden durfte.⁵⁵ Es dauerte jedoch einige Zeit, bis die Vorgaben von Papst Paul V. auch in allen Pfarren verbreitet waren. Nachfolgend findet sich ein Beispiel für einen entsprechend den Vorgaben richtig erstellten Heiratseintrag.

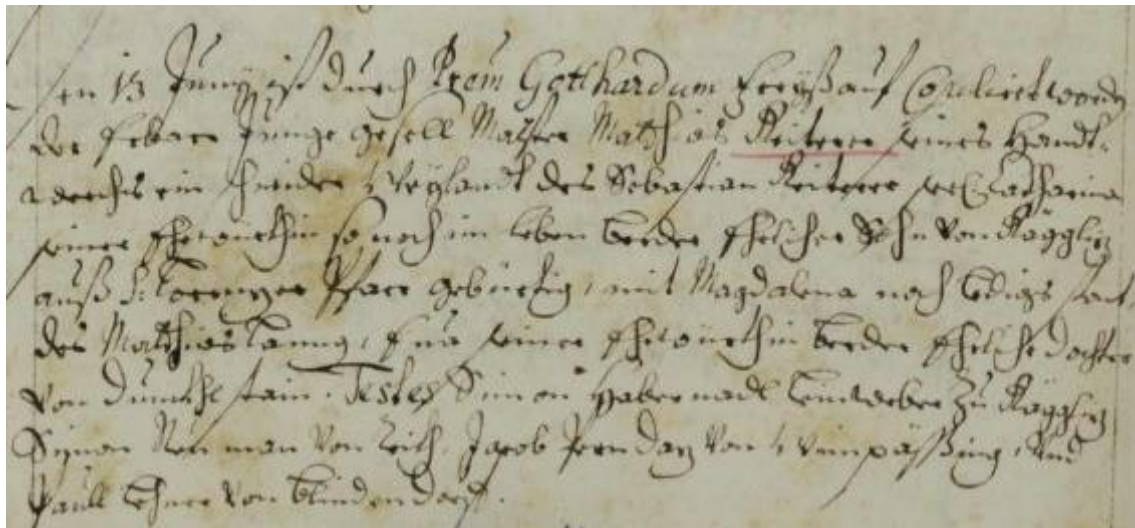


Abbildung 14: Trauungseintrag 1683 Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld

In diesem Beispiel für einen Trauungsmatrikeleintrag aus dem 17. Jahrhundert werden Magdalena Lang und Matthias Reiterer am 13. Juni 1683 getraut. Wörtlich übersetzt: „Den 13. Juny ist durch Pater Gotthardum Freyßauf copuliert (= getraut) worden, der erbare Junge gesell Maister Matthiaß Reiterer, seines Handwerks ein Sneider Weilandt (= Kind) des Sebastian Reiterer seelig, Catharina seiner Ehewirthin so noch im Leben beeder ehelicher Sohn von Räggliz auß St. Lorenzen Pfarr gebürtig, mit Magdalena noch lediges stant, des Matthias Lang, Eva seiner Ehewirthin beeder Eheliche Tochter von Dunckhlstain. Testes (= Zeugen) Simon Habermadl Leinweber zu Räggliz, Simon Neuman von Reith, Jacob Perndaz von Wimpäßing und Paul Lehner von Blindendorf“.

⁵⁵ vgl. Gundacker, Felix: Die Matrikenführung der römisch-katholischen und protestantischen Pfarrgemeinden in Österreich. Wien: Selbstverlag 2018, S. 6.

Im Jahr 1768 wurden in Österreich die Militärmatriken eingeführt. Im kaiserlichen Patent von Kaiser Josef II., veröffentlicht am 20. Februar 1784, wurde die Matrikenführung vom Staat beauftragt und unterlag genauen Regeln. Der Kaiser betonte in diesem Patent die Nützlichkeit der Matrikenaufzeichnung und veranlasste, dass jeder Pfarrer ein Trauungs-, ein Tauf- und ein Sterbebuch zu führen hatte. Die Aufzeichnungen der Matriken wurden weiterhin von den Pfarren durchgeführt und „Altmatriken“ genannt. Am Ende des Jahres mussten die Pfarrer in den Matriken eine Statistik über die Taufen, Trauungen und Sterbefälle anführen und diese Daten an die Obrigkeit weiterleiten. Um das Jahr 1880 zählte man auf dem Gebiet Österreich-Ungarn um die 11.500 Matrikenstellen. Im Jahr 1939 wurde die Zuständigkeit für die Führung von Matriken an die Standesämter der Gemeinden übertragen. Die Kirche führte ihre Matriken aber zum größten Teil selbstständig weiter.⁵⁶

Im vorangehenden Text sieht man bereits die Tauf- und Trauungsmatriken, welche im 17. Jahrhundert verfasst wurden. Anhand der folgenden Matrikenbeispiele soll die Entwicklung der Aufzeichnungen durch die Gesetze und Regeln der Kirche und anschließend durch den Staat aufgezeigt werden.



Abbildung 15: Taufmatrikel 1761 Franciscus de Paula Reitterer Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld

⁵⁶ vgl. Ruhri, Die pfarrlichen Altmatriken, S. 118 ff.

Anhand dieses Matrikelbeispiels werden bereits erste Veränderungen durch eine Vereinheitlichung der Matrikenführung sichtbar. Dieser Eintrag dokumentiert die Taufe des Franciscus de Paula Reitterer in der Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld am 31. März 1761. Die Gestaltung der Matriken wurde in Tabellenform ausgeführt und musste Angaben über Datum und Uhrzeit der Taufe sowie Herrschaft und Namen der Großeltern beinhalten. Dieser Matrikel-eintrag entstand nach Veröffentlichung der Verordnung vom 14. Juli 1760, in welcher die Erstellung der Matriken nur mehr durch die Pfarrer persönlich vorgeschrieben war. Am linken oberen Rand kann man die fortlaufende Nummerierung für die Dokumentation der Taufen erkennen.

Wörtlich übersetzt: „Marty den 31.ten, Natus post Meridiem hora 2 (= geboren 2h Nachmittag), Franciscus de Paula, Herrschafft Stixenstain, Antonius (= Pfarrer), Bernhard Stränzl von Reith (= Pate), Vater Philipp Reitterer v. Räggliz, von Stephan und Gertraud, Mutter Catharina von Marc Häbeler und Maria“.



Abbildung 16: Taufe Franz Reitterer 1803 Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld

Ein weiterer Matrikeleintrag vom 11. Mai 1803 aus der Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld zeigt die Taufe von Franz Reitterer. Zu dieser Zeit war bereits die Matrikenführung unter Kaiser Josef II. vom Staat vorgeschrieben. In dieser Abbildung sieht man eine wesentlich detailliertere Beschreibung der Getauften und aller Beteiligten. Die Eintragung erfolgte jetzt auf einer Doppelseite und beinhaltete den Namen des Getauften, das Jahr, das Monat und den Tag der Taufe, den Wohnort, die Religion, das Geschlecht, Name und Stand der Eltern, der Taufpaten sowie der Hebamme.

Im Zuge eines ICARUS-Projektes wurden für viele Pfarren in Österreich, so auch für die Pfarre Gloggnitz, die Tauf-, Heirats- und Sterbematriken digitalisiert und können für Zwecke der Forschung online eingesehen werden. Durch die Digitalisierung versucht man die Zerstörung der Matriken durch ständige Nutzung zu vermeiden. Die Aufzeichnungen der Matriken der Pfarre Gloggnitz beginnen mit dem Jahr 1612. Durch die nicht festgelegte Art der Aufzeichnungen sind die Matriken aus dem 17. Jahrhundert willkürlich gestaltet und nur schwer leserlich. Für die Untersuchung im Zuge dieser Diplomarbeit sind die Aufzeichnungen über Geburten und Sterbefälle im Zeitraum zwischen 1830 und 1918 relevant. Die Matriken in diesem Zeitraum sind vollständig erhalten und digitalisiert.⁵⁷

In den nachfolgenden Kapiteln werden die Geburten und die Sterbefälle der Pfarre Gloggnitz zwischen den Jahren 1830 und 1917 als Diagramm aufgezeigt und analysiert. Möglicherweise kann hier eine Veränderung der Bevölkerungszahl durch den Bau der Eisenbahn erkannt werden.

3.5. Geburten in Gloggnitz 1830 – 1917

Die Fruchtbarkeit, oder auch Fertilität genannt, definiert die Zeugungsmöglichkeiten des Menschen in biologischer Hinsicht. Die Möglichkeit zur Fortpflanzung wird durch die Pubertät eingeleitet und endet bei der Frau mit der Menopause. Das männliche Geschlecht bleibt länger zeugungsfähig, aber die Fruchtbarkeit nimmt mit dem Alter ab. Bei genauerer Betrachtung der Kirchenbücher ab dem 16. Jahrhundert variiert die Anzahl der Nachkommen sehr stark. Abhängig von Ort, Geschlecht und Gesellschaftsstand gibt es große Unterschiede bei der Anzahl der Nachkommen pro Person. Dies spiegelt sich bereits beim Eintritt in die Pubertät wider. Vor der Industrialisierung war das Pubertätsalter in Europa in den unteren Schichten der Bevölkerung höher als in den oberen Gesellschaftsschichten. Weiters war das Alter des Pubertätsbeginns im Westen Europas niedriger als im Osten. Daher hängt das Eintrittsalter in die

⁵⁷ vgl. NÖ Erzdiözese Wien: Tauf- und Sterbematriken der Pfarre Gloggnitz, online unter: <http://data.matricula-online.eu/de/oesterreich/wien/gloggnitz/> (05.12.2018).

Pubertät von den sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungen des Landes ab. Bei der Menopause kann man ein ähnliches Phänomen beschreiben. Hier stieg das Eintrittsalter in die Menopause mit zunehmendem Entwicklungsgrad an, jedoch hat der Zeitraum der Fertilität nur wenig Auswirkungen auf die Entwicklung in Europa.⁵⁸

Die größeren Einschnitte in die Fertilität in Europa verursachten die gesellschaftlichen und kirchlichen Grenzen. Die Kirche sah den Ort der Zeugung ausschließlich in der Ehe. Die unehelichen Kinder hatten ein viel schwierigeres Leben als eheliche Nachkommen. Daher versuchte man, eine uneheliche Geburt mit allen Mitteln zu verhindern. Weiters sollten in der Neuzeit die Ehepartner zum Zeitpunkt der Hochzeit bereits finanziell unabhängig sein. Dadurch wurde das Heiratsalter weit hinaufgetrieben und mit höherem Alter der Nachwuchs gezeugt. Natürlich war auch die Fruchtbarkeit von Paar zu Paar unterschiedlich. Einige Paare konnten keine Kinder bekommen, andere waren zu weit entfernt voneinander oder ein Teil verstarb. Zur Zeit der Industrialisierung stieg die Zahl der unehelichen Kinder an und das Heiratsalter sank, was eine massive Erhöhung der Geburtenrate bedeutete. Ab dem 19. Jahrhundert wurde versucht, die Zeugung der Nachkommen genauer zu planen und den bestmöglichen Zeitpunkt für die Geburt der Nachkommen zu bestimmen. Dies hatte jedoch zur Folge, dass die Geburtenrate in Europa wieder rückläufig war.⁵⁹

⁵⁸ vgl. Ehmer, Josef: Bevölkerung und historische Demografie. In: Cerman, Markus / et al.: Wirtschaft und Gesellschaft. Europa 1000-2000. Innsbruck: Studienverlag 2011, S. 141 ff.

⁵⁹ vgl. ebd., S. 141 ff.

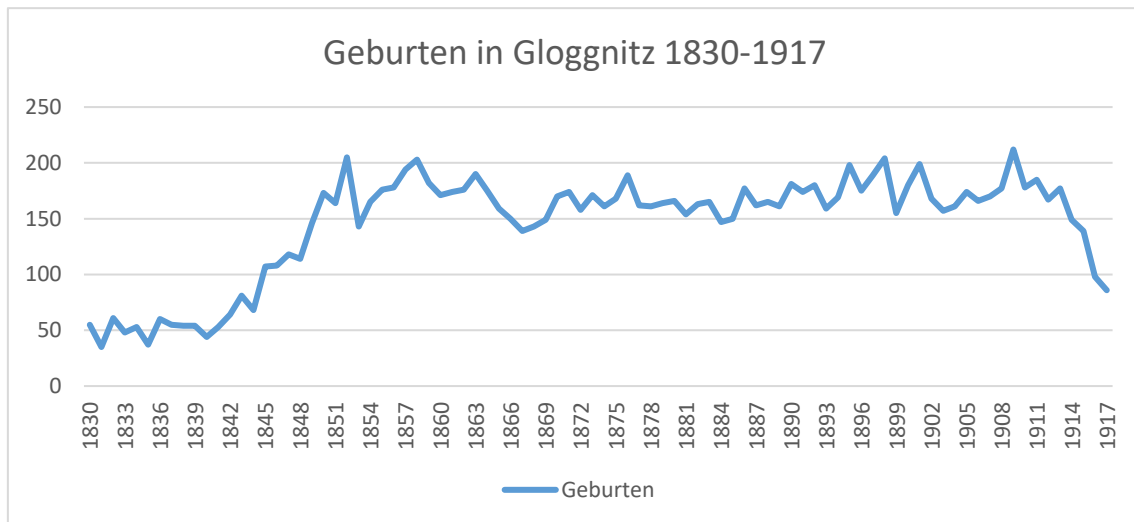


Abbildung 17: Geburten in Gloggnitz 1830-1917

Bei den Geburten in Gloggnitz erkennt man eine starke Zunahme zwischen 1842 und 1852, wobei auch die höchste Geburtenzahl mit 205 Geburten pro Jahr in diesem Untersuchungszeitraum liegt. Die Zunahme vom Jahr 1842 bis zum Jahr 1852 beträgt 220 Prozent. Dieser enorme Anstieg der Geburten in nur zehn Jahren ist äußerst bedeutsam und hängt vermutlich mit der beginnenden Industrialisierung, der Verbesserung der Lebensverhältnisse und der Eisenbahn zusammen. Der Mittelwert an Geburten im Untersuchungszeitraum liegt bei 146 Geburten pro Jahr. Im Gegensatz dazu liegt der Mittelwert der Jahre 1852 bis 1917 bei rund 168 Geburten pro Jahr und ist damit deutlich höher als im gesamten Untersuchungszeitraum.

Weiters ändert sich die Standardabweichung markant, wenn der Untersuchungszeitraum auf die Jahre 1852 bis 1917 beschränkt wird. Die Standardabweichung für den gesamten Untersuchungszeitraum von 1830 bis 1917 liegt bei 46 Geburten und die Standardabweichung für den Zeitraum 1852 bis 1917 bei 20 Geburten. Dies bedeutet, dass es zwischen 1852 und 1917 keine enormen Schwankungen bei der Geburtenanzahl pro Jahr gegeben hat. Der große Unterschied dieser beiden Zahlen ist auf den enormen Zuwachs in den Jahren von 1842 bis 1852 zurückzuführen. Ein klarer Abfall ist zwischen dem Jahr 1852 und 1853 ersichtlich. Dieser starke Einbruch begründet sich jedoch vor allem daraus, dass 1852 ein außergewöhnlich geburtenreiches Jahr

gewesen war. Der niedrigste Wert wurde im Jahr 1831 mit 35 Geburten gemessen.

3.6. Sterbefälle in Gloggnitz 1830 – 1917

Die Sterblichkeit, oder auch Mortalität genannt, war einer der stärksten Indikatoren für die Entwicklung der Bevölkerung. Sie änderte sich ständig aufgrund von Krankheiten, Hungersnöten oder Kriegen. Zum überwiegenden Teil betrafen diese Ursachen die ärmeren Bevölkerungsschichten. Auch bei Krankheiten und Seuchen fehlten vor allem der armen Bevölkerung entsprechende Hygienemaßnahmen, um eine Ausbreitung der Krankheiten zu vermeiden. Die Kindersterblichkeit spielte in Europa ebenfalls eine große Rolle. Beim Bau der ersten Spitäler und der dadurch entstandenen Zentralisierung der gebärenden Frauen kam es zur Übertragung des „Kindbettfiebers“. Diese Krankheit entwickelte sich durch fehlende Hygiene und Unwissenheit der Ärzte über Infektionen. Die Todesrate war vor der Industrialisierung vor allem bei Säuglingen und Kleinkindern sehr hoch. So gibt es die Spezifizierungen Säuglingssterblichkeit, welche die Mortalität während der ersten Lebensjahre beschreibt, und die Kindersterblichkeit, welche vom zehnten bis zum fünfzehnten Lebensjahr festgelegt wurde. Die Säuglingssterblichkeit war in Europa weit verbreitet und so starb zirka ein Drittel aller Neugeborenen innerhalb des ersten Lebensjahres. Der Rückgang der Mortalität vollzieht sich seit dem 19. Jahrhundert in ganz Europa mit unterschiedlichem Ausmaß. Vorerst ging die Mortalität aufgrund von weniger Krankheiten und längeren Friedenszeiten zurück. Nach und nach reduzierte sich auch die Säuglings- und Kindersterblichkeit, welche zusätzlich durch die Einführung von Schutzimpfungen und Hygienemaßnahmen bekämpft wurde.⁶⁰

⁶⁰ vgl. Ehmer, Bevölkerung und historische Demografie, S. 141 ff.

Im nächsten Schritt werden die Sterbefälle in der Pfarre Gloggnitz zwischen den Jahren 1830 und 1918 als Liniendiagramm dargestellt.

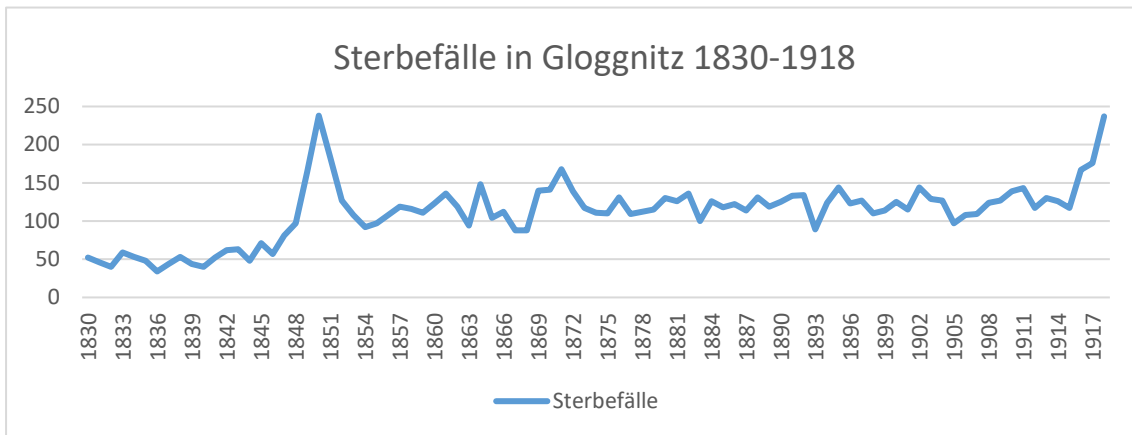


Abbildung 18: Sterbefälle in Gloggnitz 1830-1923

Bei der Analyse der Sterbefälle fallen zwei markante Punkte auf, nämlich zum einen das Jahr 1850 mit dem höchsten Wert in dieser Zeitspanne von 238 Sterbefällen und zum anderen das Jahr 1918 mit 237 Sterbefällen. Der niedrigste Wert wurde im Jahre 1832 mit 34 Sterbefällen erreicht. Der Mittelwert des Untersuchungszeitraums liegt bei 111 Verstorbenen pro Jahr. Im Jahr 1850 lebten durch den Bahnbau mehr Menschen in Gloggnitz und deshalb verunglückten auch mehr Personen und starben an Krankheiten. Laut Johann Gloggnitzer tobten unter den Bauarbeitern der Semmeringbahn die Epidemien Cholera und Typhus. Im Jahr 1850 wurden in der Ortschaft Klamm bei Schottwien 303 Menschen, überwiegend Bauarbeiter der Semmeringbahn und deren Familien, beerdigt.⁶¹

Bei genauerer Untersuchung der Pfarrmatriken von Klamm wurde nachgewiesen, dass die Sterbezahl von 303 Toten, ebenso wie bei den Aufzeichnungen von Johann Gloggnitzer, tatsächlich dokumentiert ist. Von diesen Verstorbenen wurde bei neunzehn Personen die Krankheit Typhus als Todesursache festgestellt. Wesentlich mehr Tote forderte eine Choleraepidemie, diese wurde auch im Jahr 1850 in den Sterbematriken von Klamm bei 172 Personen als Todesursache notiert. Die meisten Todesfälle davon wurden im

⁶¹ vgl. Gloggnitzer, Die Bergstadt Gloggnitz, S. 245.

Monat August mit 129 Personen verzeichnet. Ein weiterer Höhepunkt der Epidemie waren der 30. und 31. Dezember 1850. An diesen Tagen starben zehn beziehungsweise elf Personen an der Cholera.⁶²

3.7. Volkszählungen

Durch ein neues Gesetz vom 29. März 1869 wurde von Kaiser Franz Joseph I. eine Vereinheitlichung der Volkszählung erlassen. Dieses Gesetz besagte, dass im Jahr 1880 die zweite Volkszählung durchzuführen sei und anschließend alle zehn Jahre die Einwohner des Reiches gezählt werden sollten.⁶³ Für diese Arbeit sind die Ergebnisse der Volkszählungen aus den Jahren 1869, 1880, 1890, 1900, 1910 und 1923 relevant.

Aufgrund des Ersten Weltkriegs wurden die Volkszählungen in Österreich vorerst ausgesetzt. Zur Feststellung der Bevölkerungszahlen im österreichischen Staatsgebiet wurde nach Ende des Krieges eine außerordentliche Volkszählung durchgeführt. Diese Volkszählung im Jahr 1920 wurde in relativ kurzer Zeit vorbereitet. Durch den Krieg und die kurze Zeit der Vorbereitung der außerordentlichen Volkszählung wurde die Aussagekraft der Ergebnisse stark eingeschränkt. Viele Soldaten befanden sich in Kriegsgefangenschaft, oder Kinder waren wegen des Krieges ins Ausland geschickt worden. Aus diesem Grund ist die Volkszählung von 1920 unvollständig. Die eigentliche Volkszählung im Jahr 1920, welche nach dem zehnjährigen Rhythmus fällig gewesen wäre, wurde wegen des Krieges auf den siebten März 1923 prolongiert. Aufgrund der schlechten finanziellen Lage des Staates wurde auch die ordentliche Volkszählung im Jahre 1923 unvollständig durchgeführt. Die Daten über die Bevölkerung wurden nur in den Bundesländern Wien, Niederösterreich, Kärnten, Tirol und Burgenland erhoben.⁶⁴

⁶² vgl. NÖ Erzdiözese Wien: Tauf- und Sterbematriken der Pfarre Klamm am Semmering, online unter: <http://data.matricula-online.eu/de/oesterreich/wien/klamm-am-semmering/> (09.01.2019).

