



02

Im Takt von Dampf und Eisen: Zur akustischen und
olfaktorischen Wahrnehmung der Semmeringbahn

Peter Payer

Wie die Landschaft des Semmering ohne Eisenbahn geklungen und auf Besucher gewirkt haben mag, lässt sich heute nur mehr annäherungsweise feststellen. Allzu sehr haben sich unsere Wahrnehmungsmodi geändert, sind die Kontexte, in denen wir unsere Sinne gebrauchen, verschieden von jenen des frühen 19. Jahrhunderts.¹ Generell ist aber wohl eine eindeutige Dominanz von – relativ lauten bis hin zu ungewohnt leisen – Natureindrücken zu konstatieren, ehrfurchtsvoll bis angsteinflößend rezipiert von Reisenden, die stets die Kleinheit und Ohnmacht des Einzelnen gegenüber dem Gebirge hervorhoben. Gerne sprach man in romantischer Empfindung von der „pittoresken“, schaurig-schönen Wildnis, von den Wasserfällen, die geräuschvoll zu Tale stürzten, oder den sich in den Felswänden vielfach brechenden Echos.² Oder, wie der Dichter Nikolaus Lenau (1802–1850), der im Juli 1836 Reichenau besuchte, von der „großen Stille“, die sich ringsherum ausbreite.³ Die Geräusche der Zivilisation beschränkten sich auf die Täler an den Rändern, wo man beispielsweise in Mürrzuschlag, Gloggnitz oder Hirschwang auf Eisen- und Hammerwerke treffen konnte – als akustische Vorboten der Industrialisierung. In letzteren registrierte der Reiseschriftsteller Joseph August Schultes (1773–1831) sichtlich beeindruckt das „betäubende Lärmen von hundert polternden Hämmern, das Seufzen der Bälge, das ängstliche Knarren des Gestänges“.⁴ Und schließlich schlug auch die vielbefahrene Passstraße eine Klangschneise durch das Gebirge, erfüllt von Pferdegetrappel, Geschrei und Peitschenknallen und dem Ächzen schwer beladener Fuhrwerke (Abb. 02-02).

02-01: *Titelbild: Franz Witt: Fahrt durch den Tunnel der Weinzettelwand, Aquarell, um 1900, EA-001446*

02-02: *Josef Trentsensky: Frachtfuhrwerke auf der Semmeringstraße, Lithografie, um 1800, FA-003956*

Baustellenlärm

In dieses Ambiente drang die Riesenbaustelle der Eisenbahn ein, zu Beginn erst vereinzelt wahrnehmbar, mit zunehmendem Baufortschritt allmählich die ganze Umgebung erfüllend. Neben Planern und Ingenieuren waren am Höhepunkt des Baues bis zu zwanzigtausend Arbeiter – Bergknappen, Maurer, Steinmetze, Zimmerleute und Hilfskräfte – mit primitivsten Mitteln und unter schwierigsten Bedingungen im Einsatz.⁵ Die benötigten Materialien, allen voran Stein und Holz, wurden zum Großteil in der Umgebung gewonnen, nur die Ziegel entstammten zumeist den Drasche'schen Fabriken am Wienerberg. Es dominierte die Handarbeit, unterstützt von einigen wenigen Dampfmaschinen, die knatternd und rauchend Energie lieferten.

Besonders eindrucksvoll – auch in akustischer Hinsicht – waren jene Männer, die in den Felswänden hingen und diese mit Bohrern, Hämmern und Minen bearbeiteten. Sie ließen sich, wie es in einem der zahlreichen Reiseführer hieß, die schon bald die Baustelle beschrieben, „[...] aus der Höhe an Seilen herab und hämmerten in der Luft schwankend, oft vom Sturm erfaßt, mit dem Meißel Vertiefungen in die Felsen, in welche die ersten Balken des werden sollenden Gerüsts eingeklemmt wurden.“ Es war der „eiserne Hammer der Mechanik“, der allorts vernehmbar war und nun der Semmeringlandschaft seinen Stempel aufdrückte. Auch die unzähligen Sprengungen stellten ein sinnlich eindrucksvolles Spektakel dar. Mit Handbohrungen und



Schwarzpulver durchgeführt (Dynamit war noch unbekannt), avancierten sie zur vielbestaunten Attraktion, etwa im Adlitzgraben, dem absoluten Highlight jeder Baustellervisite: „Da kracht es, da raucht es und rollt, eine Staubwolke wirbelt auf immer höher, immer dichter, und aus der Wolke regnet es Steine, mitunter Felsblöcke, die je schwerer, desto hastiger und wilder die Niederung suchen.“⁶ (Abb. 02-04)

Neben dem Adlitzgraben bot sich besonders Wagemutigen noch eine weitere Möglichkeit für ein außergewöhnliches Sinnesabenteuer: ein Gang durch den bereits fertiggestellten Scheiteltunnel. Die dort herrschende Dunkelheit, Nässe und Kälte sowie das Geräusch des stetig herabtropfenden Wassers empfahlen sich allerdings nur für „gestählte Naturen“.⁷

Die einprägsame Soundkulisse der Baustelle fand Jahrzehnte später auch Eingang in jenes literarische Denkmal, das der österreichische Schriftsteller Ferdinand von Saar (1890–1918) dem Bahnbau setzte. In seiner 1874 veröffentlichten Novelle „Die Steinklopfer“ erinnerte er teilnahmsvoll an das Schicksal der Arbeiter und brach so mit der bis dahin vorherrschenden, ausschließlich heroischen Perspektive. Das konstante Hämmern geriet zur akustischen Chiffre für die elenden Arbeitsbedingungen der Massen: „Sie hämmerten und klopfen, in dumpfem Eifer tief zur Erde hinabgebeugt. [...] Nur der eintönige Fall der Hämmer war in der Stille zu hören und der Ruf des Spechtes. Von Zeit zu Zeit stimmten die Männer längs der Bahn einen kurzen, rauhen Gesang an.“⁸

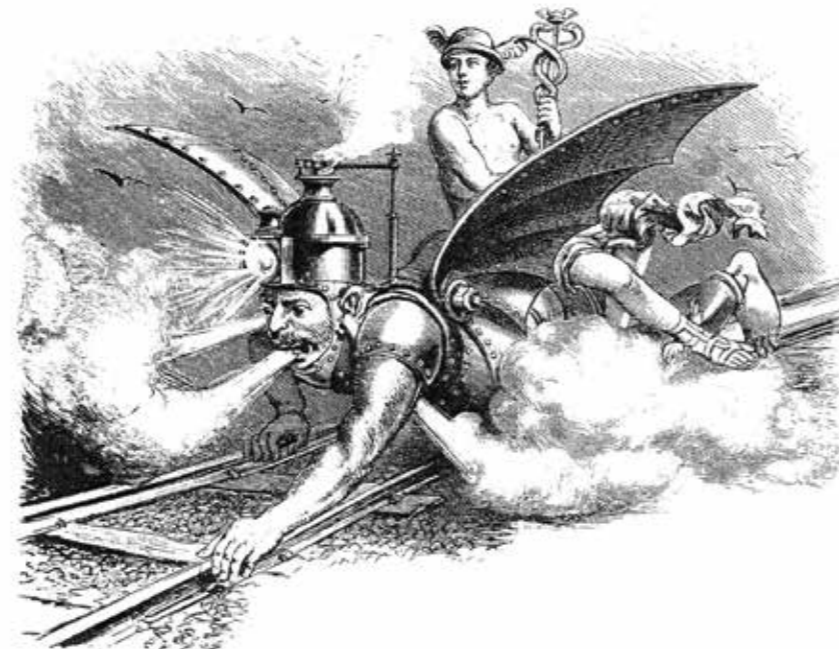
Erst das Ende der Arbeiten und der Abzug der Arbeiter leiteten, so Saar, einen akustischen Wandel ein, schufen eine neue Aufmerksamkeit für die Bahn über den Semmering: „Der zyklopische Lärm der Arbeit, das Donnern der Sprengschüsse war verhallt.“⁹

Stampfen und Schnauben

An die Stelle solcher Laute traten mit dem Bahnbetrieb neue sinnliche Eindrücke. Die Dampflokomotive und mit ihr ein rhythmisches Stampfen und Zischen bemächtigte sich der Landschaft, regelmäßig wiederkehrend und zu einer gewaltigen Erscheinung anwachsend. Insbesondere für jene, die noch nie zuvor eine derartige Riesenmaschine erlebt hatten, wie Peter Rosegger (1843–1918), der als junger Bub Bekanntschaft mit der Eisenbahn machte und sich noch Jahre später an das unvergessliche Erlebnis erinnerte: „Auf der eisernen Straße heran kam ein kohlschwarzes Wesen. Es schien anfangs stillzustehen, wurde aber immer größer und nahte mit mächtigem Schnauben

