Die Semmering-Eisenbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **136 (1857)**

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-372966

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

sind die untern Volksklassen der Wissenschaft der Chemie nicht besonders günstig; denn seitdem, sagt man, die Brauer Chemie studiren, taugt das Bier nicht mehr viel. Von der Bierwaage des berühmten, kürzlich in München verstorbenen Professors der Chemie, Fuchs, die amtlich zum Erkennen und Abwiegen des Biergehaltes angewendet wird, will man auch nichts halten; unsere Alten, behauptet man in Altbayern, hatten die beste Bierprobe. Sie schütteten eine Maß Bier auf einen ledernen Stuhl und darauf setzte sich der Bierküfer; pichten nun dessen hirschlederne Hosen fest an, so war das Bier gut, konnte er aber leicht aufstehen, so war das Bier eben ein Plempel, d. h. gering.

Ein Bierküfer ist eine wichtige Person. Ihrer drei oder vier gehen in Begleitung einer Polizeiperson von Keller zu Keller und lassen sich von verschiedenen Suden, denn diese werden gezeichnet nach Monat und Tag, wie die Jahrgänge beim Wein, aus den großen Fässern Proben ausheben zum Verkosten. Da kommt denn Farbe und Güte in Betracht. Man sagt ihnen nach, daß sie beim Verkosten häufig die linke Hand auf den Rücken legen, damit der hinten stehende Brauer, wenn sie als amtlich aufgestellte Personen ihr Urtheil beginnen mit den Worten: „Das Bier hat a Geschmäckle" — diese leicht findet, worauf dann der gutachtende Nachsatz: „aber was für a Geschmäckle, a guates" — den erschreckenden Worten des einleitenden Urtheils die Spitze nimmt. Nach einer erst letzthin ergangenen Verordnung dürfen Bierküfer an einem Tage nicht mehr als fünf Bierproben vornehmen, und es sollen dieselben vor dem Beginne ihrer Amtsthätigkeit keine sauern, den Gaumen kitzelnde Speisen genießen. Es ist nämlich herkömmlich, daß der Brauer die Herren Biervisitatoren regalirt. In früheren Zeiten waren die Bierstrafen sehr streng.

Was nun den Stand der Brauer betrifft, so bildet er einen sehr respektablen Theil der Bevölkerung Bayerns und er besitzt großen Einfluß, vorzugsweise in Altbayern. Seit die bayerischen Bierbrauer Fabrikbesitzer geworden sind, wird das Brauwesen auch vornehmer betrieben; die Brauknechte heißen Gehülfen (den Titel haben die letztern wohl geändert, aber nicht die Lebensweise, denn es erhält einer Mittags sein Pfund Fleisch und täglich über 6 Maß Bier in den meisten Bierbrauereien), und ein tüchtiger Braumeister bezieht 2 — 3000 fl. Gehalt. In einer großen Bierbrauerei stand sich der Bierführer, d. h. der Knecht, welcher den Wirthen das benöthigte Bier zufuhr und pr. Faß 6 kr. Trinkgeld erhielt, mit den ihm zufallenden Trinkgeldern auf fast 1600 fl. jährlich. Die größte Bierbrauerei Bayerns ist die Tucher'sche in Nürnberg; mittelst Dampfkraft fabrizirt sie jährlich bei 60,000 Eimer.

Ein wesentliches Erforderniß, um feines Bier zu erzeugen, ist außer schöner, goldgelber Gerste, die vorzugsweise in der Umgegend von Schweinfurt sehr geräth, Hopfen. Die beste Sorte wächst in Spalt, einem Städtchen in Mittelfranken, das, früher ganz nahrungslos, zu Wohlstand durch einen Pfründler aus Böhmen kam, der den Bewohnern den Hopfenbau lehrte. Im Jahre 1854 produzirte es an 8000 Zentner und es wurde der Zentner bis zu 230 fl. bezahlt, so daß dorthin über 1½ Million fl. geflossen sein mögen. Im Jahr 1855 zählte Spalt und nächste Umgegend etwa 15,000 Ztnr. Hopfen und es schwankte der Preis zwischen 50 und 80 fl.; es ist somit in diesen beiden Jahren in dem kleinen Umkreise von kaum acht Stunden eine große Summe durch den Hopfenbau erzielt worden. Im Durchschnitt erzeugt Bayern jährlich 50 — 70,000 Ztnr. Hopfen und 4,400,000 Scheffel Gerste, von welcher ungefähr der vierte Theil nach der oben gemachten Berechnung zu Malz verbraucht wird.

