ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

II/87

DM 19,80
sfr 19,80
öS 150,—

150 Jahre Eisenbahn in Österreich

von J. Stockklausner

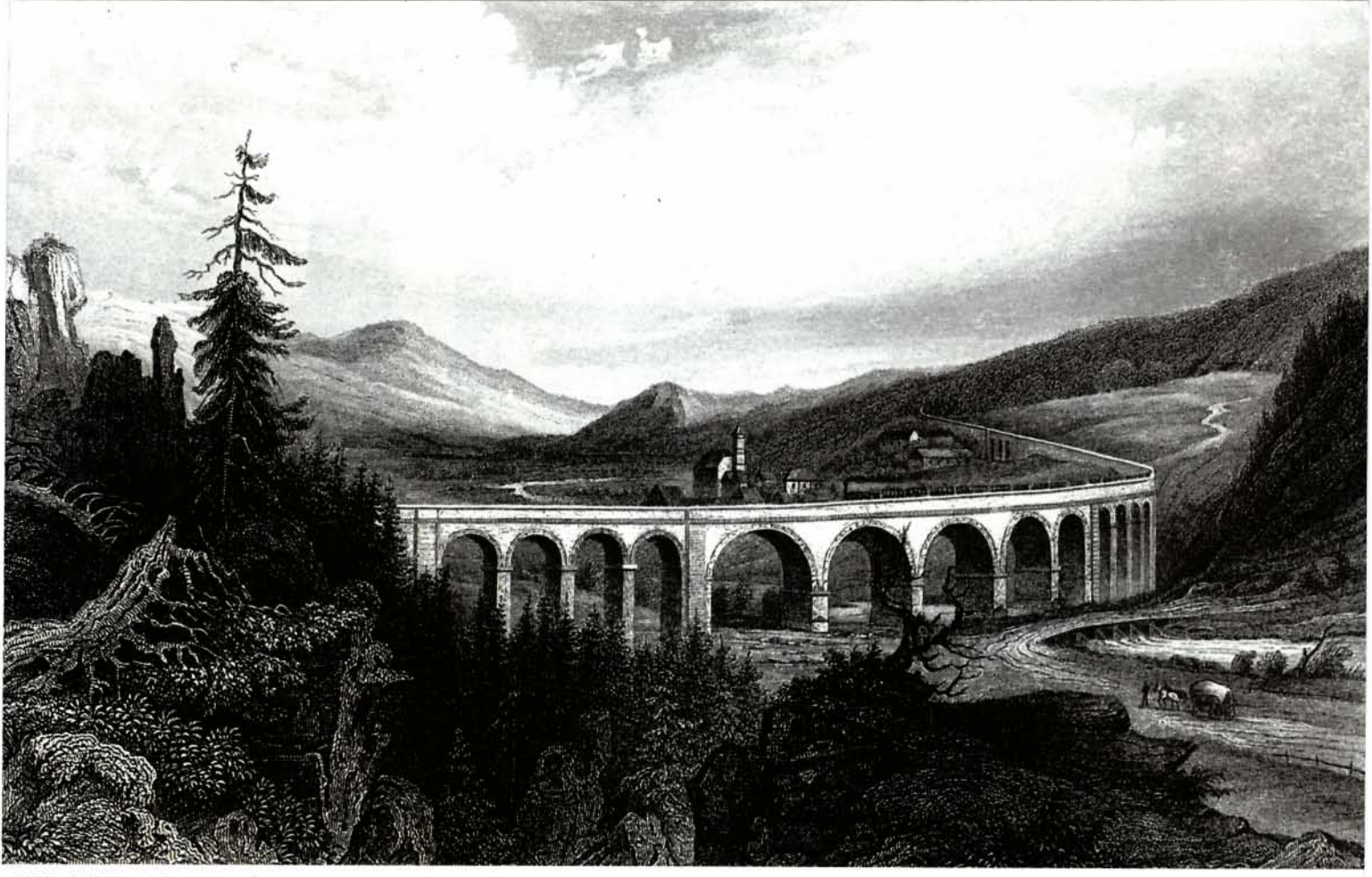


Bild 3: "Die Eisenbahn über den Semmering", ein zeitgenössischer Stich aus der "Kunstanstalt des Bibl. Instituts in Hildburghausen". **Foto: Sammlung C. Asmus**

Bild 2: Auch im tirolerischen Raum, vorzugsweise bei der Zugförderungsleitung Innsbruck, sind die 1042 anzutreffen. Hier ist eine Maschine mit ihrem Zug bei Windau am 30. Dezember 1982 in Richtung Saalfelden unterwegs. **Foto: A. Ritz**

Bild 1 (Titelbild): 150 Jahre Eisenbahn in Österreich! Stellvertretend für die Vielzahl an Fahrzeugen ist hier die alte KOLOSS neben Fahrzeugen der heutigen modernen ÖBB abgebildet (1044.100 und Triebzug 4020/7020/6020).

Bild 226 (Rückseite): Der Arlbergexpress hat seine Bedeutung in den letzten Jahren eingebüßt und fährt von Paris nur noch nach Innsbruck. Am 9. August 1983 hat eine 1110 seine Traktion übernommen und passiert die Trisannabrücke. **Foto: A. Ritz**

Impressum

ISSN 0720–051 X
DM 19,80 – sfr 19,80 – öS 150,–
Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag
D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Telefon (08141) 5048/5049

Redaktion: Hermann Merker
Autoren: J. Stockklausner und G. Scheingraber
Lektorat: U. Bauer
PR-Werbung, Anzeigen: Lilo Merker, Anne Rödel

Layout: Gerhard Gerstberger
Textverarbeitung: Hermann Merker Verlag
Produktion: EUROPLANNING s.r.l., Verona, Via Morgagni, 30
(Printed in Italy)
Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

1987 erscheinen 4 Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals.
Die Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals können auch im Abonnement bezogen werden, Bestellunterlagen sind beim Verlag erhältlich. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

