

Cum au construit austriecii acum 165 de ani prima cale ferată montană adevărată

10 august 2020



În 1854 s-a petrecut un eveniment extrem de important: a fost inaugurat în Austria unul dintre cele mai grele proiecte de inginerie de la acel moment: calea ferată Semmering, construită atât de bine încât este folosită și în prezent de trenurile de lung parcurs. Mai jos puteți citi despre cum s-a realizat

această cale ferată legendară înscrisă în patrimoniul UNESCO, dar și despre tunelul nou care o va înlocui parțial peste aproape un deceniu.

O cale ferată uimitoare

Acum 170 de ani ar fi părut incredibil că va veni o vreme în care poți ajunge simplu din capitala imperială Viena, în orașul Trieste de la Adriatică în sub 8 ore. În prezent există trenuri directe Viena - Veneția, iar de la Viena la Trieste trebuie să schimbi trenul la Udine. Însă înainte de apariția căilor ferate, drumul dintre aceste orașe putea dura și peste trei săptămâni din cauza rutelor alpine greu accesibile.

Trenurile rulează acum cu medii de 70 km/h pe cei 41 km ai căii ferate Semmering, dar media este mult ridicată de porțiunile mai drepte. Astfel, trenurile locale fac între 48 și 62 de minute pe cei 42 km dintre Gloggnitz la Mürzzuschlag. Zilnic trec 180 de trenuri, număr deloc mic.

Austria a fost a treia țară de pe continent unde s-au construit linii de cale ferată. după Anglia și Belgia, iar imperialii au început să extindă rețeaua înspre Cehia, Polonia și Ungaria. Primele căi ferate porneau din orașele mari către porturi sau către exploatații

miniere, dar în Europa Centrală Alpii erau un obstacol important în calea construirii unor căi ferate din Viena către porturi precum Trieste.

Pentru autoritățile de la Viena a devenit extrem de important din punct de vedere politic și economic să existe o legătură feroviară între Viena și portul Trieste de la Adriatică, oraș aflat în prezent în Italia, dar pe atunci în Imperiul Austro - Ungar.

Discuțiile s-au purtat după 1840, inițial s-a luat în calcul și un ocol, prin Ungaria, dar consensul a fost că această cale ferată trebuia să fie mai directă și să traverseze Alpii, lucru care nu mai fusese realizat de vreo cale ferată. Problema era că la 1840 nu era clar cum ar putea fi construită o cale ferată prin Alpi, tehnologia fiind la început.

Karl von Ghega este omul care a "decretat" că o cale ferată prin Alpi este posibilă, a creionat traseul prin pasul Semmering și s-a ocupat de proiectarea și de conducerea lucrărilor. Ghega s-a născut la Veneția din părinți albanezi și avea deja experiență în construirea primelor linii de cale ferată în Cehia (care atunci era tot parte a imperiului). Ghega a vizitat America pentru a afla pe larg despre cum se construiesc acolo căile ferate, iar în 1842 împăratul l-a numit șef al programului austriac de extindere a rețelei de căi ferate.

Calea ferată urma să fie prima care traversa Alpii și, mai mult, avea să fie cu ecartament convențional, și deci nu îngust, ceea ce însemna că încă de la început era gândită să fie o cale ferată de mare importanță între Austria și sudul Europei, o linie care să permită trecerea a zeci de trenuri pe zi. Și chiar a fost, dovadă că pe același traseu se circulă și în prezent, la aproape 170 de ani de la primul tren. Aici trebuie spus că s-au făcut modernizări de-a lungul timpului și traseul a fost electrificat în anii 50 ai secolului trecut.

În pasul Semmering, primul drum de care a fost construit în 1728 și refăcut între 1839 și 1842, dar era lent și periculos, mai ales că vremea nu era deloc blândă, chiar dacă altitudinea de 900 m era sub cea a altor trecători alpine.

Minunat de bine făcută

De la Gloggnitz la Mürzzuschlag ține SemmeringBahn, iar dacă între cele două localități sunt 21 km în linie dreaptă, calea ferată are 41 km din cauza tunelurilor, buclilor și a viaductelor curbate necesare. Au fost construite 14 tunele, 16 viaducte și peste 100 de poduri curbate de piatră. Cel mai lung tunel avea 1,4 km lungime, trenul urca până la 900 m altitudine și cele mai mari pante erau de 2,5%, abrupte pentru locomotivele cu abur de atunci. A fost organizat și un concurs de locomotive, dar câștigătoarea nu a putut tracta trenul și o altă locomotivă i-a luat până la urmă locul, construită de un inginer numit Wilhelm von Engerth. Așadar, Semmeringbahn a avut nevoie de o locomotivă special construită pentru ea, dovadă că este o cale ferată cu totul deosebită!

Cum nu existau utilaje electrice de foraj, totul a fost construit manual și s-au folosit explozibili, accidentele fiind numeroase și într-un caz au fost 14 morți după ce s-a prăbușit o lespede uriașă. Se spune că a fost la un pas de moarte și Otto von Bismarck, viitorul cancelar german, care era să moară la o inspecție pe șantier după ce s-a prăbușit un coridor de trecere. Se pare că undeva între 700 și 1.000 de oameni au murit în timpul lucrărilor, o bună parte dintre ei din cauza tifosului și a holerei.