⁶³ vgl. Reichsgesetzblatt für das Kaiserthum Oesterreich. XXXII. Stück. (1869), S. 307, online unter: <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=rgb&datum=1869&size=45&page=341> (02.01.2019).

⁶⁴ vgl. Ladstätter, Johannes: Die Volkszählungen seit 1869. In: Helczmanovszki, Heimold (Hg.): Beiträge zur Bevölkerungs- und Sozialgeschichte Österreichs. Nebst einem Überblick über die Entwicklung der Bevölkerungs- und Sozialstatistik. Wien: Verlag für Geschichte und Politik 1973, S. 273 f.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Volkszählungen für die Jahre 1869, 1880, 1890, 1900, 1910 und 1923 für das Gebiet Niederösterreich auf dem Zuständigkeitsbereich der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen und für den Gerichtsbezirk Gloggnitz. Die Daten wurden zum einen dem „Blick auf die Gemeinde“ von Statistik Austria und zum anderen den jeweiligen veröffentlichten Volkszählungen entnommen.⁶⁵

Volkszählungen 1869 - 1923			
Jahr	Niederösterreich	Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen	Gerichtsbezirk Gloggnitz
1869	1.077.232	66.340	17.267
1880	1.152.767	74.049	20.377
1890	1.213.471	77.073	22.312
1900	1.310.506	84.412	24.848
1910	1.425.238	95.301	29.226
1923	1.426.885	99.802	30.998

Abbildung 19: Volkszählungen 1869-1923

3.8. Bevölkerungsveränderung in Gloggnitz

In diesem Kapitel werden die Zahlen aus dem historischen Ortslexikon mit den Zahlen der Volkszählungen zusammengeführt. Für das Jahr 1857 liegen noch Werte aus einem Bericht des K. K. Ministeriums des Innern auf. Dieser Bericht zählte im Jahr 1857 in Österreich unter der Enns 1.681.697 Personen und für Niederösterreich ohne Wien 1.205.475 Personen. Die Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen zählte 59.928 Personen und der Gerichtsbezirk Gloggnitz 13.980 Personen. Die Gemeinde Gloggnitz hatte im Jahr 1857 3.777 Einwohner.⁶⁶

⁶⁵ vgl. Statistik Austria: Ein Blick auf die Gemeinde Gloggnitz <31810>. Bevölkerungsentwicklung 1869-2018, online unter: <http://www.statistik.at/blickgem/G0201/g31810.pdf> (15.01.2019).

⁶⁶ vgl. K. K. Ministerium des Innern: Statistische Übersichten über die Bevölkerung und den Viehstand von Österreich. Nach der Zählung vom 31. October 1857 (Wien 1859), S. 50 ff., online unter: <https://archive.org/details/statistischebers00aust/page/n6> (27.01.2019).

Für die Jahre 1830 und 1846 sind keine Werte für die Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen vorhanden und bleiben daher in der angeschlossenen Grafik leer. Die Tabelle mit den gesammelten Daten für die Jahre 1830, 1846, 1857, 1869, 1880, 1890, 1900, 1910 und 1923 ist im Anhang beigefügt. Daraus ergibt sich das nachfolgende Liniendiagramm.

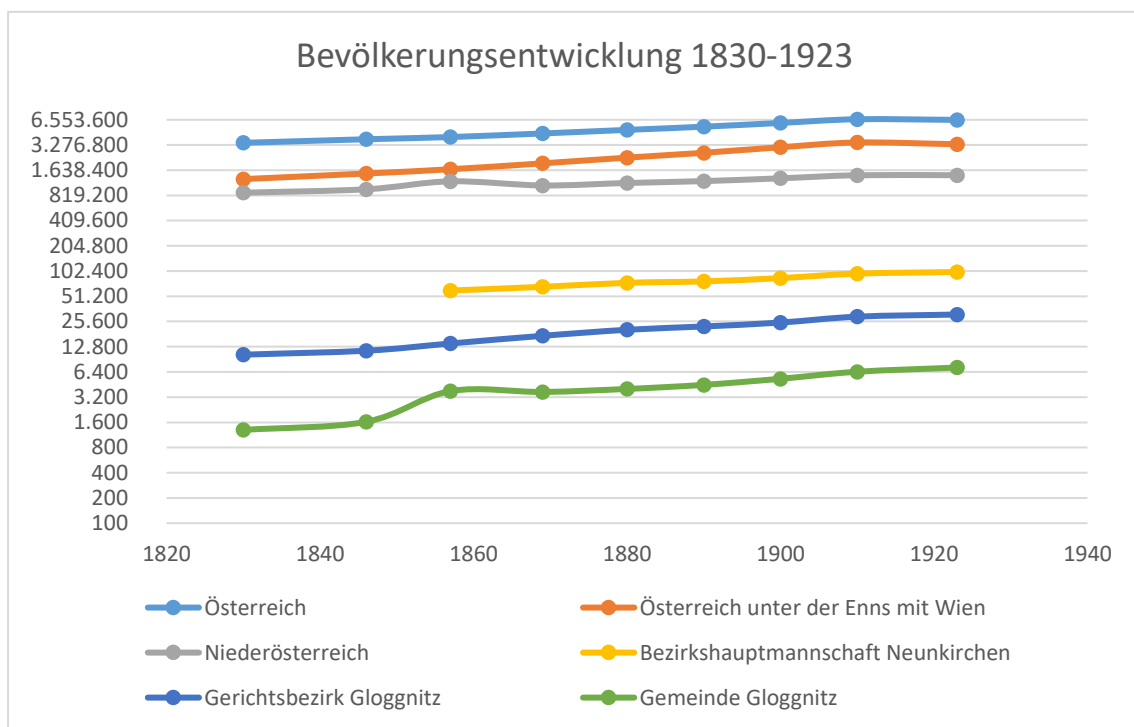


Abbildung 20: Bevölkerungsentwicklung von Österreich, Niederösterreich, Österreich unter der Enns, Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen, Gerichtsbezirk Gloggnitz und Gemeinde Gloggnitz 1830-1923

Aus der Abbildung ergibt sich eine relativ konstante Steigerung der gesamten Bevölkerung in den jeweiligen Gebieten. Als einzigen Ausreißer erkennt man die Gemeinde Gloggnitz von 1846 bis 1857 mit einem erhöhten Anstieg. Im genannten Zeitraum vergrößerte sich die dortige Bevölkerung um fast 133 Prozent. Auffallend ist, dass der massive Zuwachs nur die Gemeinde Gloggnitz betrifft, jedoch nicht den Gerichtsbezirk Gloggnitz. Als mögliche Ursache für diese Entwicklung könnte ein verstärkter Zuzug von Personen aus dem Umland von Gloggnitz oder aus weiter entfernten Gebieten der Monarchie direkt in die Stadt Gloggnitz stattgefunden haben.

Beim Vergleich des Diagramms mit den Tauf- und Sterbematriken der Pfarre Gloggnitz können einige Schlüsse auf eine mögliche Veränderung durch den Eisenbahnbau gezogen werden. So führt der große Anstieg der Sterberate ab dem Jahr 1848 in Gloggnitz zu keiner ersichtlichen Minderung des Bevölkerungswachstums. Es ist stärker als in den nachfolgenden Jahren. Dieses Phänomen kann durch den starken Anstieg der Taufen im Gemeindegebiet von Gloggnitz ausgeglichen werden. Im Zeitraum 1844 bis 1858 ist ein Anstieg der Taufen von rund zweihundert Prozent (von 68 Getauften 1844 auf 203 Taufen im Jahr 1858) dokumentiert.

Unter Geburtenbilanz wird der Differenzbetrag zwischen der Anzahl der Getauften und der Anzahl der Verstorbenen errechnet. Eine positive Geburtenbilanz lässt auf mehr getaufte Kinder als verstorbene Erwachsene in einem Jahr schließen. In den Jahren 1831, 1833, 1835, 1849, 1850, 1851, 1916 und 1917 bestand eine negative Geburtenbilanz. Dies bedeutet, dass mehr Menschen in diesen Jahren gestorben sind als getauft wurden. Im Durchschnitt gab es zwischen 1830 und 1917 eine positive Geburtenbilanz von 36 Personen pro Jahr.

4. Entstehung der Eisenbahn in anderen Ländern und Städten

In diesem Kapitel werden Beispiele für soziale und wirtschaftliche Veränderungen von Städten aufgrund eines Eisenbahnbaues dargestellt, um im Ergebniskapitel mit den Veränderungen in Gloggnitz verglichen zu werden. Zum einen wird nach internationalen Vergleichsbeispielen gesucht und zum anderen die Entwicklung durch den Bahnbau in Mürzzuschlag, dem ersten Bahnhof nach dem Semmering, analysiert.

4.1. Die Schweizer Eisenbahnen

Im 18. Jahrhundert wurde in der Schweiz gegen den Bau von Chausseestraßen, künstlich angelegten Alleestraßen, protestiert. Die Schweizer Bevölkerung meinte, dass diese das Werk des Teufels seien. Dieselbe Meinung hatte die Schweizer Bevölkerung in Bezug auf die Eisenbahn, welche vom Teufel besessen sein musste. Daher stimmte das Volk anfangs gegen den Bau von Eisenbahnen. Die Schweizer Zeitungen sahen im Gegensatz zur Bevölkerung viele Vorteile in der Errichtung einer Eisenbahn. Daher versuchten vor allem die in Zürich ansässigen Zeitungen, das Schweizer Volk auf die Unverzichtbarkeit eines neuen Transportmittels einzuschwören. Am 20. Juni 1835 sah die Züricher Bevölkerung zum ersten Mal ein Dampfschiff in Stadelhofen im Einsatz. Die Leute waren von der Energiebereitstellung der Dampfmaschine verblüfft und mussten sich eingestehen, dass eine Dampfmaschine doch sinnvoll und brauchbar ist. Dadurch war die Züricher Bevölkerung gegenüber dem Bau einer Dampfeisenbahn nicht mehr so abgeneigt wie zuvor. Vor allem die Händler und Industrietreibenden setzten sich für den Bau ein.⁶⁷

Die Züricher Regierung suchte am 16. Mai 1836 um Geld aus einem Industriefond für die Finanzierung der Vorleistungen zum Bau einer Eisenbahn an. Die Strecke sollte von Basel über Zürich nach Chur gehen und auch eine Zweistrecke führen. Dieses Ansuchen wurde vom Regierungsrat befürwortet und

⁶⁷ vgl. Welti, Zürich-Baden, die Wiege der schweizerischen Eisenbahnen, S. 12 ff.

Ingenieure wurden mit der Planung beauftragt. Ein Eisenbahnkomitee wurde geschaffen, um später eine Aktiengesellschaft für die Kapitalbeschaffung gründen zu können. Die geplante Aktiengesellschaft wurde am 8. März 1838 vom Staat bewilligt. Erst bei der Generalversammlung am 14. September 1840 wurde der Bau der Eisenbahn von Basel nach Zürich abgesegnet, jedoch kam durch die Aktiengesellschaft nicht die geplante Summe zusammen. Sie versuchte weiterhin vom Staat mehr Geld zu bekommen, dieser jedoch verneinte eine Zahlung. Deswegen wurde am 17. Jänner 1842 die Aktiengesellschaft wieder aufgelöst und das vorhandene Kapital an die Aktionäre zurückbezahlt. Die fertigen Berechnungen und Aufzeichnungen über den geplanten Bau der Eisenbahn kaufte Martin Escher-Heß von der Aktiengesellschaft. Die Bemühungen dieses Mannes sollten einige Zeit später zum Bau dieser Eisenbahn führen. In dieser Zeitspanne hatte sich die Einstellung der Schweizer Bevölkerung gewandelt und so war sie mittlerweile mehrheitlich für eine Errichtung. Man hatte von den erfolgreichen Bahnprojekten aus dem Ausland gehört und dadurch ihre Meinung geändert. Es gab Bürgerinitiativen und Unterschriftenlisten der Bevölkerung für den Bau der Eisenbahn, welche aber lange Zeit ohne Beachtung blieben. Am 28. Juni 1845 wurde dann von Martin Escher-Heß und vier weiteren Männern ein Antrag für die Errichtung der Eisenbahn von Zürich nach Basel und Aarau eingereicht. Escher-Heß hatte finanzielle Unterstützung aus dem Ausland. Am 16. März 1846 wurde die „Schweizerische Nordbahn“ mit dem Präsidenten Martin Escher-Heß gegründet. Diesmal wurde der Bau der Eisenbahn realisiert. Am 7. August 1847 war es so weit und die Eröffnung der Eisenbahnstrecke mit dem Namen Nordbahn ging feierlich über die Bühne.⁶⁸

Aufgrund der langen Verhandlungen und Vorarbeiten der Schweizerischen Nordbahn erwarteten sich die Schweizer große Einnahmen und Vorteile durch die Eisenbahn, aber ihre Erwartungen wurden nicht erfüllt und nach anfänglich guten Frequenzen ließen das Interesse und die Nutzung der Nordbahn bald wieder nach. Daraufhin mussten die Preise für die Fahrt mit der Eisenbahn gesenkt werden, um mehr Fahrgäste anzulocken. Im Jahr 1848 wurde der

⁶⁸ vgl. Welti, Zürich-Baden, die Wiege der schweizerischen Eisenbahnen, S. 12 ff.

Berner Eilwagen aufgelassen und die Post stattdessen über den Bahnverkehr abgewickelt. Die Preise für den Betrieb der Eisenbahn waren noch immer so hoch, sodass die Nordbahn keinen Gewinn erwirtschaften konnte. Um die Kosten zu senken, stieg man vom teuren Holz auf die in der Schweiz reichlich vorkommende Schieferkohle um. Bei deren Verwendung wurden aber sämtliche Dampfmaschinen durch den harzigen Ausstoß verklebt. Weiters war auch der Geruch der Schieferkohle für die Reisenden sehr unangenehm und kaum zu ertragen. Die Eisenbahn schaffte es einfach nicht, einen Gewinn über den Betriebskosten zu erwirtschaften. Damit stand die Nordbahn in der Schweiz aber nicht allein da. Alle anderen Schweizer Bestrebungen nach einer Eisenbahn in ihrem Land scheiterten bereits vor Beginn des Baues an finanziellen Schwierigkeiten. Im Schweizer Bundesrat wurde im Jahr 1849 der Auftrag für die Planung eines Eisenbahnnetzes durch die ganze Schweiz erteilt. Die ausgearbeitete Strecke sollte eine Länge von 650 Kilometern betragen und 102 Millionen Franken kosten. Es folgte ein Streit, ob die Bahn als Staatsbahn betrieben oder als Privatbahn von privaten Geldgebern finanziert werden sollte. Am 8. Juli 1852 wurde im Nationalrat der Streit über die staatliche oder private Betreibung der Eisenbahnen zu Gunsten der privaten Unternehmer geklärt. Ein Jahr später fusionierte die „Schweizerische Nordbahn“ mit der im selben Jahr gegründeten „Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft“. Am 1. Juli 1853 wurde aus den beiden Eisenbahnen die „Schweizerische Nordost-Eisenbahn“. Durch den Entscheid von 1852 wurden in weiterer Folge zahlreiche private Eisenbahngesellschaften gegründet. Eine davon war die „Schweizerische Centralbahngesellschaft“, deren Strecke von Basel über den Hauerstein verlaufen sollte. Als erste Teilstrecke der „Schweizerischen Centralbahn“ wurde die Eisenbahnstrecke von Basel bis Liestal fertiggestellt. Am 1. Mai 1858 hatte man die gesamte geplante Strecke von Basel über den Hauerstein bis Olten fertiggestellt und eröffnet. Die Eröffnung stand im Schatten des großen Unglücks beim Bau des Hauersteintunnels. Durch ein Feuer im Tunnel verloren 63 Personen ihr Leben.⁶⁹

⁶⁹ vgl. Welti, Zürich-Baden, die Wiege der schweizerischen Eisenbahnen, S. 126 ff.

Im Osten der Schweiz wurde am 27. Dezember 1852 die „St. Gallisch–Appenzellische Eisenbahngesellschaft“ gegründet. Sie sollte von Winterthur über St. Gallen bis zum Bodensee verlaufen. Über eine Eisenbahnstrecke vom Bodensee nach Basel wurde ebenfalls nachgedacht. Die zweite Eisenbahngesellschaft war die „Schweizerische Südostbahn-Gesellschaft“, welche am 1. September 1853 gegründet wurde. Die Streckenführung dieser Eisenbahn sollte von Rorschach durch das Rheintal nach Chur verlaufen. Die dritte Gesellschaft wurde am 25. Juni 1853 unter dem Namen „Glattalbahn“ gegründet. Sie sollte Zürich mit Wattwil verbinden und weiter nach Uster führen. Diese drei Eisenbahngesellschaften wurden am 10. April 1857 unter dem Namen „Vereinigte Schweizerbahnen“ zusammengeführt. Am 15. April 1859 wurde das geplante Eisenbahnnetz mit einer Länge von 269 Kilometern fertiggestellt.⁷⁰

Ähnlich der Eröffnungen der Eisenbahnstrecken entlang der Südbahn wurde auch in Basel eine große Eröffnungszeremonie veranstaltet, um die Fertigstellung der Eisenbahnlinie von dem französischen Ort Saint-Louise nach Basel zu feiern. Die Einweihungsfeier fand am 11. Dezember 1845 statt und wurde mit Gesang und anschließendem Buffett zelebriert.⁷¹

Die Entstehung der Eisenbahn und das Aufkommen des Autoverkehrs führten ab Ende des 19. Jahrhunderts vermehrt zu Pendlerbewegungen von Arbeitskräften in die Großstädte. Hier spielte die Eisenbahn eine wichtige Rolle, da diese mehrere Fahrten pro Tag angeboten hat.⁷² Durch die Eisenbahnlinien wurden die Einwohner von Städten mit einem Bahnhof wesentlich mobiler. Dadurch entwickelten sich sehr bald große wirtschaftliche Unterschiede zwischen Städten mit und ohne Bahnhof.⁷³

⁷⁰ vgl. Welti, Zürich-Baden, die Wiege der schweizerischen Eisenbahnen, S. 140 ff.

⁷¹ vgl. Schwabe, Hansrudolf: 1844: Anschluss an die Welt. Die erste Eisenbahn auf Schweizerboden. In: Basler Stadtbuch, Basel: Christoph Merian Stiftung 1994, S. 19 ff.

⁷² vgl. Rey, Urs: Demografische Strukturveränderungen und Binnenwanderung in der Schweiz 1850-1950. Freienwil: Dissertation 2003, S. 12.

⁷³ vgl. Gugerli, David / Speich, Daniel: Topografien der Nation Politik, kartografische Ordnung und Landschaft im 19. Jahrhundert, Zürich: Chronos-Verlag 2002, S. 71.

Beim Bau der Schweizer Eisenbahn wurden viele Arbeitskräfte aus dem Ausland benötigt. Diese Arbeiter sorgten für hohe Bevölkerungsanstiege in den wenig bewohnten Gebieten entlang der geplanten Eisenbahnstrecken.⁷⁴ Für die Schweizer Bevölkerung kam es durch den Bau der Eisenbahn speziell während der 1860er Jahre in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht zu umfangreichen Veränderungen. So einigte man sich beispielsweise auf die Vereinigung der Kantone, um einfachere Wirtschafts- und Handelsbeziehungen innerhalb der Schweiz zu erreichen. Weiters wuchs die Bevölkerung stark an, wodurch auch die landwirtschaftliche Produktion für die Versorgung der Bevölkerung erhöht werden musste. Nach Errichtung der Eisenbahn folgte eine generelle Wohlstandsverbesserung auf dem Gebiet der Schweiz.⁷⁵

4.2. Veränderungen durch die Eisenbahn in Manchester

Manchester begann in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bereits zu wachsen. Die Stadt nutzte die Fortschritte der Technik, um in der Textilbranche hohe Gewinne zu erzielen. Importe von Baumwolle für die Textilbranche waren der Hauptbestandteil der internationalen Geschäfte der Stadt. Manchester war eine der ersten Industriestädte, wodurch die Stadt in England zu einer Art Versuchsstadt wurde. Die englische Regierung wollte sehen, wie sich die Stadt durch die Industrie und deren Umwelt veränderte. In der Stadt selbst wurden die Häuser abgerissen, um Fabriken und Warenlager zu errichten. Die erste Eisenbahn zur Beförderung von Personen in Manchester wurde 1830 in Betrieb genommen. Die Strecke führte von Manchester nach Liverpool und läutete in Manchester eine große Industrialisierungswelle ein. Manchester wurde immer größer und benötigte viele Ressourcen aus der umliegenden Landschaft. Die Einwohnerzahl stieg von 77.000 im Jahre 1801 auf über 316.000 im Jahre 1851. Dieses Bevölkerungswachstum wurde unter anderem durch wachsende Geschäfte und Beschäftigungsmöglichkeiten bedingt. Außer Grundmaterialien

⁷⁴ vgl. Rey, Urs: Demografische Strukturveränderungen und Binnenwanderung in der Schweiz 1850-1950, Freienwil: Dissertation 2003, S. 147 ff.

