

150 JAAR SPOORWEGEN IN OOSTENRIJK

NAAR H. DE HERDER

Het vierde land op het Europese continent dat het 150-jarig bestaan van zijn spoorwegnet viert, is Oostenrijk. Daar werd op 20 november 1837 de lijn van Floridsdorf naar Deutsch Wagram geopend; weliswaar niet de eerste lijn in Oostenrijk, doch wel de eerste, die met mechanische trekkraft werd bereden.



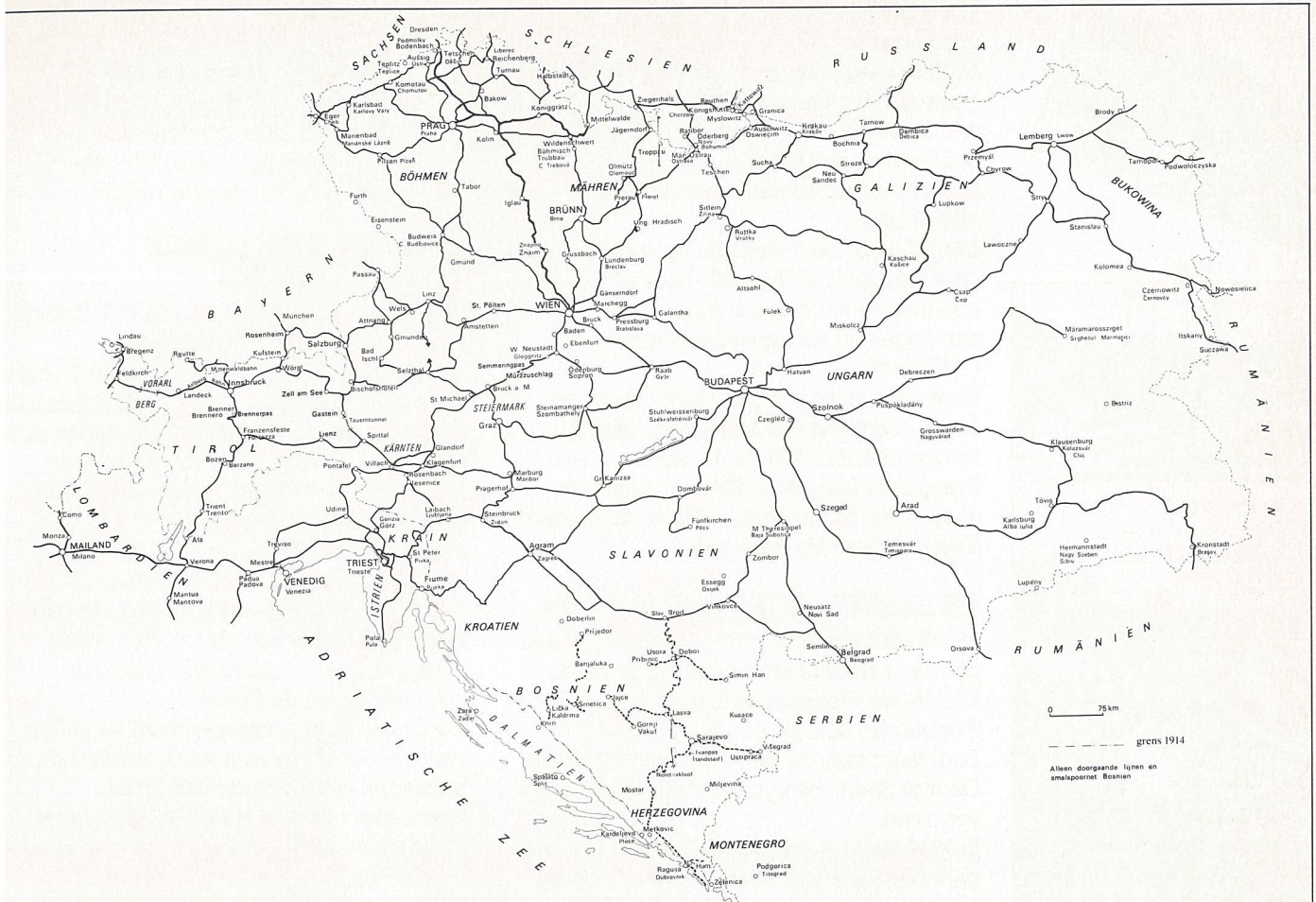
TWEE DRIEDELIGE TREINSTELLEN
SERIE 4020 VAN HET WEENSE
SCHNELLBAHNVERKEER OP DE
BRUG OVER HET DONAUKANAAL
TUSSEN PRATERSTERN EN
HAUPTZOLLAMT. (1985) L. KENNIG

De eerste spoorlijn van Linz naar Budweis werd in verschillende fasen vanaf 1825 als paardespoorlijn geopend en gebruikt zowel voor reizigers - als goederenvervoer. Deze lijn met een spoorbreedte van 1106 mm en een lengte van 132 km was op 1 augustus 1832 voltooid. In 1836 zijn er voor het goederenvervoer 762 wagons; voor de

reizigers 59 en werden er 800 paarden gebruikt.

