

Der Verkehrsweg über den Semmering im Wandel der Zeiten

Von Generalsekretär Dr. Maximilian Schantl, Wien

Am 17. Juli d. J. wurde in Oesterreich der 100. Jahrestag der Eröffnung der Semmeringbahn festlich begangen. Aus diesem Anlaß hat die Entstehungsgeschichte dieser ersten Hochgebirgsbahn der Erde die Fachwelt wie die Öffentlichkeit erneut beschäftigt. In mehreren Abhandlungen und Vorträgen ist die Bedeutung der vor 100 Jahren beim Bau der Semmeringbahn geleisteten Pionierarbeit unter Anführung der wichtigsten Daten gewürdigt worden. Es wurde der Männer gedacht, die durch kühnes Wagnis und strengste wissenschaftliche Vorarbeit die Probleme zu lösen vermochten, welche sich ihrem Beginnen in einer Zeit entgegenstellten, in der es noch keine Erfahrungen im Bau von Gebirgsbahnen gab und in der auch die Frage noch ungeklärt war, welche Lokomotivbauart für den Adhäsionsbetrieb auf einer Gebirgsstrecke geeignet sein werde. Das damit gegebene Bild der Ueberschneidung des Semmeringpasses (992 m über dem Meere) als einer technischen Großtat sollen ein Rückblick auf die verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Semmeringpasses und eine Prüfung der Voraussetzungen, unter denen das am Semmering Gewollte und Geschaffene lebendig bleibt, vervollständigen.

Der mächtige und vielgliederte Gebirgswall der Alpen stellt sich im langen Zuge mit seinen östlichen, noch Hochgebirgscharakter tragenden Ausläufern den Verkehrswegen aus dem Raume von Wien nach Italien und den Seehäfen der Adria entgegen. Die Führung des großen geschichtlichen Durchgangsweges wird hier durch die beiden, dem Verkehr günstigen Längstalfurchen der Mürz und der Mur und den zu diesen vom Wienerbecken heranziehenden Uebergang über den Semmeringpaß bestimmt.

Der Uebergang über den Semmering ist zweifellos schon zur Zeit der Kelten und Römer begangen worden. Die Untersuchungen über den etruskischen Tauschhandel lassen dies für die keltische und jene über das Noricum für die römische Zeit annehmen. Die Bedeutung dieses Ueberganges war aber gering, da der Semmeringpaß damals lediglich ein einfacher Saumpfad gewesen ist.

In der Römerzeit, in der militärisch-politische Erfordernisse zum erstmaligen Bau von Landstraßen großen Stils führten, wickelte sich der Hauptverkehr auf der Pannonischen Straße, der späteren großen Heerstraße der Völkerwanderung, ab. Diese Straße führte von Aquileja in Richtung Ost-Nordost zur Save, von dort weiter über Wippach zur Laibach, wo das vielgenannte Aemona erstand. Von Aemona ging die Straße dann in nordöstlicher Richtung über das Gebirge zur Sann nach Celeja (Cilli) und von dort nach Petovio (Pettau). Sodann führte sie durch das westliche Ungarn über Körmünd a. d. Raab, Sabaria (Steinamanger) und Scarabantia (Oedenburg) nach dem Leithabecken, um vor allem Carnuntum und damit die Donaugrenze zu erreichen. Daneben spielte eine Zweigstraße von Sabaria mit dem Uebergang über die östlich des Semmeringpasses gelegene Paßhöhe auf dem Wechsel (849 m) eine gewisse, sekundäre Rolle. Die Führung dieser Straße ist jedoch sowohl in der Frage des genauen Uebergangspunktes

der Ostalpen führenden Trasse übrig. Die Entscheidung fiel auf eine vom genialen Erbauer der Semmeringbahn, Karl Ritter von Ghega, entwickelte schwierige Trasse über den Semmeringpaß. Damit sollte die Lücke zwischen den, wie schon erwähnt, nördlich und südlich des Semmeringpasses bereits errichteten Bahnstrecken geschlossen werden. Die Ausführung des auch heute noch als gigantisches Meisterwerk anerkannten Baues war im Jahre 1854 vollendet. Mit der Betriebsaufnahme erlebte die damals erstaunte Welt den ersten Eisenbahnzug, der auch über das Gebirge in der Höhe und Ausdehnung des Semmeringpasses zu fahren vermochte.

