**Weltkultur Eisenbahn**

Semmering 1

Semmering - Filmtext 1

Darjeeling 5

Darjeeling—Filmtext 6

# Semmering

An alles hatten Karl Ritter von Ghega, der Planungschef der österreichischen Staatsbahn, und seine Mitarbeiter gedacht, als die Semmeringbahn am 18. April 1854 feierlich von Kaiser Franz Josef eröffnet wurde. Nur an eines nicht: der Schornstein der Lokomotive war für die Gloggnitzer Bahnhofshalle zu hoch. Bei der Einfahrt krachte er herunter und hüllte die feine österreichische Gesellschaft in Rauch und Ruß. Der Kaiser aber behielt die Nerven und Karl Ritter von Ghega durfte triumphieren. Die erste Hochgebirgsbahn der Welt konnte ihren Betrieb aufnehmen.

Nur sechs Jahre früher, im Revolutionsjahr 1848, entschloss man sich zu ihrem Bau. Es war eine verwegene Unternehmung. Über den Gebirgspass Semmering führte der kürzeste Weg von Wien an die Adria. 42 Kilometer galt es zu überwinden. Von Wien gab es schon eine Eisenbahn ins niederösterreichische Gloggnitz. Und auf der anderen Seite des Gebirges führte die Strecke vom steirischen Mürzzuschlag nach Graz und von dort weiter nach Süden.

Viele Monate wanderte Karl Ritter von Ghega durch den Semmering um all die Schluchten und Berge kennen zu lernen. Die Bahnstrecke musste über Gräben hinweg, durch Berge hindurch und an Felswänden entlang gebaut werden. Ghega plante 15 Tunnel und 16, zum Teil zweistöckige, Viadukte. Zeitweise bauten bis zu 20.000 Arbeiter an der Bahnstrecke.

1998 wurde die Semmeringbahn und damit diese tollkühne technische Meisterleistung von der Unesco zum Weltkulturerbe ernannt.

Der Film zeigt die heute noch faszinierende Bahnstrecke, er erinnerte auch an die K und K - Zeit als der Semmering zum Zauberberg wurde. In den Villen und Palästen feierten die Sommerfrischler rauschende Feste, die Künstler des Fin de Siècle pilgerten in eine Landschaft die sich ausbreitet als sei sie inszeniert. Der Semmering war zum Mythos geworden und der Traum von der Adria wahr.

Buch und Regie: Ute Gebhardt Kamera: Harald Seymann

# Semmering - Filmtext

Im Grunde gab es nur eine Erklärung: Er musste verrückt sein, der Ritter von Ghega. Eine Eisenbahn über den Semmering! Dabei wusste im Jahre 1847 doch jedes Kind, dass Eisenbahnen nicht übers Gebirge fahren können. Und der Semmering ist ein Gebirge. Immerhin: Über tausend Meter hoch.

Verrückt oder nicht: Der 1802 in Venedig geborene Karl Ritter von Ghega war ein talentierter Ingenieur und Mathematiker. Er plante und baute Eisenbahnstrecken schon seit dem Jahre 1836. Da hatte die Bahn in Österreich gerade mal das Fahren gelernt. Doch jetzt hatte Ghega ein Problem: Den Semmering. Die Zeit war noch nicht reif für Gebirgsbahnen: Es gab kein Dynamit, an Stahlbrücken war noch nicht zu denken und es fehlte an starken Lokomotiven. Und dennoch plante Ghega die Semmeringbahn.

Über den Semmering führte schon immer der kürzeste Weg von Wien an die Adria. Es war einfach ärgerlich, dass die Bahn diesen Pass nicht überwinden konnte. Lächerliche 42 Kilometer Strecke fehlten, denn längst fuhr die Bahn von Wien bis Gloggnitz, den Beginn des Semmerings. Auf der anderen Seite des Gebirges gab es schon die Strecke nach Graz und weiter nach Süden.