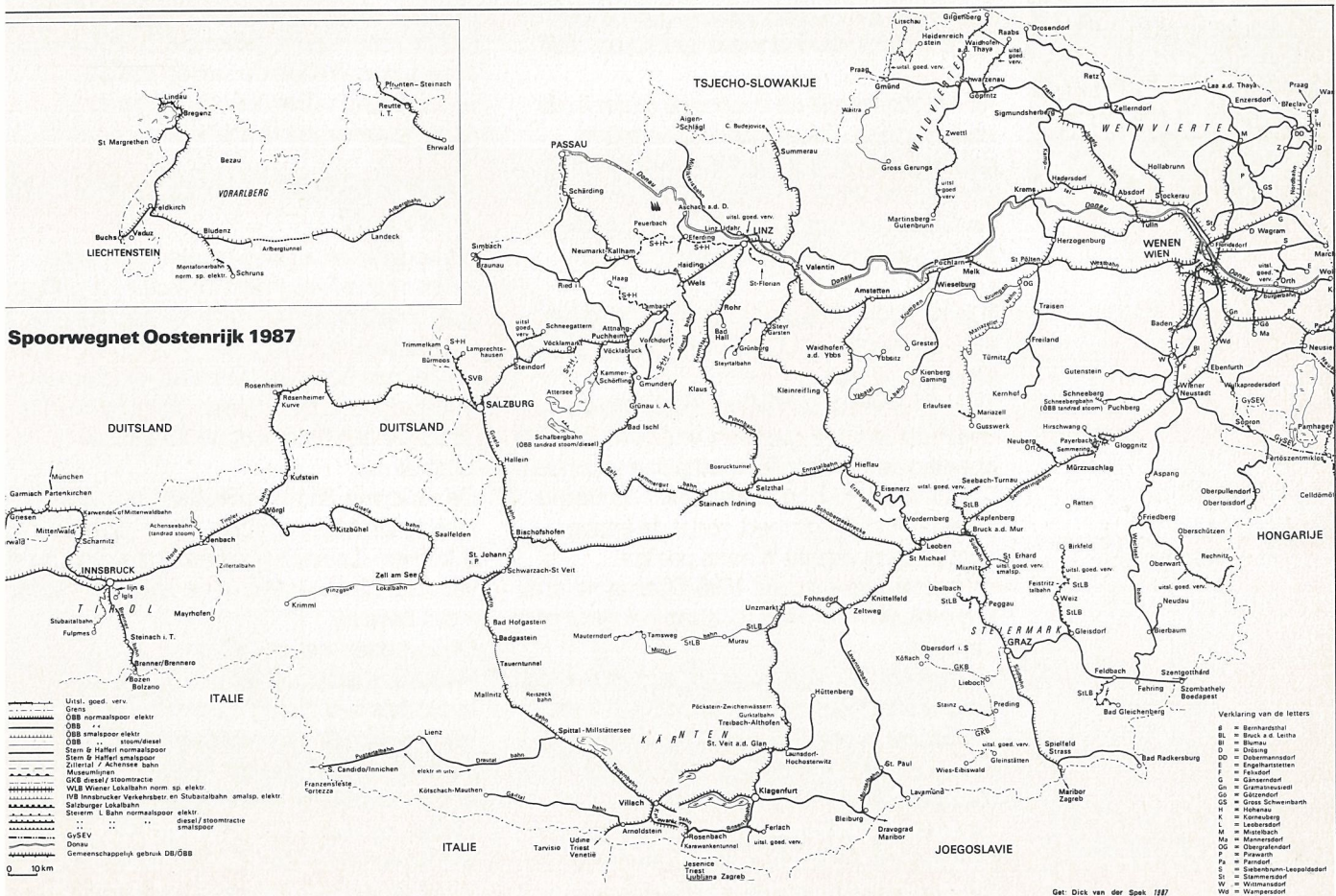
Een reisje van Linz naar Budweis duurde veertien uur; wel met een oponthoud te Kerschbaum. Reizigers werden enkel vervoerd van april tot oktober, goederen het ganse jaar door.

In 1836 werd de lijn vanuit Linz in zuidelijke



BELANGRIJKSTE SPOORLIJNEN TIJDENS DE OOSTENRIJKS-HONGAARSE MONARCHIE.

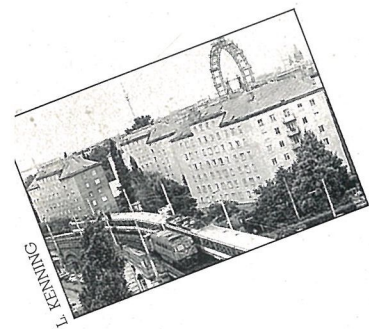
Get: Dick van der Spek 1987



Spoorwernet Oostenrijk 1987

HET OOSTENRIJKS SPOORWEGNET IN 1987.

Get: Dick van der Spek 1987



D. NINNEY 1



L. KENNING



F. VAN DE GRACHT

richting verlengd over Lambach naar Gmunden over een afstand van 68 km. In 1854 werd een stoomlocomotief in dienst gesteld, maar de proef mislukte volledig. Wel werd de lijn Linz — Gmunden aangepast zonder evenwel te raken aan de spoorbreedte. De paardetractie eindigde hier in 1856.

In 1857 werd de onderneming opgekocht door de Kaiserin Elisabeth-Bahn (KEB), die een nieuwe lijn voor stoomtractie liet aanleggen op normale spoorbreedte (1 435 mm).

Door het succes van de paardespoorweg Linz — Budweis werd een dergelijke lijn (spoorbreedte 1 106 mm.) aangelegd van Praag over Lana naar Kliczowa over een afstand van 61 km. Rond 1830 werd het eerste deel van deze lijn geopend.