Durch diesen Schienenstrang war Wien und ganz Mitteleuropa Italien und der Adria nähergerückt und dem Welthandel bahnbrechend ein neuer Weg erschlossen worden.

Wie entwickelte sich nun der den Durchgangsverkehr auf der Straße ablösende Eisenbahnverkehr, und wie groß waren die Verkehrsleistungen? Ghega nahm in seiner erhalten gebliebenen, an Freiherrn von Kübeck gerichteten, Vorlage den täglichen Verkehr von zwei Personen- und Frachtzügen in jeder Richtung an. Tatsächlich erfolgte der Betrieb der Semmeringbahn zunächst nur mit je zwei Personen- und zwei Frachtzügen in jeder Richtung. 1857 kam noch zeitweilig ein Eilzug hinzu, und noch im 25. Bestandsjahre der Semmeringbahn dienten 4 Zugpaare für die Personenbeförderung. Die geringe Frequenz der Semmeringstrecke im Lokalverkehr in den ersten Jahrzehnten des Bestandes der Bahn geht auch aus den Zahlen der verkauften Fahrkarten hervor. So wurden z. B. im Jahre 1864 in der Station Semmering bloß 855 Fahrkarten verkauft, in der Station Breitenstein nur 145.

Die Anfänge eines Fremdenverkehrs im Semmeringgebiet sind zuerst für die Gegend von Payerbach-Reichenau nachzuweisen, die viel früher als die Paßhöhe erschlossen wurde. In der Fachliteratur und auch in den älteren Festschriften ist dies nicht beachtet worden. Ueber die geringe Frequenz der Semmeringbahn wird noch in den Generalversammlungen der Südbahngesellschaft in den Jahren 1881 und 1882 geklagt. Der Verwaltungsrat sprach damals die Hoffnung aus, daß der bei dieser Gelegenheit beschlossene Bau des ersten Hotels auf dem Semmering, nämlich des Südbahnhotels, nicht nur an und für sich, sondern auch für die Frequenz der Semmeringstrecke von hohem Nutzen sein werde. Stärker als durch den Bau des Semmeringhotels wirkte sich die am 1. Juli 1882 eingeleitete Einführung von besonders verbilligten Hin- und Rückfahrkarten und die Führung von Sonderzügen an Sonn- und Feiertagen auf der Semmeringbahn verkehrsbelebend aus. Im Jahre 1904 fuhren 11 Zugpaare als Personen- und Schnellzüge, um im Jahre 1914 auf 17 Zugpaare anzusteigen, welche Leistung in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen zeitweilig mit 21 Zugpaaren übertroffen wurde.

Aehnlich war die Entwicklung im Güterverkehr, worüber allerdings nur wenige Zahlenangaben vorhanden sind. Auch in der Festschrift anlässlich der 50. Jahrfeier wurde über das Fehlen von statistischen Unterlagen geklagt. In den Geschäftsberichten der Südbahn-Gesellschaft wurden zwar die Ergebnisse der einzelnen Bahnhöfe auf der Semmeringstrecke aufgeschlüsselt dargestellt, aber diese Zahlen können natürlich kein wahres Bild über die gesamte Güterbeförderung über den Semmering geben. Bei einer Nettoleistung von 348 844 t im Jahre 1862 trat in den folgenden 20 Jahren eine Zunahme um das fast Dreifache auf 933 832 t ein, um in der Zeitspanne von 1882 bis 1902 eine Verdoppelung auf 1 685 476 t zu erfahren. Im Jahre 1928 beförderten 4 356 Schnellzüge und 5 864 Personenzüge

sowie 12 340 Güterzüge eine Bruttolast von 9,1 Millionen t über den Semmering. Die Nettoleistung im Güterverkehr betrug 3,2 Millionen t, etwa ein Achtel der Gesamtleistung der Oesterreichischen Bundesbahnen. Zum Vergleich liegt für das Jahr 1856 eine Schätzung der Gesamtleistung auf 840 000 t brutto vor, was eine Verelffachung der Leistung bedeutet.