Au lucrat 20.000 de oameni timp de șase ani - germani, austrieci, cehi, italieni și unguri, primele trenuri de marfă au trecut în 1853, iar cele de pasageri, în 1854. Împăratul a fost motivat să ordone începerea lucrărilor și fiindcă era criză economică și voia să dea oamenilor de lucru, pentru a mai "calma spiritele". Unul dintre accidentele grave a dus și la schimbarea traseului căii ferate, lucru ce nu este de mirare, dat fiind că se făcea pentru prima oară o linie montană atât de complicată.

Costurile au fost de patru ori mai mari decât cele estimate înainte de începerea lucrărilor și linia Viena - Trieste a fost complet gata în 1857. Pe termen lung și foarte lung s-a văzut însă că linia a fost extrem de utilă, iar în 1998 a fost înscrisă în patrimoniul mondial UNESCO pentru modul în care calea ferată s-a integrat în peisaj și pentru rezistența tuturor elementelor de construcție. Nu sunt decât câteva căi ferate în patrimoniul UNESCO, dar Semmeringbahn își merită locul fără îndoială.

În plus, calea ferată a dus la o dezvoltare turistică a zonei, cu stațiuni de schi și vile chic construite la final de secol 19. Semmering a devenit un fel de "Vienă montană", la fel cum Trieste era un fel de "Vienă de la mare" din ceea ce se numea "Riviera Austriacă (Österreichische Riviera), alături de orașe precum Opatija, Rovinj, Portoroz sau Porec.

Că SemmeringBahn a influențat istoria căilor ferate europene o arată și faptul că traseului Oravița - Anina, prima cale ferată montană de pe teritoriile locuite de români, i se spune "Semmeringul bănățean". Are 33 km și a fost gata în 1863.



Semmeringbahn pornește la 436 m altitudine la Gloggnitz, după 29 km atinge cel mai înalt punct, la 895 m alt, iar după 12 km, la final, ajunge la 677 metri altitudine, la Mürzzuschlag. Calea ferată poate fi împărțită în patru secțiuni, iar cea mai spectaculoasă conține un viaduct cu două nivele, tunelul de 1,4 km din vârful Semmering și coborârea.

De la Viena sunt 104 km până la gara Semmering, 118 km până la Mürzzuschlag și 212 km până la Graz.

Semmering, un tunel modern de peste 3 miliarde euro

Calea ferată Semmering a fost bine întreținută de-a lungul timpului, iar cea mai mare transformare s-a petrecut între 1957 și 1959 când s-au montat stâlpii și liniile de contact, calea ferată fiind de atunci electricată.

Dar în zona Semmering se fac lucrări și sunt planuri mari. După 1980 calea ferată austriacă a decăzut mult și autoritățile au gândit un plan de redresare numit "Die Neue Bahn" de care s-au ținut. Au mizat mai ales pe viteză, dar fără a construi linii megascumpe pentru trenuri stil TGV. Vitezele maxime sunt de 230 km/h și multe porțiuni permit viteze de 150 km/h.



Austria lucrează și la câteva tunele feroviare de câteva miliarde de euro, iar unul dintre ele va degreva mult circulația pe calea ferată Semmering. În 2012 a început construcția tunelului de bază Semmering care va fi tot între localitățile Gloggnitz și Mürzzuschlag, dar va avea 27 km lungime (și nu 41 km precum Semmeringbahn) și va permite viteze maxime de până la 250 km/h.

Inițial, obiectivul era ca totul să fie gata în 2024, apoi termenul a devenit 2026 și cel mai recent termen promis este 2027. Vorbim însă de unul dintre cele mai lungi tunele feroviare europene, cu costuri de 3,3 miliarde euro, iar lucrările au început în mai multe segmente simultan. Când va fi gata, timpii de călătorie dintre Viena și Graz vor scădea cu 30 de minute, la două ore. Însă tunelul este parte a unui coridor pan-european de

1.800 km, coridorul Baltic-Adriatic ce pornește din Polonia și ajunge în Italia și Slovenia.

Per total, proiectul prevede săpărea a 62 km de tunel principal, 8 km de tunele de acces, plus tunele de legătură și puțuri.

Austria dezvoltă proiecte masive de infrastructură feroviară și acum 17 ani au început săpăturile la tunelul Koralm, de 33 km lungime, al treilea cel mai lung tunel feroviar din Europa. Acum 17 ani au început excavațiile, iar la tunelul care va costa peste 5 miliarde euro se va mai lucra până în 2025. Rezultatul va fi că drumul dintre Viena și Klagenfurt va dura 2 ore și 40 de minute, față de 3 ore și 50 de minute.

Pentru a viziona filmele urmatoare lincurile se deschid cu Open Hyperlinc

<https://youtu.be/gkUubEvVzWc>

<https://youtu.be/YcVW-sO-Fck>

<https://youtu.be/v0736Lox4fM>

Sursa: https://economie.hotnews.ro/stiri-industrie_feroviara