mehrere in verschiedener Richtung vorzunehmende Studien erforderlich machte. Um jedoch diese Studien erschöpfend zu bewirken und reiflich durchzuführen, zugleich aber die Einleitung der technischen Vorarbeiten, dann die Inbetriebsetzung des Baues auf minder schwierigen Strecken in weiter südlicher Richtung unaufgehalten zu bewirken, war es vor Allem nothwendig, den Punkt auszumitteln, von welchem an diese Bauführung, unbeschadet der Linie für beide Abtheilungen, ihren Anfang genommen, und an welchem die Strecke des Ueberganges des Gebirges ihr Ende gehabt haben würde. Dieser Punkt mußte also von Vorneherein als der unverrückbare Verbindungs-Punkt der ersten mit der zweiten Abtheilung dargethan und angenommen werden.

Wir werden weiter unten sehen, daß die deßhalb vorgenommenen Vorerhebungen Mürzzuschlag als einen solchen Punkt gegeben, welcher mir wirklich als der Anschlußpunkt der ersten an die zweite Abtheilung festgestellt wurde.

Ich war, wie sich später aus meiner Ernennung ergab, als Inspector für die südliche Staatseisenbahn ausersehen. Um jedoch vorher die schon im Auslande, namentlich in England und Nordamerika im Eisenbahnwesen gemachten neuen Erfahrungen kennen zu lernen, wurde mir der Auftrag zu Theil, eine Reise in die genannten Länder zu unternehmen, eine Aufgabe, die mich auswärts vom Monat Februar bis Monat August 1842, also beiläufig 7 Monate beschäftigte. Inzwischen wurden, wie oben erwähnt, die technischen Vorarbeiten eingeleitet, und man gelangte durch die von denselben gelieferten Ergebnisse zu der Erkenntniß, daß unter den zum Uebergange der norischen Alpen, bei Umgebung des ungarischen Gebietes, sich vorfindenden Einsattelungen jene des Semmeringberges die zweckmäßigste, hierbei Mürzzuschlag als der Endpunkt dieses Ueberganges an der südlichen Seite anzunehmen sei, wonach Seine Majestät anzuordnen geruhten, daß der Bau der in südlicher Richtung zu führenden Staatseisenbahn, mit vorläufiger Uebergehung der I. Abtheilung, d. i. der Semmeringer-Bahnlinie, von Mürzzuschlag durch das Mürz- und Mur-Thal bis Graz und Neudorf sofort in Angriff genommen werden dürfe.

Während also zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag die Vorstudien zunächst zur Aufsuchung der zur Ueberschreitung des Semmering-Gebirges am leichtesten erreichbaren Wasserscheide im Zuge waren, gingen auch die technischen Erhebungen und Ausarbeitungen in der Strecke von Mürzzuschlag bis Graz zu dem Zwecke der Baueinleitung vor sich. Hierdurch kam man in die Lage, zu Ende des Sommers 1842 die Bahnarbeiten zwischen Mürzzuschlag und Bruck an der Mur in Thätigkeit zu setzen, welche im Herbste desselben Jahres noch jene Fortschritte machten, die nur in der kurzen Jahreszeit möglich waren. Sie wurden sodann im Frühjahre 1843 auch auf der weiteren Strecke von Bruck an der Mur bis Graz mit aller Kraft in Angriff genommen, sofort in der Art betrieben, daß schon am 21. October 1844 die ganze 12½ österr. Meilen und 386,7 Klafter lange Strecke von Mürzzuschlag über Bruck nach Graz feierlich eröffnet wurde *).

Wie oben angedeutet, war ich bereits im Monate August 1842 von der schon erwähnten Reise zurückgekehrt. Gleich darauf übernahm ich die Oberleitung und die Aufsicht aller auf der Staatsbahn in südlicher Richtung vorkommenden Baugeschäfte.

Hierbei wurde ich beauftragt, die bereits begonnenen Erhebungen zur Ausmittelung der Bahnlinie über den Semmering wieder fortzusetzen. In Folge der Ergebnisse meiner Erfahrungen und Prüfungen sprach ich mich für eine Locomotivbahn aus, und nach der Vorlage meiner Wahrnehmungen im Monate Decem-

*) Siehe Seite 6.