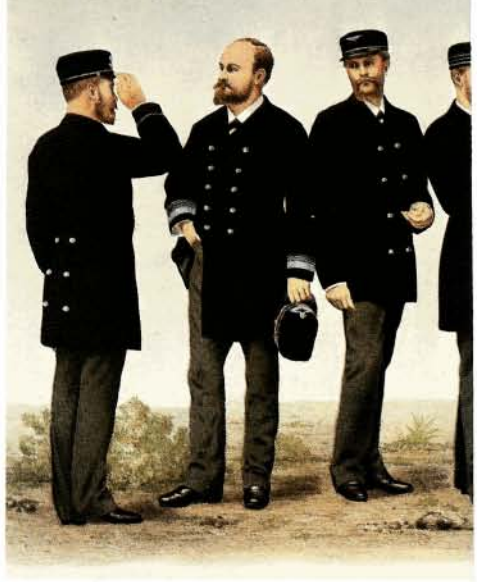
Alle Rechte vorbehalten, Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion.

Copyright 1987 by: Hermann Merker Verlag, Fürstenfeldbruck

Ausgabe Mai 1987

Inhalt

	Seite
Vorwort	4
Die Entwicklung des Streckennetzes	6
Vorläufer »Pferdeeisenbahn«	
Der Baubeginn der Lokomotiveisenbahn	
Die erste Staatsbahn-Epoche	
Die Staatsbahnen werden verkauft	
Die Folgen des Wiener Börsenkrachs 1873	
Die Staatsbahn kommt wieder	
Ein großes Bahn-Konzept wird realisiert	
Wegweisende Neuerung: Die Elektrotraktion	
Maschinentechnik	27
Vorbilder und erste Typen	
Österreichischer Lokomotivbau nach eigenen Ideen	
Die Wirtschaftskrise fördert neue Konstruktionen	
Aufschwung durch die neuen Staatsbahnen	
Die Ära Gösldorf	
Die großen Gebirgs- und Vierzylinder-Verbundlokomotiven	
Die Eisenbahnen der Republik Österreich nach 1918	58
Dampflokomotiv-Neubauten ab 1920	
Vom »Dorftrottel« zur 214	
Elektrisch über die Alpen	
Fortsetzung der Elektrifizierung in der Zwischenkriegszeit	
Die ÖBB von 1945 bis heute	
Die Dieseltraktion	
Ein Leckerbissen: Die Schmalspurbahnen	
Die Zukunft	
Literaturangaben	



Bilder 6 bis 8: Eisenbahner-Uniformen vor 1882.
Fotos: Sammlung K. Pfeiffer

Bild 4: Von den mit Namen bezeichneten Personenwagen der Linz – Budweiser Pferdebahn steht HANNIBAL (Baujahr 1841) im Wiener Technischen Museum.
Foto: K. Pfeiffer

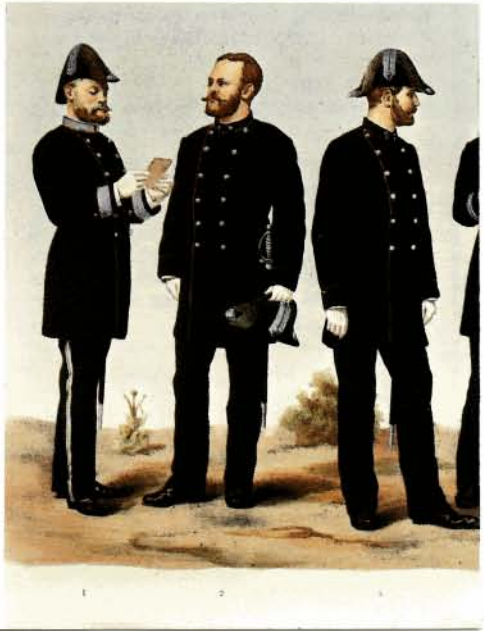
Vorwort

Nur zu leicht ist man heute geneigt, die Eisenbahn als ein schon immer dagewesenes Verkehrsmittel, einfach als eine Gegebenheit zu betrachten. Erst durch ein Jubiläum wird daran erinnert, daß auch beinahe Alltägliches wie in diesem Falle die Eisenbahn irgendwann mal seinen Anfang oder, besser gesagt, so etwas wie seine "Geburtsstunde" hatte. Daß die Eisenbahn in Österreich ihr 150jähriges Jubiläum feiern kann, ist für uns als Verlag von Eisenbahn-Publikationen Anlaß zu besonderer Würdigung ihrer Entstehung und geschichtlichen Entwicklung. Um einem möglichst breiten Leserkreis Einblick in all die zu überwindenden Schwierigkeiten bei dem Bau erster Strecken bis hin zu der heute hochentwickelten Technik zu geben, scheint uns eine preiswerte, inhaltlich fundierte Broschüre die geeignetste Form. Natürlich sind einer Publikation in Broschürenform hinsichtlich des Umfangs enge Grenzen gesetzt, zumal nun gerade über die Eisenbahn in Österreich und deren 150jährige Geschichte ohne weiteres ganze Bücherregale zu füllen wären. Trotzdem haben wir den Versuch einer komprimierten Darstellung unternommen.

In diesem Zusammenhang danken wir ganz besonders unseren Autoren, Herrn Vorstandsdirektor i.R. Johann Stockklausner, dem es gelungen ist, sein in der Praxis und aus eigenem Erleben erworbenes reiches Wissen über und um die Eisenbahnen in Österreich anschaulich darzulegen, sowie Herrn Dr. Günther Scheingraber, der gerne bereit war, seine aus der Sicht des Historikers gewonnenen Erkenntnisse ergänzend mit einzubringen.

Wir haben uns darauf begrenzt, die geschichtliche Entwicklung der Eisenbahn Österreichs textlich nur in Streiflichtern darzustellen, zu deren besseren Verständnis das recht umfangreiche Bildmaterial sicherlich dienlich ist. Insbesondere der Zeit der Österreichischen Bundesbahnen wird in Form aussagekräftiger Farbbilder breiter Raum gewidmet und der enge Verbund zwischen Eisenbahn und Landschaft herausgestellt.

