

NDB-Artikel

Gerstner, *Franz Anton* Ritter von Eisenbahningenieur, * 19.4.1796 Prag, † 12.4.1840 Philadelphia.

Genealogie

V → Franz Jos. (s. 1);

⊙ 1) Marquise Josefine v. Lambolin (Lambelin, 1805–35), 2) 1838 Klara (1813-n. 1881), T d. Friderich v. Epplen (1782–1848), thurn u. taxisscher Hofrat u. Gen.-Post-Direktionsrat in Frankfurt/M., u. d. Elis. Maria Christliebe Greim; *Groß-O d. 2. Frau* → Anselm v. Epplen (1758–1834), bayer. Gen.-Lt.;

1 T aus 1).

Leben

G. wurde nach Hochschulstudium in Prag bereits 1818 zum Professor für praktische Geometrie am Wiener Polytechnikum ernannt. Auf staatliche Weisung übernahm er 1820 die Weiterführung der Eisenbahnbaupläne seines Vaters. Nach gründlichen Vorarbeiten (Studienreise nach England, Versuchsbahn im Wiener Prater) erlangte er am 7.9.1824 ein Privileg für den Bau einer Pferdebahn nach den Ideen seines Vaters zwischen Donau und Moldau (Linz-Budweis). G. mußte sein Lehramt niederlegen, um als Bauleiter bei der von ihm gegründeten „kaiserlich königlichen privilegierten Ersten österreichischen Eisenbahngesellschaft“ tätig sein zu können. Er konnte zwar die Nordrampe von Budweis bis Leopoldschlag fertigstellen (Aufnahme des Probetriebes am 7.9.1827; erster öffentlicher Güterverkehr auf dem europäischen Festland!); aber seine von ihm eingeführte solide und für den späteren Gebirgsbahnbau richtungsgebende Bauweise trug wesentlich zu einer großen Überschreitung der vorgesehenen Baukosten bei. Der Gründer, der große finanzielle Opfer gebracht hatte, schied 1829 aus diesem Unternehmen aus. Die Südrampe bis Linz wurde 1832 durch Matthias Schönerer in einer Ausführung vollendet, welche den von G. geplanten Lokomotivbetrieb ausschloß. G. wandte sich nach Rußland; von seinen großzügigen Eisenbahnbauplänen konnte er nur die 27 km lange Linie von Sankt Petersburg nach Pawlowsk verwirklichen. Von 1838 bis zu seinem Tode bereiste er zu Studienzwecken die USA. G. war somit der erste Eisenbahningenieur in Österreich und auch in Rußland; seine der Zeit vorausseilenden Planungen stießen oft auf das Unverständnis seiner Zeitgenossen. Die Bedeutung G.s und seines Vaters für die Entwicklung des Eisenbahnwesens ist jedoch stets von der Nachwelt anerkannt worden.

Werke

u. a. Lehrgegenstände d. prakt. Geometrie am k. k. polytechn. Institute, 1818;

Über d. Vortheile d. Anlage e. Eisenbahn zw. d. Moldau u. Donau, 1824;

Slg. d. Actenstücke in Betr. d. Ausführung d. ersten österr. Eisenbahn zw. d. Moldau u. d. Donau, 1827;

Über d. Vortheile d. Unternehmung e. Eisenbahn zw. Moldau u. Donau, 1829;

Ber. üb. d. Stand d. Unternehmung d. Eisenbahn v. St. Petersburg nach Zarskoe-Selo u. Pawlowsk, 1838.

Literatur

K. Gerstner, Beschreibung e. Reise durch d. Vereinigten Staaten v. Amerika in Ges. F. R. v. G., 1842;

Gesch. d. Eisenbahnen d. Österr. Ungar. Monarchie, hrsg. v. Österr. Eisenbahnbeamtenver., I, 1898 (P);

K. Feiler, in: Die Reichsbahn, Jg. 1940, H. 14/15;

ders., Die alte Schienenstraße Budweis-Gmunden, 1950 (P);

J. Hons, F. A. G., Prag 1948.

Portraits

Stich v. A. Hrdlička nach e. Bild v. ca. 1830 (Wien, Eisenbahnmus.);

Stich, 1815 (Prag, Nat. mus.)

Literatur

zum *Gesamtartikel*: ADB IX;

A. Birk, in: Sudetendt. Lb. I, 1926, S. 271-73 (P);

Wurzbach V;

Pogg. I;

ÖBL.