DE EERSTE «ECHTE» SPOORLIJN

In 1829 publiceerde prof. ir. Franz Riepl een plan voor de aanleg van een spoorlijn van Krakau via Wenen naar Triëst aan de Adriatische Zee. Na een bezoek aan Engeland, waar hij kennis had gemaakt met George Stephenson, namen de plannen vaste vorm aan.

In 1834 werden nadere uitwerkingen gepubliceerd en toen de tegenkanting wat was geluwd, verzocht bankier Rothschild keizer Ferdinand I om een concessie voor een spoorlijn van Wenen naar Bochnia in Galicië, die verleend werd op 4 maart 1836 voor 50 jaar.

Rothschild bracht de concessie onder in de maatschappij... kaiserlich und königlich privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn (KFNB). Op 13 en 14 november 1837 vonden de eerste proefritten plaats op het baanvak tussen Floridsdorf en Deutsch Wagram (13 km).

Van 19 tot 23 november waren er opnieuw proefritten en nam de trein op 20 november zelfs gasten mee.

Twintig november 1837 wordt zodoende als openingsdag aangenomen, want een officiële opening heeft eigenlijk nooit plaatsgevonden. De 428 m lange houten brug over de Donau kwam eind 1837 gereed, zodat de eerste reizigerstrein vanuit Wenen pas kon vertrekken op 6 januari 1838. Daarna werd er nog uitsluitend tot instructie van het personeel gereden.

Op 16 april 1838 kon men sporen van Deutsch Wagram tot Gänserndorf en op 6 juni werd Lundenburg bereikt, het huidige Breclav. Het goederenvervoer ging van start op 2 maart 1840.

De eerste locomotieven kwamen uit Engeland. De 6 machines, besteld bij Stephenson, werden gedemonteerd en per schip naar Triëst vervoerd en vandaar met paard en wagen naar Wenen.

Eind 1839 waren er reeds 19 Engelse locomotieven. Ondertussen hadden ook Cockerill 2 locs geleverd en de Amerikaanse fabriek van Norris uit Philadelphia een machine. De 20^e locomotief werd in 1840 in de eigen werkplaats gebouwd. Zij heette «Patria» en bleef in dienst tot 1862.

ANDERE PARTICULIERE MAATSCHAPPIJEN

Al snel na de oprichting van de KFNB volgen er nieuwe projecten. Zo krijgt de maatschappij op 2 juli 1837 «Mailand-Como» concessie, wordt op 2 januari 1838 concessie verleend voor een spoorlijn van Wenen naar Raab (het huidige Győr) in Hongarije; op 13 april 1839 voor een spoorlijn van Milaan naar Monza en op 7 april 1840 voor Venetië-Milaan (Venedig - Mailand Bahn). Er rezen bij de aanleg al vroeg problemen vanwege de Hongaarse regering, die veel meer op had met hun eigen project voor aanleg van een lijn, evenwijdig aan de linkeroever van de Donau.

De Oostenrijkse concessie werd vervallen verklaard en de maatschappij richtte zich op het zuiden met de havenstad Triëst. Haar naam wijzigde in «Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft» en zij nam alles over van de Wien-Raaber Bahn.

Het traject Wien - Wiener Neustadt werd geopend op 16 mei 1841; direct daarna werd verder gebouwd in de richting van de Semmering. Op 19 december 1841 besloot de regering in Wenen de aanleg van de spoorwegen zelf te bekostigen en zo staatsspoorwegen te creëren.

SPOORWEGEN IN EIGENDOM VAN DE STAAT

De hoofdlijnen zouden moeten lopen van Wenen over Praag naar Dresden; van Wenen naar Triëst door Stiermarken, van Venetië naar Milaan en verder naar het noorden en een verbinding met het koninkrijk Beieren. De reeds bestaande lijnen, die deel konden uitmaken van het net, zouden worden aangekocht.

De «k.k.priv. Südliche Staatsbahn» begon met de lijn Mürzzuschlag - Graz - Marburg (Mariber - Laibach (Ljubljana)) die in 1849 was voltooid. Het duurde nog tot 1857 voor Triëst werd bereikt.

Ondertussen was in 1853 de Wien-Gloggnitzer Bahn overgenomen. Inmiddels had dit bedrijf toch een lijn van Wenen naar de Hongaarse grens aangelegd, die weer «Wien-Raaber Bahn» ging heten. In 1854 was de lijn over de Semmering klaar, meteen de eerste spoorlijn door en over een gebergte. Daardoor was tevens de noordzuidverbinding tussen Gloggnitz en Mürzzuschlag gereed. Op 17 juli werd de lijn voor het reizigersvervoer geopend, twee

DIESELLOCOMOTIEF 2045.13 RANGEERT BUURTGOEDERENTREIN IN PÜRBACH-SCHREMS. (1985)

LOCOMOTIEF 298.51 NAAR MOLLN OP DE GROTE BRUG OVER DE STEYRRIVIER BIJ HORMÜHLE. (1972)

maanden na de opening voor het goederenvervoer.

De «k.k.priv. Nördliche Staatsbahn» bereikte Praag in 1845. De lijn werd verder aangelegd naar de grens met Sachsen bij Bodenbach (Podmolky en kwam in 1851 gereed.

In 1850 ontstond de «k.k.priv. Östliche Staatsbahn» door aankoop van de Krakau-Oberschlesische Eisenbahn en uitbouw van het net in oostelijke richting. Eindpunt was in 1856 Dembica (Debica) in het huidige Polen.

