

Specialausgabe

Sondernummer des

B 7539 E
ISBN 3-922404-25-1



Eisenbahn JOURNAL

special
7/91

DM 22,80
sfr 22,80
öS 170,-

Die Semmeringbahn II

Die Entwicklung während der letzten vier Jahrzehnte

von
Carl Asmus



(Füllseite)



Bild 2: Unweit des "Blauen Einschnitts" eröffnet sich dem Fahrgast ein herrlicher Ausblick auf die Ortschaft Klamm mit Kirche und Burgruine. **Foto: C. Asmus**

Bild 1 (Titel): Nach Überqueren des Viadukts über die "Kalte Rinne" strebt die 1044.62 dem Bahnhof Semmering entgegen. **Foto: G. Wagner**

Bild 131 (Rücktitel): Am 4. Februar 1990 befindet sich der Ex 151, gezogen von der 1044 207, auf dem Viadukt über die "Kalte Rinne" nahe Breitenstein. **Foto: E. Nährer**

Impressum

ISBN3-922404-25-1

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

Rudolf-Diesel-Ring 5 • D-8080 Fürstenfeldbruck

Telefon (0 81 41) 50 48/50 49 • Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker

Autor: Carl Asmus

Objektbetreuung: Manfred Grauer (Textredaktion)

Ingo Neidhardt (Bildredaktion)

Anzeigen: Elke Albrecht

Layout: Gerhard Gerstberger

Textverarbeitung: Hermann Merker Verlag GmbH

Printed in Italy by Europlanning srl

via Morgagni 24, I-37136 Verona

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf:

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb

GmbH & Co KG, D-8057 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Copyright November 1991 by

Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

Vorwort

4

Einleitung

6

Eine Fahrt von Mürzzuschlag nach Gloggnitz

10

Die beiden Scheiteltunnels

15

Die Sanierung des alten Semmeringtunnels

57

Die Elektrifizierung

62

Versuchsfahrten am Semmering

68

Dampflokomotiven am Semmering

76

Diesel- und elektrische Fahrzeuge

84

Vorwort

Am 23. November 1837 war in Österreich zwischen Floridsdorf und Deutsch-Wagram (13 km) der erste Dampfzug gefahren. Sehr früh wurde im alten Österreich-Ungarn schon mit der Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken begonnen. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Elektrifizierungsprogramm aus finanziellen Erwägungen heraus forciert, mangelte es dem gewaltig verkleinerten Österreich nun doch an Kohlevorkommen, während andererseits, wie in der Schweiz, ein schier unerschöpfliches Reservoir an Wasserkraften zur Erzeugung von Strom zur Verfügung stand.

So zogen bereits 1925 Elloks die Züge über den Ariberg. Am Semmering sollte es allerdings noch bis 1959 dauern, ehe die österreichische Südbahn durchgehend mit elektrischen Fahrzeugen betrieben werden konnte. Von den reichlich 5700 km des ÖBB-Netzes sind heute mehr als 3100 km (über 54%) vom Fahrdrabt überspannt. Auf diesen Strecken werden 92% des Bahnverkehrs abgewickelt.

Österreich – Land der Berge und daher ebenso Land der Gebirgsbahnen! Haben auch Sie sich nach einem Blick auf die Landkarte eigentlich schon mal gefragt, warum die Semmeringbahn nicht weiter im Osten und Süden am Gebirgsrand entlang verläuft (siehe die moderne Autobahn), sondern die vorhandene Trasse gewählt wurde? Es waren auch damals letztlich die Militärstrategen ausschlaggebend gewesen! Eine Trassierung weiter östlich hätte durch das heutige Burgenland führen müssen, das seinerzeit noch zum ungarischen Reichsteil gehörte – und die Magyaren galten in Wien als unruhig und aufsässig...

