

E NATURWISSENSCHAFTEN, TECHNIK, MEDIZIN

EJ Technik

Verkehrstechnik

Semmeringbahn

- 18-4** *Die Semmeringbahn* : eine Baugeschichte der ersten Hochgebirgseisenbahn der Welt / Günter Dinhobl. - Wien [u.a.] : Böhlau, 2018. - 260 S. : Ill. ; 21 cm. - ISBN 978-3-205-20212-7 : EUR 29.00
[#6159]

Die Semmeringbahn ist ein 41,7 km langes Teilstück der Eisenbahnlinie Wien-Triest, das in Gloggnitz (Niederösterreich) beginnt, in Mürzzuschlag (Steiermark) endet und in 898 m Seehöhe ihren höchsten Punkt im Semmering-Tunnel erreicht. Ihre Verwirklichung in den Jahren 1848 bis 1854 beruhte in mehreren Sachgebieten auf völlig neuen technischen Lösungen. Das Ensemble dieser Strecke mit den im Stil der Zeit gestalteten Kunst- und Stationsbauten, Bahnwächter-, Signal- und Schilderhäuschen, die auch im Laufe der Zeit nur unwesentlich verändert und den modernen Anforderungen angepaßt worden waren, führten dazu, daß diese Strecke 1998 als erste Bahnstrecke in die Liste des UNESCO-Welterbes aufgenommen wurde.¹

„Eine Grundlage dieser Publikation bildet die Dokumentation ‚Semmering-Eisenbahn. Geschichte und Bedeutung der ersten Hochgebirgseisenbahn der Welt‘ aus dem Jahr 1998, welche ... vom Autor dieses Buches zusammengestellt wurde“, so eine Vorbemerkung auf der Titelblattrückseite. Dem Vorwort kann man dann entnehmen, daß fünf Jahre später, 2003, eine darauf beruhende Publikation erschienen ist (im Literaturverzeichnis als „Dinhobl 2003a“ angeführt; die ursprüngliche Dokumentation fehlt dort).² Dieser Band war vergriffen, in zahlreichen Veröffentlichungen wurden überholte Darstellungen übernommen, die richtigzustellen waren; es gab neuere Erkenntnisse aus aktuellen Forschungen, so daß eine Überarbeitung und Ak-

¹ *Panorama Welterbe Semmeringbahn* : Stand der Dinge = Panoramic view of world heritage Semmering railway / Günter Dinhobl ; Birgit Haehnel (Hg.). - Innsbruck [u.a.] : Studien-Verlag, 2010. - 63 S., [52] Bl. : zahlr. Ill., graph. Darst., Kt. ; 22 cm. - (Publikationen des Südbahn-Museums ; 3). - ISBN 978-3-7065-4978-3 (Buch mit Leporello in Schuber) : EUR 29.90 [#4629]. - Rez.: **IFB 16-1** <http://ifb.bsz-bw.de/bsz451546911rez-1.pdf>

² *Die Semmeringbahn* : der Bau der ersten Hochgebirgseisenbahn der Welt / Günter Dinhobl. - Wien : Verlag für Geschichte und Politik ; München : Oldenbourg-Wiss.-Verlag, 2003. - 229 S. : Ill., graph. Darst., Kt. ; 21 cm ; (Österreich Archiv) (Schriftenreihe des Instituts für Österreichkunde). - ISBN 3-486-56743-8 - ISBN 3-7028-0395-5 ; EUR 24.80.

tualisierung angezeigt schien. Die vorliegende Publikation ist genau genommen also die 3. überarbeitete Auflage.

Der Band gliedert sich in 11 Kapitel, die wiederum in 2 bis 15 Abschnitte unterteilt sind. Nach der Einleitung beginnt es mit dem *Eisenbahnbau bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts*, in dem die Probleme rund um das damals neue Fortbewegungsmittel Eisenbahn erläutert werden.

Es folgen die *Biographischen Notizen zu Carl Ritter von Ghenga*, unter dessen Leitung und mit dessen Kenntnissen die Bahn entstand und der später für seine Leistungen in den Ritterstand erhoben wurde.

Kapitel 4 ist dann die eigentliche *Baugeschichte der Semmering-Eisenbahn*, einschl. der Architektur der Bahnhöfe und Bahnwächterhäuser, der Renovierungen Mitte des 20. Jahrhunderts und des Baues des Neuen Haupttunnels. Es geht um die Trassenfindung mit Krümmung und Neigung, um den Brückenbau mit ebenfalls erstmals gekrümmt und geneigt ausgeführten Viadukten und die Berechnung der Belastung durch fahrende Züge und ihrer Fliehkraft. Tunnelbau fand unter schwierigen geologischen Verhältnissen statt, die bis heute wiederkehrende Probleme verursachen. Seine Erfahrungen veranlaßten damals den Ingenieur Franz von Rziha, das erste Lehrbuch über den Tunnelbau zu schreiben.³

Kapitel 5 wirft einen Blick auf den Lokomotivwettbewerb, mit dessen Hilfe man eine geeignete Lok finden wollte. Allgemein aufkommende Zweifel an der Fähigkeit der vorhandenen Lokomotivtechnik, Steigungen und Lasten zu bewältigen, nötigten die betreibende Staatseisenbahn-Direktion, einen Lokomotivwettbewerb auszuschreiben.