Bild 5: Der Tagsalon des HZ 0011 vermittelt einen Eindruck von Stil und Geschmack der damaligen Zeit.
Foto: K. Pfeiffer



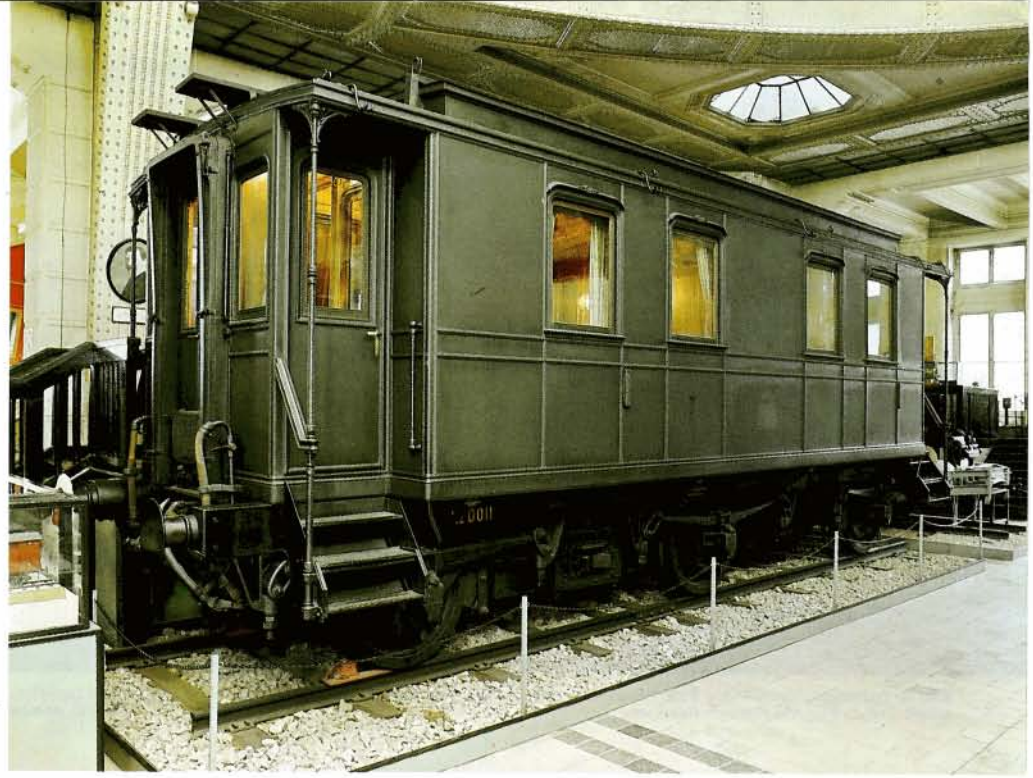


Bild 10: Der Salonwagen HZ 0011, der Kaiserin Elisabeth zur Verfügung stand. Dieser Dreiachser ist 1873 unter der Fabrik-Nr. 16601 bei Ringhoffer in Prag gebaut worden und steht heute im Wiener Technischen Museum.
Foto: K. Pfeiffer

Zwei Besonderheiten unter den Eisenbahnen darf Österreich in jedem Fall für sich in Anspruch nehmen: Zum einen, daß seine bereits 1828 entstandene "Budweiser Pferdebahn" mit einer Länge von fast 130 Kilometern die erste schienengebundene öffentliche Transportmöglichkeit auf dem europäischen Festland darstellte. Zum anderen bietet Österreich heute, wie kaum ein anderes Urlaubsland in Europa, dem Erholungssuchenden die Möglichkeit unbeschwerter Bahnreise bis zum Urlaubsort. Auch dafür soll unsere Broschüre werben und die landschaftlichen Schönheiten entlang der österreichischen Schienenwege aufzeigen.
Daß dieser Bogen vom "Damals" zum "Heute" textlich in der begrenzten Seitenzahl eines Journals nicht erschöpfend darzustellen ist, hat seine Ursache auch in der Tatsache der häufig erfolgten Umbenennung der Bahn in Österreich im Verlauf einer wechselvollen Geschichte von 150 Jahren.
Hervorgegangen aus einer Vielzahl privat betriebener Bahngesellschaften, entstanden 1884 die KkStB, die Kaiserlich-königlichen österreichischen Staatsbahnen. Mit dem Ende des 1. Weltkrieges, der auch das Ende der österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie besiegelte, wurden die KkStB für kurze Zeit in DöStB, in die Deutschösterreichischen Staatsbahnen umgewandelt. Schon bald entfiel das Wort "deutsch", ab 1. Oktober 1923 galt die Bezeichnung "BBÖ". Die Österreichischen Bundesbahnen wurden am 18. März 1938 aufgelöst und in die DRB, die Deutsche Reichsbahn integriert.
Nach den Wirren des 2. Weltkrieges lebten am 1. Oktober 1945 die Österreichischen Bundesbahnen wieder auf, aus denen im August 1947 die ÖBB entstanden. Zunächst trugen die Fahrzeuge weiterhin die Aufschrift "B.B.Österreich". Die neuen Initialen "ÖBB", so wie wir sie heute kennen, wurden ab 1952 verwendet.
Wir hoffen und wünschen im Interesse aller Beteiligten, daß diesen Bahnen eine erneute Umbennenung künftig erspart bleiben und die erfolgreiche Arbeit ungestört fortgeführt werden kann. **Hermann Merker Verlag**