Eine in etwa vergleichbare Situation gab es beim Bau der Allgäubahn (siehe unsere Sonderausgaben zum Thema "Allgäu"). Sie verläuft zwischen Kempten und Lindau nur deshalb in so "großartigen" Bögen, weil Bayern seine Bahnlinie partout nicht über württembergisches Gebiet führen wollte.

Doch zurück in die Gegenwart am Semmering! Die Mitte des vorigen Jahrhunderts als erste große Gebirgsbahn der Welt von Carl Ritter von Ghega erbaute Strecke wird noch heute in weitgehend unveränderter Form benutzt. Sie bildet *das* Nadelöhr im Netz der Österreichischen Bundesbahnen. Die ursprünglich für 6 t Achsdruck und eine Geschwindigkeit von 6 km/h ausgelegte Hauptbahn ist wegen ihrer engen Kurven mit nur 174 m Halbmesser heute höchstens mit 70 km/h befahrbar.

Im Auftrag der ÖBB hat die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG Pläne für eine rund 16 km lange neue Trasse zwischen Mürz-zuschlag und Gloggnitz mit Basistunnel erarbeitet. Man untersuchte Varianten unter verschiedenen Gesichtspunkten. Die Ergebnisse haben dazu geführt, die früher avisierte neue Linienführung nochmals zu ändern. Vor allem soll nun auch der Abschnitt Küb – Pettenbach überdeckt werden. Außerdem rückte man die Trasse bei der Neuplanung von der hangnahen Lage im Bereich von Payerbach, Edlach und Reichenau ab.

Der Basistunnel würde eine viel dichtere Zugfolge ermöglichen, eine "rollende Landstraße" sowie uneingeschränkten Güterverkehr mit Containern zulassen. Die Kapazität der Güterzüge könnte man von 600 t auf 1000 t erhöhen. Die Bahnfahrt zwischen Wien und Graz würde statt zwei Stunden 20 Minuten nur noch eine Stunde 37 Minuten betragen. Die Bergstrecke soll jedoch als Kulturdenkmal von hohem Rang erhalten bleiben.

Lassen Sie sich, lieber Leser, nunmehr beeindruckt vom Bahnbetrieb auf dieser Gebirgsstrecke, deren Reiz das ausmacht, was bei ihrem Bau so große Schwierigkeiten verursachte: das – trotz der Paßhöhe von nur knapp 900 m – alpine Terrain, in das die Trasse "eingebettet" wurde. Wer weiß, wie lange die "langsame" Paßstrecke noch in Betrieb sein wird! – Schöne Mußestunden beim Blättern und Lesen in unserem Special wünscht Ihnen

