

Redigiert von Hans Stögmüller

Georg Ritter von Aichinger (* 8.8.1826 in Enns, + 28.10.1891 in Wien-Hietzing), Sohn des Johann Georg, Jus-Studium in Wien, Konzipient der Notariatskanzlei seines Vaters, 1855-1866 Gemeindegemeinsekretär in Steyr, Mitgründer der Sparkasse in Steyr, Ehrenbürger von Steyr (GR-Beschluss 31.3.1857) wegen seiner Verdienste um die Stadtfinanzen und die Gründung der Sparkasse, der er bis 1865 vorstand. Er und seine Gattin beteiligten sich 1853 zu einem Fünftel beim Ankauf der Gewerkschaft Wendbach-Steg (Gem. Ternberg, Bez. Steyr, OÖ). Am 31.3.1871 wurde er mit dem Orden der Eisernen Krone ausgezeichnet und damit in den Adelsstand erhoben. 1869 trat er zusammen mit Josef Werndl und dem steirischen Eisengewerken Franz Mayr-Melnhof als Gründer der Österreichischen Waffenfabriks-Gesellschaft (ÖWG) in Steyr auf, deren Verwaltungsrat er bis zu seinem Tod blieb. Ab 1872 war er Mitbesitzer (zusammen mit Josef Werndl) der Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks- und Eisenbahn Gesellschaft mit Sitz in Steyr. Am 31.3.1871 Erhebung in den Adelsstand (Ritter), Direktionsrat und Vizepräsident der ÖWG, 1887 Verwaltungsrat der ÖWG, Gutsbesitzer, Vorstand und Ehrenmitglied des MGv „Kränzchen“. Nachdem er 1865 zum ehrenamtlichen Generalsekretär der Kronprinz-Rudolf-Bahn ernannt worden war, war er 1867-1873 Generaldirektor der eben gegründeten Kronprinz-Rudolf-Bahn und neben Joseph Fürst von Colloredo-Mannsfeld, Constantin Graf von Lodron, Carl Graf von Gleispach, Franz Freiherr von Kalchberg und Adolph Ritter von Tschabuschnigg einer der Konzessionäre, ab 1873 Vizepräsident des Verwaltungsrates der Rudolfsbahn. Er besaß den Saxlhof in Kronstorf (Bez. Linz-Land, OÖ) und Schloss Kaslegg (bei St. Gallen, Stmk) und 1881-1889 das Schloss Walchen (Gem. Vöcklamarkt, Bez. Vöcklabruck, OÖ) samt der Herrschaft Wildenhag (Gem. Straß im Attergau, OÖ). Er gründete mit einem Kapital von 100.000 Gulden eine Stipendien-Stiftung für Studierende aus Steyr. Er wohnte zuletzt in Wien-Hietzing, Neugasse 10. Er wurde am Taborfriedhof begraben (heute Gruft der Familie Weindl). Sein Wappen ist in einem Fienster an der Nordseite der Stadtpfarrkirche zu sehen. Gemahlin: 21.2.1854 Marie geb. Wickhoff (* 15.8.1829, + 11.12.1919 in Aigen bei Salzburg), Tochter des des Steyrer Eisenhändlers Franz X. Wickhoff und der Barbara geb. Schönthan.

Es trat ein neues Hemmnis ein, denn die Gesellschaft wollte die Trasse am linken Ufer des Gailitzbaches (auf der „Sonnseite“) über Goggau nach Ober-Tarvis führen, das Ministerium hingegen auf dem anderen Bachufer. Zeitraubende Studien bekräftigten schließlich die Zweckmäßigkeit des ursprünglichen Projekts. Am 25.11.1871 wurde die Konzession erteilt. Der Bau wurde am 12.4.1872 an das Unternehmen Fritsch und Theuer um die Pauschalsumme von 2,427.530 fl. Für den Unterbau und 201.283 fl für die Maurerarbeiten an den Brücken vergeben. Außer dieser Strecke fiel der Gesellschaft noch eine kleine Linie, nämlich jene von Hieflau nach Eisenerz zu, die für den Abtransport des Erzes notwendig war.