⁷⁵ vgl. Weissenbach, Placit: Das Eisenbahnwesen der Schweiz, Paderborn: Salzwasser Verlag 1913, S. 5.

für die verschiedenen Produktionsverfahren wurde auch Kohle zum Betreiben von Dampfmaschinen benötigt. Durch die Chancen, welche eine solche Industriestadt im 19. Jahrhundert für die umliegende Bevölkerung bot, wollten auch viele Personen aus anderen Ländern nach Manchester. Im 19. Jahrhundert erwarteten sich die zugewanderten Arbeitskräfte eine gute Verdienstmöglichkeit und einen hohen Lebensstandard. Dies war jedoch selten der Fall. Die meisten Arbeiter lebten in heruntergekommenen Unterkünften mit schlechten oder kaum vorhandenen Sanitäranlagen. Weiters war in diesen Vierteln auch der Prozentsatz der Krankheiten und Sterbefälle wesentlich höher als im übrigen Land. Im Jahre 1831 verbreitete sich in England die Krankheit Cholera. Darum wurden die Hygienevorschriften überarbeitet und die Wohnbedingungen verbessert. Bei der Wasserversorgung wurde das Trinkwasser gereinigt, Hausmüll wurde abgeholt und Abwasser abgeleitet. Ein großer Teil der Arbeiter starb durch Erkrankungen der Atemwege. Dies war auf die schlechten Zustände in den Baumwollfabriken zurückzuführen.⁷⁶

4.3. Die Eisenbahn in Amerika

Der Eisenbahnboom in Amerika begann um das Jahr 1840. Gerade das Eisenbahnunternehmen war eine sehr unsichere Investitionsart. Die Anfangskosten für diverse Vorarbeiten, Planungen oder Landkauf waren extrem hoch. Danach kamen die eigentlichen Baukosten für die Gleisanlagen und die Kosten für die Lokomotiven. Deshalb wurden für die Eisenbahn neue Finanzierungsmöglichkeiten geschaffen. So wurden zum Beispiel Vorrechtsaktien, Anleihen oder Hypotheken eingeführt. Weiters wurde der Kapitalmarkt von Amerika in New York zentralisiert. Ein Eisenbahnunternehmen musste beim Bau der Eisenbahnlinien auch technisch schwierige Entscheidungen treffen. Eines der größten Eisenbahnunternehmen, die „Ernie Railroad“, hatte bereits im Jahr 1850 mehr als 4.000 Angestellte, um den Bahnverkehr aufrecht zu erhalten. Somit wurde die Bahn auch in Amerika zu einem der wichtigsten Arbeitgeber dieser Zeit. Die „Pennsylvania Railroad“ hatte Ende der 1880er Jahre eindrucksvolle 50.000 Arbeiter angestellt. Zur Koordinierung dieser vielen Arbeiter

⁷⁶ vgl. Douglas, Ian / Hodgson, Rob / Lawson, Nigel: Industry, environment and health through 200 years in Manchester. Manchester: Ecological Economics 2002, S. 235 ff.

wurden in den großen Eisenbahnunternehmen zum ersten Mal Administratoren eingestellt. Diese hatten meistens eine Ingenieurausbildung und stiegen in der Führungsebene höher als normale Mitarbeiter ein. Dadurch entstand ein neues Managementsystem im Bereich des Eisenbahnbetriebes. Das „Baltimore and Ohio Railroad“-Unternehmen hatte im Jahr 1847 unter dem Präsidenten einen Fachmann für Finanzen und einen Betriebsleiter. An den Betriebsleiter berichteten drei weitere Fachmänner, wobei jeder für ein anderes Gebiet zuständig war. Die Aufgabengebiete der drei Fachmänner gliederten sich in die Zuständigkeit für die Bahnstrecken, für die Lokomotiven und für den Transport. Sie mussten wöchentlich Reisen auf den Bahnstrecken unternehmen und die Lohnlisten ihrer ihnen unterstellten Arbeiter kontrollieren. Der Präsident der Eisenbahnlinie bekam jede Woche eine Präsentation der einzelnen Bereiche von den drei Fachmännern vorgelegt.⁷⁷

Die Länge der Eisenbahnstrecken stieg ab den 1840er Jahren in Amerika stark an. Im Jahr 1840 hatte man mit 4.500 Kilometern Eisenbahnstrecke im Gegensatz zu Deutschland (500 Kilometer) schon sehr viel beziehungsweise sehr lange Strecken erbaut. Bis zum Ende des Jahres 1850 stieg die Länge der Eisenbahnstrecken auf 14.500 Kilometer. Im Jahr 1860 gab es bereits 49.300 Kilometer Eisenbahnnetz in Amerika. Die Errichtung der Eisenbahnlinien ging rasch voran und so waren im Jahr 1870 bereits 85.100 Kilometer Schienen verlegt. Ein weiterer Anstieg bis zum Jahr 1880 trieb die Zahl der Schienlänge auf 150.700 Kilometer. 1890 waren schon 268.400 Kilometer und am Ende des Jahres 1900 waren bereits 311.100 Kilometer Eisenbahnschienen in Amerika verlegt.⁷⁸

⁷⁷ vgl. Chandler, Alfred Dupont: The railroads: Pioneers in modern corporate management. New York: Arno Press 1979, S. 16 ff.

⁷⁸ vgl. Kocka, Jürgen: Eisenbahnverwaltung in der industriellen Revolution: deutsch-amerikanische Vergleiche. In: Historia socialis et oeconomica: Festschrift für Wolfgang Zorn zum 65. Geburtstag. Stuttgart: Franz Steiner Verlag 1987, S. 262.

Durch die Entstehung der Eisenbahn in Amerika wurde eine neue Transportmöglichkeit geschaffen, welche sich bis heute aufrechterhielt. Der Personenverkehr war früher wichtiger Bestandteil der ersten Eisenbahngesellschaften und daher für das Überleben der jeweiligen Unternehmen sehr wichtig.⁷⁹

Die ersten Eisenbahnen wurden für die eigene Stadt errichtet, um hier schneller von einem zum anderen Ort zu gelangen. Oft waren diese Verbindungslinien zwischen Bauernhöfen und Industrieanlagen, oder zwischen zwei benachbarten Städten errichtet worden. Für die einzelnen Städte war ein Eisenbahnanschluss wichtig, da man sich dadurch höhere Einnahmen erwartete und man sich einen wirtschaftlichen Vorteil gegenüber anderen Städten erwartete. Dies führte beispielsweise in Chicago zu Errichtung von vierzehn Eisenbahnlinien in nur zehn Jahren.⁸⁰

⁷⁹ vgl. Stover, John F.: American Railroads, Chicago: The University of Chicago Press 1997, S. 10 ff.

⁸⁰ vgl. Klein, Maury: Unfinished Business. The Railroad in american life. London: University Press of New England 1994, S. 9 ff.

4.4. Wirtschaftliche und soziale Veränderungen in Mürzzuschlag

Die Entwicklung von Mürzzuschlag in der Steiermark ist im Vergleich ebenfalls spannend. Zu Beginn des Bahnbaues wurden viele Arbeiter aus unterschiedlichen Gebieten der Monarchie rekrutiert, um bei der Errichtung der Eisenbahn zu helfen. Die Einwohner von Mürzzuschlag waren der Meinung, dass diese Arbeiter nur „Gesinde“ seien, und hatten Angst vor Raub und Diebstahl. Diese Einstellung von Mürzzuschlag belegt ein Brief vom 5. Februar 1843, welcher von Ignaz Huber von Mürzzuschlag an seinen Bruder Vincenz Huber in Wien geschrieben wurde. Im nachfolgenden Auszug formuliert Ignaz Huber:

„Für deine vielen Neuigkeiten danke ich Dir, leider gibt es hier wenig Neues, welches ich Dir erwiedern könnte, die hiesigen Leute sind ganz und gar nicht erfreulich es sind bereits 5.000 Italiener auf dem Weg welche an verschiedenen Theilen zum Steinbrechen und imgleichen Arbeiten verwendet werden sollen, ungeachtet schon bei Kindberg viele Arbeiter beschäftigt sind, bei Mürzzuschlag werden auch die Arbeiten mit den Monaten Ende Feber, März beginnen, ungeachtet schon auf dem Neuberger Weg beim sogenannten Maurerhäusel viele Steinbrecher angestellt sind, dieses Gesinde wird von allen Leuten gefürchtet. Raub und Diebstahl steht bevor, keine Polizei, keine Wache, steht nun zum Gebothe, und einige wenige Wochen genügen bei einer solchen Überzahl, wo Gewalt mehr erreicht, auch wenig wirken und nützen können. Ich weiß noch immer nicht, wie viel mir weggenommen wird, welchen Schaden ich erleiden muß und stets in Angst leben ist sehr beängstigend.“⁸¹

⁸¹ Huber, Ignaz: Brief an Bruder Vincenz Huber. Mürzzuschlag: 1843. (Privatbesitz Wolfgang Hersits).

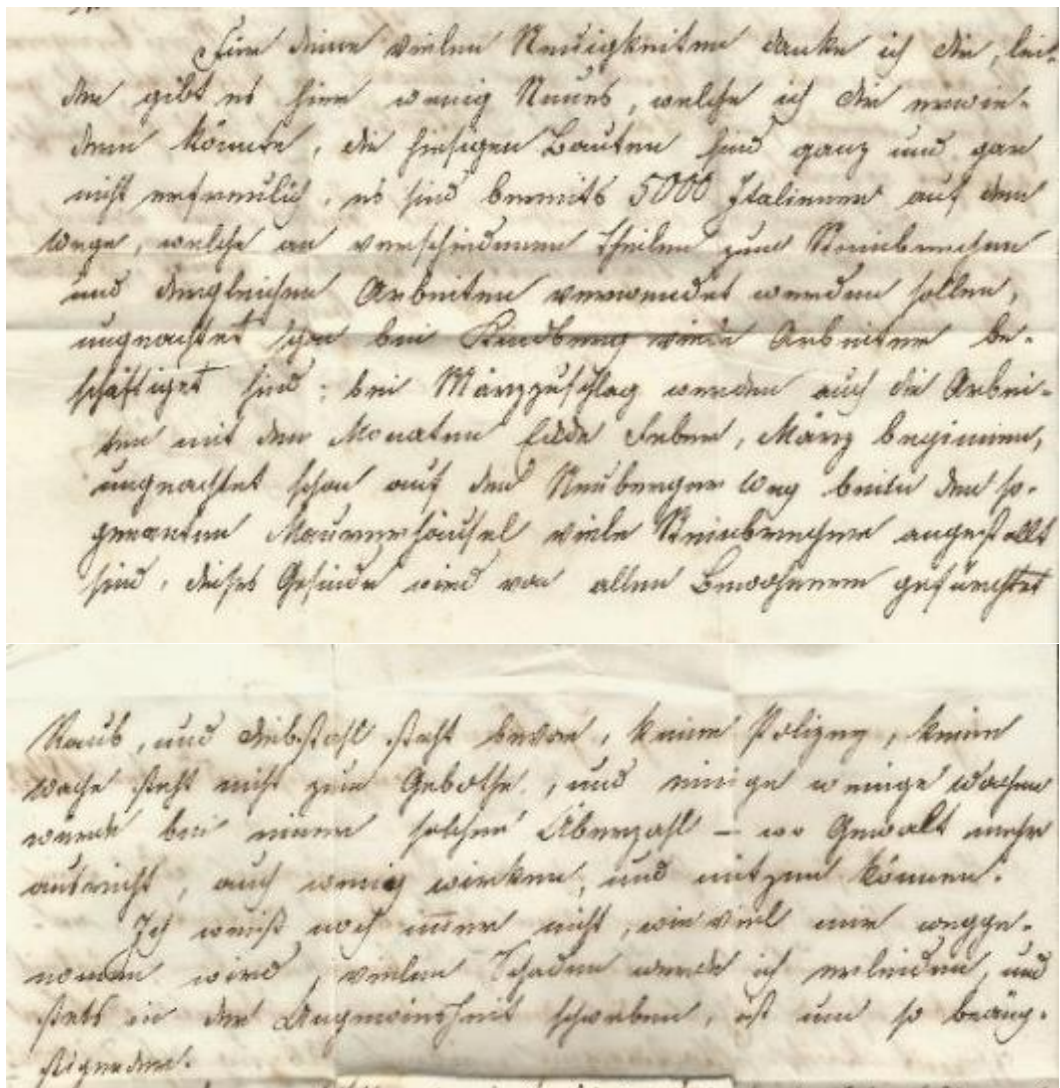


Abbildung 21: Brief über Ankommen der Arbeiter in Mürzzuschlag (Privatbesitz Wolfgang Hersits)

Mürzzuschlag ist der erste Bahnhof südlich des Semmerings und war seit 1844 der Startbahnhof einer Eisenbahnstrecke bis Graz, welche auch ein Teil der Südbahn ist. Vor dem Zeitalter der Eisenbahn war im steirischen Mürzzuschlag vor allem die Eisenverarbeitung der wichtigste Wirtschaftszweig, doch durch die Eröffnung der durchgehenden Südbahnstrecke im Jahr 1854 wurde der Ort zu einem beliebten Tourismusgebiet. Viele Gäste reisten hierher, um Erholung und Ruhe zu finden. Dafür mussten Unterbringungsmöglichkeiten geschaffen werden, und so entstanden Hotels und Wirtshäuser. Alois Waldherr eröffnete 1873 eine Wasserheilanstalt, welche zum Besuchermagneten wurde. Viele Einwohner aus Mürzzuschlag fanden auch bei der Eisenbahn eine Anstellung

und konnten so für ihre Familien sorgen. Der Bahnhof und die Gleisanlagen wurden immer wieder erweitert und ab 1900 verfügte die Station über eine Wartehalle, Heizhäuser, Werkstätten, Rundschuppen und eine Schiebebühne. Die Eisenbahn schuf viele Arbeitsplätze für verschiedenste Schichten der Bevölkerung. Es entstanden Eisenbahnersiedlungen und Krankenkassen für die Bediensteten, die Freifahrten für sich und ihre Familie erhielten. Beim Bahnhof Mürzzuschlag waren im Jahre 1907 651 Personen angestellt. Davon waren 255 Mitarbeiter für die Verkehrsplanung, weitere 255 für den Maschinendienst und 141 Personen für die Erhaltung der Gleisanlage zuständig. Die Mitarbeiter des Mürzzuschlager Bahnhofs pflegten auch in ihrer Freizeit Kontakte und so entstanden unterschiedliche Sparten des Eisenbahner Sportvereins, ein Eisenbahner Musikverein, die Sängerrunde „Lokomotive“ und der Eisenbahner Kulturverein.⁸²

⁸² vgl. Nothnagl, Hannes / Habermann, Barbara: An der Südbahn. Erfurt: Sutton Verlag 2007, S. 7 ff.

5. Leben in Gloggnitz

Das Leben im 19. Jahrhundert war geprägt von der Urbanisierung und Industrialisierung, die vor allem durch die Eisenbahn in die Städte gebracht wurde. Fabriken entstanden eher an den Stadtgrenzen. Die Eisenbahn und ihre Schienen schlängelten sich dagegen durch die Zentren der Städte. Die Bewohner sahen eine wachsende Anzahl von Zügen fahren und die Eisenbahn wurde zum Aushängeschild der Industrialisierung. Die Industrialisierung und die Urbanisierung gingen jedoch nicht Hand in Hand über die Bühne. Die Schwierigkeiten dieser Prozesse kann man anhand der Eisenbahn gut darstellen. So wurde diese oftmals erst als Grund für das große Städtewachstum gesehen. Zum anderen schränkte die Bahn mit Bahnhof und Geleisen häufig ein weiteres Wachstum ein. Die Kapazitäten der Eisenbahn im Inneren der Stadt sollten für die Bewohner der Städte gebaut werden, aber andererseits wollte man auch internationale Mobilität erreichen, um Handel betreiben zu können. Diese zwei Aufgaben waren Jahrzehnte lang Diskussionsthemen der zuständigen Politiker. Ein Bahnhof bedeutete für die Städte eine Anbindung an die moderne Lebenswelt. In vielen Städten war die Errichtung einer Eisenbahnstrecke ein großer Konfliktherd in den politischen Debatten. So nahmen beispielsweise im deutschen Oberhausen, welches als Verkehrsknotenpunkt diente, die Eisenbahnschienen den Großteil der Stadtfläche ein. Jeder Betrieb hatte eine eigene Werkseisenbahn und das Fahren auf den Straßen wurde durch die vielen Niveauunterschiede stark beeinträchtigt.⁸³

In diesem Abschnitt werden die Vorkommnisse in den Zeiträumen vor 1842, zwischen 1842 und 1854 und 1854 und 1918 dargestellt. Die unterschiedlichen Lebenssituationen der Bevölkerung von Gloggnitz können in die Zeit vor der Eisenbahn, in die Zeit zwischen der Eröffnung der Wien-Gloggnitz-Bahn bis zur Eröffnung der Semmeringstrecke und in die Zeit danach geteilt werden. Im Anschluss werden die entstandenen Unternehmen und die sozialen Einrichtungen während der betrachteten Zeiträume behandelt.

⁸³ vgl. Oetzel, Günther: Das pulsierende Herz der Stadt: Stadtraum und industrielle Mobilität. Die Karlsruher Bahnhofsfrage. Karlsruhe: Karlsruher Institut für Technologie 2005, S. 3 ff.

5.1. Leben in Gloggnitz vor 1842

Das Leben in diesem Gebiet war geprägt von der Grundherrschaft des Klosters Formbach-Gloggnitz. Diese wurde durch das Stift Formbach am Inn fast 800 Jahre hindurch aufrechterhalten. Im Jahre 1803 kamen die Besitztümer der Herrschaft an einen Fond des Staates Österreich. Josef Edler von Wayna kaufte im Jahr 1823 die Herrschaft Gloggnitz. Als dieser verstarb, erbten seine Kinder das Herrschaftsgebiet. Die Grundherrschaftsverdienste stellten die wichtigste Einnahmequelle dar. Die Untertanen mussten für den Grund und Boden, auf dem sie sich befanden, ihre Schuld mit Geld oder Naturalien begleichen. Weiters gab es die Robot, bei welcher der Einwohner mit unentgeltlicher Arbeit seine Schuld bei seinem Lehensherren begleichen musste. Die Robot konnte zum Beispiel das Ackern oder Mähen eines Feldes sein.⁸⁴ Für die Bemessung der Leistung wurden die Untertanen in Bürger, Bauern, Kleinhäusler und Inwohner unterteilt. Die Größe des Hauses spielte eine weitere wichtige Rolle und so wurde in Dreiviertel-, Zweiviertel-, Viertel-, Achtel- und Sechzehntellehenshäuser sowie Kleinhäuser unterteilt.⁸⁵

Um 1800 war das Leben stark von den Napoleonischen Kriegen geprägt, welche hohe Staatsausgaben verursacht hatten. Um diese Kosten zu tilgen, wurden mehr Steuern und Abgaben von den Einwohnern eingetrieben. Von 1791 bis 1806 steigerte sich die Steuerbelastung auf die Gloggnitzer Einwohner um durchschnittlich 18 Prozent. Verschiedene Abgaben waren zu zahlen, so wie im Jahr 1799 eine Grundsteuer, 1800 eine Kriegssteuer oder 1801 eine Klassensteuer. Durch eine Währungsumstellung und Währungsreform wurde das Geld massiv entwertet und die Bevölkerung spürte die Auswirkungen enorm. So verloren einige Einwohner von Gloggnitz ihre Häuser oder mussten Kredite aufnehmen.⁸⁶

⁸⁴ vgl. Gloggnitzer, Die Bergstadt Gloggnitz, S. 97 ff.

⁸⁵ vgl. Gloggnitzer, Johann: Gloggnitz und Umgebung. Gloggnitz: Prager Verlag 1971, S. 50.

⁸⁶ vgl. ebd., S. 54 f.

Vor dem Jahre 1854 konnte man eine Reise über den Semmering nach Mürzzuschlag entweder zu Fuß oder mit der Kutsche über die alte Semmeringstraße bewältigen. Die Semmeringstraße sollte, wie später die Eisenbahn, eine Verbindung zu den Hafenstädten Triest und Fiume herstellen. Die Straße wurde am 9. Dezember 1723 durch Kaiser Karl VI. in Auftrag gegeben. Die Ingenieure inspizierten die Strecke im darauffolgenden Jahr. Sie wollten die für die Zeit übliche Methode des Straßenbaues anwenden. Dies bedeutet, dass sie den Bau von Kurven vermieden und stattdessen die Strecke mit langen Geraden bewältigten. Das Resultat von langen Geraden im steilen Gelände waren Streckenabschnitte mit großer Steigung. Um diese zu überwinden, benötigten die Transportwagen Zughilfe von mehreren Pferden. Daher war es üblich, dass die Gasthäuser und Geschäfte in den umliegenden Märkten zwischen dreißig und sechzig Pferde eingestellt hatten. Diese wurden gegen Entlohnung an die Transporteure verliehen.⁸⁷

Nach Erbauung einer Straße über den Semmering verkehrte seit 1730 einmal in der Woche eine Postkutsche, welche von Wien über Gloggnitz nach Venedig unterwegs war. Die Fahrt mit der Postkutsche dauerte im Sommer neun und im Winter zwölf Reisetage. Von Gloggnitz aus wurden auch weitere Wege in unterschiedliche Gebiete erschlossen. Dies geschah zur Zeit der Erbauung des ersten Teils der Südbahnstrecke. Als Beispiel dafür ist der Weg von Erzbischof Vinzenz Eduard Milde, der eine Straße von Enzenreith nach Kranichberg zu seinem Anwesen erschließen ließ. Diese Verbindung wurde dann 1846 weiter über den Ramssattel nach Kirchberg geführt. Im Jahre 1888 ließ Fürst Liechtenstein die Schlaglstraße, welche von Gloggnitz hinauf nach Schlagl führt, erbauen. Von 1830 bis 1832 wurde der erste Teil der Höllentalstraße durch den Holzmeister Georg Baumgartner errichtet. Für die Benutzung dieser Straßen wurde meistens eine Gebühr verlangt, welche an den Mautstätten zu bezahlen war. Die älteste erhaltene Mautordnung in Niederösterreich stammt aus dem Jahr 906. Die Mauten wurden im 12. und 13. Jahrhundert von den Landesfürsten eingefordert. Ab dem 16. Jahrhundert wurden die Straßenmauten immer häufiger von Privatpersonen eingehoben, welche den Landesfürsten die

⁸⁷ vgl. Pap, UNESCO Kulturerbe Semmeringbahn, S. 25 ff.