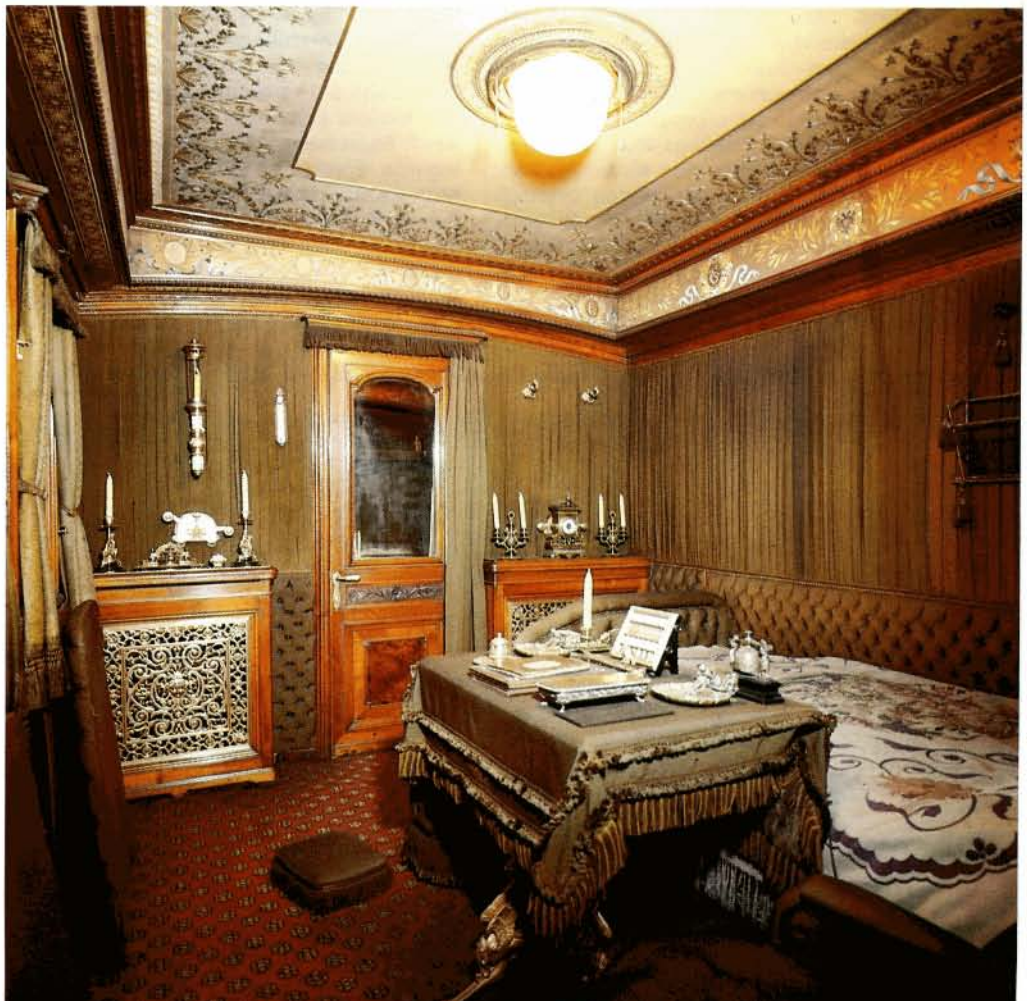


Bild 11: Auch der Nachtsalon des Hz 0011 mit seiner luxuriösen Ausstattung wird zum angenehmen Reisen beigetragen haben. **Foto: K. Pfeiffer**

Bild 9: Eisenbahner-Uniformen aus der Zeit zwischen 1882 – 1892. **Foto: Sammlung K. Pfeiffer**

Bild 12: Der ehemalige Bahnhof Kerschbaum der Linz – Budweiser Pferdebahn liegt wenige Kilometer von der tschechischen Grenze entfernt nördlich Rainbach. **Foto: C. Asmus**

Die Entwicklung des Streckennetzes

Vorläufer "Pferdeeisenbahn"

Die politische Struktur Mitteleuropas zu Beginn des 19. Jahrhunderts war geprägt von den Entscheidungen, die auf dem "Wiener Kongress" 1814/15 in zähen Verhandlungen zustandegekommen waren. Österreich war aus diesen Verhandlungen, geführt von Fürst Metternich, erstarkt hervorgegangen. Es hatte seine Erblande Tirol mit Vorarlberg, Salzburg, das Innviertel, Krain, Triest, Istrien, Dalmatien und das westliche Kärnten wieder zurückerhalten. Darüberhinaus waren der Monarchie auch noch die Lombardei und Venetien zugesprochen worden.

Die nun folgenden Friedensjahre ließen den Warenhandel zwischen den einzelnen Landesteilen des straff organisierten österreichischen Staates rasch aufblühen, die Wirtschaft nahm den erhofften Aufschwung.

All diese Umstände begünstigten die Planungen für Eisenbahnlinien, wobei vor allem die Nord-Süd-Richtung von besonderem Interesse war. Dem Güteraustausch von Sachsen über Böhmen nach Linz als wichtiger Donauhafen wie auch von Schlesien her in Richtung Steiermark und zum Adriahafen Triest galt das besondere Augenmerk. So entstand 1807 das erste Projekt des europäischen Festlandes für eine "Eisenstraße" (eine Pferde-Eisenbahn) zwischen Budweis und Linz, das Franz Josef von Gerstner, ein Gelehrter aus Prag, ausgearbeitet hatte. Mit der Verwirklichung dieses Projektes wurde dann, rund 20 Jahre später, sein Sohn Franz Anton von Gerstner betraut. 1825 wurde mit dem Bau der fast 130 km langen Pferde-Eisenbahn als Verbindung zwischen Donau und Moldau begonnen.

Am 7. September 1827 konnte die "K.k. privilegierte Erste Eisenbahngesellschaft" bereits den Betrieb auf dem ersten 50 km langen Teilstück aufnehmen. Es dauerte dann allerdings noch fünf weitere Jahre, ehe die Gesamtstrecke fertiggestellt war. Welch vorrangige wirtschaftliche Bedeutung dieser Bahn bald zukam, zeigte sich ab 1831, als der Salzhandel zwischen den oberösterreichischen Salinen und Böhmen bzw. Sachsen einen ungeahnten Aufschwung nahm und das Salz wichtigstes Frachtgut der Bahn wurde. Zu diesem Zeitpunkt war schließlich auch die Linie von Linz bis Gmunden am Traunsee schon betriebsbereit. Der Personenverkehr (damals als "Personen-Verführung" bezeichnet) spielte zu jener Zeit nur eine höchst untergeordnete Rolle.

