

UNIVERZITA HRADEC KRÁLOVÉ

Pedagogická fakulta

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2024

Eva Drymlová

UNIVERZITA HRADEC KRÁLOVÉ

PEDAGOGICKÁ FAKULTA

Katedra německého jazyka a literatury

Světová památka UNESCO v Rakousku: Semmeringbahn

Bakalářská práce

Autor práce: Eva Drymlová

Studijní program: B0114A090001 Německý jazyk se zaměřením na vzdělávání

Vedoucí práce: PhDr. Petra Besedová, Ph.D.

Oponentka práce: Iwi Hagenau, M.A.

UNIVERSITÄT HRADEC KRÁLOVÉ

PÄDAGOGISCHE FAKULTÄT

Lehrstuhl Deutsche Sprache und Literatur

Weltkulturerbe der UNESCO in Österreich: Semmeringbahn

Bachelorarbeit

Autor: Eva Drymlová

Studienprogramm: B0114A090001 Lehramtsstudium Deutsch

Betreuer: PhDr. Petra Besedová, Ph.D.

Gutachterin: Iwi Hagenau, M.A.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně a použila pouze literaturu a prameny uvedené v seznamu užitých zdrojů.

Prohlašuji, že tato bakalářská práce je uložena v souladu s Rektorským výnosem č. 13/2017 a rozhodnutím děkana č. 27/2017 (Řád pro nakládání se školními a některými jinými autorskými díly).

V Hradci Králové dne

.....

Erklärung

Hiermit bestätige ich, dass ich meine Bachelorarbeit unter der Leitung meiner Betreuerin selbstständig ausgearbeitet und die gesamten verwendeten Quellen und Literatur angeführt habe.

Ich erkläre, dass die Bachelorarbeit gemäß Rektoratserlass Nr. 13/2017 und Dekanatsbeschluss Nr. 27/2017 (Regeln für den Umgang mit Schul- und einigen anderen urheberrechtlich geschützten Werken) hinterlegt ist.

(Regeln für den Umgang mit Schul- und einigen anderen urheberrechtlich geschützten Werken).

Hradec Králové, den

.....

Poděkování

Chtěla bych srdečně poděkovat mé vedoucí bakalářské práce, paní PhDr. Petře Besedové, Ph.D., za její cenné rady, čas a trpělivost.

Danksagung

Ich möchte mich bei der Betreuerin meiner Bachelorarbeit, Frau PhDr. Petra Besedová, Ph.D., für ihre wertvollen Ratschläge, Zeit und Geduld herzlich bedanken.



Zadání bakalářské práce

Autor: Eva Drymlová

Studium: P21P0874

Studijní program: B0114A090001 Německý jazyk se zaměřením na vzdělávání

Studijní obor: Německý jazyk se zaměřením na vzdělávání

Název bakalářské práce: **Světová památka UNESCO v Rakousku: Semmeringbahn**

Název bakalářské práce AJ: World Heritage in Austria: The Semmering Railway

Cíl, metody, literatura, předpoklady:

Bakalářská práce se bude zabývat světově známou rakouskou památkou UNESCO - "Semmeringbahn". Hlavním cílem práce bude popsat její výstavbu, funkci, historické využití a současný přínos turismu. Praktická část práce se zaměří na turisticky zajímavá místa v okolí Semmeringbahn, zejména na naučnou stezku "Bahnwanderweg". Bude navržen poznávací zájezd v kolejičkách této jedinečné stavby.

Silberhuber, Anton a Josef Rabl. Führer auf den Semmering und seine Umgebung mit besonderer Berücksichtigung der Hotelanlagen. Wien: Verlag des Österreichischen Touristen - Clubs, 1902.

Semmering: UNESCO Weltkulturerbe. St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung, 2003.

Denkmalpflege in Niederösterreich. Kolomý, Radoslav, Pavel Stejskal a Jaromír Zelenka.

Semmeringská horská železnice Jižní státní dráhy a její vliv na další vývoj konstrukce parní lokomotivy. Část 1, Výstavba první horské dráhy světa a soutěž o nejvhodnější horskou lokomotivu. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1997. Technické zprávy STEG.

Zadávací pracoviště: Katedra německého jazyka a literatury,
Pedagogická fakulta

Vedoucí práce: PhDr. Petra Besedová, Ph.D.

Oponent: Iwi Hagenau, M.A.

Datum zadání závěrečné práce: 23.1.2021

Anotace

DRYMLOVÁ, Eva. *Světová památka UNESCO v Rakousku: Semmeringská železnice*. Hradec Králové: Pedagogická fakulta Univerzity Hradec Králové. 74 stran. Bakalářská práce.

Bakalářská práce *Světová památka UNESCO v Rakousku: Semmeringská železnice* pojednává o světoznámé historicky první vysokohorské železnici na světě. Práce podává nejprve obecný přehled o její historii, vzniku, průběhu stavby či jejímu provozu. Dílčím cílem práce je přiblížit vznik této stavby v 19. století, veškerá témata z minulosti propojit tak, aby zaujala i dnešního návštěvníka. Práce má vytvořit ucelený přehled informací, který slouží jako výchozí bod k seznámení se se Semmeringbahn na vlastní kůži. Záměrem práce je také poukázání na přístupnost památky a skrze poznávací zájezd, který je prakticky vypracován a tvoří hlavní součást praktické části práce, inspirovat a motivovat k návštěvě dané památky.

Klíčová slova: Semmeringbahn, Carl Ritter von Ghega, Stezka podél železnice, Harmonie s přírodou

Annotation

DRYMLOVÁ, Eva. UNESCO World Heritage Site in Austria: Semmering Railway. Hradec Králové: University of Hradec Králové, Faculty of Education. 74 pages. Bachelor thesis

The main objective of this thesis is *UNESCO World Heritage Site in Austria: The Semmering Railway*. The thesis deals with the world-renowned first high-mountain railway in the world. The work initially provides a general overview of its history, inception, construction process, and operation. A specific aim of the thesis is to illustrate the genesis of this construction in the 19th century and to link all topics from the past in a way that engages today's visitors. The thesis aims to create a comprehensive overview of information, which serves as a starting point for acquainting oneself firsthand with the Semmeringbahn. The intention of the thesis is also to highlight the accessibility of the site and through an exploratory tour, which is practically developed and forms the main part of the practical section, to inspire and motivate visits to the monument.

Keywords: Semmering Railway, Carl Ritter von Ghega, Railway Hiking Trail, Harmony with Nature

Annotation

DRYMLOVÁ, Eva. *Weltkulturerbe der Unesco in Österreich: Semmeringbahn*. Hradec Králové: Universität Hradec Králové, Pädagogische Fakultät. 74 Seiten. Bachelorarbeit

Die Bachelorarbeit *Weltkulturerbe der UNESCO in Österreich: Semmeringbahn* befasst sich mit der weltberühmten, historisch ersten Hochgebirgsbahn der Welt. Die Arbeit bietet zunächst einen allgemeinen Überblick über ihre Geschichte, Entstehung, den Bauprozess und ihren Betrieb. Ein spezifisches Ziel der Arbeit ist es, die Entstehung dieses Bauwerks im 19. Jahrhundert zu veranschaulichen und alle Themen aus der Vergangenheit so zu verbinden, dass sie auch den heutigen Besucher ansprechen. Die Arbeit soll einen umfassenden Überblick über Informationen bieten, der als Ausgangspunkt dient, um die Semmeringbahn persönlich kennenzulernen. Ein weiteres Ziel der Arbeit ist es, auf die Zugänglichkeit des Denkmals hinzuweisen und durch eine praktisch ausgearbeitete Erkundungsreise, die einen Hauptteil des praktischen Abschnitts der Arbeit bildet, zu einer Besichtigung der Sehenswürdigkeit zu inspirieren und zu motivieren.

Keywords: Semmeringbahn, Carl Ritter von Ghega, Bahnwanderweg, Harmonie mit Natur

Abstrakt

Předkládaná bakalářská práce se věnuje železniční trati Semmeringbahn, která se nachází v Rakousku a je zapsána na seznamu světového dědictví UNESCO. Cílem práce je poskytnout ucelený přehled o historii, významu a současném stavu této významné železniční stavby. Práce je členěna do dvou hlavních částí – teoretické a praktické.

Teoretická část je rozdělena do 5 kapitol a 6 podkapitol. Je v ní představena historie Semmeringbahn od jejího plánování a stavby v polovině 19. století přes různé etapy rozvoje až po současnost. Dále je analyzováno technické řešení trati, jak byla vystavěna a jak se během výstavby postupovalo. Práce také zkoumá socioekonomické dopady trati na region, vliv každodenního provozu a rozvoj tohoto prostředí během let. Důraz je kladen také na harmonii samotné železnice s prostředím. Celkově je teoretická část seřazena postupně od nejstarších dějin, které se odehrávaly ještě před vznikem železnice, až po dnešní dobu. Také přibližuje důležité osobnosti, které se samotnou železnicí či s jejím okolím souvisí. Dále poskytuje vhled do dnešních dob a snaží se vylíčit také možnou budoucnost pro Semmeringbahn a její prostředí.

Praktická část je zaměřena nejen na samotnou Semmeringbahn, ale důležitou roli zde hraje i její bezprostřední okolí. Jak to kolem Semmeringbahn vypadá? Co zde podniknout? Pro koho je toto prostředí vhodné? To jsou otázky, na které se autorka snaží nalézt odpovědi v praktické části práce. Poskytuje také postřehy a nápady jí samotné, jakožto návštěvnice Semmeringbahn, kdy tuto památku poprvé blíže poznala a navštívila v létě roku 2023 (ale již v roce 2013 po ní projížděla vlakem). Praktická část práce je také věnována současnému využití trati, nabízí tipy a rady, co podniknout a na co se zaměřit a poté přináší podrobný návrh poznávacího zájezdu, který by měl pomoci čtenářům lépe pochopit historický a technický význam Semmeringbahn a inspirovat k navštívení této památky. V rámci tohoto poznávacího zájezdu je vše prakticky zachyceno a detailně popsáno. Zájezd je přizpůsoben dnešní dopravě po Semmeringbahn, také zohledňuje momentální situaci a snaží se přiblížit účastníkovi tuto památku jak z dob minulých, současných, tak také nastíní, co Semmeringbahn čeká v budoucnosti.

Semmeringská železnice, zvaná v práci jako Semmeringbahn, je 42 km dlouhá železniční trať, která vede skrze rakouské Alpy. Byla vystavěna mezi lety 1848 a 1854 pod vedením Carla Rittera von Ghegy (1802–1860), rakouského inženýra a architekta. Tato železnice tvoří první vysokohorskou železnici světa a jakožto UNESCO památka reprezentuje živoucí dědictví a stále ještě představuje nejvytíženější trať Rakouska.

Tento úsek (mezi městy Gloggnitz a Mürzzuschlag) tvořil součást tzv. Jižní dráhy, vedoucí z Vídně do Terstu. Průsmyk Semmering působil velikou výzvou pro výstavbu železnice a pro mnoho odborníků se tento nápad jevil jako nemožný a nepředstavitelný. Nakonec veškeré okolnosti urychlily události roku 1848 a výstavba trati ještě v tomto roce započala. Trvala neuvěřitelných 6 let (na tehdejší dobu neskutečný výkon) a pracovalo na ní cca. 20 000 lidí. Celkovou trať tvoří 15 tunelů a 16 viaduktů. Pro pracovníky nebyly během stavby podmínky nejideálnější – špatná hygiena, nedostatečné prostory k bydlení, a především šíření nemocí. V rámci stavby bylo ale vše hlídáno, aby se případným zraněním, pádům či úmrtím při práci předcházelo. Celkový počet úmrtí v průběhu stavby tak čítá 1 718 lidí, kdy většina z nich zemřela právě na rychle se šířící nemoci (kurděje, tuberkulóza, cholera, atd...).

Roku 1854 započal provoz po Semmeringbahn, který trvá až dodnes – tedy neskutečných 170 let v provozu. Od svého otevření nebylo na trati téměř nic změněno. Došlo pouze ke zdvojení tzv. Scheiteltunnelu, elektrifikaci celé trati a samozřejmě pravidelně probíhají různé renovace a opravy, aby byl neustálý provoz vůbec možný. Vše je ale ponecháno v původním vzhledu. Do roku 2027 je naplánováno ukončení výstavby tzv. Basis-Tunnelu, který nahradí úsek Semmeringské železnice, urychlí provoz a odstraní omezení, která železnice způsobovala.

Bezprostřední okolí železnice je velice rozmanité. Jedná se o původní lázeňské prostředí, kam hosté jezdili za čerstvým a ozdravujícím horským vzduchem a kde působily majestátní Grandhotely. Semmeringgebiet se tedy díky Semmeringbahn stalo opravdu oblíbené lázeňské letovisko, kam jezdily i různé známé osobnosti. Železnice spolu s prostředím tvořila oblíbený motiv například na bankovkách, poštovních známkách, pohlednicích apod.. Není divu, neboť samotná Semmeringbahn je také nazývána jako „harmonie s přírodou, technologií a krajinou“. Podél železnice vede dnes také tzv. Bahnwanderweg – naučná stezka lemující celou železniční trať. Tato stezka nabízí překrásné výhledy, prochází okolními městy a na její trase se návštěvník

prostřednictvím informačních tabulí dozvídá bližší informace k samotné železnici či k danému místu a může si tak informace ihned propojit s obrazem, který mu dané místo předkládá.

Bakalářská práce zodpovídá veškeré výše zmíněné otázky, zaměřuje se na informace a zajímavosti, které přes bližší prozkoumání v rámci teoretické části, zpracovává a přibližuje prostřednictvím poznávacího zájezdu, který tvoří stěžejní kapitolu praktické části bakalářské práce. Práce tedy nabízí ucelený pohled na jednu z nejvýznamnějších železnic Evropy a přispívá k hlubšímu porozumění jejího unikátního příspěvku k evropské železniční síti.

Inhalt

Abstrakt.....	12
Abkürzungsverzeichnis.....	16
Einleitung	17
I. Theoretischer Teil.....	19
1 Semmeringbahn als UNESCO Weltkulturerbe.....	21
2 Geschichte der Eisenbahn.....	23
2.1 Carl Ritter von Ghega	25
2.2 Bau der Semmeringbahn	28
2.3 Soziale Lage während des Baus	31
2.4 Eröffnung für Personenverkehr	33
3 Die Semmeringbahn in Betrieb.....	35
4 Semmeringgebiet	38
4.1 Harmonie mit Natur, Technologie und Landschaft	40
4.2 Bahnwanderweg	42
5 Zusammenfassung des theoretischen Teils	44
II. Praktischer Teil	46
6 Besichtigungstour zum Semmeringbahngelände.....	48
6.1 Der Reiseplan.....	50
6.1.1 Kosten der Besichtigungstour.....	60
7 Zusammenfassung des praktischen Teils	63
Fazit.....	65
Conclusion.....	67
Tabellenverzeichnis.....	69
Abbildungsverzeichnis.....	70
Literaturverzeichnis.....	71

Abkürzungsverzeichnis

d. h. das heißt

z. B. zum Beispiel

u. a. unter andere

vgl. vergleiche

k. k. kaiserlich königlich

sog. sogenannt

km/h Kilometer je Stunde

m³ Kubikmeter

Einleitung

Die Bachelorarbeit, die sich mit dem UNESCO-Denkmal, der sog. Semmeringbahn, befasst, ist in einen theoretischen und einen praktischen Teil gegliedert. Jeder Teil beleuchtet dieses Denkmal aus einer anderen Perspektive und bietet somit einen umfassenden Einblick in dieses beeindruckende Bauwerk. Warum gerade die Semmeringbahn? Die Eisenbahnstrecke über den Semmering ist nämlich ein Bauwerk, das mir einst ein unvergessliches Erlebnis ermöglichte. Die herrlichen Ausblicke aus dem Zugfenster auf die offene Landschaft, auf kleine Dörfer und die hohen Alpen mit schneebedeckten Gipfeln. Mir persönlich fällt es viel leichter, über Orte zu schreiben und zu berichten, die ich bereits besucht habe oder über Ereignisse, die ich in der Vergangenheit erlebt habe. Ich wollte tiefer in etwas eintauchen, das mich einmal fasziniert hat und an das ich mich bis heute erinnere. Ein weiterer Grund ist die Tatsache, dass Eisenbahnen meine ganze Familie durchziehen und meine gesamte Kindheit erinnere ich mich an Reisen durch Europa mittels der Zügen. Deshalb ist das Thema Eisenbahn ein mir nahestehendes Thema, das ich gerne gründlich erforschen und über das ich noch lieber erneut persönlich berichten möchte, und aus meinen Erfahrungen und Erkenntnissen werde ich auch bei der Erstellung des praktischen Teils der Bachelorarbeit schöpfen - einer Erkundungsreise, die sich genau mit diesem UNESCO-Denkmal befasst.

Der theoretische Teil wird in Kapitel unterteilt, wobei jedes folgende Kapitel logisch und zeitlich an das vorherige anknüpft und die bereits erworbenen Kenntnisse weiter verwendet, bereichert und erweitert. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Zeit, bevor durch dieses Gebiet eine Eisenbahn führte, auf die Umstände, die den Bau beschleunigten, auf Persönlichkeiten, die mit dem Bau und der Entstehung der Semmeringbahn zu tun hatten. Wie verlief der Bau in jener Zeit, wie lange es dauerte und welche Bedingungen herrschten für die Arbeiter? Wie funktionierte die Eisenbahn über all die Jahre des Betriebs und wie hat sie sich verändert? Was erwartet in Zukunft die Eisenbahn und ihre Umgebung? Der theoretische Teil wird viele Informationen näher bringen und versuchen, auch Antworten auf die oben genannten Fragen zu geben.

Der praktische Teil bietet einen Blick auf die Eisenbahn aus der Perspektive der Besucherin. Er bietet praktische Tipps und Ratschläge, was das Semmeringgebiet bietet, was es besonders macht und worauf man sich freuen kann. Die Erkundungsreise entlang

der Gleise dieses Denkmals bietet einen detaillierten Plan, was zu unternehmen ist, wie man die Eisenbahn hautnah erleben kann, und auch einige Tipps, die ein Besucher möglicherweise verpasst, wenn er nicht bereits über einige Informationen verfügt oder diese Umgebung nicht kennt. Alles wird mit Fotos direkt vom Veranstaltungsort ergänzt und mit einer Bewertung abgerundet, sowie zur Inspiration auch mit einer möglichen finanziellen Bewertung dieser Reise.

Die Arbeit bietet einen umfassenden Blick auf eine der bedeutendsten Eisenbahnen Europas und trägt zu einem tieferen Verständnis ihres einzigartigen Beitrags zum europäischen Eisenbahnnetz bei.

