

Die Semmeringbahn

*Alfred Lufi, Mag.,
Präsident des Verbandes
der Eisenbahnfreunde*

Unbestreitbar stellt die Semmeringbahn einen Meilenstein in der Geschichte der Verkehrstechnik dar. Wenn sie auch nicht, wie manchmal dargestellt, ohne Vorbilder geradezu aus dem Nichts geboren wurde, so war in der Tat nie zuvor ein so großes Gebirgsbahnprojekt in zugleich derart schwierigem Gelände verwirklicht worden. Untrennbar ist dieses Werk mit dem Namen Carl Ritter von Ghega verbunden. Er ist, obschon es tatkräftige Förderer und fähige Mitarbeiter gab, zweifelsohne der Schöpfer der Gesamtkonzeption.

Der Semmering ist kein uralter Verkehrsweg; die legendäre Verbindung von der Ostsee zur Adria, die Bernsteinstraße, umging über Ödenburg-Steinamanger die Alpen. Erst 1728 wurde der mittelalterliche Paßübergang zur Straße ausgebaut, der 1841 eine verbesserte folgte.



*Das berühmte
Kalte Rinne-Viadukt, wie
es sich heute darbietet.*

Schon früh hatten weitsichtige Männer die Bedeutung der neuerfindenden Eisenbahn erkannt, so Erzherzog Johann, der bereits 1825 grundsätzliche Planungen anregte. Als mit dem Bau der Nordbahn 1836 auch die Frage der Verbindung Wiens mit dem Haupthafen der Monarchie, Triest, akut wurde, urgerte er vehement die Führung über die Steiermark und veranlaßte 1837 eine kartographische Aufnahme des Semmeringgebietes. Bautechnisch wäre es ja einfacher gewesen, der Bernsteinstraße zu folgen! Mit den Bahnbauten Wien—Gloggnitz (1842 eröffnet) und Mürzzuschlag—Graz (1844) war die endgültige Entscheidung für die Semmeringroute gefallen. Über das Wie des schwierigen Unterfangens herrschte indes Unklarheit.

Eine Studienreise nach Nordamerika 1842 bestärkte Ghega in seinen Ansichten: Entgegen der Fachmeinung englischer Autoritäten hatte der dortige Pioniergeist bewiesen, daß es möglich war, engere Krümmungen und stärkere Steigungen zu wählen und solche Strecken mit geeigneten Lokomotiven zu betreiben. Kapitulierte man im Mutterland der Eisenbahn vor wesentlich harmloseren Bergen und behalf sich mit Standseilbahnen („Schiefe Ebenen“), einer komplizierten, zeitraubenden und bald wieder aufgegebenen Technik, so wagte sich Ghega an eine Trasse, die – durch Anschmiegen an das Gelände und Ausfahren von Seitentälern künstlich verlängert – den Berg mit der gleichmäßigen tolerablen Steigung von 25 m je km bezwang. Wohl aus der Überzeugung, die Zeit arbeite für den nicht unumstrittenen Plan, stellte Staatsbahndirektor Francesconi das 1844 im wesentlichen festliegende und 1846 baureife Projekt zugunsten des Weiterbaues Graz—Triest (übrigens auch unter Ghegas Leitung) zurück. Als im Revolutionsjahr 1848 ein Großbauvorhaben zur Linderung der Ar-



*Detail des 46 m hohen
Kalte Rinne Viadukts.*

beitslosigkeit gefragt war, konnte unverzüglich mit dem Bau begonnen werden, und nach nur 6 Jahren war das große Werk vollendet.

Die Semmeringbahn ist ein Kind ihrer Zeit: 10 Jahre zuvor wären wohl Schiefe Ebenen mit Seilzuganlagen englischer Art errichtet, ebenso viele Jahre später eine tiefer liegende Untertunnelung gewählt worden. War damals das Alternativprojekt Keißler, ein 6 km langer Tunnel Prein—Spital, wegen seiner Bauzeit von 20 Jahren ausgeschieden, so schaffte die Technik am Mt. Cenis 1857–70 schon 12 km in 13 Jahren. Und auch architektonisch hätte die Strecke ein anderes Gesicht bekommen.

Insgesamt stellt die Semmeringbahn ein weitgehend einheitliches Gesamtkunstwerk dar, dessen wesentliche Substanz bis heute erhalten ist. Charakteristisch ist die schlichte, auf zeitlose Zweckmäßigkeit ausgerichtete, architektonische Ausprägung und die kombinierte Verwendung von Ziegel und Naturstein. Die aus dem Stein der Gegend gefertigten Viadukte, Stütz- und Futtermauern, Tunnelportale und Gebäude haben die Landschaft bereichert und sind längst zu einem Teil derselben geworden, während die jedes menschliche Maß überschreitende Schottwienener Autobahnbrücke die Landschaft förmlich erschlägt – oder wird man in 100 Jahren, wenn sie so lange hält, anderer Ansicht sein?

