



Die «Kalte Rinne», 46 m hoch, 148 m lang, 2 Etagen – und legendär

Die Semmeringbahn: 160 Jahre und kein bisschen leise

## Carl, schau oba!

Mit der Bahn ist man von Wien-Meidling rascher am Semmering als mit dem Auto. Das haben wir dem Carl Ritter von Ghega zu danken.

**W**enn man in der Semmering-Gegend wandern will, ist ein Auto fehl am Platz, denn dort gibt es den sehr empfehlenswerten Bahnwanderweg. Also ist die Berichterstatterin ganz arglos in einer guten Stunde am Bahnhof Semmering gelandet und hat Augen und Ohren aufgesperrt. Dort steht nicht nur das imposante Denkmal von diesem berühmten Oberingenieur Carl Ritter von Ghega, sondern auch die Informationsstelle Weltkulturerbe und Bahnwanderweg Semmering, was einem kleinen Museum gleichkommt (Pläne,

Lithografien, Dioramen, Werkzeuge). Hinter Glas das Original der Weltkulturerbe-Urkunde. Und in einem kleinen Kino kann man sich diese historische Bahnstrecke filmisch einverleiben.

In diesem Streifen sind auch Fotos vom Hobbyfotografen Erich Kodym zu sehen, der seit 1984 am Semmering wohnt und anlässlich des Jubiläums «150 Jahre Eisenbahn in Österreich» mit der Eisenbahnfotografie begonnen hat. Mittlerweile gehört er, genau wie Altbürgermeister Hermann Düringer, zum Semmeringer Urgestein. Die beiden stehen interessierten Besucher\_innen ehrenamtlich zur Verfügung: «Können wir etwas für Sie tun?» – «Ich will sie fotografieren und zwar vor einem Gemälde, das die weitläufige Ortschaft Semmering mit all ihren Gebäuden zeigt.»

Gesagt, getan – mannigfache Aufklärung folgt auf den Fuß: Das Bild ist von Siegfried Koller, vielseitiger akademischer Maler mit Spezialgebiet Porträt- und Landschaftsmalerei. In dem Haus, das ganz rechts unten eingezeichnet ist, hat er zeitlebens gewohnt und auch Ortsprospekte, Plakate und Wappen entworfen.

Es handelt sich um den Vater von Dagmar Koller. Also ist diese fitte Dagi am Semmering aufgewachsen.

Soll mir recht sein. Nicht «wurscht» ist mir der Basistunnel, erstens der Natur zuliebe, und zweitens, weil ich mir nicht vorstellen kann, dass diese bezaubernde «erste Gebirgsbahn der Welt» zur Ausweichstrecke und Museumseisenbahn degradiert werden soll. (Als am 17. Juli 1854 der erste fahrplanmäßige Personenzug über den Semmering fuhr, war dieser

Bahnhof der höchstgelegene der Welt.) Und da bin ich natürlich bei den genannten Herren in bester Gesellschaft. Kodym verhält sich zum «Loch» neutral ... wenn nur die gute alte Semmeringbahn erhalten bleibt.

Düringer hat die Internationale Tourismusschule Semmering geleitet und gehört nun als Pensionist ganz und gar den «Freunden der Semmeringbahn», die in acht Gemeinden zu finden.

Der Verein besteht heuer das zehnte Jahr, und diese engagierten Leute, nämlich alle Bürgermeister der Bahngemeinden, haben schon einiges entstehen lassen. Die beiden unbesetzten Gedekräume auf den Bahnhöfen Payerbach und Breitenstein sind z. B. mit Bildern und Schauvittrinen bestückt. Zum lange währenden Dilemma Basistunnel meint er seufzend: «Wie es gewollt wird, ein kleiner Österreicher kann da nicht mitreden. Und außerdem werden die Hauptzüge sicher alle am Bahnhof Semmering halten!»

Um den Bestand der Info-Stelle im ehemaligen Bahnhofsrestaurant muss ihm nicht bang sein. Die Räumlichkeit wird von der ÖBB angeblich günstig vermietet.

Mir persönlich geht es bei dieser Strecke um das Feeling der altösterreichischen Reiseromantik und die großartigen steinernen Kunstbauten der Semmeringbahn.

### Ghegas Fußroute

Von den vielen Bahnwärterhäuschen (einige vermietet, drei verkauft) hat sich eines zum Ghega-Museum entwickelt. Oberhalb der Kalten Rinne hat Georg Zwickl vor sechs Jahren «sein» Haus entdeckt und es fast sechs Jahre saniert.

Am 1. September 2012 fiel der Startschuss zum Museum, das dieser Mann im Oberstock auch bewohnt.

Der Bahnwanderweg führt direkt zum Museum und ist akkurat jener, den einstens Ghega fast täglich zu seiner Baustelle gegangen ist. O-Ton Ghega: «Die Pflichten meines Berufs lassen mir nur wenige Mußestunden.»

