

## NDB-Artikel

**Klein, Franz** Straßen- und Eisenbahnbau-Unternehmer, \* 27.4.1800 Kožianau bei Wiesenberg (Nordmähren), † 29.8.1855 Seibersdorf (Österreichisch-Schlesien). (katholisch)

### Genealogie

V → Friedrich (1756–1835), Landarbeiter, dann Straßenbauunternehmer, S d. Erbgärtners Hans Georg in K. u. d. Elisabeth Breyer;

M Elisabeth (1770–1838), T d. Heinrich Hamp in Wermsdorf u. d. Barbara Köhler;

B Albert K. Frhr. v. Wisenberg (Adel 1859, Frhr. 1872, † 1877), Nachf. K.s in d. Unternehmensleitung, → Hubert († 1856), Eisen-, Braunkohlen- u. Glasindustrieller (s. ÖBL), → Libor († 1848), Eisenindustrieller, beteiligt an d. Leitung d. Fam.konzerns;

- ♂ Brunn 1825 Franziska (1803-52), T d. Schneiders Friedrich Hillebrand in Brunn; 8 Söhne (2 früh †), 1 Tochter (früh †), u. a. Franz K. Frhr. v. Wisenberg (Adel 1865, Frhr. 1873, 1825-82), Industrieller, bis 1873 neben s. Ov Albert Leiter d. Fam.konzerns.

### Leben

K. war zunächst Gärtnerlehrling in Eisgrub. Er ließ dann seine 5 Brüder dorthin nachkommen, um gemeinsam mit ihnen Bauarbeiten an den Bewässerungsanlagen des Liechtensteinschen Parks zu verrichten. 1815 übernahmen die Brüder ihren ersten selbständigen Auftrag, den Bau einer Dammstraße zwischen Ungarisch-Hradisch und Alt-Hradisch. 1817 beschäftigten sie bereits Tausende von Arbeitern bei Flußregulierungen. 1818 wurden sie durch den Landesgouverneur zu Erd- und Kanalarbeiten nach Brunn geholt. Es folgten große Straßenbauten in der Gegend von Olmütz, Nikolsburg und Zwittau. 1822-24 wurden Straßen zwischen Misteck und Friedeck gebaut. 1824-30 erfolgte der Bau der Staatsstraße von Troppau bis zur preußischen Grenze bei Olbersdorf. Zahlreiche Bezirksstraßen wurden errichtet. – Entscheidend für die weitere Entwicklung der Firma war der Beginn des Eisenbahnbaus. Nach der Erstellung einiger kürzerer Strecken in den Jahren 1836-40 – darunter als erste österreichische Linie der Nordbahn-Abschnitt Wien-Gänserndorf – bauten K. und 3 Brüder (2 waren inzwischen verstorben) 1842-49 Staatseisenbahnstrecken von insgesamt 430 Kilometer Länge, unter anderem Olmütz-Prag, Prag-Sächsische Grenze, Brunn-Malomieritz und Brunn|-Böhmisch Trübau, dazu die ausgedehnten Anlagen der Hauptbahnhöfe von Prag und Brunn. Daneben entstanden weiterhin Straßen, Festungsanlagen (Olmütz) und Kasernen sowie zahlreiche bedeutende Brückenbauten vor allem

in Wien, aber auch in Prag, Aussig, Tetschen, Salzburg und am Oberrhein. Auch in der Folgezeit wurde der Eisenbahnbau in großem Stil fortgesetzt. K. baute unter anderem die wegen der Notwendigkeit zahlreicher Tunneln und Viadukte technisch sehr anspruchsvolle Südbahn von Klamm zum Semmering (1849–57), die ebenfalls schwierige Karst-Strecke Laibach-Triest (1854–58) und die gesamte 313 km lange Westbahn Wien-Linz-Salzburg (1856–58). – Seit 1844 spielten die Brüder auch in der österreichischen Eisenindustrie eine bedeutende Rolle. K. erwarb damals um 435 000 Gulden von Graf Anton Mittrowsky die Herrschaft Wiesenberg bei Olmütz mit Eisenerzlagern und den Hüttenwerken Zöptau und Reuthenau. Ebenfalls 1844 begann er mit dem Bau eines modernen Hütten- und Walzwerks in Stefanau, das 1849 fertiggestellt wurde und den Namen Franzenshütte erhielt. Einige weitere Eisenhütten wurden gepachtet, so daß die Brüder schließlich den gesamten Eisenbedarf für ihre Gleis- und Brückenbauten aus der eigenen Produktion decken konnten. Kohlenbergwerke im Ostrauer Revier, welche ebenfalls in dieser Zeit erworben wurden, runden das Bild eines vertikal integrierten, ganz überwiegend auf die Bedürfnisse des Eisenbahnbaus hin ausgerichteten Konzerns ab, dessen Mittelpunkt das Werk in Zöptau war.

Nach dem Tode K.s, dessen soziale Einstellung seinen Arbeitern gegenüber gerühmt wird, und der der anerkannte Leiter der Firma gewesen war, setzten seine 2 überlebenden Brüder das Unternehmen gemeinsam mit seinem Sohn Franz fort. 1865 von der Herrschaft Wiesenberg abgelöst und fortan als „Zöptauer und Stefanauer Bergbau- und Eisenhüttengewerkschaft“ firmierend, erreichte es seinen Höhepunkt bald nach 1870. In 35 Jahren hatte es zwischen Vorarlberg und Galizien nahezu das gesamte Eisenbahn-Hauptnetz der Monarchie erstellt, insgesamt mehr als 3 500 km. Die große Krise von 1873 und das Auslaufen des Eisenbahnbaus großen Stils führten dann zum raschen Niedergang des Konzerns. K.s Sohn Franz und sein letzter überlebender Bruder Albert zogen sich von den Geschäften zurück. 1891 wurde die Kleinsche Geschäftszentrale in Wien aufgelöst. Der stark geschrumpfte Konzern wurde 1901 in eine AG umgewandelt, in deren Vorstand und Verwaltungsrat Nachkommen K.s noch eine Zeitlang tätig gewesen sind.

## **Literatur**

Brünner Anz. 1855, Nr. 172 (P);

Ch. d'Elvert, in: Notizen-Bl. d. hist-statist. Section d. k. k. mähr.-schles. Ges. z. Beförderung d. Ackerbaus, d. Natur- u. Landeskde., Beil. z. Mitt. Nr. 6, 1890;

Wurzbach XII;

ÖBL. -

Mitt. d. Fam. Klein-Wisenberg.

## **Autor**

Hans Jaeger

**Empfohlene Zitierweise**

Jaeger, Hans, „Klein, Franz“, in: Neue Deutsche Biographie 11 (1977), S. 737 f.  
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

---

11. November 2019

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---