

160 Jahre Semmeringbahn

Sie ist die erste Hochgebirgsbahn der Welt und einer der schönsten Landschaftsbahnen Europas. 1848 bis 1854 unter der Leitung von Carl Ritter von Ghega erbaut und 1998 von der UNESCO zum Welterbe erklärt, feiert die Semmeringbahn heuer ihr 160-jähriges Bestandsjubiläum.



Das Viadukt über die Kalte Rinne ist das mächtigste und zugleich bekannteste Bauwerk der Semmeringbahn (© Archiv Alliance For Nature).

Der Venezianer Carl Ghega

10. Januar 1802. An diesem Wintertag erblickte Carl in einem unscheinbaren Haus in Venedig das Licht der Welt. Die Lagunenstadt stand seit 1796 unter österreichischer Herrschaft. Seine Eltern, der Marineoffizier Anton und dessen Ehefrau Anna Ghega, konnten damals noch nicht wissen, welche Meisterleistung ihr Sohn einmal vollbringen würde. Der Familientradition entsprechend sollte der kleine Carletto daher die Laufbahn eines Seeoffiziers einschlagen. Doch schon die Lehrer der Grundschule bemerkten, dass in dem jungen Ghega ein außerordentlich rechnerisches und zeichnerisches Talent steckte. Vater Ghega ließ deshalb seinen Sprössling in den philosophisch-mathematischen Studienkurs am „k.k. Militärkollegium St. Anna“ in Venedig einschreiben, den Carl mit denkbar bestem Erfolg absolvierte. An der Universität Padua erwarb Ghega das Ingenieur-Diplom und im Alter von 17 Jahren den Doktor-Titel der Mathematik. Seine Freizeit nützte er dazu, um an der Akademie der schönen Künste Architekturstudien zu betreiben. 1819 trat Ghega in den Staatsdienst ein und wirkte am Bau von Gebirgsstraßen, Amtsgebäuden und Flussregulierungen mit.

1836 wurde er mit der Errichtung von Teilstrecken der „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ beauftragt und 1842 nach Wien berufen, um mit der Leitung der gesamten Planung der zukünftigen Staatseisenbahn betraut zu werden. Zu diesem Zweck unternahm Ghega eine Reise nach Nordamerika, um die dortigen Bahnen zu studieren.

Nach seiner Rückkehr übernahm Ghega die Oberleitung des Baues der südlichen Staatsbahn von Mürzzuschlag in Richtung Graz und Triest. Zeitgleich plante er die Überquerung des Semmerings, wofür er monatelang das gesamte Gebiet durchwanderte, jede Felswand, jede Schlucht und jeden Graben studierte.

Auf der Südbahn von Wien nach Triest

Österreich war im 19. Jahrhundert ein ausgesprochenes Eisenbahn-Pionierland. Die 1832 vollendete Strecke Linz - Budweis war Jahre hindurch die längste Eisenbahn der Welt. 1836 wurde mit dem Bau der „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“ von Wien nach Brünn begonnen und drei Jahre später feierlich eröffnet. 1839 setzten die Bauarbeiten für die „Wien-Raaberbahn“ ein. 1842 konnte man bereits von Wien nach Gloggnitz fahren. Da an eine Überschienung des Semmerings noch nicht zu denken war, setzte man die südliche Staatsbahn Richtung Adria fort. Unter Ghegas Leitung wurde 1842 bis 1844 das Teilstück Mürzzuschlag - Graz gebaut. Im Oktober 1844 führte Ghega die Lokomotive „Graetz“ mit dem Eröffnungszug in die steiermärkische Landeshauptstadt. Ein Jahr später war die Strecke bis Marburg und 1846 bis Cilli fertig gestellt. Bis 1849 wurde der Abschnitt Cilli - Laibach gebaut. Das letzte Stück bis Triest wurde schließlich 1857 eröffnet.

Währenddessen erarbeitete Ghega die Pläne für die Semmeringbahn, die er 1847 endgültig abschließen konnte. Dabei musste er immer wieder gegen Kritiker ankämpfen. So bezweifelten

Ingenieure und Architekten, dass Lokomotiven derartige Steigungen bewältigen könnten, und schlugen stattdessen Projekte wie jenes einer Seil-, Pferde- oder Spitzkehrenbahn bzw. die Untertunnelung der Kampalpe vor. Auch wenn es damals noch keine bergtauglichen Lokomotiven gab, ließ sich Ghega nicht beirren und verfolgte seine Planungen mit einer geradezu unvorstellbaren Zähigkeit.

