

The image shows the cover of a book. The background is a photograph of a train, likely a steam locomotive, moving from left to right. The train is white with a red stripe along the bottom. A large, stylized red swastika is painted on the side of the train, facing right. The text 'Das große österreichische Eisenbahn Buch' is printed in a large, bold, dark blue serif font across the top half of the cover. In the bottom left corner, the authors' names 'Kurt Frischler' and 'Molden' are printed in a white serif font.

Das große österreichische Eisenbahn Buch

Kurt Frischler
Molden

INHALT

Die Eisenbahnen ins Museum?	7
Im Takt des „Wiener Walzers“ – Die neuen Pläne der ÖBB	39
Im Kampf um Kunden – Die neue Werbelinie	55
Sieben Milliarden stehen auf dem Spiel – Das Frachtgeschäft	63
Nerven sparen auf dem Weg zur Arbeit – Der Verkehrsverbund	91
Durch die Wälder und über den See – Autobusse und Schiffe	97
Vom Weichensteller zum Programmierer – Die technischen Aufgaben der Bahn	103
Die treibende Kraft – Elektrizität	139
Sicher voran – Die neuen Sicherheitssysteme	151
Der Dampfwagen für jedermann – Die Eisenbahn in der Anekdote	167
Zwischen Fernweh und Heimweh – Die Bahnhöfe	201
Der Dauerbrenner – Das Defizit	211
Ein Beruf wie kein anderer – Die Eisenbahner	217
Die Bahn von morgen – EDV und Einkauf	245
Kaiser Joseph und die Bahnwärterstochter – Die Eisenbahn und die Musen	251
„Zwischen Salzburg und Bad Ischl . . .“ – Die Nebenlinien	263
Grünes Licht für die Zukunft	269

1898: Feierliche Eröffnung der Wiener Stadtbahn durch Kaiser Franz Joseph, links
Freiherr Wilhelm von Engerth (1814–1884)
konstruierte neue Lokomotivtypen
Lithographie von Josef Anton Bauer, 1879, rechts

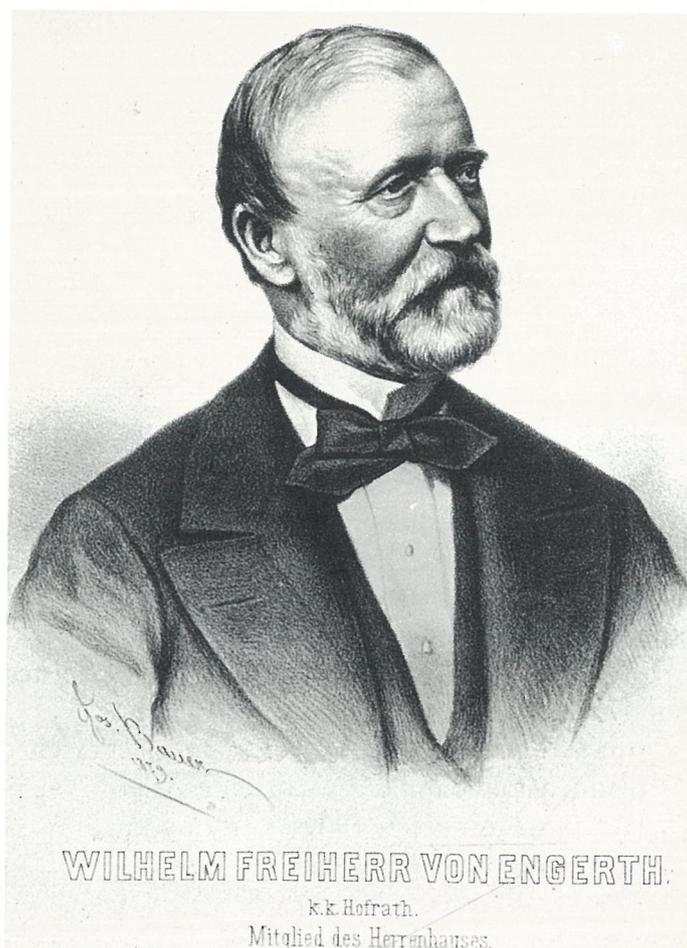
schon 6 Millionen (man erinnere sich: 1842 waren es nur 613.000!).

Freilich – den Bau von Lokomotiven und Waggons mußten die Österreicher von den Briten und Amerikanern lernen, und wenn Wilhelm von Engerth auch eine Neukonstruktion entwickelt hatte: die Technologie der Fabrikation steckte noch in den Kinderschuhen. Alles war hierzulande noch ein Problem, von der Herstellung der richtigen Stahlqualität bis zum Betrieb geeigneter präziser Werkzeugmaschinen, etwa moderner Spindeldrehbänke.

Dennoch besaß die Monarchie in den fünfziger Jahren bereits leistungsfähige Lokomotiv- und Waggonbaufabriken, man baute – wie gesagt – teilweise nach britischen, teilweise auch nach amerikanischen Vorbildern.

Die Lokomotiven der USA waren einfacher, primitiver und billiger als die britischen Modelle, was natürlich auch die heimischen Erzeuger beeindruckte. Aber bald stellte sich heraus, daß sie viel reparaturanfälliger waren, und man kehrte reuig zu den gediegenen britischen Konstruktionen zurück.

Heutige österreichische Eisenbahnfachleute bedauern es, daß Ritter von Ghega schon so früh in der Geschichte der Eisenbahnen die Bahn über das Gebirge baute. Wenige Jahrzehnte später hätte er eine weit modernere Trasse entwerfen können, weil die Technik des Bahnbaues sehr rasch weiterentwickelt wurde. Immer wieder wird auch die Frage diskutiert, ob man nicht durch einen Basis-tunnel, der bei Payerbach oder Gloggnitz beginnen könnte, einfach das ganze Bergmassiv durchstechen sollte, aber es bleibt stets beim Diskutieren. Daher können wir auch heute noch die Trassenführung und Bauweise der Viadukte, Tun-



nels und Brücken bewundern. Für die hervorragende Bauweise der Semmeringbahn spricht, daß sie mehr als 100 Jahre unverändert allen betrieblichen Erfordernissen gewachsen war. Auch anläßlich der Elektrifizierung genügte eine Sanierung der Ghegaschen Bauten durch Betoninjektionen.

In den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts konnten die Zeitungen übrigens eine weitere Sensation melden: Auf der fast kurvenlosen Strecke nach Lundenburg hatte ein „Blitzzug“, wie man damals die Fernschnellzüge nannte, zehn Minuten lang die Geschwindigkeit von 60 Stundenkilometern erreicht. Man feierte dieses Ereignis genauso wie vor einigen Jahrzehnten die Überwindung der „Schallmauer“. Die Gütertransporte, für die schließlich alle Bahnlinien erbaut worden waren, stiegen in den beiden Jahrzehnten von 1853 bis 1873 auf das Fünf- bis Achtfache. Das Spekulationsfieber, das ganz Europa bis zum großen Krach von 1873 erfaßte, begünstigte auch den Bau von Eisenbahnen. Eisenbahnaktien konnten von allen Banken abgesetzt werden.