Der Bau dieser ersten "Eisenstraße" war eine im wahren Sinne des Wortes wirklich bahnbrechende technische Neuerung. Es war deshalb nicht verwunderlich, wenn die zu überwindenden Hindernisse kaum ein Ende zu nehmen schienen. Nicht nur, daß es an entsprechenden Vorbildern fehlte, an denen man sich hätte orientieren können! Vielmehr bereitete die Beschaffung für den Oberbau, die Fahrzeuge usw. große Probleme. Sowohl in technischer als auch finanzieller Hinsicht mußten die Erfahrungen alle erst gesammelt werden. Daß es dabei des öfteren im ersten Anlauf nicht ganz klappte, lag auf der Hand. Allerdings konnte man mit der Unterstützung so namhafter Bankiers wie die Freiherren von Rothschild, Geymüller oder Sina rechnen, die schon damals vorausschauend die Bedeutung und Wichtigkeit der Eisenbahn für einen regen Warenhandel erkannten.

Franz Anton von Gerstner, den man zunächst mit der Durchführung des Projektes betraut hatte, wurde bereits 1828 von seinem Schüler Matthias Ritter von Schönerer abgelöst, der die Bahn fertigbaute und ab 1839 bei der Wien-Gloggnitzer Bahn bzw. später bei der Südlichen Staatsbahn ein weiteres Betätigungsfeld fand.

Die "Budweiser Pferdebahn", wie sie allgemein genannt wurde, hat schließlich ab Ende 1854 zwischen Linz und Gmunden den Lokomotivbetrieb eingeführt und ging 1857 in der "K.k. privilegierten Kaiserin Elisabeth Bahn" auf. Die ursprünglich in einer Spurweite von 1106 mm (entsprechend 3 1/2 österreichische Fuß) ausgeführte Trasse wurde Stück für Stück auf Normalspur umgestellt. Mit dem Abschluß dieser Arbeiten, die sich bis zur Jahrhundertwende hinzogen, war die erste Eisenbahn Österreichs in ihrer ursprünglichen Form endgültig verschwunden. In ihrer Blütezeit, etwa Mitte der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, zählte der "Fuhrpark" bis zu 650 Pferde, um die Last- und "Equipagewagen" zu ziehen. Unter dem Frachtaufkommen der sogenannten Kaufmannsgüter überwog eindeutig das Salz mit rund 50 %, gefolgt von Kohle, Holz und Getreide. Recht unterschiedlich war die Bedeutung der Personenbeförderung auf den einzelnen Strecken. Während auf dem Linz – Budweiser Abschnitt z.B. 1857 nur etwa 20.000 Passagiere befördert wurden, wies der Abschnitt Linz – Gmunden 1852 die stattliche Zahl von 170.000 Reisenden auf.

Die erste Pferdebahn Linz – Budweis hatte ihren Betrieb noch nicht in vollem Umfang aufgenommen, da entstand zwischen Prag und Lana bereits eine ähnliche Bahn, allerdings mit einer Spurweite von 1120 mm. Die Betriebseröffnung erfolgte im März 1830, vier Jahre später (1834) hatte sie bereits ihre größte Ausdehnung erreicht. 1855 wurde auch diese Strecke zu einer Lokomotiveisenbahn umgebaut.

Bild 13: Noch gut erkennbar ist das ehemalige Trassenstück der Linz – Budweiser Pferdebahn bei der Unterführung Rainbach. **Foto: Dr. Scheingraber**

Bild 14 (oben): Anläßlich der Streckeneröffnung nach Brünn, die am 07.07.1839 stattfand, entstand diese historische Darstellung. Ganz korrekt sind zwei von Wien ankommende Züge dargestellt. **Foto: Sammlung K. Pfeiffer**

Bemühungen um den Bau einer Lokomotiveisenbahn in der k.k. Monarchie hatte es schon lange gegeben. Bereits zu der Zeit, als die Linz-Budweiser Pferdebahn geplant worden war, hatte sich F. A. von Gerstner dafür eingesetzt, eine Lokomotiveisenbahn zu schaffen.

1822 und dann erneut 1826 und 1827 war er nach England gefahren, um das Eisenbahnwesen dort kennenzulernen. Wiederholt bemühte er sich darum, die Budweiser Pferdebahn von Anfang an als Lokomotivbahn bauen zu dürfen, doch blieb ihm dafür die Zustimmung der Aktionäre versagt.

Es sollte einem anderen Manne vorbehalten

Bild 15: Franz Xaver RIEPL (1790 – 1857), Professor am k.k. polytechnischen Institut, Bergbau- und Hütteningenieur, entwarf 1829 ein Eisenbahnnetz für die österreichische Monarchie, das die Grundlage für alle späteren Planungen bildete. **Foto: Sammlung K. Pfeiffer**

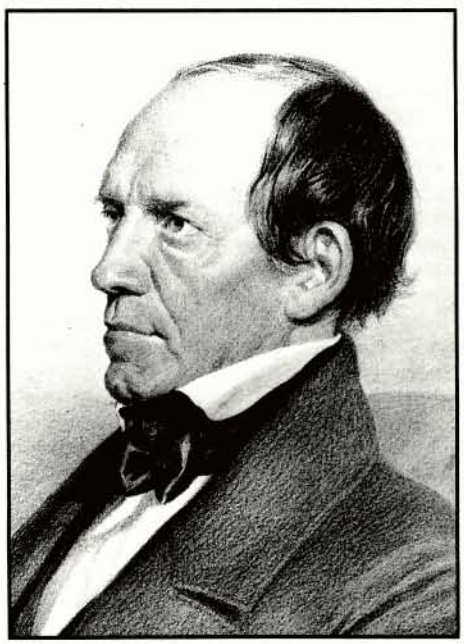


Bild 16: Alles schon dagewesen! Schon in der Anfangszeit der Bahn gab es Jahreskarten, wie dieses Exemplar von 1853 beweist. **Foto: Sammlung K. Pfeiffer**

