

Zweite Abtheilung.

Der Semmering.

Aus der Personenhalle des Bahnhofes zu Gloggnitz vortretend, gewahren wir fast unmittelbar über der Thurmspitze der Schloßkirche das Gebäude der Station Eichberg, vor uns in gerader Luftlinie kaum mehr als 1100 Klafter entfernt, während die Höhe über dem Meeresspiegel bei Triest auf unserem Standpuncte fast 223, jene bei Eichberg über 313, der Unterschied also über 80 Klafter beträgt.

Unwillkürlich drängt sich die Frage auf, ob es keine, die Wirkung des Dampfes überbietenden, oder sie ergänzenden mechanischen Mittel gäbe, um mit einem Bahnzuge jenen Punct auf geradem Wege zu erreichen, und doch war es gerade die Ueberzeugung, daß alle derlei Mittel sich als ungenügend, unsicher und zugleich als überaus kostspielig bewährt haben, daß anderseits der Bau atmosphärischer Bahnen hinter den glänzenden Erwartungen, die man an ihn knüpfte, weit zurückblieb, welche dafür entschied, den Höhenunterschied, der sich gleich anfangs der Semmeringbahn so wie die in ihrer Fortsetzung so anschaulich macht, durch Ausdehnung der Trace in jenem Verhältniß zu erreichen, daß die Anwendung einer eigens für stärkere Steigungen construirten Locomotive unerläßlich wurde.

Der Ausspruch des Monarchen, daß die von Wien nach Triest führende Staatsbahn, die Steiermark durchziehend, ihre Hauptstadt berühren müsse, und die nördlich von Wien bis Gloggnitz, im Süden von Mürzzuschlag bis Graz bereits vollendete Schienenstraße wies der Verbindung dieser Bahnen einen ziemlich begrenzten Spielraum an. — Es lag — um mit den Römern zu sprechen, die auf dem Schlachtfelde wie im Gebiete der Baukunst so Großes geleistet haben — der Adler in Feindesreihen; er mußte, was es auch koste, geholt werden. Die Schwierigkeit der Uebersteigung einer compacten, nur hie und da durch enge, wirkliche, mitunter ganz ungangbare Schluchten eingefurchten Masse gewaltiger Berge