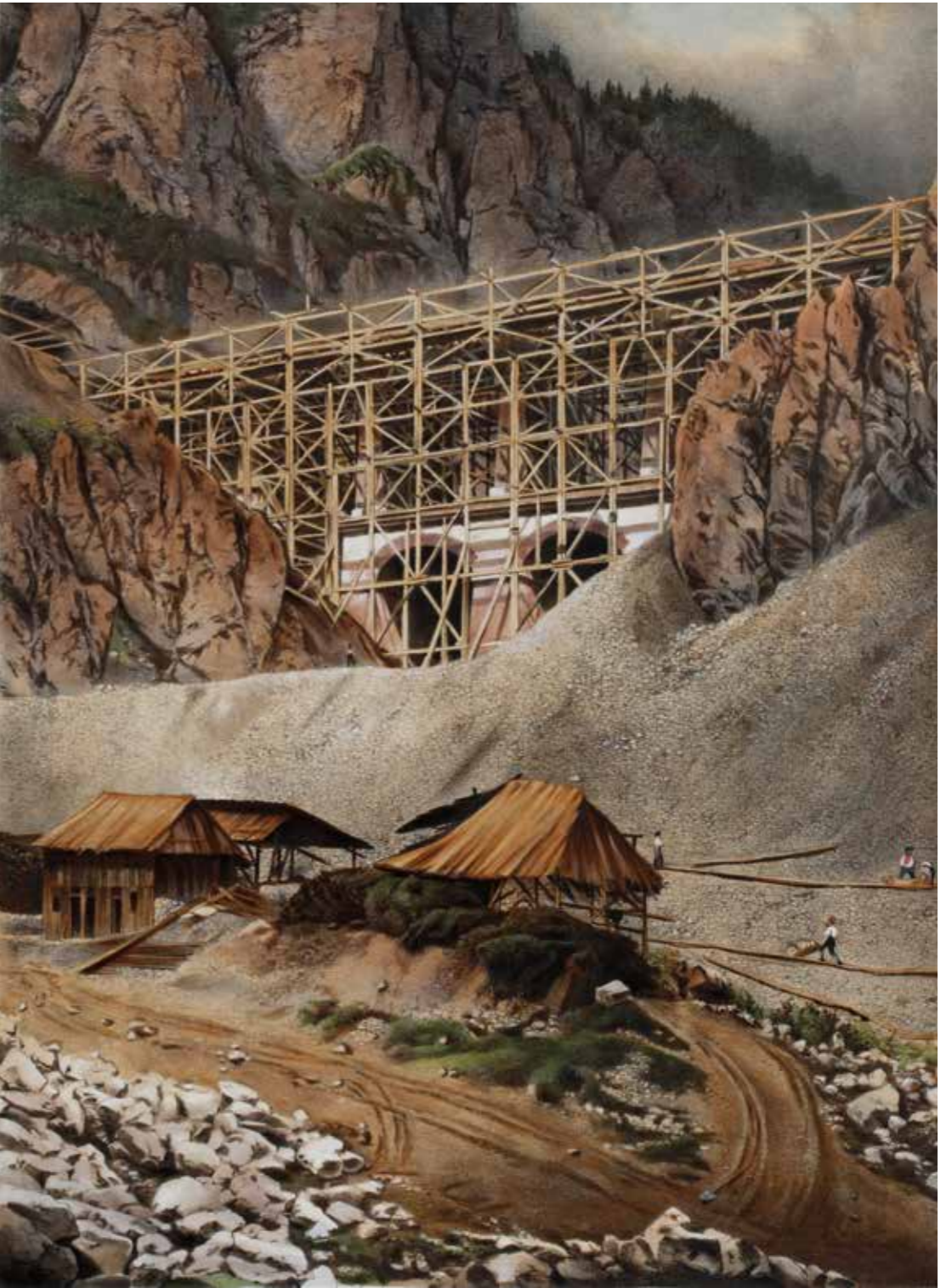
und Pfustern und stieß aus dem Rachen gewaltigen Dampf aus. [...] und ein solches Brausen war, daß Einem der Verstand still stand.“¹⁰ Derartige Impressionen, zutiefst schockierend und irritierend, können generell als typisch für die Frühzeit der Eisenbahn gesehen werden, am Semmering genauso wie auf anderen Bahnstrecken. Unwillkürlich erinnerte man sich an ein wildes Tier, das – nur mühsam gezähmt – mit mächtiger Eroberungsgeste auf eisernen Schienen dahinraste. Das Maschinenzeitalter war am Semmering angekommen.

Auch zahlreiche weitere Schriftsteller bemühten in der Folge die Metapher des Wilden, von animistischen Kräften durchdrungenen Ungeheuren, um das neue Verkehrsmittel sinnlich zu verarbeiten. So reimte Ludwig August Frankl (1810–1894) anlässlich einer nächtlichen Fahrt über den Semmering: „Fantastisch hängen Felsen uns zu Häupten,/Berggeister sind die Funken in der Nacht,/Die zischend, wirbelnd auseinander stäubten:/Kein Laut ist wach, nur Wagendonner kracht.“¹¹ Und auch der als „Barde der Südbahn“ bekannte Literat Heinrich Littrow (1820–1895) sprach in einer verklärenden Eloge auf die Semmeringbahn von einem „Ungeheuer“, einem „feuersprüh’nden Drachen“ und einem „Dampfroß“, das „schnaubt“ und dessen „Nüstern blasen“¹² (Abb. 02-03).



02-03: Metapher auf die Eisenbahn: das beflügelte, fauchende Eisenwesen, Illustration, 1884 (Sammlung Peter Payer)

02-04: Imre Benkert: Der „eiserne Hammer der Mechanik“: Baustelle beim Viadukt der Krausel-Klause, Farblithografie, 1854, EA-001452-03



Maßgeblich für die Wahrnehmung der Fahrgäste war die Konstruktion und Ausstattung der Personenwagen, die hinsichtlich Komfort von I. bis III. Klasse variierte. Sämtliche Klassen waren jedoch – im Unterschied zu anderen Bahnstrecken – aufgrund des rauen Klimas von Beginn an geschlossen ausgeführt und voll verglast.¹³ Die Passagiere waren in ihren Waggons somit weitgehend geschützt vor dem Lärm, Rauch und Ruß der mit Holz und später Braunkohle befeuerten Lokomotive, deren trichterförmiger „Stanitzelrauchfang“ unüberseh- und vor allem –riechbar vor sich hin qualmte.

Weit ungeschützter und mit den widrigen Verhältnissen direkt konfrontiert war das Fahrpersonal, allen voran Lokführer und Heizer. Diese hielten sich denn auch häufig Schwämme und nasse Tücher vor den Mund um so zumindest einen Teil der Schadstoffe behelfsmäßig zu filtern. Da die Geschwindigkeit bergwärts im Durchschnitt nur 19 Stundenkilometer betrug, stellten vor allem die langen Tunnelabschnitte und Galerien eine besondere Herausforderung dar. Insbesondere der eineinhalb Kilometer lange Haupttunnel war, trotz mehrerer Luftabzugsschächte, oft extrem verraucht. Erst ab Mitte der 1860er-Jahre wurden gedeckte Führerhäuser auf den Lokomotiven installiert.

Ebenso ungeschützt waren zunächst die mitfahrenden Bremser, die mit aller Kraft die hölzernen Bremsklötze an die Räder pressten. Gegen das gefürchtete Rädergleiten hatten sie zudem scharfkörnigen Sand auszustreuen. Das metallische Kreischen des Zuges, der sich mit rund 23 Stundenkilometern abwärts bewegte (25 Stundenkilometer durften keinesfalls überschritten werden!), war wohl für alle ein zutiefst einprägsames Bahngeräusch. Wie das angestrengte Schnauben und Fauchen der Lokomotive die Bergfahrt akustisch untermalte, stand das Kreischen und Quietschen bald symbolhaft für die Talfahrt. Erst später erhielt auch das Bremspersonal eine einfache Einhau- sung, ehe das händische Bremsen abgeschafft wurde und moderne, sicherere saug- bzw. druckluftbetriebene Bremssysteme eingesetzt wurden. Im Klang zwar etwas gemilderter, blieben die Bremsgeräusche jedoch ein akustisches Erkennungszeichen der Semmeringbahn.

