

DER BAU DER ERSTEN GEBIRGSBAHN EUROPAS ÜBER DEN SEMMERING

R. PAP

(KURZFASSUNG)

Mit dem Semmering beginnt der sogenannte "Schräge Durchgang", welcher durch ein tektonisch bedingtes Talsystem die kürzeste Verbindung von Wien zum adriatischen Raum darstellt. Es ist daher nicht verwunderlich, daß der Semmering bereits frühzeitig als Verkehrsweg große Bedeutung erlangte und neben dem Brenner-Paß seit dem Mittelalter der wichtigste Verkehrsweg im Ostalpenraum war und ist.

Schon vor rund 2000 Jahren war ein Saumweg vorhanden, der in gerader Richtung und ohne Serpentinien über den Bärensattel zum Semmeringpaß empor zog und von Händlern, Pilgern und Kriegersleuten begangen wurde. 1160 erbaute der steirische Markgraf Ottokar V. ein Hospital am Semmering, welches Jahrhunderte dem fahrenden Volk als Herberge diente und das wir im heutigen Ortsnamen Spital wiederfinden.

1728 unter Karl VI. wurde in der unfaßbar kurzen Zeit von 48 Tagen eine dem nunmehr schon regen Wagenverkehr angepaßte Kunststraße gebaut, die auch einen Brückenbau über den Myrtengraben umfaßte und weitem bewundert wurde. Die steirischen Stände errichteten auf der Paßhöhe einen Gedenkstein, der noch heute an diese frühe technische Großtat erinnert.

Dem weiteren Verkehrsaufkommen Rechnung tragend, ließ Kaiser Ferdinand I. die "Neue Semmeringstraße" erbauen, die nach zweijähriger Bauzeit am 17.8.1841 eröffnet werden konnte und nunmehr in sieben großen Kehren zur Paßhöhe zog. Sie hatte dadurch eine so geringe Neigung, daß man bergan im Trab und bergab ohne Radschuh fahren konnte.

Österreich war im vorigen Jahrhundert führend im Eisenbahnbau. Gerstner und ihm nachfolgend Matthias Schönerer hatten 1832 die erste Schienenbahn des Kontinents von Budweis nach Linz erbaut. Wenige Jahre später finden wir Schönerer wieder als Erbauer der Bahn Wien - Gloggnitz, die 1842 eröffnet werden konnte. Nun klaffte eine Lücke zwischen dem Endpunkt der Bahn in Gloggnitz und Müzzzuschlag, von wo die Bahn bereits nach Triest weiter führte. Passagiere und alle Lasten mußten in Gloggnitz in Postomnibusse, Stell- und Frachtwagen umgeladen werden, die dann Pferde über den Semmering nach Müzzzuschlag brachten. In dieser Zeit wurden durch das Fuhr- und Vorspannwesen die Wirte und Fuhrwerke in Gloggnitz und Schottwien zu reichen Leuten.

Um den durchgängigen Verkehr mit Zügen zu ermöglichen, wurden schon relativ frühzeitig verschiedene Pläne verfaßt, deren erste Anregung von Erzherzog Johann ausgegangen war. Der damalige Staatsminister Karl Baron von Kübeck entsandte den jungen Eisenbahningenieur Carl Ghega in die Vereinigten Staaten, um dort das Eisenbahnwesen zu studieren. Zurückgekehrt wurde von diesem zwischen 1843 und 1847 die Strecke über den Semmering trassiert. Gegen seinen Plan den Paß mit einer Adhäsionsbahn in zwei großen Schleifen zu überwinden, wendeten sich viele seiner Fachkollegen, die dieses Vorhaben als undurchführbar bezeichneten und andere Varianten wie Schrägaufzüge, Spitzkehren oder atmosphärische Bahnen vorschlugen. Kübeck nahm aber den Entwurf Ghegas gegen alle Mißgunst an, doch wurde der Baueinnahme wegen Geldmangel von Monat zu Monat ver-

schleppt. Erst als im Jahre 1848 im Zuge der politischen Ereignisse in Wien für ein Heer von Arbeitslosen Notstandsarbeiten gesucht wurden, verstanden es Ghega und sein Förderer Minister Baumgartner, den Baubeginn der Semmeringbahn durchzusetzen.

