

Sonderausgabe



Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F
ISSN 0720-051X

IV
90/91

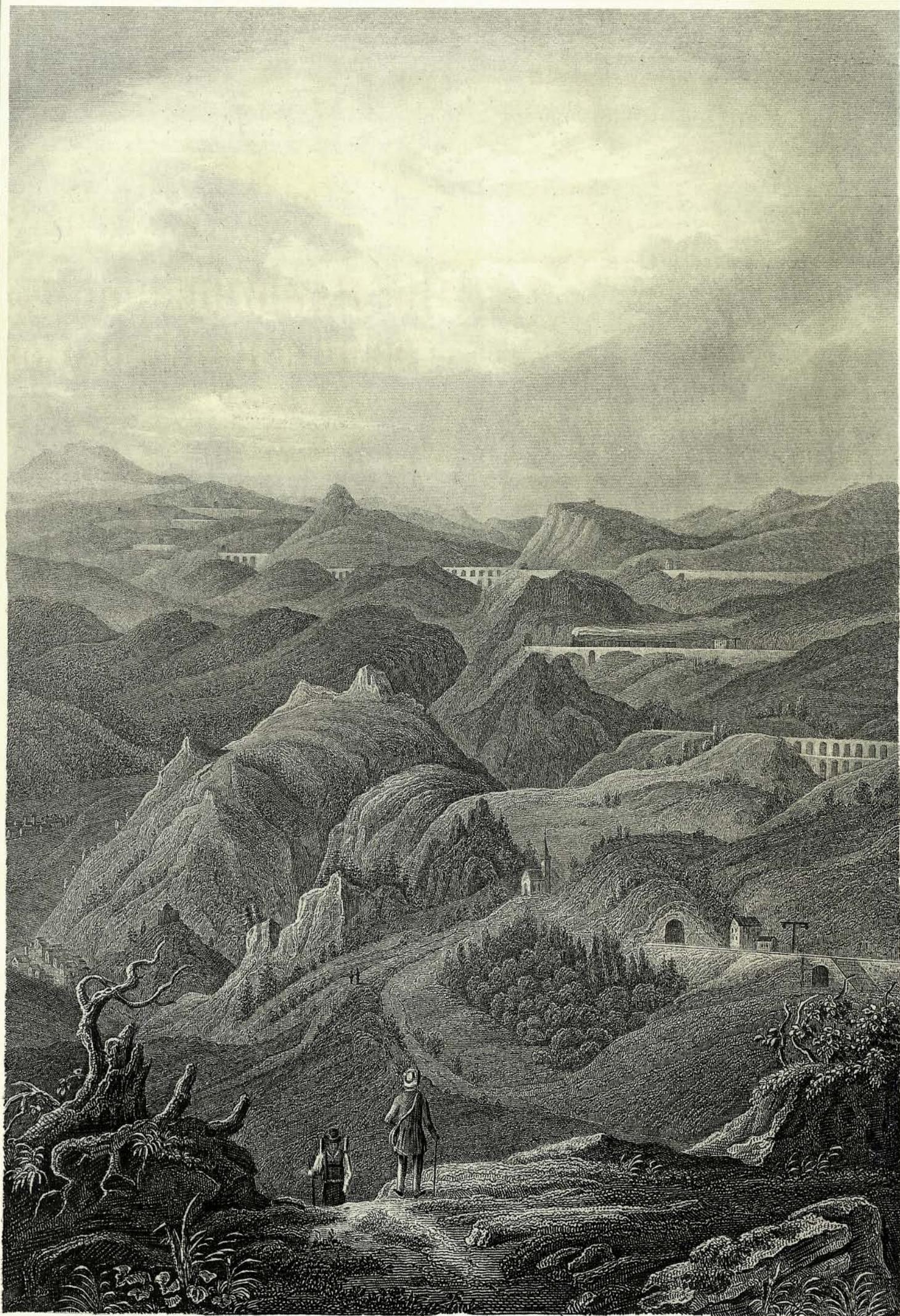
DM 19,80
sfr 19,80
öS 150,-

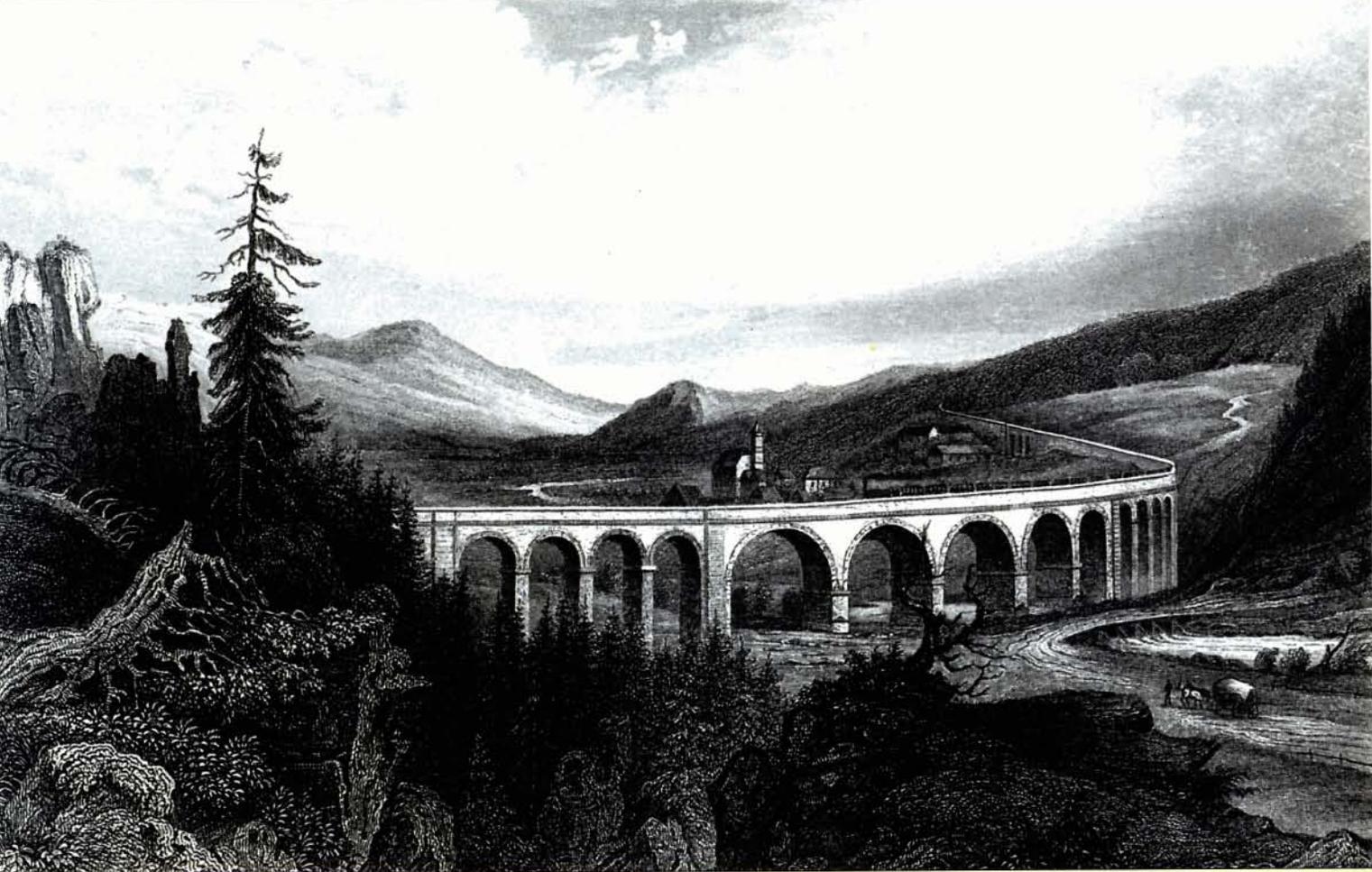
Die Semmeringbahn

– die älteste Gebirgsbahn Europas

von Carl Asmus







Bilder 2 und 3: Die beiden Stiche datieren aus der Frühzeit der Eisenbahn über den Semmering; sie illustrieren eine zeitgenössische Beschreibung der Semmeringbahn. Links eine Gesamtübersicht über die Nordrampe der Bahnlinie (geraffte Darstellung, wie sie sich dem Betrachter vor Ort allerdings nicht bietet), oben eine recht naturgetreue Darstellung des Schwarza-Viadukts bei Payerbach. (Beide Stiche stammen aus der Kunstanstalt d. Bibl. Instit. in Hildburghausen; Archiv Krauss-Maffei bzw. Sammlung Asmus)

Bild 1(Titel): Der Elektrotriebzug 4010 010, der sich als Ex 154 auf der Fahrt nach Wien befindet, wurde am 14. Januar 1990 am kürzesten Tunnel der Semmeringbahn, dem Krausel-Tunnel, im Bild festgehalten. **Foto: E. Nährer**

Bild 151 (Rücktitel): Die 1044 208 hat mit ihrem Ex 233 den kurzen Krausel-Tunnel durchfahren und überquert nun den Krauselkause-Viadukt (4. Februar 1990). **Foto: E. Nährer**

Impressum

ISSN 0720-051 X

B 10533 F

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 50 48/5049
Telefax (08141) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
 Autor: Carl Asmus
 Redaktionelle Betreuung: Andreas Ritz
 Lektorat: Manfred Grauer
 Anzeigen: Elke Albrecht
 Werbeberater: Siegfried Säurle

Layout: Gerhard Gerstberger, Jörg Mair
 Textverarbeitung: Hermann Merker Verlag GmbH
 Produktion: EUROPLANNING srl
 via Morgagni 24, I-37136 Verona
 Printed in Italy
 Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
 Vertrieb Einzelverkauf:
 MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
 GmbH & Co. KG, Eching/Freising

Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals
 erscheinen 1991 4x. Abonnement 1991:
 DM 79,20, Ausland zuzüglich DM 6,- Portoanteil.
 Die Kündigung des Abonnements ist drei Monate
 zum Kalenderjahresende möglich.

Alle Rechte vorbehalten.
 Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der
 Redaktion.
 Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom
 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung
 behalten wir uns vor.
 Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.
 Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto
 beiliegt.