Die Semmering - Eisenbahn.

(Hiezu nachstehende Abbildung.)

Eines der großartigsten Bauwerke der Neuzeit ist unbestritten der Schienenweg über den Semmering, einen Ausläufer der norischen Alpen in Oesterreich. Er bildet einen Theil der Wien und Triest verbindenden Eisenbahnlinie. Schon zur Zeit der Römer war der Semmering ein bekannter Alpenpaß, da er der niedrigste Gebirgsübergang aus dem Innern von Steiermark ist und schon im 14. Jahrhundert wurde ein Weg über denselben gebaut. Kaiser Karl VI. ließ 1728 desselben Weges eine eigentliche Fahrstraße mit großem Aufwand von Zeit und

Die Semmerin

ing-Eisenbahn.

Kräften errichten, die 100 Jahre später durch einen neuen, prächtigen Straßenzug ersetzt wurde. Kaum war derselbe in 11 Jahren (1840) beendigt, als noch weit großartigere Gedanken auftauchten und trotz des ungläubigen Kopfschüttelns Vieler rasche Verwirklichung fanden. Man dachte nämlich an die Erbauung einer Eisenbahn über die Alpen. Von unscheinbarem Beginne hatten sich die Eisenbahnen seit 1826 in wunderbarer Schnelligkeit zu dem wichtigsten Verkehrsmittel emporgeschwungen. Aber lange rollte der Feuerwagen nur in den Ebenen dahin und nur allmählich wagte man es, die Lokomotive über sanfte Höhen zu führen.

Die Uebersteigung des Felsenwalles der Alpen schien außer dem Bereiche dieser Kraft zu liegen. Doch der rastlos forschende und schaffende Menschengeist ruhte nicht, bis er das scheinbar Unmögliche möglich gemacht. Das Dampfroß ersteigt nun die Alpen, und durch die grausige Oede, wo der Adler horstet und die Lawine kracht und früher auf steilen Pfaden nur mühsam das Saumroß kletterte, fährt nun auf glatten, sichern Bahnen die lange Reihe der menschengefüllten Wagen. Mit rasender Eile fährt der Zug längs den schwindelnden Abgründen sicher dahin, überspringt auf kühnen, festgemauerten Brücken die tiefen Schluchten, bohrt sich durch das Dunkel der Berge hindurch, und im geheizten Wagen eilt der Reisende an den brausenden Gletscherbächen und den donnernden Firnen ruhig vorüber und spottet der Schrecken und Gefahren der Alpen.