Auch in unserer Zeit, in der die Straße über den Semmering durch die starke Entwicklung des Kraftwagenverkehrs neu belebt wurde, ist der Verkehr auf der Semmeringbahn ein gewaltiger. Die Parallelbeziehungen zwischen der Eisenbahnlinie und der Paßstraße zeichnen sich im Gegenwartsbilde der Verkehrswirtschaft darin ab, daß täglich 46 Reise- und 50 Güterzüge auf dem vor 100 Jahren angelegten Schienenweg über den Semmering laufen, während auf der seit 1945 durchgehend verbesserten Semmeringstraße nach Schätzung des Oesterreichischen Automobil- und Touringklubs in der Hauptreisezeit in der Minute je ein motorisiertes Fahrzeug in beiden Richtungen verkehrt. Die Verkehrsleistung der Semmeringbahn ist auf einen hohen Stand gebracht, obwohl die Schienenverbindung mitteleuropäischer Räume mit Italien und der Adria über den Semmering im internationalen Verkehr wegen der politischen und wirtschaftlichen Ausrichtung der Länder Tschechoslovakei und Polen nach dem Osten heute weniger benützt wird.

Die Eisenbahnstrecke über den Semmering hat eine Länge von rund 41 km. Der Technik standen, als man sich hier erstmals an den Bau einer Hochgebirgsbahn wagte, noch nicht jene Hilfsmittel zur Verfügung, um einen langen Basistunnel ausführen und das Gebirge auf dem kürzesten Weg unterfahren zu können. Die Trasse konnte nur durch einen verhältnismäßig kurzen Scheiteltunnel (1430 m lang) geführt werden. Die Steigung von Gloggnitz bis zum Scheiteltunnel auf dem Semmeringpaß war jedoch nur durch eine künstliche Linienentwicklung, d. h. durch das Ausfahren von Seitentälern in großen Kehren, zu überwinden. Diese weiten Umfahrungen und die durch das schwierige Gelände bedingten steilen Rampen und kleinen Bögen erschweren und verteuern den Betrieb auf der Semmeringbahn. Es liegt daher nahe, die den Betrieb dauernd erschwerenden und kostspieligen Trassenverhältnisse nach dem heutigen Stande der Technik zu verbessern. Die Generaldirektion der Oesterreichischen Bundesbahnen hat im Jahre 1934 und später die Möglichkeit einer Linienführung mittels eines langen Basistunnels sowohl in technischer als auch in betriebswirtschaftlicher Hinsicht sehr eingehend untersucht. Die entwickelten Projekte sahen einen Tunnel in verschiedener Länge von 5,5 bis 9,7 km vor und erzielten eine Trassenverkürzung von 10,9 bis 13,4 km bei besseren Anlageverhältnissen in den Kurven und Steigungen. Auch die Deutsche Reichsbahn hat in der Zeit ihrer Betriebsführung auf den Oesterreichischen Bundesbahnen eine neue Trasse studieren lassen, die einen 9 km langen Basistunnel vorsah. Wertvolle Trassenstudien sind zudem in den letzten Jahren an der Technischen Hochschule in Graz unter der Leitung von Professor Dr. techn. Ing. Alois Pendl angestellt worden.

Diesen Studien und Vorschlägen gegenüber fragt man sich indessen mit Recht, ob es nicht ausreichend sein werde, die hundertjährige Bahn über den Semmering zu elektrifizieren, um ihr auch im Zuge der immer weiter fortschreitenden Modernisierung des Verkehrswesens den Rang einer guten und wirtschaftlich tragbaren Verkehrsverbindung zu wahren und ihr die bedeutende Mittlerrolle im Verkehr zwischen Nord und Süd über die Alpen weiter zu sichern. Die Elektrifizierung der Semmeringbahn ist in das Elektrifizierungsprogramm der Oesterreichischen Bundesbahnen aufgenommen. Der österreichische Bundesminister

ir Verkehr und verstaatlichte Betriebe hat in seiner Festansprache anlässlich der ahrhundertfeier der Semmeringbahn öffentlich angekündigt, daß im kommenden ahr die Elektrifizierung der Südbahnstrecke von Wien-Südbahnhof ab begonnen werden wird. In längstens zwei Jahren soll die Flachlandstrecke bis Gloggnitz lektrisch befahren werden. Anschließend daran soll die Elektrifizierung der Bergstrecke durchgeführt werden. Derzeit sind bereits wichtige Vorarbeiten auf ler Semmeringstrecke im Gange. Im Hinblick auf die kommende Elektrifizierung wurde in mehreren Tunneln mit Erneuerungsarbeiten begonnen, die Abdichungen, Ringerneuerungen sowie die Herstellung des Lichtraumprofils für den elektrischen Betrieb umfassen.

