Außerdem war ich von der Ueberzeugung durchdrungen, daß man einestheils die Krastäußerung der Locomotive zur Erssteigung ungewöhnlicher Göben gar zu sehr unterschäpt; anderestheils die aus dem Betriebe ungewöhnlicher Bahnsteigungen erswachsenden Fahrkosten übertrieben hoch angeschlagen hatte *).

Schon diese Betrachtungen im Bereine mit den Ergebnissen meiner Reise waren geeignet, mich mit der Idee einer Locomotiv-Babn über den Semmering zu befreunden. Allein zu all' diesem gesellte sich ein weiterer, ein, möchte ich fagen, viel höberer Gedanke: ich glaubte nämlich, daß die Bahn über den Semmering nicht blos als die Strecke einer einzelnen Bahn zu betrachten, sondern als die ungleich wichtigere Berbindung des nördlichen mit dem füdlichen Gisenbahnnege in Desterreich, somit als der Hauptring jener Eisenbahnkette anzusehen sei, die berufen ist, die Communication des adriatischen Meeres mit der Nord- und Ditsee durch den europäischen Continent zu vermitteln; ich glaubte, daß einem solch' hoben 3wecke nicht beffer entsprochen werden könne, als daß auf dieser großartigen Bahn ein und dasselbe Betriebsspstem durchgeführt, somit jedes Hinderniß, jede Störung durch unverläßlich wirkende Einrichtung und Rraft vermieden werde.

Dies, und nicht die einseitige Idee einer Betriebs Deconomie, die nicht selten in der Region der Illusionen liegt, war die Haupttriebseder bei der Erfassung des Problems einer Locomotiv-Bahn über den Semmering, deren Lösung ich mir nun mit Benüßung meiner langjährigen Erfahrung im Gebiete des Gebirgsstraßenbaues vorgenommen habe.

Kurze Deschreibung des Bahnterrains.

Die Gegend des Semmering zwischen dem Mürz- und dem Leitha-Thal scheint schon von einer römischen Straße durchzogen worden zu sein, welche das Adriatioum mit dem Danusbius in Berbindung seste. Zwar sind keine Ueberbleidsel zu Tage gekommen, welche die nähere Richtung des römischen Straßenzuges am Semmering selbst andeuten könnten; allein eine römische Straße ging sedenfalls von Aquiloja aus, sührte durch das Norioum über Virunum (ungefähr das hentige Klagensurt) über Norzia (Frisach) und in der Richtung des beutigen Judenburg, Leoben und Bruck, erreichte das Mürzthal, solgte demselben und stieg sodann in das Pannonia hinab, um in der Richtung über das beutige Neustadt in gerader Linie das rechte User des Danubius und zwar zu Carnuntum (das heutige Petronell) zu erreichen.

Mit den Angaben bezüglich dieses Straßenzuges durch das Noricum bis Norzia und durch Pannonina nach Carnuntum stimmen die Tabulae Peutingerianae, die Histoire des Grands Chemins de l'Empire Romain par Nicolas Bergier, dann Spruneri Atlas antiquus überein. Die weitere Angabe in Bezug auf die nähere Nichtung desselben über Leoben, Bruck und Neustadt verdanke ich dem für die Archeologie so verdienstwollen Herrn Dr. Kandler, Mitglied der k. k. Academie der Wissenschaften.

Uebrigens hat das Mittelalter jedenfalls eine durch die Schlucht von Schottwien führende Straße gefunden, denn die noch heut zu Tage vorhandenen Ruinen auf den Felsen rechts und links von Schottwien, gehören mittelalterlichen Befestigungen, wie solche bei Engpässen fast immer vorkommen. Diese

^{*)} leberficht ber Sauvtfortichritte bes Gifenbahnwesens von Carl Ritter von G be ga, 3. Auflage, Wien, 1853, II. Abichnitt.