Glocken, Pfiffe, Knalle

Ebenso markant waren von Beginn an die elektromechanischen Glockensig- nale, die der Verständigung zwischen Bahnhöfen und Bahnwärtern dienten. Die dafür notwendigen Apparate waren, erstmals in der Monarchie, entlang der gesamten Strecke aufgestellt, entweder in den Stationsgebäuden oder in eigens errichteten hölzernen Häuschen. Der Antrieb erfolgte über Gewichte,

die Glocken selbst, etwas erhöht auf dem Dach montiert, wurden – ausge- löst von elektrischen Impulsen – an der Außenseite durch einen Klöppel an- geschlagen. Von insgesamt 56 Stationen ausgehend verbreitete sich deren Klang im Bereich der gesamten Bahnlinie. Aus Sicherheitsgründen mussten die Glockensignale überall gehört und ausgelöst werden können, selbst in den Tunnels wurden eigene „Glockenzüge“ eingebaut. Durch eine exakte Abfolge von Schlägen und Pausen konnten so nicht nur bevorstehende Zug- fahrten angekündigt, sondern schon bald bis zu 17 verschiedene Nachrichten übermittelt werden.¹⁴

Das Glockensystem bewährte sich derart, dass es auch an anderen Bahn- strecken installiert wurde und am Semmering bis nach dem Zweiten Welt- krieg in Verwendung blieb.¹⁵ Danach wurden die Glockenhäuschen sukzessive abgebrochen, eine originalgetreue Rekonstruktion ist heute noch im Tech- nischen Museum Wien zu sehen¹⁶ (vgl. Abb. 02-15, 02-05).

All dies war Teil eines umfassenden, der Sicherheit dienenden Signal- systems, das sowohl aus visuellen (Scheiben-, Licht- und Korbsignale) wie aus akustischen Elementen bestand, deren Anwendung in eigenen Signal- ordnungen genauestens geregelt war. Zu letzteren gehörten neben den Glo- ckentönen, diversen Pfeif- und Hornsignalen auch Knallsignale. Diese wurden durch kleine pulvergelandene, auf den Schienen durch den darüber rollenden Zug gezündete Büchsen ausgelöst und gaben dem Lokomotivführer den Befehl zum sofortigen Stillstand des Zuges.¹⁷

Die immer deutlicher wahrnehmbare technische Transformation der Land- schaft rief bei so manchen Zeitgenossen nostalgische Gefühle hervor, eine rückwärtsgewandte Sehnsucht nach den gewohnten Impressionen der Ver- gangenheit. So fragte der bekannte Lyriker Johann Gabriel Seidl (1804–1875) mit der tiefen Empfindung eines Verlustes: „Wohin schwand seit dem Au- genblicke, wo der Dampf schnaubt, die liebliche Poesie des Posthorns [...]? Wohin das Lied der Sennerin bei sinkendem Abend, das jetzt der gellende Pfiff der Signalpfeife spottend übertäubt? Wohin der rollende Nachhall des fernen Wetters, das jetzt beim Rasseln des Waggons ungehört sich verliert?“¹⁸ Paradigmatisch wurde der Klang des Posthorns jenem der Eisenbahnpfefe gegenübergestellt.¹⁹ (Abb. 02-06)

Vergleicht man die einzelnen Streckenabschnitte, so waren es insbesondere die lauten und engen Tunnels, aus denen beim Verlassen oft noch längere Zeit Rauch quoll, die sich in die Wahrnehmung der Reisenden am stärksten einprägten,²⁰ sowie – als Kontrast dazu – die Galerien und Viadukte, deren Überquerung die Eindrücke ins Weite öffnete. So wies der populäre Schrift- steller August Silberstein (1827–1900) die Leser seiner zum Weltausstellungs-



jahr 1873 erschienenen Festschrift über Wien auf genau diese faszinierende Dichotomie hin, die unabdingbarer Teil einer Vergnügungsfahrt über den Semmering sei: „In den Felsenhallen schlägt und stampft die Lokomotive, daß das Herz erbebt, im Freien rollt und grollt sie förmlich herrschend, ihr Pfeifen im reinen Aether will förmlich ein Jauchzen dücken!“²¹

Heroische Signets

Das Signal der Dampf- pfefe, in unterschiedlich langen oder kurzen Abfol- gen der Kommunikation sowohl auf der Strecke als auch auf den Bahnhöfen dienend,²² stellte das am weitesten hörbare Zeichen der Eisenbahn dar. Nicht



Post und Eisenbahn.
Gemälde von Paul Meyerheim.

02-05: Bahnhof Eichberg mit Glockenhäuschen (rechts), 1930er-Jahre, BD-01-04-054-098

02-06: Signalkonkurrenz: Postkutsche contra Eisenbahn, Druck nach einem Gemälde von Paul Meyerheim, 1875, Bl-0632 (Originalgemälde: Deutsches Technikmuseum Berlin)

nur am Semmering war es zum heroischen Signet geworden für Fortschritt und Technik, das Ringen zwischen Kultur und Natur. Um seine Reichweite zu verstärken, wurde bei manchen Lokomotiven über der eigentlichen Pfeife ein kleines Dach montiert, welches den Schall reflektierte und somit besser in die Horizontale ausbreitete: so etwa bei der legendären, von Karl Gölsdorf (1861–1916) konstruierten Dampflok der Reihe 170, Betriebsnummer 3050, die um 1900 auf der gesamten Südbahnstrecke verkehrte (Abb. 02-07).

Auch wenn am Semmering noch lange Zeit die Wunden des Eingriffs in die Landschaft hervortraten, war selbst bei ehemaligen Skeptikern allmählich eine versöhnliche Haltung anzutreffen. Die vieldiskutierte Trassierung hatte sich als vorbildhaft durchgesetzt, ja sogar zu einer eigenen „österreichischen Tracierungsschule“ geführt. Die Eisenbahn war eine harmonische Verbindung mit der Natur eingegangen, hatte das Gebirge, so Peter Rosegger, „fast schmeichelnd erobert“.²³ Die sinnlichen Veränderungen schienen in den Hintergrund getreten, die Semmeringbahn zu einem Teil der Landschaft geworden zu sein, der sich zwar deutlich bemerkbar machte, aber das Gesamtbild nicht weiter störte. Beinahe ehrfurchtsvoll schilderte der Wiener Journalist und Schriftsteller Paul Busson (1873–1924) den Zug, wie er aus dem Tunnel der Weinzettelwand heraustritt und sich eindrucksvoll, aber letztlich doch nur flüchtig darbietet: „Von Zeit zu Zeit quillt grauer Kohlenrauch aus dem finstern Tor, an den Wänden zerflatternd, und bald darauf kommt mit donnerndem, dröhnendem Gerassel die lange Schlange eines Zuges aus der Höhle gekrochen, Feuer und Dampf speiend. Und eh wir’s denken, ist der ganze Spuk aus Eisen, Feuer und Wasser um die Biegung verschwunden, um bald darauf weiter unten wieder aufzutauchen.“²⁴

Das Bild des dahinbrausenden Zuges mit Rauch ausstoßender Lokomotive, hoch oben auf einem Viadukt oder gerade einen Tunnel verlassend, dahinter die unberührte Bergkulisse, war spätestens zur Jahrhundertwende zum Standardsujet geworden. Auf unzähligen Ansichtskarten, Fotos und Plakaten multipliziert, suggerierte es ein harmonisches und ungetrübtes Miteinander (vgl. dazu auch Abb. 02-16). Dies umso mehr, als sich das Gebiet des Semmering als mondäne Destination der Sommerfrische und des Tourismus etablierte und im Zuge dessen euphorische Beschreibungen auftauchten von der Luft, die „köstlich und heilkräftig“ sei, vom „würzigen Hauch der Bergwälder“ und der „ernsten Ruhe des Hochgebirges“. Die ideale und so lange gesuchte Gegenwelt zur stickigen und lauten Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. Diese habe im Semmering das „wunderbare Stahlbad für den erschöpften Großstädter“ gefunden, den „gesunden Lungenflügel der Wiener“, weshalb die Semmeringbahn „ja im Grunde genommen schon auf dem Südbahnhof“ beginne.²⁵ (Abb. 02-08)



Lärm- und Rauchbeschwerden

Doch die Idylle trügte. Mit der Zunahme der Zugfrequenzen – zwischen 1874 und 1904 hatte sich die Anzahl der täglich auf der Semmeringstrecke verkehrenden Personenzüge von acht auf 24 erhöht²⁶ –, vor allem aber mit dem neuen Hygiene- und Gesundheitsbewusstsein verschärften sich nunmehr auch die Konflikte über die deutlich gestiegene Lärm- und Rauchplage.