Mit der Eisenbahn von Wien ans Meer fahren.., Güter in allen Himmelsrichtungen schicken... das waren einstweilen nur Träume. Stattdessen hieß es: Umsteigen in Pferdekutschen.

Hunderte von Pferden zogen damals Reisende und Waren über den alten Semmeringpass.

Eine mittelalterliche Fortbewegungsart in der Mitte des 19. Jahrhunderts! Peinlich! Im Juni des Revolutionsjahres 1848 fiel schließlich die Entscheidung für den Bau der Semmeringbahn.

Monatelang war Ghega durch den Semmering gewandert, damit er all die Schluchten und Berge genau kennen lernte. Eine Bahnstrecke, die über Gräben hinweg, durch Berge hindurch und an Felswänden entlang führen musste: Dafür plante Ghega 15 Tunnel und 16 Viadukte.

Das Viadukt über die "Kalte Rinne" ist zweistöckig, 46 Meter hoch und 184 Meter lang. Es ist aus Steinen gemauert, wie alle Bauten für die Bahn. Bis zu zwanzigtausend Menschen aus allen Teilen der K. und K. Monarchie haben am Semmering gearbeitet.

Nur einmal hat sich der geniale Bahningenieur Ghega in seiner Streckenplanung geirrt: Beim Tunnel, der durch die Weinzettelwand führen sollte. Viel Wasser ist durch den Berg geflossen und schließlich knickte die ausgehöhlte Wand während der Bauarbeiten unter dem Gebirgsdruck ein. Die herabstürzenden Steine begruben Arbeiter für alle Zeiten unter sich. Allerdings blieb das der einzige schwere Unfall beim Bau der Semmeringbahn.

Der Bahnbau forderte seine Opfer auf andere Weise. Die Toten sind in den verschiedenen Semmeringgemeinden bestattet worden - oft außerhalb der viel zu kleinen Friedhöfe. Weil die Arbeiter und ihre Familien unter unsäglichen hygienischen Bedingungen in Barackensiedlungen lebten, konnten sich Seuchen dort rasant ausbreiten. Cholera, Typhus und Tuberkulose töteten Hunderte in einem Jahr.

Sechs Jahre hat der Bahnbau gedauert. Wie viele von den Bauarbeitern und ihren Familienangehörigen in dieser Zeit gestorben sind, ist nicht bekannt.

Als das Ende der Bauarbeiten abzusehen war, gab es noch immer keine Lokomotive, die genügend Dampf machen konnte, um die extreme Strecke zu fahren. Ein Preisausschreiben und zwanzigtausend Dukaten sollten nun Erfinder zu zündenden Ideen inspirieren. Soviel Fortschrittsgläubigkeit musste belohnt werden. Drei Lokomotiven bestanden schließlich die Testfahrt.

Am 18. April 1854 war der große Tag für Ghega und seine Semmeringbahn. Zur feierlichen Eröffnung reiste sogar Kaiser Franz Josef mit dem Zug an. Als der Hofzug am Semmering ankam, stieß der viel zu hohe Schornstein der Lok bei der Einfahrt an die Gloggnitzer Bahnhofshalle und krachte herunter. Die feine Gesellschaft fand sich in Rauch und Ruß gehüllt wieder.

Kaiser Franz Josef behielt offenbar die Nerven und Karl Ritter von Ghega seinen Job als Planungschef der Staatsbahn. Auf der ersten Hochgebirgseisenbahnstrecke der Welt begann der alltägliche Bahnverkehr.

Jetzt war er frei - der Weg mit der Eisenbahn nach dem Süden. Merkwürdigerweise gab es aber immer mehr Reisende, die gar nicht ans Meer wollten, sondern einfach nur an den Semmering, um Ghegas kühne Bahnbauten zu bewundern. Dabei entdeckten diese ersten Touristen etwas völlig Unerwartetes: Die Berglandschaft, die sich entlang der Strecke ausbreitete, als wäre sie inszeniert worden.

