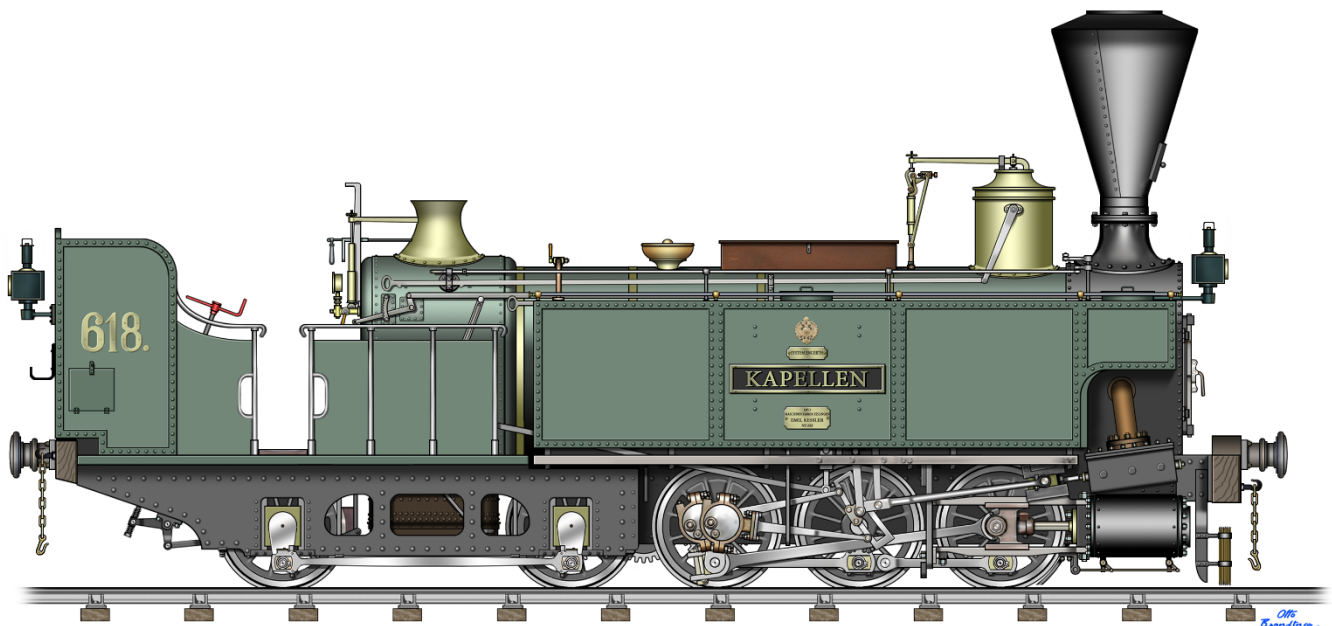


Die heutige Südbahn hat zwei Vorläufer: Die Wien-Gloggnitzer Bahn, finanziert durch Simon v. Sina, und die Bahn von Graz nach Mürzzuschlag, erbaut durch des Steirischen Landesfürsten Erzherzog Johann. Der Lückenschluss über den Semmering wurde lange Zeit für undurchführbar gehalten, obwohl schon Planungen erfolgt waren. Sogar namhafte Fachleute meinten, dass man eher über das ungarische Flachland von Wien nach Graz und weiter bis an die Adria fahren sollte.

Nachdem in Wien die Revolution von 1848 niedergeschlagen wurde der Bau der Semmering-Strecke rasch begonnen, um große Massen an unzufriedenen Arbeitern aus der Stadt zu bewegen. Die Pläne des Carl Ghega wurden als geeignet befunden. Bis zu 20 000 Arbeiter, dabei auch viele Frauen waren gleichzeitig beschäftigt. 1854 war die Strecke zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag befahrbar. Damit entstand, zusammen mit der Nordbahn, eine leistungsfähige Verbindung quer durch Europa.

Als Carl Ghega die Semmerings-Strecke trassierte stand noch nicht fest, ob es jemals Dampflokomotiven geben würde, die solche Steigungen bewältigen können. Daher wurde 1851 auf der teilweise fertigen Strecke ein Lokomotiv-Wettbewerb abgehalten, an dem sich vier Hersteller beteiligten. Alle Maschinen erfüllten die Bedingungen, aber keine konnte wirklich überzeugen. Daher beauftragte man den Ingenieur Wilhelm v. Engerth eine spezielle Gebirgslokomotive zu entwickeln. Die Bauart „Engerth“, eine Stütztender-Gelenklokomotive, war sehr erfolgreich und wurde auch im Ausland nachgebaut. Dabei stützt sich der Hinterkessel auf den Tender. Ein Modell der „KAPELLEN“ befindet sich im Technischen Museum Wien.



Engerth-Lokomotive

Die Semmering-Strecke wurde 1998 zum UNESCO-Weltkulturerbe ernannt. Derzeit wird die Österreichische Südbahn durch moderne Tunnelbauten (Koralmtunnel, Semmering-Basistunnel) zu einem wichtigen Europäischen Verkehrskorridor aufgewertet.