Voorts werd in 1851 de «Mailand - Monza - Comoer Eisenbahn» gekocht en het volgende jaar de «Lombardisch - Venezianische Bahn», samengevoegd tot de «k.k.priv.

Lombardisch-Venezianische Staatsbahn». Het verbindingsstuk tussen Venetië en Milaan werd in 1857 geopend; vervolgens kwam de bouw van enkele zijlijnen en werd de aanzet gegeven voor een lijnaanleg richting Brennerpas en Villach in Karinthië. Na een oorlog tegen het koninkrijk Sardinië gingen deze voor Oostenrijk evenwel verloren in 1859.

Door aankoop werd de Ungarische Centralbahn in 1850 staatsbezit. Haar twee gescheiden lijnen werden samengevoegd en verlengd, waardoor in 1854 de «k.k.priv. Südöstliche Staatsbahn» van Marchegg via Boedapest naar Szeged reed. Ten slotte werd in Tirol begonnen met de lijn Wörgl - Innsbruck, later uitgebreid met Wörgl - Kufstein. Deze kwamen resp. gereed in 1858 en 1859. Ten zuiden van de Brennerpas werd Verona - Bozen (Bolzano) aangelegd, maar de verbinding Innsbruck - Bozen over de Brenner was niet in de plannen opgenomen.

De laatste met staatsgeld aangelegde lijn was de Wiener Verbindungsbahn, die de stations van de Nordbahn en de Gloggnitzer Bahn moest verbinden. Na heel wat strijd en narigheid kwam deze lijn gereed in 1860. Door de revolutie van 1848 geraakte de overheid in een ernstige financiële crisis en de gedachte aan privatisering van overheidsbedrijven leidde in 1854 tot een nieuwe wet, die de spoorwegconcessies regelde.

Alle na 1841 aangelegde staatsspoorwegen werden verkocht en nieuwe maatschappijen werden opgericht.

DE TWEEDE PERIODE VAN PARTICULIERE MAATSCHAPPIJEN

Op 22 oktober 1854 werden de «k.k.Nördliche Staatsbahn» en de «k.k.Südöstliche Staatsbahn» aan de «k.k.priv. Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft» (StEG) verkocht. Deze kocht in 1855 nog de Wien-Raaber Bahn en breidde het net verder uit. De lijnen in Lombardije en Venetië werden verkocht aan de Lombardisch-Venezianische Staatsbahn.

Samen met de k.k.Südliche Staatsbahn ontstond in 1858 een grote maatschappij, waaruit in 1862 de Südbahn voortkwam. Deze vergrootte het net en was verantwoordelijk voor de aanleg van de Brennerspoorlijn en de lijn Budapest - Marburg (Maribor) - Klagenfurt - Villach - Lienz - Franzensfeste (Fortezza). Anderzijds bood zij haar klanten een rechtstreekse verbinding Wien - Graz - Marburg (Maribor) - Triest.

In het noorden was er de «k.k. Östliche Staatsbahn» die in 1858 verkocht werd aan de Galizische Carl Ludwig-Bahn, die in oostelijke richting uitbreidde met bijna 700 km.

In 1866 werd Podwoloczyzka aan de grens met Rusland bereikt.

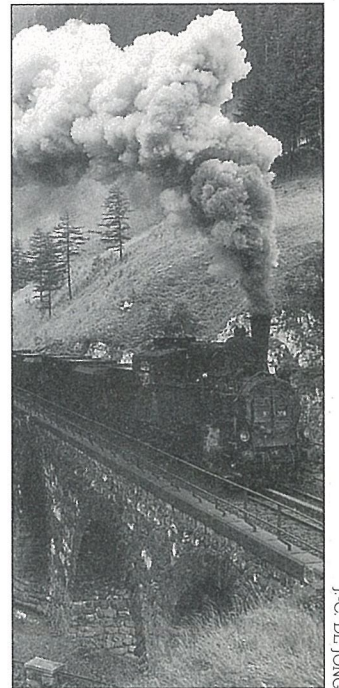
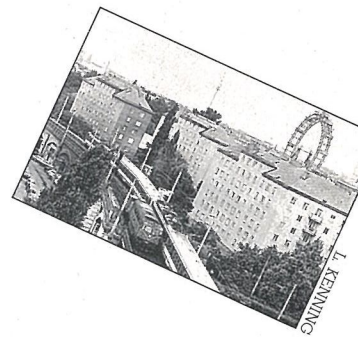
De eerste maatschappij, volgens de nieuwe wetgeving opgericht, was de «Kaiserin Elisabeth-Bahn» (opgericht 14 september 1854), die de belangrijkste Westbahn aanlegde van Wenen over Linz naar Salzburg met aansluiting op het Beierse spoorwegnet.

DE TWEEDE PERIODE VAN STAATSEXPLOITATIE

De staat moest steeds vaker geld verschaffen om lijnen te laten aanleggen door particulieren. Daarop werd op 14 december 1877 een nieuwe wet van kracht die de overname van particuliere lijnen door de staat regelde; de eigenlijke geboorte van de «k.k.Staatsbahnen» (kkStB). Een van de eerste grote werken was de aanleg van de Arlbergbahn, geopend op 6 september 1884, die Tirol met Vorarlberg verbindt. Dan moet er tot na 1900 gewacht worden vooraleer er belangrijke verbindingen tot stand worden gebracht.