I. Theoretischer Teil

Im Rahmen des theoretischen Teils möchte ich in mehreren Kapiteln und Unterkapiteln das UNESCO-Weltkulturerbe Semmeringbahn näher erläutern. Die Schwerpunkte liegen auf der Eisenbahn selbst, ihrer Geschichte, ihrer Nutzung in der Vergangenheit und Gegenwart sowie den zukünftigen Plänen.

Im ersten Kapitel ist es wichtig, die allgemeine Charakteristik des zentralen Begriffs, der Semmeringbahn, näher zu beschreiben. Hierbei möchte ich mich insbesondere auf die Eisenbahn selbst konzentrieren und wichtige Daten, die mit der Bahn verbunden sind, erwähnen. Ich beabsichtige zu betonen, was die Bahn auszeichnet, warum sie bedeutend und einzigartig ist und warum sie auf der UNESCO-Liste steht. Wo genau verläuft die Bahnstrecke und wie sieht sie aus? Warum war sie ein Meilenstein in der Geschichte der Gebirgsbahnen? Auf alle diese Fragen möchte ich die Antworten geben.

Das nächste Kapitel des theoretischen Teils beinhaltet die Geschichte vor dem Eisenbahnbau und den historischen Hintergrund der Eisenbahn. Wie sah der Verkehr im Semmeringgebiet vor dem Bau der Eisenbahn aus? In diesem Kapitel werde ich mich auf die Entwicklung der Eisenbahn und den Einfluss der Ereignisse der Revolution von 1848 konzentrieren. Ich möchte wichtige Persönlichkeiten im Rahmen der Bauprojekte und -pläne näher beleuchten. Dieses Kapitel gliedert sich auch in vier Unterkapitel. Ein Unterkapitel widme ich dem Bauleiter der Eisenbahn (Carl Ritter von Ghega), wo ich sein Leben, familiären Hintergrund, Studium, Erfolge und den Weg zur Position des Bauleiters der Semmeringbahn näher erkläre. Die nächsten Unterkapitel behandelt die Umstände, die den Bau der Eisenbahn beeinflussten, den Bauprozess, die Arbeitsbedingungen, die Dauer des Baus und die Auswahl der idealen Lokomotive für Semmeringbahn. Das dritte Unterkapitel mit dem Titel „Soziale Lage während des Baus“ (2.3) beschäftigt sich damit, wer am Bau beteiligt war, unter welchen Bedingungen die Arbeiten stattfanden, wie die Unterkunft für die Arbeiter sichergestellt wurde und mit welchen Problemen die Arbeiter konfrontiert waren. Das letzte Unterkapitel (2.4) wird die Herstellung der Eisenbahn und ihre Inbetriebnahme näher bringen. Wann war sie fertiggestellt und für den regulären Personenverkehr geöffnet? Welche bedeutenden Persönlichkeiten nahmen an der feierlichen Eröffnung teil? Alle dieser Fragen wurden im Rahmen dieses Kapitel beantwortet.

Das folgende Kapitel beschreibt den Betrieb der Semmeringbahn. Auch in diesem Kapitel habe ich mit irgendwelche Fragen gestellt, auf die ich die Antworten suchen möchte, die Fragen lauten: „Wie gestaltete sich der Betrieb auf der Semmeringbahn während des 19. bis 20. Jahrhunderts? Wie wurde sie genutzt? Wie hat sich das Erscheinungsbild der Bahnstrecke seit ihrer Errichtung verändert? Wie sieht der Betrieb auf der Semmeringbahn heute aus? Welche Pläne gibt es für die Zukunft?“

Das letzte Kapitel ist in zwei Unterkapitel unterteilt. In diesen Kapiteln geht es um die Umgebung der Semmeringbahn. Wo genau befindet sich das Semmeringgebiet und was gehört dazu? Wie war dieses Umfeld in der Vergangenheit bedeutsam? Welchen Beitrag leistete der Bau der Eisenbahn? Welche prominenten Persönlichkeiten besuchten gerne die Umgebung der Semmeringbahn? Das erste Unterkapitel trägt den Titel „Harmonie mit Natur, Technologie und Landschaft“, und hier würde ich gerne erklären, wie sich die Eisenbahn in die umliegende Umgebung einfügt. Wie hat der Bauleiter Carl Ritter von Ghega (1802–1860) zu dieser Harmonie beigetragen? Der letzte Teil der Theorie ist das Unterkapitel „Bahnwanderweg“, das den Weg entlang der Bahnstrecke beschreibt und nähere Informationen dazu liefert. Welcher Abschnitt wird als Herzstück der Semmeringbahn betrachtet und warum?

Das Ziel des theoretischen Teils ist es, alle oben genannten Fragestellungen zu beantworten und allgemeine und umfassende Informationen über die Eisenbahn in Österreich, die sogenannte Semmeringbahn, bereitzustellen.

1 Semmeringbahn als UNESCO Weltkulturerbe

Eine revolutionäre, fast 170 Jahre alte Eisenbahnlinie, die zur Zeit ihrer Entstehung zwischen 1848 und 1854 unter der Leitung von Carl Ritter von Ghega (1802–1860) alle Vorstellungen über die Möglichkeiten des Eisenbahnverkehrs umstürzte, wird Semmeringbahn genannt. Dank ihr führen die Züge zum ersten Mal über scheinbar unüberwindliche österreichische Hügel und bewiesen, dass es kein Problem war, die Gleise auch über schwierigeres Gelände zu führen – hier handelt es sich um die herausfordernde Landschaft der Semmering-Alpen. Die sog. Semmeringbahn wird als Wunder der Ingenieurskunst bewundert. (vgl. Peřina, 2015, S. 56), (vgl. Schabert, 2011, S. 54)

Die Semmeringbahn ist ein fast 42 km langer Streckenabschnitt, im östlichsten Teil der österreichischen Alpen an der Grenze zwischen Niederösterreich und der Steiermark gelegen, zwischen den Städten Gloggnitz und Mürzzuschlag mit 15 Tunneln und 16 Viadukten, von denen einige doppelstöckig sind, mit mehr als 100 Brücken und mehreren Bahngebäuden, der der Teil der sog. Südbahn bildet, die die Stadt Wien durch Graz oder Klagenfurt mit Ljubljana in Slowenien und Triest in Italien verbindet. (vgl. Peřina, 2015, S. 58–59), (vgl. Schabert, 2011, S. 55–56)

Die Bahn gilt als die erste Hochgebirgseisenbahn der Welt. Als erste Hochgebirgsbahn stellt die Semmeringbahn einen bedeutenden Meilenstein in der Geschichte der Gebirgsbahnen dar. Als kurze, aber bautechnisch äußerst anspruchsvolle Bahnstrecke erschloss sie landschaftlich reizvolle Lebens- und Erholungsräume. (URL1)

Als eines der größten Ingenieurleistungen aus der Pionierphase des Eisenbahnbaus, führt die Semmeringbahn in einer Höhe von 895 Metern über dem Meeresspiegel, was damals einen europäischen und weltweiten Rekord in der Lage der Eisenbahn darstellte. (URL 50), (vgl. Ludwigstorff, 2003, S. 28), (vgl. Peřina, 2015, S. 59) Trotz ihres ehrwürdigen Alters wird sie auch heute noch in Lehrbüchern erwähnt. (vgl. Peřina, 2015, S. 56) Zweifellos war der Bau der Bahn durch den Semmering-Pass¹ eine große Herausforderung, schon gar nicht für die damalige Zeit. Aufgrund der

¹Der Semmering-Pass ist ein Gebirgspass in den Ostalpen, der die natürliche Grenze zwischen österreichischen Bundesländer Niederösterreich und Steiermark miteinander bildet. Der Pass spielt eine zentrale Rolle im europäischen Verkehrsnetz und erleichtert die Verbindung zwischen Ost- und Westösterreich. Er ist nicht nur ein geografischer Durchgang, sondern auch ein Ort von historischer, architektonischer und touristischer Bedeutung. (URL 7), (URL 8)

geomorphologisch komplizierten Struktur des Semmerings mussten die Schluchten und Gräben, die Felswände und die Bergrücken durch eine Vielzahl von Einzelbauwerken für den Eisenbahnverkehr erschlossen werden. Auch die Baukosten waren mit 24,6 Millionen Gulden (rund 300 Millionen Euro) nicht gering. (URL 53), (URL 9) Für zeitgenössische Fachleute, Experten und Enthusiasten ist dieses komplexe Werk lobenswert und bewundernswert. Es harmoniert in beeindruckender Weise mit der umgebenden Natur, in die es sich integriert und zu einer ästhetischen Bereicherung wird. Das war auch das Hauptziel des Architekten, Ingenieurs und Chefbaumeisters der Semmeringbahn, Carl Ritter von Ghega, der viel Neues, Unvorstellbares und Verrücktes in die Ideen der Zeit einbrachte. (vgl. Mayer, 2022, S. 12–13)

Die Semmeringbahn repräsentiert nicht bloß eine historische Eisenbahnstrecke, vielmehr handelt es sich um ein lebendiges Erbe. Sie erfüllt weiterhin ihre Funktion als Eisenbahn und zählt zu einer der meistbefahrenen Strecken in Österreich. Zugleich veranschaulicht sie die untrennbare Verbindung zwischen Technologie, Kultur und Natur. Ihre gerechtfertigte Aufnahme in die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes im Jahr 1998, wie durch die oben genannten Fakten dokumentiert, betont ihren Status als Weltkulturerbe. (vgl. Peřina, 2015, S. 56–59) Dies unterstreicht die anhaltende Bedeutung dieses außergewöhnlichen Werks und gewährleistet dessen Bewahrung für kommende Generationen. (URL 49)

2 Geschichte der Eisenbahn

Bis zum zwölften Jahrhundert war der Pass über den Semmering relativ unbedeutend, da die Kaufleute das unwegsame Gebiet mieden und den Bergen weiter östlich auswichen. Erst danach wurde ein Weg angelegt. Im Jahre 1728 wurde auf Anordnung von Kaiser Karl VI. (1685–1740) eine steile Straße mit Steigungen von bis zu 17 % erbaut. (URL 25)

Das Ende des 19. Jahrhunderts brachte in Österreich dank technischer und wissenschaftlicher Fortschritte erhebliche Veränderungen der Lebensbedingungen mit sich. Eine Schlüsselrolle spielte die Entwicklung des Verkehrswesens. (vgl. Hubmann b, 2003, S. 9) Früher galten Postkutschen und Pferdewagen als Hauptverkehrsmittel, aber in den 1830er Jahren wurde Österreich dank der englischen Erfahrung und der englischen Lokomotiven, die das Rückgrat des Verkehrs bildeten, führend im kontinentalen Eisenbahnbau. (vgl. Hubmann b, 2003, S. 9), (URL 54) Bereits um 1830 erkannte man in Österreich die steigende Bedeutung der Eisenbahn und es begann die Planung einer Verbindung zwischen der Hauptstadt Wien und der damals österreichischen Hafenstadt Triest. Für die österreichische Wirtschaft war es von herausragendem Interesse, den Handel über den österreichischen Hafen abzuwickeln. Da die Streckenführung über Ungarn politisch nicht ratsam war, wurde 1841 beschlossen, die Eisenbahnverbindung Wien-Triest auf Staatskosten über den Semmering zu bauen und zu führen. (URL 54)

In die ruhige biedermeierliche Ära platzte plötzlich der Vormärz, und am 13. März 1848 brach in Österreich die erste Revolution gegen die bestehende Gesellschaftsordnung aus. Die habsburgische Monarchie war aufgrund innerer und äußerer Unruhen von der Spaltung bedroht und verlor dabei die staatliche Autorität. An der Tagesordnung waren Plünderungen, Übergriffe und Ausschreitungen. (URL 24), (vgl. Hubmann b, 2003, S. 9) Diese Veränderungen beschleunigten alle technischen Innovationen im Bauwesen. Im Hintergrund dieser technisch-wirtschaftlichen Entwicklung und politischen Veränderungen vollzog sich auch eine gesellschaftspolitische Verschiebung. Die Menschen wollten nicht mehr an dem Ort, wo sie wohnten, in dem Land, in dem sie lebten, eingeschlossen sein. Sie wollten ihren Horizont erweitern. Künstler, Wissenschaftler und Intellektuelle wurden als Vordenker angesehen, und die Eisenbahn wurde ein wesentliches Verkehrsmittel. (vgl. Hubmann b, 2003, S. 9)

Vor der Entstehung der Eisenbahn gab es nur tierische Transportmittel in Form von Viehgespannen. (URL 23) Als bemerkenswertes technisches Werk, das in seiner Zeit (der erste Zug, der von einer Lokomotive gezogen wurde, wurde am 6. Januar 1838 in Betrieb genommen), die persönliche und postalische Verbindung zwischen wichtigen Zentren des österreichischen Reiches erheblich beschleunigte, war die sog. kaiserlich-königliche (k. k.) Kaiser Ferdinands-Nordbahn². (URL 52), (URL 23) Auf der Wien-Gloggnitz-Bahn war der Betrieb bereits ab dem 17. 2. 1842 möglich. Diese Bahn endete im Bahnhof Gloggnitz am Fuße des östlichsten Ausläufers der Alpen. Zur durchgehenden Verbindung des gesamten Eisenbahnsystems fehlte nur noch die Überquerung der Alpengipfel zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag. Hier wurde der Transport weiterhin von Fuhrleuten auf den Bergpoststraßen durchgeführt. (vgl. Kolomý, Stejskal, Zelenka, 1997, S. 3) In den Jahren 1844–1854 erfüllte die Straße über den Semmering eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den Eisenbahnstrecken, die in Gloggnitz und Mürzzuschlag endeten. (vgl. Wittasek-Dieckmann, 2003, S. 16) Im Zusammenhang mit der Überstellung der ersten Lokomotiven von der Nordbahn zur Südbahn mussten diese Fahrzeuge in zerlegtem Zustand auf Pferdewagen, die von bis zu sieben Pferden gezogen wurden, über die Alpen transportiert werden. (vgl. Kolomý, Stejskal, Zelenka, 1997, S. 3)

Die Lösung für die Trassenführung der Semmeringbahn war Gegenstand langjähriger Auseinandersetzungen. Etwa 13 Projekte wurden diskutiert. Laut Kolomý, Stejskal und Zelenka (1997, S. 4) zeigte sich als der Experte dabei Ing. Mathias Schönerer (1807–1881). Er hielt vom Anfang an die Idee einer Seilbahn für ungeeignet und war auch gegen eine atmosphärische Bahn oder andere unkonventionelle, ungetestete Lösungen. Als geeignetsten Weg für die Überquerung der Berge betrachtete er ausschließlich die klassische Adhäsionsbahn. Nach seiner Rückkehr von einer Studienreise durch Amerika bestätigte Schönerer die Richtigkeit seiner Ansichten sogar durch praktische Versuche am Südbahnhof in Wien, wo er eine Rampe mit einer Neigung von 1:30 errichtete und das Verhalten von Lokomotiven beim Passieren dieser Steigung beobachtete. Die Tests bestätigten vollständig seine Annahmen. Basierend auf den Tests erstellte er dann einen vorläufigen Trassenentwurf – wo eine weitere Steigung auf kurzer Distanz nicht

² Die Nordbahn des Kaisers Ferdinand I. (sog. Kaiser-Ferdinand-Nordbahn) war die erste mährische Eisenbahnstrecke, die einen wirklich massiven Transport von Menschen und Material zwischen dem nördlichen Gebiet der Österreichisch-Ungarischen Monarchie und Wien ermöglichte. Gleichzeitig ist sie die erste Eisenbahn in den böhmischen und österreichischen Ländern, die vollständig mit Dampflokomotiven betrieben wurde. (URL 23)

möglich war, wurde dies durch einen langen Scheiteltunnel gelöst. Sein Projekt wurde jedoch als unrealistisch eingestuft. Im Jahr 1842 trat auch Ing. Carl Ghega (1802–1860) in die neu gegründete Direktion der Staatsbahnen ein, zu diesem Zeitpunkt anerkannter Eisenbahnexperte. Alle Spekulationen wurden letztendlich durch die oben genannten revolutionären Ereignisse des Jahres 1848 beschleunigt³. (vgl. Kolomý, Stejskal, Zelenka, 1997, S. 4–5), (URL 24) Unter dem Einfluss der Revolution in Wien und aufgrund der starken Arbeitslosigkeit wurden die Baupläne für die Semmeringbahn genehmigt und Carl Ghega (später Carl Ritter von Ghega) wurde mit der Bauleitung beauftragt. (URL 16) Er wurde damit der erste europäische Pionier und Baumeister von Adhäsionsbergbahnen. Ing. Mathias Schönerer wurde schließlich als geistiger Vater des Semmeringbahn-Projekts bezeichnet. (vgl. Kolomý, Stejskal, Zelenka, 1997, S. 5) Die Revolution spielte eine bedeutende Rolle und gab den Impuls für den Baubeginn, der am 8. August 1848 auf dem Goldberg bei Payerbach begann. (vgl. Pap, 2003, S. 22) Gemäß Kolomý, Stejskal und Zelenka (1997, S. 5) sollte dieses Ereignis die Aufmerksamkeit der Arbeiter von der Politik durch langfristige, gut bezahlte Arbeit ablenken.

