

Semmeringbahn - Europas älteste Gebirgsbahn!



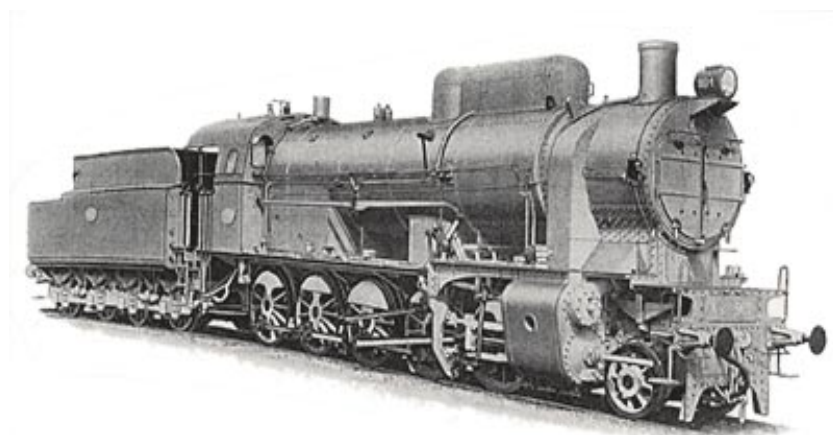
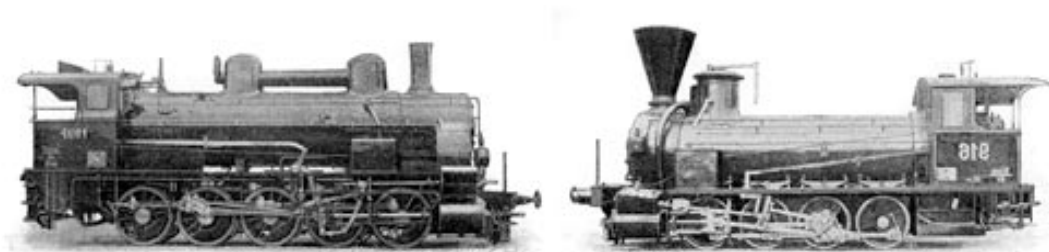
Carl Ritter von Ghega (1802-1860) vereinte technisches Genie und ein bewundernswertes ästhetisches Formgefühl in sich. Ab 1836 beteiligte er sich als eisenbahnpolitischer Vordenker, weitsichtiger Planer, begnadeter Konstrukteur und umsichtiger Manager am Aufbau des österreichischen Streckennetzes. Von 1849 an führte Ghega die Oberaufsicht beim Bau der Semmeringbahn, die er bereits seit 1844 plante. Deren Fertigstellung im Jahr 1854 sicherte ihm einen Platz in den Annalen des Gebirgsbahnbaus.

Im Sommer 1848 wurde mit den Bauarbeiten an der Semmeringbahn - bei denen bis zu 20.000 Arbeiter beschäftigt waren - begonnen. Schwierige geologische Bedingungen, Schluchten und Bergrücken erschwerten die Verlegung der Schienenstränge, was die zusätzliche Konstruktion von Tunnels, Viadukten und Brücken unabdingbar machte. Bereits am 17. Juli 1854, nach nur fünfeinhalb Jahren Bauzeit, fuhr der erste planmäßige Personenzug über den Semmering.

Die Bahn überwand eine für damalige Verhältnisse unglaubliche Höhendifferenz von 457 Metern, der höchste Punkt lag auf 896 Metern. Die Strecke umfasste rund 41 km, 16 Viadukte (davon mehrere zweistöckig), 15 Tunnels und 100 gemauerte Bogenbrücken beziehungsweise Eisenbahnbrücken. Auf den Einsatz von Stahl und Eisen wurde vom Erbauer vollkommen verzichtet. Unbestritten ist, daß es sich bei der Errichtung der Gebirgsbahn um eine herausragende Ingenieursleistung ihres Planers und Erbauers Carl Ritter von Ghega (1802-1860) handelt, die bis in die Gegenwart Bewunderung und Respekt verdient.