Die Semmeringbahn ist der kühnste Schienenweg des Festlandes. Der k. k. Ministerialrath v. Ghega erhielt 1842 den Auftrag, die Tracirung (Aussteckung und Zeichnung) der Bahn vorzunehmen. Diese ungeheure Aufgabe nahm zu ihrer Lösung 2 Jahre in Anspruch. Aber noch dauerte es 4 Jahre, bis der erste Schaufelstich zum Beginne des Werkes geschah, vor dessen Kühnheit und Großartigkeit selbst kühne, unternehmende Geister zurückschraken. Am 17. Juli 1854 erfolgte die Eröffnung der Bahn durch die k. k. Majestäten und die Glieder des Kaiserhauses. Die Kosten derselben erstiegen die Summe von 39 Millionen Franken auf eine Länge von nur 11 Stunden, die theuerste Bahnstrecke der Welt. Seit dem Sommer 1850 waren 16,000 Arbeiter beim Bau beschäftigt, der inner 5 Jahren vollendet war. 15 Tunnel (Bergdurchbrüche) mußten gebohrt werden, von denen der größte 4380 Schuh, mithin über eine Viertelstunde lang ist. In der Mitte dieses Tunnels, der einer der längsten überhaupt ist, und der den Fuß des Semmeringkegels durchbricht, erreicht die Bahn ihre höchste Steigung mit 2788 Schuh über Meer, also eine Höhe gleich derjenigen vom Dorf Trogen. Trotz seiner Länge ist der Tunnel ohne Krümmung und gewährt somit bei seiner Durchfahrung das interessante Bild, die jenseitige Mündung erst gleich einem Sterne, dann in immer vergrößertem Lichtglanze zu erblicken. Gerade über dem Tunnel, 344 Schuh über seinem Gewölbe, führt die Kunststraße über den Berg; 16 größere Brücken verbinden die weiten und tiefen Schluchten des Gebirges mit einander. Die längste derselben ist 720 Fuß lang, die höchste 144 Schuh hoch; bei einigen sind 2 Stockwerke auf einander gethürmt. Eine Masse von Einschnitten, Aufdammungen und kleinern Brücken finden sich überall auf dieser merkwürdigen Wegstrecke. Die ungeheuren Schwierigkeiten des Baues wurden durch die lockere Beschaffenheit des Gebirges noch erhöht. Häufig, wo die Bahn längs der jähen Abhänge sich hinzieht, hat man die zerklüfteten Bergwände von unten herauf bis zur Bahn, 100 — 250 Schuh hoch, vermauern, flicken und befestigen müssen, um ihr eine feste Grundlage zu geben. Die Felswände oberhalb der Bahnlinie mußten oft bis zur Spitze hinauf weggesprengt werden, um Einstürze zu verhüten. Die Fundamente der Brückenpfeiler, wenn diese auf das verschüttete Geröll zu stehen kamen, welches die Thalschluchten ausfüllt, mußten oft viele Klafter tief in die Erde versenkt werden, damit sie auf festem Boden stehen. Ueberhaupt führten die Schwierigkeiten dieser Bahn zu einer Menge neuer Erfindungen. Die Lokomotiven, welche die Züge über diese Berge führen und für deren beste seiner Zeit ein Preis von 100,000 Gulden ausgesetzt war, sind nach einer eignen Konstruktion gebaut und befördern selbst im Winter mit Leichtigkeit einen Zug von 4000 Zentner Schwere auf der bis auf $2\frac{1}{2}$ Proz. ansteigenden Bahn.

Eine Eisenbahnfahrt über den Semmering

gehört zu den interessantesten Touren der Welt. Von Minute zu Minute erblickt der Reisende bald Wunderwerke der Natur, bald solche der Menschenhand. Prachtvolle Fernsichten bieten sich dar, schauerlich großartig und romantisch lieblich in bunter Abwechslung, ja mitunter neben einander. Da zeigen sich dem überraschten Blicke schroffe Berge, die kühn mit ihren Spitzen fast in die Wolken hineinragen, dort brausen Bergströme durch tiefe Schluchten herab. An steilen Felswänden klebt eine verwitterte Burg und unten im grünen Wiesengrunde stehen freundliche Dörfer. Vom hellen Tageslicht fährt der brausende Zug in das Dunkel der Berge, in das Reich der Unterwelt hinein, und aus tiefstem Dunkel hervorbrechend lacht dem Wanderer wieder plötzlich ein sonnenbeschienenes Thal, ein stattlicher Ort entgegen. Bild an Bild zieht mit den Windungen der Bahn an uns vorüber und fesselt theils durch den Reiz der Anmuth, theils durch den Eindruck der Großartigkeit unsere Aufmerksamkeit.