Allereerst de Tauernbahn van Schwarzach - St. Veit naar Spittal-Millstättersee, gereed in 1909, nadat in 1905 reeds het noordelijke lijnvak tot Badgastein was geopend. Vervolgens de Karawankenbahn van Villach naar Joegoslavië, alsmede de Wocheiner-bahn vanaf Jesenice over Görz/Gorizia naar Triëst, gereed in 1906 en de Pyhrnbahn van Linz naar Selzthal (1906).

Andere hoogtepunten uit de spoorweggeschiedenis zijn o.a. de eerste tandstaaflijn op de Kahlenberg bij Wenen in 1874; de lijn voor ertsvervoer van Erzberg naar de hoogovens in Donawitz in 1891. Smalspoorlijnen waren een gevolg van het in 1878 gehouden «Berliner Kongress» waarop Oostenrijk de opdracht kreeg orde en rust te scheppen in de Balkan, voornamelijk in de provincies Bosnië en Herzegovina, beiden onder Turkse heerschappij. In het onherbergzame gebied konden de Oostenrijkse troepen nauwelijks enige voortgang boeken. Daarom werd een smalspoorlijn aangelegd van Sarajevo naar Slavonski Brod voor de ravitaillering van het leger (145 km lang - 760 mm spoorbreedte).

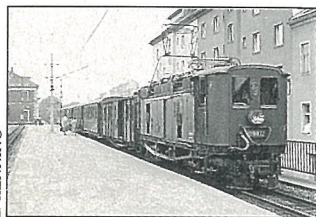


LOCOMOTIEF 1080.13 MET KOLENTREIN BIJ PREGARTEN.

MET LEGE ERTSWAGENS VAN PRÄBICHL OP HET VORDERBERGBACHVIADUCT. (1985)



L. KENNING



L. KENNING



F. VAN DE GRAFT

De juistheid van dit besluit bleek in WO I, toen voor verzorging van troepen in de Balkan, maar vooral in de Dolomieten, vele 760 mm-lijnen werden aangelegd, die na het einde van de oorlog een « burgerbestaan » gingen leiden. Thans is er bijna niets meer van over gebleven, ook niet van de meer dan 3 000 km smalspoor in Joegoslavië. In de volgende jaren werden vele maatschappijen door de kkStB overgenomen.

Op 31 december 1913 was het net van de kkStB gegroeid tot 18 859 km; en bevond er zich nog ruim 5 000 km in particulier bezit. Toen in 1919 de Vrede van Saint-Germain werd getekend, bleef vrijwel alleen het Oostenrijk over, zoals wij dat vandaag kennen. Van het eens omvangrijke net bleven ongeveer 5 800 km op Oostenrijks gebied; van de 6 192 locomotieven nog 2 667.

DE PERIODE NA DE EERSTE WERELDOORLOG

Na de oorlog werden de staatsspoorwegen op 12 november 1918 ondergebracht in de « Deutsch-Österreichische Staatsbahnen » (DÖStB), die het net weer moesten trachten op te bouwen.

Op 21 oktober 1919 werd de naam gewijzigd in « Österreichische Staatsbahnen » (ÖStB); anderhalf jaar later in « Österreichische Bundesbahnen » met als afkorting BBÖ.

Om het verkeer op vooroorlogse standaard te brengen was de elektrificatie nodig van de oost-westverbinding Wenen - Tirol - Zwitserland/Duitsland.

De elektrische tractie was op 26 oktober 1905 ingevoerd op de hellingrijke lijn van Innsbruck over Mittenwald en Garmisch-Partenkirchen naar Reutte in Tirol. Direct na de oorlog werd een elektrificatieprogramma opgesteld dat alle hoofdlijnen omvatte. Er zou begonnen worden met de lijn over de Arlberg, daarna de Tauernbahn en Innsbruck - Wien. De economische crisis van de jaren dertig vertraagde het tempo echter gevoelig, waardoor Wenen pas werd bereikt in 1952. Twee particuliere maatschappijen volgden de kkStB met het invoeren van elektrische tractie nl. de Niederösterreichische Landesbahnen (NÖLB) op haar « Mariazellerbahn » en de Pressburgerbahn van Wenen over Schwehat naar Pressburg, respect. in 1911 en 1914

Zowel in Wenen als in Pressburg was een stadstraject in gebruik, dat met gelijkstroom 600 V werd bereden. Op een speciaal spoor wisselden treinen, die meer het karakter van een interlokale tram droegen, van tractievoertuig.

De grote crisis van de jaren dertig deed ook bij de BBÖ haar invloed gelden : op verschillende lijnen werd de exploitatie stopgezet en het aantal in dienst zijnde

stoomlocomotieven daalde in 1937 tot 1 305, terwijl er in 1918 nog 2 667 waren. Ook het reizigersaantal daalde van 110 miljoen in 1928 tot 52 miljoen in 1936. Bij het goederenvervoer waren de cijfers verhoudingsgewijs. De BBÖ zette de door de kkStB gevoerde politiek van overname van particuliere maatschappijen verder in praktijk. Als eerste werd in 1922 de NÖLB overgenomen, waardoor de Mariazellerbahn en Pressburgerbahn in handen van de staat kwamen.