Großprojekte, mit denen bisher nie Dagewesenes geschaffen wurde, forderten immer auch Verluste an Menschenleben, auch hier gab es 15 Tote durch Betriebsunfälle, aber einige hundert Tote durch Cholera. Alle diese Schwierigkeiten gelang es zu bewältigen und im Oktober 1853 konnte eine „inoffizielle Eröffnungsfahrt“ durchgeführt werden.⁴

Ein Exkurs ist Kapitel 6 über die bis 1860 vorhandenen Gebirgsbahnen mit Schwerpunkt auf der italienischen Giovi-Linie bei Genua und dem Mont-Cenis-Projekt in Savoyen, die beide etwa zu gleicher Zeit gebaut wurden wie die Semmeringbahn.

Die Vorgeschichte und die Entwicklung bis zur UNESCO-Welterbestätte wird in Kapitel 7 *Schutzstatus der Semmeringeisenbahn* dargestellt; ein Ausblick auf Zukünftiges sind die „Visionen 2029“, ein Projekt mit Vorschlägen, die Bahnstrecke mit Animationen und Land Art „zu beleben“.⁵

³ **Lehrbuch der gesamten Tunnelbaukunst** / Franz von Rziha. - Berlin : Ernst & Korn. - Bd. 1 (1867) - 2 (1872). - Nachdruck: Essen : Verlag Glückauf. - Bd. 1 (1986) - 2 (1987). - Zu Rziha s.a. https://de.wikipedia.org/wiki/Franz_von_Rziha [2018-11-10].

⁴ Kaiser Franz Joseph entschied, daß eine offizielle Eröffnung nicht stattfinden solle. Die öffentliche Inbetriebnahme für den Frachtverkehr war im Mai 1854 und für den Personenverkehr im Juli 1854.

⁵ **Panorama Welterbe Semmeringeisenbahn** : Visionen 2029 = Panoramic view of world heritage Semmering railway / Günter Dinobl ; Birgit Haehnel (Hg.). - Innsbruck [u.a.] : Studien-Verlag, 2015. - 79 S., [52] Bl. : zahlr. Ill., graph. Darst., Kt.

In Kapitel 8 folgt die Streckenbeschreibung der „Semmering-Eisenbahn“, unterteilt in die Abschnitte für die einzelnen Stationen und Streckenabschnitte, jeweils mit Abbildungen des Streckenplans.

Anhänge sind meistens nicht sonderlich spannend, hier jedoch - als Kapitel 9 - bemerkenswert und z.T. recht kurzweilig zu lesen: Es beginnt mit der Chronik, die 1802 mit Ghegas Geburt einsetzt und mit der jüngsten Viadukt-Sanierung 2018 endet. Es folgt die Aufteilung der Baulose⁶ und eine Aufzählung der Viadukte und Tunnel, diese jeweils in zwei Tabellen aus unterschiedlichen Quellen mit meistens geringfügig differierenden Angaben. Die *Ausführung der Tunnelportale* ist begleitet von einer Fotostrecke mit 30 etwa briefmarkengroßen Fotos, die der Autor in den 1990er Jahren gemacht hat. Die Nachrichtenübertragung zwischen den Wächterhäuschen erfolgte durch 17 unterschiedliche Glockensignale, die hier aufgeführt sind, wenn etwa „In der Richtung von Wien durchgegangene Wägen auf dem unrichtigen Geleise [kommen]“ waren 21 Glockenschläge in 9 Intervallen zu geben. Die Hochbauten werden aufgelistet und beschrieben, und das Verkehrsaufkommen von 1854 bis 2014 zahlenmäßig erfaßt.

Das *Literaturverzeichnis* nennt 154 selbständige und unselbständige Titel, geordnet nach Zitiertitel (Autorenname und Erscheinungsjahr). Es umfaßt den Zeitraum von 1831 bis 2018, darunter auch einige Internetquellen. Nach 2003, dem Erscheinungsjahr der früheren Ausgabe, sind noch 31 Titel hinzugekommen, darunter 2017 sogar eine Semmeringbahn-Bibliographie.⁷ In den 706 Anmerkungen wird mittels Zitiertitel auf das Literaturverzeichnis hingewiesen, man findet hier auch noch zusätzliche Literaturhinweise mit Quellenangabe und weitere Internetquellen. In vielen Anmerkungen gibt es auch Erläuterungen, die zum Verständnis beitragen (etwa Anm. 360 - 364 über die Glockenstationen und die Kommunikationsmöglichkeiten zwischen den Stationen), man ist also gut beraten, immer nachzuschlagen, wozu das Lesebändchen unentbehrlich ist.