Die wesentlichsten Daten der Bahnlinie in gerundeten Werten: Länge 41 km, davon Nordrampe 28 km, Höhendifferenz 459 m; Südrampe 13 km, Höhendifferenz 216 m. Seehöhe: Gloggnitz 439 m, Kulminationspunkt im Scheiteltunnel 898 m, Mürrzuschlag 681 m. Maximale Steigung 25‰, kleinster Kurvenradius 190 m. Tunnels: 15, zusammen etwa 4500 m Länge. Größere Viadukte 16, zusammen etwa 1500 m. Stationsgebäude: 7 (Gloggnitz und Mürrzuschlag zählen architektonisch zu den Talabschnitten). Bahnwärterhäuser: 57. Insgesamt waren 3,5 Millionen m³ Materialbewegung erforderlich, davon 1,4 Millionen m³ Fellsprengung. Verbaut wurden u.a. 64,5 Millionen Stück Ziegel und 80.000 m³ Quadersteine. Die gesamte Mauerwerkskubatur beträgt 610.000 m³ oder 14,5 m³ je Streckenlaufmeter; eine zeitgenössische Wortschöpfung spricht zu Recht von der „gemauerten Bahn“.

Die Viadukte

Harmonisch in die Landschaft gefügt sind sie gleichsam das Markenzeichen der Semmeringlandschaft: zweckmäßige, ansprechende Bauten mit sparsamem Dekor, die jeweils ein wenig anders gestaltet sind. Wie auch die Tunnels sind sie durchnummeriert: Schilder an den Brückenköpfen bezeichnen sie mit römischen Ziffern und Namen. Die Bogenspannweite beträgt bis zu 20 m, am längsten ist der Schwarzaviadukt mit 276 m, am höchsten der über die Kalte Rinne mit 46 m; die über

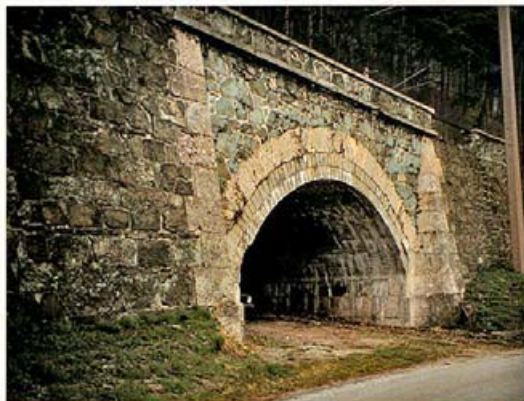
30 m hohen Viadukte sind zweigeschossig ausgeführt, d.h. mit Versteifungsbögen in halber Pfeilerhöhe (Wagner-, Gamperl-, Krauselklause- und Kalte Rinne-Viadukt). Entsprechend der Linienführung, die an der rechten Bergflanke zum Paß emporzieht, sind die meisten Viadukte im Sinne der Bergfahrt in einem engen Linksbogen gekrümmt. Bis auf den kurzen Fröschnitzviadukt bestehen noch alle, wenngleich sie ihre ursprüngliche Schönheit zum Teil verloren haben: Alle längeren tragen nun die plumpen Betonmasten, durch Verputzen ging die durch die Kombination verschiedener Materialien erzielte ästhetische Wirkung verloren. Einige wurden ihrer steinernen Brüstungen beraubt, der Schwarza-Viadukt verlor seinen Zahnfries. Bei den vier zweigeschossigen Viadukten wurden die dekorativen Ochsenaugen der oberen Bogenreihe zugemauert.

Erfolgten diese Veränderungen zumeist im Zuge der 1959 vollendeten Elektrifizie-

rung, so mußten dem Adlitzgrabenviadukt schon kurz nach der Betriebsaufnahme Stützpfiler angefügt werden. Alle anderen Viadukte haben sich seit 140 Jahren als ausreichend dimensioniert erwiesen. Arge Zerstörungen hatte jedoch das durch die Fahrbahn eindringende Regenwasser angerichtet; die anläßlich der Elektrifizierung verbesserte Isolierung ist eine wichtige Voraussetzung für den Weiterbestand dieser prägnanten Bauwerke.