Herrschaften abgekauft hatten. In Neunkirchen wurde die Maut bis zum Jahre 1565 vom Landesfürsten eingehoben, später dann von einem Herrschaftsbesitzer. In Schottwien war bis 1417 ebenso eine landesfürstliche Maut zu bezahlen. Später wurde nicht mehr für die Benutzung der Straße die Maut eingefordert, sondern für die zum Markt gebrachten Güter. Diese Mautstellen verteuerten die gehandelten Güter ungemein. Zwischen Tarvis in Italien und Wien lagen zum Beispiel 22 Mautstellen, an denen bezahlt werden musste. Deswegen versuchten die Kaufleute, abgelegene Straßen zu befahren, um den Mautgebühren zu entkommen. Aus diesem Grund veranlasste man eine Straßenpflicht, um die Maut nicht umgehen zu können, und das Hinterziehen der Maut wurde bestraft. Wurde ein Weinhändler einer Mauthinterziehung überführt, schlug man ihm die Weinfässer auf und zerstörte den Wagen. Im Zuge des Merkantilismus wurde die Mautordnung von 1755 erlassen. Diese besagte, dass nur noch einmal eine Maut auf der gesamten Strecke zu entrichten war.⁸⁸

Während der Herrschaft von Josef Edler von Wayna (1822-1848) gehörten der Markt Gloggnitz und die Dörfer Aue, Weißenbach, Eichberg, Heufeld, Abfaltersbach, Graben und Hafung zum Gebiet. Im Jahr 1825 lebten darauf 1.385 Menschen, es gab 75 Pferde, 144 Zugochsen, 238 Kühe, 321 Schafe und 700 Schweine. Weiters besaß die Herrschaft 500 Joch Wald und deren Einwohner zusätzliche 677 Joch Wald.⁸⁹

Eine weitere Einnahmequelle der Herrschaft Gloggnitz war der Weinbau. Dieser erlebte seinen Höhepunkt im 16. Jahrhundert. Die Weingärten waren vor allem an den sonnigen Hängen nahe der Schwarza zu finden. Fast alle Ortschaften verfügten über Weingärten. Diese waren zum Beispiel in Würflach, Pottschach, Stuppach, Gloggnitz, Payerbach und an den Hängen des Eichberges zu finden. Urkundlich wurden die Weinbaugärten bereits im 11. Jahrhundert erwähnt. Sowohl der gewonnene Wein vom Eichberg als auch jener vom Silbersberg soll gut geschmeckt haben und war sehr begehrt. Auch beim Weinbau konnte die

⁸⁸ vgl. Gloggnitzer, Die Bergstadt Gloggnitz, S. 109 ff.

⁸⁹ vgl. Schweikhardt, Franz: Darstellung des Erzherzogthums Oesterreich unter der Ens Wien: 1832. Zitiert nach: Gloggnitzer: Die Bergstadt Gloggnitz, S. 95 f.

Bevölkerung von Gloggnitz ihre Robotleistung abdienen. Der fertige Wein wurde zum größten Teil in den umliegenden Wirtshäusern ausgeschenkt. Der nicht benötigte Wein wurde am Markt in Wiener Neustadt verkauft. Hier waren die Herrscher aus der Obersteiermark, welche über den Semmering kamen, die besten Kunden. 1533 erließ Franz Ferdinand I. ein Gesetz, wonach der Handel von Wein in Wiener Neustadt ohne Beschränkung und ohne Maut durchgeführt werden konnte. Im Mittelalter wurden so viele Weingärten geschaffen, dass im Jahr 1527 ein Edikt veröffentlicht wurde, das weitere Auspflanzungen, untersagte. Über die folgenden Jahrhunderte hinweg wurde die Bedeutung des Weinbaues immer geringer. Auf die Frage, warum die Weingärten in diesem Gebiet schlussendlich ganz verschwanden, gibt es mehrere Antworten. Zum einen wurden die Hochwälder über den Weinbergen abgeholzt, welche vorher die Weinreben vor Wind und Wetter geschützt hatten. Zum anderen wurden die Weinstöcke durch die mit Weinreben aus Amerika im 19. Jahrhundert importierte Reblaus befallen, was zum Sterben der heimischen Rebpflanzen führte.⁹⁰ Als Größe der Weingärten wurde 1787 zwischen Gloggnitz und Pottschach über 420 Joch angegeben. Die Herrschaft Gloggnitz besaß 1825 noch immer über 102 Joch an Weingärten.⁹¹

Handwerk, Handel und Gewerbe kann man in Gloggnitz bis zum 16. Jahrhundert zurückverfolgen. Damals arbeiteten die Mönche des Klosters an ihrer Unterkunft, damit diese bewohnbar und in Ordnung blieb. Natürlich mussten die Mönche noch weitere Tätigkeiten, wie den Weinbau und die Nahrungsmittelherzeugung, verrichten. Als die wichtigsten Gewerbe dieser Zeit kann man die Nahrungsmittel- und Bekleidungsgewerbe nennen. In alten Urkunden des Klosters wurden die Berufe Schuster, Lederer, Schneider, Müller, Tischler und Fleischhacker genannt. Weiters soll es laut den Aufzeichnungen von Abt Angelus Rumpler eine Schmiede und eine Weberei in Gloggnitz gegeben haben, welche zum Kloster gehörten. Je größer der Stand der Handwerker wurde, desto öfter wurde auch Handel mit verschiedensten Gütern betrieben.

⁹⁰ vgl. Gloggnitzer, Die Bergstadt Gloggnitz, S. 110 ff.

⁹¹ vgl. Becker, Moritz Alois: Niederösterreichische Landschaften mit historischen Streiflichtern: Schottwien, Gloggnitz, Wartenstein, Hernstein. Wien: 1879. Zitiert nach: Gloggnitzer: Die Bergstadt Gloggnitz, S. 114.

Die ersten Händler waren sogenannte Wanderhändler, welche ihre Waren am Sonntag nach dem Gottesdienst verkauften. Damit Gloggnitz einen Markt abhalten durfte, musste der Landesfürst ein Privilegium erteilen. Dieses wurde von Kaiser Franz I. im Jahre 1819 unterzeichnet. Die ersten Märkte wurden für den Sebastiani- und den Bartholomäustag gestattet, also für den 20. Jänner und den 24. August.⁹²

Ab dem Jahr 1876 war Doktor Vinzenz Richter der Besitzer der Herrschaft Gloggnitz. Er war bis zu seinem Tod im Jahre 1901 Hof- und Gerichtsanwalt in Gloggnitz. Von 1901 bis 1907 herrschten seine Erben, die Schwiegertöchter Maria Figdor und Maria Richter und die Enkelkinder Arthur, Ernst, Mitzi und Lotte Richter. Richters Enkelkinder verkauften die Herrschaft 1907 an Ritter Rudolf von Reimann. Der Preis dafür betrug 700.000 Kronen. Sie wurde nach Rudolf von Reimanns Tod im Jahre 1910 um 680.000 Kronen versteigert. Der Großkaufmann aus Dresden, Oskar Richter, kaufte die Herrschaft Gloggnitz und besaß sie bis 1917.⁹³

Eine Bodenerhebung für die Gemeinde Gloggnitz im Jahre 1910 ergab eine Fläche von 124 Hektar Acker, 61 Hektar Wiese, 33 Hektar Gärten, 7,6 Hektar Hufweiden, 6,24 Hektar Weingärten und 114 Hektar Wald. Als Nutztiere wurden im Jahr 1910 im Gemeindegebiet Gloggnitz insgesamt 189 Pferde, 756 Kühe, 39 Schafe und 960 Schweine gezählt.⁹⁴

Im anschließenden Bild sieht man den Markt Gloggnitz und Umgebung um das Jahr 1840. Die Hauptpoststraße diente als größter Verbindungsweg zwischen Gloggnitz und Wiener Neustadt. Die Straße verlief von Wiener Neustadt relativ geradlinig über Neunkirchen nach Gloggnitz und weiter über den Semmering.

⁹² vgl. Gloggnitzer, Die Bergstadt Gloggnitz, S. 120 ff.

⁹³ vgl. Gloggnitzer, Die Bergstadt Gloggnitz, S. 108 f.

⁹⁴ vgl. ebd., S. 117 f.



Abbildung 22: Gloggnitz um 1840 aus der Perspektiv-Karte von Franz Xaver Schweickhardt

5.2. Leben in Gloggnitz 1842 – 1854

Das Leben in Gloggnitz zwischen 1842 und 1854 war geprägt von der Eröffnung der Wien-Gloggnitzer-Bahn im Jahre 1842 und dem Bau der Semmeringbahn zwischen 1848 und 1854. Durch diese Ereignisse veränderte sich das Leben für die Gloggnitzer Bevölkerung in vielerlei Hinsicht. Es waren mehr Personen unterwegs als früher und man konnte mit der Eisenbahn schneller nach Wiener Neustadt oder Wien fahren. Nachrichten verbreiteten sich durch die Eisenbahn ebenfalls viel schneller. Die Revolution im Jahre 1848 und der Beginn des Baues der Eisenbahnstrecke über den Semmering geben diesen Jahren noch zusätzlich interessante Aspekte. Als neuer Endbahnhof der Wien-Gloggnitzer-Bahn ab dem Jahre 1842 stiegen die Bedeutung und die Bekanntheit von Gloggnitz stark an. Jeder Eisenbahnzug musste in Gloggnitz mit Wasser, Kohle und Holz versorgt werden.⁹⁵

⁹⁵ vgl. Gloggnitzer, Die Bergstadt Gloggnitz, S. 151 ff.

Die österreichisch-kaiserliche Wiener Zeitung berichtete am 7. Mai 1842 über die Geschehnisse bei der Eröffnungsfahrt bis Gloggnitz. Der erste Zug fuhr um sechs Uhr früh mit zirka 500 Gästen in Wien ab. Die Lokomotiven „Weilburg“ und „Brandhof“, welche beide in der Wiener Werkstätte erbaut worden waren, zogen die Waggonen. An den Haltestellen von Baden und Wiener Neustadt hielt der Zug, um Wasser nachzufüllen, auch hier standen viele Menschen und feierten den ankommenden Zug. Um halb neun Uhr kam die Eisenbahn in Gloggnitz an und die Gäste wurden von einer großen Menschenmenge feierlich begrüßt. Die Arbeiter des Steinkohlebergwerkes bildeten mit rund 120 Mann ein Spalier für die ankommenden Gäste. Die „K. und K. Musikbande des Feuerwerks-Corps“, welche zur Eröffnung angerückt war, spielte zur Unterhaltung festliche Musikstücke. Baron Georg Simon Sina von Hodos brachte als erster Sprecher einen Toast auf den Kaiser und die kaiserliche Familie aus. Anschließend wurde durch die „Musikbande des löbl. Regiments Hoch- und Deutschmeister“ die Volkshymne angestimmt und die Zuhörer brachen in tosenden Applaus aus. Es folgten weitere Ansprachen der wichtigsten Personen der Versammlung und ein Festmahl im Bahnhofsgebäude. Danach wurden Ausflüge zu unterschiedlichen Nachbarorten von Gloggnitz durchgeführt. Zum Beispiel war eine Fahrt mit einem Pferdeomnibus nach Reichenau möglich.⁹⁶

Als mit Beginn der Bauarbeiten für die Semmeringbahn die ersten Arbeiter nach Payerbach kamen, fehlte es an Unterkünften für die zahlreichen Personen. Die Möglichkeit, mit dem Zug täglich wieder nach Wien zu fahren, bestand, dennoch wollten die meisten Arbeiter vor Ort bleiben. So wurde Gloggnitz ab dem 7. August 1848 mit zirka 500 Arbeitern des Bauunternehmers Hablitschek regelrecht ‚überschwemmt‘. Die Bevölkerung wusste nichts von den eintreffenden Arbeitermassen. Der Großteil von ihnen stammte aus dem Industriesektor und kannte die Gefahren des Bahnbaues kaum.⁹⁷ Durch die mangelnde Erfahrung und die enormen Gefahren im Bauhandwerk kam es zu zahlreichen Unfällen, wovon viele tödlich endeten. Wenn ein Bahnarbeiter beim Bau

⁹⁶ vgl. Bernard, Josef Karl: Oesterreichische Eisenbahnen. Eröffnung der Eisenbahnstrecke von Neunkirchen bis Gloggnitz. In: Oesterreichisch-kaiserliche Wiener Zeitung 126 (1842), S. 935.

⁹⁷ vgl. Pap, UNESCO Kulturerbe Semmeringbahn, S. 178 f.

verstarb, wurde für ihn eine Trauerzeremonie mit läutenden Glocken und wehenden Fahnen abgehalten.⁹⁸ Die Bauunternehmer waren laut Vertrag verpflichtet, dass sie für das Begräbnis aufkamen und auch die Angehörigen finanziell unterstützten. Um den verunglückten Arbeitern zu helfen, entstanden in Gloggnitz, Schlöglmühl, am Eichberg, in Schottwien, in der Kalten Rinne und am Wolfsberg Spitäler. Auch auf der anderen Seite des Semmerings wurden zwei Spitäler in Jauern und Mürzzuschlag errichtet. Deren Bau wurde von den Bauunternehmern finanziert und durchgeführt.⁹⁹

Zu einem großen Teil bestand die Arbeiterschaft aus Wiener Arbeitern oder sie kam aus anderen Ländern der Monarchie, insbesondere aus Böhmen, Ungarn und Italien. Generell waren die Arbeiter bei der einheimischen Bevölkerung nicht gern gesehen und ihr Aufenthalt in Gloggnitz wurde als unangenehm empfunden. Wie in Mürzzuschlag hatten die Einwohner große Angst vor Diebstahl und Raub.¹⁰⁰

In den Verträgen, welche mit den Bauunternehmern der einzelnen Baulose abgeschlossen worden waren, war festgeschrieben worden, dass die Unterbringung der Arbeiter durch den Bauunternehmer zu erfolgen hatte. Sie mussten diese durch eine Unterkunft vor Kälte, Wind und Nässe schützen. Solche Unterbringungen fehlten aber vor allem zu Beginn der Bauarbeiten und führten zu einer äußerst prekären Wohnsituation.¹⁰¹

Für den Bau der Semmeringbahn benötigte es vor allem Fachkräfte. Dafür kamen speziell Maurer aus Böhmen, Zimmerer aus Welschtirol (Trentino), Steinarbeiter aus Piemont und Bergarbeiter aus dem sächsischen Gebiet. Diese Fachleute errichteten sich oft eigene Unterkünfte, da sie auch ihre Familie mitgenommen hatten. So entstanden entlang der Bahntrasse viele Unterkünfte, die nicht reglementiert wurden. Arbeiter ohne Familie wurden meistens von den Bauunternehmern in neu errichteten Baracken untergebracht.

⁹⁸ vgl. Pfarrer Rosenau, Chronik der Pfarre Payerbach 1830-1900. Zitiert nach: Pap, UNESCO Kulturerbe Semmeringbahn, S. 178.

⁹⁹ vgl. ebd., S. 186.

¹⁰⁰ vgl. Pfarrer Rosenau, Chronik der Pfarre Payerbach, S. 179.

¹⁰¹ vgl. Pap, UNESCO Kulturerbe Semmeringbahn, S. 178 f.

Weiters wurden Spitäler, Fleischereien, Bäckereien, Schankhtten und Lager für das Baumaterial errichtet.¹⁰²



Abbildung 23: Arbeitersiedlungen entlang der Semmeringbahntrasse (Technisches Museum Wien)

Die Dramatik fehlender Unterkünfte lässt sich auch aus dem Taufbuch der Pfarre Klamm entnehmen. Beispielsweise wurden am 2. August 1850 Zwillinge einer Arbeiterfamilie in Breitenstein in der Nähe des Hauses 36 geboren (Siehe die nachfolgende Abbildung). Beim Wohnort wurde eingetragen: „Eine Wiese zu N.36 in Breitenstein gehörig“. Die Mutter der Zwillinge, Anna Gamzempl, war römisch-katholisch und Arbeiterin bei der Eisenbahn. Sie kam ursprünglich aus Gschaid im Königreich Ungarn und war im K. und K. Gebiet geboren worden.¹⁰³

¹⁰² vgl. Pap, UNESCO Kulturerbe Semmeringbahn, S. 180 f.

¹⁰³ N Erzdiözese Wien: Tauf- und Sterbematriken der Pfarre Klamm am Semmering, online unter <http://data.matricula-online.eu/de/oesterreich/wien/klamm-am-semmering/01-01/?pg=168> (05.02.2019).

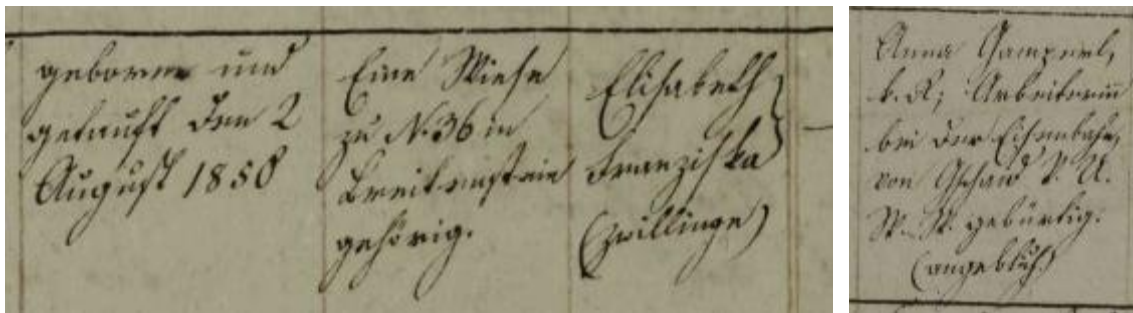


Abbildung 24: Matrikeneintrag Pfarre Klamm am Semmering Geburt auf einer Wiese

Nicht alle Bewohner der angrenzenden Orte waren der Eisenbahn gegenüber anfangs positiv eingestellt. Viele sahen sie als Teufelswerk und meinten, dass sich durch die Bahn ihr Leben ins Negative ändern werde. So glaubte auch die Prigglitzer Bevölkerung, dass bei jedem Zug ein Menschenleben vom Teufel geholt werden. Daher wagte zuerst niemand eine Fahrt mit der Eisenbahn. Erst als ihr Pfarrer eine Reise mit dem ‚Teufelswerk‘ unternahm und unversehrt zurückkam, trauten sich auch die anderen Einwohner, auf die Eisenbahn aufzusteigen.¹⁰⁴

Trotz der anfänglichen Angst fanden die Gloggnitzer schnell heraus, dass man mit dem zunehmenden Fremdenverkehr viel Geld verdienen konnte. Zu diesem Zwecke wollte man für die Reisenden etwas schaffen, damit sie länger in Gloggnitz verweilten und mehr Geld ausgaben. So wurde ein Verschönerungsverein gegründet, um ein angenehmeres Ambiente in der Stadt zu gestalten. Der Verein errichtete Wege, schuf Sitzplätze auf Bänken und baute Aussichtsstellen.¹⁰⁵

Karl Ritter von Ghega plante und baute ab 1848 eine Gebirgseisenbahnstrecke, obwohl zu dieser Zeit weltweit noch keine Lokomotive für diese gewaltigen Steigungen verfügbar war. Er glaubte fest an den technischen Fortschritt und an die Entwicklung einer geeigneten Zugmaschine noch vor Fertigstellung der Semmeringstrecke. Zur Auswahl einer geeigneten Lokomotive, welche die Steigungen und Kurvenradien der Semmeringbahnstrecke bewältigen konnte,

¹⁰⁴ vgl. Leitgeb, Josef: Prigglitz, St. Christoph und Umgebung. Wien: Selbstverlag 1883, S. 15 ff.

¹⁰⁵ vgl. Gloggnitzer, Die Bergstadt Gloggnitz, S. 155.

wurde ein internationaler Wettbewerb ausgeschrieben. Dieser beinhaltete einen genauen Plan der Versuchsstrecke, damit die Teilnehmer wussten, wie viel Promille Steigung und welche Kurvenradien gegeben waren. Die teilnehmenden Eisenbahnen mussten die Strecke von Payerbach bis Abfaltersbach meistern. Dieser Streckenabschnitt verfügte über die steilsten Steigungen auf der gesamten Semmeringbahn. Der Sieger des Wettbewerbes hatte somit schon die größten Schwierigkeiten auf der Semmeringstrecke gemeistert. Nennschluss für den Wettbewerb war der 31. Mai 1851. Die Juroren für diesen Wettbewerb wurden aus den Direktoren und Ingenieuren anderer Eisenbahnen gebildet.¹⁰⁶

„Von den ursprünglich für die Preisfahrten gemeldeten sieben Lokomotiven trafen bis zum mehrmals hinausgeschobenen Ablieferungstermin am 31. Juli 1851 aber nur folgende Lokomotiven in Payerbach ein: Die „Bavaria“ von der Maschinenfabrik Maffei in München, die „Wiener Neustadt“ von der Lokomotivfabrik Günther in Wiener Neustadt, die „Seraing“ von Cockerill in Belgien und die „Vindobona“ von der Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer-Bahn“¹⁰⁷

Dem Sieger dieses Wettkampfes wurde ein ansehnlicher Geldbetrag in Höhe von 20.000 Dukaten in Aussicht gestellt. In der Ausschreibung wurde festgehalten, dass die Siegerlokomotive in den Besitz des Staates übergehe und als Modell für weitere Lokomotiven verwendet werden dürfte. Zusätzlich zur preisgekrönten Lokomotive sollten auch noch drei weitere Lokomotiven von den anderen Wettbewerbsteilnehmern angekauft werden. Die zusätzlich angekauften Lokomotiven würden die Plätze zwei bis vier im Wettbewerb belegen und mit 10.000, 9.000 und 8.000 Gulden prämiert werden. Die Testung der Lokomotiven begann mit dem 20. August 1851. Als großer Sieger ging die

¹⁰⁶ vgl. Pap, UNESCO Kulturerbe Semmeringbahn, S. 136 ff.

¹⁰⁷ ebd., S. 140.