2.1 Carl Ritter von Ghega

Carl Ritter von Ghega (1802–1860), geboren am 10. Januar 1802 in Venedig, das zu dieser Zeit unter österreichischer Herrschaft stand, war der Sohn eines österreichischen Marineoffiziers albanischer Herkunft, Antonio Ghega (1777–1828). (URL 10) Antonio als Sohn des Kaspars stand im Verlauf seiner Karriere unter der Herrschaft von drei verschiedenen und mehrsprachigen Regierungen. Aufgrund dieser Umstände war das Konzept der Pflicht in der Familie Ghega von herausragender Bedeutung und hatte Vorrang vor nationaler Loyalität oder Liebe zum Heimatland. (vgl. Straub, Sachslehner, 2004, S. 20) Antonio hegte auch von Carl, seinem einzigen Sohn, hohe Erwartungen und wünschte sich, dass er die Familientradition als Offizier fortsetzt. (vgl. Straub, Sachslehner, 2004, S. 22) Carl Ritter von Ghega zeigte jedoch herausragende Fähigkeiten auf anderen Gebieten. (vgl. URL 17)

³ Im Frühjahr 1848 erschütterten schwere innere Unruhen Frankreich, die kurz darauf ganz Europa erfassten. In Österreich brach am 13. März 1848 die erste Revolution gegen die bestehende Gesellschaftsordnung aus. Die Donaumonarchie (Habsburgermonarchie) war durch innere und äußere Unruhen von der Spaltung bedroht, wobei die staatliche Autorität verloren ging. (URL 24)

Carl Ritter von Ghega begann seine Grundausbildung im häuslichen Umfeld und zeigte bereits während dieser Phase eine herausragende mathematische Begabung, die sogar über seine Liebe zum Meer hinausging. (vgl. Straub, Sachslehner, 2004, S. 22), (URL 11) Nach dem Besuch des Militärkollegiums, begab er sich schon im Alter von 15 Jahren zum Studium an der philosophisch-mathematischen Fakultät der Universität von Padua, wo er im Jahre 1818 sein Diplom als Ingenieur und Architekt an der Universität erwarb. (URL 3) Ghega war ab Oktober 1817 auch an der „Ispezione centrale d'Acque e Strade“ des kaiserlich-königlicher (k. k.) Landesguberniums in Venedig eingeschrieben, während er eine Privatschule besuchte. Somit pendelte er zwischen Padua und Venedig, zwischen seinem Studium und der praktischen Ausbildung. Bei der Zentralinspektion für Wasser und Straßen wurde er als k. k. Student⁴ eingetragen, was wortwörtlich einem Schüler entspricht und somit eine Art Praktikum darstellte. (vgl. Straub, Sachslehner, 2004, S. 24) Allerdings interessierte er sich weniger für den Straßenbau als für den Eisenbahnbau, denn die Eisenbahn war damals eine neue Erfindung. (URL 2) Zusätzlich besuchte er Kurse an der Accademia di Belle Arti, was in einer Stadt wie Venedig auf eine architektonische Ausbildung abzielte. (vgl. Straub, Sachslehner, 2004, S. 24) Innerhalb einer Zeitspanne von weniger als zwei Jahren vollendete er sein Studium mit dem Erlangen des Dokortitels in Mathematik. (vgl. Straub, Sachslehner, 2004, S. 24–25). Sein erstes Fachbuch veröffentlichte Ghega im Jahr 1833 unter dem Namen *Dell' Ottanto a diottra: Stromento geodetico per tracciare in pianta l'andamento delle curve circolari. – Venedig, Merlo.* (URL 4) Dank verschiedener anderer Erfahrungen erwarb er die Grundkenntnisse für den Bau und die Entwicklung von Eisenbahnen. Ab 1836 arbeitete er als Bauleiter an der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der heutigen Tschechischen Republik (von Brünn nach Lundenburg), wo er für Kaiser Ferdinand I. (1830–1848) Abschnitte der Bahn entwarf. (URL 12) Diese Bahnlinie gilt als eine der ersten strategischen Strecken des österreichischen Kaiserreichs. Im Jahre 1842 wurde er zum Chefkonstrukteur der Südlichen Staatsbahn⁵ ernannt und einige Jahre später auch zum Generalinspektor der Staatseisenbahnen. (URL 4)

⁴ Das zu dieser Zeit verwendete Bezeichnung sog. „Alunno“. (vgl. Straub, Sachslehner, 2004, S. 24)

⁵ Die „k. k. Südliche Staatsbahn“ war eine historische Eisenbahngesellschaft, die im 19. Jahrhundert innerhalb des Kaisertums Österreich und später im Rahmen von Österreich-Ungarn existierte und von Wien nach Triest führte. Heutzutage bezeichnet die Südbahn die Fernstrecke nach Kärnten und Italien, die bis nach Florenz und Rom reicht. (URL 13)

Carl von Ghega unternahm im Jahre 1842 eine Studienreise nach England und Amerika, um sich über die dortigen Fortschritte zu informieren. (URL 5) Im Jahre 1844 erhielt der Bauinspektor Ghega eine Bescheinigung, die ihm erlaubte, Studienarbeiten für den Bau der sogenannten „Schmalspurbahn“ (Semmeringbahn) durchzuführen. (vgl. Mayer, 2022, S. 8) Seine Kenntnisse flossen nicht nur in die Planung und den Bau der Semmeringbahn ein, sondern fanden auch in zwei Publikationen – *Die Baltimore-Ohio Eisenbahn über die Alleghanygebirge (1844)* und *Über nordamerikanischen Brückenbau und Berechnung des Tragungsvermögens der Howeschen Brücken (1845)* ihren Niederschlag. Die meisten seiner Werke veröffentlichte Ghega in deutschen Ausgaben, aber auch in italienischer und französischer Sprache. (URL 4) Bereits im Jahre 1844 legte er seine Pläne vor, die vielen Spezialisten, z. B. George Stephenson (1781–1848) und auch Verein der österreichischen Ingenieure und Architekten als unausführbar erschienen. (vgl. Kolomý, Stejskal, Zelenka, 1997, S. 3–5), (URL 17) Seine Präzision und Sorgfalt manifestierten sich während der Umsetzung der Eisenbahn, wofür die Semmeringbahn auch heute noch bewundert wird. Ghega selbst vertrat die Ansicht, dass die Eisenbahn der Zukunft den Fahrplan im Sommer wie im Winter auf die Minute genau einhalten müsse. (vgl. Mayer, 2022, S. 9) Ghegas Planungsmotto lautete: „Ich werde die Bahn hier durchführen, aber so, dass ich der Natur nicht schade. Ich diene dem Fortschritt und will ihn in der Harmonie mit der Natur und den Menschen erreichen.“ (vgl. Mayer, 2022, S. 12–13) Dieses Denken war für die Zeit des 19. Jahrhunderts schon ein erheblicher Fortschritt. Außerdem verbrachte er mehr als eineinhalb Jahre damit, die Berge zu erwandern und die umliegende Landschaft zu erkunden, bis er alle Berge, Schluchten und Gräben kannte und sich mögliche Strecken für seine Traumbahn ausdachte. Ursprünglich sollte die Bahn an den Talhängen entlang über Maria-Schutz auf den Semmering führen, aber jede Tour führte ihn weiter nach Westen, wo die Natur am wildesten war. (vgl. Mayer, 2022, S. 9) Ghega präsentierte den Bahnbau erstmals in einem 1854 veröffentlichten Leistungsbericht. Dieser Bericht, mit dem Titel *Malerischer Atlas der Eisenbahn über den Semmering*, enthält eine umfassende Darstellung des österreichischen Eisenbahnbaus, insbesondere der Semmeringbahn. Ein interessanter Teil ist jedoch ein beigegebundenes, fast sieben Meter langes 18-teiliges Falt- oder Leporello-Panorama. Die Lithographie wurde von Ludwig Czérny (1821–1888), einem renommierten Wiener Lithographen und Landschaftsmaler, angefertigt. Dieses Panorama zählt zu den bekanntesten

Eisenbahngrafiken überhaupt und veranschaulicht die Strecke mit ihren 16 Brücken und 15 Tunneln. (URL 14). Ein Teil von diesem Panorama bietet die Abbildung Nr. 1.



Abb. 1 Leporello-Panorama

Carl Ritter von Ghega (1802–1860) starb im Alter von 58 Jahren am 14. März 1860 in Wien an einer Lungenkrankheit. Er wurde zunächst auf dem Allgemeinen Friedhof in Währing beigesetzt (sein Grabstein ist hier erhalten geblieben), gewann später einen Platz auf dem Wiener Zentralfriedhof, wo er noch heute begraben ist. (URL 4) Seit 1869 erinnert ein Denkmal am Bahnhof Semmering an Ghegas Wirken. (vgl. Schabert, 2011, S. 56)

2.2 Bau der Semmeringbahn

Der Abschnitt der Strecke zwischen den Städten Gloggnitz und Mürzzuschlag, einschließlich des Gipfelbahnhofs Semmering auf einer Höhe von 984 Metern, war Teil der gerade fertiggestellten Verkehrslinie zwischen Wien und Triest (Italien) und gehörte zu den äußerst schwierigen und zugleich letzten Abschnitten, die für den vollständigen Bahnverkehr fehlten. (vgl. Wittasek-Dieckmann, 2003, S. 16) Auf dieser Strecke, der Luftlinie 21 Kilometer lang ist, musste ein Höhenunterschied von 450 Metern überwunden werden. (vgl. Schabert, 2011, S. 55) Carl Ritter von Ghega plante diese Eisenbahnstrecke in seinem Entwurf mit einer Normalspur und einem sanften, wenn auch relativ steilen Gefälle von 20–28 ‰ entlang der Hänge der lokalen Berge. Die Probleme mit Höhenunterschieden und Hindernissen wie Felsen, Bergen oder tiefen Tälern wurden durch verschiedene lange Tunnel und massive Steinviadukte gelöst. (vgl. Peřina, 2015, S. 58) Die Baukosten wurden auf 9,5 Millionen Gulden festgelegt, und die Bauzeit betrug vier Jahre. (vgl. Mayer, 2022, S. 21)

Der Baubeginn erfolgte im August 1848 unmittelbar nach der Genehmigung von Ghegas Entwurf. (vgl. Wittasek-Dieckmann, 2003, S. 18) Die Semmeringbahn wurde in 14 Baubereiche unterteilt, deren Länge den topografischen Schwierigkeiten angepasst

war. (URL 55) Die erfahrensten Bauunternehmer für jeden Abschnitt wurden durch Ausschreibungen ausgewählt. Die Strecke wurde aus dem einfachen Grund in Abschnitte unterteilt, damit auf der 42 km langen Strecke an mehreren Stellen gleichzeitig gearbeitet werden konnte. Jeder Abschnitt wurde von einem Unternehmer betreut, der sein eigenes Personal beschäftigte. Die Bauarbeiten wurden wöchentlich auf seinem Abschnitt abgerechnet und von den Ingenieuren der Eisenbahnbauabteilungen kontrolliert. (vgl. Pap, 2003, S. 22–23) Die Ingenieure waren u. a. Anton Lewicki (1815–1882) und Karl Ritter von Barychar (1812–1896). (vgl. Kolomý, Stejskal, Zelenka, 1997, S. 5–6) Alle Informationen von der örtlichen Bauverwaltung der Staatsbahnen wurden in Schottwien gesammelt, wo der Vertreter von Ghega, Ingenieur Casimir Pilarski (1804–1884), tätig war. Laut Archivdokumenten des Österreichischen Staatsarchivs wurde Ghega regelmäßig über den Baufortschritt und entstehende Schwierigkeiten informiert und gab auch schriftliche Anweisungen, so persönlich erschien er jedoch nur bei besonderen Anlässen. (vgl. Pap, 2003, S. 22–23)

Anfangs arbeiteten etwa 1000 Männer und 400 Frauen am Bau der Semmeringbahn. (vgl. Wittasek-Dieckmann, 2003, S. 18) Die Anzahl der Arbeitskräfte erhöhte sich während des Baus auf bis zu 20.000 Arbeiter (einschließlich eines Drittels Frauen und Kinder), die sowohl in anspruchsvollem Gelände als auch unter heute kaum vorstellbaren Bedingungen arbeiteten. (vgl. Peřina, 2015, S. 58), (URL 15), (vgl. Schabert, 2011, S. 55) Obwohl der Bau letztendlich sechs Jahre dauerte, war dies zu dieser Zeit eine rekordverdächtig kurze Zeit für den Bau der ersten vollständigen Bergbahn in Europa. (URL 16)

Aufgrund der außergewöhnlich komplizierten geomorphologischen Struktur des Semmerings mussten Gräben, Schluchten, Felswände und Bergkämme überwunden werden. (URL 9) Deshalb gibt es auf etwa 42 km Strecke 16 Viadukte (insgesamt 1502 m lang), einige davon zweistöckig, 15 Tunnel (insgesamt 5420 m lang) und über 100 gemauerte Bogenbrücken. (vgl. Schabert, 2011, S. 55–56) Der schwierigste Abschnitt stellte die Errichtung des 1400 Meter langen Scheiteltunnels (Baubeginn 1849) dar. (URL 24) Schwierigkeiten traten insbesondere aufgrund von mehrschichtigen Gesteinen, Gesteinsdrucks und unterirdischer Quellen auf. Eines der Probleme, das viele Jahre lang nicht gelöst werden konnte, war das Eindringen von Wasser aus den Bergen in die Tunnel. (URL 24), (URL 56) Insbesondere im Winter führten Quellen im Inneren des Tunnels zur Vereisung des Wassers (im Winter 1920 mussten 822 Waggons

gehacktes Eis aus dem Haupttunnel entfernt werden). (URL 24), (URL 3) Im Jahre 1854/55 wurden Anpassungen vorgenommen, durch die austretende Quellen abgefangen wurden, die dann zwischen den Gleisen zur Station Semmering geleitet wurden, wo das Wasser in einem Tank gesammelt wurde. Diese Wasserquelle wurde dann zur Versorgung von Dampflokomotiven genutzt. (URL 24)

Jedoch war es auch notwendig, ein weiteres Problem zu lösen. (URL 16) Ein wichtiger Schritt zur Eröffnung der Bahnstrecke Gloggnitz-Mürzzuschlag war auch die Suche nach einer Dampflokomotive, die das vorgegebene Höhenprofil bewältigen konnte. Zwei Jahre nach Baubeginn (im Jahre 1850) wurde daher ein Wettbewerb veranstaltet. (vgl. Pap, 2003, S. 23–24) Es wurde festgelegt, dass die Lokomotive den Zug mit einem Gewicht von 140 Tonnen bei einer Steigung von 1:40 und einer Geschwindigkeit von etwa 11,25 km/h führen muss. Neben diesen Vorschriften wurde auch die Installation einer automatischen Bremsenrichtung gefordert, die das Tempo auf unter 30 km/h verlangsamen sollte, wenn die Geschwindigkeit überschritten wurde. Zu den Mitgliedern der Prüfungskommission gehörten Direktor des Polytechnischen Instituts in Wien Adam Ritter von Burg (1797–1882), Bauleiter Carl Ritter von Ghega, Direktor der Bayerischen Staatsbahnen Heinrich Kirchweger (1809–1899), Professor an der Johaneum in Graz Wilhelm Engerth (1814–1884) u.a. (vgl. Kolomý, Stejskal, Zelenka, 1997, S. 7–8) Vier Hersteller (die bayerische Firma Maffei, die Lokomotivfabrik Günther, die belgische Firma Cockerill und die Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer Bahn) meldeten ihre Lokomotiven zum Wettbewerb an. (URL 25), (vgl. Kolomý, Stejskal, Zelenka, 1997, S. 8) Am Ende Juni 1851 wurden alle angemeldeten Lokomotiven nach Payerbach gebracht, wo die Vorbereitungen stattfanden. (vgl. Kolomý, Stejskal, Zelenka, 1997, S. 8) Alle vier Lokomotivtypen (Bavaria, Vindobona, Wr. Neustadt und Seraing) erfüllten die gestellten Anforderungen. (URL 16) Für Ghega war es ein Triumph, als alle vier Lokomotiven auf der Strecke, die die größten Steigungen und engsten Kurvenradien zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag aufwies, glänzend bestanden. Damit verstummten plötzlich alle Zweifel am Projekt der Semmeringbahn in der Öffentlichkeit. (vgl. Pap, 2003, S. 23–24) Gemäß diesem Wettbewerb um die geeignetste Bauform von Dampflokomotiven wurden später Lokomotiven entwickelt, die speziell für den Betrieb auf der Semmeringbahn konzipiert waren. Ein österreichischer Ingenieur, Wilhelm von Engerth (1814–1884), wurde beauftragt, diese vier Typen zu harmonisieren und eine einzigartige Lokomotive

speziell für die Semmeringbahn zu entwickeln, die später als Engerth-Lokomotive bekannt wurde. (URL 16)

Die Semmeringbahn wurde auch als „gemauerte Bahn“⁶ bezeichnet, da für die Ausmauerung von 13 km Stützmauern über 600.000 m³ Mauerwerk verwendet wurden, das sind 15 m³ pro 1 m Strecke. Auch alle Arbeitsvorgänge mussten mit einfachsten technischen Hilfsmitteln bewältigt werden und die schwere Arbeit wurde größtenteils von Hand erledigt. (vgl. Kolomý, Stejskal, Zelenka, 1997, S. 7) Zum ersten Mal wurden hier Steigungen von bis zu 28 % bewältigt und Kurven mit einem minimalen Radius von 190 M durchfahren. (vgl. Schabert, 2011, S. 56) Die höheren Kosten des gesamten Baus, die sich letztendlich auf 24,6 Millionen Gulden beliefen (ungefähr 300 Millionen Euro), wurden oft kritisiert, zeichneten sich jedoch andererseits durch Festigkeit, Stabilität und einen wirklich sicheren Betrieb aus. (vgl. Kolomý, Stejskal, Zelenka, 1997, S. 7), (URL 9)

2.3 Soziale Lage während des Baus

Gemäß Kolomý, Stejskal und Zelenka (1997, S. 6) war die Verwirklichung des Baus der Semmeringbahn in der Umgebung, die auch als „Königreich der Schneelawinen und Gerölllawinen“ bezeichnet wird, zu jener Zeit keineswegs einfach. Das zuvor ruhige und verlassene Gebiet wurde plötzlich von Tausenden Arbeitern bewohnt, die täglich an verschiedenen Abschnitten der Semmeringbahn arbeiteten. Pap (2003, S. 24) schätzt, dass etwa 17.000 Arbeiter gleichzeitig auf allen Baustellen der Semmeringbahn beschäftigt waren. Die Arbeiter kamen anfangs wegen der revolutionären Unruhen nur aus Wien und wurden jeden Tag nach Gloggnitz und zurück transportiert. (URL 55) Aufgrund des unerwarteten Baubeginns war in keiner Weise für deren Unterbringung vorgesorgt. Aus diesem Grund suchten sie Unterkünfte in den Dörfern (Gloggnitz, Payerbach, Spital und Mürzzuschlag) entlang der zukünftigen Strecke. Aber dieses Verhalten führte zu großer Spannung zwischen der lokalen Bevölkerung und den Zuwanderern. Laut Pap (2003, S. 24) gab es aber längst der zukünftigen Strecke keine Unterkunftsmöglichkeiten. Die Arbeiter mussten zunächst die Nächte in Erdlöchern, die mit Brettern bedeckt waren, in Felsspalten und ähnlichen Notunterkünften verbringen. Später versammelten sich Fachleute, um Unterkünfte zu errichten – Steinmetze aus dem

⁶ Der Baumeister der Semmeringbahn, Carl Ritter von Ghega, lehnte den Einsatz von Eisen und Stahl vollständig ab, verwendete jedoch für die sogenannte "gemauerte Bahn" 65.000.000 Ziegelsteine und 80.000 Steine. (URL 57)

Friaul, Deichgräber aus Slowenien, Zimmerleute aus Welschtirol, Maurer aus Böhmen und Bergleute aus dem Erzgebirge. Viele von ihnen brachten ihre Frauen und Kinder mit, so dass wahrscheinlich mehr als 30.000 Menschen die Baustellen der Semmeringbahn bewohnten. Tausende von ihnen ließen sich in Adlitzgräben nieder, wo bald viele Lager entstanden, oder im Hauptlager in Schottwien. (URL 55), (URL 26) An der späteren Bahnstrecke entstanden Siedlungen aus Holzhütten, Unterkünfte und Küchen. (vgl. Kolomý, Stejskal, Zelenka, 1997, S. 6) In jedem dieser Unterkunftsbaracken fanden bis zu 400 Menschen vorübergehend Unterkunft. (vgl. Pap, 2003, S. 24) In Adlitzgräben in der Marienkapelle wirkte zwischen 1851 und 1855 auch der böhmische Priester Johann Sedlák (1820–1870) aus Strážnice in Mähren, der hier die pastorale Betreuung in drei Sprachen leitete. (URL 58), (URL 27)