Der Mann ist zeitlebens unverheiratet geblieben, aber aus den Recherchen eines möglichen Urururenkels geht hervor, dass eine Tagelöhnerin namens Franziska

Wallner, die im Umfeld des Semmering-Bahnbaus tätig war, einen unehelichen Sohn, den Carl Franz geboren hat. Wahrscheinlich ein Sohn des Baumeisters. Ghega ist übrigens bereits mit 17 Jahren Doktor der Mathematik gewesen. Und im März 1850 erhielt er vom Kaiser den Orden der Eisernen Krone, womit eine Erhebung in den Adelsstand verbunden war. Schließlich war er am Höhepunkt seiner Karriere für das gesamte Eisenbahnwesen der Monarchie verantwortlich.

### Der «20-Schilling-Blick»

Das Wochenende 19./20. Juli war im Ghega-Museum ereignisreich. Man feierte 160 Jahre Semmeringbahn. Und auf der Strecke zwischen Payerbach und Semmering war an den beiden Tagen freie Fahrt. Man kochte im Museum Sterz, wie ihn damals die Arbeiter der Semmeringbahn aßen. Man bedenke, dass während des Baus der Bahn ständig rund 20.000 Leute aus allen Teilen der österreichisch-ungarischen Monarchie gleichzeitig beschäftigt waren. Und man gedachte abends unterhalb der Kirche von Klamm der vielen beim Bau umgekommenen Männer, die dort begraben liegen.

Der Bahnwanderweg eröffnet großartige Blicke auf ihre Arbeitsleistung und das Werk Ghegas, welcher ein Mythos der österreichischen Eisenbahngeschichte ist. Und das mit Beschluss der UNESCO-Konferenz vom 2. Dezember 1998 in die Liste der Weltkulturerbestätten aufgenommen wurde (samt umgebender Landschaft).

Historischen Fakts und wissenswerte Details findet man auf den Informationstafeln des Bahnwanderweges. Besonders hübsch ist der «20-Schilling-Blick» – man erinnere sich an die Banknote und staune. Er befindet sich nahe dem Wolfsbergkogel und der Doppelreiterwarte. Am Wegrand ein großer leerer Bilderrahmen und dahinter die ganze Pracht des zweistöckigen Viaduktes über die Kalte Rinne.

### Wer braucht den Tunnel

Es gilt nun, genau hinzuhören. Zitat Georg Zwickl: «Nur Banken und die Industrie brauchen den Basistunnel!» Und er beruft sich auf den guten Carl, der auch eine Tunnelvariante ins Auge gefasst hat.



Foto: Maria Gornikiewicz

Aber prüfende Geolog\_innen kamen zu dem Schluss, dass das vorhandene Gestein, nämlich sieben verschiedene Arten, das nicht zulassen würden. Bis heute hat sich das nicht verändert. Beim ersten Sondierstollen versickern angeblich täglich 24 Millionen Liter Wasser im Berg und gehen unkontrolliert verloren. Zwickl hat festgestellt, dass der Streckenverlauf der alten Bahn bereits vernachlässigt wird. Er spricht von Bahnböschungen, die von meterhohem Unkraut überwuchert sind und fürchtet, dass viele Gemeinden nach dem Tunnelbau von der Umwelt abgeschnitten sein werden. Er glaubt, dass neben der neuen Trasse die alte Bergstrecke nicht mehr erhalten werden kann. Er hat ausgerechnet, dass alle drei Tunnels samt nötiger Infrastruktur 50 Milliarden Euro kosten würden, und er hat das Buch «Schwarze Löcher, rote Zahlen» von Hubertus Godeysen gelesen.

Ich denke mir laienhaft, dass 20 Minuten früher in Graz zu sein, nicht unbedingt der Ausgleich für 27 Kilometer im Loch ohne umgebender Landschaft sein wird. Aber ich bin das Gegenteil von jung und werde das Ende des angesprochenen Debakels nicht mehr erleben. An eine «Zwillingsbahn» glaube ich nicht, aber daran, dass ein «grüner Zweig» noch lange nicht in Sicht ist. Nachdem weder die ersten Pläne (März 1952) noch die erneuerten (März 1997) für den Basistunnel gefuchtet haben, der Wasserrechtsbescheid des Umweltministeriums momentan rechtswidrig ist, kann die Frau Verkehrsministerin noch so sehr für das Loch sein – bis zu einer endgültigen Lösung wird noch viel Wasser im Berg versickern.

Maria Gornikiewicz

Ehrenamtlich im Dienste der Semmeringbahn: Eisenbahn-Fotograf Erich Kodym (li.) und Vereinsobmann Hermann Düringer



Informationsstelle Welt-  
erbe Semmeringbahn:  
Mai–Oktober,  
tägl.: 9–15 Uhr  
[www.semmeringbahn.at](http://www.semmeringbahn.at)

Museum in Breitenstein:  
Mai–Oktober  
Sa., So. und Feiertag:  
10–16 Uhr  
[www.ghega-museum.at](http://www.ghega-museum.at)

Buchempfehlung:  
Wolfgang Straub: «Carl  
Ritter von Ghega» Graz,  
Styria 2004