Die Tunneln

Bis auf den Haupttunnel, in dessen Mitte die Landesgrenze verläuft, liegen alle Tunneln auf der durch schroffe Geländedeformationen gekennzeichneten niederösterreichischen Seite. Dem Betrachter springen vor allem die markanten, meist einem Viaduktbogen ähnelnden Portale ins Auge. Seitlich sind sie zumeist von Flügelmauern begrenzt, oben schließen sie mit einem Gesims ab, das manchmal noch eine Supraporte trägt oder mit einem Zahnfries verziert ist. Wo der Tunnel direkt aus einer Felswand tritt, genügte ein Portalbogen aus Quadersteinen (Weinzettelwand talseitig, Krauselklause, Kartnerkogel). Beim oberen Ende des Weinzettelwand-Tunnels erlaubte die Festigkeit des Felsens die Ausbildung eines Naturportals, das den Eindruck eines imposanten Höhleneingangs erweckt. Die Ausmauerung der Tunneln wurde – später als nicht sehr zweckmäßig erkannt – in Ziegel ausgeführt. Bergwässer und Rauchgase hatten ihr in 100 Jahren dermaßen zugesetzt, daß sie fast völlig erneuert werden mußte. Glücklicherweise blieben die Portale dabei nahezu unangetastet. Der Haupttunnel, seit Anbeginn ein Sorgenkind, war so desolat, daß er trotz Notzeit nach dem 2. Weltkrieg dringend saniert werden mußte. 1949–52 wurde ein paralleler, eingleisiger Tunnel errichtet und sodann in den alten eine ebenfalls eingleisige Tunnelröhre betoniert. Das neuentstandene, steinverkleidete Doppelportal auf der niederösterreichischen Seite trägt die Wappen der Steiermark, des Bundes und Niederösterreichs. Ein Sonderfall ist die Weinzettelwand: Ihr wollte Ghega ursprünglich eine weitgehend außenliegende Trasse abringen – ihre Reste sind noch zu



Durchlaß bei Schlögmühl. Die ästhetische Wirkung resultiert aus der zweckmäßigen Verwendung unterschiedlicher Baumaterialien



Die wildeste Felszenerie finden wir an der Weinstetzelwand mit dem, einem Höhleneingang ähnlichen Naturportal.

erkennen. Felsstürze während des Baues veranlaßten die Verlegung ins Berginnere. Die zwischen den drei eigentlichen Tunnels angeordneten Steinschlaggalerien sind innen rund ausgemauert, so als liefe der Tunnel in einem durch und öffne sich nach außen in Bögen.

Die Stationsgebäude

Die Hochbauten, Werke des Architekten Moritz Löhr, lehnen sich in ihrer klaren Einfachheit und hinsichtlich der verwendeten Materialien eng an die Verkehrsbauten Ghegas an. Mögen sie wegen des dunklen Steins etwas düster wirken, auf jeden Fall verkörpern sie einen nur hier zu findenden Bautypus. Unter allen Baulichkeiten erfuhren die Aufnahmegebäude die größten Wandlungen. Zog einst die steile Aufwärtsentwicklung des Fremdenverkehrs – die Gloggnitzer Landesausstellung 1992 beleuchtete dieses Thema – deren Vergrößerung oder den Neubau nach sich, so sind sie heute weitgehend funktionslos geworden. Ursache hierfür sind der geschrumpfte Lokalverkehr, die von ungedulichen Manipulationen der Dampfzeit befreite Betriebsführung und schließlich die Fernsteuerung der Nachbarbahnhöfe von der Station Semmering aus, wodurch Fahrdienstleistungen und Stellwerke entbehrlich wurden.

Schöglmühl: Hier befand sich als Unikat ein Frachtenmagazin, das auch Dienst- und Warterraum beherbergte.

Payerbach-Reichenau: Heizhaus und Wasserstation existieren schon lange nicht mehr.

Das bestehende, architektonisch kaum veränderte Stationsgebäude wurde 1875 an Stelle eines Provisoriums errichtet. Der nach der Jahrhundertwende entstandene stattliche Zubau, der auch die Restauration beherbergte, wurde vor einigen Jahren demoliert. Heute darf der Reisende mit einem Würstelstand vis-à-vis vorlieb nehmen.

Eichberg: Nach Payerbach war dies die zweite Wasserstation. Wie in Breitenstein und Spital war der Wasserbehälter im Mittelrisalit untergebracht. Schon früh verputzt und heute mit modernen Fenstern versehen, hat das Stationsgebäude seinen Charakter völlig verloren.