Ursprünglich hatte schon die Innerberger Hauptgewerkschaft eine solche Flügelbahn bauen wollen. Nachdem der Staat seine 99,27-prozentigen Anteile an der IHG an die Credit-Anstalt verkauft hatte, sicherte er ihr auch den Bau der Bahnstrecke zu. Die Konzession für die Strecke Vordernberg-Leoben war am 8.7.1869 dem Konsortium des Grafen Meran, die Vorkonzession für die Strecke Hieflau-Eisenerz am 27.4.1870 dem Konsortium Hirsch-Rossiwal vergeben worden.

Nun legte die IHG ein neues Projekt für eine Bergwerksbahn vor. Damit blitzte sie bei der Kommission ab, die das Projekt vom 29.11.bis 1.12.1870 beurteilte. Trotzdem unterbreitete am 2.5.1871 das Ministerium dem Reichsrat eine Vorlage zur Konzession an die Kronprinz-Rudolf-Bahn, die am 16.7.1871 zum Gesetz erhoben wurde. Der Gesellschaft wurde eine Staatsgarantie von 100.000 fl. zugestanden.

Die Innerberger Hauptgewerkschaft drängte darauf, die Strecke rasch zu bauen, um ihre neuen Hochofen-Anlagen in Hieflau und Schwechat in Betrieb nehmen zu können. Trotzdem verzögerte sich die Bauvergabe bis 3.12.1871. Beauftragt wurden der Fabriksbesitzer Josef Werndl² in Steyr und der Eisenbahn-Oberingenieur Josef Beyer in Wien für den Unterbau und den Oberbau. Die Hochbauten wurden extra vergeben. Der am 22.1.1872 abgeschlossene Bauvertrag wurde vom Ministerium am 16.3.1872 genehmigt. Die Aktionäre erteilten in der Generalversammlung vom 5.12.1871 ihre Zustimmung.

Das Projekt für die Teilstrecke Kleinreifling-Amstetten wurde nach neuerlicher Abänderung am 15.12.1870 genehmigt. Die Verhandlung der Bauvergabe fand zwar am 22.2.1871 statt, doch kam es zu keinem Abschluss, weil der Verwaltungsrat ein nachträglich eingereichtes Anbot bevorzugen wollte, was vom Ministerium abgelehnt wurde. Der Bauvertrag wurde somit am 4.4.1871 mit dem Unternehmen Fritsch und Theuer abgeschlossen, das ihr ursprüngliches Bestgebot um 12.000 fl. auf 2,767.838 fl. ermäßigte. Die Lieferung des Schienen- und Schwellenmaterials besorgte die Gesellschaft selbst. Die Hochbauten wurden zu Einheitspreisen vergeben.

Trotz aller Probleme wurde das gesamte Netz der Kronprinz-Rudolf-Bahn um genau ein Jahr vor Ablauf der in der Konzession festgesetzten Frist fertig gestellt.

Von den einzelnen Strecken wurden eröffnet:

St. Valentin-Steyr (20,3 km) am 15.8.1868

St. Michael-Villach (175 km) am 19.10.1868

St. Michael-Leoben und Verbindungskurve bei St. Michael (11,6 km) am 1.12.1868

Glandorf (St. Veit)-Klagenfurt (17,4 km) am 15. 4.1869

St. Michael-Rottenmann (55,2 km) am 29.9.1869

Launsdorf-Mösel (24,3 km) am 30.9.1869

Steyr-Küpfen (Weyer) (41,1 km) am 7.10.1869

Laibach-Tarvis (102 km) am 14.12.1870

Küpfen (Weyer)-Rottenmann (84,8 km) am 20.8.1872

² **Josef Werndl** (* 26.2.1831 in Steyr, + 29.4.1889 in Steyr), Büchsenmacher, Waffentechniker, Industrieller, Gemeinderat von Steyr, Landtagsabgeordneter. Er wandelte 1869 sein Unternehmen in die „Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft“ um. Er war seit 1870 Träger des Ordens der Eisernen Krone III. Klasse, womit er Anspruch auf die Adelserhebung gehabt hätte, die er aber nicht in Anspruch nahm. Er besaß 1873-1889 das Haus Sepp-Stöger-Straße 13 in Steyr („Petzengütl“) und erbaute das Schloss Vogelsang. Gemahlin: Karoline geb. Heindl (* 1829, + 1878)

Kleinreifling-Amstetten (43,5 km) am 11.11.1872

Hieflau-Eisenerz (14,6 km) am 6.1.1873

Villach-Tarvis und Verbindung mit der Südbahn in Villach (30,1 km) am 27.11.1873

Das Betriebsgebiet der Gesellschaft umfasste überdies noch die beiden 1870 in Pacht genommenen Bergwerksbahnen Mösel-Hüttenberg (5 km) und Zeltweg-Fohnsdorf (7,9 km). Erstere war Eigentum der Hüttenberger Eisenwerks-Gesellschaft in Klagenfurt, wurde am 6.10.1870 für den Montan-Güterverkehr eröffnet und stand laut Bewilligung vom 12.11.1870 seit 10.3.1871 auch für den Personenverkehr zur Verfügung. Die zweitgenannte Bahn, die der Alpinen Montangesellschaft als Nachfolgerin der steiermärkischen Eisenindustrie-Gesellschaft gehörte, wurde am 8.4.1870 eröffnet, in der Fortsetzung zum Antonischacht am 29.2.1871. Sie dient auch dem allgemeinen Verkehr, ohne dass sie als öffentliche Bahn konzessioniert worden wäre.

Am Ende des Jahres 1874, also des ersten vollen Betriebsjahres aller damaligen eigenen Linien der Kronprinz-Rudolf-Bahn (620 km), betrugen die Anlagekosten 110,045.320 fl., die sich später um mehr als vier Millionen Gulden erhöhten.³

Streckenführung der Kronprinz-Rudolf-Bahn

Die eingleisige Bahn mündet an zwei Stellen aus der Hauptlinie der Kaiserin-Elisabeth-Bahn (heute Westbahn) aus: in Amstetten, von wo sie entlang der Ybbs und nach zweimaliger Übersetzung dieses Flusses nach Waidhofen, Oberland und Weyer, sodann über die Enns nach Kastenreith und Kleinreifling führt, sodann in St. Valentin, von wo sie im Ennstal über Steyr, Reichraming und Großraming nach Küpfern, dann in einem Felsentunnel durch den Kastenreithberg und weiterhin teils in Felsen eingeschnitten, teils in die Enns eingebaut dem Vereinigungspunkt Kleinreifling entgegenzieht. In der Teilstrecke Kastenreith-Kleinreifling haben die beiden Bahnlinien eine gemeinsame Trasse.

In Kleinreifling beginnt der landschaftlich schöne, aber auch technisch schwierige Teil der Bahn. Sie steigt zunächst an den Berglehnen bis zum Laussabach (Grenze zwischen OÖ und der Steiermark), senkt sich dann zur Station Weissenbach-St.Gallen und passiert auf diesem Weg den Klausbach-Viadukt und drei Tunnel. Nachher stetig ansteigend, über den Weissenbach hinweg und nach abermaliger Durchfahrung dreier Tunnel wird die Station Großreifling, dann nach vier Tunnel, der Enns- und Erzbachbrücke die Station Hieflau (Abzweigung nach Eisenerz) erreicht, für welche das Terrain nur durch bedeutende Felsabsprengungen und Einbauten in die Enns gewonnen werden konnte.