Copyright 1991 by:
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Vorwort	6
Der Semmering	
– Lagebeschreibung und historischer Rückblick	8
Bahnprojekte zur Überwindung des Semmerings	10
Die Jahre des Bahnbaus	12
Karl Ritter von Ghega	14
Die ersten Lokomotiven für die Semmeringbahn	16
Die Entwicklung des Bahnbetriebs	20
Maximal 140 t schwere Züge	35
Privatisierung und staatliche Südbahn	47
Wegfall des Lokwechsels	68
Die DR-Baureihe 59 am Semmering	68
Durchgehende Elektrifizierung 1959	70
Zweite Tunnelröhre für die Semmeringbahn	74
Eine Fahrt über den Semmering	84
Als ich zum ersten Mal auf dem Dampfwagen saß (eine Erzählung von Peter Rosegger)	92

Bild 4: 1042.538 mit dem E 651 auf Bergfahrt oberhalb von Breitenstein an der Nordrampe der Semmeringbahn (10. Juni 1983). Im Hintergrund der imposante Viadukt über die "Kalte Rinne". **Foto: G. Wagner**

Vorwort

Wenn STS* "I will z'ruck in mein' Semmering ..." singt, denkt die steirische Band sicherlich nicht vorrangig an die erste Gebirgsbahn Europas, die bereits in den Jahren 1848 bis 1853 erbaut wurde und noch heute der wichtigste Alpenpaß im Streckennetz der ÖBB ist. Für Generationen von Eisenbahn- und Technikfreunden war jedoch gerade die Semmeringbahn der Grund, in diese Region zu reisen.

Die vorliegende Sonderausgabe verfolgt die Geschichte der Entstehung dieser Alpentransversale von den ersten Plänen und Ideen bis in die heutige Zeit. Daß die Strecke in noch immer weitgehend unveränderter Form benutzt wird, ist dabei zwar interessant, aber vor allen Dingen äußerst hinderlich für einen effektiven Transport von Personen und Gütern. Gebaut für eine maximale Achslast von 6 t und eine Geschwindigkeit von 6 km/h, wird sie heute mit über 70 000 t pro Tag belastet (und mit Radsatzlasten bis zu 22,5 t) und verlangt einen entsprechend hohen Aufwand zur Betriebssicherung. Hauptsächlich wegen der engen Kurven liegt die heute maximal mögliche Geschwindigkeit bei 70 km/h und läßt sich unter den gegebenen Umständen nicht erhöhen. Da erscheint es nur logisch, daß der Gedanke aufkam, durch einen Tunnel zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag Abhilfe zu schaffen. Erstaunlicherweise schlug diesem Vorschlag eine Welle der Ablehnung entgegen, während doch gerade die Südautobahn mit einer Reihe klotziger Brückenbauten unbehelligt ihrer Vollendung entgegenah. Aufgegeben wurde die Idee des Semmering-Basistunnels jedoch nicht. Man untersuchte verschiedene Trassenvarianten nach Gesichtspunkten wie Umweltverträglichkeit, Hydrologie, Geologie und Tunnelbautechnik. Eine modifizierte Streckenführung wurde anschließend – im Juni 1990 – in das Anhörungsverfahren eingebracht. Wann schließlich mit dem Bau begonnen werden könnte, wagt niemand vorherzusagen.

Probleme gab es allerdings schon seit Baubeginn: geologische, organisatorische, fahrzeugtechnische. Wie und welche Lösungen gefunden wurden und welche Vielfalt an Lokomotiven im Laufe der Jahre auf dieser berühmten Trasse zum Einsatz kamen, wird im folgenden mit Text und Bild belegt. Weil wir uns dabei vor allem der Epoche des Dampfbetriebes gewidmet haben, ist dieses Heft auch eine Fundgrube für diejenigen, die es in der heutigen Zeit immer wieder zum Semmering zieht.

Wer nach der interessanten und informativen Lektüre dieser Sonderausgabe noch mehr, vor allem Fotos und Fakten zum elektrischen Betrieb, haben möchte, der sei auf unsere Anzeige auf der Seite 93 hingewiesen – bzw. auf die "special"-Broschüre mit zusätzlichen Informationen über die Semmeringbahn, die der Hermann Merker Verlag GmbH voraussichtlich im Juni 1991 veröffentlichen wird.

An dieser Stelle aber wünschen wir Ihnen erst einmal viel Spaß mit der vorliegenden Ausgabe!

Ihr Hermann Merker Verlag

* (Die Gruppe wurde 1984 mit dem Hit "I will hoam nach Fürstenfeld" über die österreichischen Landesgrenzen hinaus bekannt)





Der Semmering – Lagebeschreibung und historischer Rückblick

Dort, wo die österreichischen Bundesländer Niederösterreich und Steiermark aneinandergrenzen, liegt der Gebirgszug des Semmerings. Über ihn ist ein relativ bequemer Übergang aus dem Tal der nach Südwesten fließenden Mürz (die in die Mur mündet) zum in nordöstlicher Richtung gelegenen Tiefland des Wiener Beckens möglich. Der Semmering wird von ziemlich mächtigen Gebirgsstöcken umgeben. Im Norden (Niederösterreich) ist es der Schneeberg (2076 m), im Westen die Raxalpe (2009 m), über die die Grenze zwischen den beiden Bundesländern verläuft. Ganz auf steirischem Gebiet erheben sich, ebenfalls im Westen, die Schneevalpe (1903 m) und die Veitschalpe (1981 m). Im Süden (Steiermark) liegt der bis zu 1782 m hohe Gebirgszug der Fischbacher Alpen. Im Südosten begrenzen die Berge des Wechselmassivs (bis zu 1743 m; wieder Landesgrenze) die Gegend um die Paßhöhe (985 m).