Während Wien sich rasant zur Großstadt entwickelte, erwachte in den Wienern eine bis dahin unbekannte Sehnsucht nach den Bergen, nach frischer Luft und Bewegung. Der Semmering - nur anderthalb Bahnstunden von der Hauptstadt entfernt - wurde zum Sehnsuchtsort mit magischer Anziehungskraft.

Vor allem Künstler kamen an den Semmering, um hier zu malen, zu dichten und zu komponieren. Die Wiener Kunst des Fin de Siècle ist untrennbar mit dieser Gegend verbunden.

So ist das mit den Sehnsuchtsorten: Wer es sich leisten kann, will so oft wie möglich dort sein. Der Semmering wurde erneut zum Bauplatz - für Traumschlösser und Märchenvillen.

Die typische Semmeringvilla ist ein liebenswerter Mischling. Sie weiß nicht, ob sie eine noble Stadtvilla werden wollte, oder lieber ein idyllisches Landhaus. Ein bisschen modischer Jugendstil, ein wenig vom brandaktuellen Heimatstil. Gebaut wurde, was teuer und modern war. Die Stadt war aufs Land gezogen und das Land wurde städtisch.

Die feine Wiener Gesellschaft der Jahrhundertwende ist undenkbar ohne den Semmering. Ob Industrieller, Bankier, Adeliger oder Künstler - wer hier ein Haus besaß, gehörte dazu.

Ganze Ortschaften entstanden aus Villen, Gasthöfen und Kurhotels. Weil eine Kirche hier nicht fehlen durfte, wurde ein neogotisches Gotteshaus gebaut, natürlich im Villenstil.

Hier ist sie erfunden worden - die Sommerfrische, das Ferienparadies. Wer sich kein eigenes Haus leisten konnte, logierte einige Wochen in einer Pension. Die Hauptsache: Man konnte den Daheimgebliebenen auch eine Ansichtskarte vom Semmering schicken.

Rauschende Feste, klingende Namen, elegante Damen: Im Grandhotel Panhans gaben sich die Reichen und Schönen ein Stelldichein. Das "Panhans" war so erfolgreich, dass sein Name zum Mythos wurde. Anderthalb Bahnstunden von Wien entfernt war eine mondäne Welt entstanden, deren glänzender Aufstieg unaufhaltsam schien.

Der Fall aus dieser Höhe ist schmerzhaft. Während das Panhans heute wieder ein Luxushotel ist, stehen andere Häuser seit Jahrzehnten leer. Der Semmering hat sich nach dem Zusammenbruch der Monarchie 1919 nie mehr erholt. Der zweite Weltkrieg besiegelte das Schicksal der Region: Das traditionelle Publikum - zahlungskräftige Adelige, vornehme Juden und reiche Ungarn - gab es nicht mehr. Als der Nachkriegsgeneration wieder der Sinn nach Ferien stand, waren längst andere Reiseziele entdeckt.

Weil sie vergessen wurde, gibt es sie noch - diese "Welt von Gestern", dieses Paradies der Sommerfrischler auf dem Zauberberg. Als wäre die Zeit hier stillgestanden, wartet der Semmering bis heute auf bessere Zeiten. Trotz aller Bemühungen, der Region wieder mehr Leben einzuhauchen, gibt es viele unbewohnte Villen und leerstehende Hotels.

Nur die alte Eisenbahnstrecke blieb seit ihrer Eröffnung immer in Betrieb. Freilich ist sie nicht mehr ganz die Alte: Hundert Jahre lang waren die Dampfloks mit aller Kraft über die Berge geschnauft, dann wurde die Strecke Mitte der fünfziger Jahre elektrifiziert. Das änderte vieles. Jedoch: All die alten Tunnel und Viadukte haben schon Millionen von Zügen standgehalten.

Als Karl Ritter von Ghega die Strecke 1847 plante, hatte er viele Gegner mit guten Argumenten. Die Semmeringbahn sei zu teuer und zu langsam, hieß es. Ghegas Feinde haben recht behalten: Langsam ist die Eisenbahn immer noch, wenn sie über die steile, kurvige Semmeringstrecke fährt.