Karte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie 1867–1919

Das Kaisertum Österreich umfaßte zwei Reichsteile: Im Reichsrath vertretene Königreiche und Länder (Transleithanien) und die Länder der ungarischen Krone (Cisleithanien). Bosnien und Herzegowina wurden als Kondominium beider Reichsteile verwaltet.
Die Länder und ihre Hauptorte: Niederösterreich (Wien), Oberösterreich (Linz), Salzburg (Salzburg), Steiermark (Graz), Kärnten (Klagenfurt), Krain (Laibach/Ljubljana), Küstenland (Triest/Trieste), Tirol mit Vorarlberg (Innsbruck), Böhmen (Prag/Praha), Mähren (Brünn/Brno), Schlesien (Troppau/Opava), Galizien und Lodomerien (Lemberg/Lwow), Bukowina (Czernowitz/Tschernowzy), Dalmatien (Zara/Zadar).
Länder der ungarischen Krone: Ungarn (Budapest), Fiume (Fiume/Rijeka), Kroatien und Slowenien (Agram/Zagreb). Bosnien und Herzegowina (Sarajevo).
Die italienischen Besitzungen Lombardei, Venetien, Parma, Modena und Toskana schieden 1860–1867 aus dem österreichischen Staatsverband aus.

	Fläche km²	Einwohner Mio	Eisenbahn km
Im Reichsrath vertretene Königreiche und Länder	300.004	29.200	23.100
Länder der ungarischen Krone	325.411	21.600	21.500
Bosnien und Herzegowina	51.200	2.100	1.000
Österreich-Ungarn insgesamt	676.615	52.900	45.600
Österreich 1987 zum Vergleich	84.000	7.500	6.000

Bild 17: Das Gebiet der österreichisch-ungarischen Monarchie in den Jahren 1878 – 1918.

bleiben, ein solches Vorhaben Schritt für Schritt durchzusetzen: dem Professor am k.k. polytechnischen Institut, Franz Xaver Riepl. Er kam aus dem Bergbau- und Hüttenwesen und wußte daher um die zu bewältigenden Schwierigkeiten bei der Beförderung von Massengütern unter den damaligen Gegebenheiten. Neben der Flußschifffahrt standen lediglich Pferdefuhrwerke als Transportmittel zur Verfügung. Riepl bezog in seine Überlegungen vor allem den Transport von Salz und Kohle mit ein und konzentrierte seine Aufmerksamkeit auf die Planung einer in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Lokomotiveisenbahn. Nach rein wirtschaftswissenschaftlichen Gesichtspunkten begann er, Streckenstudien anzustellen. Das Ostrauer Gebiet in Mähren mit seinem Kohlebergbau, die galizischen Salzlagerstätten sowie Schlesien und Mähren mit ihrer sich entwickelnden Industrie waren die geographischen Schwerpunkte, die Riepl mittels einer Lokomotivbahn mit der Donau zu verbinden gedachte.

Der Baubeginn der Lokomotiveisenbahn

So entstand 1829 sein Projekt einer Eisenbahn von Wien über den mährischen Raum und Krakau bis nach Bochnia mit einer Streckenlänge von insgesamt 450 km (nach damaliger Messung runde 60 Postmeilen), was weltweit Aufsehen erregte, denn in Europa hatte sich noch niemand zuvor an eine so weiträumige Planung herangewagt. Riepl verstand es, diese Idee an die Gebrüder Mayer Anselm und Salomon Anselm von Rothschild, Inhaber des berühmten Bank- und Wechselhauses Rothschild, heranzutragen. Anfänglich hatte Riepl durchaus noch an den Bau einer Pferdebahn auf dieser Strecke gedacht, sich aber nach einem Besuch in England (den Rothschild finanziert hatte) zugunsten der Lokomotivbahn entschieden. Die Zeit war jedoch noch nicht reif für seine zukunftsorientierten Pläne. Als Rothschild 1830 um eine entsprechende Konzession eingab, wurde dieses Ansuchen von Kaiser Franz I. mit den Worten "zu dumm vom Rothschild, dieses Projekt vorzutragen, wo doch kaum jemand mit der Postkutsche von Wien nach Brünn fahren tut" abschlägig beschieden. Zum besseren Verständnis dieser kaiserlichen Worte sei angemerkt, daß die 140 km lange Reise von Wien nach Brünn damals mit der Eilpost mehr als 16 Stunden dauerte. An die im Aufblühen befindliche Industrie dachte der Kaiser nicht. Vielmehr dürfte ihn bei seiner Entscheidung beeinflußt haben, daß Ärzte, Priester, Bauern und vor allem die Polizei vor diesem suspekten neuen Verkehrsmittel mehr oder weniger eindringlich warnten. Zudem war zu Zeiten eines Fürsten Metternich mit seinem Polizei- und Spitzelapparat die Möglichkeit freier Fortbewegung von Ort zu Ort höchst unerwünscht.
Das blieb auch noch viele Jahre so, wie die Kundmachung des "k.k. Gubernialrathes und Kraishauptmannes von Brünn", Ferdinand Graf von Bubna vom 3. Juli 1839 anläßlich der Eröffnung der Nordbahnstrecke von Wien nach Brünn beweist. Dieser Kundmachung war u.a. folgendes zu entnehmen:

Bild 18: Die Nachfolgestaaten der Monarchie nach dem Ende des Ersten Weltkriegs.

Bilder 17 und 18: Österreichischer Bundesverlag

§ 1: Für jeden auf der Eisenbahn Reisenden bleiben die bestehenden Paßvorschriften aufrecht.