Der geologische Aufbau des Semmeringgebiets ist kompliziert. Seine Formationen bestehen aus Kalk, Grauwacke und Gneis. Diese geologischen Gegebenheiten sind auch die Ursache für die hier anzutreffenden, landschaftlich so reizvollen Gegensätze. Gewaltige Felsmauern wechseln mit sanften Bergrücken ab, die oft einen weiten Blick in die Ebene des Wiener Beckens gewähren.

Lange Zeit hat der Verkehr über den Semmering keine bedeutende Rolle gespielt. Die von den Römern benutzten Routen führten im Osten über Steinamanger (Szombathely) und Ödenburg (Sopron) an die Donau bzw. im Westen über den Pyhrnpaß und die Rottenmanner Tauern weiter nach Norden. Erst im zwölften Jahrhundert stieg das Verkehrsaufkommen über den Semmering an. 1184 ließ Markgraf Ottokar von Steier auf der Südseite des Passes ein Hospiz errichten, in dem die Kaufleute und Palästina-Pilger Unterkunft und Schutz vor den Straßenräubern finden konnten. Die Ortschaft Spital am Semmering legt noch heute Zeugnis davon ab.

Speziell das 1281 von der Stadt Wien herausgegebene "Niederlageprivileg" belebte den Verkehr über den Semmering weiter. Dieses Dokument besagte, daß aller Handel mit dem Süden, d.h. mit Kärnten, Krain und Venedig, ausschließlich über den Semmering abzuwickeln sei. Ähnliches hatte auch schon die Wiener Neustädter Zollordnung aus dem Jahre 1244 vorgeschrieben. Bestätigt wurden die beiden Verordnungen 1368. Im wesentlichen wurden folgende Waren transportiert: Salz, Eisen, Blei, Zink,

Speck, Schmalz, Unschlitt (tierisches Fett), Honig, Zucker, Safran, Wein, Feigen, Anis, Kastanien, Weinbeeren, Mandeln, Limonen, Granatäpfel, Wolle, Federn, Schindeln, Rebstöcke, Hafnerwaren, böhmisches und venezianisches Glas. Überwiegend beförderte man diese Güter mit Saumtieren oder auf Karren.

Triest – Österreichs Hafen

Anfang 1700 erhielt Österreich unter Karl VI. in Triest Zugang zum Meer. Aufgrund dessen war eine verbesserte Verkehrsverbindung von Wien über den Semmering notwendig. So wurde 1726 der seinerzeit berühmte Ingenieur und Hofmathematiker Jakob Marioni beauftragt, eine neue Straße über den Paß zu projektieren. Im Frühjahr 1728 begannen die Bauarbeiten. Die 200 eingesetzten Arbeiter stammten aus den Ortschaften der umliegenden Gegend. In nur 48 Tagen wurde die neue Straße über den Semmering angelegt. Wenn sie auch sehr steil war, so verbesserte sie die Verhältnisse doch enorm.

Für den auf der Nordostseite des Semmerings gelegenen Ort Schottwien brachen jetzt goldene Zeiten an. Das Gewerbe der Gastwirte und Fuhrleute blühte auf, da die Reisenden kurz vor bzw. nach der Überquerung des Passes sich hier stärken und zum großen Teil auch übernachten wollten. Es erwies sich als notwendig, Vorspannpferde für Kutschen und Fuhrwerke bereitzuhalten. In jenen Jahren sollen in Schottwien mehr als 200 Pferde für den Vorspanndienst auf den Steilstücken zur Verfügung gestanden haben.

Seit der Eröffnung der neuen Straße überquerten den Semmering nicht nur Fuhrwerke, sondern auch Reisewagen. Schon lange bevor die öffentlichen Postkurse eingerichtet wurden, bestand die Möglichkeit, jede Woche nach Graz und Klagenfurt, nach Triest und Venedig zu reisen. Ebenso gab es eine täglich verkehrende Reitpost zwischen Wien und Graz.

Eine Fahrt über den Semmeringpaß war zur damaligen Zeit natürlich mit einer Vielzahl von Schwierigkeiten und Problemen verbunden. Anfang 1800 hatte sich der Verkehr über die Semmeringstraße so stark ausgeweitet, daß sich die Fahrzeuge in beiden Richtungen in schier endlosen Kolonnen über den Paß bewegten. Franz Grillparzer schrieb damals an seine Braut: "Die Wildnis, die Semmering heißt und die zu durchreisen ich als schauerliche Marter empfand ..." Wegen dieser Umstände beauftragte die Regierung den K. k. Hofbaurat

Francesconi, in der niederösterreichischen wie in der steirischen Straßenbaudirektion Entwürfe für eine Neutrassierung der Semmeringstraße einzuholen. Der italienische Bauunternehmer Tallachini erhielt den Auftrag zur Ausführung des Straßenneubaus. Von 1839 bis 1841 entstand eine nach den damaligen Grundsätzen hochmoderne Paßstraße. In diesen drei Jahren waren bis zu 2500 Bauarbeiter, die überwiegend aus Böhmen stammten, beschäftigt. Der Arbeitstag dauerte von 4 Uhr früh bis 20 Uhr abends. Der Lohn für einen Arbeiter betrug bei 16stündiger Arbeitszeit zwischen 24 und 26 Kreuzer. Die Handwerker erhielten ein bis zwei Gulden. An Tagen, an denen aus Witterungsgründen nicht gearbeitet werden konnte, entfiel jeglicher Verdienst. Die Männer hausten überwiegend in Erdhöhlen. Verletzungen aufgrund der schweren Arbeit sowie Krankheiten waren an der Tagesordnung.