Mehr als 16.000 Menschen aus allen Teilen der Monarchie waren am Bau beteiligt. (vgl. Kolomý, Stejskal, Zelenka, 1997, S. 6) Bis zu 3000 Steinmetze arbeiteten in den Steinbrüchen, Zimmerer bearbeiteten Grubenholz, Frauen waren als Mörtelträgerinnen eingesetzt, und Kinder kletterten auf Leitern und trugen Lebensmittel. (URL 3) Die aus den Steinbrüchen gewonnenen Steinblöcke wurden an den Arbeitsplätzen weiterverarbeitet und mithilfe von Feldbahnen und Pferdewagen oder -kutschen auf die Baustellen transportiert (dann zum Umgang mit bearbeiteten Steinen standen nur einfache Winden zur Verfügung). (URL 57) Ohne die Möglichkeit, schwere Maschinen, Lastwagen oder Sicherheitsgerüste zu verwenden, mussten die Arbeiter alles manuell bewältigen. (vgl. Walek-Doby, 2022) Nur zum Sprengen wurde Schwarzpulver verwendet (das nur etwa ein Achtel der Explosionskraft von Dynamit hat). (vgl. Kolomý, Stejskal, Zelenka, 1997, S. 7), (URL 24) Laut Walek-Doby (URL 3) war es z. B. für den Tunnelbau erforderlich, vertikale oder schräge Schächte von der Erdoberfläche bis zum Boden des Tunnels zu graben (die bis zu 100 Meter lang waren), um alles, was benötigt wurde, nach unten zu bringen (Arbeiter, Lebensmittel, Baumaterial, Werkzeug, Ausrüstung usw.). Die Arbeitszeit betrug zwölf Stunden pro Tag in zwei Schichten. Die Arbeiter mussten schwere körperliche Arbeit leisten und sich oft in gefährlichen Umgebungen bewegen. (URL 24)

Die katastrophalen hygienischen Bedingungen in Verbindung mit unangemessenen Arbeits- und Ernährungsbedingungen führten zu zahlreichen Todesfällen durch Skorbut, Tuberkulose und vielen anderen Krankheiten – nur Typhus und Cholera forderten 572 Menschenleben. (vgl. Pap, 2003, S. 24) In den Lagern Kalte Rinne, Weberkogel und

Schottwien wurden daher Notkrankenhäuser eingerichtet. Die Lager waren jedoch hoffnungslos überfüllt, und viele Arbeiter starben daher ohne medizinische Hilfe. (URL 24) Auf der anderen Seite war die Anzahl der Todesfälle aufgrund von Arbeitsunfällen (89 Menschen) überraschend gering, obwohl schwere manuelle Arbeit in Steinbrüchen, beim Bau von Tunneln, auf unzugänglichen Felswänden und auf hohen Gerüsten ohne jegliche Sicherheitsvorkehrungen gefordert war. (vgl. Pap, 2003, S. 24), (URL 25) Insgesamt starben 1 718 Personen im Zusammenhang mit dem Bau der Semmeringbahn (1848–1854), weshalb in Weiler Klamm ein eigener Friedhof angelegt wurde. (vgl. Pap, 2003, S. 24)

2.4 Eröffnung für Personenverkehr

Am 12. Oktober 1853 wurden die letzten Schienen in der Nähe des Viadukts Kalte Rinne verlegt, womit die Strecke von Gloggnitz bis Mürzzuschlag durchgehend befahrbar war. Am 23. und 24. Oktober 1853 fanden die ersten offiziellen Fahrten statt. (URL 24) Am 23. Oktober durchfuhr die Lokomotive erstmals die gesamte Strecke und diese Festfahrt galt als „inoffizielle Eröffnung“. (URL 60), (URL 16) Ghenga demonstrierte durch diese Fahrt, dass es mit einer herkömmlichen Lokomotive möglich war, die Strecke zu befahren. (URL 24) Dann am 7. November 1853 trifft die erste Maschine nach dem Engertschen System in Payerbach ein. Während des Winters um die Wende von 1853/1854 wird die zweite Schienenpaar gelegt, auch die Stationsgebäude, Güterhallen und Bahnwärterhäuser wurden errichtet. (URL 60), (URL 24) Im Frühjahr/Sommer 1854 wurde die Semmeringbahn endgültig vollendet. (URL 24)

Nach der Fertigstellung (im Jahr 1854) der Semmeringbahn wurde der Semmering-Tunnel mit einer Höhe von 898 m für lange Zeit zum höchsten Punkt weltweit, den eine öffentliche Eisenbahnstrecke durchquerte. (vgl. Schabert, 2011, S. 57) Mit der Eröffnung der Semmeringbahn war Österreich dank ihres Erbauers zum Pionier beim Bau von Gebirgsbahnen geworden. (URL 2) Der Semmering-Pass selbst wurde unmittelbar nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie zu einem der ersten errichteten alpinen Ferienorte. (URL 61)

Am 16. Mai 1854 fuhren Kaiser Franz Joseph I. (1848–1916) mit Kaiserin Elisabeth von Bayern (1837–1898) zusammen mit Ghenga die Strecke ab und am nächsten Tag wurde die Eisenbahn feierlich eröffnet, wobei der reguläre Güterverkehr begann. (URL

2), (vgl. Peřina, 2015, S. 58) Zwei Monate später wurde die Semmeringbahn auch für den allgemeinen Personenverkehr freigegeben. (vgl. Peřina, 2015, S. 58) In der Autobiographie von Peter Rosegger (1843–1918) *Als ich noch der Waldbauernbub war* schildert er den Eindruck, den die Semmeringbahn auf die verwunderten Zeitgenossen machte:

„...Da tat es schon ein kläglich Stöhnen. Auf der eisernen Straße heran, kam ein kohlschwarzes Wesen. Es schien anfangs stillzustehen, wurde aber immer größer und nahte mit mächtigem Schnauben und Pfustern und stieß aus dem Rachen gewaltigen Dampf aus. Und hinterher...“ „Kreuz Gottes!“ rief mein Pate, „da hängen ja ganze Häuser dran!“ (URL 16), (URL 18)

Am 27. Juni 1857 fand die feierliche Eröffnung der gesamten Strecke Wien-Triest statt, wobei die Semmeringbahn einen der letzten Abschnitte des gesamten Südbahnprojekts bildete. (URL 25), (URL 60), (vgl. Peřina, 2015, S. 58)

3 Die Semmeringbahn in Betrieb

Die Semmeringbahn plante und realisierte Carl Ritter von Ghega so, dass seit ihrer Eröffnung vor fast 170 Jahren keine wesentlichen Renovierungen erforderlich waren, und sie wird bis heute für den modernen Verkehrsbetrieb genutzt. (vgl. Pap, 2003, S. 24) Was die Strecke betrifft, laut Schabert (2011, S. 55) wäre die Semmeringbahn ohne Brücken und Viadukte sicherlich nicht ausgekommen. Zur Zeit des Baus waren die Erfahrungen mit der Fahrzeugdynamik minimal, was dazu führte, dass die Viadukte mit Kreisbögen gebaut wurden. Dadurch übten die Züge jedoch zu großen Druck auf die Seitenwände aus, weshalb beispielsweise am Adlitzgraben-Viadukt Stützpfiler installiert werden mussten (die einzige Anpassung an der Strecke, die noch zu Lebzeiten von Carl Ritter von Ghega durchgeführt wurde). (URL 25), (URL 55)

In den ersten 10 Jahren war die Strecke sehr wenig frequentiert, aber bald stieg das Interesse und der Verkehr auf der Semmeringbahn rapide an. Eine der ersten Herausforderungen und eine besonders schwierige Zeit kam für die Strecke während des Zweiten Weltkriegs durch den Transport von Kohlezügen, die von zwei oder manchmal sogar drei Dampflokomotiven über den Semmering nach Italien gezogen wurden. (URL 19), (URL 25) Das Interesse wuchs weiter im April 1941 aufgrund des militärischen Transports im Rahmen des Balkankriegs (1940–1941). Fast ein ganzes Jahrhundert lang fuhren so viele verschiedene Typen von Dampflokomotiven (z. B. „Blauer Blitz“⁷) auf der Semmeringbahn. (URL 19)

Auf der Semmeringbahnstrecke wurden nur wenige umfangreiche Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. (vgl. Schabert, 2011, S. 58) Nach dem Zweiten Weltkrieg im Jahr 1949 wurde der alte Scheiteltunnel renoviert, auf ein Glas reduziert, da Teile davon durch Wassereinträge einsturzgefährdet waren. Im Jahr 1952 erfolgte die Einweihung des neuen Tunnels (der sog. Neuer-Semmering-Tunnel) mit einer Länge von 1511,5 Metern. (URL 26), (URL 25), (vgl. Schabert, 2011, S. 59), (vgl. Kolomý, Stejskal, Zelenka, 1997, S. 6) Entlang der Eisenbahnstrecke kam es zu Waldbränden, die durch Funken verursacht wurden. Dieses Problem wurde jedoch durch die Elektrifizierung der Strecke zwischen 1957 und 1959 gelöst. (URL 3)

⁷ Es handelt sich um einen zweiteiligen Dieseltriebwagen der Baureihe 5045/5145, die lange Zeit des bekanntesten Zuges auf der Südbahn war und auf der Strecke Wien-Villach verkehrte. (URL 19), (URL 29)

Das mächtigste und bekannteste Bauwerk der Eisenbahnstrecke ist das Viadukt über die Kalte Rinne. Die Renovierungsarbeiten haben am 18. März 2023 begonnen und dessen Fertigstellung für das Jahr 2026 geplant ist. (URL 30), (URL 32) Der schwer zugängliche Gelände erforderte spezielle Maßnahmen für den regulären Betrieb. (URL 25) Deshalb wurden entlang der gesamten Strecke auch sogenannte Bahnwärterhäuser vom Architekten Moritz von Loehr (1810–1874) errichtet. Früher dienten diese zweistöckigen Steinhäuser mit Satteldach sowohl als Arbeits- als auch als Wohnräume und waren so angeordnet, dass eine lückenlose Überwachung möglich war. Heute sind lediglich 47 (ursprünglich 55) dieser Bahnwärterhäuser erhalten geblieben, von denen einige vermietet sind oder leer stehen. In einem solchen Haus befindet sich seit 2012 das Ghega Museum.⁸ (URL 20)

Mit etwa 180 Zügen täglich ist sie eine der am meisten befahrenen Strecken in Österreich. (URL 31) Aufgrund ihrer Lage und den entsprechend ungünstigen Wetterbedingungen sind die Eisenbahnanlagen starken Belastungen ausgesetzt. Nicht nur große Temperaturschwankungen, Schnee und Frost stellen hohe Anforderungen an die Konstruktionen und das Schienensystem der Strecke, sondern es kommt auch zu einem Verschleiß der Strecke durch den täglichen Personen- und Güterverkehr. Die Kombination dieser Faktoren erfordert eine schrittweise Renovierung der Bergstrecke Semmering. Die derzeitige Welle der Revitalisierung läuft bereits seit einigen Jahren. (URL 33)

Im April 2012 wurden die Bauarbeiten für eines der größten Infrastrukturprojekte Europas eingeleitet. (URL 37) Der neue Semmering-Basistunnel wird an der Grenze zwischen der Steiermark und Niederösterreich gebaut. Der Semmering-Basistunnel führt in Form von zwei 27,3 Kilometer langen Röhren vom Bahnhof Mürzzuschlag in der Steiermark durch die Gebiete der Fischbacher Alpen, Semmering und Wechsel zum Bahnhof Gloggnitz in Niederösterreich. (URL 34) Derzeit beträgt die Fahrzeit zwischen Wien und Graz 2 Stunden und 35 Minuten, im Vergleich zum Ende des 19. Jahrhunderts, als die Südbahnstrecke mit dem Schnellzug von Wien nach Graz eine Fahrzeit von 5 bis 5,5 Stunden benötigte. (URL 35), (URL 62) Nach Fertigstellung des Semmering-Basistunnels wird die Fahrzeit auf nur noch 1 Stunde und 50 Minuten

⁸ Das erste und einzige Museum, das Carl Ritter von Ghega gewidmet ist, befindet sich direkt im Zentrum der Semmeringbahn. Weitere Informationen findet man auf dieser Website: <http://www.ghega-museum.at/index.html> (URL 22)

verkürzt, was einerseits enorme Zeitersparnis und Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsmitteln bringt und andererseits Vorteile für den Güterverkehr bietet. (URL 35) Von der Modernisierung profitieren sowohl die regionale Wirtschaft als auch Pendler*innen. Ab dem Jahr 2030 wird der Semmering-Basistunnel eine neue, moderne Hochgeschwindigkeitsstrecke in den Süden sein, auf der Züge mit Geschwindigkeiten von bis zu 230 km/h fahren werden. (URL 31), (URL 34) Einerseits könnte das die denkmalgeschützte Gebirgsstrecke entlasten, die zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört, andererseits könnte diese Möglichkeit ein noch größeres touristisches Potenzial für die Semmeringbahn und ihre Umgebung bringen. Die Freigabe der historischen Bahnstrecke nach 176 Jahren ununterbrochenem Betrieb kann nicht nur für den Betrieb lokaler Züge genutzt werden, sondern auch für viele touristische Angebote wie historische Züge, moderne Aussichtsfahrten u. a. (URL 31), (vgl. Probst, 2023)

4 Semmeringgebiet

Es handelt sich um eine moderne Sport-, Freizeit- und Tourismusregion, die am östlichen Rand der Ostalpen liegt. (vgl. Pröll, 2003, S. 3), (vgl. Peřina, 2015, S. 58) Semmering befindet sich in einer Höhe von 984 m und stellt einen Sattel zwischen dem Pinkenkogel (1292 m) und dem Hirschenkogel (1340 m) dar. Dieser markiert den Übergang vom südlichen Rand des Wiener Beckens zur steirischen Mur-Mürz-Furche. Der Semmering gemeinsam mit dem Brenner zählen zu den wichtigsten Pässen der Ostalpen, weil dort die kürzeste Verbindung zwischen Wien und der Adria stellt. (URL 39), (vgl. Peřina, 2015, S. 58) Das Semmeringgebiet wird durch den Schneeberg, die Schneealpe, die Raxalpe, die Veitschalpe, die Fischbacher Alpen, den Wechsel und die Bucklige Welt begrenzt. Seine geologische Zusammensetzung ist äußerst komplex, da hier auf begrenztem Raum mehrere geologische Großeinheiten zusammentreffen – das Oberostalpen (nördliche Kalkalpen, Grauwackenzone), das Mittelostalpen (Tattermannschuppe) und das Unterostalpen (Semmering- und Wechselsystem). Die Entwässerung der Region erfolgt über die Flüsse Schwarza und Mürz. (URL 39) Der Semmering gehört zum Landschaftsschutzgebiet Rax-Schneeberg, das eine Fläche von 71.500 Hektar umfasst. Das Schutzgebiet, das im Jahr 1955 verordnet wurde, zeichnet sich durch eine vielfältige Waldvegetation und eine besonders reiche alpine Flora aus. (URL 21), (URL 51)

Der Bau der Eisenbahn (1848–1854), der einen neuen Reisemodus ermöglichte, führte zur Entwicklung der Region, und Semmering wurde schnell zu einem bedeutenden Ziel für das Bürgertum und den Adel aus der gesamten österreichisch-ungarischen Monarchie. (vgl. Hubmann b, 2003, S. 8), (URL 38) Ausflüge in Panoramazügen, das innovative Freizeitangebot von Golf bis zum Hallenbad sowie der Wintersport⁹ förderten die Entwicklung des Tourismus. (URL 40), (vgl. Schabert, 2011, S. 59) Insbesondere gegen Ende des 19. Jahrhunderts, als die Gesellschaft in die Landschaft strömte, entstanden viele Gebäude, die an malerischen Orten platziert wurden und so ein Bild schufen, das diese Gebäude mit der Natur verband. (vgl. Hubmann b, 2003, S. 8), (URL 38) Im Jahre 1900 schrieb Peter Rosegger (1843–1918): „Heute stellt sich das Semmeringgebiet so, dass man nicht weiß, ist es ein Land von Stadthäusern oder eine

⁹ Der steirische Ort Mürzzuschlag öffnete sich dem Tourismus durch die Aktivitäten des Pioniers des Skisports, Toni Schruf (1863–1932), der hier im Jahr 1893 das erste mitteleuropäische Skirennen organisierte. (Schabert, 2011, S. 59)

Stadt von Landhäusern“. (Hubmann b, 2003, S. 8) Der Semmering erlebte seinen touristischen Aufschwung zwischen den Jahren 1900 und 1914. (URL 39)

Insgesamt war der Semmering eine der ersten künstlich geschaffenen Erholungsgebiete der Alpen, was den Bau von Strukturen und deren Platzierung betrifft. Gloggnitz, Payerbach, Reichenau, die Eichberg-Region zwischen Gloggnitz und Klamm oder zwischen Payerbach und Gloggnitz, Breitenstein und der Semmering selbst mit dem Gipfel des Wolfsbergkogels im Norden bewahren bis heute typische Gebäude im sogenannten „Semmering-Stil“¹⁰ in relativ unversehrtem Zustand. (vgl. Hubmann b, 2003, S. 8–9) In diesem Stil wurden auch Luxushotels wie das Südbahnhotel, das Hotel Panhans, das Kurhaus Semmering und das Hotel Erzherzog Johann erbaut. (URL 38), (URL 39) Das Südbahnhotel war das bedeutendste Grand Hotel der k. k. Südbahngesellschaft. Es wurde im Jahr 1882 eröffnet und stellt heute ein weltberühmtes Bauwerk dar sowie ein Juwel österreichischer Architektur- und Tourismusgeschichte. Derzeit wird es revitalisiert und wird im Jahr 2026 als Hotel wiedereröffnet. Seit Sommer 2022 bietet es ein ganzjähriges Kulturprogramm an, das auch während der Bauphasen stattfindet. (URL 40) Direkt am Semmering entstand auch das mondäne Hotel Panhans für auswärtige Gäste sowie eine exklusive Villenkolonie für die High Society (auf dem Semmering trafen sich verschiedene Künstler, Adlige und wohlhabende Bürger). (vgl. Schabert, 2011, S. 59) Das Grandhotel Panhans wurde 1888 von Vinzenz Panhans (1841–1905) als weiteres Luxushotel an der Südbahnstrecke geöffnet. Zu den prominenten Gästen gehörten nicht nur Kaiser Franz Josef I. (1830–1916), sondern auch Künstler wie Arthur Schnitzler (1862–1931), Gerhart Hauptmann (1862–1946), Stefan Zweig (1881–1942), Oskar Kokoschka (1886–1980), Peter Altenberg (1859–1919) oder Karl Kraus (1874–1936). (URL 42) Zum Beispiel erholte sich auch Sigmund Freud (1856–1939), der Begründer der Psychoanalyse, am Semmering, oder Johannes Brahms (1833–1897) komponierte zwischen den Jahren 1884 und 1885 in Mürzzuschlag seine vierte Sinfonie. (vgl. Schabert, 2011, S. 58) Die Aristokratie ließ sich prächtige Villen von berühmten Architekten wie Hermann Helmer (1849–1919), Ferdinand Fellner (1847–1916) oder Franz von Neumann (1844–1905)

