



# Eisenbahn überwindet erstmals die Alpen

Das Südbahn Museum in Mürzzuschlag, Österreich ■ Frieder Bluhm

Wie mögen sie sich angefühlt haben, die letzten vier Minuten der Bahnreise von Wien nach Triest? Die letzten Kurven, Weichen, Signale – und dann die Einfahrt in den Bahnhof an der Adria-Küste? Hinter jenen Passagieren, die bereits in der österreichischen Hauptstadt zugestiegen waren, lagen da schon 13 Stunden Fahrt. Besser gesagt: nur 13 Stunden, kaum mehr als ein halber Tag. Das war seinerzeit eine Sensation. Denn zwischen Start und Ziel galt es, die Alpen zu überwinden, was bis dahin nur unter großen Mühen und erheblichem Zeitaufwand möglich gewesen war.

Spektakulärster Abschnitt der 1857 eröffneten Südbahn war die Strecke von Gloggnitz in Niederösterreich über den Semmering nach Mürzzuschlag in der Steiermark. Die Semmeringbahn war die erste normalspurige Gebirgsbahn Europas, ein technisches Meisterwerk, das seit 1998 zum Unesco-Welterbe zählt. Das Südbahn Museum in Mürzzuschlag erzählt die abenteuerliche Geschichte jener Bahnstrecke, die eine durchgehende Eisenbahnverbindung von der Residenzstadt Wien bis Triest, dem wichtigsten Hafen der Habsburgermonarchie, herstellte. Und das an einem authentischen Standort und mit beeindruckenden Exponaten.

„Mit lebhafter Befriedigung lege ich den Schlussstein eines Werkes, das nach Ueberwindung der größten Schwierigkeiten nunmehr vollendet, und, wie ich hoffe, mit Gottes Hülfe dazu bestimmt ist, die Wohlfahrt der Provinzen meines Reiches, und namentlich die meiner treuesten Stadt Triest zu vermehren, auf die ich den Segen des Allmächtigen herabrufe“ – so lauten die überlieferten Grußworte des Kaisers Franz Joseph I. anlässlich der ersten Ankunft eines Zuges am 27. Juli 1857 in Triest. Zu den „größten Schwierigkeiten“ gehörte zweifellos der Semmering.

## Erbauer wurde später für seine Verdienste geadelt

Der Ort Semmering am Scheitelpunkt des gleichnamigen Passes war im 19. Jahrhundert ein eleganter und überaus beliebter Sommerfrische-Ort. Um den betuchten Gästen, die vorwiegend aus Wien kamen, die Anreise zu erleichtern und gleichzeitig eine durchgängige Bahnverbindung von Wien nach Triest zu schaffen, entstand der kühne Plan, das Gebirge mit einer Eisenbahn zu erschließen. Mit der Aufgabe betraut wurde der 1802 in Venedig geborene Ingenieur Carlo Ghenga, der später für seine Verdienste geadelt wurde und 1860 als Karl Ritter von Ghenga starb.

Die Herausforderung war riesig. Von Gloggnitz bis zum Scheitelpunkt auf 896 Meter über dem Meeresspiegel galt es, eine Höhendifferenz von 457 Metern zu überwinden. Von dort bis nach Mürzzuschlag, Luftlinie 21 Kilometer von Gloggnitz entfernt, betrug die Differenz 217 Höhenmeter. Ghenga plante 15 Tunnel, 16 Viadukte, zum Teil zweistöckig, und 100 gemauerte Bogenbrücken, verteilt auf eine Strecke von 42 Kilometern. 1848 begann der Bau der Strecke. Bis zu 20 000 Arbeiter waren in den folgenden sechs Jahren auf den gefährlichen Baustellen beschäftigt. Mehrere Hundert Menschen starben während der Bauarbeiten durch Unfälle oder Epidemien, die in den Arbeiterunterkünften immer wieder ausbrachen.

Am 17. Juli 1854 wurde die Bahn feierlich eröffnet und dem allgemeinen Personenverkehr übergeben.

150 Jahre später, pünktlich zum Jubiläum, feierte im Bahnhof Mürzzuschlag, dem südlichen Endpunkt der Semmeringbahn, das Südbahn Museum Eröffnung. In zwei ehemaligen Eisenbahnhallen und dem historischen Ringlokschuppen erzählt es die Geschichte der Südbahn von den ersten Entwürfen bis in die Gegenwart. Die abwechslungsreich gestaltete Dauerausstellung widmet sich den großen Visionären und Pionieren des Eisenbahnbaus, es geht um berühmte Eisenbahnreisende im „Zug der Schicksale“ und um Eisenbahn-Berufsbilder. Außer einer „Lokomotive der Sinne“ und einem inszenierten „Tunnelerlebnis“ spürt die Ausstellung den Zusammenhängen zwischen Eisenbahn und Kunst, Landschaft, Tourismus, Zeit, Kommunikation, Krieg, Industrie und Handel nach. Dass die Eisenbahn große Auswirkungen auf die Gesellschaft hatte, indem sie Entfernungen scheinbar schrumpfen ließ, daran erinnert der Titel der Ausstellung: „Wien-Mürzzuschlag-Triest: 13 Stunden 4 Minuten“.

## Umfangreiche Fahrzeugsammlung im historischen Ringlokschuppen

Sehenswert ist die umfangreiche Fahrzeugsammlung im 1880 erbauten Ringlokschuppen. Der Bereich zur geschichtlichen Entwicklung der normalspurigen Draisinen, Bahn- und Motorbahnwagen zeigt mehr als 40 Originalfahrzeuge und Rekonstruktionen, die im Zeitraum von 1838 bis 1970 für Bahnaufsicht und -erhaltung im Einsatz waren. Spannend ist die Bandbreite der ausgestellten Lokomotivtypen: von der „Gmunden“, einer Dampflokomotive in Spurweite 1 106 Millimeter (entspricht dreieinhalb österreichischen Fuß), über das legendäre Schweizer Krokodil bis hin zum E-Lokomotiven-Klassiker 1042. Das wohl herausragendste Exponat ist die auf Grundlage der „bahnbrechenden“ Innovation von Karl Gölsdorf konstruierte Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 180 der kkStB (k.k. Staatsbahnen Österreichs).

Neuestes Schmuckstück: die Dampflokomotive Steinbrück, Baujahr 1848. Die älteste erhaltene Dampflok österreichischer Fertigung kehrte im März 2024 als Leihgabe des Technischen Museums Wien nach Mürzzuschlag zurück – 176 Jahre nach ihrer ersten Ankunft, als der Bau der Semmeringbahn gerade erst begann. Die technikgeschichtlich bedeutende Anlage – Ringlokschuppen und Drehscheibe, Lokmontagehalle sowie Schiebebühne – sind in ihrer Gesamtheit das letzte erhaltene Ensemble aus der Anfangszeit der Eisenbahn. Aus diesem Grund wurden die Hallen des Südbahn Museums 2006 unter Denkmalschutz gestellt und gehören seit 2009 zur Kernzone des Unesco Welterbes.

## Weitere Informationen:

Südbahn Museum  
Heizhausgasse 2  
8680 Mürzzuschlag, Österreich  
Telefon +43 (0) 38 52 / 2 55 66 41  
www.suedbahnmuseum.at

Fotos: Standort