Einer der Brennpunkte bezüglich Lärmbelästigung war die Ortschaft Payerbach, die sich in wenigen Jahrzehnten vom stillen Bauerndorf zum aufstrebenden Fremdenverkehrsort entwickelt hatte. In einer großen Schleife umgürtete die Bahn beinahe das gesamte Siedlungsgebiet, wodurch die Zuggeräusche fast allgegenwärtig waren (vgl. auch Abb. 02-17). Über der Schwarza thronte das 25 Meter hohe und mit 228 Metern längste Viadukt der Semmeringbahn.²⁷ Der Aufschwung des Ortes, der – vom nahe gelegenen Reichenau getrennt – zum eigenständigen Kurort geworden war, manifestierte sich schon am Bahnhof, der zumindest an Wochenenden zu den meist fre-

02-07: *Dampflokomotive Reihe 170, Nr. 3050, in: Harald Navé, Alfred Luft: Die Semmeringbahn. Zürich 1985, Abb. 28, S. 37*

02-08: *Semmeringbahn und Kalte-Rinne-Viadukt, Ansichtskarte, 1913, BD-01-04-057-023*



quentierten Bahnhöfen der gesamten Monarchie gehörte. Hier standen eine Unmenge an Fuhrwerken und Lohnkutschen, deren Fahrer lautstark Kunden akquirierten. Der Lärm war zeitweise derart störend, dass die Gemeinde im Mai 1901 eine Kundmachung erließ, in der sie „das Anschreien und Anbeteln von Seite der Fiaker und Kutscher, sowie das goschenreißende Lärmen derselben sowohl am Standplatz selbst, als auch in der Bahnhofrestauration“ strengstens verbot.²⁸ Dass der Wirbel und Trubel generell zugenommen hatte, hatte einige Jahre zuvor schon den Feuilletonisten Daniel Spitzer (1835–1893) zu der ironischen Bemerkung veranlasst, dass man vom „geräuschvollen Treiben in den Voralpen“ oft nur allzu gerne wieder zurück in die „Einsamkeit des Operntheaters“ entfliehe.²⁹ (Abb. 02-09)

Zweiter Brennpunkt des Geschehens war die Gemeinde Semmering, die ob ihrer bevorzugten Lage und nunmehr idealen Erreichbarkeit zum mondänen „Höhenluftkurort“ aufstieg, mit besonders reiner Luft und ruhiger Umgebung als ausgewiesene Qualitätsmerkmale. Eine Wohltat für jeden Großstädter, wie zahlreiche prominente Semmering-Fans bestätigten, etwa der Schriftsteller Peter Altenberg (1859–1919), der überschwänglich die „tönende Eintönigkeit“ und „Melodie der Stille“ pries.³⁰ Unterkünfte mit so sprechenden Bezeichnungen wie „Villa Waldruhe“ entstanden, 1907 von Franz Panhans an der Hochstraße errichtet. Genau hier tauchten jedoch schon bald erste Lärmbeschwerden auf, beispielsweise als sich ein Gast darüber beklagte, dass Ochsen unter Peitschenschmalzen herumgetrieben würden.³¹



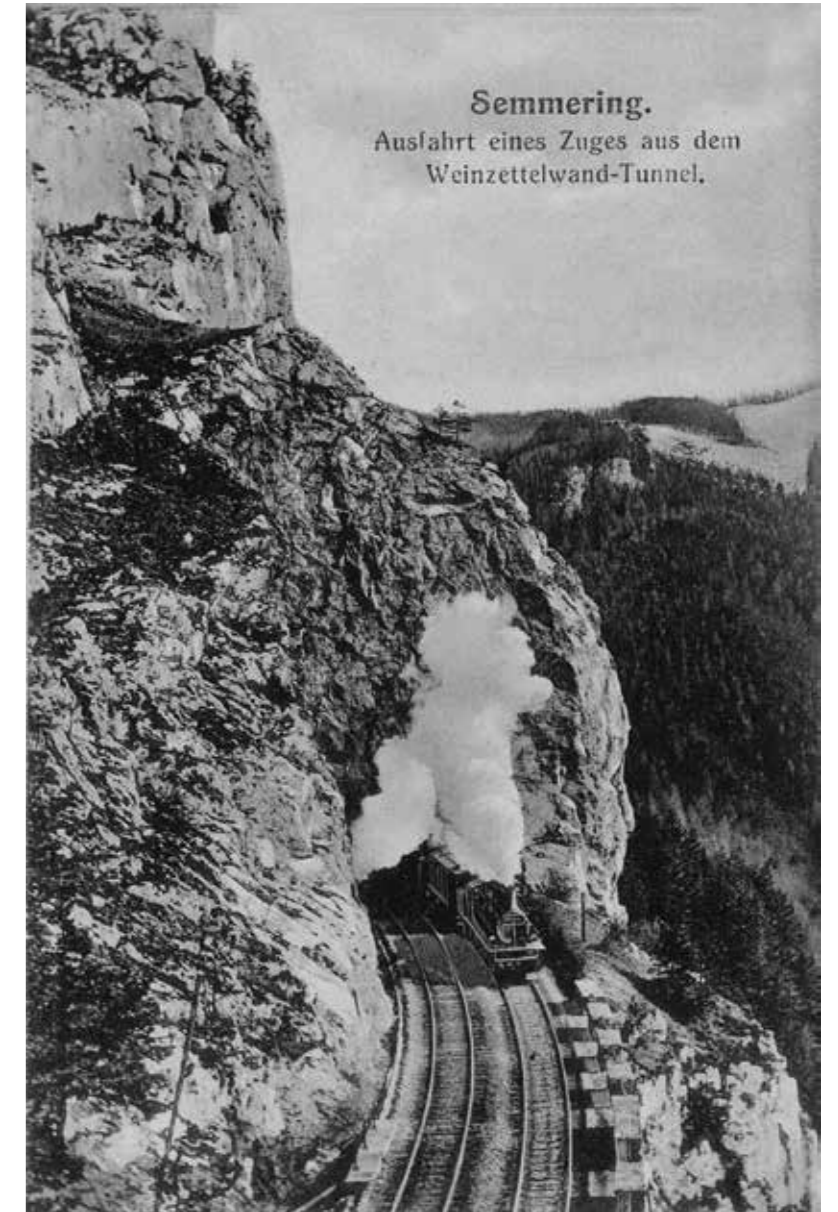
Als Reflex auf die Lebensbedingungen in der Großstadt war auch die Sensibilität gegenüber Luftverunreinigungen deutlich gestiegen, erwartete man doch, so Busson, „die reine Luft und den harzduftenden Atem der Tannenforste zu trinken und die von Kohlenstaub und Dünsten aller Art gequälten Lungen in der hellen, dünnen und reinen Luft zu baden.“³² Derartige Sehnsüchte kollidierten in zunehmendem Maße mit dem Betrieb der Eisenbahn. Verrußte Wälder entlang der Strecke und geschwärzte Tunnelportale waren allzu deutliche Zeugen der immer leistungsfähiger gewordenen Lokomotiven, deren

geruchliche, aber auch akustische Nebenwirkungen nicht zu unterschätzen waren (vgl. dazu auch Abb. 02-18). Die international und auch in den Wiener Medien heftig geführten Diskussionen über die „Rauch- und Rußplage“ und die sich ausbreitende „Lärmpest“ machten vor dem Semmering nicht halt.³³ Die Bahn selbst war zum Inbegriff einer Strecke geworden, auf der man beständig Kohlenstaub schluckte, fast so viel, behaupteten böse Zungen, wie auf der berühmten Wiener Stadtbahn.³⁴ (Abb. 02-10a–b)



02-09: Franz Witt: Bahnsteigszene in Payerbach, Aquarell, um 1900, EA-001448

02-10a–b: Der verrauchte und verrußte Weinzetteltunnel, Ansichtskarten, um 1900, BD-01-04-055-068, BD-01-04-055-082