Die Bahnstrecke wurde in Baulose eingeteilt und diese nach anfänglichen Schwierigkeiten kapitalkräftigen Bauunternehmern übertragen. Als erster Abschnitt war die Strecke Gloggnitz - Payerbach fertiggestellt und konnte bereits im Juni 1851 befahren werden. Zu dieser Zeit war aber auch bei allen anderen Baulosen die Arbeit voll im Gange. Da es für den Dauerbetrieb auf Bergstrecken noch keine geeigneten Lokomotiven gab, wurde 1850 eine Ausschreibung für eine Berglokomotive in die Wege geleitet. Es wurden 4 Lokomotiven zum Wettbewerb gebracht, die von Juni bis September 1851 die Probefahrten auf dem steilsten Streckenteil der Semmeringbahn zwischen Payerbach und Eichberg absolvierten. Sieger wurde die aus der Münchner Maschinenfabrik Maffei stammende "Bavaria", die aber letztlich wie auch die anderen Preislokomotiven nicht voll entsprach. Erst Wilhelm Engerth konstruierte "Die Semmering-Lokomotive", in der er auch verschiedene Elemente der Preislokomotive verwertete.

Die großartigsten Bauabschnitte der Semmeringbahn waren der Schwarzaviadukt in Payerbach, die Galerie durch die Weinzettl-Wand, der zweistöckige Viadukt über die "Kalte Rinne" und schließlich der Durchbruch des Haupttunnels unterhalb des Semmeringpasses. An allen Baustellen zugleich waren 10 - 20.000 Menschen beschäftigt, die anfangs in sehr primitiven Quartieren, später in etwas besseren Barackendörfern untergebracht waren. Für sie war auch eine eigene Bäckerei, eine Schule und eine Kapelle errichtet worden. Mangels hinreichender hygienischer und sanitärer Versorgung fanden die damals grassierenden Seuchen Typhus und Cholera zahlreiche Opfer, so daß am "Pestfriedhof" in Klamm ein Denkmal für 1048 Tote an die Opfer des Bahnbaues erinnert.

Am 22.10.1853 konnte erstmals die gesamte Bahnstrecke von Ghega und seinen Ingenieu-

ren befahren werden. Am 12.4.1854 besichtigte Kaiser Franz Joseph I. die fertiggestellte Bahn, die er einige Wochen später seiner jungen Gemahlin Elisabeth zeigte. Am 17.7.1854 wurde die Bahn auch für den Personenverkehr freigegeben, nachdem schon 2 Monate vorher der Frachtverkehr aufgenommen worden war.

Die Fertigstellung der Semmeringbahn hatte neben den gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen eine bedeutende Befruchtung der Entwicklung von Touristik und Fremdenverkehr im Raume um den Semmering gebracht. Insbesondere waren es die Orte Payerbach und Reichenau, die durch die zeitweise Anwesenheit der kaiserlichen Familie zu Nobelkurorten der Monarchie wurden. Der Semmering nach dem Bahnbau noch eine unwirtliche Wildnis, konnte durch das Wirken des damaligen Sübdahndirektors und Pioniers des Fremdenverkehrs Friedrich Schüler in zwei Jahrzehnten den Aufstieg zum "Höhenkurort" vor den Toren Wiens bewerkstelligen.

Diese Orte und das gesamte Rax-Semmering-Gebiet sind auch noch heute weitgehend vom "Lebensnerv" Semmeringbahn abhängig. Es ist daher zu hoffen, daß auch noch nach dem Bau eines neuen Tunnels durch das Semmeringmassiv, die heute "Alte Bahn" weiter bestehen wird, zum Wohle der Bewohner an ihrem Schienenstrang und als Denkmal einer einmaligen Ingenieurleistung.

Anschrift des Verfassers:

*Ing. R. PAP,
Anton Weiserstraße 34,
A-2650 Payerbach*

*Abb.: →
Bau der Semmeringbahn: Steinmetzplatz an der "kalten Rinne" um 1850. Wie wenig Interesse man damals einer heilen Umwelt entgegenbrachte zeigt dieses Bild von der Zerstörung der Gebirgslandschaft im Semmeringgebiet. Die Folgen dieser Umweltsünden sind noch heute nach fast 145 Jahren an den noch immer nicht begrüntem Schutthalden zu sehen.
Lithographie aus dem Band "Ansichten der Semmeringbahn" gezeichnet und lithographiert von Imre Benkert; gedruckt bei J.Höflich Witwe, Wien*