Nunmehr die bisherig südliche Richtung verlassend und sich nach Westen wendend, tritt die Bahn in die unter dem Namen „Gesäuse“ bekannte hochromantische Schlucht ein, zieht, immer ansteigend, durch die Felswand Ennsmauer, dann durch einen zweiten Tunnel unter der Fahrstrasse „am Hochsteg“ dahin, setzt im „Kummer“ auf das linke Ennsufer über, gelangt dort zu der in prachtvoller Gebirgslandschaft liegenden Station Gstatterboden, dann zum Gesäuse-Ausgang, wo sie nochmals das Ennsufer wechselt und durch einen Tunnel in das Ennstal bei Admont austritt. In mäßiger Steigung wird dann die Station Liezen erreicht, von wo aus die Bahn auf weitem Weg zurück nach Osten, über Rottenmann, Gaishorn, Wald und Mautern nach St. Michael führt. Hier zweigt die kurze im Murtal angelegte Anschlusslinie nach Leoben ab. Die Hauptlinie nimmt zuerst in südlicher Richtung ihren Fortgang, entlang der Mur, die zweimal übersetzt wird, über Kraubach

³ Ignaz Konta, Geschichte der Eisenbahnen Österreichs von 1867 bis zur Gegenwart, in: Geschichte der Eisenbahnen der öst.-ung. Monarchie, Bd. 1, 2. Teil, Wien 1898, 16

https://www.google.at/books/edition/Geschichte_der_Eisenbahnen_der_Oesterrei/CJbVAAAAAMAAJ?hl=de&gbpv=1&dq=innerberger+hauptgewerkschaft&pg=PA22&printsec=frontcover
<https://dn790006.ca.archive.org/0/items/geschichtedereis12aust/geschichtedereis12aust.pdf>

nach Knittelfeld, dann westwärts gewendet über Zeltweg (Abzweigung der Bergwerksbahn nach Fohnsdorf) und Judenburg nach Unzmarkt. Fortan in südlicher Richtung empor zu der mächtigen Wasserscheide bei Schauerfeld, dann im steten Gefälle weiterziehend, gelangt die Bahn über Neumarkt, Friesach, Hirt, Treibach und Lausdorf (Abzweigung nach Mösel) nach St. Veit an der Glan, wo sie sich in zwei Arme teilt, deren einer die über Glandorf, Zollfeld und Annabichl nach Klagenfurt führende Zweiglinie bildet, der andere aber die Hauptlinie in westlicher Richtung über Feldkirchen, Steindorf und die am Ossiacher See gelegenen Ortschaften nach Villach (Anschluss an die Südbahn) fortsetzt.

Dort schließt die Linie nach Tarvis an, deren letztes Stück durch die tiefe Schlitza-Schlucht besonders romantisch ist. Von Tarvis aus nach Südosten hin, im Savetal, geht die weitere Fortsetzung der Bahn über Assling, Radmannsdorf, Krainburg, Bischoflack, Zwischenwässern und Vizmarje nach Laibach (Anschluss an die Südbahn).

Die Flügelbahn Hieflau-Eisenerz führt durch einen, unmittelbar hinter der Abzweigestation beginnenden Tunnel in den Rangierbahnhof (der Flügelbahn) und dann bei fortwährender Steigung über Radmer und Münichtal nach Eisenerz. Sie übersetzt dreimal den Erzbach und einmal den Felsbach. Der Platz für den Rangierbahnhof Hieflau musste ebenso wie jener für die Station Radmer durch große Felssprengungen gewonnen werden.

Die Nebenlinie zum Kärntner Erzberg bei Mösel zweigt in Launsdorf ab, übersetzt die Gurk und führt in nördlicher Richtung längs des Gertschitzbaches, dessen Ufer viermal gewechselt werden, über Brückl, Eberstein und Klein-St. Paul nach Mösel, wo die Bergwerksbahn nach Hüttenberg anschließt.