Der elektrische Betrieb wird auf der Semmeringstrecke sowohl für den Personenals auch für den Güterverkehr viele Vorteile mit sich bringen, vor allem durch die mögliche Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und des Zuggewichtes. Er wird das Reisen auf dieser an Naturschönheiten so reichen Gebirgsstrecke angenehmer gestalten, und es wird dadurch die Bahn in ihrem fremdenverkehrswirtschaftlichen Wert gewinnen. Wird einmal mit hohem Kostenaufwand die Semmeringbahn elektrifiziert sein, so wird das Projekt, eine neue Bahn mit einem Basistunnel anzulegen, wesentlich an Bedeutung verlieren. Es ist nicht damit zu rechnen, daß dann der Betrieb auf der Gebirgsstrecke ganz aufgelassen werden kann. Die Gemeinden des wichtigen Fremdenverkehrsgebietes auf dem Semmering würden sich gegen eine solche Maßnahme zur Wehr setzen und nicht nur die Beibehaltung eines lokalen Verkehrs auf der alten Strecke, sondern auch eines Teiles des durchgehenden Schnellzugsverkehrs fordern. Die Schnelligkeit und die Bequemlichkeit des Reisens, die der elektrische Betrieb auf der Schiene bietet, würden voraussichtlich auch das Reisepublikum die Führung der Züge über die romantische Semmeringstrecke wünschen lassen. Auch würde die Versorgung der auf dem Semmering befindlichen großen, dem Fremdenverkehr dienenden Hotels nicht einfach dem Kraftwagenverkehr vollkommen überlassen werden können. So würde die neue Bahn nur die Bedeutung eines zusätzlichen Schienenweges erlangen, der in der Hauptsache einem durchgehenden Güterzugverkehr dient. Da eine Einsparung der hohen Erhaltungskosten der Gebirgsbahn nicht erzielt wird, kann eine solche Verkehrsteilung für die Betriebsführung nur stark kostenvermehrend wirken. Ein Basistunnel unter dem Semmering kann zudem nur mit einem hohen Kostenaufwand hergestellt werden. Die von der Generaldirektion der Oesterreichischen Bundesbahnen im Jahre 1934 angestellten Berechnungen der Rentabilität eines Basistunnels haben ergeben, daß selbst bei der Annahme einer völligen Stilllegung der alten Semmeringstrecke und eines sehr starken Transitverkehrs auf der neuen Bahn die jährliche Betriebsersparnis nicht einmal 1 Prozent des Anlagekapitals erreichen würde. Auch eine sehr wohlmeinende Schienenpolitik wird die erforderlichen hohen Geldbeträge für den Bau eines Basistunnels erst aufwenden können, wenn die im Zuge der ständigen Entwicklung der Verkehrstechnik dringlicheren Bauvorhaben und Neugestaltungen bei den Oesterreichischen Bundesbahnen, vor allem die Elektrifizierung und die Modernisierung des Fahrparkes, sichergestellt sind. Etwas freundlichere Aspekte für die Verwirklichung der Idee eines Basistunnels könnten sich in der Zukunft wohl nur dadurch ergeben, daß neue Handelsbeziehungen dem Semmering in der Tschechoslovakei, Polen und Ungarn wieder die alte hohe Transitbedeutung geben und daß, durch die wirtschaftliche Neuorientierung beeinflusst, ein bedeutend vermehrter internationaler Güterzugverkehr auf der Semmeringbahn zu bewältigen ist.

Durch die angeführten Tatsachen und Erwägungen wird die Bedeutung der auf den kühnen Gedankengängen Ghegas vor hundert Jahren erbauten, über das Gebirge sich hinziehenden Semmeringbahn für die Gegenwart und die Zukunft gekennzeichnet. Sie ist auch in der modernen Verkehrswirtschaft ein leistungsfähiger Hauptverkehrsweg geblieben und wird in der Zukunft lebenswichtige Dienste im innerösterreichischen und internationalen Verkehr leisten.