Der Bau

der ersten Hochgebirgsbahn der Welt

Im Juni 1848, dem Revolutionsjahr, genehmigte das Ministerium für öffentliche Arbeiten Ghegas Pläne zur Semmeringbahn, mit deren Umsetzung bereits Wochen danach begonnen wurde. Wegen des geomorphologisch komplizierten Aufbaues des Semmerings war Ghega gezwungen, Schluchten und Gräben sowie Felswände und Bergrücken mittels einer Fülle von Einzelbauten dem Schienenverkehr zugänglich zu machen, sodass die 41 km lange Semmeringbahn zwischen Gloggnitz in Niederösterreich und Mürzzuschlag in der Steiermark schließlich 15 Tunnels und 16 teils zweistöckige Viadukte sowie viele kleinere Brücken umfasste.

Insbesondere der Scheiteltunnel und die Weinzettelwand stellten Ghega vor bautechnische Probleme. Der übermäßige Gebirgsdruck und das ständig eindringende Wasser machten die Arbeiten im Haupttunnel zu einem lebensgefährlichen Unternehmen. Der einzige schwere Unfall während des Baues ereignete sich an der Weinzettelwand, wo ein mächtiger Felsblock 14 Bauarbeiter in die Tiefe riss. Hunderte Tote verursachten hingegen die Krankheiten Typhus und Cholera.



Carl Ritter von Ghega, als er zum Ritter geschlagen wurde (Lithographie von Josef Kriebhuber, 1851; © Archiv Alliance For Nature)

Erst im März 1850, eineinhalb Jahre nach Baubeginn, erfolgte mittels weltweitem Preisauschreiben der Aufruf zum Bau einer zugkräftigen und kurventauglichen Lokomotive. Im Juli 1851 standen in Payerbach vier Lokomotiven unter Dampf, die die gestellten Bedingungen erfüllten. Obwohl damals keine modernen Baumaschinen und kein Dynamit zur Verfügung standen (1867 erfand Alfred Nobel das Dynamit), konnte die erste Hochgebirgsbahn der Welt, an der zeitweise bis zu 20.000 Arbeiter beschäftigt waren, nach einer Bauzeit von nur 6 Jahren fertig gestellt werden.

Mit Dampf, Diesel und Strom über den Semmering

Mitte 1854 nahm die Semmeringbahn ihren Betrieb auf. Während sie im ersten Jahrzehnt wenig ausgelastet war, stieg der Verkehr alsbald rasant an. Einen ersten Höhepunkte im Güteraufkommen brachte der Verkehr der für Italien bestimmten Kohlenzüge, die von zwei, manchmal auch drei Dampflokomotiven über den Semmering gezogen wurden. Diese ohnedies schon angespannte Situation wurde aber noch überboten, als im März und April 1941 die Truppen Transporte für den Balkan-Feldzug zusätzlich zu bewältigen waren.

Bis zu 75.000 Tonnen, das fünffache des heutigen Güterverkehrsaufkommens, rollten damals täglich Richtung Süden. Knapp ein Jahrhundert lang führen die verschiedensten Typen von Dampflokomotiven über die seit 1923 denkmalgeschützte Semmeringbahn, die in den Jahren 1957 bis 1959 elektrifiziert wurde. Zu dieser Zeit erlebte die Semmeringbahn auch die größte Vielfalt an Loktypen. U.a. verkehrte auf der Strecke Wien - Villach der „Blaue Blitz“, ein Dieseltriebwagen der Reihe 5045. Ab den 60er Jahren setzten sich immer mehr die E-Loks der Reihen 1042, 1044 bzw. 4010 durch. Auch als Teststrecke für in- und ausländische Lokomotiven wird die Semmeringbahn gerne genutzt. So wurde z.B. am Semmering 1961 die für Amerika bestimmte ML 4000 C'C Probe gefahren, die mit 4000 PS die seinerzeit leistungsstärkste Diesellokomotive der Welt war. 1989 fuhr auch der „Pendolino“ mit seinem Wagenkasten-Neigungssystem über die Bergstrecke.

Weltkulturerbe kontra Basistunnel

Ende der 1980er Jahre stand die Einstellung der Semmeringbahn zugunsten des heute mehr denn je umstrittenen Semmering-Basistunnels zur Diskussion. Die Gefahr, dass damit diese außergewöhnliche Landschaftsbahn dem Verfall preisgegeben wird und durch den Tunnelbau massive Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet

vollzogen werden, veranlasste 1993 die Natur-, Kultur- und Landschaftsschutzorganisation „Alliance For Nature“, sich für die Erklärung der Semmeringbahn zur UNESCO-Welterbestätte einzusetzen.