Lokomotive „Bavaria“ der Maschinenfabrik Maffei in München hervor. Zweite wurde die Lokomotive „Wiener Neustadt“, gefolgt von der „Seraing“.¹⁰⁸

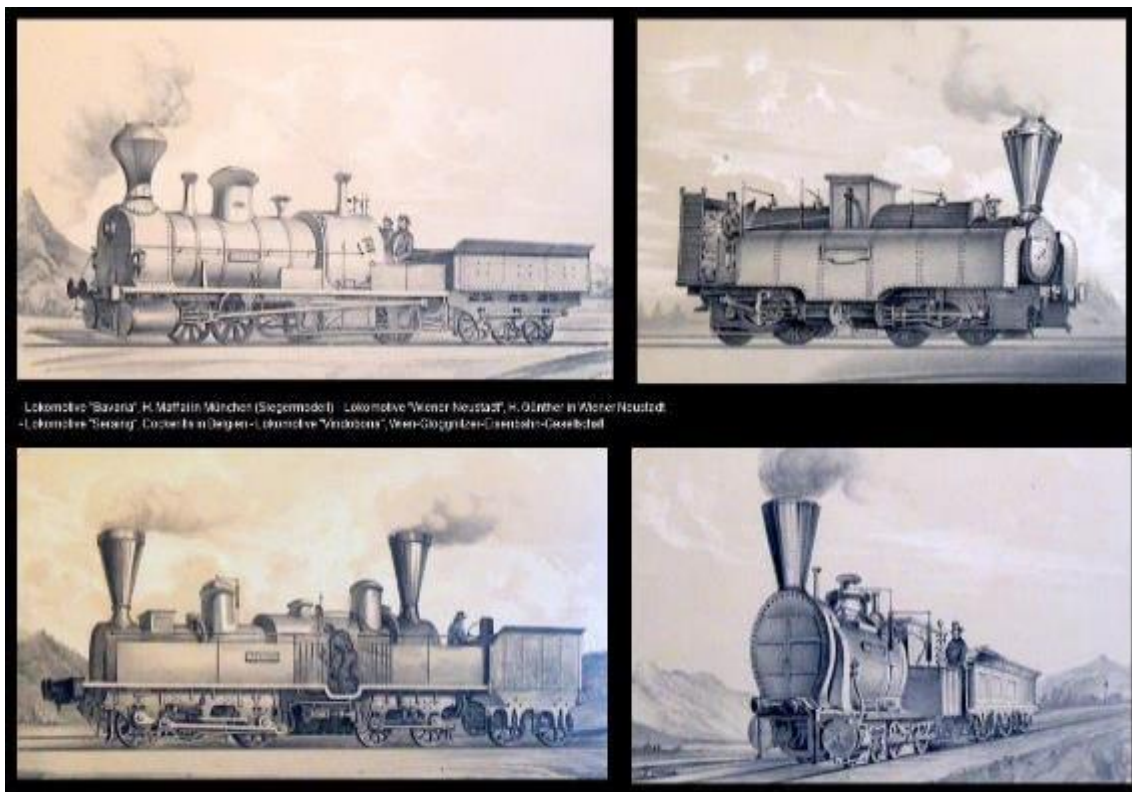


Abbildung 25: Teilnehmende Lokomotiven beim Wettbewerb 1851

Obiges Bild zeigt die vier Lokomotiven, welche beim Wettkampf auf einem Streckenteil der Semmeringbahn teilnahmen.

Der Wettbewerb förderte die Weiterentwicklung im Bereich des Lokomotivbaues. Weiters wurde deutlich, dass eine Überquerung des Semmerings nicht mehr völlig unmöglich war. Trotzdem wurde keine der angekauften Lokomotiven direkt für die Semmeringbahn verwendet. Durch die Ausarbeitungen von Wilhelm Engerth konnte der Plan für eine bergtüchtige Lokomotive entwickelt werden. Diese wurde bei der Maschinenfabrik Esslingen und dem Unternehmen von Charles James Cockerill in Auftrag gegeben. Beide Unternehmen lieferten zusammen 26 Lokomotiven, welche ab November 1853 im

¹⁰⁸ Schmid, Adalbert: Mittheilungen über die Vorbereitung der materiellen Mittel zum Betriebe der Eisenbahn über den Semmering, betreffend, die Preisausschreibung für die geeignetste Lokomotive u. den Erfolg der Preis-Konkurrenz. Wien: Gerold und Sohn 1852, S. 10 ff.

Einsatz waren. Die Lokomotive von Wilhelm Engerth überzeugte von Anfang an und meisterte die enormen Steigungen und Krümmungen sogar im Winter.¹⁰⁹

5.3. Leben in Gloggnitz 1854 – 1918

Kaiser Franz Josef I. kam erstmals im Jahr 1850 mit dem Zug nach Gloggnitz, wo er mit einer großen Feier begrüßt wurde. Zu diesem Zeitpunkt musste er ab Gloggnitz noch in eine Kutsche umsteigen, um seine Reise über den Semmering fortsetzen zu können. Zur Eröffnungsfeier der Semmeringbahn im Jahr 1854 reiste er bereits mit der Bahn von Mürzzuschlag nach Gloggnitz an. Diese Fahrt war sicher ein großes Spektakel und unterstreicht die Wichtigkeit der Südbahnstrecke für die Monarchie.¹¹⁰

Die Fahrt mit der Semmeringbahn von Mürzzuschlag bis Gloggnitz oder in die andere Richtung kostete für die erste Klasse 1,20 Gulden Konvektionsmünze und für die zweite Wagenklasse einen Gulden Konvektionsmünze. Jeder Passagier durfte ein Gepäckstück mit einem maximalen Gewicht von 50 Pfund gratis mitnehmen. Für Übergepäck wurden 20 Kreuzer pro Strecke verrechnet.

¹⁰⁹ vgl. Engerth, Wilhelm: Die Lokomotive der Staatseisenbahn über den Semmering. Wien: Karl Gerold und Sohn 1854, S. 3 ff.

¹¹⁰ vgl. Gloggnitzer, Die Bergstadt Gloggnitz, S. 32.



Abbildung 26: Bekanntmachung zur Passagierbeförderung zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag (Technisches Museum Wien)

Bei der Umrechnung von Gulden zu Kreuzer ist zu beachten, dass bis zum Jahr 1857 ein Gulden 60 Kreuzer wert war. Ab 1858 wurde der Gulden auf das Dezimalsystem umgestellt und der neue „Silbergulden“ in Umlauf gebracht, dieser hatte einen Wert von 100 Kreuzern. Wie im oberen Bild aus dem Jahr 1844 angegeben, wurden also für die erste Wagenklasse 80 Kreuzer verrechnet.¹¹¹

Die Kosten für die Erbauung der Semmeringbahn beliefen sich auf 414.111 Gulden. Mit der Semmeringbahn entstanden mehrere Gebäude, welche verschiedene Funktionen hatten. So gab es Personenhallen in Gloggnitz, Payerbach und Mürzzuschlag. In den Bahnhöfen und entlang der Eisenbahnstrecke wurden neun Werkstätten für die Lokomotiven erbaut. Für die Unterbringung des Zugpersonals und der Bahnarbeiter wurden weitere neun Gebäude errichtet. Weiters wurden noch 55 Wächterhäuser, 32 Signalhäuser und 26 Schilderhäuser für den Zugverkehr über den Semmering geschaffen. Die Lokomotiven der Semmeringbahn wurden meistens mit Braunkohle

¹¹¹ vgl. Probst, Günther: Österreichische Münz- und Geldgeschichte. Von den Anfängen bis 1918. Wien: Hermann Böhlau Nachf. Gesellschaft m. b. H. 1983, S. 540.

betrieben. Holz als Brennstoff verwendete man zum Vorheizen der Verbrennungsöfen. Der Bedarf an Braunkohle wurde durch die Förderung aus den Gruben neben den Eisenbahnstationen Gloggnitz, Marein, Graz, Leibnitz, Triffail, Sagor und Leoben gedeckt. Die Braunkohle aus Leoben war gegenüber den anderen Braunkohlegruben besser und teurer. 100 Pfund Braunkohle aus Leoben kosteten damals 60 Kreuzer. Die Braunkohlevorräte auf den Zügen konnten in den Bahnhöfen Gloggnitz, Klamm und Mürzzuschlag aufgefüllt werden.¹¹²

Durch den Vertrag vom 23. September 1858 wurde am 1. Jänner 1859 die Südbahn mit der lombardisch–venezianischen Eisenbahn–Gesellschaft, der Kaiser Franz Josef–Orientbahn–Gesellschaft, der k. k. priv. Kärntner Bahn und der Tiroler k. k. Staatsbahn zusammengeschlossen. Aus diesem Zusammenschluss ergab sich der Name „k.k. priv. südliche Staats-, lombardisch-venetianische & centralitalienische Eisenbahn–Gesellschaft“, und sie war damit die größte Eisenbahngesellschaft in der gesamten Monarchie.¹¹³

In den nächsten dreißig Jahren nach 1860 entstanden in Gloggnitz und Umgebung viele neue Unternehmen und Arbeitsplätze. Die Unternehmer werden im nächsten Kapitel (5.4. Unternehmen in Gloggnitz) behandelt.

Am 10. Jänner 1895 wurde in Gloggnitz die erste Ausgabe des *Gebirgsboten* publiziert. Er war somit die erste Zeitung, welche hier gedruckt und veröffentlicht wurde. Die Redaktion dieser Zeitschrift befand sich am Hartwald 9. Der *Gebirgsbote* hatte in den Sommermonaten ein extra „Kur-Blatt“ für die Gäste, welche mit der Eisenbahn nach Gloggnitz kamen. Ein Jahresabo kostete drei Gulden, ein Halbjahresabo einen Gulden und fünfzig Kronen. Einzelne Ausgaben ohne das „Kur-Blatt“ kosteten zehn Kronen. Die Themen des *Gebirgsboten* orientierten sich nicht an politischen oder religiösen Idealen. Der

¹¹² vgl. Förster, Allgemeine Bauzeitung, S. 285 ff.

¹¹³ vgl. Birck, Alfred: Die Südbahn und ihre Zukunft. In: Eisenbahn und Industrie. Zentralorgan für das gesamte Verkehrswesen und die Interessen der Industrie 9 (1909), S. 105.

Autor wollte die kulturellen Ereignisse im Schwarzatal niederschreiben und die Leser und Leserinnen durch lustige Geschichten zum Schmunzeln bringen.¹¹⁴

In der ersten Ausgabe des *Gebirgsboten* von 1895 wurde ein eigener Teil für die Nachrichten im umliegenden Gebiet verwendet: In Neunkirchen wurde das Krankenhaus erbaut, welches als „architektonisches Meisterwerk“ galt. Für die Finanzierung bat man in der Zeitung um Unterstützung. Die Leser und Leserinnen konnten sich mit einer Spende von 200 Gulden als „Stifter“ oder mit einer Spende von 50 Gulden als „Gründer“ im Inneren des Krankenhauses verewigen lassen. In Gloggnitz organisierten die Kinderfreunde Gloggnitz eine Christbaumfeier am 21. Dezember 1894. Der damalige Bürgermeister Johann Wochesländer wurde wiedergewählt und die Fabrik Volpini spendete große Ballen an Tüchern, um für ärmere Kinder Kleidung herzustellen.¹¹⁵

Eine der interessantesten Anzeigen im *Gebirgsboten* war der „Sommerwohnungs-Anzeiger“ für die Süd- und Aspangbahn. Hier konnten Wohnungsbesitzer für die Sommermonate ihre Wohnungen zum Vermieten inserieren. Auf diese Möglichkeit der Inserierung wurde bereits in der ersten Ausgabe des *Gebirgsboten* hingewiesen. Der Verfasser selbst, also Johann Tanzer, hatte das Problem, dass die Vermietung einer Wohnung sehr kompliziert war. Die angesprochenen Mieter in der Zeitschrift war ausnahmslos die Wiener Bevölkerung, welche mit dem Zug nach Gloggnitz und in deren Umgebung kam. Der Verfasser schreibt, dass die Vermietung einer Wohnung sehr viel Zeit und Ruhe benötigte.¹¹⁶

¹¹⁴ vgl. Tanzer, Johann: Ein Wort an unsere Leser! In: *Gebirgsbote*. Localblatt für Jahres- und Sommerbewohner des Steinfeld-, Schneeberg-, Semmering-, Wechsel- und Raxgebietes 1 (1895), S. 1.

¹¹⁵ vgl. Tanzer, Johann: Der Sommerwohnungs-Anzeiger. Ueber dessen Entstehung und Zweck. In: *Gebirgsbote*. Localblatt für Jahres- und Sommerbewohner des Steinfeld-, Schneeberg-, Semmering-, Wechsel- und Raxgebietes 1 (1895), S. 7.

¹¹⁶ vgl. ebd., S. 6.

„Die lieben Wiener kommen nun in irgend einer Sommerfrische an, mit der Absicht, hier eine passende Wohnung zu miethen. Unkundig des Ortes, der Bewohner, gehen sie auf die Suche, hasieren nahezu alle Häuser ab, besichtigen eine Menge Wohnungen, wobei natürlich die Bewohner selbst auch in einemfort gestört sind, und kehren oft unverrichteter Sache zurück. Der Wiener ist nicht so leicht befriedigt wie wir Landbewohner. Ich beobachte oft Damen, die vom vielen herumlaufen schon ganz ermattet und verzweifelt waren. Die Reichen kommen per Fiaker, sind aber viel wählerischer und müssen noch öfters ohne Erfolg abreisen.“¹¹⁷

Aus diesem Zitat geht hervor, dass sich die Bevölkerung aus Wien ‚vornehm‘ verhalten hat. Dahingegen hatte sich die Bevölkerung am Land mit weniger Luxus zufriedengegeben oder einfach weniger Luxusgüter besessen. Weiters ist die Aussage „Die lieben Wiener“ eine klare Abgrenzung zu der einheimischen Bevölkerung. Erstere werden als sehr wählerische Menschen beschrieben, welche einen hohen Lebensstandard gewohnt sind. Aber auch die Sommerfrischler wollten schnell eine für sie geeignete Wohnung finden. Daher war für beide Parteien, Vermieter und Mieter, eine Veröffentlichung der freien Wohnungen und deren Ausstattung wünschenswert. Die Verschönerungsvereine und Gemeindeämter wurden gebeten, die Inserate der Vermieter zu sammeln und bis spätestens Ende Jänner 1895 an die Redaktion des Gebirgsboten zu senden.¹¹⁸

¹¹⁷ Tanzer, Der Sommerwohnungs-Anzeiger, S. 6.

¹¹⁸ vgl. ebd., S. 6.

Im nachfolgenden Bild ist der erste veröffentlichte Sommerwohnungsanzeiger des Gebirgsboten abgebildet. Das Blatt sollte zwischen Vermieter und Mieter vermitteln und wies speziell jene Gasthöfe aus, in denen ein Gebirgsbote auflag. Die Inserate wurden nach den Stationen der Südbahn geordnet, beginnend mit Ternitz und endend mit Schwarza im Gebirge. Für die Beschreibung der Inserate wurden eigene Zeichen verwendet, welche am ersten Blatt unter dem Vorwort erklärt wurden. Der Buchstabe Z zum Beispiel wurde für die Bezeichnung eines Zimmers verwendet. Der Hinweis P 1 wies auf die erste Preiskategorie hin, also ein Zimmer zu 60 Kreuzern oder zwei Zimmer und Küche zu 200 Kreuzern. Die erste Preiskategorie war die teuerste.

Nr. 3
„Gebirgsbote“
Seite 7.



**Sommerwohnungs-
Anzeiger**
für Süd- und Aspang-Bahn.

(Preis 20 kr., incl. Gebirgsboten 30 kr.)

Kaisersruhe gefälligst vorbehalten.

Verlegt bei allen Bahn-Anstaltsbuchhandlungen und bei der Redaction „Gebirgsbote“ in Gloggnitz. — Abnahmestellen der S. T. Verwaltungsverwaltung.

Vorwort!

Dieser Sommerwohnungs-Anzeiger hat den Zweck, den Sommerwohnungsbedürfnissen gerecht zu werden, als auch den Vermietern ein bequemes Geschäftsvermittlung zu sein. Den Sommergästen wird dadurch sehr viel Zeit und Mühe durch Vermittlung und Vermietung erspart, während die Vermieter nicht 10–50 mal ihre Wohnungen besichtigen lassen müssen, bis „der Rechte“ kommt, denn mit Hilfe dieses Anzeigers weiß jeder Sommergast den wahren, was er hinzuzusetzen hat. Daraus schlüssen wir die Bitte an die S. T. Sommergäste, sie mögen uns die allfällige Zusammenstellung dieses Anzeigers dadurch erleichtern, indem sie von jedem Vermieter verlangen, dass er uns seine Wohnungsbesichtigung einreicht, damit er seine Antragsgebühr nicht braucht. Manche Vermieter denken sich aber in ihrer Bescheidenheit: „Ich was, d' Wiener werden uns schon finden!“ und finden es nicht der Mühe werth, das Allgemeine-praktische zu unterstützen.

Bei jeder Sommerreise ist angegeben, in welchen Gasthöfen der „Gebirgsbote“ aufliegt und finden die S. T. Sommergäste darin alle „Herbergslisten“ dieser Gebiete.

Bezeichnen die Stellen: Z = Zimmer, K = Küche, B = Bad, S = Speisezimmer, E = Eise, R = Räder, u = Uhr, d = Diner, v = Veranda, f = Fenster, g = Garten, l = Lade, m = Mauer, n = Nische, o = Ofen, p = Pforte, q = Quer, r = Röhre, s = Stube, t = Treppe, u = Uhr, v = Veranda, w = Wand, x = X, y = Y, z = Z.

Preis 1. Kategorie 100 kr., 2. Kategorie 80 kr., 3. Kategorie 60 kr., 4. Kategorie 40 kr., 5. Kategorie 20 kr., 6. Kategorie 10 kr., 7. Kategorie 5 kr., 8. Kategorie 2 kr., 9. Kategorie 1 kr., 10. Kategorie 0,50 kr.

Vertheilt nach Stationen der Süd- und Aspang-Bahn.

Anton Erber's Gasthof
in Wartmannbühl,
1/2 Meile vom Markt Reichenbach, nahe
am See, 3. 4. Zimmer im 1. Stock,
mit schöner Aussicht.

Südbahn.
1. Ternitz.
Der kleine Stationsort ist ein sehr
gemüthliches, wohl aber im hiesigen
Gebirgsboten. Der Gebirgsbote liegt
hier am besten 2 mal nach St. Johann, Schan-
zen, St. Johann, Puchberg, und zwar am besten
am Freitag 8:30 Uhr vorm., 6:30 Uhr nachm.,
1. Juni bis 30. September, Sonnt. nur 2:40
Uhr nachm.

St. Johann
am Ende des Ortes und oberhalb liegen, nahe
am See, 1. 2. Zimmer von der Bahn, nahe
Gebirgsbote, 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12.

Vermiether:
Hans Waidner Nr. 13.
a) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.
b) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Anton Erber Nr. 10.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Johann Waidner Nr. 17.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Anton Waidner Nr. 41.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Waidner Nr. 43.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

St. Johann.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Gloggnitz.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Gloggnitz
am Ende des Ortes, nahe der Bahn, nahe
Gebirgsbote, 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12.

Vermiether:
Hans Waidner Nr. 13.
a) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.
b) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Anton Erber Nr. 10.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Johann Waidner Nr. 17.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Anton Waidner Nr. 41.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Waidner Nr. 43.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

St. Johann.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Gloggnitz.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

St. Johann
am Ende des Ortes und oberhalb liegen, nahe
am See, 1. 2. Zimmer von der Bahn, nahe
Gebirgsbote, 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12.

Vermiether:
Hans Waidner Nr. 13.
a) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.
b) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Anton Erber Nr. 10.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Johann Waidner Nr. 17.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Anton Waidner Nr. 41.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Waidner Nr. 43.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

St. Johann.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Gloggnitz.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Puchberg
am Ende des Ortes, nahe der Bahn, nahe
Gebirgsbote, 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12.

Vermiether:
Hans Waidner Nr. 13.
a) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.
b) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Anton Erber Nr. 10.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Johann Waidner Nr. 17.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Anton Waidner Nr. 41.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Waidner Nr. 43.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

St. Johann.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Gloggnitz.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

St. Johann
am Ende des Ortes und oberhalb liegen, nahe
am See, 1. 2. Zimmer von der Bahn, nahe
Gebirgsbote, 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12.

Vermiether:
Hans Waidner Nr. 13.
a) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.
b) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Anton Erber Nr. 10.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Johann Waidner Nr. 17.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Anton Waidner Nr. 41.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Waidner Nr. 43.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

St. Johann.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Gloggnitz.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Puchberg
am Ende des Ortes, nahe der Bahn, nahe
Gebirgsbote, 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12.

Vermiether:
Hans Waidner Nr. 13.
a) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.
b) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Anton Erber Nr. 10.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Johann Waidner Nr. 17.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Anton Waidner Nr. 41.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Waidner Nr. 43.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

St. Johann.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Gloggnitz.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

St. Johann
am Ende des Ortes und oberhalb liegen, nahe
am See, 1. 2. Zimmer von der Bahn, nahe
Gebirgsbote, 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12.

Vermiether:
Hans Waidner Nr. 13.
a) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.
b) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Anton Erber Nr. 10.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Johann Waidner Nr. 17.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Anton Waidner Nr. 41.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Waidner Nr. 43.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

St. Johann.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Gloggnitz.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Puchberg
am Ende des Ortes, nahe der Bahn, nahe
Gebirgsbote, 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12.

Vermiether:
Hans Waidner Nr. 13.
a) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.
b) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Anton Erber Nr. 10.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Johann Waidner Nr. 17.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Anton Waidner Nr. 41.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Waidner Nr. 43.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

St. Johann.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Gloggnitz.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

St. Johann
am Ende des Ortes und oberhalb liegen, nahe
am See, 1. 2. Zimmer von der Bahn, nahe
Gebirgsbote, 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12.

Vermiether:
Hans Waidner Nr. 13.
a) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.
b) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Anton Erber Nr. 10.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Johann Waidner Nr. 17.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Anton Waidner Nr. 41.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Waidner Nr. 43.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

St. Johann.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Gloggnitz.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G, 3 H, 3 I, 3 J, 3 K, 3 L, 3 M, 3 N, 3 O, 3 P, 3 Q, 3 R, 3 S, 3 T, 3 U, 3 V, 3 W, 3 X, 3 Y, 3 Z.

Puchberg
am Ende des Ortes, nahe der Bahn, nahe
Gebirgsbote, 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12.

Vermiether:
Hans Waidner Nr. 13.
a) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.
b) 2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Anton Erber Nr. 10.
2 Z, 2 K, 2 B, 2 S, 2 E, 2 R, 2 U, 2 D, 2 V, 2 F, 2 G, 2 H, 2 I, 2 J, 2 K, 2 L, 2 M, 2 N, 2 O, 2 P, 2 Q, 2 R, 2 S, 2 T, 2 U, 2 V, 2 W, 2 X, 2 Y, 2 Z.