Aber wer will sich schon die erste Hochgebirgsstrecke der Welt im Tempo eines Hochgeschwindigkeitszuges betrachten. So bleibt genügend Zeit, um sich Ghegas tollkühne Bahnbauten anzusehen: Die erste Eisenbahnstrecke, die von der UNESCO zum Weltkulturerbe bestimmt worden ist.

Buch und Regie: Ute Gebhardt

# Darjeeling

**Die Himalaja-Gebirgsbahn nach Darjeeling**

 **Eine Fahrt in die Wolken**

Die Schmalspurbahn der "Darjeeling Himalayan Railway" erklimmt qualmend und ächzend über 2.000 Meter Höhe. Der Bau einer der ersten Gebirgsbahnen der Welt war eine technische Meisterleistung.

Ständig muss der Zug versorgt werden, mit Kohle, Wasser, Öl. Der Aufstieg in die Berge ist Schwerstarbeit für die bis zu hundert Jahre alten Lokomotiven - und für das Eisenbahnpersonal.

1881 fuhr der erste Dampfzug von der tropischen Ebene Bengalens ins Vorgebirge des Himalaja.

Britisches Understatement würdigt den Zug mit einem liebevollen Spitznamen: "Toy Train", Spielzeugbahn. Ein unverwüstliches Spielzeug, das nach über hundert Jahren noch immer mit originaler Technik funktioniert. Auch als Güterzug - für Tee - war die Bahn damals äußerst effektiv; sie reduzierte die Transportkosten und machte den Tee aus Darjeeling erschwinglich und berühmt. Heute wird der Tee mit Lastwagen transportiert. Doch wie früher fährt die Darjeelingbahn mitten durch die Bazare der Bergdörfer, vorbei an Klöstern hoch in den Wolken, an Gauklern, die an der Strecke über ein Drahtseil balancieren, an Frauen, die auf einem Nebengleis weben und ausgedehnten Teeplantagen.

 Auch als Güterzug - für Tee - war die Bahn äußerst effektiv...

Die Darjeelingbahn war vorbildhaft für die weltweiten, im Wortsinn bahnbrechenden Umwälzungen durch den Ausbau der Eisenbahn im 19. Jahrhundert.

Indem sie die nostalgische Dampfbahn und ihre atemberaubende Strecke zum Weltkulturerbe erklärten, würdigte die UNESCO "die herausragenden Ingenieursleistungen bei der bahntechnischen Erschließung einer Gebirgslandschaft von großer Schönheit".

**Daten & Fakten**  **Kulturdenkmal:** Himalaja-Gebirgsbahn in Darjeeling
 **UNESCO-Ernennung:** 1999
**1881** Eröffnung der 88 km langen Bahnstrecke
**1889** Entwicklung der sogenannten "B" class Lokomotiven durch Sharp, Stewart in Manchester
 **1915** Erwerb zweier "Pacific" Lokomotiven
**1915** Zugverbindungen nach Kishenganj und Kalimpong werden eingeführt
**1947** Unabhängigkeit Indiens, dadurch Veränderungen im Schienenverkehr
**1947-1950** Planung und Durchführung des Assam Eisenbahn Projekts
 **1950** Schwere Überflutungen führen zur Aufgabe der Teesta Valley Strecke, Rückkehr zur ursprünglichen Linie von Siliguri nach Darjeeling
**1960** Erweiterung der Strecke um 8 km um eine Verbindung zur neuen Strecke von Kalkutta nach Farakka zu schaffen **ab**
**1970** Vernachlässigung der Maschinen, des Güterverkehrs und des Passagierverkehrs
**2000** Erwerb zweier Diesellokomotiven, neues Engagement im Nahverkehr und Tourismus

Copyrightvermerk für Daten & Fakten © Chronik Verlag im Bertelsmann Lexikon Verlag GmbH Gütersloh/München 2000 - 2010