Bereits im Januar 1993, zwei Monate vor dem offiziellen Beitritt Österreichs zur UNESCO-Welterbe-Konvention, unterbreitete „Alliance For Nature“ den Bundesländern Niederösterreich und Steiermark den Vorschlag, die Semmeringbahn als Welterbestätte zu nominieren. Beide Länder als auch der Bund begrüßten die Initiative, sodass die Republik Österreich 1995 den offiziellen Antrag zur Aufnahme der „Semmeringbahn – Kulturlandschaft“ in die Welterbe-Liste bei der UNESCO beantragte. Da es aber damals keine einzige Eisenbahnstrecke weltweit mit dem Status einer Welterbestätte gab, musste die UNESCO eigene Kriterien für Eisenbahn-Welterbestätten erstellen und eine internationale Vergleichsstudie durchführen. Mit Hilfe einer wissenschaftlichen Dokumentation der „Alliance For Nature“ über die Semmeringbahn konnten die UNESCO-Experten den „außergewöhnlichen universellen Wert“ dieses technischen Kulturdenkmales und seiner landschaftlichen Umgebung feststellen. Im Dezember 1998 nahm schließlich die UNESCO die Semmeringbahn in die Welterbe-Liste auf, in der sich so bedeutende Kulturdenkmäler wie das indische Grabmal Taj Mahal, die Pyramiden von Ägypten, Machu Picchu als auch die Altstädte von Rom, St. Petersburg und Salzburg befinden.

Mit ihrer Erklärung zum Weltkulturerbe schloss sich der Kreis um das außergewöhnliche Meisterwerk von Carl Ritter von Ghega. Denn 1887 wurde sein Geburtsort, die Lagunenstadt Venedig und 2001 das historische Zentrum der Stadt Wien, in der er 1860 an Lungenschwindsucht verstarb, zum UNESCO-Welterbe ernannt. Somit zählen nicht nur die beiden Städte an den Endpunkten der Südbahn sondern auch ihr Herzstück, die Semmeringbahn, zum Kreis der Welterbestätten. Als erste Eisenbahn-Welterbestätte der Welt steht sie zwar seit 1998 unter dem Schutz der internationalen Staatengemeinschaft, ist aber durch das Projekt

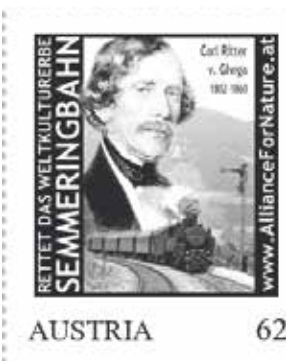


Die Jubiläumsmarke „160 Jahre Semmeringbahn“ der Österreichischen Post sowie all die anderen in diesem Artikel abgebildeten Briefmarken sind samt Buch „Weltkulturerbe Semmeringbahn“ bei „Alliance For Nature“ erhältlich.

des „Semmering-Basistunnels neu“ neuerlich in ihrem Fortbestand bedroht. Denn niemand kann garantieren, dass nach Fertigstellung des Basistunnels, dessen Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit mittlerweile von vielen in- und ausländischen Experten bezweifelt werden, diese außergewöhnliche Gebirgsbahn weiterhin in Betrieb bleibt. Dementsprechend warnt Bernd von Droste zu Hülshoff, Gründungsdirektor des UNESCO-Welterbe-Zentrums, im Vorwort des Buches „Weltkulturerbe Semmeringbahn“: „Sollte die Semmeringbahn tatsächlich einmal durch einen Basistunnel ersetzt werden, könnte dies zur Stilllegung und schlimmstenfalls zum Verfall dieser bedeutenden Gebirgs- und Landschaftsbahn führen. Eine Eintragung in die Rote Liste des gefährdeten Welterbes wäre die Folge“.

Christian Schubböck

Buchtipp: „Weltkulturerbe Semmeringbahn“, zu beziehen unter www.AllianceForNature.at (Tel.: 01/893 92 98)



Das Konterfei von Carl Ritter von Ghega und eine 1'E1'-h2-Dampflokomotive 95.102 mit Personenzug zieren die Briefmarke der Österreichischen Post, die anlässlich der Kampagne „Rettet das Weltkulturerbe Semmeringbahn“ herausgegeben ist.



Diese beiden Briefmarken stammen ebenso aus der Serie „Rettet das Weltkulturerbe Semmeringbahn“.

**Spezialversand für thematische Philatelie,
Heimat - und Motivbelege**

**ANSICHTSKARTEN - BRIEFE
GANZSACHEN**

**Briefmarken Schinninger
A-4600 Wels, Kalkofenstr. 8, 07242/44146**