In sieben weiten Kurven erreicht die Straße von Schottwien (569 m) aus den Bärensatte, überquert auf einer 22 m langen Brücke den Myrthengraben und steigt weiter zur Paßhöhe an. Die 10 km lange Bergstrecke überwindet von Schottwien bis zum Semmeringpaß einen Höhenunterschied von reichlich 400 m. Die durchschnittliche Steigung beträgt nur 4%. Bergauf konnte die neue Trasse im Trab, bergab ohne das Einlegen von Radschuhen befahren werden. Kaiser Ferdinand I. und seine Gemahlin übergaben die neue Straße am 17. August 1841 offiziell ihrer Bestimmung. Die Baukosten beliefen sich auf 475 000 Gulden.

Bahnstrecken als Zubringer

Im Jahre 1842 hatte man die Eisenbahnstrecke Wien – Gloggnitz, 1844 die Linie Mürzzuschlag – Graz eröffnet. Die Semmeringstraße sollte diese beiden Eisenbahnstrecken ein Jahrzehnt lang – bis 1854, als die Semmeringbahn in Betrieb genommen wurde – verbinden. Auf den Straßenverkehr wirkte sich diese Lücke im Schienennetz äußerst belegend aus. Täglich quälten sich schwerbeladene Fuhrwerke durch Schottwien in Richtung Semmeringpaß. Zum Teil zogen bis zu zwölf Pferde diese Gespanne. Ein besonderes Ereignis war es jedesmal, wenn es galt, Dampflokomotiven aus den Wiener Lokomotivfabriken ab Gloggnitz über den Paß nach Mürzzuschlag zu verfrachten. Diese Schwerttransporte waren teilweise mit bis zu 40 Pferden bespannt.

Im ersten Jahr nach Eröffnung der Bahn bis Mürzzuschlag wurden auf der noch neuen



Straße 26 000 Personen und 28 000 t Fracht über den Semmeringpaß befördert. Eine Art Goldgräberstimmung herrschte entlang der Paßstraße zur Zeit des Bahnbaus über den Semmering. Aus allen Teilen der K. k. Monarchie kamen Ingenieure, Handwerker und Arbeiter, um am Bahnbau mitzuwirken. Schottwien avancierte zum Hauptquartier der Eisenbahningenieure. In den umliegenden Tälern errichtete man große Barackenlager für die Arbeiter. Viel

Geld floß damals in die Region, die deshalb nochmals einen Aufschwung erlebte. Als die Eisenbahn über den Semmering schließlich fertig war, fiel die Gegend – und das bis heute – in ziemliche Bedeutungslosigkeit zurück. Dies gilt umsomehr, als die in den sechziger Jahren noch einmal aufwendig ausgebaute Paßstrecke durch eine in den letzten Jahren errichtete Autobahn ersetzt wurde. Schottwien, einstmals *der* Ort an der Straße über den Semmering,

scheint in einem Dornröschenschlaf zu liegen. Die großen Stallungen der ehemals prächtigen Gasthäuser sind längst verödet. Immer noch vermag man bei einem Besuch dieses Ortes seine einstige Bedeutung zu erahnen. Wie zum Hohn überquert heute eine gigantische Autobahnbrücke die Ortschaft, deren Name dem Reisenden unserer Tage nichts mehr bedeutet.

Bild 5 (oben): Der Viadukt über die Krauselklause kurz nach der Eröffnung der Semmeringbahn.
Archiv Krauss-Maffei



Bild 6: Diese an Silvester 1915 aufgegebene Postkarte zeigt die Linienerführung oberhalb des Adlitzgrabens. Links oben ist die Polleroswand zu erkennen, darunter der Krauselklause-Viadukt.
Foto: Sammlung Zopf

Bahnprojekte zur Überquerung des Semmerings

Die ersten, rein theoretischen Erörterungen hinsichtlich eines Bahnbaus über den Semmering stammen von dem steirischen Gelehrten Franz Xaver Riepl aus dem Jahre 1829. Er beabsichtigte, die in der Nähe von Bochnia/Galizien bestehenden Salzlager per Eisenbahn über Wien mit der Hafenstadt Triest zu verbinden. Diese wirtschaftlich-politischen Überlegungen ließen sich in jenen Jahren – George Stephenson hatte gerade erst seine später weltberühmte Lokomotive "The Rocket" entwickelt – aber noch nicht verwirklichen.

Mit einer Lösung des Problems Überquerung des Semmeringpasses per Eisenbahn beschäftigte sich im Jahre 1836 auch Erzherzog Johann. Der Bruder von Kaiser Franz Joseph I. war ein technisch wie wirtschaftlich stark interessierter Mann. Er beauftragte Pionieroffiziere unter Hauptmann Karl Lobinger zu erkunden, auf welche Weise sich der Semmering durch eine Eisenbahn überqueren lasse. Lobinger unterbreitete schließlich Vorschläge, die den Eisenbahningenieuren in den kommenden Jahren immer wieder als Grundlagen dienten.