Johann Waidner Nr. 17.
3 Z, 3 K, 3 B, 3 S, 3 E, 3 R, 3 U, 3 D, 3 V, 3 F, 3 G

In der vierten Ausgabe des Gebirgsboten wurde der Sommerwohnungsanzeiger fortgesetzt und die Inserate von Gloggnitz veröffentlicht. Für den Markt Gloggnitz gab es nur Wohnungen der ersten und zweiten Preiskategorie zu mieten. Im Weiteren wurden einige Beispiele für Vermieter in Gloggnitz angeführt. Herr Schauer, Bahnhofstraße 4, annoncierte ein Zimmer im ersten Stock mit zwei Betten und Garten nahe am Wald. Am oberen Silbersberg wurde die Villa Blum zur Vermietung angeboten. Sie verfügte über zwei Zimmer, ein Cabinet, ein Dienerzimmer, Garten, Küche und einen Balkon. Weiters inserierten Hotels in diesem Anzeiger. In Gloggnitz warb das Hotel „Zum schwarzen Adler“ mit Passagierzimmern mit allem Komfort und mit einem Nachlass von 20 Prozent für Geschäftsreisende. Beim Betrachten der Inserate wird ersichtlich, dass die Vermieter ihre Mietobjekte unterschiedlich genau darlegten. Einige der Annoncen beschrieben die Ausstattung der Objekte sehr detailliert, andere Vermieter veröffentlichten lediglich ihre Adresse im Gebirgsboten.¹¹⁹ Dies stand in direktem Zusammenhang mit den Kosten für die Inserate, welche nach der Anzahl an Wörtern verrechnet wurden.

Die Eröffnung der Semmeringbahn wurde anfangs wenig gefeiert. So wurde die offizielle Inbetriebnahme für Privatpersonen nur im kleinen Kreise zelebriert, da die Bahn zuvor schon für den Gütertransport im Einsatz gewesen war. Das fünfundzwanzigste Jubiläum im Jahr 1870 wurde ebenfalls kaum gewürdigt. Dafür wurden die nächsten Jubiläen ab dem fünfzigsten Jahrestag in großem Stil gefeiert. Den Staatsoberhäuptern war klar geworden, dass die Semmeringbahn eine Meisterleistung von Österreichern auf österreichischem Gebiet war. Daher waren diese Feiern für die Prägung des Nationalitätsgefühls von großer Bedeutung. Die Jubiläumsfeier zum fünfzigjährigen Bestehen der Semmeringbahn wurde von 27. bis 30. Mai 1904 veranstaltet.¹²⁰ Nach der Jubiläumsfeier von 1904 folgten weitere Feiern vor allem auch zu Ehren von Carl Ritter von Gegha. Die Gemeinde Payerbach veranstaltete zum fünfundsiebzigjährigen Jubiläum der Semmeringbahn ein großes Fest. Am Abend des 15. Juni 1929

¹¹⁹ vgl. Tanzer, Johann: Der Sommerwohnungs-Anzeiger. Fortsetzung des Sommerwohnungsanzeigers von Nr. 3. In: Gebirgsbote. Localblatt für Jahres- und Sommerbewohner des Steinfeld-, Schneeberg-, Semmering-, Wechsel- und Raxgebietes 4 (1895), S. 5.

¹²⁰ vgl. Pap, UNESCO Kulturerbe Semmeringbahn, S. 292 ff.

spielte dazu die Militärkapelle unter der Leitung von Andreas Hofer. Am darauffolgenden Tag, dem 16. Juni 1929, wurde durch Pfarrer Reidinger eine Feldmesse gelesen. Am 22. Juni 1929 wurde eine Ausstellung im Technischen Museum in Wien eröffnet. Die Feierlichkeiten dauerten eine ganze Woche. Den Abschluss bildete die Feier am Sonntag, dem 23. Juni 1929, am Semmering. Für diese Festlichkeiten fuhren der damalige Bundespräsident Wilhelm Miklas und Bundeskanzler Ernst Streeruwitz mit der Eisenbahn auf den Semmering. Einen Zwischenstopp machte der Festzug in Gloggnitz, wo die Festgäste mit einer Ansprache von Landeshauptmann Karl Buresch begrüßt wurden.¹²¹

Als am 28. Juni 1914 der österreichische Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand und seine Frau Sophie durch das Attentat von Sarajewo getötet wurden, kam es zum Ultimatum von Kaiser Franz Joseph an Serbien und anschließend zum Ausbruch des 1. Weltkriegs.¹²² Die Eisenbahnlinien spielten in Kriegszeiten eine strategisch äußerst wichtige Rolle. Mit der Eisenbahn konnten in kurzer Zeit große Armeetruppen von einem zum anderen Ort verschoben werden. Vor allem der Materialnachschub funktionierte mit der Eisenbahn schneller und in größeren Mengen. Die Südbahn spielte im 1. Weltkrieg jedoch keine entscheidende Rolle im Kriegsverlauf, da sie nicht direkt im Kriegsgebiet oder nahe der Front lag.¹²³

Zur Finanzierung der Kriegskosten wurde von der Monarchie Österreich-Ungarn eine Kriegsanleihe an die Bevölkerung ausgegeben. Die Verwaltung dieser Schuldscheine wurde von der österreichisch-ungarischen Bank durchgeführt. Die Einnahmen aus diesen Kriegsanleihen beliefen sich auf zirka zweieinhalb Milliarden Kronen. Für die Zeichnung dieser Kriegsanleihen wurden in der Postsparkasse mehrere neue Abteilungen mit ungefähr 400 Bediensteten geschaffen. Die Gemeinde Gloggnitz investierte 40.000 Kronen in diese Anleihen. Auf die Konten der Gloggnitzer Sparkasse wurden von mehreren

¹²¹ vgl. Pap, UNESCO Kulturerbe Semmeringbahn, S. 302 ff.

¹²² vgl. Vocolka, Österreichische Geschichte, S. 94 f.

¹²³ vgl. Dietrich, Die Südbahn, S. 66.

Organisationen und Einzelpersonen insgesamt 503.500 Kronen für die Kriegsanleihen eingezahlt.¹²⁴

Zu Beginn des Krieges im Jahr 1914 waren auf dem Gebiet des Habsburgerreiches 11.967 Lokomotiven im Einsatz. Diese zogen 32.642 Personen- und 265.864 Güterwaggons. Die gesamte Schienenlänge betrug 45.800 Kilometer, davon waren 8.482 Kilometer doppelgleisig befahrbar. Zusätzlich bestand noch ein kleiner Teil an Schmalspurbahnen. Zu Kriegszeiten trat eine eigene Kriegsfahrordnung in Kraft. Diese sollte ein Maximum an Transportfähigkeit der Eisenbahnen gewährleisten. Ein normaler Personenwaggon fasste 24 Personen, ein Güterwaggon konnte mit 40 Personen oder sechs Pferden beladen werden. 1914 waren 101 Bahnhofskommandanten, 101 Verköstigungsstationen und 122 Krankenhaltstationen auf habsburgischen Schienen verfügbar.¹²⁵

Auf Habsburgergebiet wurden auch die nationalen Probleme immer größer und hinzu kam noch der Tod von Kaiser Franz Joseph im Jahre 1916. Schon vor Kriegsende lösten sich einige Staaten von der Habsburgermonarchie und das Habsburgerreich zerfiel in kleinere „Nationalstaaten“.¹²⁶

Die Südbahnstrecke war, abgesehen von gelegentlichen Engpässen bei der Versorgung der Dampflokomotiven mit Kohle, nicht direkt vom Ersten Weltkrieg betroffen. Erst durch den Friedensvertrag von St. Germain vom 10. September 1919 wurde die Strecke auf mehrere Staaten aufgeteilt. Die großen Gebietsverluste führten zu einer massiven Verkleinerung des Eisenbahnnetzes in Österreich. So hatte die Südbahn vor Kriegsbeginn 2.263,3 Kilometer Eisenbahnschienen und nach dem Friedensvertrag nur mehr 673,4 Kilometer auf österreichischem Staatsgebiet.¹²⁷

¹²⁴ vgl. Singer, Wilhelm: Die Kriegsanleihe In: Neues Wiener Tagblatt 328 (1914), S. 16 ff.

¹²⁵ vgl. Glaise-Horstenau, Edmund (Hg.): Österreich-Ungarns letzter Krieg. Wien: Verlag der Militärwissenschaftlichen Mitteilungen 1938, S. 86 ff.

¹²⁶ vgl. Vöclka, Österreichische Geschichte, S. 96.

¹²⁷ vgl. Dietrich, Die Südbahn, S. 66.

5.4. Unternehmen in Gloggnitz

Nicht nur die Eisenbahn selbst benötigte mehr Arbeitskräfte, sondern auch die Unternehmen, welche im 19. Jahrhundert in Gloggnitz entstanden. Im Jahr 1842 wurde zum Beispiel die Eisenhandlung Firma Schnell gegründet, 1844 die Apotheke zum Heiligen Leopold oder 1848 die Firma Wochesländer, eine Seifensiederei. Laut Johann Gloggnitzer zählte man im Jahr 1854 159 Handels- und Gewerbebetriebe in Gloggnitz.¹²⁸

Der Bergbau im Gebiet rund um Gloggnitz war ebenfalls schon lange aktiv. So wurde im 10. und 11. Jahrhundert bereits am Thonberg und am Knappenberg Erz abgebaut. In Gasteil und Otterthal gab es im 14. und 15. Jahrhundert Kupferbergwerke. Um 1600 wurde auch am Silbersberg ein Bergwerk errichtet, in dem Kupfer und Silber abgebaut wurden. Im Jahre 1665 wurde ein Talkwerk in Weißenbach errichtet, welches 1904 geschlossen wurde. Ein Gipswerk in Göstriz war von 1766 bis 1916 in Betrieb. Im Gipsbergwerk wurde in mehreren Stollen der Gips abgebaut. Über eine Seilbahn wurde dieser ins Gipswerk befördert und weiterverarbeitet. Am Grillenberg wurde von 1790 bis 1929 Erz abgebaut.

Die Errichtung des Kohlebergwerks von Alois Miesbach und Ferdinand Drasche in Hart im Jahr 1840 könnte mit der Errichtung der Eisenbahn in Verbindung stehen, da die Eisenbahn Kohle zum Heizen für die Dampfmaschinen und den Warteraum benötigte.¹²⁹

Die nachfolgende Ansichtskarte von 1914 zeigt das Kohlebergwerk mit Arbeiter-siedlungen in Hart (links) mit einer Materialseilbahn. Mit dieser konnte die abgebaute Kohle direkt zum Bahnhof Gloggnitz transportiert und von dort aus weiterverwendet oder -verfrachtet werden.

¹²⁸ vgl. Gloggnitzer, Die Bergstadt Gloggnitz, S. 122 f.

¹²⁹ vgl. ebd., S. 124 ff.



Abbildung 28: Ansichtskarte von Gloggnitz mit dem Bergwerk Hart (Privatbesitz Wolfgang Hersits)

Am Eichberg wurde von der Veitscher Magnesitwerke AG ein Bergwerk errichtet, um Magnesit abzubauen. Das abgebaute Magnesit wurde in der Veitsch weiter bearbeitet und anschließend international vertrieben.¹³⁰

Die Entstehung von Fabriken dauerte im Gloggnitzer Gebiet im Vergleich zum restlichen Habsburgerreich relativ lange. Davor fand man hauptsächlich Handwerksbetriebe wie Mühlen, Säge- oder Hammerwerke. Diese machten sich die Wasserkraft der Schwarza zu Nutze, um ihre Maschinen für die Produktion ihrer Waren anzutreiben. Im Gebiet in und um Gloggnitz gab es viele Getreidemühlen, wie von Herrn Gräbinger, die Oberndorfer Mühle, die Wegerer-Mühle, die Mockschen-Mühle, die Zehet-Mühle, die Spiegel-Mühle, die Schlögmühle, die Mühle in Enzenreith, die Gießmühle in Köttlach oder die drei Privat-Mahlmühlen in Pottschach. Die meisten Mühlen und Sägewerke wurden im 18. und 19. Jahrhundert in Fabriken umgewandelt. Als Beispiel kann man die Schlögmühle nennen, welche im Jahr 1781 vom Staat erworben und in eine Smalte-(Kobaltblau-)Fabrik umgebaut wurde. Smalte war ein blauer

¹³⁰ vgl. Bodo, Fritz: Das Steinfeld und seine Randlandschaften. Wr. Neustadt: Selbstverlag 1924, S. 30.

Farbstoff, welcher vor allem bei der Herstellung von Porzellan zum Einsatz kam. 1833 zog in das Gebäude der Smaltefabrik eine Spiegelfabrik ein, die 1840 geschlossen wurde. Durch Genehmigung von Kaiser Franz Josef I. im Jahre 1852 wurde die Spiegelfabrik in eine Papierfabrik umgebaut. Von 1800 bis 1828 existierte in Gloggnitz eine Bleiweißfabrik. 1824 erstand Nepomuk Reithoffer eine ausgebrannte Mühle in Wimpassing und baute sie zu einer Gummifabrik um. Diese wurde im Laufe der Zeit zum Hauptwerk der Semperit Aktiengesellschaft. 1840 erzeugte man in Edlach Stahl, welcher für Eisenbahnräder und Achsen verwendet wurde. Der Hochofen dieses Stahlwerkes wurde im Jahr 1844 zu einem Gußwerk umgebaut, um damit Eisenbahnschienen herzustellen. Weiters wurde im Jahr 1857 ein Eisen- und Stahlwerk in Hirschwang errichtet. Dieses produzierte großkalibrige Geschosse für die österreich-ungarische Kriegsmarine. 1870 wurde in Stuppach vom Fürsten Liechtenstein eine Pappen- und Papierfabrik erbaut. Felix Renauer erfand den Rax-Benzinmotor und legte damit den Grundstein für die Errichtung einer Fabrik für die Herstellung der Motoren im Jahr 1879.¹³¹

Antonio Volpini de Maestri gründete im Jahr 1852 eine Garnfabrik und Lohnspinnerei. In der Fabrik wurden auch Fez–Kopfbedeckungen für das Osmanische Reich erzeugt. Der Fez–Hut wurde seit dem Jahr 1828 als Ersatz für den altmodischen Turban eingesetzt. Die osmanischen Männer waren bis zur Abschaffung durch Atatürk im Jahre 1925 gezwungen, diesen Kopfschmuck zu tragen. Aus der Garnfabrik entstand im Jahr 1874 eine Fabrik, welche Papiermaschinenfilze herstellte. Dieses Unternehmen ist heute noch in Gloggnitz ansässig und produziert Filze und Siebe für die Papiererzeugung.¹³²

In der österreichischen Badezeitung wurde über die Errichtung einer Kaltwasserheilanstalt in Syhrn bei Gloggnitz berichtet. Der Autor, Doktor Emil W. Hamburger, lobte die Entstehung einer derartigen Anstalt und wies auch auf die Nähe zu Gloggnitz und dessen Bahnhof hin:

¹³¹ vgl. Gloggnitzer, Die Bergstadt Gloggnitz, S. 129 ff.

¹³² vgl. Harather, René: Von der industriellen Revolution ins 3. Jahrtausend. Gloggnitz: Huyck.Wangner Austria 2012, S. 72 ff.

„Wir geben uns der Ueberzeugung hin, daß – wenn in der nächsten Badesaison die zu errichtende Badeanstalt ihren Reiz auf die Besucher ausgeübt hat, sich alsbald eine Reihe von Villen in den herrlichen Nadelwäldern erheben wird, umsomehr als Syhrn, wie wir berichtigend hinzufügen müssen, von Gloggnitz zu Wagen in einer Viertelstunde leicht zu erreichen ist.“¹³³

Der Kaltwasserheilanstalt fehlte jedoch bis zu Veröffentlichung dieser Zeitungs-
ausgabe ein Arzt, der die Geschäfte führen wollte. Als positives Zeichen für die
baldige Eröffnung deutete der Autor die Angst der Heilanstalt Reichenau vor
diesem Konkurrenzbetrieb.¹³⁴

5.5. Soziale Einrichtungen, Bildungs- und Freizeitangebote in Gloggnitz

Wie jede Gemeinde wollte auch Gloggnitz für seine Einwohner einen gewissen
Lebensstandard schaffen. Die Bestrebungen sollten auf ein gutes und langes
Leben der Bevölkerung abzielen und eine Abwanderung in eine andere
Gemeinde verhindern. Dadurch konnten für lange Zeit Steuern eingenommen
werden, die zur besseren Wirtschaftsleistung der Gemeinde beitrugen. Zu
diesem Zwecke wurden Lichtenanlagen, Wasserleitungen, eine Kanalisation, ein
Altersheim oder das Alpenbad errichtet. Für die Obdachlosen wurde im Jahr
1866 ein Armenhaus in Gloggnitz erbaut, um auch den ärmsten Leuten ein
Dach über dem Kopf bieten zu können. Durch eine äußerst großzügige Spende
in der Höhe von 2.000 Gulden von Frau Arenstein-Erdl, der Tochter eines
verstorbenen Fabrikbesitzers in Stuppach, wurde der Bau dieses Armenhauses
ermöglicht.¹³⁵

¹³³ Hamburger, Emil W.: Kaltwasser-Heilanstalt Syhrn bei Gloggnitz. In: Oesterreichische
Badezeitung. Organ für die Interessen der europäischen Kurorte und des Kurpublicums 26
(1873), S. 255.

¹³⁴ vgl. Hamburger, Kaltwasser-Heilanstalt Syhrn, S. 255.

¹³⁵ vgl. Gloggnitzer, Die Bergstadt Gloggnitz, S. 237.

Schon ab dem Jahr 1789 gab es in Gloggnitz Bestrebungen, ein eigenes Schulhaus für die Bildung des Nachwuchses zu errichten. Für dieses Vorhaben wurden immer wieder Kommissionen gegründet, aber vorerst kein Bau erreicht. Der Plan für das Schulhaus wurde ständig von der Kommission verworfen. Das erste Schulhaus wurde erst am 23. November 1852 durch Propst Karl Göhsmann eröffnet. Als Schullehrer wurde Christoph Kerschbaumer eingesetzt. Im Jahr 1869 wurden dort 360 Kinder und in Schlöglmühl 100 Kinder unterrichtet. 1872 gingen schon 600 Kinder in Gloggnitz zur Schule. 1874 wurden sechs Klassen geführt. Als Leiter fungierte ein Oberlehrer, welcher vier weitere Lehrer und einen Unterlehrer koordinieren musste. Im darauffolgenden Jahr wurde ein Turnplatz angekauft und der Sportunterricht eingeführt. In Schlöglmühl wurde bereits im Jahre 1861 eine Fabriksschule gegründet, welche 1874 zu einer öffentlichen Schule mit zwei Klassen umgewandelt wurde. Im Jahre 1875 wurde auch in Wörth eine Volksschule erbaut. Als die Schule in Gloggnitz zu klein wurde, errichtete man ein zweites Schulhaus, welches am 2. September 1876 eröffnet wurde. Das dritte Schulhaus wurde im Jahr 1897 am Standort der jetzigen Schule erbaut. Dieses Gebäude fasste zehn Klassen und hatte einen eigenen Turnsaal. Durch die Unterstützung der Firma Volpini konnte am 1. September 1869 eine Strick- und Nähsschule eröffnet werden. In den 1890er Jahren wurde ein Verein der Kinderfreunde gegründet, dem auch der Bau eines Kinderheimes gelang. Für dieses Heim wurden beträchtliche Summen von vielen namhaften Gloggnitzern gespendet.¹³⁶

Eine weitere wichtige Vereinsgründung betraf die Freiwillige Feuerwehr. Die alten, zumeist aus Holz bestehenden Häuser und Bauernhöfe waren natürlich sehr brandgefährdet. Darum lag es im Interesse der Bauern, ihren Hof und ihr Gut durch eine Feuerwehr vor den Flammen schützen zu lassen. Weiters war eine Gründung der Feuerwehr auch für die Grundherren von großer Bedeutung, da sie durch einen Brand die Abgaben des Hofes verloren hätten. Anfangs war jeder Bewohner verpflichtet, bei Feuer sofort Hilfe zu leisten, um dieses gemeinsam zu löschen. Am 4. April 1864 wurde dann unter der Leitung von Feuerkommissär Lorenz Knor ein Verein von 24 Leuten für die Bekämpfung von

¹³⁶ vgl. Gloggnitzer, Die Bergstadt Gloggnitz, S. 205 ff.

Bränden gegründet. Dieser bekam im Jahr 1901 von der Gemeinde ein Gerätehaus in Gloggnitz zur Verfügung gestellt, um ihre Löschwägen in der Ortsmitte zur Verfügung zu haben.¹³⁷

Zur Unterhaltung in der Freizeit bildeten sich noch weitere Vereine. Der Musikverein Concordia aus dem Jahre 1862 sollte mit Tanzmusik zum allgemeinen Wohl beitragen. Ein Militär-Veteranenverein, gegründet 1876, wurde später in den Kameradschaftsverein umbenannt. Weiters wurde im Jahr 1868 der Arbeiterbildungsverein gegründet, dieser wurde aber sieben Jahre später wieder aufgelöst.¹³⁸

Schon das Kloster Gloggnitz verfügte im 14. Jahrhundert unter Angelus Rumpler über ein Dampfbad zur Entspannung und Reinigung für den Abt und die Mönche. Auch die Bevölkerung von Gloggnitz hatte laut einer Urkunde vom 5. Mai 1357 eine Badstube zur Verfügung. Ein Alpenbad mit Schwimmbecken und Liegefläche wurde im Jahr 1874 eröffnet und diente als Entspannungs- und Erholungsort für die Gloggnitzer Bevölkerung. Die Einrichtung erstreckte sich über zwei Marmorbecken, vier Zementwannen und ein Schwimmbecken mit zehn Metern Länge und fünf Metern Breite. Eine öffentliche Wasserleitung wurde ab dem Jahr 1900 erbaut und mit einer großen Feier eröffnet. Der Wasserbedarf wurde aus vier Quellen gedeckt. Bis 1914 konnte mit dem Wasser der Quellen sogar die Kesselspeisung der Dampflokomotiven für die Südbahn gedeckt werden. Die erste Wiener Hochquellenwasserleitung, welche unter Kaiser Franz Joseph I. zwischen 1869 und 1873 erbaut wurde, verläuft ebenfalls durch den Ort Gloggnitz. Bei der Erbauung der Hochquellenwasserleitung konnte Gloggnitz durch Beherbergung der Arbeiter und durch Landverkauf gut verdienen.¹³⁹

¹³⁷ vgl. Gloggnitzer, Die Bergstadt Gloggnitz, S. 205 ff.

¹³⁸ vgl. ebd., S. 215 f.

¹³⁹ vgl. ebd., S. 238 ff.

6. Ergebnisse

In diesem Kapitel werden die Forschungsfragen beantwortet.