Etwas hingehuscht und lieblos gemacht, aber immerhin vorhanden: Ein *Namensregister*, enthaltend neben Personen auch Firmen und Organisationen, und ein *Topographisches Register*. Die Auflösung der Abkürzungen (K. für Kaiser bzw K.in für Kaiserin und Kg für König) muß der Leser selbst erraten. Bei einigen Einträgen ist der Zeilenumbruch verrutscht (Alliance for Nature S. 297, England S. 298), eine Leerzeile zwischen „Venedig“ und „Wagnergraben“ fehlt.

Im *Vorwort* (S. 10) wurde ausdrücklich erwähnt, daß man die Werke des Fehlerteufels der früheren Ausgabe korrigiert hätte; es wurden wohl nicht alle gefunden oder der Fehlerteufel hat erneut zugeschlagen: Etwa die zahl-

; 22 cm. - (Publikationen des Südbahn-Museums ; 9). - ISBN 978-3-7065-5508-1 : EUR 29.90 [#4630]. - Rez.: **IFB 16-1**

<http://ifb.bsz-bw.de/bsz451546911rez-1.pdf>

⁶ Ein Baulos ist ein definierter Arbeitsabschnitt eines größeren Bauprojektes. Hier wurden die Arbeiten für einzelne Streckenabschnitte vergeben.

⁷ **Bibliographie der Semmeringbahn-Literatur** / Bernhard Neuner. - Mürzzuschlag am Semmering : Südbahnmuseum, 2017. - 175 S. : Ill., Kt. ; 25 cm. - (Publikationen des Südbahn-Museums ; 10). - ISBN 978-3-200-04964-2.

reichen falschen Silbentrennungen (beispielhaft S. 113, 115, 123, 127, 208, 275), Autorin Jurecka heißt mit Vornamen Charlotte (nicht Chalotte), sie wird in den Anmerkungen falsch als „Jureka“ zitiert, und Oberstaußen ist nicht Oberstaußen (S. 146). Das sei aber nur am Rande bemerkt.

Das Buch hat ein handliches Format, auf dem weißen Einband in grau-bordeauxrot eingefärbt die Zeichnung des Viadukts über die Kalte Rinne, als kleiner Luxus das bereits genannte Lesebändchen. Die Abbildungen im Buch sind schwarzweiß, die Pläne hätte man sich etwas größer gewünscht, das gab aber dieses Buchformat nicht her.

Der Text ist gut strukturiert, immer wieder aufgelockert durch Fotos, Zeichnungen oder längere Zitate aus der zeitgenössischen Literatur, das nötige Wissen zum damaligen Stand der Technik wird dem Leser vorab vermittelt, die Baugeschichte ist fortlaufend zu lesen, Statistisches und Übersichten haben ihren Platz auf den letzten Seiten.

Erfreulicherweise beschränkt sich der Autor auf die Darstellungen der Ingenieurleistungen des Baues und des Betriebes. Gewiß steht hinter solchen Großprojekten auch ein gewaltiger Aufwand an politischen, wirtschaftlichen und verwaltungsmäßigen Maßnahmen, auch die soziale Lage der Arbeiter oder frühe Reisetätigkeiten ließen sich noch berücksichtigen, diese Schwerpunkte sprächen aber andere Zielgruppen an.⁸

„Eine wissenschaftliche Publikation, aber trotzdem auch von Laien problemlos zu verstehen“, so der erste Satz des Vorwortes. Ein Anspruch, der voll erfüllt wird, und die Rezensentin möchte hinzufügen, daß sie keinesfalls langweilig zu lesen ist.

Angelika Weber

QUELLE

Informationsmittel (IFB) : digitales Rezensionsorgan für Bibliothek und Wissenschaft

<http://www.informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/>

<http://informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=9377>

<http://www.informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=9377>

⁸ Vgl. etwa die Baugeschichte der Brennerbahn, in der der Autor eine solche umfassende Darstellung versucht, die dadurch zu einer sehr schwer lesbaren Lektüre geworden ist: **Die Baugeschichte der Brennerbahn 1836 - 1867** : von München über Alttyrol nach Venedig - aus politischer, ökonomischer und technischer Perspektive / Hubert Held. - Innsbruck [u.a.] : Studien-Verlag, 2018. - 400 S. : Ill., Kt., Diagr. ; 31 cm. - ISBN 978-3-7065-5098-7 : EUR 49.90 [#5986]. - Rez.: **IFB 18-3** <http://informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=9274>