Ook de Südbahn-Gesellschaft kon haar lot niet ontlopen. Het net van deze maatschappij kwam na de oorlog in vier verschillende landen te liggen, zodat de onderneming administratief onbestuurbaar geworden was. De maatschappij werd geliquideerd in 1924, nadat de BBÖ de exploitatie van de in Oostenrijk liggende lijnen had overgenomen. De door de Südbahn geëxploiteerde Graz - Köflacher Bahn (GKB) bleef buiten de overname. Het land Stiermarken ontfermde zich over drie normaalspoor- en vijf smalspoorlijnen, die door de BBÖ niet gewenst waren, waardoor de Steiermärkische Landesbahnen (StLB) ontstonden, met als belangrijkste de Murtalbahnen (Unzmarkt - Mauterndorf) en Feistritzalbahnen (Weiz - Birkfeld - Ratten). In 1937 werd de Eisenbahn Wien - Aspang (EWA) overgenomen, waarmee de BBÖ in het bezit kwam van de smalspoortandstaaflijn naar de top van de Hochschneeberg.

DE DUITSE PERIODE

Op 14 maart 1938 voltrok zich de Anschluss; Oostenrijk heette voortaan « Ostmark » en de BBÖ werd overgenomen door de Deutsche Reichsbahn (DRB). Het materieel werd in korte tijd hernummerd en gerangschikt in het DRB-nummersysteem.

Een andere maatregel was het besluit tot verandering van links in rechts rijden. Vanaf 1844, toen het eerste dubbelspoortraject in gebruik werd genomen, werd links gereden. Hoewel in 1851 het rechts rijden algemeen werd ingevoerd, kregen enkele maatschappijen later toelating om opnieuw links te rijden. Voor het spoorwegverkeer is zo'n verandering niet zo eenvoudig, want alle beveiligingsinrichtingen moeten worden verbouwd en aangepast. Het wekt geen verwondering, dat het door de Duitsers opgestelde programma door de oorlog niet in korte tijd kon worden verwezenlijkt, zodat op vele trajecten in Oostenrijk vandaag nog altijd links gereden wordt.

Bij de overname van de BBÖ door de DRB bevond eerstgenoemde zich in een diepe crisis. Dit veranderde meteen door grote transporten naar bondgenoot Italië en vanwege de oorlogsvoorbereidingen. Reeds

MARIAZELLERBAHN: LOCOMOTIEF 199.02 SPOORT NAAR MARIAZELL TE ST. PÖLTEN. (1961)

DIESELLOCOMOTIEF 2043.557 EN 2043.566 MET ERTSTREIN OP WEG NAAR DE DONAWITZFABRIEKEN BIJ VORDERNBERG. (1984)

in augustus 1938 kwamen DRB-locomotieven in Oostenrijk dienst doen.

In oktober 1938 bezette de Duitse Wehrmacht de grote delen van Tsjechoslowakije. De daar gelegen spoorlijnen werden bij de Reichsbahndirektionen Linz en Wenen ingelijfd. CSD-locomotieven afkomstig van de kkStB, kregen DRB-nummers en reden weer in Oostenrijk. Op 1 januari 1939 werd de particuliere Schafbergbahn genationaliseerd, waardoor een tweede smalspoor-tandstaaflijn in staatsbezit kwam.

Op 1 september 1939 begon de oorlog met Polen, waarmee de tweede Wereldoorlog uitbrak. De locomotiefabriek van Floridsdorf, de enige, die was overgebleven op oud-Oostenrijks grondgebied, bouwde enorme aantallen stoomlocomotieven : eerst van de DRB-Baureihe 50 (368 stuks); later de Baureihe 52 (1 192 stuks). Door de uitbreiding van de oorlog in het oosten (Balkan, Rusland) werd er met locomotieven « geschoven » omdat de behoefte aan tractiemiddelen niet alleen door nieuwbouw kon worden gedekt. Alle locomotieven, die op de Balkan dienst deden, werden door de Reichsbahndirektion Wien beheerd. Bij een eigen bestand van 1 658 stuks op 1 januari 1944, kwamen daar nog eens 1 354 verhuurde locomotieven bij.

DE NAOORLOGSE PERIODE

In het oosten waren de vernielingen van bruggen, sporen, stations, emplacements en materieel enorm. Grote hoeveelheden materieel werden door de Russen tot oorlogsbuit verklaard en een deel daarvan verdween oostwaarts. Voor het gebruik van het niet-weggevoerde materieel moest zelfs huur worden betaald! Van de 3 039 stoomlocomotieven in september 1945 waren er nog 795 rijklaar.

De spoorwegen in Oostenrijk werden losgemaakt van de DRB en op 27 april 1945 ondergebracht in de Österreichische Staatseisenbahnen (ÖStB). Op 1 november 1945 kwam er een nieuwe directie die de organisatie nieuw leven moest inblazen. Op 5 augustus 1947 werd de oude vertrouwde naam « Österreichische Bundesbahn » weer ingevoerd met als afkorting ÖBB.

De nood aan kolen en ook de betere exploitatie-eigenschappen van de elektrische tractie brachten een omvangrijk elektrificatie - programma op gang. De Reichsbahn was bij het elektrificeren van de hoofdlijn Salzburg - Wien blijven steken in

Attnang - Puchheim : nu werd hard gewerkt aan de voltooiing, die op 19 december 1952 zijn afsluiting vond. Ook de Tauernbahn van Spittal - Millstättersee naar Villach en verder naar Tarvisio en Jesenice kreeg voorrang. Een ander groot project was de elektrificatie van de Südbahn van Wenen naar Graz

enerzijds en Villach anderzijds. Deze kwamen gereed in 1966. Alle andere projecten hier vermelden is niet mogelijk, wel volgt nog een woordje over de Wiener Schnellbahn.