1. Welche Veränderungen in sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht ergaben sich durch den Bau der Semmeringbahn in Gloggnitz?

Aus wirtschaftlicher Perspektive wurden zur Zeit des Semmeringbahnbaus viele Unternehmen in Gloggnitz gegründet, wodurch mehr Arbeitsplätze entstanden und die Einkommen der Bürger der Stadt stiegen. Zusätzlich erfuhr der Tourismus durch die neu entstandenen Verkehrsanbindungen zu Wien und Graz eine Blütezeit. Neue Hotels und Gaststätten wurden eröffnet, um für die Touristen und Urlauber entsprechende Unterkünfte bieten zu können. Viele Gäste wollten die Sommermonate in Gloggnitz und Umgebung verbringen und suchten bei der einheimischen Bevölkerung längerfristige Wohnmöglichkeiten. Dadurch entstand eine rege Nachfrage an mietbaren Privatzimmern. Im Gebirgsboten wurde dafür in den Sommermonaten ein Extrablatt für freie Privatzimmer publiziert. Durch die Untermieter, welche in den Sommermonaten nach Gloggnitz kamen, wurden neue Verdienstmöglichkeiten für die Gloggnitzer Bevölkerung und Dienstleistungsbetriebe geschaffen.

Während und nach dem Semmeringbahnbau wurden viele soziale Einrichtungen für die Bevölkerung geschaffen, wie zum Beispiel ein Armenhaus, neue Schulbauten oder eine öffentliche Badeanstalt, sowie die Freiwillige Feuerwehr und andere Vereine mit gesellschaftlichem oder kulturellem Charakter gegründet.

2. Welche Gemeinsamkeiten können im Vergleich mit anderen, auch internationalen Städten in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau gefunden werden?

Eine Gemeinsamkeit mit dem Ort Mürzzuschlag in der Steiermark ist die Angst der einheimischen Bevölkerung vor den ankommenden Arbeitermassen für den Semmeringbahnbau. Diese Furcht vor dem arbeitenden „Gesinde“ herrschte gleichermaßen in Gloggnitz, denn die einheimische Bevölkerung befürchtete Vandalismus, Einbrüche und Übergriffe durch die fremden Arbeiter. Ebenso wie in Gloggnitz entstanden auch in Mürzzuschlag durch den Bau und die Fertigstellung der Semmeringbahn viele neue Arbeitsplätze und der Fremdenverkehr hielt Einzug.

Eine weitere Gemeinsamkeit im Vergleich zu anderen Städten liegt im zeitlichen Beginn der Bestrebungen zum Bau von Eisenbahnen. Um das Jahr 1840 wurden in der Schweiz, in Amerika, in Deutschland und Österreich die ersten Eisenbahnen erbaut. Die Kosten für die Errichtung der Eisenbahnen in Amerika wurden von Investoren getragen, welche in das unsichere Eisenbahngeschäft investierten. Die Wien-Gloggnitzer-Bahn wurde ebenfalls von einem privaten Investor, Baron Georg Simon Sina von Hoyos, erbaut. Die Semmeringbahn wurde nicht zuletzt aufgrund von militärischen Überlegungen vom österreichischen Staat finanziert und betrieben.

Obwohl die englische Stadt Manchester hinsichtlich der Bevölkerungszahl nicht direkt mit Gloggnitz vergleichbar ist, ergeben sich doch Gemeinsamkeiten. In Manchester fanden die Arbeitskräfte für die Eisenbahn, ebenso wie in Gloggnitz, sehr unmenschliche Bedingungen vor. Die schlechte Wohnsituation und die mangelnden hygienischen Verhältnisse der Arbeiterschaft waren da wie dort Keimzellen für Epidemien wie Cholera und andere Krankheiten. Diese forderten hohe Sterblichkeitsraten unter den Arbeitern und deren Familien.

3. Wie wirkte sich der Bahnbau auf die Einwohnerzahl in Gloggnitz aus?

Die Untersuchungen dieser Arbeit zeigen vor allem auf dem Gebiet der Geburten und Taufen in der Pfarre Gloggnitz eine rasante Steigerung ab dem Jahr 1842 auf. Diese weist auf bessere Lebensverhältnisse, bessere Hygienemaßnahmen und verstärkten Zuzug von Personen hin. Dadurch erfuhr der Ort Gloggnitz während und nach dem Bau der Semmeringbahn ein enormes Bevölkerungswachstum.

In der Zeit ab 1842 verbesserten sich die sozialen Verhältnisse der Bevölkerung von Gloggnitz und Umgebung ständig. Natürlich gab es dank der Industrialisierung in vielen Gebieten der Monarchie einen deutlichen wirtschaftlichen und sozialen Aufschwung, jedoch kann man anhand der Geburten und Taufen in der Pfarre Gloggnitz auf eine Verbesserung der Lebens- und Arbeitssituation der Menschen schließen. Die Steigerung der Geburtenrate zwischen den Jahren 1842 und 1852 mit über zweihundert Prozent ist beeindruckend. Eine ähnliche Steigerung ist bei den Einwohnern in Gloggnitz zu erkennen. Die Bevölkerungszahl stieg von 1846 bis 1857 um 133 Prozent. Im Vergleich dazu stieg die Bevölkerung von Niederösterreich in diesem Zeitraum um nur 24 Prozent.

Im nachfolgenden Diagramm werden die Werte der Einwohner den Werten der Geburten in Gloggnitz im Zeitraum der größten Zuwächse gegenübergestellt.

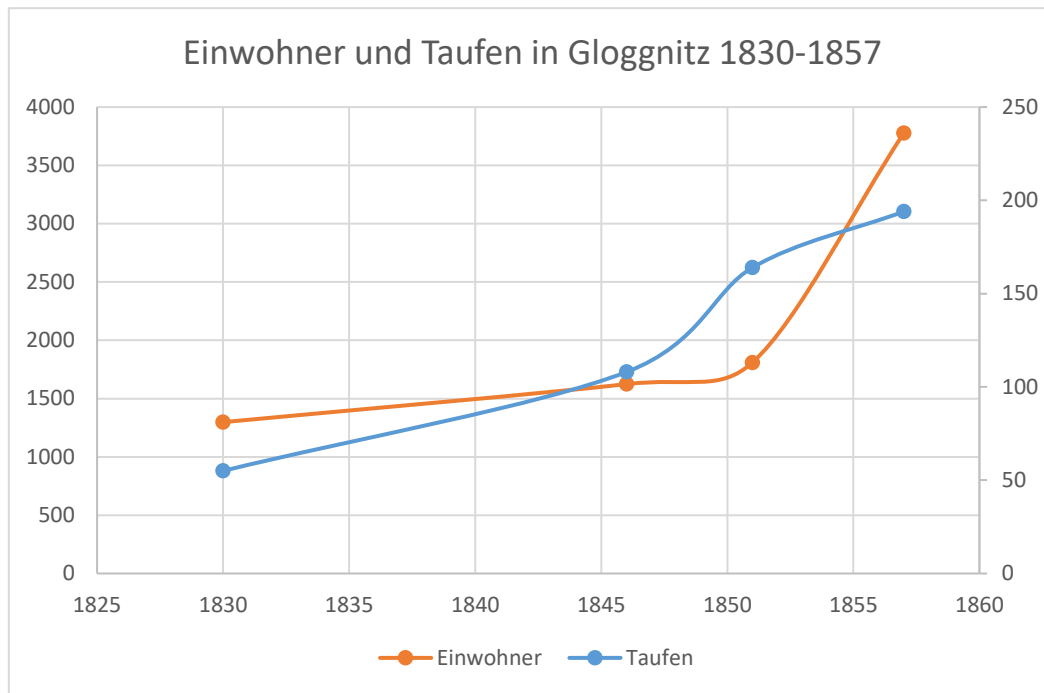


Abbildung 29: Einwohner und Taufen in Gloggnitz 1830-1857

Das Diagramm zeigt, dass die Anzahl der Taufen in der Pfarre Gloggnitz relativ geradlinig anstieg. Dagegen wuchs die Einwohnerzahl von Gloggnitz ab 1852 stark an. Die beiden Werte steigen nicht proportional zueinander an. Der enorme und nachhaltige Anstieg der Bevölkerung stellt ein einzigartiges, wirtschaftsgeschichtliches Ereignis für die Region Gloggnitz dar. Ein Zusammenhang mit dem Bau der Semmeringbahn ist hier nicht von der Hand zu weisen.

7. Ausblick

Die Beschäftigung mit den sozialen Veränderungen in Gloggnitz während der Errichtung der Semmeringbahn ist ein spannendes Thema. Möglicherweise können dazu noch weitere Forschungen betrieben werden. Die Thematik der Lebenswelt einzelner Bewohner dieser Stadt und die alltäglichen Tätigkeiten der Bevölkerung könnten noch genauer erforscht werden. Die Beschaffung von weiteren themenrelevanten Materialien wird aufgrund mangelnder Quellen und des beträchtlichen Zeitabstandes zum Ereignis aber immer schwieriger.

Generell könnten über entstandene Unternehmen intensivere Nachforschungen und Dokumentenbeschaffung stattfinden, was den Rahmen dieser Diplomarbeit sprengen würde. Weiters wäre eine lokalhistorisch wichtige Arbeit die ausführliche Recherche über die Beschaffung der Baumaterialien und notwendigen Werkzeuge für den Bahnbau im Hinblick auf die Entstehung und Entwicklung der örtlichen Handwerksbetriebe und Unternehmen im Gebiet rund um Gloggnitz. Bekannterweise mussten sich die Bauunternehmer der einzelnen Baulose die Werkzeuge und Baumaterialien aus dem Umland selbst besorgen, jedoch konnten keine genaueren Nachweise oder Aufzeichnungen in den öffentlich zugänglichen Quellen gefunden werden.

8. Literatur

Asmus, Carl: Die Semmeringbahn. Die älteste Gebirgsbahn Europas. In: Eisenbahn Journal 4 (1991), S. 6-16.

Bernard, Josef Karl: Oesterreichische Eisenbahnen. Eröffnung der Eisenbahnstrecke von Neunkirchen bis Gloggnitz. In: Oesterreichisch-kaiserliche Wiener Zeitung 126 (1842), S. 935.

Birck, Alfred: Die Südbahn und ihre Zukunft. In: Eisenbahn und Industrie. Zentralorgan für das gesamte Verkehrswesen und die Interessen der Industrie 9 (1909), S. 105.

Bodo, Fritz: Das Steinfeld und seine Randlandschaften. Wr. Neustadt: Selbstverlag 1924.

Bundesamt für Statistik: Ortsverzeichnis von Österreich. Bearbeitet auf Grund der Ergebnisse der Volkszählung vom 7. März 1923. Wien: Österreichische Staatsdruckerei 1926.

Butschek, Felix: Der österreichische Arbeitsmarkt – Von der Industrialisierung bis zur Gegenwart. Stuttgart: Gustav Fischer Verlag 1992.

Chandler, Alfred Dupont: The railroads: Pioneers in modern corporate management. New York: Arno Press 1979.

Cserny, Jürgen: Vorwort. In: *Kos, Wolfgang* (Hg.): Die Eroberung der Landschaft. Semmering. Rax. Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung Schloss Gloggnitz. Wien: Falter Verlag 1992, S. 1.

Dietrich, Herbert: Die Südbahn und ihre Vorläufer. Wien: Bohmann Verlag 1994.

Douglas, Ian / Hodgson, Rob / Lawson, Nigel: Industry, environment and health through 200 years in Manchester. Manchester: Ecological Economics 2002.

Ehmer, Josef: Bevölkerung und historische Demografie. In: *Cerman, Markus / et al*: Wirtschaft und Gesellschaft. Europa 1000-2000. Innsbruck: Studienverlag 2011, S. 141-149.

Engerth, Wilhelm: Die Lokomotive der Staatseisenbahn über den Semmering. Wien: Karl Gerold und Sohn 1854.

Förster, Ludwig: Allgemeine Bauzeitung mit Abbildungen 25. Wien: Verlag der L. Förster's artistischen Anstalt 1860.

Ginzburg, Carlo: Microhistory. Two or Three Things That I Know about It. In: *Renders, Hans / De Haan, Binne*: Theoretical Discussions of Biography. Leiden: Brill 2014, S. 139.

Glaise-Horstenau, Edmund (Hg.): Österreich-Ungarns letzter Krieg. Wien: Verlag der Militärwissenschaftlichen Mitteilungen 1938.

Gloggnitzer, Johann: Die Bergstadt Gloggnitz in Vergangenheit und Gegenwart. Gloggnitz: unveröffentlicht 1966.

Gloggnitzer, Johann: Gloggnitz anno dazumal. St. Pölten/Wien: Niederösterreichisches Pressehaus 1982.

Gloggnitzer, Johann: Gloggnitz und Umgebung. Gloggnitz: Prager Verlag 1971.

Gloggnitzer, Johann: Gloggnitz und Umgebung. 3. Teil. Gloggnitz: Druckpunkt 1989.

Gugerli, David / Speich, Daniel: Topografien der Nation Politik, kartografische Ordnung und Landschaft im 19. Jahrhundert. Zürich: Chronos-Verlag 2002.

Gundacker, Felix: Die Matrikenführung der römisch-katholischen und protestantischen Pfarrgemeinden in Österreich. Wien: Selbstverlag 2018.

Günther, Johann: Das niederösterreichische Pressewesen von 1848 bis 1918 mit Ausnahme Wiens. Wien: Dissertation 1973.

Haider-Berky, Wolfgang: Gloggnitz zur Karolingerzeit. In: 900 Jahre Gloggnitz 1094-1994 (1994), S. 9-10.

Hamburger, Emil W.: Kaltwasser-Heilanstalt Syhrn bei Gloggnitz. In: Oesterreichische Badezeitung. Organ für die Interessen der europäischen Kurorte und des Kurpublicums 26 (1873), S. 255.

Harather, René: Die Geschichte der Region und Stadt Ternitz von den Anfängen bis zur Gegenwart. Ternitz: Eigenverlag der Stadt Ternitz 1998.

Harather, René: Von der industriellen Revolution ins 3. Jahrtausend. Gloggnitz: Huyck.Wangner Austria 2012.

Helml, Harald, Das UNESCO-Weltkulturerbe Semmering-Eisenbahn. Geschichte. Welterbe. Bildung. Wien: Diplomarbeit 2016.

Huber, Ignaz: Brief an Bruder Vincenz Huber. Müzzzuschlag 1843 (Privatbesitz Wolfgang Hersits).

Klein, Maury: Unfinished Business. The Railroad in american life. London: University Press of New England 1994.

Klein, Kurt: Die Bevölkerung Österreichs vom Beginn des 16. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts. In: *Helczmanovszki, Heimold* (Hg.): Beiträge zur Bevölkerungs-und Sozialgeschichte Österreichs. Nebst einem Überblick über die Entwicklung der Bevölkerungs-und Sozialstatistik. Wien: Verlag für Geschichte und Politik 1973, S. 64-105.

Kocka, Jürgen: Eisenbahnverwaltung in der industriellen Revolution: deutsch-amerikanische Vergleiche. In: *Historia socialis et oeconomica: Festschrift für Wolfgang Zorn zum 65. Geburtstag*. Stuttgart: Franz Steiner Verlag 1987, S. 262.

Konersmann, Frank / Heinz, Joachim P.: Landes-, Regional- und Mikrogeschichte. Perspektive für die Pfalz und ihre Nachbargebiete. Speyer: Verlag der Pfälzischen Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften 2014.

Kos, Wolfgang: Die Bahn über den Berg. Planung und Bau der Semmeringbahn. In: *Kos, Wolfgang (Hg.): Die Eroberung der Landschaft. Semmering. Rax. Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung Schloss Gloggnitz 1992*. Wien: Falter Verlag 1992, S. 206.

Kos, Wolfgang: Gloggnitz 1842. In: *Kos, Wolfgang (Hg.): Die Eroberung der Landschaft. Semmering. Rax. Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung Schloss Gloggnitz 1992*. Wien: Falter Verlag 1992, S. 190-192.

Kuchelbacher, Ferdinand: Industrie um 1920 in Gloggnitz. In: *Stadtgemeinde Gloggnitz (Hg.): 900 Jahre Gloggnitz 1094-1994*. Horn: Ferdinand Berger & Söhne Gesellschaft m.b.H. 1994, S. 116-121.

Labhardt, Robert: Basels Geschichte im Schulbuch: Ein Rückblick auf die Historiographie der Heimatkunden und ein Plädoyer für Regionalgeschichte. In: *Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde* 112 (2012), S. 66.

Ladstätter, Johannes: Die Volkszählungen seit 1869. In: *Helczmanovszki, Heimold (Hg.): Beiträge zur Bevölkerungs- und Sozialgeschichte Österreichs. Nebst einem Überblick über die Entwicklung der Bevölkerungs- und Sozialstatistik*. Wien: Verlag für Geschichte und Politik 1973, S. 273-274.

Langthaler, Ernst (Hg.) / Hiebl, Ewald: Im Kleinen das Große suchen. Mikrogeschichte in Theorie und Praxis. Innsbruck: Studienverlag 2012.

Leitgeb, Josef: Prigglitz, St. Christoph und Umgebung. Wien: Selbstverlag 1883.

Neuner, Bernhard: Bibliographie der Semmeringbahn-Literatur. Mürzzuschlag: Südbahnmuseum 2017.

Nothnagl, Hannes / Habermann, Barbara: An der Südbahn. Erfurt: Sutton Verlag 2007.

ÖBB Infrastruktur AG: Semmering-Basistunnel. Die neue Dimension des Reisens. Wien: ÖBB-Werbung GmbH im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG 2016.

Oetzel, Günther: Das pulsierende Herz der Stadt: Stadtraum und industrielle Mobilität. Die Karlsruher Bahnhofsfrage. Karlsruhe: Karlsruher Institut für Technologie 2005.

Pap, Robert: UNESCO Kulturerbe Semmeringbahn. Die erste Hochgebirgs-Eisenbahn der Welt. Berndorf: Kral Verlag 2017.

Praschinger, Harald: Die Eisenbahningenieure kennen kein Hindernis. In: Kos, Wolfgang (Hg.): Die Eroberung der Landschaft. Semmering. Rax. Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung Schloss Gloggnitz 1992. Wien: Falter Verlag 1992, S. 495.

Probszt, Günther: Österreichische Münz-und Geldgeschichte. Von den Anfängen bis 1918. Wien: Hermann Böhlaus Nachf. Gesellschaft m. b. H. 1983.

Pusterhofer, Herbert: Ein Benediktinerkloster in Gloggnitz. In: 900 Jahre Gloggnitz 1094-1994 (1994), S. 22-23.

Rey, Urs: Demografische Strukturveränderungen und Binnenwanderung in der Schweiz 1850-1950. Freienwil: Dissertation 2003.

Ruhri, Alois: Die pfarrlichen Altmatriken in der Steiermark. In: Mitteilungen des Steiermärkischen Landesarchivs 47 (1997), S. 108-120.

Schmid, Adalbert: Mittheilungen über die Vorbereitung der materiellen Mittel zum Betriebe der Eisenbahn über den Semmering, betreffend, die Preisausschreibung für die geeignetste Lokomotive u. den Erfolg der Preiskonkurrenz. Wien: Gerold und Sohn 1852.

Schwabe, Hansrudolf: 1844: Anschluss an die Welt. Die erste Eisenbahn auf Schweizerboden. In: Basler Stadtbuch, Basel: Christoph Merian Stiftung 1994. S. 17-21.

Singer, Wilhelm: Die Kriegsanleihe. In: Neues Wiener Tagblatt 328 (1914), S. 16-18.

Spannlang, Reinhold: Industrialisierung in Österreich im Hinblick auf die Antriebstechnik der maschinellen Produktion 1850-1918 am Beispiel der Schwarzataler Papier- und Pappenindustrie. Wien: Diplomarbeit 2005.

Stover, John F.: American Railroads. Chicago: The University of Chicago Press 1997.

Tanzer, Johann: Der Sommerwohnungs-Anzeiger. Ueber dessen Entstehung und Zweck. In: Gebirgsbote. Localblatt für Jahres- und Sommerbewohner des Steinfeld-, Schneeberg-, Semmering-, Wechsel- und Raxgebietes 1 (1895), S. 6-7.

Tanzer, Johann: Ein Wort an unsere Leser! In: Gebirgsbote. Localblatt für Jahres- und Sommerbewohner des Steinfeld-, Schneeberg-, Semmering-, Wechsel- und Raxgebietes 1 (1895), S. 1.

Tanzer, Johann: Der Sommerwohnungs-Anzeiger. Fortsetzung des Sommerwohnungsanzeigers von Nr. 3. In: Gebirgsbote. Localblatt für Jahres- und Sommerbewohner des Steinfeld-, Schneeberg-, Semmering-, Wechsel- und Raxgebietes 4 (1895), S. 5.

Truxa, Celestine: Nachklänge zum Semmering-Jubiläum. In: Verkehrs-Zeitung. Zeitschrift für die wirtschaftlichen Interessen der Eisenbahnbeamten und Bediensteten 31 (1904), S. 2.

Ulbricht, Otto: Mikrogeschichte. Menschen und Konflikte in der Frühen Neuzeit. Frankfurt: Campus Verlag 2009.

Vocelka, Karl: Österreichische Geschichte. München: C.H. Beck 2005.

Weissenbach, Placit: Das Eisenbahnwesen der Schweiz. Paderborn: Salzwasser Verlag 1913.

Welti, Oskar: Zürich-Baden, die Wiege der schweizerischen Eisenbahnen: Ein Tagebuch über die Entstehungsgeschichte der ersten Schweizerbahn. 1836-1847. Zürich: Orell Füssli 1946.

Wolf, Sabine: Leben und Arbeiten in Schlöglmühl. Die Geschichte einer Industriesiedlung. Gloggnitz: Selbstverlag 2002.

8.1. Internetquellen

K. K. Ministerium des Innern: Statistische Übersichten über die Bevölkerung und den Viehstand von Österreich. Nach der Zählung vom 31. October 1857 (Wien 1859), online unter: <https://archive.org/details/statistischebers00aust/page/n6> (27.01.2019).

K.K. statistischen Central-Commission: Orts-Repertorium des Erzherzogthumes Oesterreich unter der Enns (1871), online unter: http://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO_%2BZ96056507 (14.01.2019).

K.K. statistischen Central-Commission: Die Bevölkerung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder nach Aufenthalt und Zuständigkeit. 1. Heft (1882), online unter: <http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=ors&datum=0001&pos=5> (14.01.2019).