¹⁰ Dieser architektonische Stil unterscheidet sich sowohl vom gleichzeitig verbreiteten „Schweizerhaus-Typ“ als auch vom „Heimatstil“, indem er den Baustil der Tiroler und Salzburger Bauernhäuser als Vorbild übernimmt. Franz von Neumann (1844–1905), ein österreichischer Architekt und Mitglied des Gemeindeausschusses, setzte eine Bauordnung durch, die Semmering zu einem Villenviertel erklärte und nur Gebäude in diesem Stil erlaubte. Um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert umfasste die neu gegründete Hotel- und Villenkolonie bereits mehr als 70 Gebäude. (URL 41)

errichten. (URL 3) Die Leute kamen dort nach Bewegung und frischer Luft, die in dieser Höhe (fast 1000 m) als sehr stärkend und wohltuend angesehen wurde, und Semmering (nur 2 Bahnstunden von Wien entfernt) wurde so zu einem Sehnsuchtsort mit magischer Anziehungskraft. (vgl. Schabert, 2011, S. 57), (URL 37)

Pröll (2003, S. 3) schrieb: „Eine romantische Naturlandschaft ist im besten Wortsinn zur Kulturlandschaft geworden, wo die Menschen Erholung und Entspannung suchen, Freizeit und Ferien erleben. Waren es um die Jahrhundertwende Kuraufenthalte und die Sommerfrische, die die Gäste in das Semmeringgebiet lockten, so sind es in den letzten Jahrzehnten auch die hervorragend ausgebauten Strukturen für den Wintersport. Der Semmering hat nichts von seiner Attraktivität verloren...“ „Es ist eine Landschaft zum Wandern, Schifahren, Bergsteigen¹¹, Radfahren, aber auch zum Genießen kulturellen Angebotes. Diese Region ist abwechslungsreich wie kaum eine andere in diesem Land, im Winter und Sommer gleichermaßen reizvoll, und die theatralische Landschaft ist Kulisse für zahlreiche kunsthistorisch bedeutende Bauten.“

4.1 Harmonie mit Natur, Technologie und Landschaft

Die Semmeringbahnstrecke führt zwischen steilen Felswänden, über Brücken und Viadukte, die sich wiederholt in Tunneln verlieren und dabei wunderschöne Ausblicke auf die Umgebung bieten. Die technische „Eroberung“ dieser romantischen Berglandschaft erstaunt seit über 160 Jahren (URL 43) Sie hinterließ einen großen Eindruck auf ihre Zeitgenossen. (vgl. Schabert, 2011, S. 58) Seit ihren Anfängen bis heute ist auf vielen Gemälden, Postkarten, Banknoten, Münzen und Briefmarken abgebildet. (URL 43) Das Viadukt Kalte Rinne, gemeinsam mit der Polleroswand und dem Rax-Plateau im Hintergrund, stellt ein beliebtestes Motiv dieser Strecke dar, das zum Beispiel im 20. Jahrhundert Briefmarken, Notgeld aus Niederösterreich und den 20-Schilling-Schein der Republik Österreich (1968–1989) schmückte. (URL 21) Nicht nur das Motiv des Viadukts Kalte Rinne, sondern auch die Lokomotiven beim Verlassen des Krauseltunnels bildeten um das Jahr 1940 herum die beliebtesten Motive von Fotografien und Postkarten. Zum Beispiel zeigte eine Sondermarke der

¹¹ Der Klettergarten Falkenstein in den Adlitzgräben, bekannt für seine imposante Überhängung, stellt einen besonderen Anziehungspunkt für Kletterer dar. Auf lediglich zwei bis drei Seillängen finden sich dort Kletterrouten mit Schwierigkeitsgraden von 6 bis 11. (URL 26)

Österreichischen Post aus dem Jahr 2003 den legendären „Blauen Blitz“, der noch auf der nicht-elektrifizierten Semmeringbahnstrecke fuhr. (URL 43)

„Die Eisenbahn ist äußerst sensibel in die Landschaft integriert.“ (Peřina, 2015, S. 58) Ghega strebte nach einer Eisenbahn, die sich harmonisch in die Natur und Landschaft einfügt. Alle Strukturen wurden daher mit Stein und Ziegeln geplant, um sicherzustellen, dass sich die Strecke nahtlos in das Landschaftsbild einpasst. (URL 24) Für den Bau wurden Materialien direkt aus der Umgebung der Semmeringbahn oder aus dem ausgehobenen Material verwendet. (URL 43), (URL 25) In dem Buch *Železná dráha přes Kouzelnou horu* drückt Mayer (2022, S. 12–13) die Gedanken und Ansichten von Carl Ritter von Ghega vor dem Bau der Eisenbahn wie folgt aus: „Ich werde hier eine Eisenbahn durchführen, aber so, dass ich der Natur keinen Schaden zufüge. Ich diene dem Fortschritt und möchte ihn im Einklang mit der Natur und den Menschen erreichen.“ ... „Auch der Herrscher der Zukunft, der Herrscher aller Technik, darf kein Feind der Natur und der Welt sein, er darf sie nur in dem Maße umgestalten, dass Mensch und Natur schließlich in eins verschmelzen.“ ... „Eine Eisenbahnstrecke, die ihre Landschaft nicht schmückt, kann zwar praktisch funktionieren, aber der Betrachter wird ihr keine Vollkommenheit zugestehen“ ... „Die Eisenbahn darf keine Vergewaltigung der Landschaft sein, sondern muss dazu beitragen, ihren Charakter perfekt zum Ausdruck zu bringen“.

Am Ende zeigten sich Technik und Natur in harmonischer Eintracht. (URL 26) Die Bauten dieser Bahn wurden im Geist des Klassizismus errichtet. Die Harmonie von Kunst, Natur und Technik wurde bereits bei ihrer Entstehung anerkannt. (vgl. Schabert, 2011, S. 54–58) Carl Ritter von Ghega gelang es, die Bahnstrecke so in die Landschaft zu integrieren, dass sich Natur und Technik hier auch heute noch harmonisch begegnen. (URL 59) Laut Lindner (2003, S. 4) ist hier deutlich ersichtlich, wie untrennbar Natur und Bauwerke sein können. Dies bedeutet jedoch auch eine Aufgabe für eine sich ständig verändernde Natur.

Im Sinne der Tradition des 19. Jahrhunderts, als Bauwerke und Natur zu einem Gesamtkunstwerk verschmolzen, ist eine intensive Zusammenarbeit zwischen Denkmalpflege und Naturschutz erforderlich, um das charakteristische Ambiente und die Bauwerke des Semmering als „Höhenkurort“ zu erhalten. Nur durch die enge Verknüpfung und Vernetzung aller Entscheidungsträger kann die Grundlage für die

weitere Bewahrung dieser kulturhistorischen Landschaft gelegt werden. (Hubmann a, 2003, S. 6)

4.2 Bahnwanderweg

Entlang dieser harmonischen Verbindung von Technik und Natur (Semmeringbahn) hat die Gemeinde Payerbach einen Rundwanderweg eingerichtet. (URL 37) Dieser Bahnwanderweg erstreckt sich über zwei Bundesländer – Niederösterreich und Steiermark. Vom Bahnhof Semmering führen zwei Richtungen – entweder nach Mürzzuschlag in der Steiermark oder nach Gloggnitz (oder Payerbach) im niederösterreichischen Schwarzatal. (URL 44), (URL 45)

Der Niederösterreichische Bahnwanderweg führt entlang der Gleise, vorbei an Aussichtspunkten mit Panoramablick (Doppelreiterkogel, 20-Schilling-Blick¹²) zum Bahnhof Breitenstein (9 km), Klamm (15 km), Payerbach (21 km) oder Gloggnitz (23 km). (URL 44), (URL 46) Man kann je nach seinen Vorlieben seine eigene Art und Länge der Route zusammenstellen. Alle Punkte sind durch die Eisenbahn verbunden, sodass es auch möglich ist, mit dem Zug zu überqueren oder zurückzukehren. (URL 44) Am Bahnhof Semmering befindet sich ein Informationszentrum, das Informationen über das Weltkulturerbe Semmeringbahn sowie über die lokale Landschaft bereitstellt, oder in Breitenstein das Ghega-Museum. (URL 47)

Seit 2004 präsentiert sich der andere, steirische Bahnwanderweg als Verlängerung der bereits bestehenden Strecke auf der niederösterreichischen Seite. (URL 47) Die Strecke ist thematisch ausgerichtet und durch weiß-grüne Markierungen vom Bahnhof Semmering gekennzeichnet. Peter Rosegger (1843–1918) fungiert als Begleiter (Audioguide) und stellt zwölf Persönlichkeiten vor, die für die Region von Bedeutung waren. (URL 44), (URL 46), (URL 48) Jeder dieser Persönlichkeiten ist eine Informationstafel gewidmet. (URL 46) Der Weg ist etwa 17 km lang und führt vom Bahnhof Semmering entlang der Hochstraße (alte Reichsstraße), durch Wiesen und Wälder, über Spital am Semmering bis zum Bahnhof und Museum Südbahn in Mürzzuschlag. (URL 44), (URL 47) Durch die Verbindung beider Bahnwanderwege können Touristen die Semmeringbahn auf „Schusters Rappen“ erleben. (URL 44)

¹² Der Aussichtspunkt bietet einen imposanten Blick auf das Herzstück der Semmeringbahn. Dieses Herzstück umfasst das Viadukt über die Kalte Rinne, die Polleroswand, das Viadukt über die Krauselklause und den Krauseltunnel. (URL 21)

Der interessanteste Abschnitt der Strecke mit den schönsten Natur- und Bauszenen ist der Abschnitt Payerbach-Reichenau¹³ mit der Gipfelstation Semmering. Hier befinden sich 14 von 15 Tunneln und 12 von 16 großen Steinviadukten. Der längste von ihnen, das Schwarzatal-Viadukt, misst 228 m. Das höchste Viadukt, das sogenannte Kalte Rinne, überquert sogar ein bis zu 46 m tiefes Tal. Auch die Tunnel haben ihre Rekorde – der kürzeste Kleiner Klauser misst nur 13,82 m, der längste Gipfeltunnel 1512 m¹⁴. Die Semmeringbahn bietet Möglichkeiten für interessante Wanderungen, Natur-, Technik-, Geschichts- und verschiedene andere Freizeitaktivitäten an. An einigen Bahnhöfen sind größere oder kleinere Museen eingerichtet. (Peřina, 2015, S. 59) An den Wochenenden fahren auch Dampflokomotiven und alte E-Loks, wie das berühmte „Krokodil“ neben planmäßigen Nostalgiezügen entlang der historischen Strecke. Im Fahrplan finden sich weiterhin Destinationen wie Venedig, Ljubljana oder Rom. (URL 26)

¹³ Payerbach soll zu seiner Zeit die am stärksten frequentierte Touristenstadt Mitteleuropas gewesen sein. (URL 37)

¹⁴ Dieser Tunnel wurde jedoch fast 100 Jahre später beim Zweigleisenausbau der Strecke gebaut. Der ursprüngliche eingleisige Tunnel war 1434 m lang. (Peřina, 2015, S. 59)

5 Zusammenfassung des theoretischen Teils

Das Hauptziel des theoretischen Teils war es, das zentrale Thema der Semmeringbahn allgemein zu charakterisieren, ihre Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft zu erläutern, wichtige Ereignisse und Persönlichkeiten im Zusammenhang mit diesem Bau hervorzuheben und die Umgebung, in der sich die Eisenbahn befindet, zu beleuchten. Im Hinblick auf die zahlreiche Sekundärliteratur zu dieser Thematik werden nur einige Beispiele genannt.

Die Ziele, die ich zu Beginn meiner Arbeit gesetzt habe, sind meiner Meinung nach erfüllt worden. Ich habe die Arbeit übersichtlich in Kapitel und Unterkapitel unterteilt, die aufeinander aufbauen und allmählich einen umfassenden Informationskomplex bilden. Man kann sich die Zeit vor der Entstehung der Eisenbahn, den Bauprozess, die Eröffnung, den Betrieb und die Integration in die Umgebung vorstellen. Ich habe das Leben und das Erbe von Carl Ritter von Ghega, dem Bauleiter der Semmeringbahn, der eine wichtige Rolle im theoretischen Teil spielt, näher beschrieben. Darüber hinaus habe ich die Bedeutung der Eisenbahn in der damaligen Zeit beschrieben, aber auch welche Rolle sie heute im Verkehr spielt. Während des Schreibens des theoretischen Teils war ich überrascht, wie wenige Todesfälle aufgrund von Unfällen und Stürzen während des Baus auftraten. Daher war es eine angenehme Überraschung, wie sorgfältig der Bau geplant und in Abschnitte unterteilt war und jeder Abschnitt überwacht wurde, um möglichen Verletzungen oder sogar Todesfällen vorzubeugen. In Bezug auf das Kapitel über den Betrieb, in dem ich auch etwas über Modernisierung und Wartung der Strecke erwähne, möchte ich betonen, dass die Eisenbahn bis heute im Originalzustand erhalten ist. Natürlich gibt es regelmäßige Sanierungsarbeiten, aber dank des sorgfältigen Baus hat die Semmeringbahn den steigenden Anforderungen sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr angepasst und bewältigt sie weiterhin auf ihre eigene Weise.

Wie bereits im theoretischen Teil angedeutet, läuft derzeit der Bau des sogenannten Semmering-Basistunnels, der den Verkehr in diesem Abschnitt erheblich beschleunigen wird und somit viele mehr Möglichkeiten sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr bieten wird, da die Semmeringbahn bestimmte Einschränkungen, insbesondere hinsichtlich der Tragfähigkeit, verursachte. Die heutige schnelllebige Zeit stellt die Semmeringbahn vor große Herausforderungen, und die Anforderungen steigen

ständig. Diese Veränderung (Bau des Semmering-Basis Tunnels) könnte der Eisenbahn vor allem positive Auswirkungen bringen. Die Frage bleibt, wie die Zukunft der Semmeringbahn und ihrer Umgebung aussehen wird. Einerseits klingt es eher so, als würde diese Umgebung allmählich vergessen werden, da die Menschen, die diese Strecke regelmäßig nutzten, die schönen Ausblicke und das Erlebnis der Fahrt im normalen Betrieb nicht mehr genießen können. Es wird nicht mehr vorkommen, dass ein Reisender zufällig aus dem Fenster schaut und die schöne Umgebung bemerkt, usw. Andererseits könnte vielleicht eine Blütezeit der Semmeringbahn bevorstehen, wenn sie nicht mehr so stark belastet wird, sich die Umgebung beruhigt und der Betrieb sich normalisiert. Die Eisenbahn selbst und ihre Umgebung erhalten die Möglichkeit, sich zu entfalten. Es werden verschiedene Programme und Veranstaltungen entwickelt, und für Besucher und Eisenbahn-Enthusiasten wird es eine viel attraktivere Möglichkeit sein, die Semmeringbahn zu erkunden und voll auszukosten.

Die Semmeringbahn ist nicht nur eine historische Eisenbahn, sondern auch ein lebendiges Erbe und ein prächtiges Handwerkszeug, das es verdient, nicht vergessen zu werden.

II. Praktischer Teil

Der praktische Teil der Bachelorarbeit wird einen Entwurf für eine Erkundungsreise in die Umgebung der Semmeringbahn vorstellen. Der Inhalt der Reise umfasst Orte rund um die Semmeringbahn, die in Bezug auf die Vergangenheit, Gegenwart oder Zukunft mit ihr verbunden sind. Die meisten Informationen basieren auf meiner eigenen Erfahrung, da ich die Semmeringbahn und ihre Umgebung im Sommer 2023 besucht habe. Ich möchte daher eigene Fotos beifügen, um eine bessere Vorstellung davon zu vermitteln, wo sich der Besucher während der Reise befindet, was er besucht oder mit welchen Mitteln in diesem Ort gearbeitet werden kann. Bei Informationen, die ich bereits im theoretischen Teil ausführlicher bearbeitet habe, möchte ich auf diesen Teil der Arbeit verweisen.

Den praktischen Teil der Bachelorarbeit möchte ich mit meiner eigenen Sicht auf das Semmeringgebiet und die Eisenbahn selbst einführen. Hier werde ich alle Informationen vorstellen, die ich selbst aus der Umgebung erhalten habe und die nicht alle in den eigentlichen Reiseplan aufgenommen wurden. Mit dieser Einführung möchte ich die Vielfalt dieser Umgebung näher-bringen, zur Durchführung der Reise motivieren und erläutern, worum es bei der Reise geht, für wen sie geeignet ist und was sie den Teilnehmern bringt.

Die Unterkapitel mit dem Titel „Der Reiseplan“ beschreibt bereits den tatsächlichen Ablauf der Erkundungsreise. Zunächst möchte ich den Zeitplan der gesamten Reise kurz und eindeutig zusammenfassen. Anschließend würde ich jeden Tag einzeln detailliert mit Bildern beschreiben und annähern, Tipps hinzufügen, was man wo besuchen kann, wo man essen kann oder was alles in der Umgebung der Semmeringbahn genutzt werden kann. Alles ist mit der Eisenbahn verbunden, daher möchte ich auch den Zeitplan näher-bringen, der sich nach dem Fahrplan der Züge auf der Semmeringbahn richtet und diesem angepasst ist. Diese Ergänzung soll dem Leser eine realistische Vorstellung vermitteln, was alles an einem Tag erreicht werden kann und wie alles zu Fuß oder mit Hilfe der Semmeringbahn bewältigt werden kann.