Klamm-Schottwien: Das stattliche, talseitig zweistöckige Gebäude mit zwei Seitenrisaliten läßt von allen Stationen noch am ehesten den Zustand von 1854 erkennen. Zwar sind auch hier rechteckige Fenster eingebaut worden, an der unverputzten Fassade sind noch die segmentbögigen Fensterstürze sichtbar. Die Station ist zur unbesetzten Haltestelle ohne Nebengleise – das Frachtenmagazin wurde abgetragen – degradiert worden. Der neue Mittelbahnsteig ist durch eine abseits gelegene Unterführung zu betreten, und das nur mehr Wohnzwecken dienende Gebäude ist auch optisch durch eine kleine Böschung von seiner Lebensader abgeschnitten.

Breitenstein: Im Zuge einer großzügigen Stationserweiterung durch die Reichsbahn wurde neben der Errichtung zweier markanter Stellwerke (heute Zweitwohnsitze) das Aufnahmegebäude in einer Art Heimastil umgebaut. Eine Renovierung der letzten Jahre ließ leider hübsche Details wie Fensterläden und Blumenkisten verschwinden.

Wolfsbergkogel: Für die anlässlich des Hotelbaus 1882 errichtete Haltestelle wurde ein Bahnwärterhaus adaptiert. Die mit Eternit verkleidete Fassade paßt zu den dort neuerdings aufgestellten Fahrleitungs masten mit den häßlichen, klobigen Auslegern...

Semmering: Nach Abbruch des alten, talseitigen Stationsgebäudes wurde an der Stelle der ehemaligen Lokremise 1870 ein neues errichtet. 1896 und 1913 erweitert, bildete es zusammen mit dem Ghegadenkmal und dem Wasserturm ein prächtiges, als würdige Visitenkarte für den Weltkurort fungierendes

Ensemble. Erst der jüngsten Vergangenheit (1970/75) blieb es vorbehalten, dieses Architekturjuwel bis zur Unkenntlichkeit zu verunstalten – es erinnert an ein überdimensionales Eigenheim aus einem älteren Bauspar-Katalog. Bemerkenswert ist noch ein Personalwohnhaus, eine Art vergrößerte Ausgabe der nachstehend behandelten Bahnwärterhäuser.

Steinhaus: Zweistöckig und nach einer Verlängerung von drei auf sieben Fensterachsen wirkt der ungegliederte Natursteinbau etwas klobig. Der einstmals durch die Holzumladung von der Lanckoronskischen Waldbahn bedeutende Bahnhof erlitt genau dasselbe Schicksal wie Klamm-Schottwien.

Spital am Semmering: Der Gebäudetyp wie Eichberg und Breitenstein ist hier – trotz störender Zubauten – mit seiner Natursteinfassade immerhin soweit erhalten geblieben, daß mit gutem Willen bei einer fälligen Renovierung die Rückführung in einen original-nahen Zustand möglich wäre.



1959 war das Stationgebäude von Spital am Semmering noch original erhalten.