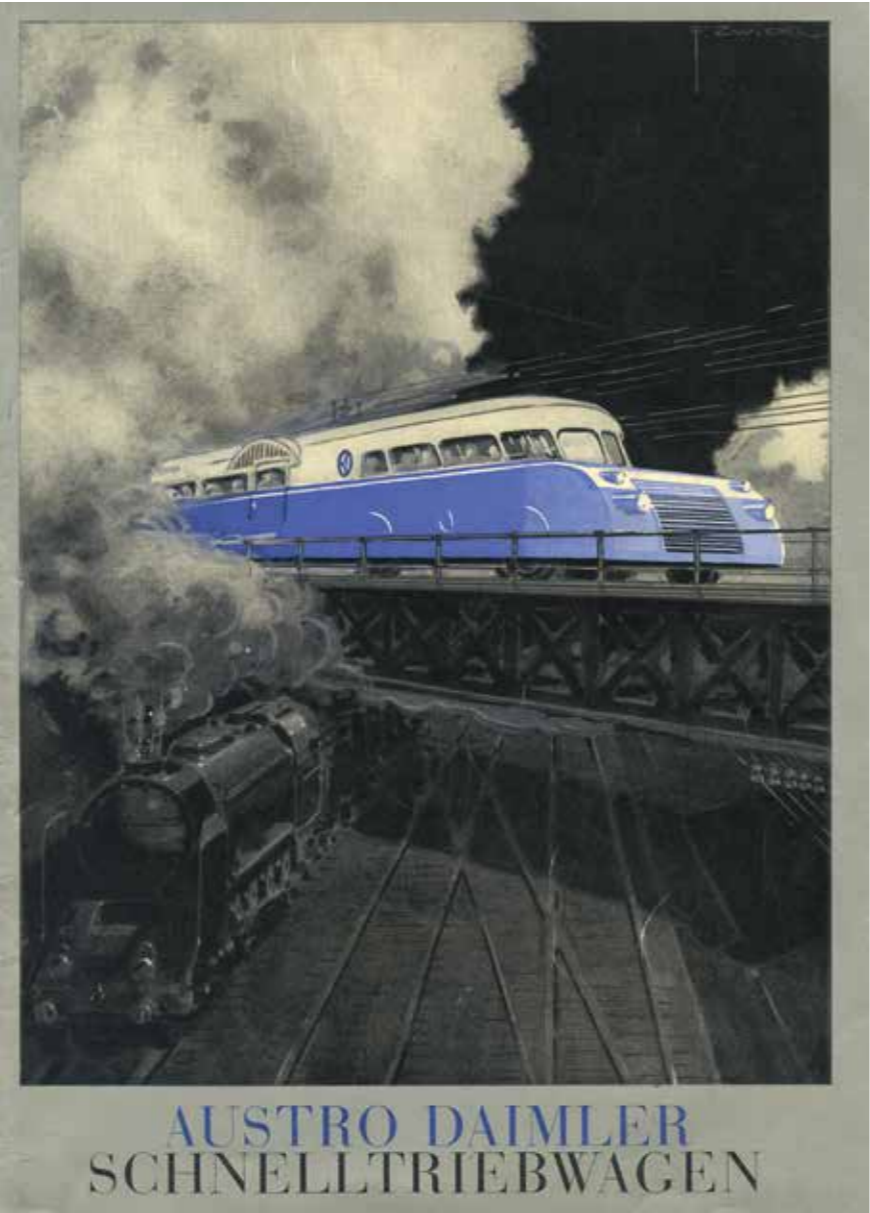


Beschleunigung und Elektrifizierung

Abhilfe versprach allein die Einführung von elektrischen Lokomotiven. Eine Lösung, die schon vor dem Ersten Weltkrieg ins Auge gefasst, dann aber durch die Kriegereignisse unterbrochen und erst wieder in den 1920er-Jahren diskutiert werden sollte. Am Semmering war es die örtliche Kurkommission, die immer heftiger die ehestmögliche Beseitigung des Dampfbetriebes verlangte. In ihrem Publikationsorgan, den „Semmeringer Nachrichten“, hieß es im Februar 1927: „Gerade die steilen Bergstrecken erfordern nämlich eine große Arbeitsleistung und daher einen größeren Kohlenverbrauch, der wieder eine bedeutende Rauch- und Rußentwicklung zur Folge hat. Das macht sich besonders beim Passieren der vielen Tunneln für die Reisenden unangenehm fühlbar. Auch die Sommerfrischen und Kurorte dieses Gebietes, die doch mehr oder minder in der Nähe der Bahnstraße liegen, leiden sehr unter der Verschlechterung der Luft durch den Zugsverkehr. [...] Es muß daher im Interesse des Fremdenverkehrs gefordert werden, daß zur Abstellung der genannten Uebelstände die Semmeringstrecke sobald als möglich elektrifiziert wird.“³⁵

Vor allem Medizinalrat Dr. Franz Hansy, Chefarzt im renommierten Kurhaus und engagierter langjähriger Kurvorstand, wies in der Folge mehrmals auf die steigenden Belästigungen durch Rauch und Lärm hin. Seit Jahrzehnten werde die Elektrifizierung „mit größter Sehnsucht“ erwartet, nun sei es Zeit die dafür notwendigen Schritte zu setzen.³⁶ Auch bei der festlich begangenen 75-Jahr-Feier der Semmeringbahn im Jahr 1929 kam diese wichtige, für die touristische Zukunft des Gebietes essenzielle Frage zur Sprache – vergebens.³⁷

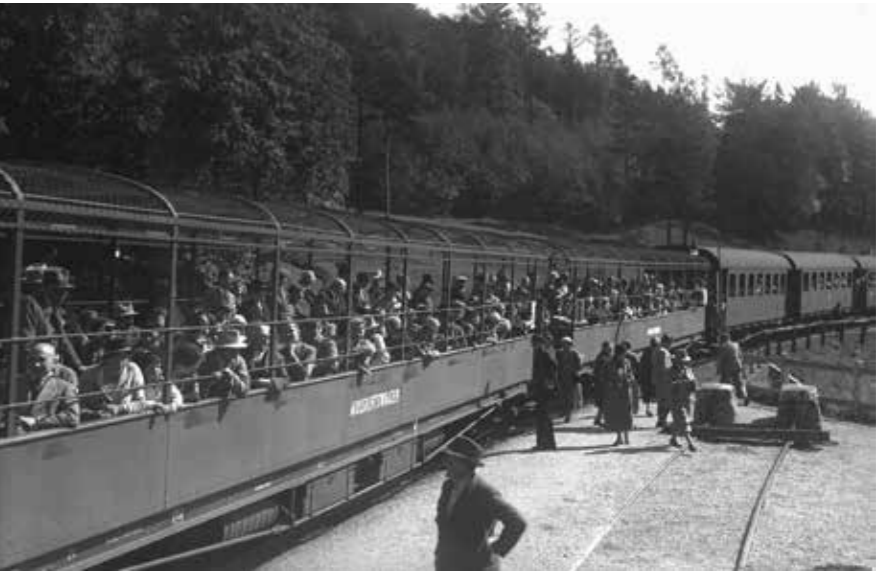
Angesichts der Tatsache, dass die Österreichischen Bundesbahnen bereits die Arlbergbahn (1923) und die Tauernbahn (1927) erfolgreich elektrifiziert hatten, begannen bereits so manche Touristen vom „Stiefkind Semmeringbahn“ zu sprechen. Ein ausländischer Besucher formulierte in einem Leserbrief an die Kurkommission: „Der Genuß der Semmeringstrecke und die Zugreise zum Kurbezirk Semmering wird besonders für fremde Besucher umso größer sein, wenn nicht der lästige Qualm der Lokomotive zum beständigen Schließen der Fenster und Flüchten vom Fensterplatze zwingt. Aber auch das Kurpublikum klagt über den Qualm der Lokomotiven und deren Lärm, der sich selbst die Nacht hindurch erstreckt und Nervöse aus ihrem Schläfe rüttelt. Um wieviel begeisternder wäre die Schönheit der Semmeringlandschaft und um wieviel mehr gesteigert all die Vorzüge des Kurortes Semmering [...], wenn man sich die Strecke ebenso genußreich, ohne den sichtversperrenden und durch alle Ritzen dringenden (gerade in Oesterreich oft so lästigen) Qualm abfahren könnte, wie man auf der Mittenwald-, der Arlberg- und den Schweizerbahnen reist.“³⁸