Zuletzt möchte ich die praktische Seite des Ausflugs vorstellen und verarbeiten. Wie würde dieser Erkundungsreise finanziell aussehen? Wie viele Personen könnten teilnehmen? Wo würden sie untergebracht werden? Ich möchte alle Informationen so realistisch wie möglich angeben, damit es wirklich möglich ist, eine solche Reise zu

organisieren. Auch möchte ich alles in einer übersichtlichen Tabelle darstellen, die den Interessenten auf einen Blick über die Gesamtkosten des Ausflugs und die einzelnen Beträge, die diese Gesamtsumme ausmachen, informiert. Weiterhin werde ich genauer erläutern, wie genau der Transport abläuft, worauf sich die Teilnehmer vorbereiten sollten, ich beantworte den Ort der Unterbringung und belege alles mit Webseiten, auf denen man sich über meine Informationen vergewissern kann.

6 Besichtigungstour zum Semmeringbahngelände

Der Semmering als Schwerpunkt und höchster Gipfel, den die Semmeringbahn durchquert, bietet zusammen mit der umgebenden Landschaft und dem Gebiet, durch das die Bahngleise führen, viele Möglichkeiten und Aktivitäten für den heutigen Besucher. Es gibt eine Vielzahl von Attraktionen für sportliche oder touristische Aktivitäten zur Auswahl. Entlang der Semmeringbahn gibt es mehrere Wanderwege zu den umliegenden Gipfeln (Hirschenkogel, Pinkenkogel, Polleroswand usw.), die herrlichen Aussichten auf die Landschaft bieten. Eine weitere Option sind Radwege (z. B. Semmeringradweg), die eine andere Form des Erlebnisses ermöglichen und ebenfalls entlang der Bahnstrecke verlaufen, daher fast eben sind und somit auch für gelegentliche Sportbegeisterte geeignet sind. Wer lieber die Bus- oder Autoanreise bevorzugt, gibt es heutzutage keine Probleme, mit dem Auto oder Bus fast überall in das Semmeringgebiet zu gelangen, und zu den schönen Aussichtspunkten oder Informationszentren zu Fuß zu gehen. Die Semmeringbahn als eintägiges Erlebnis oder mehrtägiger Urlaub für alle Generationen geeignet, für Sportler und Nicht-Sportler, Experten und Laien, was das Wissen über Eisenbahnen und die Geschichte der Semmeringbahn betrifft. Diese Bahn ist zusammen mit ihrer Umgebung auf alle Varianten vorbereitet.

Detaillierte Informationen über die Eisenbahn, ihre Geschichte, interessante Bücher sowie bedeutende Persönlichkeiten und Ereignisse in Bezug auf die Vergangenheit und Zukunft dieser Region sind an den Bahnhöfen zu finden, an denen die Semmeringbahn verläuft, insbesondere an den Bahnhöfen wie Gloggnitz, Semmering und Mürzzuschlag, sowie in Informationszentren, Museen und sogenannten Infowelten, die die aktuelle Situation und Zukunft der Strecke näher bringen und den Besuchern ein interaktives Erlebnis vermitteln. Die Möglichkeit, entlang der Strecke zu gehen oder zu fahren, ist eine wunderbare Erfahrung. Die Gelegenheit, viele der Gebäude, Viadukte und Brücke aus erster Hand zu sehen, sich dank der Informationstafeln und des gesprochenen Wortes, das im Namen des Bauherren dieser Eisenbahn, Carl Ritter von Ghega, spricht, in die Geschichte zu vertiefen, ist gegeben. Diese Worte und Geschichten können einfach über den QR-Code an der jeweiligen Tafel abgespielt werden. Wenn man sich in unmittelbarer Nähe dieses Denkmal befindet, kann man sich leichter vorstellen, wie es dort während der Bauzeit aussah, und die großartige Integration der Eisenbahn in die umliegende Landschaft wahrnehmen. Es handelt sich um eine interaktive Form der

Führung, die jedoch jeder für sich selbst vermitteln kann, zu einem Zeitpunkt seiner Wahl und hört nur auf das, was für ihn relevant ist.

Ein besonderes Erlebnis bildet jedoch die Fahrt entlang der Semmeringbahn selbst. Der Vorteil des anspruchsvollen Geländes ist die Geschwindigkeit der Personenzüge, die zwischen den Städten Gloggnitz und Mürzzuschlag verkehren. Die Kurven sind hier sehr steil, daher ist die Geschwindigkeit nicht zu hoch, und für den Besucher, der den Zug in diesem Moment als ein Erlebnisfahrzeug betrachtet, nicht nur als ein Massentransportmittel, besteht die Möglichkeit, die schöne Aussicht auf die Umgebung zu genießen, durch Tunnel und Galerien zu fahren. Man kann während der Fahrt an jedem Bahnhof aussteigen, sich etwas anzusehen, und da die Züge in beide Richtungen mindestens stündlich verkehren, ermöglicht dies auch, die Strecke für Fußgänger zu verkürzen. Bei der Zugfahrt ist ein weiterer Helfer und interessantes Werkzeug der sogenannte Audioguide Semmeringbahn. Diese App vorliest einfach anhand der Position, wo man sich befindet, über welchen Teil der Semmeringbahn man fährt, und er etwas über bestimmte Punkte entlang der Strecke erzählt und so das Fahren zu einer interaktiven Erfahrung macht. Diese Anwendung ist kostenlos verfügbar und funktioniert nur, wenn man sich im Umfeld der Bahnstrecke befindet. Ein wichtiger Hinweis – man kann diese App nur in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnstrecke per diesem QR-Code herunterladen.



Abb. 2 Audioguide Semmeringbahn

In der Sommersaison bietet die Umgebung der Semmeringbahn weitere Freizeitmöglichkeiten – z. B. die Kletterwand Adlitzgraben ist sehr beliebt, oder für Familien mit Kindern gibt es mehrere Spielplatzangebote (direkt am Bahnwanderweg zwischen den Bahnhöfen Semmering und Wolfsbergkogel, auf dem Gipfel des Hirschenkogels usw.) oder im Rahmen der Festspiele Reichenau auch verschiedene Kinderstücke, Theater usw. In der Winterzeit gibt es mehrere Möglichkeiten zum Skifahren und Winterwandern.

Die Besichtigungstour zu diesem erstaunlichen UNESCO-Denkmal bemüht sich, alle Arten von Aktivitäten einzubeziehen, damit die meisten Interessenten im Programm eine Aktivität nach ihrem Geschmack finden können. Sie versucht, für jeden etwas anzubieten und so ein umfassendes Programm zu erstellen, das das Beste aus diesem Denkmal und ihrer Umgebung gewinnt. Der Teilnehmer wird in die Zeiten zurückversetzt, als hier noch keine Eisenbahn, keine Grandhotels standen und nur wilde Natur vorhanden war und alles mit Post- und Pferdewagen transportiert wurde (vgl. Kapitel 2). Der Reisende wird dabei sein, wenn die ersten Schritte zum Bau der Eisenbahn unternommen werden, die Eisenbahn hautnah erleben, ihre Umgebung erkunden, die Orte besuchen, an denen die Aristokratie der damaligen Zeit zusammenkam, die wunderschönen Ausblicke genießen, alle bisher erlangten Kenntnisse durch Bilder und eigene Erfahrungen verknüpfen und auch lokale Spezialitäten genießen. Nach Abschluss des fünftägigen vollgepackten Programms wird man wertvolle Informationen über die Eisenbahn erhalten, schöne Fotos machen, Tipps für den nächsten Besuch erhalten und feststellen, dass es sich lohnt, Semmering und seine Umgebung in jeder Jahreszeit zu besuchen.

6.1 Der Reiseplan

Diese Tabelle bietet eine klare Übersicht über die Aktivitäten und die Reiseplanung für jeden Tag des Ausflugs.

Tab. 1 – Der Reiseplan

Tag	Beschreibung
1.Tag Ankunft	Abfahrt aus Prag vom Hauptbahnhof um 6 Uhr, weiterer Einstiegsort Hauptbahnhof Brno (9–10 Uhr), dann nach Österreich – Niederösterreich, unterwegs Mittagspause (circa 12 Uhr), Ankunft in Payerbach-Reichenau (13–14 Uhr), Zustieg zum Zug (Abfahrt um 15:39 Uhr) – erste Fahrt mit der Semmeringbahn über die Gipfelstation Semmering bis zur Station Spital am Semmering (circa 40 Minuten Fahrt), Transfer zur Unterkunft Pension s'Platzl Stuhleck, Möglichkeit zum Abendessen im Restaurant & Bar Delitz, freies Programm
2.Tag Semmeringbahn	Abfahrt um 8:43 Uhr mit dem Zug Richtung Gipfelstation Semmering (9 Minuten), Wanderung Semmering-Breitenstein – Semmering Bahnhof Infozentrum, Ghega-Denkmal, Kurhaus Semmering, Aussichtspunkte Doppelreiterwarte und 20-Schilling, Mittagessen zum

	Mitnehmen, Ghega-Museum (2 Stunden), Viadukt Kalte Rinne, Arbeitstollen Polleroswand, Bahnhof Breitenstein (Gesamtlänge der Route 10 km), Rückkehr mit dem Zug (um 18 Uhr, Fahrzeit 17 Minuten), Rückkehr zur Unterkunft, Abendessen erneut im Restaurant & Bar Delitz, freies Programm
3.Tag Architektur am Semmering	Überfahrt mit dem Zug wieder auf den Semmering um 8:43 Uhr (9 Minuten Fahrt), Spaziergang entlang der Südbahnstraße und Villenstraße (Semmering-Stil), Besichtigungstour im Südbahnhotel, Spaziergang auf der Hochstraße (kleine Ausstellung entlang dieser Straße), Aussichtsterrasse Wetterhäuschen, Mittagessen im Restaurant Belvedere oder Seewirtschaft, Überfahrt mit dem Zug um 16:52 Uhr (30 Minuten) nach Payerbach-Reichenau, Besuch der Vinothek Vinoduct, Rückfahrt mit dem Zug um 19:39 Uhr zurück zur Unterkunft, freies Programm
4.Tag Zukunft der Semmeringbahn	Zugfahrt nach Mürzzuschlag (um 10:16 Uhr, Fahrdauer 6 Minuten), Südbahnmuseum, Infoblick Grautschenhof, Mittagessen im Winkler Café Restaurant, Fahrt mit der gesamten Semmeringbahn bis zur Station Gloggnitz (1 Stunde), Infobox Gloggnitz, Abendessen im Restaurant S'Platzl, Überfahrt von Gloggnitz nach Spital am Semmering zur Unterkunft (Fahrdauer 50 Minuten), freies Programm
5.Tag Abfahrt	Abfahrt um 10 Uhr von der Unterkunft (Verlassen der Unterkunft bis 10:00 Uhr), Ankunft in Brno (circa 13-14 Uhr), in Prag (circa 16-17 Uhr)

Der erste Tag der Erkundungstour zur Semmeringbahn besteht aus einer Reise aus der Tschechischen Republik, wobei zwei Einstiegsorte (Prag, Brünn) ermöglicht werden. Der Großteil des Tages wird lediglich für den Transfer verwendet, obwohl das UNESCO-Welterbe nicht allzu weit entfernt ist. Die geplante Abfahrt aus Prag ist um 6 Uhr morgens, in Brno erfolgt ein Halt zwischen 9 und 10 Uhr. Unterwegs (etwa 1 Stunde von Brno entfernt) ist eine Mittagspause im McDonald's geplant, der sich direkt auf dem Weg befindet. Die Ankunft am Zielbahnhof Payerbach-Reichenau wird zwischen 13 und 14 Uhr erwartet. Die Zeiten dienen nur zur Orientierung, da die genaue Reisedauer im Voraus nicht genau abgeschätzt werden kann. Aus diesem Grund ist das Programm für den ersten Tag lockerer gestaltet, sodass jeder nach seinen Bedürfnissen Zeit verbringen kann. Nach der Ankunft am Bahnhof Payerbach-Reichenau steht eine

erste Bekanntschaft mit der Semmeringbahn durch eine Fahrt. Diese erste Fahrt dauert etwa 40 Minuten bis zur Station Spital am Semmering. In der Nähe des Bahnhofs befindet sich die Unterkunft in der Pension s'Platzl Stuhleck. Es folgt ein freies Programm und die Möglichkeit zum Abendessen im Restaurant & Bar Delitz, das weniger als 100m von der Unterkunft entfernt ist.

Am folgenden Tag konzentrieren wir uns auf das Erkunden der unmittelbaren Umgebung der Semmeringbahn zu Fuß über den Bahnwanderweg. Nach dem Frühstück fahren wir mit dem Zug (Anschluss um 8:43 Uhr) zur Gipfelstation Semmering. Die Zugfahrt dauert etwa 10 Minuten. Von dem Bahnhof Semmering aus unternehmen wir eine Wanderung auf dem Bahnwanderweg, vorbei an wunderschönen Aussichtspunkten und dem Ghega Museum, bis zum größten und schönsten Viadukt der Semmeringbahn – Viadukt Kalte Rinne. Zu Beginn des Tages besteht die Möglichkeit, das Informationszentrum am Bahnhof in Semmering zu besuchen, das vom Donnerstag bis Sonntag von 9:00 bis 15:30 Uhr geöffnet ist. Dort können Besucher einen Film über eine Zugfahrt von Gloggnitz nach Mürzzuschlag sehen, die kleine Ausstellung besuchen und Bücher über die Semmeringbahn erwerben. Die für diesen Stopp vorgesehene Zeit beträgt 1 Stunde. Die nächste Sehenswürdigkeit direkt am Bahnhof ist das Ghega-Denkmal (Abb. 3). Dieses Denkmal wurde zum Ehren und zur Erinnerung an den Bauleiter Carl Ritter von Ghega errichtet. (vgl. Kapitel 2.1)



Abb. 3 Ghega-Denkmal

Danach werden wir zu Fuß entlang der Eisenbahn auf dem Bahnwanderweg in Richtung Bahnhof Wolfsbergkogel gehen. In der Nähe dieses Bahnhofs befinden sich zwei leicht zugängliche Aussichtspunkte, die einen herrlichen und weiten Blick auf die Semmeringbahn bieten und zeigen, wie die Semmeringbahn in die Landschaft integriert ist. (vgl. Kapitel 4.1) Entlang der Strecke zu diesen beiden Aussichtspunkten bietet sich ein Blick auf das Kurhaus, das früher als Hotel diente und zusammen mit dem Grandhotel Panhans und dem Südbahnhotel im Zentrum stand und der damaligen Aristokratie attraktive Aktivitäten und Unterkünfte bot. (vgl. Kapitel 4) Heute ist dieses Hotel nicht mehr in Gebrauch und verfällt. Zuerst steigen wir zur ersten Aussichtsplattform, die Doppelreiterwarte (Abb. 4), gefolgt von einem sehr beliebten und bekannten Aussichtspunkt, dem 20-Schilling-Blick. Dort gibt es eine Möglichkeit zur Rast auf Holzbänken mit wunderschöner Aussicht und bietet somit den idealen Ort für ein Mittagessen. Dort finden Sie auch einen Fotopunkt, wo Sie sich mit einem Rahmen fotografieren und so Ihre eigene Ansichtskarte mit dem sogenannten Herzstück der Semmeringbahn (Abb. 5) erstellen können. (vgl. Kapitel 4.1)



Abb.4 Doppelreiterwarte

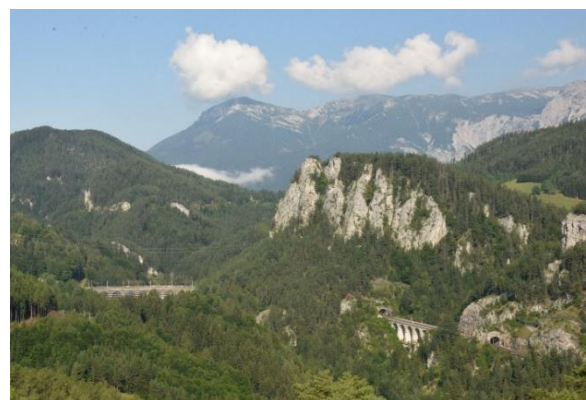


Abb. 5 Herzstück der Semmeringbahn

Es folgt ein etwa 4,5 km langer Weg zum nächsten Punkt, dem Ghega Museum. Entlang der gesamten Strecke säumen Informationstafeln (Abb. 6) den Weg, die näheren Informationen zu den Orten, durch die die Eisenbahn führt, die Geschichte, damalige Meinungen und Ereignisse, die mit diesen Orten zusammenhängen, vermitteln. Bei fast jeder Informationstafel finden Sie auch eine Audiodatei, die Sie nach dem Scannen des entsprechenden QR-Codes abspielen können.

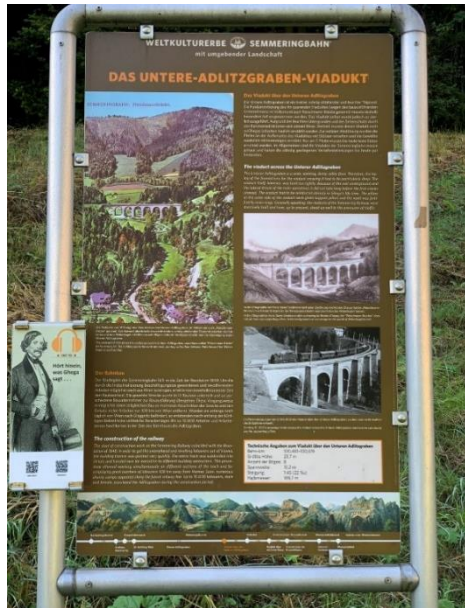


Abb. 6 Informationstafel

Das Ghega Museum¹⁵ befindet sich in einem sogenannten Bahnwärterhaus, von denen es früher entlang der Bahnstrecke viele gab. (vgl. Kapitel 3) Dem Besuch des Ghega Museums kann 2 Stunden gewidmet werden. Wer weniger Zeit benötigt, findet das Museum nur etwa 400 m von unserem nächsten Punkt entfernt – dem Viadukt Kalte Rinne (Abb. 7). Nach der Erkundung des Museums setzt unsere Expedition über das Viadukt Kalte Rinne fort. Da heute eine Straße unter dem Viadukt verläuft, haben wir die Möglichkeit, es aus nächster Nähe zu betrachten.



Abb. 7 Viadukt Kalte Rinne

¹⁵ Dieses Jahr, d. h. 2024, startet das Ghega Museum in seine 12. Saison. Besucher können hier viele interessante Informationen erhalten und sich in diesem Jahr die Ausstellung „Die Bahnhöfe der Semmeringbahn von Wien bis zum Semmering“ ansehen. (URL 22)

Es folgt eine kurze Wanderung von etwa 300 m vom Viadukt zu den Arbeitsstollen, die durch die Polleroswand führen. Eine kurze Wanderung zu den Arbeitsstollen in der Polleroswand und zum Krauselviadukt lohnt sich. Es gibt einen einmaligen Einblick durch einen Arbeiterstollen. Hier gibt es wieder eine Informationstafel, die uns die Arbeit der Arbeiter und ihre Bedingungen näher-bringt. (vgl. Kapitel 2.3) Nach etwa 300 m erreichen wir das Viadukt Krausel Klause, von dem aus wir uns wieder auf die Straße begeben, 1,5 km entlang gehen und am Bahnhof Breitenstein ankommen, wo wir idealerweise um 18 Uhr in den Zug einsteigen und zur Unterkunft am Bahnhof Spital am Semmering zurückkehren. Die Fahrt dauert knapp 20 Minuten. Die gesamte Route umfasst 10 km. Für diesen Tag wird ein reichhaltiges Picknick und ein leichtes Mittagessen zum Mitnehmen vorbereitet und bereitgestellt, da es entlang der Route keine Verpflegungsmöglichkeiten gibt (nur gelegentliche Stopps für Kaffee oder Tee). Am Abend besteht wieder die Möglichkeit, im nahegelegenen Restaurant & Bar Delitz zu Abend zu essen.