Der Staatsbahn-Gedanke

In dieser Biedermeierzeit kam in Österreich-Ungarn der Gedanke auf, das neue Verkehrsmittel Eisenbahn auf Kosten des Staates zu bauen. Dies war in dem großen Land möglich, weil dort, anders als in den deutschen Kleinstaaten, keine Grenzen den Eisenbahnbau behinderten. Zwar war die Nordbahn noch als Privatbahn errichtet worden; doch 1840 vertrat Karl Freiherr von Kübeck als Präsident der obersten österreichischen Finanzbehörden energisch den Gedanken, die Eisenbahnen sollten in Zukunft auf Kosten des Staates erbaut werden. Ein Erlaß vom Dezember 1841 erhob diese Vorstellung zum Gesetz. Bereits damals dachte man daran, den Semmering mit einer Eisenbahnlinie zu überqueren, zumal die Wien-Gloggnitzer Bahn schon bis an den Fuß des Passes herauführte. Auf der anderen Seite des Passes war in Mürzzuschlag mit dem Bahnbau Richtung Graz begonnen worden.

In dieser Zeit wurde Freiherr von Kübeck eine Vielzahl von Plänen unterbreitet. All diese Vorschläge zu prüfen, fiel wahrlich nicht leicht, zumal weder im Inland noch im Ausland Erfahrungen mit einem derartigen Projekt bestanden. Selbst George Stephenson war der Ansicht, Lokomotiven der bisherigen Konstruktionsart seien nicht in der Lage, auf längeren Strecken größere Steigungen zu überwinden. Freiherr von Kü-

beck wurde von K. k. Hofbaurat Francesconi, der bereits beim Ausbau der Semmeringstraße tätig gewesen war, unterstützt. Wie bereits erwähnt, stand Erzherzog Johann der neuen Technik sehr interessiert gegenüber. Er schlug auf Empfehlung seiner Pionieroffiziere folgende Lösung vor: Die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn sollte bis Schottwien verlängert werden. Von dort wollte er die Paßhöhe auf einer Steilstrecke mit Pferdebetrieb gewinnen. Auch der Erbauer der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn und der Pferdeisenbahn Linz – Budweis (Ceské Budejovice), Mathias Schönerer, äußerte die gleiche Ansicht. Er war jedoch davon überzeugt, daß eine Lösung mit Dampflokomotiven nur momentan noch nicht möglich sei, für die Zukunft aufgrund der weiteren technischen Entwicklung aber sehr wohl angenommen werden könne.

Die Idee Basistunnel

Einen besonders fortschrittlichen, noch heute durchaus aktuellen Vorschlag unterbreitete der K. k. Obergeringieur der Staatsbahnen, Karl Keissler. Er plädierte dafür, die Eisenbahntrasse von Gloggnitz weiter nach Payerbach und dann im Tal des Preiner Bachs zu verlegen. Vom Talschluß aus sollte ein 6 km langer Tunnel durch die Kammalpe bis Spital am Semmering geschlagen werden. So bestechend diese Idee auch war – an die Ausführung war in der damaligen Zeit nicht zu denken. Der Plan wurde zu Reichsbahnzeiten in den Jahren zwischen 1938 und 1945 noch einmal aufgegriffen. Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs verhindert die Realisierung jedoch. Neuerdings bestehen wiederum Pläne zum Bau eines Semmering-Basistunnels.

Mit einer damals aus England kommenden neuen eisenbahntechnischen Erfindung schien sich das Problem der Semmering-Überquerung lösen zu lassen. Es handelte sich um die sogenannte atmosphärische Eisenbahn des Ingenieurs Clegg. Diese Erfindung funktionierte folgendermaßen: Zwischen den Schienen war eine Röhre verlegt, in der ein mit dem Wagen in Verbindung stehender Kolben lief. Durch eine am Gleisende aufgestellte Dampfmaschine wurde eine Luftpumpe in Bewegung gesetzt, die vor dem Kolben ein Vakuum erzeugte, wodurch sich der Kolben und somit auch der Wagen in Bewegung setzte. Bei in England durchgeführten Probefahrten konnte Clegg nachweisen, daß diese von ihm erfundene Eisenbahn in der Lage war, selbst mit größeren Anhängelasten erheb-

liche Steigungen zu bewältigen. Zwei kleinere englische Bahnstrecken wurden um 1840 nach diesem System eingerichtet. Das Hauptmanko der Erfindung bestand darin: Es war unmöglich, die Röhre und den sich darin bewegenden Kolben so abzudichten, daß keinerlei Energieverlust auftrat. Nach anfänglich großer Euphorie für diese eisenbahntechnische Erfindung geriet sie bald wieder in Vergessenheit.

Ein weiterer Vorschlag zur Überwindung des Semmerings stammte von dem Ingenieur Alois von Negrelli. In einer 1842 erschienenen Broschüre plädierte er dafür, die Steigung zwischen Gloggnitz und der Paßhöhe mit Hilfe von Spitzkehren zu bewältigen. Auf beiden Zugseiten sollte es eine Lokomotive geben. Abwechselnd würden sie die Waggons ziehen und schieben. Auch diese Idee wurde nicht verwirklicht; es stand nämlich von vorneherein fest, daß die Semmeringbahn für die Bewältigung großer Massentransporte zu konzipieren war.

Aus anderen Ländern des Deutschen Bundes wurden ebenfalls Gedanken zur Lösung des Semmering-Problems vorgelegt. Im Jahre 1844 kam Graf Westphalen nach Wien und unterbreitete dem Generaldirektor der Staatseisenbahnen, Francesconi, folgenden Vorschlag: Er, Graf Westphalen, sei bereit, auf eigene Rechnung und Gefahr eine Bahn mit Kettenantrieb zwischen Schottwien und Steinhaus zu errichten. Der Graf dachte an die Aufstellung ortsfester großer Dampfmaschinen, mit deren Hilfe die Wagen an dicken Ketten auf die Paßhöhe hinaufgezogen und wieder hinabgelassen werden sollten.