02-11: Alt gegen Neu: Titelbild einer Werbebroschüre für den „Austro-Daimler-Schnelltriebwagen“, 1934, EA-002581

02-12: Schaufahrt im offenen Aussichtswagen, 1933, Bildarchiv Austria, L 51.408 C

02-13: Harald Navé: Sauber und geruchsfrei: Die elektrifizierte Semmeringstrecke bei Payerbach, Fotografie, 1959, BD-01-04-054-006



Die Argumente klangen einsichtig, doch die allgemeine Wirtschaftskrise sowie der hohe bauliche und technische Aufwand (offen war am Semmering auch die Stromversorgung, die bei den frühen elektrischen Vollbahnen durch Speicherkraftwerke erfolgte) ließen die Elektrifizierung der Semmeringstrecke für die Österreichischen Bundesbahnen in weite Ferne rücken. Die Regierung des Ständestaates forcierte schließlich den Straßen- weit mehr als den Bahnbau, wodurch es auch in den 1930er-Jahren zu keiner Änderung der Situation kam. Dessen ungeachtet wurde die Beseitigung der „unhaltbaren Zustände“ von den Betroffenen weiterhin heftigst gefordert.³⁹

Eine sukzessive Verringerung an Fahrgastzahlen tat das Übrige und so suchte die Bundesbahn Alternativen in Form eines sogenannten Schienenautobusses, hergestellt von Austro-Daimler. Das von einem Benzinmotor angetriebene Fahrzeug wies 24 Sitzplätze auf und fuhr ab August 1932 täglich als Schnellverbindung zwischen den Bahnhöfen Wien und Semmering. Zwischenaufenthalte waren keine vorgesehen, die Fahrzeit betrug rund eineinhalb Stunden.⁴⁰ Die Nachfrage nach diesem umweltfreundlichen „Wien-Semmering-Expreß“ war derart groß, dass schon zwei Jahre später noch geräumigere und aerodynamischere Wagen in Betrieb gingen: Der „Austro-Daimler-Schnelltriebwagen“ fuhr mit noch höherer Geschwindigkeit und dies – wie betont wurde – völlig „ruß- und staubfrei“⁴¹ (Abb. 02-11).

Parallel dazu kam 1933 auch erstmals ein Dieseltriebwagen zum Einsatz.⁴² Als besonderes Sinneserlebnis veranstaltete die Bahn schließlich im Mai desselben Jahres im Rahmen eines Fotowettbewerbs eine spezielle „Schaufahrt“ mit, wie in der Frühzeit, offenen Aussichtswagen und Aufenthalten „an den schönsten, bisher noch unbetretenen Punkten der Bergstrecke“⁴³ (Abb. 02-12).

Ungeachtet aller Umweltbeeinträchtigungen propagierte die Fremdenverkehrswerbung weiterhin die „kristallklare“ und „ruhige, ozonreiche Luft“ des Semmering,⁴⁴ auch wenn oder gerade weil er als Tourismusdestination zunehmend in die Krise kam. Journalisten und Schriftsteller schrieben von der mühelos erreichbaren „Bergvorstadt von Wien“⁴⁵, der Rauch der Lokomotive wurde zu betörend „dampfendem Atem“ uminterpretiert.⁴⁶

Letztlich sollte die Elektrifizierung der Semmeringbahn erst nach dem Zweiten Weltkrieg Realität werden. Am 29. Mai 1959 fand die feierliche Eröffnung der nunmehr völlig rauch- und rußfreien Strecke statt. Bundespräsident Adolf Schärf betonte in seiner Eröffnungsrede: „Zum ersten Mal seit mehr als hundert Jahren werden keine Rauchschwaden und keine Dampfwolken die Aussicht aus den Waggonfenstern verhüllen. Die Tunnels haben aufgehört, qualmspeiende Schlunde zu sein.“ Die Erleichterung war allseits groß, wenn gleich sich so manche Fahrgäste, so wird berichtet, noch nicht ganz auf die

neuen Verhältnisse umgestellt hätten und nach wie vor gewohnheitsmäßig die Fenster in den Tunnels schlossen⁴⁷ (Abb. 02-13).

Historischer Sound

Länger als auf jeder anderen großen Bergstrecke hatte die Rauchbeseitigung am Semmering gedauert. Die klare Bergluft durch das offene Waggonfenster unbeeinträchtigt genießen zu können, geriet zu einer besonderen Verheißung. Solange, bis die Einführung des Fern-Schnellverkehrs (und die damit verbundenen höheren Geschwindigkeiten, Klimatisierung und Druckausgleich) ab den 1980er-Jahren erneut zum vollständigen Verschließen der Waggons zwangen. Nun fuhr man wieder zur Gänze eingehaust durch die Bergwelt, ergeben allein den visuellen Reizen.

Auch die akustischen Verhältnisse hatten sich mit der Elektrifizierung drastisch gewandelt. Das rhythmische Stampfen der Dampfloks war verschwunden, hatte dem kontinuierlichen Surren der E-Loks Platz gemacht – das seinerseits immer öfter zu hören war, denn die Zugfrequenzen erhöhten sich weiterhin kontinuierlich, insbesondere die nächtlichen Gütertransporte.



02-14: *Mit Laschen verbundene Schienenstöße vor dem Gamperlunnel, Fotografie, © Peter Payer, 2017*

Heute verzeichnet der Semmering an die 200 Zugfahrten pro Tag, ein Umstand, dem in jüngster Zeit durch gezielte Lärmschutzmaßnahmen Rechnung getragen wird.

Was blieb, ist das typische Rattern des Zuges, jenes tack-tack tack-tack, hervorgerufen durch das Überrollen jener Schienenstöße, die nach wie vor – ganz traditionell – durch Laschen miteinander verbunden sind.⁴⁸ Denn ein vollständiges Verschweißen und damit Lautlosmachen der Schienen ist im Steilbereich aufgrund der engen Kurvenradien unmöglich. So erklingt im Streckenabschnitt zwischen Payerbach und Semmering bis heute ein historischer Sound gleichsam als „Kennmelodie“ der Weltkulturerbebahn (Abb. 02-14).

¹ Vgl. dazu Robert Jütte: Geschichte der Sinne. Von der Antike bis zum Cyberspace. München 2000, S. 196–236; Peter Payer: Vom Geräusch zum Lärm. Zur Geschichte des Hörens im 19. und frühen 20. Jahrhundert, in: Wolfram Aichinger, Franz X. Eder, Claudia Leitner (Hg.): Sinne und Erfahrung in der Geschichte. Innsbruck u. a. 2003, S. 173–191.

² Zu den biedermeierlichen Reiseberichten vgl. Wolfgang Weisgram: Der Semmering ist ein ungeschliffener Berg. Über das Einschleifen einer landschaftlichen Grammatik. Der Semmeringpaß und Schottwien im Spiegel alter Reiseberichte, in: Wolfgang Kos (Hg.): Die Eroberung der Landschaft. Semmering, Rax, Schneeberg. Katalog zur Niederösterreichischen Landesausstellung, Schloss Gloggnitz. Wien 1992, S. 439–448.

³ Zit. nach Wolfgang Kos: Über den Semmering. Kulturgeschichte einer künstlichen Landschaft. Wien 1984, S. 13.

⁴ Ebd., S. 57.

⁵ Vgl. Barbara Allmann: Die Kehrseite des Mythos. Alltag auf der Baustelle, in: Kos (Hg.), siehe Anmerkung 2, S. 503–508.

⁶ Andreas Schumacher: Der Führer über den Semmering. Vollständige Beschreibung der Natur- und Kunstwunder auf der Eisenbahn von Gloggnitz bis Müzzzuschlag. Wien 1853, S. 2, 4, 25. Zur Wahrnehmung der Sprengungen vgl. auch Theodor Gettinger: Zwei Tage auf dem Semmering. Eine Anleitung die Semmering-Alpe und die Staats-Eisenbahn von Gloggnitz bis Müzzzuschlag zweckmässig, angenehm und schnell zu bereisen. Nach eigenen Wanderungen und bewährten Quellen. Wien 1852, S. 69.

⁷ Schumacher, siehe Anmerkung 6, S. 31.

⁸ Ferdinand von Saar: Die Steinklopfer, Tambi. Zwei Novellen aus Österreich. Stuttgart 1974, S. 11.

⁹ Ebd., S. 14.