Am dritten Tag wechseln wir von der anstrengenden Arbeit der Arbeiter zu den Orten, die einst von der damaligen Aristokratie bewohnt wurden. Der Tag beginnt wieder mit einem großartigen Frühstück in der Unterkunft und einer erneuten Zugfahrt zur Gipfelstation Semmering. Vom Bahnhof aus machen wir einen etwa 1,5 km langen Spaziergang entlang der Südbahnstraße zum Südbahnhotel (Abb. 8), einem der Grandhotels jener Zeit. Dort nehmen wir an einer Führung teil, die unter dem Titel „141 Jahre Südbahnhotel – Glanz vergangener Zeiten“ interessante Fakten zur Geschichte des Hotels, seiner Blütezeit, Architektur, Gäste usw. vermittelt. Die Dauer dieser Führung beträgt 75 Minuten. Für Interessierte gibt es mehrere weitere thematische Führungen, die sich beispielsweise auf Persönlichkeiten und die mit ihnen verbundenen Skandale, Semmering und seine Künstler usw. konzentrieren. Auf dem Weg zum Hotel biegen wir noch in die Villenstraße ab, wo wir uns auf die im sogenannten Semmering-Stil erbauten Villen konzentrieren können. (vgl. Kapitel 4)



Abb. 8 Südbahnhotel Semmering

Nach der Besichtigung des Südbahnhotels gehen wir weiter zur Straße bekannt als Hochstraße zur Restaurant Belvedere oder etwas weiter zum Restaurant Seewirtschaftshaus. Auf dem Weg können wir das Hochstraßenmuseum betrachten, das über die wichtigsten Ereignisse rund um den Villenbau der Jahrhundertwende informiert. Es handelt sich um eine kleine Ausstellung entlang der Straße. Im Rahmen dieser Ausstellung sind 10 Schaukästen zugänglich, in denen zeitgenössische Gegenstände oder Informationen aus jener Zeit präsentiert werden. Ebenfalls Teil ist der wunderschöne Aussichtspunkt Aussichtsterrasse Wetterhäuschen. Es folgt eine Mittagspause in einem der oben genannten Restaurants, die weniger als 500 Meter voneinander entfernt sind. Nach dem Mittagessen besteht die Möglichkeit zu einem kleinen Einkauf im Supermarkt Billa (da es in der Unterkunft nur einen kleinen Lebensmittelladen gibt). Bis 16 Uhr ist Zeit für freie Aktivitäten, spätestens um 16:30 Uhr treffen wir uns am Bahnhof in Semmering. Anschließend steigen wir wieder in den Zug, diesmal fahren wir zur Station Payerbach-Reichenau, die Zugfahrt dauert 30 Minuten. Vom Bahnhof aus machen wir einen 1 km langen Spaziergang zur Vinothek, die im längsten Viadukt (Schwarza Viadukt) der Semmeringbahn (Abb. 9) gelegen ist.



Abb. 9 Schwarza Viadukt

Diese Vinothek namens Vinodukt bietet die Möglichkeit zum Abendessen und zur Weinverkostung aus allen Weinregionen entlang der Südbahn von Wien nach Triest. Die Verkostung erfolgt während einer Multivisionsshow, die mit Hilfe von 6 drehbaren und rotierenden Videoprojektoren die Entstehung der Semmeringbahn darstellt. (URL 65) Spätestens um 19:39 Uhr müssen wir wieder in den Zug einsteigen, um innerhalb von knapp 40 Minuten wieder zu unserem Ausgangspunkt (Spital am Semmering) zurückzukehren. Danach folgt ein freies Programm.

Der vorletzte Tag und zugleich der letzte Tag in der Nähe der Semmeringbahn ist dem Südbahnmuseum (Abb. 10) in der Station Mürzzuschlag gewidmet, die sich bereits in der Steiermark befindet.



Abb. 10 Südbahnmuseum

Nach dem Museumsbesuch konzentriert sich der Tag auf die Zukunft der Semmeringbahn und ihrer Umgebung. Zuerst steht die Zugfahrt zur Station Mürzzuschlag an. Die Abfahrt ist idealerweise um 10:16 Uhr, die Fahrt dauert nur 6 Minuten. Das Südbahnmuseum befindet sich direkt am Bahnhof. Es ist vom Mittwoch bis Sonntag von 10:00 bis 13:00 Uhr und dann von 14:00 bis 17:00 Uhr geöffnet. Hier besteht erneut die Möglichkeit, die sogenannte MürzApp (Abb. 11) herunterzuladen, die einen Guide bietet, durch den Sie über die Ausstellung im Südbahnmuseum informiert werden.



Abb. 11 MürzApp

In zwei großen Lokomotivhallen des Südbahnmuseums befindet sich eine vielfältige Ausstellung über die Südbahn Wien-Triest, sowie die größte Sammlung von Draisinen und Motorbahnwagen Österreichs. Eine besondere Attraktion ist der k. k. Caféwagen, in dem die Besucher Kaffee, Kuchen und kleine Snacks in der einzigartigen Atmosphäre eines detailgetreu nachgebildeten Hofsalonwagens genießen können. (URL 66) Hierfür reservieren wir uns 3 Stunden Zeit, also etwa von 10 bis 13 Uhr. Wer die Tour früher beendet, hat die Möglichkeit, den sogenannten Infoblick Mürzzuschlag zu besuchen, der einen Blick auf den Bau des Semmering-Basistunnels bietet und so eine erste Einführung in die Zukunft des Verkehrs in dieser Umgebung gibt. Danach folgt das Mittagessen im Winkler Café Restaurant, das etwa 700 Meter vom Museum entfernt in Richtung Stadtzentrum liegt. Nach dem Mittagessen steht uns erstmals eine Fahrt mit der gesamten Semmeringbahn (Abb. 12) bis zur zweiten Zielstation Gloggnitz bevor. Während dieser Fahrt können wir die Aussicht auf alles genießen, über das wir in den vorangegangenen Tagen viele Informationen erhalten haben, und so unsere eigenen Erfahrungen damit verknüpfen. Während dieser Fahrt kann der Besucher die AudioGuide-App nutzen oder nicht, die die Fahrt interaktiv macht und zusätzliche Informationen zu der aktuellen Position und Aussicht, die gerade aus dem Fenster zu sehen ist, hinzufügt.



Abb. 12 Fahrt mit der Semmeringbahn

Nach der Ankunft in der Station Gloggnitz erwartet uns ein 2 km langer Spaziergang zum sogenannten Infobox Gloggnitz (Abb. 13). Hier hat der Gast die Gelegenheit, die Zukunft dieser Bahnstrecke durch Experimente tiefer zu erforschen. Die Besichtigung ist definitiv lohnenswert. Der Eintritt ist frei und es wird täglich von 9:00 bis 19:00 Uhr geöffnet.



Abb. 13 Infobox Gloggnitz

Nach dem Besuch dieses Informationszentrums steht wieder der Weg zum Bahnhof Gloggnitz an. Unterwegs besteht die Möglichkeit zum Abendessen im Restaurant S'Platzl und zum Einkauf von Lebensmitteln für die Heimreise – es gibt mehrere Möglichkeiten (Eurospar, Penny, Lidl). Die letzte Fahrt, diesmal 50 Minuten lang, mit der Semmeringbahn zurück zur Unterkunft in Spital am Semmering.

Am fünften und zugleich letzten Tag unserer Reise steht lediglich das Frühstück im Hotel auf dem Programm. Genießen Sie noch einmal die kulinarischen Angebote Ihrer Unterkunft, bevor Sie sich auf die Heimreise vorbereiten. Der Transferbus wird Sie direkt an der Unterkunft abholen und zum Ausgangspunkt Ihrer Reise zurückbringen. Wir wünschen Ihnen eine angenehme und sichere Rückreise. Die Unterkunft muss bis 10:00 Uhr verlassen werden und die Abreise um 10:00 Uhr von der Unterkunft aus erfolgen. Die voraussichtliche Ankunft in Brno ist zwischen 13–14 Uhr und in Prag rund um 16 Uhr erwartet.

Es muss auch klargestellt werden, dass alle Zeitangaben nach einer detaillierten Überprüfung aller wichtigen Informationen aus Vorsicht verlängert wurden, um immer eine gewisse Reserve zu haben und um Eile bei den Teilnehmern dieser Tour zu vermeiden. Der einzige Nachteil der Unterkunft in Spital am Semmering besteht darin, dass von einigen Stationen Züge nur einmal alle zwei Stunden abfahren, daher ist es

notwendig, diese Verbindungen zu erreichen. Wie jedoch oben erwähnt, sind alle Zeiten nur orientierend und wurden zur Sicherheit großzügig bemessen, um alles ohne Schwierigkeiten bewältigen zu können. Im Rahmen der täglichen Nutzung des Zugverkehrs bietet sich dem Besucher so die einzigartige Chance, das UNESCO-Welterbe maximal zu genießen. Der Reisende wird einerseits die Semmeringbahn als einzigartiges Erlebnis erfahren, andererseits sie als öffentliches Verkehrsmittel nutzen.

Der Plan der Erkundungsreise ist konzipiert und harmonisiert mit der Semmeringbahn selbst. Der Teilnehmer lernt schrittweise die Geschichte und Entstehung der Eisenbahn und was betrifft die Semmeringbahn selbst. Informationen werden zunächst von den Arbeitern und Beschäftigten am Bau erhalten, über die Aristokratie, die sich in der durch die Semmeringbahn zugänglichen Umgebung Villen bauen ließ und Grandhotels bewohnte, bis hin zum letzten Tag, an dem ein Blick in die Zukunft geworfen wird, welche Veränderungen bereits stattfinden und worauf sich die Besucher in Zukunft freuen können.

6.1.1 Kosten der Besichtigungstour

Diese Erkundungsreise ist für eine Gruppe von 18 Personen, einen Reiseleiter/eine Reiseleiterin und einen Busfahrer/eine Busfahrerin geplant. Die Preise für die gesamten Kosten der Reise sind entsprechend dieser Teilnehmerzahl angepasst.

Die An- und Abreise nach Österreich ist mit einem Minibus (19+1 Plätze) sichergestellt. Der Minibus ist mit Klimaanlage, bequemen verstellbaren Sitzen, ausreichend Gepäckraum und der Möglichkeit zur Zubereitung von Tee oder Kaffee ausgestattet. Die Kosten für die Minibusfahrt betragen etwa 1600 CZK pro Person (Hin- und Rückfahrt inklusive). Während des Aufenthalts wird dieser Transport nicht mehr benötigt. Da unsere Expedition sich auf die Eisenbahn konzentriert, wird die gesamte weitere Beförderung vor Ort mittels Zügen auf der Semmeringbahn durchgeführt. Ein Wochenticket, also ein Ticket, das alle Tage abdeckt, an denen wir uns auf der Semmeringbahn bewegen, ermöglicht unbegrenztes Reisen zwischen den Stationen Gloggnitz und Mürzzuschlag in jeder Zugkategorie, so oft es am Tag benötigt wird. Das Ticket kostet pro Person 32,50 € (das entspricht 813 CZK).

Die Unterkunft wird in der Café Pension S'Platzl in Spital am Semmering bereitgestellt. Dort wird eine breite Palette an Unterkunftstypen angeboten – es gibt Familienzimmer, Zimmer für große Gruppen (in dieser Unterkunft besteht die

Möglichkeit einer Ferienwohnung oder Hütte), Doppelzimmer sowie Einzelzimmer. Daher ist der Preis der Unterkunft den verschiedenen Optionen angepasst und hängt immer vom jeweiligen Gruppentyp ab. Jedes Zimmer verfügt über ein eigenes Badezimmer mit WC, manche Unterkunftsarten bieten sogar eine eigene Küchenzeile. Alle Zimmer sind modern eingerichtet, wobei Holz und Licht eine große Rolle spielen. In der Unterkunft selbst befindet sich auch ein Café, in dem man tagsüber verweilen kann. Die Wahl der Café Pension S'Platzl als Unterkunft wurde getroffen, weil sie alle notwendigen Dienstleistungen bietet und zudem in dieser Alpenregion zu einem akzeptablen Preis verfügbar ist. Der einzige Nachteil der Unterkunft ist, dass Spital am Semmering nur eine kleine Gemeinde ist, die begrenzte Möglichkeiten bietet und für die meisten Bedürfnisse eine Anreise erforderlich ist. Aus diesem Grund ist das Programm der Reise so geplant, dass es möglich ist, Lebensmittel, Souvenirs und Besuche bedeutender Sehenswürdigkeiten anderswo zu erledigen. Einerseits gibt es ein Vorteil, dass Spital am Semmering direkt an der Strecke der Semmeringbahn liegt, andererseits verkehren die Züge hier jedoch nur eingeschränkt (manchmal nur einmal alle zwei Stunden). Die Café Pension S'Platzl kostet für den gesamten Aufenthalt (also für 4 Nächte) umgerechnet 5 475 CZK pro Person, wobei das reichhaltige Frühstück im Preis inbegriffen ist. Die Kurtaxe beträgt pro Nacht 2,50 € pro Person. Somit zahlt ein Gast insgesamt 5 725 CZK für die Unterkunft. Für weitere Informationen, Fotos der Unterkunft oder einzelne Preise können Sie diesen Link besuchen: <https://stuhleckplatzl.at/de/>

Die Eintrittspreise im Rahmen der Reise variieren und sind nicht in der Gesamtkosten enthalten, da es jedem selbst überlassen ist, ob er an dem Programm teilnehmen möchte. Kostenlose Eintritte gibt es zum Infozentrum am Bahnhof Semmering, Ghega Museum, Infoblick Grautschenhof, Infowelt Gloggnitz und Vinodukt, was die Show über die Entstehung der Semmeringbahn betrifft. Der Eintritt ins Südbahnhotel kostet 25 € pro Person und der Eintritt ins Südbahnmuseum 10 € pro Person. Hier sind die Preise für eine erwachsene Person angegeben. Natürlich variieren die Preise, wenn es sich um ein Kind, einen Studenten, einen Rentner handelt, oder es könnte bei großem Interesse auch eine Gruppenticketoption und damit ein Gruppenrabatt möglich sein. Was das Essen betrifft, ist im Preis der Reise nur das Frühstück enthalten, das im Preis der Unterkunft inbegriffen ist. Während des Ausflugs gibt es mehrere Empfehlungen, wo lokale

Spezialitäten gekocht werden und man sehr gut und zu einem vernünftigen Preis essen kann.

Alle Informationen, die Organisation der Unterkunft und die Durchführung der Reise liegen in der Verantwortung des Reiseleiters/der Reiseleiterin. Sollte es also Sprachbarrieren geben, da alle Informationen entlang der Eisenbahn oder in den Museen nur auf Deutsch oder Englisch verfügbar sind, ist während der gesamten Reise natürlich ein Reiseleiter/eine Reiseleiterin anwesend und steht den Teilnehmern auch bei Übersetzungen oder Dolmetschen zur Seite.

Der Gesamtpreis der Besichtigungstour zum Semmeringbahngelände umfasst daher alle Transportmittel (Minibus, Zugticket), Unterkunft für 4 Nächte (Frühstück inbegriffen), die Kurtaxe (2,50 € pro Nacht) und die Dienstleistungen des Reiseleiters/der Reiseleiterin. Nicht enthalten sind Eintrittsgelder und Versicherungen. Der Gesamtpreis beträgt somit 10.000 CZK pro Person.

Die folgende Tabelle gibt einen klaren Überblick über die Kostenstruktur des Ausflugs pro Person, einschließlich Transport, Unterkunft, Eintrittspreisen und der Dienstleistungen des Reiseleiters.

Tab. 2 – Gliederung der Kosten

KATEGORIE	KOSTEN (pro Person)
Transport – Bus + Zug	Autobus ca. 1 600 CZK + Zug 813 CZK
Unterkunft für 4 Nächte (Kurtaxe, Frühstück)	ca. 5 725 CZK (inkl. Kurtaxe, Frühstück)
Eintritt – Südbahnhotel Semmering	25 €
Eintritt – Südbahnmuseum	10 €
Mürzzuschlag	
Dienstleistungen des Reiseleiters	ca. 1 500 – 2 000 CZK
Gesamtpreis	10 000 CZK

7 Zusammenfassung des praktischen Teils

Im praktischen Teil meiner Bachelorarbeit habe ich das Semmeringgebiet aus einer anderen Perspektive vorgestellt. Diesmal aus der Sicht einer Besucherin, die im Sommer 2023 dorthin gereist ist und versucht hat, die Gegend zu erkunden, ohne zuvor etwas zu studieren, zu wissen oder zu recherchieren. Mit diesen Kenntnissen, die ich direkt in der Umgebung der Semmeringbahn gesammelt habe, habe ich den praktischen Teil der Arbeit eingeleitet. Ich habe die Vielfalt des Semmeringgebietes näher gebracht, zur Besichtigung motiviert und alles mit Informationen untermauert, die ich bei meinem ersten Besuch als absoluter Laie und kein Experte aufgenommen habe. Dann erläuterte ich, was der praktische Plan des vielfältigen Ausflugs umfasst, der einerseits Wissen des Ortes aus persönlicher Erfahrung und andererseits Kenntnisse aus Büchern und glaubwürdigen Online-Quellen beinhaltet, die ich bei der Erstellung des theoretischen Teils der Bachelorarbeit verwendet habe.

Es folgt ein Kapitel über den Erkundungsausflug selbst. Hier habe ich das Kapitel klar und kurz eingeführt. Es ist mir gelungen, einen Plan zu entwickeln, der schrittweise von der Vergangenheit über die Gegenwart bis zur Zukunft der Eisenbahn führt. Jeder Tag ist voller Aktivitäten, die auf jeden Reisetyp abgestimmt sind. Dann werden mittels Bildern und weiteren praktischen Tipps und Informationen alle Tage einzeln detailliert dargestellt. Hier konnte ich die meisten der verwendeten Fotos aus meinem eigenen Archiv einfügen, den Rest habe ich von den entsprechenden Webseiten der Museen, Hotels usw. bezogen. Ich denke, dass die Fotos die gesamte Eisenbahnumgebung besser illustrieren und es einem Leser, der dorthin möchte, aber noch nicht dort war, ermöglichen, sich alles besser vorzustellen. Auch Webseiten sind angehängt, auf denen man mehr Informationen finden kann. Mich selbst hat überrascht, wie viele Orte ich in der Umgebung der Semmeringbahn gefunden habe, wie viele Möglichkeiten zur Vermittlung historischer Ereignisse Besucher besuchen können und wie sehr sie diese Umgebung maximal genießen können.