DE WIENER SCHNELLBAHN

De eerste studies voor dit project werden reeds in 1954 verricht. In 1958 werden de financiële middelen ter beschikking gesteld zodat op 17 januari 1962 de eerste lijn feestelijk in gebruik kon worden genomen. Het traject liep van Meidling aan de Südbahn via het Südbahnhof naar Floridsdorf, waar de lijn zich splitste, nl. naar Stockerau en naar Gänserdorf.

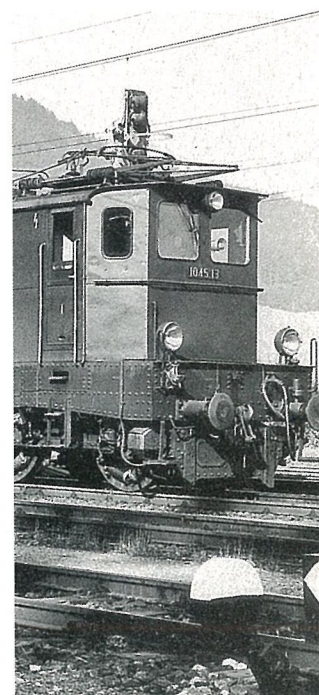
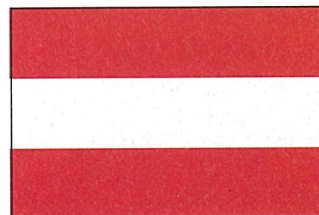
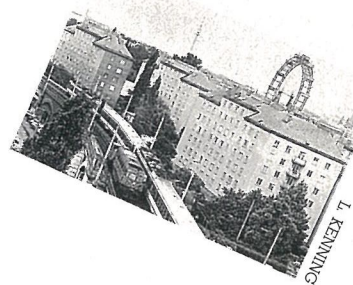
Het werd een groot succes en het aantal lijnen breidde zich in de loop van de jaren behoorlijk uit. De treinen rijden op voor de Schnellbahn voorbehouden sporen. In de spitsuren rijdt op het drukste traject elke drie minuten een trein. De dienst werd begonnen met 18 driedelige elektrische treinstellen, nu zijn er 136.

DE WIENER VORORTELINIE

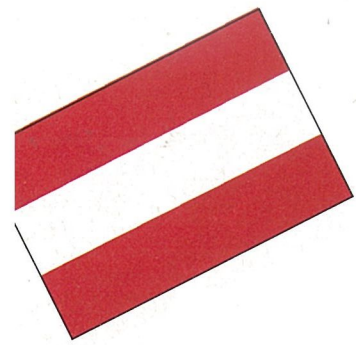
Tijdens dit jubileumjaar komt ook de Wiener Vorortelinie, als onderdeel van het Schnellbahnnet in dienst. De lijn, een onderdeel van het Stadtbahnplan uit 1896, loopt van Heiligenstadt in het noorden via de buitenwijken van Wenen naar Penzing aan de Westbahn en was hoofdzakelijk bestemd voor het goederenvervoer, hoewel tot 1931 ook reizigers vervoerd werden.

TOT SLOT

Naast de elektrificatie werd ook de verdieseling aangepakt waardoor de laatste stoomlocomotief op normaalspoor verdween in 1977. Er vielen natuurlijk slachtoffers onder de lijnen met zwak vervoer; de eerste lijn die werd getroffen in 1957 was de alom geliefde Salzkammergutlokalbahn van Salzburg naar Bad Ischl met een kleine zijlijn van St. Lorenz naar Mondsee. Deze lijn was het toonbeeld van een echte smalspoorlijn, waaraan in de loop van de jaren niets was gemoderniseerd en die derhalve zeer geliefd was bij de spoorwegvrienden. Niets kon worden gered, omdat de tijd daarvoor nog niet rijp was. Dat was wel het geval bij de opheffing van twee smalspoorlijnen, waarvan een gedeelte als museumlijn verder leeft. Het betreft de Gurktalbahn van Treibach-Althofen naar Klein Glödnitz, die werd opgeheven in 1972 en de Steyrtalbahn van Garsten over Grünburg naar Klaus, die in 1982 verdween. Hiertegenover staan allerlei werken ter verbetering van de treindienst, zoals dubbelspoor, boogcorrecties, vervangen van bruggen en viaducten... Er zijn plannen om lijnen geschikt te maken voor hogere snelheid tot 200 km/u. Dat zou tot



LOCOMOTIEF 1045.13 TE
GMUNDEN.
(1978)



spectaculaire rijtijdverkortingen kunnen leiden en dit heeft de ÖBB nodig om haar concurrentiepositie tegenover het wegverkeer te verstevigen. In het treinverkeer tussen (Wien) - Salzburg - Innsbruck en verder kon een aanzienlijke tijds winst worden verkregen door de aanleg van de « Rosenheimer Kurve ». Op deze verbinding worden er veel treinen over Duits gebied geleid, waar met hogere snelheid over een kortere afstand kan worden gereden dan de traditionele lijn door Oostenrijk over Schwarzbach-St. Veit en Saalfelden naar Wörgl.