Ihr Hermann Merker Verlag





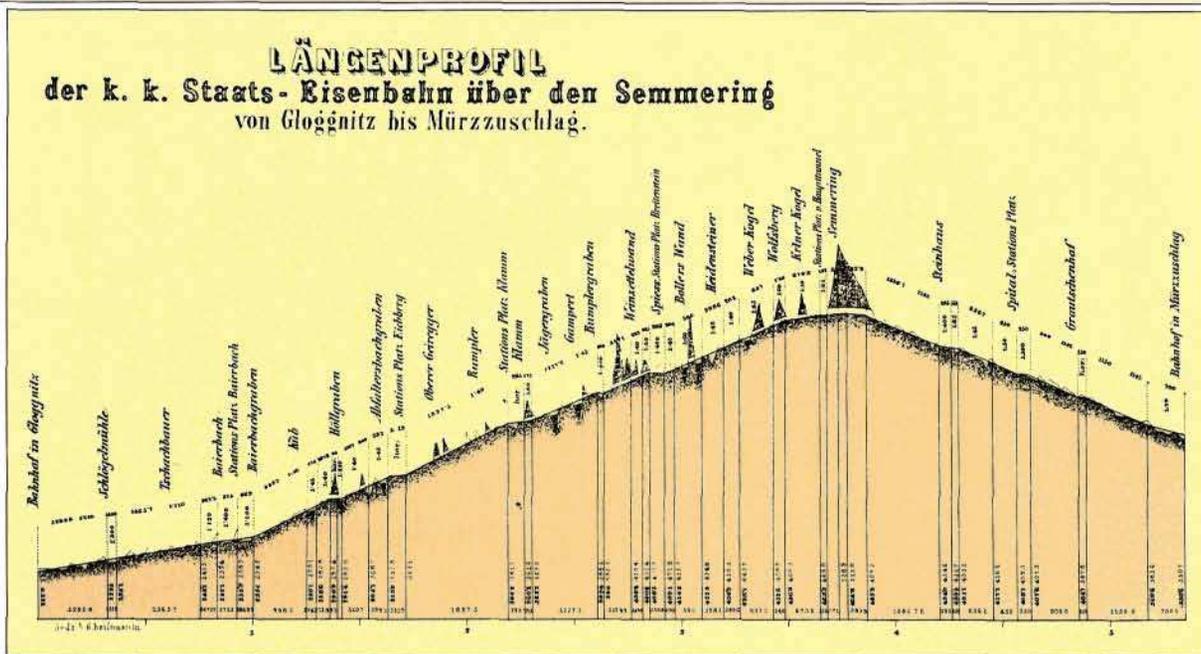
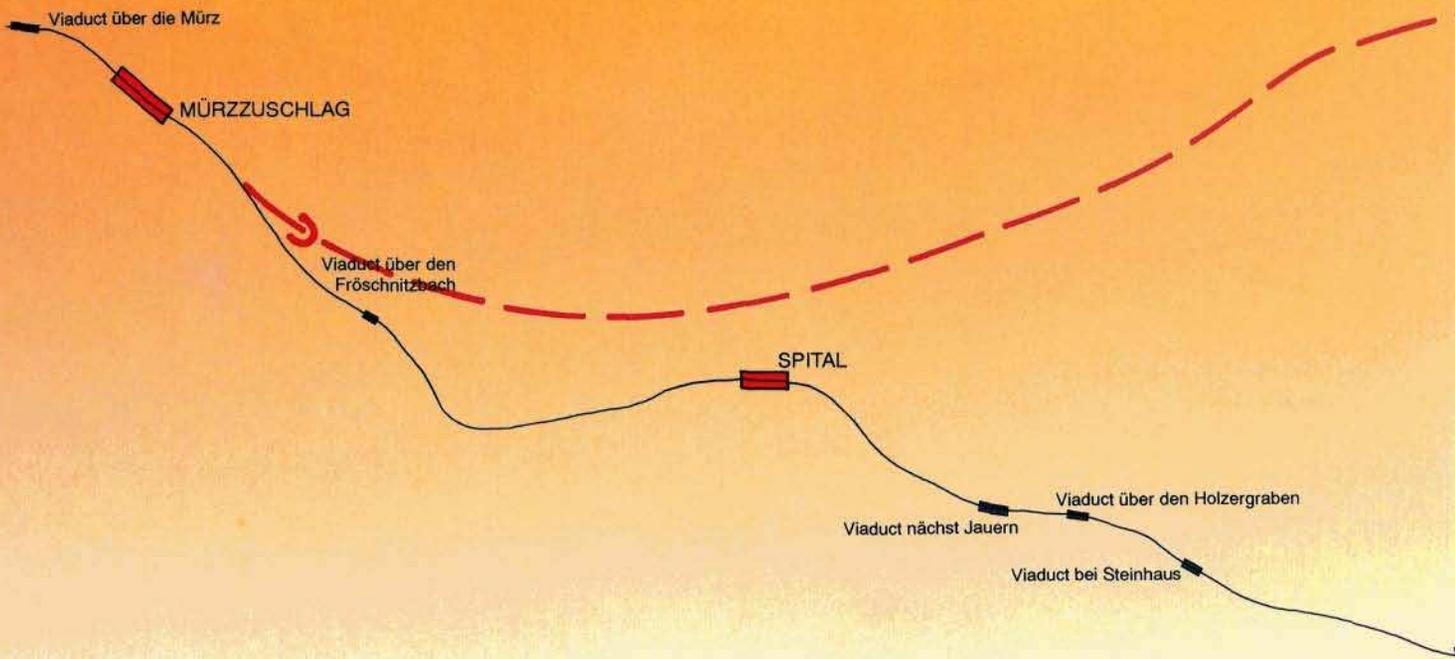