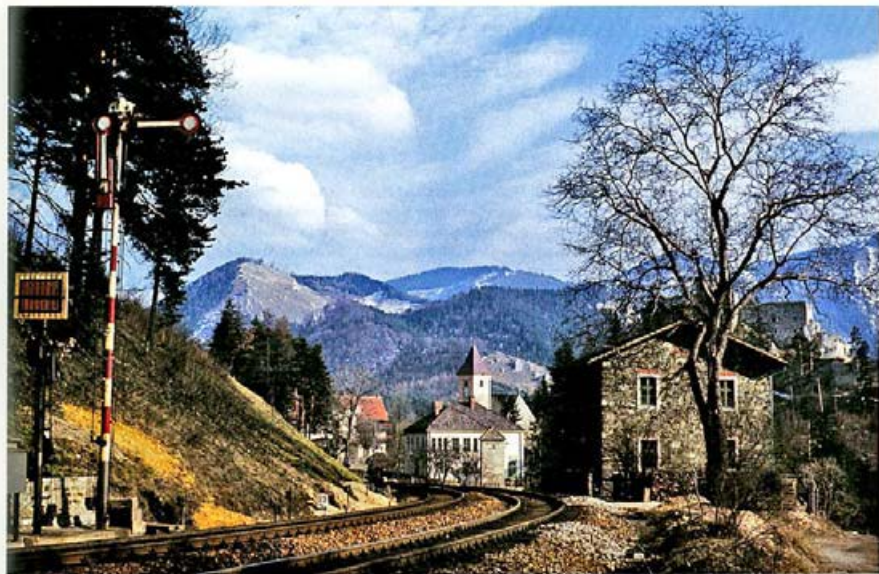
Die Bahnwärterhäuser

Es gab von ihnen nicht weniger als 57, mit einem durchschnittlichen Abstand von 700 m. Die im Vergleich zu vielen anderen Bahnstrecken stattlichen, stockhohen Gebäude haben ihre einstige Funktion schon längst eingebüßt und dienen zumeist als Wohnhäuser, z.T. auch nur als Zweitwohnsitze. Einige wurden schon vor langer Zeit verputzt, die meisten haben aber ihre markanten Natursteinfassaden behalten; die Fenster sind freilich in vielerlei Varianten verändert. Die meisten Gebäude bestehen noch und tragen sehr wesentlich zur Ensemblewirkung bei.

Die künftige Funktion der Bergstrecke

Die Folgen der einseitigen Begünstigung des Straßenverkehrs haben vielen Verantwortlichen die Augen geöffnet; die nach mageren Jahren wieder besser dotierte Bahn versucht infrastrukturell aufzuholen, um mehr Fracht befördern und mit den Reisezeiten der Autobahnen mithalten zu können. In diesem Kontext ist die Diskussion um den Basistunnel zu sehen. Der Beibehaltung der Bergstrecke als Hauptstrecke steht das Tunnelprojekt mit dreißig Minuten Zeitersparnis gegenüber. Allerdings wären zur langfristigen Sicherung der Ghegabahn als Hochleistungsstrecke massive Eingriffe wie Tunnelausweitung und Trassenkorrektur unausweichlich.

Man darf davon ausgehen, daß, gleichgültig, ob eine Entscheidung für oder gegen den geplanten Tunnel getroffen wird, der Eilzugs-Stundentakt über den Berg aufrecht bleibt, also keine Verschlechterung der lokalen Verkehrsbedienung eintritt. Freilich ist die derzeitige Inanspruchnahme zu gering, um den Fortbetrieb auch wirtschaftlich zu rechtfertigen. Mit dem Postulat allein, die Ghegabahn sei ein Nationalheiligtum, ist es nicht getan. Damit die Semmeringbahn wie beschworen wirklich zur Lebensader der Region wird, sollte man sich dort etwas mehr einfallen lassen (unabhängig von der Frage, Tunnel ja oder nein). Der Fahrradboom der letzten Jahre zeigt, daß Freizeitaktivitäten ohne Auto wieder denkbar sind; es bedarf nur des geeigneten



Die Szenerie bei der Ortschaft Klamm mit einem der typischen Bahnwärterhäuser und den alten mechanischen Signalen (1958).

ten Anstoßes, um den einst blühenden Touristen- und Wintersportverkehr wiederzubeleben. Ein vielleicht noch größeres, bislang ungenutztes Potential liegt in der Nutzung der Semmeringbahn als einmalige touristische Attraktion. Wienbesucher könnten in komfortabler und einzigartiger Weise auf den Semmering geführt werden. Das Schweizer Paradebeispiel Glacier-Expresß zeigt, wie man schöne Gebirgsbahnen vermarktet. Nostalgiezüge, ab Gloggnitz mit Dampf, und attraktive Anschlußprogramme – wie Wanderungen, Besuch von Maria Schutz und Speisen in einem der klassischen Hotels – könnten den „Marktwert“ ungemein steigern. Um die Schöpfung Ghegas wieder richtig zur Geltung zu bringen, ist es vorrangig nötig, die Trasse auszulichten. Wo noch vor 30 Jahren gepflegte Wiesenböschungen waren, ist eine solche Strauchwildnis entstanden, daß der Reisen de

den einen oder anderen Viadukt glatt überseht. Wichtig ist die Anlage eines Katasters sämtlicher Baulichkeiten als Grundlage für eine verpflichtende Vorgangsweise, daß bei anstehenden Baumaßnahmen in Abstimmung mit Erfordernissen des Denkmalschutzes Architektursünden gutgemacht werden (z.B. Einbau passender Fenster, Öffnen der zugemauerten Ochsenaugen, Gitter statt Betonmasten, Wiederanbringung der alten Schilder).

Erfreulich ist es zu bemerken, daß die Trasse bis zum heutigen Tag weitgehend durch unberührte Natur oder bäuerliches Kulturland führt; dieser Zustand ist auch für die Zukunft zu sichern. Zuletzt sei noch die Errichtung eines „Ghegabahn-Schaupfades“ angeregt. Er könnte, bleiben wir nicht in Halbherzigkeiten stecken, noch interessanter werden als sein Schweizer Vorbild an der Lötschbergbahn.