Deze « Korridorzüge » zijn alleen toegankelijk voor reizigers in binnenlands Oostenrijks verkeer. Vanaf Salzburg wordt de hoofdlijn naar München gebruikt tot Rosenheim, waar moest worden gestopt om de locomotief aan het andere einde van de trein te rangeren alvorens via de lijn Rosenheim - Kufstein te kunnen vertrekken. Door de Duitse spoorwegen werd op kosten van de ÖBB een 1,2 km lange verbindingslijn aangelegd tussen beide spoorlijnen, die alleen gebruikt wordt door de Oostenrijkse treinen. Nadat de boog in 1982 in gebruik werd genomen kon men een aanzienlijke tijds winst boeken. De Korridor-treinen worden met Oostenrijks materieel en personeel gereden en aan de Deutsche Bundesbahn wordt een vergoeding voor het in Duitsland afgelegde traject betaald.

Ook de particuliere maatschappijen mogen niet uit het oog worden verloren want de spoorwegen jubileren immers als geheel. Zo zijn er van west naar oost de Montafonerbahn met haar lijn van Bludenz naar Schruns, die de gelijkstroomtractie in 1972 verving door wisselstroom zoals de ÖBB en daarmee de weg vrijmaakte voor aankoop van

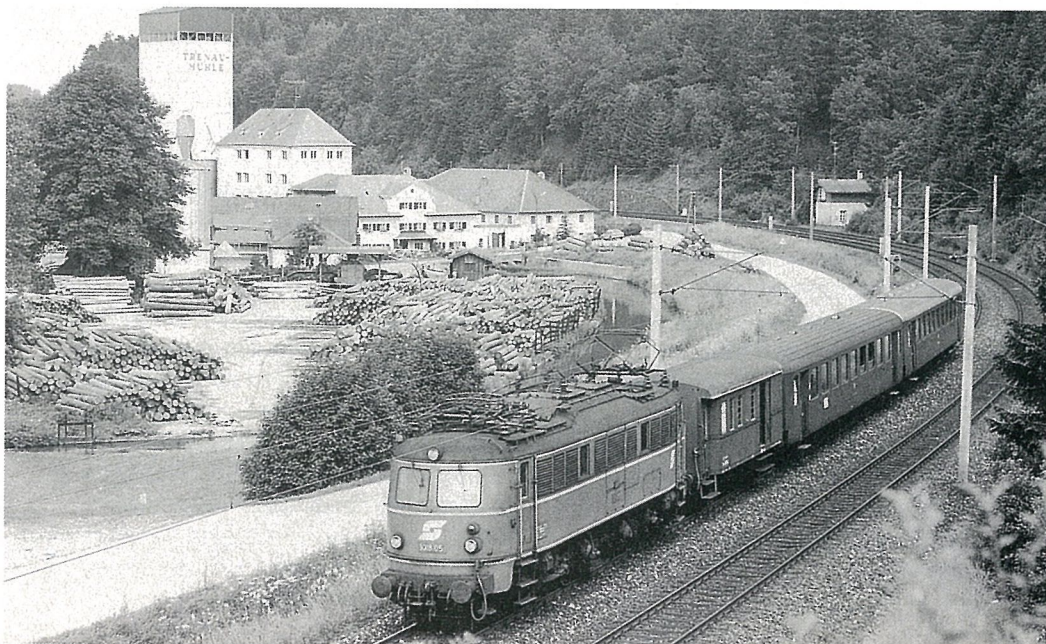
tweedehands materieel. Voorts de ZillertalBahn van Jenbach naar Mayrhofen, die de stoomtractie trouw bleef voor de dagelijkse dienst in de zomermaanden. De Achenseebahn van Jenbach naar de Achensee kan en mag niet modern worden, want haar waarde als rijdend museum is duidelijk bewezen. Dan de Salzburger Lokalbahn, die pas nog moderniseerde en een echte Stadtbahn is geworden. Ja en wat te zeggen van Stern & Hafferl? Grotere opkopers van gebruikt materieel zijn er niet te vinden. De Steiermärkische Landesbahnen verrichtte op het smalspoor baanbrekend werk met haar nieuwe dieselmotorrijtuigen. Dat de StLB de historie niet schuwt, blijkt uit de vele stoomlocomotieven en « Bummelzugfahrten » op verschillende lijnen. Toch mag de vernieuwing van het goederenmaterieel niet onvermeld blijven, evenmin als de omschakeling van gelijkstroom naar wisselstroom van de lijn Peggau-Übelbach. De Graz - Köflacher Bahn moderniseerde ook en groeide uit tot een ware stadlijn van Graz. Zij introduceerde een reeks dieselelektrische treinstellen naar Hamburgs voorbeeld, een nieuw geluid in deze periode van dieselhydrauliek. Volledigheidshalve moet nog worden vermeld dat zij Oostenrijks oudste dienstvaardige stoomlocomotief bezit, de uit 1860 daterende 671. En als laatste dan de internationale GySEV, die haar verbindende rol tussen oost en west nog steeds vervult en na de verdieseling nu overgaat tot gedeeltelijke elektrificatie. Kortom, de honderdvijftig jaar oude spoorwegen van Oostenrijk vertonen geen ouderdomskwalen maar zijn juist springlevend en daarom onze belangstelling ten volle waard. □



L. KENNING



L. KENNING



L. KENNING

HOOG BOVEN DE HUIZENBLOKKEN
TOORNT HET BEFAAMDE
RIESENRAD.

STOPTREIN ATTNANG - PUCHHEIM
- SALZBURG MET LOCOMOTIEF
1018.05 TUSSEN VÖCKLAMARKT EN
FRANKENMARKT. (1980)

naar het tijdschrift
Op de rails 6/87