Und in § 2 hieß es: Wer die Eisenbahn auf der Route von Brünn nach Wien und zurück benützen will, muß, um eine Fahrkarte zu erlangen, sich mit einem von der Brünner k.k. Polizeydirekzion oder der betreffenden Ortsobrigkeit ausgefertigten Passierscheine ausweisen.

Es waren also beileibe nicht immer die landläufig vorgebrachten Argumente, die wegen der bei hohen Geschwindigkeiten zu erwartenden Krankheitserscheinungen wie Schwindel, Epilepsie, Geistesstörungen jeder Art etc. der Eisenbahn die Möglichkeit der Personenbeförderung absprachen, sondern vielmehr das absolutistische Bestreben, die Mobilität der Bürger innerhalb der Landesgrenzen so weit wie nur irgend möglich zu unterbinden.

Doch ließen sich weder Riepl noch Rothschild durch diese Absage beirren. Sie hatten Geduld. Und als Kaiser Ferdinand I. als Nachfolger von Franz I. den Thron bestieg, reichte Rothschild 1835 das Projekt erneut ein und erbat das ausschließende Privilegium für "die Errichtung einer Eisenbahn von Wien nach Bochnia mit den Nebenlinien nach Brünn, Olmütz und Troppau sowie zu den Salzmagazinen in Dwory, Wielicka und bei Bochnia".

Ferdinand I. stand dem Projekt aufgeschlossener gegenüber, erteilte das Privilegium und außerdem das Recht, daß diese Bahn als "K.k. ausschließlich privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn" bezeichnet werden dürfe. Das war am 4. März 1836. Sogleich nützte man die Zeit, um erstmalig Ausschreibungen für Baufirmen und Lieferanten von Lokomotiven, Waggons und sonstiges benötigtes Material zu verfassen. Angebote wurden eingeholt und den besten Bietern die Ausführung der Arbeiten übertragen. Anfang April 1837 begannen die Bauarbeiten auf der vorgesehenen Strecke, die durch günstiges Terrain führte und eine weitgehend gerade, ebene Trasse ermöglichte. Ab Lundenburg wurde dann allerdings nicht in Richtung Krakau weitergebaut, sondern zunächst zur mährischen Landeshauptstadt Brünn, was sich als kluger Schachzug für die weitere Entwicklung der Bahn erweisen sollte.

Obwohl schon am 13. November 1837 von Floridsdorf aus die ersten Probefahrten nach Wagram (heute Deutsch-Wagram) erfolgen konnten, gilt als offizieller Eröffnungstermin der 23. November 1837, weil an diesem Tag auch Gäste des Kaiserhauses an den Fahrten teilnahmen. Die Strecke von 14 km Länge wurde in 26 Minuten "durcheilt", wobei die Lokomotive "AUSTRIA" 8 Waggons mit 164 Passagieren zog. Der Verkehr ab Wien war wegen der erforderlichen Errichtung von Brücken über die noch nicht regulierte Donau erst ab 6. Januar 1838 möglich. Den ersten Zug auf dieser nunmehr 18 km langen Strecke führte die Lokomotive "MORAVIA"; er bestand aus 10 Waggons, in denen 218 Reisende Platz genommen hatten. Einschließlich Zwischenaufenthalten dauerte die Fahrt vom Wiener Nordbahnhof nach Wagram insgesamt 40 Minuten.

Die Eröffnung der Strecke nach Brünn erfolgte am 7. Juni 1839, nachdem zeitweise bis zu 12.000 Arbeiter am Bau beschäftigt worden waren, – ein bisher in der Geschichte der Monarchie noch nie dagewesenes Unterfangen!

Der erfolgreiche Bau dieser ersten Lokomotiveisenbahn ließ nun auch andere Interessentengruppen den Bau von Eisenbahnen in Österreich entsprechend der Riepl'schen Planung in Erwägung ziehen. Besonderes Augenmerk galt der Erstellung von Nord-Süd-Verbindungen, markanteste Ost-West-Verbindung sollte eine Strecke zwischen Wien und Budapest sein. Dieser Vorstellung folgten auch die Kreise aus der Wiener Hochfinanz, die schließlich am 20. März 1838 die Konzession für die Wien-Raaber Bahn erhielten. Die Planung hierfür sah die östliche Strecke über Bruck a.d. Leitha und Raab nach Budapest, die südliche über Wiener Neustadt nach Gloggnitz bzw. von Wiener Neustadt nach Ödenburg und ebenfalls nach Raab vor. Bei diesem Projekt war das Bankhaus Sina federführend. Die Trasse konnte, ebenso wie bei der Nordbahn, mit nur geringen Steigungen und weitgehend geradlinig gestaltet werden. Ansonsten unterschied sich das Gesamtkonzept allerdings in mehrfacher Hinsicht grundlegend von dem der Nordbahn. Technisch suchte man vermehrt die Anlehnung an amerikanische Baugrundsätze, vor allem, was die Lokomotiven und Waggons betraf, und statt der engen, kutschenähnlichen Zweiachser, wie sie bei der Nordbahn zur Einführung gelangt waren, wählte die Wien-Raaber Bahn die Ausführung mit großen, weitaus praktischeren Vierachsern, bei denen die Sitze in

Bild 19: Trotz ständiger Erweiterung war der Wiener Nordbahnhof zu klein geworden. 1858 – 1865 entstand daher dieser im maurisch-romanischen Stil gehaltenen Prachtbau, der bis zu seiner 1945 erfolgten weitgehenden Zerstörung in Verwendung blieb. Aufnahme ca. 1890. **Foto: Sammlung K. Pfeiffer**