Ein Film von Anja Freyhoff und Thomas Uhlmann

# Darjeeling—Filmtext

Ständiger Lärm, Unrat, Staub unter einer glühenden Sonne. Zu Kolonialzeiten litten die Soldaten und Beamten aus England stark unter dem heißen Klima Bengalens. Die Briten erschlossen sich Wege in kühlere Regionen - hier ins Vorgebirge des Himalaja. Am Ende dieser Schmalspurstrecke - Spurbreite 61 Zentimeter - liegt Darjeeling, Erholungsort der Kolonialherren und heute Synonym für Tee. In die Berge! Der Bau der 88 Kilometer langen Strecke war eine technische Meisterleistung.

1881 wurde die Bahn in Betrieb genommen. Trotz vieler Rückschläge und schier unpassierbarem Gelände. Britisches Understatement würdigt den Zug mit einem liebevollen Spitznamen: "Toy Train", Spielzeugbahn. Ein Spielzeug, das nach über hundert Jahren noch immer seinen Zweck erfüllt. Auch als Güterzug - für Tee - war die Bahn äußerst effektiv; sie reduzierte die hohen Transportkosten und machte den Tee aus Darjeeling erschwinglich und berühmt. Die Schwüle der Ebene liegt hinter uns. Kokospalmen und tropische Pflanzen sind der Gebirgsvegetation gewichen: Fichten, Moose, Farne. In Serpentinen geht es bergauf.

Wird es besonders steil, streut der Maschinist Asche auf die Gleise. 2000 Höhenmeter müssen bewältigt werden. Bei den beengten Platzverhältnissen stellte dies die Konstrukteure oft vor gewaltige Probleme. Deren Lösung hieß: Rangieren. Der Zug fährt rückwärts über eine Weiche, dann wieder vorwärts, alles im Zickzack. Die Z-Kehre war erfunden! Mit ihr konnte auf engstem Raum ein großer Höhenunterschied überwunden werden. Sechs Z-Kehren wurden auf der Strecke gebaut.

Die Bahn und ihre Gleise sind noch vollständig intakt und funktionieren mit der Gleistechnik der ersten Stunde, den originalen Bauteilen, den alten Waggons und Lokomotiven. - Dank dieser Werkstatt! Aus Alteisen werden neue Teile für die Lok geschmiedet. Ersatzteile wären nirgendwo mehr zu bekommen - außer im Museum. Seit über 100 Jahren werden hier die Züge repariert und auf dem technischen Stand des 19. Jahrhunderts gehalten. Alle Waggons wurden hier gebaut. Von Zeit zu Zeit muss die Holzverkleidung komplett erneuert werden.

Einfahrt in den Ort Kurseong, der durch die Eisenbahn zum geschäftigen Marktflecken wurde - auf gut 1500 Meter Höhe. Die Darjeelingbahn ist ein gutes Beispiel für den Einfluss eines neuen Transportsystems auf die Entwicklungen einer Region. Sie war weltweit Vorreiter für die im Wortsinn bahnbrechenden Umwälzungen durch den Ausbau der Schienenwege im 19. Jahrhundert. Vorbeifahrt an Stupas, Stätten der Andacht am Wegesrand. Die Bewohner der Gebirgsregion sind mehrheitlich Buddhisten. Unterhaltung auf halber Strecke ... eine Gauklerfamilie auf den Gleisen.

