

Eine Pionierleistung ihrer Zeit: Die Südbahn

VON GERHARD M. DIENES

Seit 1857 verbindet die Südbahn die k.u.k.-Metropole Wien mit Graz oder Triest und sorgte für ein Aufleben am Schienenstrang.

Sie galt als eine der großen Pionierleistungen ihrer Zeit und allein schon ihr Name lockte in die Ferne: die Südbahn. Seit 1857 verband sie von Wien über den Semmering, Graz, Maribor/Marburg und Ljubljana/Laibach nach Triest/Trieste führend den Donauraum mit der Adria.

Als frühe Meridionale markierte sie den Beginn der mitteleuropäischen Moderne, den Übergang von der Agrar zur Industriegesellschaft. Die Südbahn ließ die Handelsumsätze steigen, gab den von ihr tangierten Regionen ökonomische Impulse und beeinflusste die Entwicklung Triests zu einem Hafen, der sich mit Antwerpen oder Hamburg messen konnte.

Mit der Strecke über den Semmering erklimmte die Südbahn bislang unerreichte Höhen. Ihr Planer, Carl von Ghega, schuf hier eine neue Art von Kulturlandschaft, die 1998 in das UNESCO-Weltkulturerbe aufgenommen wurde. Der Venezianer Ghega möblierte die Landschaft mit steinernen Brücken, die an die römische Antike erinnern und für die Ewigkeit errichtet zu sein scheinen. Die Südbahn erweckte den Eindruck imperialer Größe und bot landschaftliche Variationen und Besonderheiten ersten Ranges: das alpine Aushängeschild Semmering, Hügel- und Flachlandbereiche mit Wein- und Thermenregionen, Talengen und Moore, den Karst, der in seiner Erstarrtheit den rhythmischen Gegensatz „zu der wogenden Masse des klippenanspringenden Blaumeeres“ bildet (Ernst Decsey), das adriatische Küstenland, barocke

Zwiebeltürme und mediterrane Campanili, die Holzhütten der Sennen und die Casoni der Fischer in den Lagunen, wehrhafte Felsburgen und Märchenschlösser am Meer, Tannen und Agaven, Fichten und Zypressen, Lärchen und Pinien.

Das machte sie zur Tourismusader, frequentiert von den Größen des Fin de Siècle und beschrieben von Schriftstellern wie Joseph Roth, France Prešeren, Peter Rosegger, Heimito von Doderer, Henrik Ibsen, James Joyce oder Italo Svevo.

Von 1915 bis 1918 Nachschublinie für die Isonzofront, wurde die Südbahn nach dem Ersten Weltkrieg auf Österreich, Jugoslawien und Italien aufgeteilt. Sie

verlor ihre mitteleuropäische Funktion. Ihr Name ging auf die Strecke Wien – Semmering – Bruck/Mur – Klagenfurt – Villach – Tarvisio/Tarvis – Udine über.

Die geopolitische Situation nach 1945 verstärkte, vor allem für die Steiermark, das verkehrs-

politische Abseits der Strecke. Die Verbindung Graz/Puntigam – jugoslawische Staatsgrenze wurde auf ein Gleis reduziert, Forderungen nach dem Bau des Semmering-Basistunnels blieben bis dato erfolglos und Graz steht am Abstellgleis, so die Kritiker.

Heute, obwohl wieder frei von Grenzen, verkehren auf der Südbahn keine direkten Züge zwischen Wien und Triest mehr. Der Adria-

fen liegt von Wien aus gesehen außerhalb der Welt und wer von Triest mit der Bahn „die

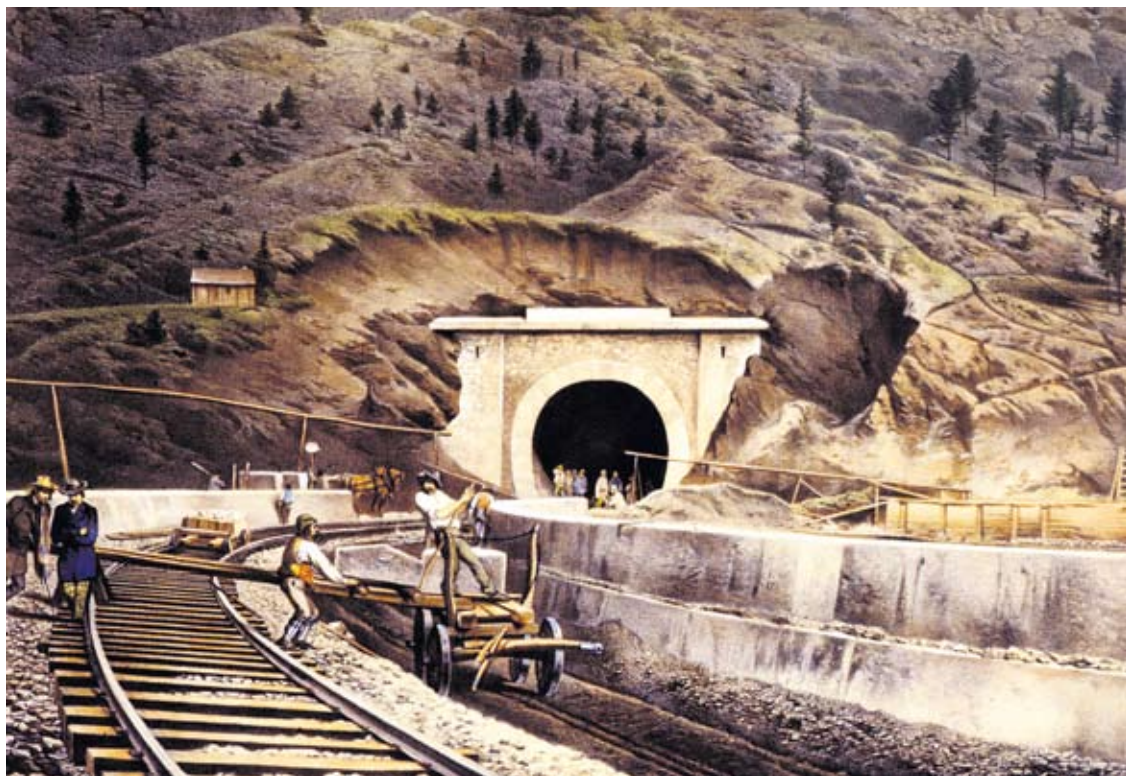
„Die Strecke wandte sich immer wieder. Es war, als stiege man über eine gewundene Treppe zum Dach eines Gebäudes empor.“

H. VON DODERER in „Die Wasserfälle von Slunj“

historischen Wege nach Wien hinauf sucht, muß sich gedulden, muß manches auf sich nehmen.“ (Thomas Rietzschel, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 26. 10. 2000).

Ist die Südbahn nur mehr das „Rückgrat einer Sehnsucht“, die „zur Mitte des 19. Jahrhunderts geboren wurde“ (Ernst Molden), werden jene Streckenpläne durch Westungarn realisiert, die am Anfang der Südbahnidee standen, oder wird die „alte“ Südbahn zu einer Zukunftsschiene im neuen Europa?

Das Jubiläumsjahr sollte Anlass sein, nicht nur für nostalgische Rück-, sondern auch für innovative Ausblicke.



Faszination Semmeringbahn, Katalog zur Ausstellung des Technischen Museums Wien und Marktgemeinde Reichenau an der Rax, 2004. Farblithografie von Emerich Benkert, um 1854. Schienenverlegung Semmering.