Autor

Paul Mechtler

Empfohlene Zitierweise

, „Gerstner, Franz Anton Ritter von“, in: Neue Deutsche Biographie 6 (1964), S. 329-330 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

ADB-Artikel

Gerstner: *Franz Anton Ritter v. G.*, Ingenieur, als Sohn von Franz Joseph v. G., geb. am 11. Mai 1793 (nicht 1795, wie man gewöhnlich angegeben findet) in Prag, † am 12. April 1840 zu Philadelphia. Nach beendigten philosophischen Studien an der Prager Universität besuchte er das unter der Leitung seines Vaters stehende technische Institut. Schon zu Ende des J. 1817 wurde ihm provisorisch die Lehrkanzel der praktischen Geometrie an dem kürzlich errichteten polytechnischen Institute zu Wien übertragen, deren definitive Verleihung im Juni 1819 folgte. Das inzwischen von seinem Vater zur Reife gebrachte Project einer Eisenbahn (für Pferdebetrieb) von Budweis nach Linz, zur Verbindung des Moldaufflusses mit der Donau — der ersten Eisenbahn auf dem europäischen Festlande — gab dem jungen, aber thätigen und energischen Professor Veranlassung, 1822 England zu besuchen, um das dortige Eisenbahnwesen praktisch kennen zu lernen. Nach seiner Rückkehr erledigte er 1823—24 die Vorarbeiten für die erwähnte Bahn, zu deren Ausführung ihm am 7. Septbr. 1824 ein kaiserliches Privilegium ertheilt wurde. Im October des letztgenannten Jahres traf G. eine interessante Veranstaltung zur Belehrung des Wiener Publikums rücksichtlich der Eisenbahnen: Er legte im Prater ein 300 Fuß langes Bahngleis (zu einem Drittel gänzlich von Holz, einem Drittel aus hölzernen Langschwellen mit aufgelegten flachen schmiedeeisernen Schienen und einem Drittel aus Gußeisen); zwei gekuppelte Wagen, zusammen leer 38 Centner wiegend und mit 100 Centner Eisen beladen, wurden durch ein im Trabe laufendes Pferd gefahren und rollten, nach plötzlicher Ablösung des Thieres, noch 60—120 Fuß weit von selbst fort — ein elementares, aber den Laien verständliches Experiment. Um dem im J. 1825 begonnenen Bau seiner Eisenbahn sich widmen zu können, hatte G. schon 1824 seine Professur niedergelegt; er reiste 1826 zum zweiten Male nach England. Finanzielle Schwierigkeiten, welche bei der Neuheit des Unternehmens schwer vorauszusehen waren, trübten das Verhältniß zwischen G. und seinen Actionären; das Anlagecapital von nur einer Million Gulden (für eine Linie von 126 Kilometer oder nahe 17 Meilen) war schon mit Vollendung der ersten Bahnhälfte aufgezehrt, und die hieraus entspringende Mißstimmung veranlaßte G., sich zurückzuziehen unter Verzichtleistung auf alle die Vortheile, welche ihm nach Beendigung des Bahnbaues zugesichert waren. (Die Bahn ist bekanntlich theilweise 1828, vollständig aber erst 1830 in Betrieb gekommen.) Nach seinem Rücktritte besuchte G. England zum dritten Male, um besonders durch die Beobachtung der ihrer Vollendung entgegengehenden Liverpool-Manchester-Bahn seine Studien zu erweitern. Von unermüdlichem Thätigkeitstriebe gestachelt, suchte G. sich ein neues Feld zur Befriedigung desselben: er bemühte sich, eine Actiengesellschaft zu Stande zu bringen, um die Wasserkraft einer Schleuse an dem großen Schiffahrtscanale zwischen Mailand und Pavia zu benutzen; und als dies fehlschlug, wandte er sich 1834 nach St. Petersburg, wo er bis 1837 die erste russische Eisenbahn — von Petersburg nach Zarskoje-Selo — erbaute. Darauf begab er sich nach Nordamerika, bereiste vom November 1838 an 12 Monate lang alle dortigen| ausgeführten oder in Ausführung begriffenen Eisenbahnen (178 an der Zahl), sowie die wichtigsten Schiffahrtscanäle, und sammelte darüber eben so

umfassende, wie werthvolle Nachrichten; hier, fern vom Heimathlande und im kräftigsten Mannesalter, überraschte ihn der Tod. — Außer einer kleinen Schrift aus früher Zeit: „Lehrgegenstände der praktischen Geometrie am k. k. polytechnischen Institute“, 1818, verfaßte G. die folgenden Werke: „Ueber die Vortheile der Unternehmung einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau“, 1829. — „Berichte aus den Vereinigten Staaten über Eisenbahnen etc.“, 1839. — „Die inneren Communicationen der Vereinigten Staaten von Nordamerika“ (redigirt und herausgegeben von Gerstner's Reisegefährten L. Klein), 2 Bde., 1842, 43. Das von ihm herausgegebene reichhaltige „Handbuch der Mechanik“ seines Vaters enthält zu großem Theile ihm angehörigen Stoff. Seine Gattin (geb. v. Epplen-Härtenstein) gab heraus: „Beschreibung einer Reise durch die Vereinigten Staaten von Nordamerika“, 1842, worin seine amerikanischen Beobachtungen von mehr allgemeinem Gesichtspunkte mitgetheilt sind.

Literatur

Neuer Nekrolog der Deutschen, 18. Jahrg., 1. Thl., S. 413—414; Brockhaus' Conversations-Lexikon.

Autor

Karmarsch.

Empfohlene Zitierweise

, „Gerstner, Franz Anton Ritter von“, in: Allgemeine Deutsche Biographie (1879), S. [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