Ständig muss der Zug versorgt werden, mit Kohle, Wasser, Öl. Der Aufstieg in die Berge ist Schwerstarbeit für die bis zu hundert Jahre alten Lokomotiven - und für das Eisenbahnpersonal. In diesem Klima wächst der "Champagner unter den Teesorten". Hier friert es nie. Oft ist es neblig-feucht und kühl, die Temperaturen liegen im Durchschnitt um 12 Grad. Die Teeblätter werden immer noch von Hand gepflückt. Und auch verarbeitet wird der Tee wie in alten Zeiten: getrocknet, gerollt, gesiebt, fermentiert, wieder getrocknet, sortiert und verlesen. Den Indern ist der Darjeeling-Tee zu mild, so wird er fast ausschließlich exportiert. Heutzutage geht es allerdings per Lastwagen nach Kalkutta. Als Güterzug hat der Toy Train ausgedient. Nur noch zwei Personenzüge verkehren täglich auf der Strecke, die Bahn fährt nicht mehr wirtschaftlich. Gefahrlos kann auf den Gleisen für ein paar Stunden eine Teeküche betrieben werden.

In diesem Klima wächst der "Champagner unter den Teesorten". Hier friert es nie. Oft ist es neblig-feucht und kühl, die Temperaturen liegen im Durchschnitt um 12 Grad.

Freunde des Zuges und Eisenbahner kämpfen für den Erhalt der nostalgischen Dampfbahn. Und gegen die schnelleren Dieselloks, die jetzt schon auf einem Teil der Strecke fahren. Wir nähern uns dem höchsten Punkt der Fahrt. Eine Reise in die Wolken. Das buddhistische Kloster von Ghoom. Auch Nebelkloster genannt, weil es häufig gänzlich in den Wolken verschwindet. Ein Ausblick auf das Massiv des Kantchenchunga - mit über achteinhalbtausend Metern der dritthöchste Berg der Welt. Einfahrt in den Bahnhof Ghoom - fast 2300 Meter über dem Meer - der höchste Bahnhof auf unserer Strecke und einer der höchsten der Erde. Stationen wie der Bahnhof Ghoom entwickelten sich zu den wichtigsten Zentren im Leben der Menschen. Man trifft sich, tauscht Neuigkeiten aus, kauft und verkauft und geht allen möglichen Beschäftigungen nach - ein Nebengleis als Webstuhl.

In der Region Darjeeling leben neben Bengali und der Hauptbevölkerung, dem Bergvolk der Gurkahs, viele Nepalesen, Tibetaner und Chinesen im Exil. Die Grenzen zu Nepal, Sikkim und Buthan sind nur wenige Kilometer entfernt. Zwischen Ghoom und Darjeeling: der Batasia Loop, hier im Bau. Er ist einer von drei Schienenvollkreisen auf der Strecke. In einer 360&#176;-Schleife, dem Loop werden 7 Meter Höhe gewonnen. Die Passagiere sind dankbar für die Abwechslung auf einer Reise, die acht Stunden, aber auch 12 oder gar 16 Stunden dauern kann. Kaum hat der Zug den Loop hinter sich, wird die Trasse wieder zum Bazar wie in allen Orten rechts und links des Toy Trains, der Lebensader imUnd wie wie in alten Zeiten geht es weiter - nach Darjeeling. Auf einem schmalen Gebirgskamm gelegen, einst erholsames Hill Ressort der Briten, heute eine Stadt, die aus allen Nähten platzt. Dorje Ling, Platz der Donner, so der tibetanische Name - von den Engländern zu Darjeeling verballhornt. Oben, auf dem Kamm liegen die Sitze der ehemaligen Kolonialherren. In der Unterstadt, rund um den Bahnhof, drängen sich Basare und enge Gassen.

Die Villen der Engländer verfallen. Oder werden zu Hotels ausgebaut. Altehrwürdig-britisch: das Hotel New Elgin. Im Bahnhof von Darjeeling zu kolonialen Zeiten. Damals wie heute warten Passagiere mit ganz viel Zeit und Sack und Pack auf ihre Bahn. Während die Wolken von den nahen Bergriesen in die Täler Darjeelings herunterwandern, wird die Lok versorgt. Der unverwüstliche Toy Train der Darjeeling Himalayan Railway darf nur kurz verschnaufen. Schon geht es wieder über Berg und Tal, hinab ins tropische Tiefland von Bengalen, zurück in eine andere Welt.

Buch und Regie: Anja Freihoff und Thomas Uhlmann