¹⁰ Peter Rosegger: Als ich das erstemal auf dem Dampfwagen saß, in: Ders.: Waldheimat. Erinnerungen aus der Jugendzeit. Band 1: Kindesjahre. Leipzig 1905, S. 229–230.

¹¹ Ludwig August Frankl: Semmeringfahrt (1854), in: Ders.: Gesammelte poetische Werke, Band 1. Wien, Pest, Leipzig 1880, S. 252.

¹² Heinrich Littrow: Die Semmeringfahrt. Wien 1883, S. 4, 5, 78. Noch Jahrzehnte später schrieb der deutsche Arbeiterdichter Gerrit Engelke in seinem Gedicht „Lokomotive“ in expressionistischer Manier: „Da liegt das zwanzigmeterlange Tier,/Die Dampfmaschine,/Auf blankgeschliffener Schiene/Voll heißer Wut und sprungbereiter Gier –/Da lauert, liegt das langgestreckte Eisen-Biest.“ (Gerrit Engelke: Rhythmus des neuen Europa. Gedichte. Jena 1921, S. 10).

¹³ Maximilian Rabl, Johann Stockklausner: Österreichische Personenwaggons. Entwicklung, Konstruktion und Betrieb seit 1832. Wien 1982, S. 12.

¹⁴ F. A. Birk, A. Aichinger: Beschreibung der Anlage und des Betriebes der Semmering-Eisenbahn, nebst Mittheilung der hierbei gemachten Erfahrungen und gesammelten Resultate, in: Allgemeine Bauzeitung, hg. von Ludwig Förster, Jg. 25, 1860, S. 298–299, 303–304. Vgl. dazu auch Günter Dinobol: Die Semmeringerbahn. Der Bau der ersten Hochgebirgseisenbahn der Welt. Wien, München 2003, S. 88, 210.

¹⁵ Vgl. Österreichische Staatseisenbahnen: B 25 Dienstvorschrift für Bahnwärter. Gültig ab 1. Mai 1947. Wien o. J., S. 39.

¹⁶ Zu Entstehungsgeschichte, Konstruktion und Betrieb derartiger Glockenhäuschen in Europa vgl. Wolfgang List, Hans-Wolfgang Harden: Elektromechanische Läutewerke der Eisenbahnen. Berlin 2010 (insbesondere S. 47–49, 164–165).

¹⁷ Birk, Aichinger, siehe Anmerkung 14, S. 299–301.

¹⁸ August Mandl: Die Staatsbahn von Wien bis Triest mit ihren Umgebungen. Eingeleitet und poetisch begleitet von J. G. Seidl. Triest 1856, S. 6.

¹⁹ Vgl. dazu auch Littrow, siehe Anmerkung 12, S. 78; Ottokar Janetschek: Der Napoleonbauer. Ein Semmeringroman. Zürich, Leipzig, Wien 1947, S. 270–271 (TMW-Archiv, EA-001931)

²⁰ Vgl. dazu u. a. Heimito von Doderer: Die Wasserfälle von Slunj. München 1963, S. 245.

²¹ August Silberstein: Die Kaiserstadt am Donaustrand. Wien und die Wiener in Tag- und Nachtbildern. Mit Berücksichtigung der Welt-Ausstellung und weiterer Ausflüge nach Semmering, Graz, Salzburg, Ischl, Prag und Pest-Ofen. Wien 1873, S. 220.

²² Auch die Kommunikation zwischen Vorspann- und Schiebelok wurde bei der Abfahrt vom Bahnhof Gloggnitz auf diese Weise geregelt: „Gab es Schiebedienst, so ertönten [...] die Pfeifsignale lang-kurz-kurz, zuerst von vorne, dann die Antwort vom Zugschluß und darauf ein Pfiff der Zuglok, die Regler werden geöffnet und schnell kommt der Zug in Fahrt.“ (Harald Navé, Alfred Luft: Die Semmeringbahn. Zürich 1985, S. 47).

²³ Peter Rosegger: Ein Schwalbenflug über das [sic] Bereich der Südbahn, in: K.k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Hg.): Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Oesterreich-Ungarn. Wien, Brünn, Leipzig 1899, S. V.

²⁴ Fritz Benesch, Paul Busson: Der Semmering und seine Berge. Ein Album der Semmeringlandschaft von Gloggnitz bis Müzzzuschlag. Wien 1913, S. 53–54. Wie sich die Ankunft der Bahn in der Station Semmering als ephemere Erscheinung manifestierte, schildert Stefan Zweig: „Die Lokomotive schrie heiser auf: Der Semmering war erreicht. Eine Minute rasteten die schwarzen Wagen im silbrigen Licht der Höhe, warfen ein paar bunte Menschen aus, schluckten andere ein, Stimmen gingen geärgert hin und her, dann schrie vorne wieder die heisere Maschine und riß die schwarze Kette rasselnd in die Höhle des Tunnels hinab. Rein ausgespannt, mit klaren, vom nassen Wind reingefegten Hintergründen lag wieder die hingebreitete Landschaft.“ (Stefan Zweig: Brennendes Geheimnis, in: Ders.: Erstes Erlebnis. Vier Geschichten aus Kinderland. Leipzig 1911).

²⁵ Landesverband für Fremdenverkehr in Niederösterreich (Hg.): Festschrift zur Fünfzigjahrfeier der Semmeringbahn. Wien 1904, S. 13, 19–21.

²⁶ Ebd., S. 49.

²⁷ Ein Originalteil davon ist heute im Museumspark neben dem Bahnhof Payerbach ausgestellt.

²⁸ Zit. nach Rudolf Pap: Wiedergefundenes Paradies. Sommerfrischen zwischen Reichenau und Semmering. St. Pölten, Wien 1996, S. 197.

²⁹ Ebd., S. 193.

³⁰ Peter Altenberg: Semmering 1912. Berlin 1913, S. 15, 44.

³¹ Kos, siehe Anmerkung 3, S. 142.

³² Benesch, Busson, siehe Anmerkung 24, S. 80.

³³ Vgl. dazu Peter Payer: Der Gestank von Wien. Über Kanalgase, Totendünste und andere üble Geruchskulissen. Wien 1997, S. 151–166; Ders.: Gefährdete Ohren. Lärm und Großstadtkritik am Beispiel von Wien um 1900, in: Informationen zur modernen Stadtgeschichte. Nr. 1/2012, S. 144–162.

³⁴ Peter Panholzer, Christiane Reich-Rohrwig (Hg.): Ernst Freiherr von Naherny. Erinnerungen aus dem alten Österreich. Wien, Köln, Weimar 2009, S. 37.

³⁵ Semmeringer Nachrichten. Offizielles Organ der Kurkommission Semmering und der Semmeringer Hotelier-Vereinigung. Folge 10/1926, S. 1.

³⁶ Ebd., Folge 29/1927, S. 2; Folge 4/1928, S. 2.

³⁷ Ebd., Folge 21/1929, S. 2.

³⁸ Ebd., Folge 30/1929, S. 2.

³⁹ Ebd., Folge 22/1930, S. 1; Nr. 7/1931, S. 2–3; Nr. 16/1931, S. 2; Nr. 28/1932, S. 4–5.

⁴⁰ Ebd., Nr. 15/1932, S. 3; Nr. 17/1932, S. 2; Nr. 23/1932, S. 2.

⁴¹ Ebd., Nr. 1/1933, S. 5; Nr. 10/1933, S. 1; Nr. 17/1933, S. 4; Nr. 5/1934, Titelblatt, S. 1. (Modelle der beiden Benzin-Triebwagen BBÖ VT 61 und BBÖ VT 62 befinden sich im Technischen Museum Wien, Inv.Nr. 40162 und 40158.)

⁴² Ebd., Nr. 11/1933, S. 5.

⁴³ Ebd., Nr. 12/1933, S. 3.

⁴⁴ Victor Hecht, Fritz Benesch: Der klimatische Höhenkurort und Wintersportplatz Semmering. 2 Stunden von Wien in 1000 Meter Seehöhe. Semmering 1928, S. 8.

⁴⁵ Ludwig Hirschfeld: Wien. Was nicht im Baedeker steht. München 1927, S. 221.

⁴⁶ Felix Salten: Ansichtskarte vom Semmering, in: Die Bühne. Zeitschrift für Theater und Gesellschaft. Heft 315/1931, S. 4.

⁴⁷ Arbeiter-Zeitung, 30.5.1959, S. 1, 3. Vgl. dazu Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen (Hg.): Elektrisch über den Semmering. Wien o. J. (1959); Johann Reisinger: 50 Jahre Elektrifizierung der Semmeringbahn. Erfurt 2009.