Bild 4: Streckenplan der Semmeringbahn mit Bahnhöfen, Tunneln und Viadukten sowie dem Projekt "Semmering-Basistunnel". Für die Skizze wurde eine Karte aus der Mitte des vergangenen Jahrhunderts verwendet.
Zeichnung: J. Mair

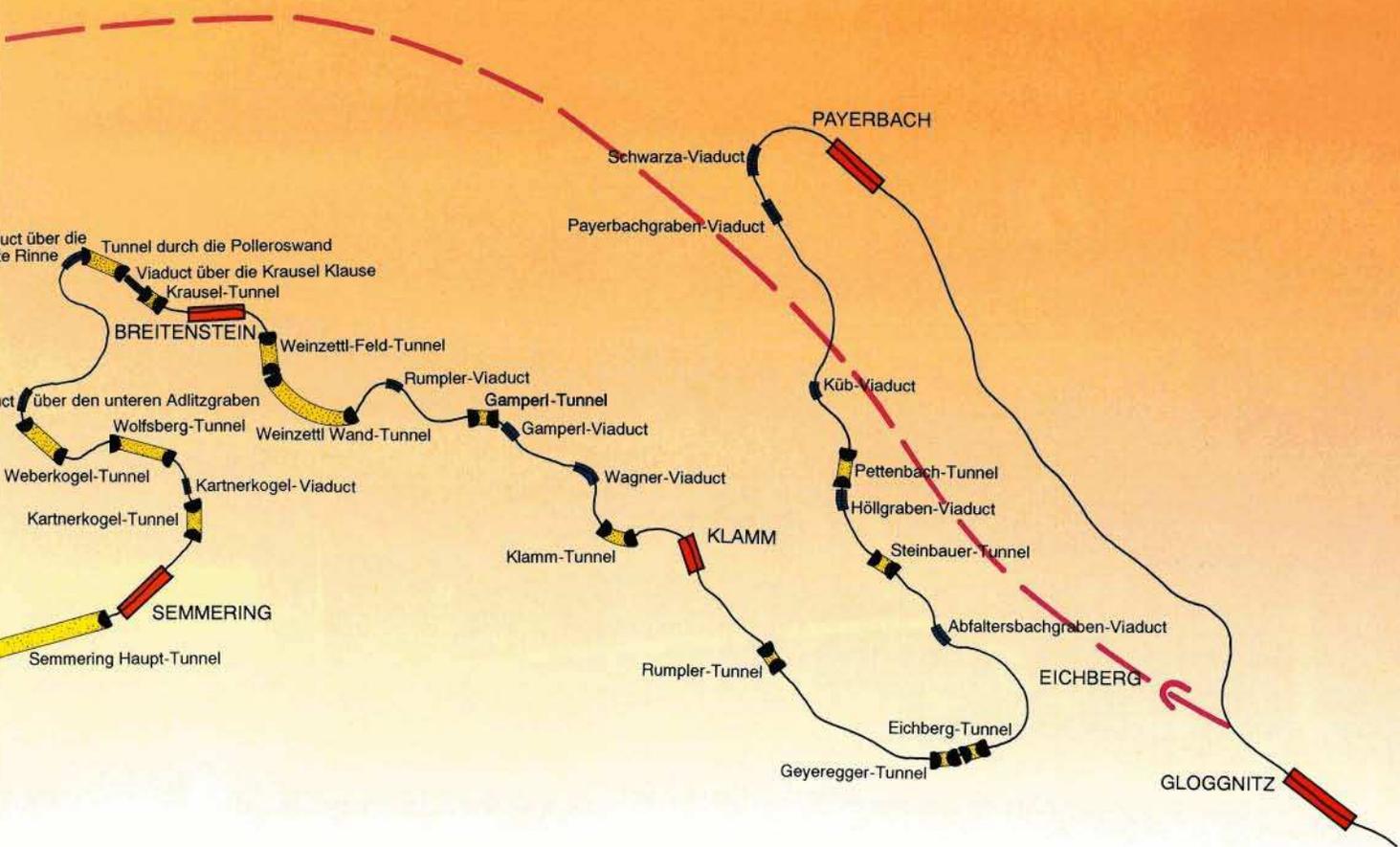
Bild 5 (links): Höhenprofil der Semmeringbahn. Gut erkennbar sind die Lage der Tunneln sowie die Steilstreckenabschnitte.
Zeichnung: Sammlung Asmus