Steigungen und Gefälle: Der Neigungswinkel nimmt ab dem Payerbachgraben kontinuierlich zu, wobei der steilste Abschnitt der Semmering-Nordrampe mit 25 Promille bei Küb liegt. Der Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Payerbach-Reichenau und Eichberg wurde ab 1851 für Versuchsfahrten mit Dampflokomotiven benutzt.

Tunnels: Addiert man die Länge der 15 Tunnels, so ergibt sich laut Statistik eine Gesamtstrecke von 2.254,090 Klaftern - das sind in etwa 4.282,8 Meter, wobei 1 Wiener Klafter ca. 1,9 Metern entspricht.





Semmeringbahn

Karl Ritter von Ghega

An alles hatten Karl Ritter von Ghega, der Planungschef der österreichischen Staatsbahn, und seine Mitarbeiter gedacht, als die Semmeringbahn am 18. April 1854 feierlich von Kaiser Franz Josef eröffnet wurde. Nur an eines nicht: der Schornstein der Lokomotive war für die Gloggnitzer Bahnhofshalle zu hoch. Bei der Einfahrt krachte er herunter und hüllte die feine

österreichische Gesellschaft in Rauch und Ruß. Der Kaiser aber behielt die Nerven und Karl Ritter von Ghega durfte triumphieren. Die erste Hochgebirgsbahn der Welt konnte ihren Betrieb aufnehmen.

Nur sechs Jahre früher, im Revolutionsjahr 1848, entschloss man sich zu ihrem Bau. Es war eine verwegene Unternehmung. Über den Gebirgspass Semmering führte der kürzeste Weg von Wien an die Adria. 42 Kilometer galt es zu überwinden. Von Wien gab es schon eine Eisenbahn ins niederösterreichische Gloggnitz. Und auf der anderen Seite des Gebirges führte die Strecke vom steirischen Mürzzuschlag nach Graz und von dort weiter nach Süden.

Viele Monate wanderte Karl Ritter von Ghega durch den Semmering um all die Schluchten und Berge kennen zu lernen. Die Bahnstrecke musste über Gräben hinweg, durch Berge hindurch und an Felswänden entlang gebaut werden. Ghega plante 15 Tunnel und 16, zum Teil zweistöckige, Viadukte. Zeitweise bauten bis zu 20.000 Arbeiter an der Bahnstrecke.

1998 wurde die Semmeringbahn und damit diese tollkühne technische Meisterleistung von der Unesco zum Weltkulturerbe ernannt.

Die heute noch faszinierende Bahnstrecke erinnerte auch an die K&K - Zeit als der Semmering zum Zauberberg wurde. In den Villen und Palästen feierten die Sommerfrischler rauschende Feste, die Künstler des Fin de Siècle pilgerten in eine Landschaft die sich ausbreitet als sei sie inszeniert. Der Semmering war zum Mythos geworden und der Traum von der Adria wurde wahr.

Kulturdenkmal: eine 41 km lange Eisenbahnverbindung über den Semmering mit 15 Tunneln, 16 Viadukten und 129 Brücken; Verwendung von 64,5 Mio. Ziegeln für die Erstellung der Kunstbauten; 1048 Menschen verstarben während der Bauzeit der Semmeringbahn infolge Krankheit oder Unfall; Semmering als literarisches Thema in Stefan Zweigs »Brennendes Geheimnis« und Karl Kraus' »Die letzten Tage der Menschheit«

Unesco-Ernennung: 1998

1839-41

Bau einer Straße über den Semmering

1848-54

Bau der Semmeringebahn

1851

Lieferung von vier Lokomotiven, u. a. der »Seraing« der Firma John Cockerill (Belgien)

1851

der »Vater der Semmeringbahn«, Karl Ghega, wird geadelt

15.5.1854

Freigabe der Strecke für den Güterverkehr

17.7.1854

Freigabe für den Personenverkehr

1882

Bau des luxuriösen Südbahnhotels

1948

nach den Kriegs- und Nachkriegswirren Wiedereröffnung des Südbahnhotels

1989

Planung, aber bisher keine Realisierung der Untertunnelung der historischen Semmeringbahn für die Hochgeschwindigkeitsstrecke der Südbahn