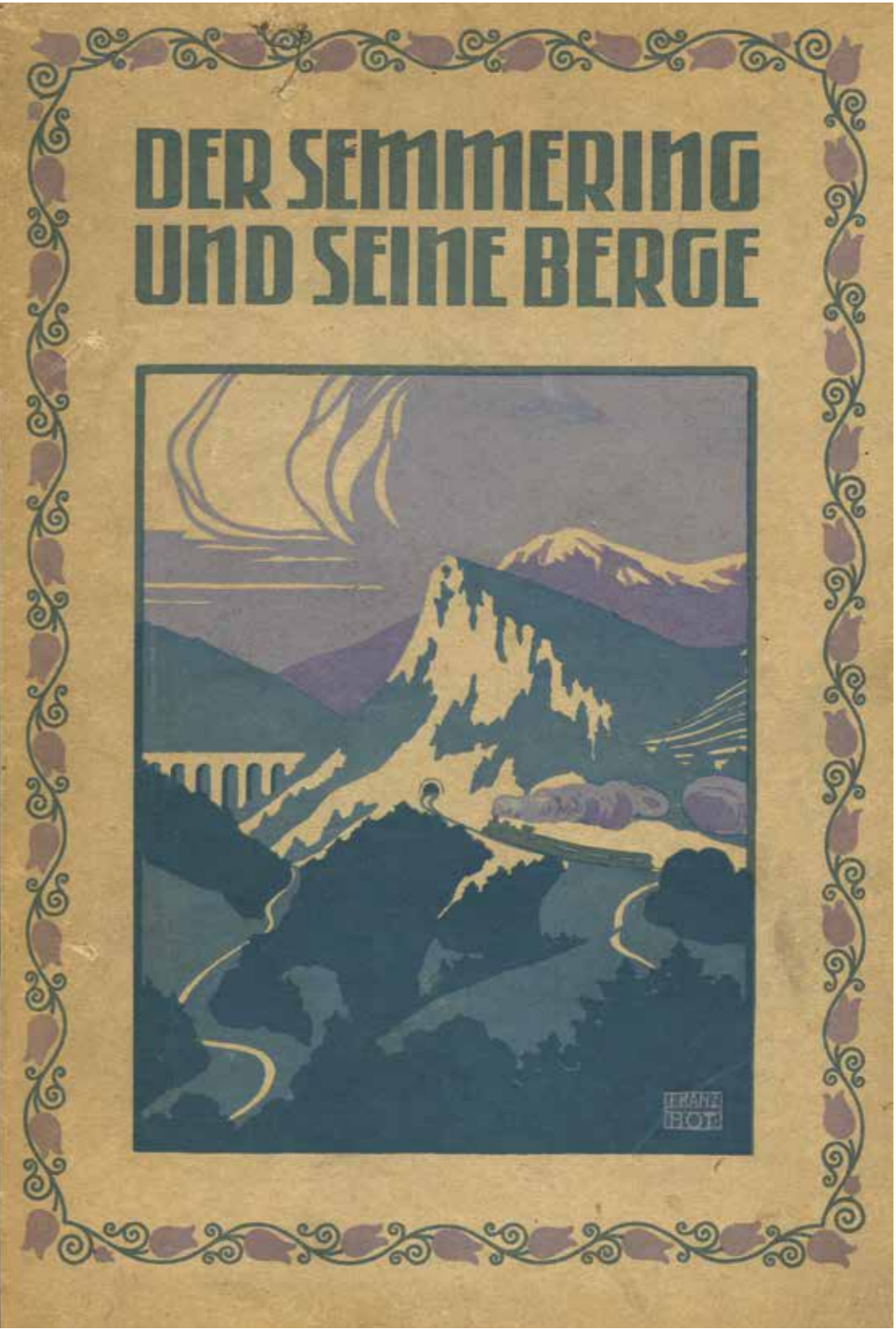
⁴⁸ Vgl. dazu das historische Schienenstück in der Sammlung des TMW (Breitfußschiene, 1853–1892 auf der Semmeringbahn in Verwendung, Inv.Nr. 41002).

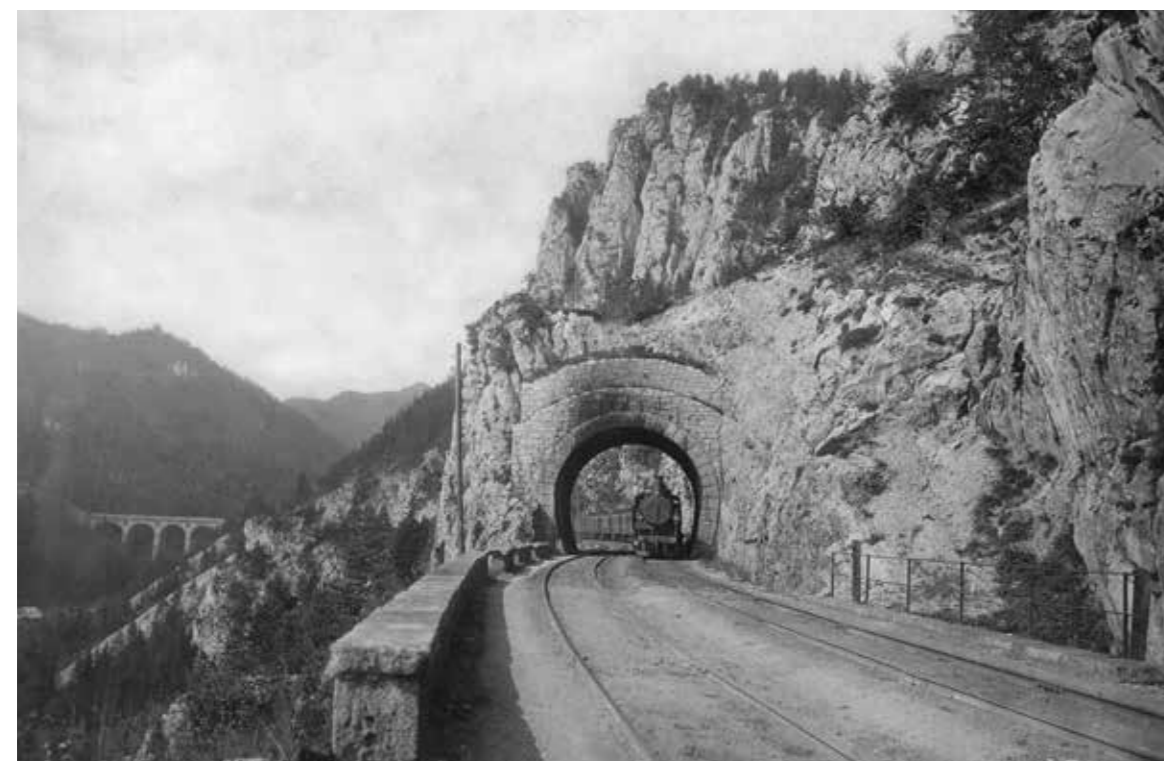
Der Beitrag entstand im Rahmen einer geplanten Publikation zum Weltkulturerbe Semmeringbahn, als erster Band einer vom Bundeskanzleramt initiierten Schriftenreihe „Erhalten und Gestalten“ zu den Weltkulturerbestätten in Österreich (Umsetzung und Redaktion: Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Weltkulturerbes in Österreich). Für Unterstützung und Hinweise bedanke ich mich bei Günter Dinhobl und Wolfgang Kos.



02-15: Glockensignalbude: Nachbau mit originaler Glocke und originalem Apparatesystem, aufgestellt in der Schausammlung des TMW/ Dauerausstellung Mobilität, Inv.Nr. 41514

02-16: Rauchwolken der Lokomotive vor imposanter Bergkulisse als frühes Ikon für die Semmeringbahn: Titelbild einer Publikation von Fritz Benesch und Paul Busson, 1913, TMW-Bibl., 39379





02-17: Der von der Semmeringbahn umschlungene, „lärmungürtete“ Ort Payerbach (rechts), Ansichtskarte, 1913, BD-01-04-054-094

02-18: Josef Löwy: Der russgeschwärzte Krausel-Tunnel, Fotografie, um 1900, EA-000781

02-19: F. Horejsch: Lokomotive der Semmeringbahn bei Payerbach-Reichenau, Fotografie, 1933, BD-01-04-054-038