Unter den maßgebenden Männern der Staatsbahndirektion setzte sich jedoch immer mehr die Meinung durch, daß der Semmeringpaß bei entsprechender Linienführung auch mit Dampflokomotiven im reinen Steigungsbetrieb zu bewältigen sei.

Ghega bei der Nordbahn

An dieser Stelle muß erstmals auch der geniale Ingenieur Karl Ritter von Ghega, der die Semmeringbahn schließlich bauen sollte, genannt werden. Hofbaurat Francesconi, der schon die Oberaufsicht beim Bau der neuen Semmeringstraße gehabt hatte, war auch bei der Errichtung der ersten Dampfeisenbahn Österreichs, der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn von Wien nach Brünn (Brno), als oberster leitender Ingenieur tätig. Während dieses Bahnbaus hatte Francesconi den jungen Ghega 1836 zu seiner Unterstützung nach Wien berufen.

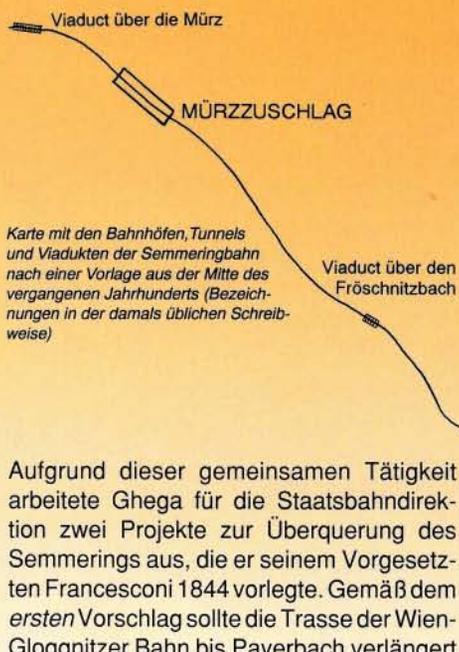


Bild 7: Diese Abbildung veranschaulicht, daß bei der Erstellung der zahlreichen Viadukte der Semmeringbahn zunächst Gerüste mit beachtlichen Ausmaßen errichtet werden mußten (hier der Viadukt über die Kalte Rinne).

Bild 8: Viele Baustellenlager wurden für den Bau der Semmeringbahn eingerichtet. Mitte des vergangenen Jahrhunderts wurden auch bei Projekten dieser Größenordnung kaum Maschinen als Hilfsmittel eingesetzt; Handarbeit dominierte. **Abbildungen: Sammlung Heless**



Die Jahre des Bahnbaus



Karte mit den Bahnhöfen, Tunnels und Viadukten der Semmeringbahn nach einer Vorlage aus der Mitte des vergangenen Jahrhunderts (Bezeichnungen in der damals üblichen Schreibweise)

Aufgrund dieser gemeinsamen Tätigkeit arbeitete Ghenga für die Staatsbahndirektion zwei Projekte zur Überquerung des Semmerings aus, die er seinem Vorgesetzten Francesconi 1844 vorlegte. Gemäß dem *ersten* Vorschlag sollte die Trasse der Wien-Gloggnitzer Bahn bis Payerbach verlängert werden, über ein Viadukt auf die gegenüberliegende Talseite führen und dann in zahlreichen Kurven nach Eichberg hinaufsteigen. Von dort aus sollte die Strecke bis zur Ruine Klamm wieder nach Westen verlaufen, am Adlitzgraben bis zum "schauerlichen" Falkensteinloch entlangführen und schließlich hinauf zur Paßhöhe gelangen. Ab hier sah Ghenga einen 1400 m langen Tunnel ins Steirische hinein vor. Nach Austritt aus dem Stollen sollte die Bahn auf der linken Seite des Fröschnitzbachs nach Mürzzuschlag verlaufen. Hier würde der Anschluß an die bereits bestehende Eisenbahnlinie Mürzzuschlag – Graz erfolgen. Laut dem *zweiten* Plan sollte die Semmeringbahn bereits bei Neunkirchen von der Wien-Gloggnitzer Bahn abzweigen. Über Kranichberg und Schloß Wartenstein würde die Trasse Maria-Schutz erreichen, von dort aus den Myrthengraben auf einer großen Brücke überqueren und die Paßhöhe erreichen. Der weitere Streckenverlauf von hier bis nach Mürzzuschlag entsprach dem der ersten Variante. In beiden Vorschlägen wurde von einer Streckenlänge von rund 40 km ausgegangen. Auch rechnete man mit ungefähr gleich hohen Baukosten von 5,5 Millionen Österreichischen Gulden.

Wie sich nach Vollendung des Bahnbaus dann zeigte, war Ritter von Ghenga bei den Arbeiten stets um eine Synthese zwischen Natur und Technik bemüht gewesen. Er hatte deshalb sämtliche Brücken und Viadukte aus Stein und Ziegeln mauern lassen und keinerlei eiserne Brückenkonstruktionen verwendet. So fügte sich diese "gemauerte Bahn" harmonisch in das Landschaftsbild ein.