Am Ende habe ich die Kosten für den Erkundungsausflug zusammengefasst. Ich habe alles so geplant, dass es durchführbar ist. Also suchte ich alles für die gegebene Anzahl von Teilnehmern, berechnete die Transportkosten hin und zurück. Ich habe mich auf Webseiten inspirieren lassen, wobei ich die Links direkt in den Text eingefügt habe. Es ist mir auch gelungen, eine einfache Tabelle zu erstellen, in der alles Wesentliche

verzeichnet ist, falls jemand den detaillierten Text nicht lesen möchte oder will. Alle Einrichtungen (Art der Unterkunft, Transport, Ausflugstipps) habe ich unter Berücksichtigung des goldenen Mittelwegs ausgewählt, so dass die Preise akzeptabel sind, aber alles auf einem bestimmten Niveau und in einem gewissen Komfort ist.

Fazit

Die Bachelorarbeit, die sowohl aus einem theoretischen als auch aus einem praktischen Teil besteht, bildet eine umfassende Informationsquelle, die sich auf das UNESCO-Denkmal – die Semmeringbahn – konzentriert.

Das Hauptziel des theoretischen Teils meiner Arbeit war es, das zentrale Thema der Semmeringbahn umfassend darzustellen und dabei ihre Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft zu analysieren und zu vergleichen. Ich habe wichtige Ereignisse und Persönlichkeiten hervorgehoben, insbesondere das Leben und Erbe von Carl Ritter von Ghega, und die Umgebung der Bahn beleuchtet. Auch Themen wie der Bauprozess, die Bedingungen während des Baus, die Eröffnung, der Betrieb und die Integration der Bahn in ihre Umgebung sind detailliert beschrieben. Die Arbeit ist klar in Kapiteln und Unterkapiteln gegliedert, die aufeinander aufbauen und schrittweise einen umfassenden Informationskomplex bilden. Die überraschend geringe Zahl der Todesfälle während der Bauarbeiten zeigt das sorgfältige Planen und Überwachen jedes Bauabschnitts. Dank der durchdachten Konstruktion hat sich die Eisenbahn den steigenden Anforderungen im Güter- und Personenverkehr angepasst und bewältigt diese Herausforderungen bis heute. Der Bau des Semmering-Basistunnels spielt eine wichtige Rolle für die Zukunft der Bahnstrecke, da er den Verkehr auf dieser Strecke erheblich beschleunigen und neue Möglichkeiten für den Personen- und Güterverkehr schaffen wird, indem er bestehende Einschränkungen, insbesondere in Bezug auf die Tragfähigkeit, überwindet. Angesichts der verfügbaren Literatur und Quellen zum Thema Semmeringbahn war ich überrascht, wie viel Literatur bereits existiert und wie viele Informationen verfügbar und auffindbar sind. Im Rahmen der Arbeit habe ich das Wesentliche zusammengefasst und den Lesern eine Informationsquelle bereitgestellt.

Im praktischen Teil meiner Bachelorarbeit habe ich das Semmeringgebiet aus einer anderen Perspektive vorgestellt. Das Ziel war es vor allem, die Region aus heutiger Sicht näher zu bringen, zusammenzufassen, was sie bietet und welche Möglichkeiten in diesem Umfeld bestehen. Ein Teil davon ist auch eine Erkundungsreise, die sowohl auf den Erkenntnissen aus dem theoretischen Teil als auch auf eigener Erfahrung und dem tatsächlichen Besuch dieser Landschaft basiert. Ich habe die Vielfalt des Semmeringgebietes detailliert beschrieben, zu Besuchen angeregt und Informationen bereitgestellt, die ich bei meinem ersten Besuch als völliger Laie gesammelt habe. Ich

erklärte, was der praktische Plan einer vielfältigen Tour umfasst, die persönliche Erfahrungen mit dem Ort und Wissen aus Büchern und Online-Quellen aus dem theoretischen Teil der Arbeit kombiniert. Gerade dank des Wissens aus der Literatur konnte ich die Reise gemäß dem Zeitplan, einer logischen Abfolge und einem unterhaltsamen Programm für jeden planen. Alle Aktivitäten stehen direkt in Verbindung mit der Semmeringbahn und beleuchten entweder einen Teil ihrer Geschichte oder stellen durch Darstellung der Gegenwart Fragen zu zukünftigen Plänen. Alle Tage sind detailliert beschrieben, durch Illustrationen belebt und mit praktischen Tipps und Informationen ergänzt. Fotografien illustrieren die Umgebung der Bahn und helfen den Lesern, die dorthin reisen wollen, sich alles besser vorzustellen. Abschließend habe ich die Kosten für den Erkundungsausflug zusammengefasst, den ich so geplant hatte, dass er durchführbar ist.

Die Semmeringbahn ist ein außergewöhnliches Bauwerk, das bis heute mit der sich beschleunigenden Welt Schritt hält. Ich bin froh, dass ich im Rahmen meiner Bachelorarbeit die Möglichkeit hatte, diesen Ort näher kennenzulernen, ihn noch während des vollen Betriebs zu besuchen und auch Teil der ersten Pläne zu sein, die bald aktuell werden. Ich glaube und hoffe, dass dieses Denkmal auch in Zukunft seinen Platz finden wird und zukünftigen Besuchern viel zu bieten hat.

Conclusion

The central theme of my bachelor's thesis, which consists of both theoretical and practical parts, is the railway located in the Austrian Alps, known as the Semmering Railway.

The primary goal of the theoretical section was to provide a comprehensive examination of the Semmeringbahn by exploring its past, present, and future. I included the period before the creation of the railway and the events that accelerated the start of construction. I highlighted the life and legacy of the construction leader Carl Ritter von Ghega (1802–1860), and described in detail the course of the construction and its impact on the workers and the surrounding area. The operation of the Semmeringbahn, which began in 1854 and now marks 170 years, is a significant part of the theoretical section. It details the railway's influence over the years, what has changed, what the operation looks like today, and what is planned for the future. The thesis is clearly structured into chapters and subchapters, gradually building a comprehensive complex of information. Thanks to its thoughtful design, the railway has adapted to increasing demands in freight and passenger transport and continues to meet these challenges today. The construction of the Semmering Base Tunnel is pivotal for the railway's future, as it will significantly speed up traffic on this route and create new opportunities for passengers and freight transport by overcoming existing limitations, especially regarding load capacity.

In the practical part of my thesis, I presented the Semmering region from a different perspective. The main objective was to introduce the region from a contemporary viewpoint, summarize what it offers, and outline the possibilities in this environment. This section includes an exploratory trip that draws on insights from the theoretical part, my personal experience, and actual visits to the landscape. I detailed the diversity of the Semmering area, encouraged visits, and provided information gathered during my initial visit as a complete novice. I explained the practical plan of a diverse tour that combines personal experiences with the place and knowledge from books and online sources used in the theoretical part of the work. All activities are directly related to the Semmeringbahn, either highlighting a part of its history or raising questions about future plans through the presentation of the present. Each day is described in detail, enhanced by illustrations, and supplemented with practical tips and information.

Photographs illustrate the railway environment and help readers who want to travel there to better visualize everything. Finally, I summarized the costs of the exploratory trip, which I planned to be realisable.

The Semmeringbahn is an exceptional structure that keeps pace with the accelerating world. I am pleased that my bachelor thesis allowed me to get to know this place better, visit it during full operation, and be part of the initial plans soon to be relevant. I believe and hope that this monument will find its place in the future and continue to offer much to visitors.

Tabellenverzeichnis

Tab. 1 – Der Reiseplan

Tab. 2 – Gliederung der Kosten

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 – Leporello-Panorama (vgl. Wittasek-Dieckmann, 2003, S. 18)

Abb. 2 – Audioguide Semmeringbahn (<https://audioguidesemmeringbahn.at/>)

Abb. 3 – Ghega-Denkmal (18. 08. 2023)

Abb. 4 – Doppelreiterwarte (19. 08. 2023)

Abb. 5 – Herzstück der Semmeringbahn (19. 08. 2023)

Abb. 6 – Informationstafel (19. 08. 2023)

Abb. 7 – Viadukt Kalte Rinne (19. 08. 2023)

Abb. 8 – Südbahnhotel Semmering (<https://suedbahnhotel-semmering.at/galerie/>)

Abb. 9 – Schwarza Viadukt (20. 08. 2023)

Abb. 10 – Südbahnmuseum (<https://www.suedbahnmuseum.at/at/museum>)

Abb. 11 – MürzApp (<https://www.suedbahnmuseum.at/at/museum/museum-app-de>)

Abb. 12 – Fahrt mit der Semmeringbahn (20. 08. 2023)

Abb. 13 – Infobox Gloggnitz (<https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/semmering-basistunnel/infowelt>)

Literaturverzeichnis

1/ Bücherverzeichnis

HUBMANN a, Axel. Das Semmeringgebiet heute: Instandhaltung, Restaurierung, Wiederbelebung. In: Semmering: UNESCO Weltkulturerbe. Denkmalpflege in Niederösterreich. St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung, 2003. S. 6.

HUBMANN b, Axel. Semmering – Weltkulturerbe und Kulturlandschaft. In: Semmering: UNESCO Weltkulturerbe. Denkmalpflege in Niederösterreich. St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung, 2003. S. 8–9.

KOLOMÝ, Radoslav; STEJSKAL, Pavel a ZELENKA, Jaromír. *Semmeringská horská železnice Jižní státní dráhy a její vliv na další vývoj konstrukce parní lokomotivy. Část 1, Výstavba první horské dráhy světa a soutěž o nejvhodnější horskou lokomotivu.* Pardubice: Univerzita Pardubice, 1997, S. 3–8

LINDNER, Gerhard. Editorial. In: Semmering: UNESCO Weltkulturerbe. Denkmalpflege in Niederösterreich. St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung, 2003. S. 4

LUDWIGSTORFF, Max. Die Landschaftsverschönerung am Semmering. . In: Semmering: UNESCO Weltkulturerbe. Denkmalpflege in Niederösterreich. St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung, 2003. S. 28

MAYER, Theodor Heinrich. *Železná dráha přes kouzelnou horu: první vysokohorská železnice na světě: a její následovníci.* Prag: SUDOP, 2022. S. 8–21. ISBN 978-80-906789-7-2.

PAP, Johann Robert. Carl Ritter von Ghega – ein Venezianer verändert die Eisenbahn. In: Semmering: UNESCO Weltkulturerbe. Denkmalpflege in Niederösterreich. St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung, 2003. S. 22–24.

PEŘINA, Luboš. *Semmering – nejstarší horská železnice světa.* In: Země světa: zeměpisný a cestopisný měsíčník. Prag: ABC-Info. 2015. S. 56–59

PRÖLL, Erwin. Vorwort. In: Semmering: UNESCO Weltkulturerbe. Denkmalpflege in Niederösterreich. St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung, 2003. S. 3

SCHABERT, Werner. *Železnice: obrazový atlas.* Praha: Svojtka & Co Verlag, 2011. S. 54-59, ISBN 978-80-256-0511-0.

STRAUB, Wolfgang und SACHSLEHNER, Johannes. Carl Ritter von Ghega. Biografische Bibliothek Styria. Graz: Styria, 2004, S.20–25. ISBN 3-222-13138-4.

WITTASEK-DIECKMANN, Richard. Die Semmeringbahn. In: Semmering: UNESCO Weltkulturerbe. Denkmalpflege in Niederösterreich. St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung, 2003. S. 16–18.

2/ Internetquellen

URL 1: <https://www.unesco.at/kultur/welterbe/unesco-welterbe-in-oesterreich/semmeringeisenbahn>

URL 2: https://www.planet-wissen.de/technik/verkehr/geschichte_der_eisenbahn/pwiekarlrittervonghegaunddiesemeringbahn100.html

URL 3: Walek-Doby, Traude. Bis heute ein technisches Wunderwerk. (23.07.2022) [online]. In: <https://adz.ro/kultur/artikel-kultur/artikel/bis-heute-ein-technisches-wunderwerk>[24.03. 2024]

URL 4: https://austria-forum.org/af/Biographien/Ghega%2C_Karl_Ritter_von

URL 5: <http://www.ghega-museum.at/presse-OeIAN%202018.01.pdf>

URL 6: <https://www.erih.de/wie-alles-begann/geschichten-von-menschen-biografien/biografie/ghega>

URL 7: <https://semmering.com/content/35/uber-den-semmering?block=region-lage>

URL 8: https://alpenrouten.de/Semmeringpass_point807.html

URL 9: <https://semmering.at/en/begrusung-am-bahnhof-semmering/>

URL 10: <https://www.payne.cz/3xS43787/GhegaKarl.htm>

URL 11: https://www.meinbezirk.at/liesing/c-lokales/carl-ritter-von-ghega-erbauer-der-semmeringbahn_a1213781

URL 12: <https://babylonrevue.cz/ferdinand-dobrotivy-prkopnik-vystavby-eleznini-sit/>

URL 13: http://www.bahn-austria.at/k_diesdas_muenze-Folder-Kk-Suedbahn.pdf

URL 14: <https://www.deutsches-museum.de/forschung/bibliothek/unsere-schaetze/mobilitaet/eisenbahn-ueber-den-semmering>

URL 15: <https://semmering.at/tourismus/weltkulturerbe-semmeringbahn-2/>

URL 16: <http://www.semmeringbahn.at/geschichte.php>

URL 17: https://austria-forum.org/af/Biographien/Ghega%2C_Karl_Ritter_von

URL 18: <https://www.eisenbahn.gerhard-obermayr.com/oebb/bel-strecken-normalspur/semmeringbahn/>

URL 19: https://www.alliancefornature.at/pdf/meteor_nachrichten201404_160j_semmeringbahn.pdf

URL 20: <https://www.welterbetour.de/semmeringbahn-fahrt-im-unesco-welterbe>

URL 21: https://www.albertmilde.com/hike/at_noe/semmering/bild.php?b=60

URL 22: <http://www.ghega-museum.at/index.html>

URL 23: <http://moravske-karpaty.cz/prumysl/stavby/severni-draha-cisare-ferdinanda-kfmb/>

URL 24: <http://members.nanet.at/jirout/bahnbau.html>

URL 25: <https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/Semmeringbahn>

URL 26: https://www.nzz.ch/magazin/reisen/eine_pionierleistung_aus_dem_19_jahrhundert-ld.666397

URL 27: https://www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1_S/Sedlak_Johann_1820_1870.xml

URL 28: <https://www.sluknov.cz/mesto/vyznamni-rodaci-a-obcane/rziha-frantisek>

URL 29: https://www.meinbezirk.at/bruck-an-der-mur/c-lokales/wieder-einmal-mit-der-semmeringbahn-fahren_a1132714

URL 30: <http://www.ghega-museum.at/galerie-23.html>

URL 31: <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/semmering-bestandsstrecke>

URL 32: <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/semmering-bestandsstrecke/rund-um-den-bau>

URL 33: <https://presse-oebb.at/news-service-fuer-die-semmering-bergstrecke?id=176234&menuid=27020&l=deutsch>

URL 34: <https://dossiers.kleinezeitung.at/semmering-basistunnel/>

URL 35: <https://eisenbahn.blog/bahntunnel>

URL 36: Probst, Emeli. Semmeringtunnel soll Ghegabahn zu attraktivem Tourismusziel machen. (04.10.2023). [online]. In: <https://m.noen.at/neunkirchen/semmeringbahn-semmeringtunnel-soll-ghegabahn-zu-attraktiven-tourismusziel-machen-384014637> [11.03.2024]

URL 37: <https://www.servustv.com/natur/v/aa-1qd8xbrqn2112/>

URL 38: <https://www.unesco.at/kultur/welterbe/unesco-welterbe-in-oesterreich/semmeringeisenbahn>

URL 39: https://www.albertmilde.com/hike/at_noe/semmering/bild.php?b=31

URL 40: <https://www.suedbahnhof-kultur.at/das-suedbahnhof>

URL 41: <https://unipub.uni-graz.at/download/pdf/7707991.pdf>

URL 42: <https://www.kultursommer-semmering.at/panhans>

URL 43: https://www.albertmilde.com/hike/at_noe/semmering/bild.php?b=103

URL 44: <http://www.semmeringbahn.at/bahnwanderweg.php>

URL 45: <https://www.wieneralpen.at/a-am-bahnwanderweg-von-semmering-nach-payerbach>

URL 46: http://www.semmeringbahn.at/images/Semmering-Bahnwanderweg_21.pdf

URL 47: https://www.steiermark.com/de/Hochsteiermark/Urlaub-planen/Tourenportal/Steirischer-Semmeringbahn-Wanderweg_tour_1430561

URL 48: <https://www.freets.at/blog/semmering>

URL 49: https://www.alliancefornature.at/unten_whc_semmering.html

URL 50: <http://www.semmeringbahn.at/images/Semmeringbahn-Managementplan-Deutsch.pdf>

URL 51: <https://www.eisenbahn.gerhard-obermayr.com/oebb/bel-strecken-normalspur/semmeringbahn/das-semmeringgebiet/>

URL 52: https://www.parostroj.net/kfnb/Severni_draha.html

URL 53: https://www.albertmilde.com/hike/at_noe/semmering/bild.php?b=13

URL 54: https://www.albertmilde.com/hike/at_noe/semmering/bild.php?b=78

URL 55: https://www.albertmilde.com/hike/at_noe/semmering/bild.php?b=71

URL 56: https://www.albertmilde.com/hike/at_noe/semmering/bild.php?b=39

URL 57: https://www.albertmilde.com/hike/at_noe/semmering/bild.php?b=86

URL 58: https://www.albertmilde.com/hike/at_noe/semmering/bild.php?b=101

URL 59: https://www.albertmilde.com/hike/at_noe/semmering/bild.php?b=81

URL 60: <https://carinzia.net/remise/150jahre.htm>

URL 61: <https://www.cultural-heritage.cz/semmerinska-zeleznice/>

URL 62: <https://unipub.uni-graz.at/obvugrhs/content/titleinfo/8100965/full.pdf>

URL 63: <https://stuhleckplatzl.at/de/>

URL 64: https://www.albertmilde.com/hike/at_noe/semmering/bild.php?b=90

URL 65: <https://www.wieneralpen.at/ausflugsziele-in-den-wiener-alpen-entdecken/a-vinodukt>

URL 66: <https://www.suedbahnmuseum.at/at/>