Das beigefügte Bild zeigt uns den gebirgigsten Theil in seiner Gesammtheit. Das Gebirge schiebt in wildem Durcheinander seine schroffen Klippen in die Höhe, die, zerrissen und durchbrochen, Schluchten und Abhänge bilden. Dazwischen schlingt sich in den wunderlichsten Wendungen und Zickzacks der Faden der Bahn, bald längs der Felswände, dem Auge weithin sichtbar, bald bohrt er sich in den Fels ein und verschwindet unter der Erde auf lange Strecken, wühlt sich in Krümmungen unterirdisch fort und springt unerwartet, wo er aus dem hohen Tunnel heraustritt, frei wie der Faden der Spinne in die Luft hinaus und setzt auf dünnen Brückenbogen über einen Abgrund, um sogleich wieder in einem Tunnel zu verschwinden; hie und da schneidet er auch nur halb in die Felsenwand ein und läuft lange Strecken auf einer Terrasse hin.

Wer jemals die Eisenbahnfahrt über die schwäbische Alp von Ulm bis Stuttgart mitgemacht, kann sich einen, wenn auch immerhin nur schwachen und unvollständigen Begriff von der Kühnheit der Semmeringbahn machen. Auch die neue St. Galler-Appenzellerbahn kann uns die Schwierigkeiten einigermaßen veranschaulichen, welche dem Ziehen eines Schienenweges durch ein gebirgiges und schwieriges Terrain sich entgegenstellen. Ist einmal die projektirte Eisenbahnlinie über den Luckmanier (Fortsetzung der Südostbahn nach Italien) vollendet, so hat unser Vaterland ein Bauwerk aufzuweisen, das dem der Semmeringbahn an Kühnheit und Großartigkeit nicht nachsteht, sondern es noch übertrifft und für alle Zeiten ein Denkmal sein wird, was der Menschengeist, was Vereinigung vieler Kräfte und Gemeinsinn Großes zu schaffen im Stande sind.

Gratis-Essen.

In Neuorleans und andern großen Städten Nordamerikas kommt die Sitte auf, daß die Besitzer großer Gasthöfe täglich zur bestimmten Stunde ein Gratis-Essen geben. Um 1 Uhr Mittags wird die Tafel gedeckt und Jedermann kann da erscheinen und essen, ohne daß er etwas zu bezahlen braucht. Die Speisen sind freilich nur Reste vom vorigen Tage, aber neu zugerichtet. Man kann sich denken, daß viele Leute die Gelegenheit benutzen, sich unentgeltlich satt zu essen, so ist denn auch 10 Minuten nach 1 Uhr selten mehr ein Platz zu finden. Diese Gratis-Essen sind ein neuer Beweis, daß die Amerikaner gut zu rechnen verstehen. Sie locken damit eine große Anzahl Leute in ihr Haus, machen es besucht und bekannt, und weil für das Essen in der That gar nichts bezahlt wird, erwartet der Wirth um so mehr, daß Jedermann nach dem Essen „einen Schluck" trinke. Das thun denn auch Alle mit großer Gewissenhaftigkeit. „Ein Glas" kostet etwa 60 Rp. Da nun der Durst durch ein Glas nicht nur nicht gestillt, sondern noch mehr gereizt wird (denn an Salz fehlt es den Speisen wahrscheinlich nicht), also wenigstens ein zweites genossen wird, so erkennt man leicht, daß das Gratis-Essen nur eine Täuschung ist und dem Wirth indirekt noch viel einträgt. Manche gehen auch nur deßhalb hin, um sich bekannt zu machen und ihre Gewandtheit bewundern zu lassen, mit der sie sich überall durchzudrängen und irgend ein gutes Stück zu erlangen wissen. Abgesehen vom theuren Glas Wein, das dafür getrunken wird, erhält sein Gasthof den Ruf, dort immer frische Speisen zu bekommen. Auch in der neuen Welt gilt nicht weniger als in der alten das Sprichwort: „Die Welt will betrogen sein!"