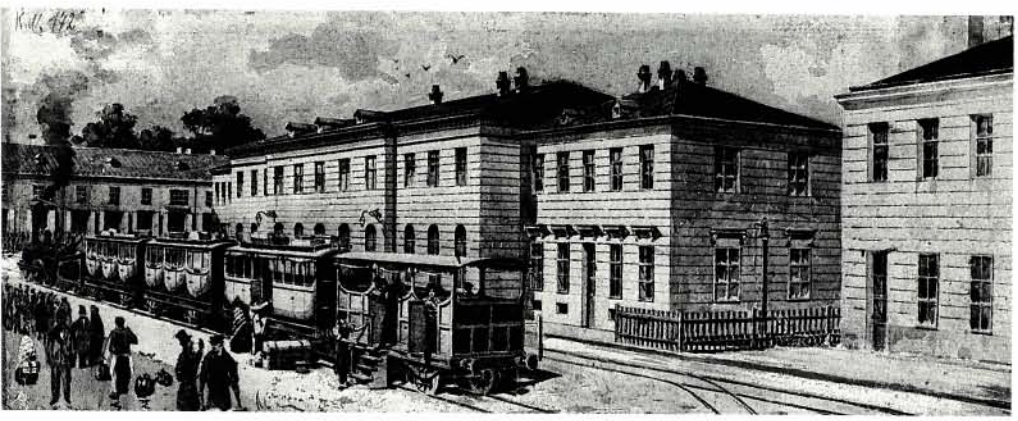
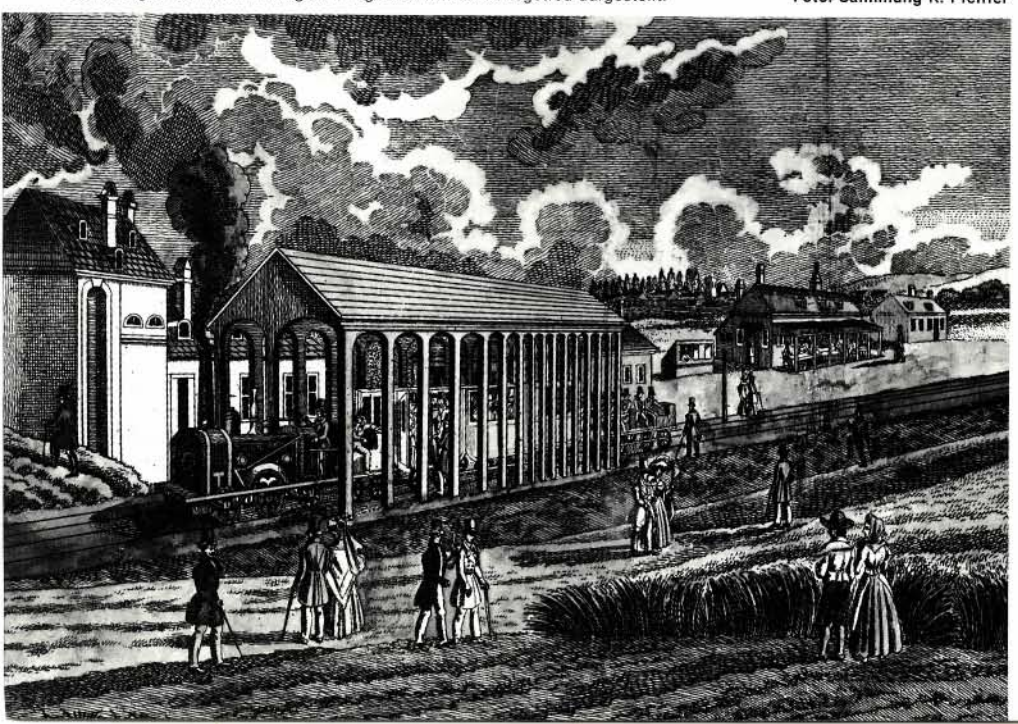


Bild 20: Der Wiener Eisenbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in seiner ursprünlichen Bauform von 1838. **Foto: Sammlung K. Pfeiffer**

Bild 21: Leider gab es damals die Fotografie noch nicht, aber der unbekannte Künstler hat 1838 wohl die Ankunft eines Dampfzuges von Wien in Wagram möglichst wirklichkeitsgetreu dargestellt. **Foto: Sammlung K. Pfeiffer**



offenen Innenräumen, beleuchtet durch eine durchgehende Fensterfläche, erheblich mehr Komfort boten. Der "open saloon" hatte damit auch in Österreich Eingang gefunden und kam den Erfordernissen des Nahverkehrs von Wien nach Wiener Neustadt viel besser entgegen als die kleinen Nordbahnwaggons mit ihren vielen Seiteneinstiegen. Die Verantwortlichen der Wien-Raaber Bahn gingen noch einen Schritt weiter: sie beschlossen, sofort eine auch für Neubauten geeignete Werkstätte im Bereich der Wiener Bahnanlage zu errichten. Die später unter dem Namen "Gesellschaftiche Maschinenfabrik" bekannt gewordene Werkstätte war dank ihrer guten technischen Ausstattung nach Inbetriebnahme sofort in der Lage, die erforderlichen Waggons selbst herzustellen und den Lokomotivbau aufzunehmen. Zur Zeit der Betriebseröffnung der ersten Strecke von Wien nach Wiener Neustadt am 20. Juni 1841 zählte die Fabrik schon nahezu 500 Arbeiter, – für damalige Verhältnisse ein beachtenswertes Industriewerk.

Bei der Wien-Raaber Bahn war 1841 die ursprünglich als Nebenlinie gedachte Strecke von Wiener Neustadt nach Gloggnitz im Bau, die man recht einfach auszustatten gedachte. Als Fahrschienen dienten Flacheisenstreifen, die auf Langhölzer aufgeschraubt wurden. Am 5. Mai 1842 wurde dieses Teilstück eröffnet, – niemand konnte ahnen, daß die Strecke viele Jahre später zu einem Kernstück der Südbahn über den Semmering werden sollte.

Auch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn arbeitete zu dieser Zeit an weiteren Streckenbauten und eröffnete am 26. Juli 1841 die ursprünglich gar nicht vorgesehene Flügellinie von Floridsdorf nach Stockerau. Die nächsten 125 km von Lundenburg bis Prerau