Einleitung

Als wir vor Jahresfrist an die Erstellung der Sonderausgabe IV/90/91 "Die Semmeringbahn – die älteste Gebirgsbahn Europas" gingen, ergab sich beim Sichten des Materials sogleich, daß wir dem Thema mit einem Heft keinesfalls gerecht werden würden. Wir entschlossen uns, die Texte und Bilder aufzuteilen und den zweiten Teil in Form eines Specials herauszugeben. Diese Absicht kündigten wir auch in einer Eigenanzeige auf den letzten Seiten besagter Sonderausgabe an. Nun ist es endlich soweit: Nach der Veröffentlichung von fünf aus Gründen der Aktualität "vorgezogenen" Special-Ausgaben (InterCityExpress, 100 Jahre Brig-Visp-Zermatt-Bahn, Schmalspurbahnen im Harz sowie die Lückenschlüsse Coburg – Sonneberg und Schweinfurt – Meiningen) liegt

nun auch das Special zum Thema Semmeringbahn vor Ihnen. Die Hauptkapitel des Bandes sind, wie schon per Anzeige angekündigt, die zwei Scheiteltunneln (der neue und der alte, sanierte), die Elektrifizierung dieser wichtigen Gebirgsbahn, die zahlreichen auf der Nord- wie auch auf der Südrampe abgewickelten Versuchsfahrten sowie die Fahrzeuge aller Traktionsarten, die jemals am Semmering Dienst verrichteten. Auf diese Kapitel hatten wir in der 100 Seiten starken Sonderausgabe ("Semmeringbahn I") beim besten Willen nicht mehr groß eingehen können. Sicherlich sind Sie als Käufer des Specials 6/91 "Semmeringbahn II" im Besitz der Sonderausgabe "Semmeringbahn I". Deshalb haben wir darauf verzichtet, uns in der

vorliegenden Publikation noch einmal mit der Entstehungsgeschichte der österreichischen Südbahn, ihrem Bau und ihrem Erbauer Karl Ritter von Ghega zu beschäftigen. Die Folge 2 wurde von Anfang an als "farbiges Feuerwerk" konzipiert. Wir empfehlen dem Interessierten daher dringend, die geschichtlichen Passagen aus Teil 1 je nach Bedarf heranzuziehen. Auf diesmal 92 Seiten mit 130 Abbildungen wird hier nun die jüngere Geschichte der Semmeringbahn ausführlich dokumentiert, während im ersten Teil hauptsächlich der Dampfbetrieb in Schwarzweißbildern vorgestellt wurde. Zur Zeit der Elektrifizierung der Semmeringbahn fing dann allmählich die Farbfotografie an, populär zu werden. Zuvor war es bekanntlich nicht möglich gewesen,



farbig zu fotografieren. Das Special "glänzt" also mit großformatigen Bildern in Farbe. Wir konnten hier unserem Motto "Eisenbahn und Landschaft" (so auch der Titel unseres beliebten Bildkalenders) wieder einmal ausgiebig "frönen".