Zunächst jedoch ruhten diese Pläne vier Jahre lang bei Ghengas Vorgesetztem Francesconi, ohne daß eine Entscheidung getroffen worden wäre. Dann jedoch trat ein Ereignis ein, das das Semmering-Projekt unverhofft anlaufen ließ: die Revolution des Jahres 1848.

Anfang 1848 wurde Frankreich von schweren inneren Unruhen erschüttert. Diese Bewegung ergriff ganz Europa – Österreich nicht ausgenommen. Am 13. März 1848 brach in Wien die offene Revolution gegen die bestehende gesellschaftliche Ordnung aus. Die Donaumonarchie drohte zu diesem Zeitpunkt durch innere und äußere

Wirren auseinandergerissen zu werden; jegliche staatliche Autorität war verlorengegangen. Ausschreitungen und Plünderungen waren an der Tagesordnung. In der Lombardei mußte Feldmarschall Radetzky Mailand angesichts der Übermacht einer national gesinnten italienischen Armee räumen. In Ungarn wurden die österreichischen Heere von den Aufständischen ebenfalls geschlagen. Als es Radetzky jedoch im Juni 1848 gelang, die Italiener bei Vicenza zu besiegen, kehrten zumindest im Süden des Habsburgerreichs wieder Ruhe und Ordnung ein.

Der damalige Minister für öffentliche Arbeiten, Andreas Freiherr von Baumgartner, informierte den Wiener Stadtrat, er beabsichtige, zur Linderung der enormen Arbeitslosigkeit Notstandsarbeiten durchführen zu lassen. Es war daran gedacht, entweder eine großangelegte Donauregulierung bei Wien auszuführen oder den Bahnbau am Semmering in Angriff zu nehmen. Ghenga gelang es, sein Vorhaben durchzubringen, da von ihm detaillierte Pläne zum Bau der Semmeringbahn schon seit Jahren vorlagen. Am 27. Juni 1848 unterzeichnete Freiherr von Baumgartner ein entsprechendes Dokument.

Nachdem der beabsichtigte Bahnbau durch diesen Erlaß publik geworden war, wurde allorts sowohl in der Presse als auch in Fachkreisen offene Kritik an diesem Unternehmen laut. Baumgartner und Ghenga, dem man die technische Oberleitung des Bahnbaus übertragen hatte, wurden gar "der Verschleuderung von Staatsgeldern für ein unmögliches Experiment" beschuldigt. Doch die Angriffe vermochten den Beginn des Eisenbahnbaus über den Semmering nicht mehr aufzuhalten. Im Kronenhaus in Schottwien richtete Ghenga sein Büro ein. Ihm zur Seite standen als Leiter des Bauinspektors der Ingenieur Philip Bolze und eine ganze Reihe weiterer qualifizierter Techniker, die schon beim Bau anderer Eisenbahnstrecken Erfahrungen gesammelt hatten.

Das erste Bauos, die Trasse von Gloggnitz

nach Payerbach, wurde dem Wiener Bauunternehmer Hablitschek übertragen. Er verpflichtete sich gegenüber der Regierung, ständig 5000 Arbeiter zu beschäftigen. Die Regierung wies ihm jede Woche einen Betrag von 50 000 Gulden zur Auszahlung der Löhne an. Aufgrund der Tatsache, daß der Bahnbau wegen der in Wien ausgebrochenen Revolution so schnell und unerwartet anief, fehlte es zwischen Gloggnitz und Payerbach an Unterkunftsmöglichkeiten für die Arbeiter. Deswegen brachte die schon

fertiggestellte Wien-Gloggnitzer Eisenbahn tagtäglich 5000 Arbeiter aus Wien an die Baustelle und abends wieder zurück an die Donau.

Der Kaiser »macht Dampf«

Bis zum Frühjahr 1849 verliefen die Bauarbeiten nur schleppend. Immer wieder waren sachliche und technische Probleme abzuklären; immer von neuem führte die politische Lage zu Unruhen. Am 1. März 1849 bestätigte Kaiser Franz Joseph I.: Der Bahnbau über den Semmering ist fortzusetzen. Aufgrund dieser allerhöchsten Anweisung teilte man die gesamte Strecke nunmehr in 14 Baulose ein und vergab sie an verschiedene Firmen. Als ausführende Unternehmen sind Tallachini, Gebrüder Klein und Schönerer, Fleischmann und Blühdorn sowie Theuer zu nennen. Doch die Kritik am Bahnbau wollte immer noch nicht verstummen.

So heißt es in einem am 18. April 1849 in einer Wiener Tageszeitung erschienenen Artikel: "Männer vom Fach wundern sich über das vom Ministerium für öffentliche Arbeiten adoptierte System, das die Erfahrungen der letzten neun Jahre ganz unberücksichtigt läßt. Fachleute des Auslands haben als höchste zulässige Steigung 1:100 nachgewiesen. Die bereits ausgeführten Steigungen 1:40 und 1:30 sind Ausnahmefälle, können in die Reihe jener Verirrungen des menschlichen Geistes gestellt werden, die keine Nachahmung verdienen und keine Berufung gestatten."

Der damals gegründete Ingenieur- und Architektenverein nahm zum Semmeringbau wie folgt Stellung: "Für eine Eisenbahn über den Semmering ist der Seilbahnbetrieb in der kürzesten Linie die einzige durch Wissenschaft begründete und durch Erfahrung gerechtfertigte Betriebsart und bietet einen solchen Vorteil gegenüber dem Lokomotivdienst auf sinnlos verlängerten