K.K. statistischen Central-Commission: Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. December 1890. Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern. 1. Heft (1892), online unter: <http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=ors&datum=0032&page=80&size=45> (15.01.2019).

K.K. statistischen Central-Commission: Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. December 1900. Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern. 1. Heft (1902), online unter: <http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=ors&datum=0063&page=4&size=45> (15.01.2019).

Klein, Kurt: Historisches Ortslexikon. Einführung, online unter: https://www.oeaw.ac.at/fileadmin/subsites/Institute/VID/PDF/Publications/diverse_Publications/Historisches_Ortslexikon/Ortslexikon_Einfuehrung.pdf (02.01.2019).

Klein, Kurt: Historisches Ortslexikon, Niederösterreich 1. Teil, online unter: https://www.oeaw.ac.at/fileadmin/subsites/Institute/VID/PDF/Publications/diverse_Publications/Historisches_Ortslexikon/Ortslexikon_Niederoesterreich_Teil_1.pdf (18.01.2019).

Klein, Kurt: Historisches Ortslexikon, Niederösterreich 3. Teil, online unter: https://www.oeaw.ac.at/fileadmin/subsites/Institute/VID/PDF/Publications/diverse_Publications/Historisches_Ortslexikon/Ortslexikon_Niederoesterreich_Teil_3.pdf (02.01.2019).

ÖBB INFRA: Semmering-Basistunnel, online unter: <http://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/semmering-basistunnel> (11.06.2018).

Reichsgesetzblatt für das Kaiserthum Oesterreich. XXXII. Stück. (1869) 307, online unter: <http://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=rgb&datum=1869&size=45&page=341> (02.01.2019).

Stadtgemeinde Gloggnitz: TOPOGRAFIE UND GEOLOGIE, online unter: <https://www.gloggnitz.at/die-gemeinde/ueberblick/topografie-und-geologie/> (09.02.2018).

Stadtgemeinde Gloggnitz: KATASTRALGEMEINDEN, online unter: <https://www.gloggnitz.at/die-gemeinde/ueberblick/topografie-und-geologie/> (09.02.2018).

Statistik Austria: Ein Blick auf die Gemeinde Gloggnitz <31810>. Bevölkerungsentwicklung 1869-2018, online unter: <http://www.statistik.at/blickgem/G0201/g31810.pdf> (15.01.2019).

NÖ Erzdiözese Wien: Tauf- und Sterbematriken der Pfarre Gloggnitz, online unter: <http://data.matricula-online.eu/de/oesterreich/wien/gloggnitz/> (21.11.2018).

NÖ Erzdiözese Wien: Tauf- und Sterbematriken der Pfarre Klamm am Semmering, online unter: <http://data.matricula-online.eu/de/oesterreich/wien/klamm-am-semmering/> (09.01.2019).

NÖ Erzdiözese Wien: Allgemeine Infos, online unter: <http://data.matricula-online.eu/de/allgemeine-infos/> (05.12.2018).

9. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Semmeringbahn und Semmeringbasistunnel,

Quelle: Die Presse: Showdown um den Semmeringtunnel, online unter: <https://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/626626/Showdown-um-den-Semmeringtunnel> (24.07.2019).

Abbildung 2: Karl Ritter von Ghega (Technisches Museum Wien),

Quelle: *Kriehuber*, Josef: Portrait von Ghega (Technisches Museum Wien), online unter: <http://data.tmw.at/object/110002122> (19.02.2019).

Abbildung 3: Streckenentwürfe Semmeringbahn aus dem Semmeringmuseum,

Quelle: Semmeringmuseum: Das fünfundzwanzigjährige Jubiläum der Semmeringbahn, online unter: <http://digital.slub-dresden.de/werkansicht/dlf/7803/75/> (11.03.2019).

Abbildung 4: Tabelle über die Vergabe von Baulosen der Semmeringbahn

(Robert Pap), Quelle: *Pap*, Robert: UNESCO Kulturerbe Semmeringbahn. Die erste Hochgebirgs-Eisenbahn der Welt. Berndorf: Kral Verlag 2017, S. 121.

Abbildung 5: Bauunternehmer Gebrüder Klein (Technisches Museum Wien),

Quelle: *Kriehuber*, Josef: Gruppenporträt der Bauunternehmer Gebrüder Klein, online unter: <http://data.tmw.at/object/110002121> (11.03.2019).

Abbildung 6: Meißel aus dem Eisenwerk Reichenau (Robert Pap), Quelle: Pap, Robert: UNESCO Kulturerbe Semmeringbahn. Die erste Hochgebirgs-Eisenbahn der Welt. Berndorf: Kral Verlag 2017, S. 150.

Abbildung 7: Bevölkerungswachstum in Ö und Ö unter der Enns 1840-1923, Quelle: selbst erstellt.

Abbildung 8: Einwohner- und Häuserentwicklung in Gloggnitz 1830-1923, Quelle: selbst erstellt.

Abbildung 9: Einwohnerentwicklung in Gloggnitz 1830-1923, Quelle: selbst erstellt.

Abbildung 10: Häuserentwicklung in Gloggnitz 1830-1923, Quelle: selbst erstellt.

Abbildung 11: Taufbuch 1617 Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld/ NÖ, Quelle: NÖ Erzdiözese Wien: Tauf- und Trauungsmatriken der Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld 1617 – 1641 01,2-01, 02_Taufe_0002, online unter: <http://data.matricula-online.eu/de/oesterreich/wien/sankt-lorenz-am-steinfeld/01%252C2-01/?pg=5> (16.04.2019).

Abbildung 12: Anmerkungen auf der ersten Seite im Taufbuch von Gloggnitz 1617, Quelle: NÖ Erzdiözese Wien: Tauf-, Trauungs- und Sterbematriken der Pfarre Gloggnitz 1612 – 1712, 01,2,3-01, 03_Taufe_0001, online unter: <http://data.matricula-online.eu/de/oesterreich/wien/gloggnitz/01%252C2%252C3-01/?pg=5> (17.04.2019).

Abbildung 13: Taufmatrikel 1657 Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld, Quelle: NÖ Erzdiözese Wien: Tauf- und Trauungsmatriken der Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld 1641 – 1662 01,2-02, 03_Taufe_0229, online unter: <http://data.matricula-online.eu/de/oesterreich/wien/sankt-lorenz-am-steinfeld/01%252C2-02/?pg=235> (16.04.2019).

Abbildung 14: Trauungseintrag 1683 Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld,
Quelle: NÖ Erzdiözese Wien: Tauf- und Trauungsmatriken der Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld 1675-1704 1,2-04, 03_Trauung_0070, online unter:
<http://data.matricula-online.eu/de/oesterreich/wien/neunkirchen/01%252C2-04/?pg=426> (16.04.2019).

Abbildung 15: Taufmatriken 1761 Franciscus de Paula Reitterer Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld,
Quelle: NÖ Erzdiözese Wien: Tauf- und Trauungsmatriken der Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld 1709 – 1836 01,2-04, 02_Taufe_0532, online unter:
<http://data.matricula-online.eu/de/oesterreich/wien/sankt-lorenz-am-steinfeld/01%252C2-04/?pg=536> (17.04.2019).

Abbildung 16: Taufe Franz Reitterer 1803 Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld,
Quelle: NÖ Erzdiözese Wien: Tauf- und Trauungsmatriken der Pfarre Sankt Lorenzen am Steinfeld 1767 – 1809 01-06, 03_Taufe_0165, online unter:
<http://data.matricula-online.eu/de/oesterreich/wien/sankt-lorenz-am-steinfeld/01-05/?pg=167> (17.04.2019).

Abbildung 17: Geburten in Gloggnitz 1830-1917,
Quelle: selbst erstellt.

Abbildung 18: Sterbefälle in Gloggnitz 1830-1923,
Quelle: selbst erstellt.

Abbildung 19: Volkszählungen 1869-1923,
Quelle: selbst erstellt.

Abbildung 20: Bevölkerungsentwicklung von Österreich, Niederösterreich, Österreich unter der Enns, Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen, Gerichtsbezirk Gloggnitz und Gemeinde Gloggnitz 1830-1923,
Quelle: selbst erstellt.

Abbildung 21: Brief über Ankommen der Arbeiter in Mürzzuschlag (Privatbesitz Wolfgang Hersits),

Quelle: *Huber, Ignaz*: Brief vom 05. Feber 1843 an Vinzenz Huber (Privatbesitz Wolfgang Hersits, Ternitz).

Abbildung 22: Gloggnitz um 1840 aus der Perspektiv-Karte von Franz Xaver Schweickhardt,

Quelle: *Schweickhardt, Franz Xaver*: Perspektiv-Karte des Erzherzogthums Österreich unter der Enns, online unter: <https://fedora.phaidra.univie.ac.at/fedora/objects/o:162876/methods/bdef:Book/view#> (11.03.2019).

Abbildung 23: Arbeitersiedlungen,

Quelle: *Lahoda, Alois*: Tunnelportal mit Arbeitersiedlung (Technisches Museum Wien), online unter: <http://data.tmw.at/object/110258407> (19.02.2019).

Abbildung 24: Matrikeneintrag Pfarre Klamm am Semmering Geburt auf einer Wiese,

Quelle: NÖ Erzdiözese Wien: Taufmatriken der Pfarre Gloggnitz 1797 – 1851 01-01, 03_Taufe_0164, online unter: <http://data.matricula-online.eu/de/oesterreich/wien/klamm-am-semmering/01-01/?pg=168> (17.04.2019).

Abbildung 25: Teilnehmende Lokomotiven beim Wettbewerb 1851,

Quelle: Die Semmeringbahn-Lokomotive (Semmeringbahn-Bau), online unter: http://www.kulturatlas.at/aut_no/page/00001246.htm (03.04.2019).

Abbildung 26: Bekanntmachung zur Passagierbeförderung zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag (Technisches Museum Wien),

Quelle: *Seisser, Franz*: Bekanntmachung zur Passagierbeförderung zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag (Technisches Museum Wien), online unter: <http://data.tmw.at/object/110002025> (27.03.2019).

Abbildung 27: Sommerwohnungsanzeiger im Gebirgsboten,

Quelle: *Tanzer, Johann*: Sommerwohnungsanzeiger. In: Gebirgsbote. Localblatt für Jahres- und Sommerbewohner des Steinfeld-, Schneeberg-, Semmering-, Wechsel- und Raxgebietes. 3 (1895), S. 7.

Abbildung 28: Ansichtskarte von Gloggnitz mit dem Bergwerk Hart
(Privatbesitz Wolfgang Hersits),
Quelle: Sommerfrische Gloggnitz (Privatbesitz Wolfgang Hersits, Ternitz).

10. Anhang

**Bevölkerungsentwicklung von Österreich, Niederösterreich, Österreich unter der Enns, Bezirkshauptmannschaft
Neunkirchen, Gerichtsbezirk Gloggnitz und Gemeinde Gloggnitz 1830-1923**

Jahr	Österreich	Österreich unter der Enns mit Wien	Niederösterreich	BH Neunkirchen	Gerichtsbezirk Gloggnitz	Gemeinde Gloggnitz
1830	3.476.500	1.282.700	881.500		10.281	1.298
1846	3.836.900	1.494.939	969.633		11.461	1.624
1857	4.075.500	1.681.697	1.205.475	59.928	13.980	3.777
1869	4.498.985	1.978.393	1.077.232	66.340	17.267	3.688
1880	4.963.142	2.314.972	1.152.767	74.049	20.377	4.005
1890	5.417.352	2.643.676	1.213.471	77.073	22.312	4.480
1900	6.003.777	3.079.363	1.310.506	84.412	24.848	5.296
1910	6.648.311	3.508.868	1.425.238	95.301	29.226	6.428
1923	6.534.742	3.345.605	1.426.885	99.802	30.998	7.214

Quellen: Blick auf die Gemeinde Gloggnitz (Statistik Austria), Historisches Ortslexikon (Kurt Klein), Volkszählungen

Taufen in der Pfarre Gloggnitz 1842-1917		
Jahr	Geburten	Veränderung zum Vorjahr in %
1830	55	
1831	35	-36,36%
1832	61	74,29%
1833	48	-21,31%
1834	53	10,42%
1835	37	-30,19%
1836	60	62,16%
1837	55	-8,33%
1838	54	-1,82%
1839	54	0,00%
1840	44	-18,52%
1841	53	20,45%
1842	64	20,75%
1843	81	26,56%
1844	68	-16,05%
1845	107	57,35%
1846	108	0,93%
1847	118	9,26%
1848	114	-3,39%
1849	146	28,07%
1850	173	18,49%
1851	164	-5,20%
1852	205	25,00%
1853	143	-30,24%
1854	165	15,38%
1855	176	6,67%
1856	178	1,14%
1857	194	8,99%
1858	203	4,64%
1859	182	-10,34%
1860	171	-6,04%
1861	174	1,75%
1862	176	1,15%
1863	190	7,95%
1864	175	-7,89%

1865	159	-9,14%
1866	150	-5,66%
1867	139	-7,33%
1868	143	2,88%
1869	149	4,20%
1870	170	14,09%
1871	174	2,35%
1872	158	-9,20%
1873	171	8,23%
1874	161	-5,85%
1875	168	4,35%
1876	189	12,50%
1877	162	-14,29%
1878	161	-0,62%
1879	164	1,86%
1880	166	1,22%
1881	154	-7,23%
1882	163	5,84%
1883	165	1,23%
1884	147	-10,91%
1885	150	2,04%
1886	177	18,00%
1887	162	-8,47%
1888	165	1,85%
1889	161	-2,42%
1890	181	12,42%
1891	174	-3,87%
1892	180	3,45%
1893	159	-11,67%
1894	169	6,29%
1895	198	17,16%
1896	175	-11,62%
1897	189	8,00%
1898	204	7,94%
1899	155	-24,02%
1900	180	16,13%
1901	199	10,56%
1902	168	-15,58%
1903	157	-6,55%

1904	161	2,55%
1905	174	8,07%
1906	166	-4,60%
1907	170	2,41%
1908	177	4,12%
1909	212	19,77%
1910	178	-16,04%
1911	185	3,93%
1912	167	-9,73%
1913	177	5,99%
1914	149	-15,82%
1915	139	-6,71%
1916	98	-29,50%
1917	86	-12,24%
47 Geburten	Standardabweichung gesamter Untersuchungszeitraum	
21 Geburten	Standardabweichung 1852-1917	
168 Geburten	Mittelwert 1852-1917	
146 Geburten	Mittelwert gesamter Untersuchungszeitraum	

Quelle: NÖ Erzdiözese Wien, Tauf- und Sterbematriken der Pfarre Gloggnitz, online unter: <http://data.matricula-online.eu/de/oesterreich/wien/gloggnitz/> (21.11.2018).

Sterbefälle in der Pfarre Gloggnitz 1842-1918		
Jahr	Sterbefälle	Veränderung zum Vorjahr in %
1830	52	
1831	46	-11,54%
1832	40	-13,04%
1833	59	47,50%
1834	53	-10,17%
1835	48	-9,43%
1836	34	-29,17%
1837	44	29,41%
1838	53	20,45%
1839	44	-16,98%
1840	40	-9,09%
1841	52	30,00%
1842	62	19,23%
1843	63	1,61%
1844	48	-23,81%
1845	71	47,92%
1846	57	-19,72%
1847	81	42,11%
1848	97	19,75%
1849	165	70,10%
1850	238	44,24%
1851	183	-23,11%
1852	127	-30,60%
1853	108	-14,96%
1854	92	-14,81%
1855	97	5,43%
1856	108	11,34%
1857	119	10,19%
1858	116	-2,52%
1859	111	-4,31%
1860	123	10,81%
1861	136	10,57%
1862	119	-12,50%
1863	94	-21,01%
1864	148	57,45%

1865	104	-29,73%
1866	112	7,69%
1867	88	-21,43%
1868	88	0,00%
1869	140	59,09%
1870	141	0,71%
1871	168	19,15%
1872	139	-17,26%
1873	117	-15,83%
1874	111	-5,13%
1875	110	-0,90%
1876	131	19,09%
1877	109	-16,79%
1878	112	2,75%
1879	115	2,68%
1880	130	13,04%
1881	126	-3,08%
1882	136	7,94%
1883	100	-26,47%
1884	126	26,00%
1885	118	-6,35%
1886	122	3,39%
1887	114	-6,56%
1888	131	14,91%
1889	119	-9,16%
1890	125	5,04%
1891	133	6,40%
1892	134	0,75%
1893	89	-33,58%
1894	124	39,33%
1895	144	16,13%
1896	123	-14,58%
1897	127	3,25%
1898	110	-13,39%
1899	114	3,64%
1900	125	9,65%
1901	115	-8,00%
1902	144	25,22%
1903	129	-10,42%

1904	127	-1,55%
1905	97	-23,62%
1906	108	11,34%
1907	109	0,93%
1908	124	13,76%
1909	127	2,42%
1910	139	9,45%
1911	143	2,88%
1912	117	-18,18%
1913	130	11,11%
1914	126	-3,08%
1915	117	-7,14%
1916	167	42,74%
1917	176	5,39%
1918	237	34,66%

Quelle: NÖ Erzdiözese Wien, Tauf- und Sterbematriken der Pfarre Gloggnitz,
online unter: <http://data.matricula-online.eu/de/oesterreich/wien/gloggnitz/>
(21.11.2018).

Differenz Geburten und Sterbefälle			
Jahr	Taufen	Sterbefälle	Differenz
1830	55	52	3
1831	35	46	-11
1832	61	40	21
1833	48	59	-11
1834	53	53	0
1835	37	48	-11
1836	60	34	26
1837	55	44	11
1838	54	53	1
1839	54	44	10
1840	44	40	4
1841	53	52	1
1842	64	62	2
1843	81	63	18
1844	68	48	20
1845	107	71	36
1846	108	57	51
1847	118	81	37
1848	114	97	17
1849	146	165	-19
1850	173	238	-65
1851	164	183	-19
1852	205	127	78
1853	143	108	35
1854	165	92	73
1855	176	97	79
1856	178	108	70
1857	194	119	75
1858	203	116	87
1859	182	111	71
1860	171	123	48
1861	174	136	38
1862	176	119	57
1863	190	94	96
1864	175	148	27
1865	159	104	55

1866	150	112	38
1867	139	88	51
1868	143	88	55
1869	149	140	9
1870	170	141	29
1871	174	168	6
1872	158	139	19
1873	171	117	54
1874	161	111	50
1875	168	110	58
1876	189	131	58
1877	162	109	53
1878	161	112	49
1879	164	115	49
1880	166	130	36
1881	154	126	28
1882	163	136	27
1883	165	100	65
1884	147	126	21
1885	150	118	32
1886	177	122	55
1887	162	114	48
1888	165	131	34
1889	161	119	42
1890	181	125	56
1891	174	133	41
1892	180	134	46
1893	159	89	70
1894	169	124	45
1895	198	144	54
1896	175	123	52
1897	189	127	62
1898	204	110	94
1899	155	114	41
1900	180	125	55
1901	199	115	84
1902	168	144	24
1903	157	129	28
1904	161	127	34

1905	174	97	77
1906	166	108	58
1907	170	109	61
1908	177	124	53
1909	212	127	85
1910	178	139	39
1911	185	143	42
1912	167	117	50
1913	177	130	47
1914	149	126	23
1915	139	117	22
1916	98	167	-69
1917	86	176	-90
1918		237	-237

Quelle: NÖ Erzdiözese Wien, Tauf- und Sterbematriken der Pfarre Gloggnitz, online unter: <http://data.matricula-online.eu/de/oesterreich/wien/gloggnitz/> (21.11.2018).

11. Abstract

Deutsche Version:

Diese Diplomarbeit beschäftigt sich mit dem Thema der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungen in Gloggnitz in Niederösterreich. Der Untersuchungszeitraum von 1842 bis 1918 schließt die Erbauung der Semmeringbahn mit ein und zeigt deutliche Veränderungen der Lebenssituation der Bevölkerung in Gloggnitz und Umgebung in dieser Zeitspanne. Im ersten Abschnitt der Arbeit wird ein kurzer Einblick über die Geschichte des Ortes und der Industrialisierung gegeben. Danach wird die Entstehungsgeschichte der Semmeringbahn, ausgehend von der bereits fertiggestellten Wien-Gloggnitzer-Bahn, dargestellt. Nach Beschreibung der Fragestellung und der vorhandenen Quellen wird die Entwicklung der Einwohnerzahl von Gloggnitz und Umgebung analysiert. Als Quellen werden Tauf- und Sterbematriken aus der Pfarre Gloggnitz, die Ergebnisse der Volkszählungen aus den Jahren 1869, 1880, 1890, 1900, 1910 und 1923 sowie das Historische Ortslexikon von Kurt Klein herangezogen. Vergleichend zu Gloggnitz werden Beispiele von Eisenbahnerrichtungen in anderen Ländern während dem Untersuchungszeitraum beschrieben, wie jene in der Schweiz, in Manchester und die Eisenbahnen in Amerika. Ebenso werden die Auswirkungen der Errichtung der Semmeringbahn auf den Ort Mürzzuschlag dokumentiert. Abschließend wird versucht, die Lebenswelt der Bevölkerung in und um Gloggnitz zu skizzieren und mögliche Veränderungen in ihren Lebenssituationen aufzuzeigen.

Englische Version:

This diploma thesis covers the topic of social and economic developments in Gloggnitz in Niederösterreich, Austria. The period of investigation from 1842 to 1918 includes the construction of the Semmering Railway and shows significant changes in the living conditions of the population of Gloggnitz and the surrounding area during this period. In the first chapter of this diploma thesis a brief insight is given on the history of Gloggnitz and the industrialization. Then the construction history of the Semmering Railway, starting from the already completed Wien-Gloggnitzer-Bahn, is presented. After describing the questions and the existing sources, the development of the population figure of Gloggnitz and the surrounding area will be analyzed. The sources used for this research are baptismal and mortal registers from the rectory of Gloggnitz, the results of the censuses from the years 1869, 1880, 1890, 1900, 1910 and 1923 as well as the Historical Ortslexikon by Kurt Klein. Comparing to Gloggnitz, examples of railroad buildings in other countries during the study period are described, such as those in Switzerland, Manchester and the railroads in America. The effects of the construction of the Semmering Railway to the town of Mürzzuschlag are also documented. As the last point before the summary, an attempt is made to outline the living circumstances of the population in and around Gloggnitz and to show possible changes in their living conditions.