Die "altgediente" Semmeringbahn dürfte in allernächster Zeit eine große Renaissance erfahren. Die Öffnung nach Osten wird für wesentlich mehr Fernverbindungen als bisher gewohnt sorgen, zum Beispiel zwischen Polen und Italien. Da darf man ge-

spannt sein, wann das aktualisierte Projekt des Semmering-Basistunnels aus der Schublade herausgeholt werden wird... Ein Grund mehr, sich heute noch einmal mit der "alten" Bahnlinie über die Paßhöhe zu befassen!

Bild 6: Um die Jahrhundertwende entstand diese Aufnahme. Sie zeigt einen Lokzug am Lechnergraben. Foto: Sammlung Asmus

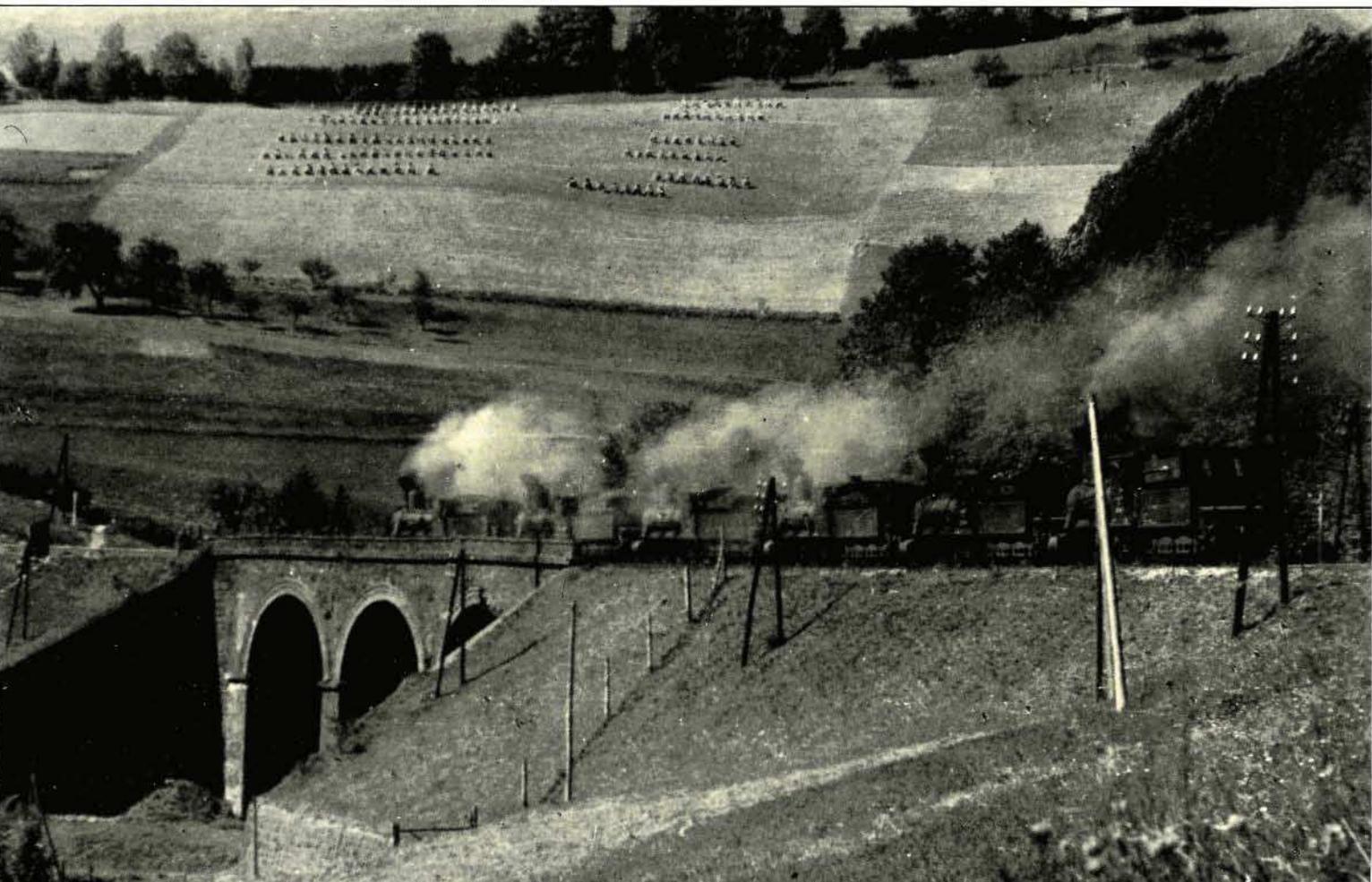




Bild 7: Die 1040.05 steht am 27. März 1983 vor dem Lokschuppen in Mürrzuschlag. Foto: G. Wagner

Bild 8: Fahrzeugparade in Mürrzuschlag am 30. Juli 1989. Foto: E. Nährer





Bild 9: Der 6010 017 begegnet der 1042 590, von deren Führerstand aus diese Aufnahme bei Mürrzuslag am 27. August 1988 entstand. **Foto: B. Wiesel**

Bild 10: Das "Paradepferd" der österreichischen Museums-Dampflokomotiven, die 310.23, auf der Drehscheibe in Mürrzuslag, aufgenommen am 30. Juli 1989. **Foto: E. Nährer**





Bild 11: Am 13. November 1987 fährt die 1146 001 mit einem Personenzug in Mürzzuschlag ein. **Foto: E. Nährer**

Bild 12 (rechte Seite oben): Im Bahnhof Mürzzuschlag wartet der Ex 152 mit der 1044 202 am 8. August 1989 auf den Abfahrtsbefehl. **Foto: E. Nährer**

Bild 13 (rechts): Auch Diesellokomotiven wie hier die 2143 023 mit ihrem Bauzug sind am Semmering im Einsatz. Die Aufnahme entstand am 31. Mai 1989 in Spital am Semmering. **Foto: E. Nährer**

Eine Fahrt von Mürzzuschlag nach Gloggnitz

Am Anfang des Fortsetzungsbandes zum Thema Semmeringbahn soll – wie (fast) zu Ende der vorausgehenden Publikation – wieder eine Fahrt auf der den Paß überquerenden Eisenbahnlinie stehen, diesmal allerdings in umgekehrter Richtung, das heißt von Mürzzuschlag/Steiermark (681 m) im Südwesten nach Gloggnitz/Niederösterreich (441 m) im Nordosten, und zwar mit Fahrzeugmaterial, wie es heute eingesetzt wird.

Die Streckenlänge von Mürzzuschlag zum Scheitelpunkt im Tunnel beträgt 12,44 km bei nur 217 m Höhenunterschied. Auf der Nordrampe wird bis hinunter nach Gloggnitz auf 29,38 km dann immerhin eine Höhendifferenz von 457 m überwunden.

Schnell ist von Mürzzuschlag aus also der Scheitelpunkt der Bahnstrecke mit den beiden Scheiteltunnels (der alte 1430,34 m, der neue 1511,50 m lang) erreicht. Mit diesen Bauwerken wollen wir uns zunächst beschäftigen.

In die Skizze des Streckenverlaufs von Mürzzuschlag nach Gloggnitz auf den Seiten 6 und 7 haben wir auch das Projekt einer ungefähr 16 km langen neuen Trasse mit einer 10 km bis 12 km langen Tunnelröhre für die Haupteisenbahnverbindung zwischen den beiden österreichischen Bundesländern Steiermark und Niederösterreich aufgenommen. Die Verwirklichung dieses Plans erscheint heute lediglich noch eine Frage der Zeit zu sein.

