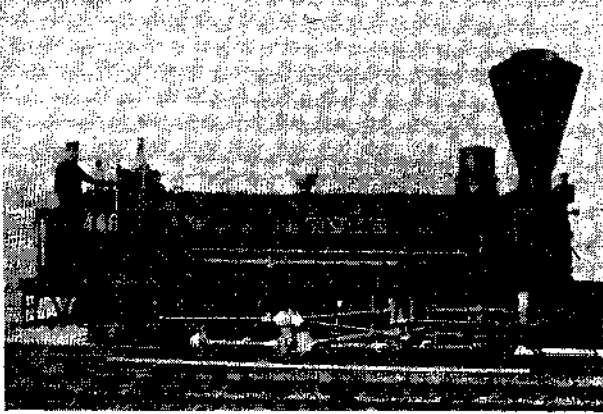


# Die Entwicklung der Österreichischen Bundesbahnen bis zum Jahre 1945

Den entscheidenden Anstoß zur Einführung des Eisenbahnwesens in Österreich gab das Bedürfnis, den Transport des Salzes aus dem Salzkammergut nach Böhmen sicher und wohlfeil durchzuführen. Ein zu diesem Zweck vor 150 Jahren erstattetes Gutachten wegen eines Kanalprojektes zwischen der Donau und der Moldau führte in der Folge zur Planung eines Schienenstranges (Franz Josef und Franz Anton Ritter von Gerstner). Die auf Grund eines Privilegiums (7. 9. 1824) von der Ersten österreichischen Eisenbahngesellschaft gebaute und im Jahre 1832 eröffnete Pferdeisenbahn von Budweis nach Linz, welche 4 Jahre später bis Gmunden verlängert wurde, war die einzige bedeutende Überlandbahn der Welt mit tierischer Zugkraft und stand in der Stammstrecke rund 4 Jahrzehnte in Betrieb.

Noch zur Bauzeit dieser Bahn begann in England — im Mutterland des Eisenbahnwesens — die Ära der Lokomotivbahnen, und dieser revolutionäre Fortschritt fand in Österreich kurze Zeit darnach gebührend Beachtung. 1836 bildete sich unter entscheidender Beteiligung des Hauses Rothschild die „Kaiser-Ferdinands-Nordbahngesellschaft“, die sich zum Ziele setzte, eine Lokomotivbahn



Wien-Raab-Bahn, Lokomotive „Veszprim“. Erbaut 1855 von der Steg

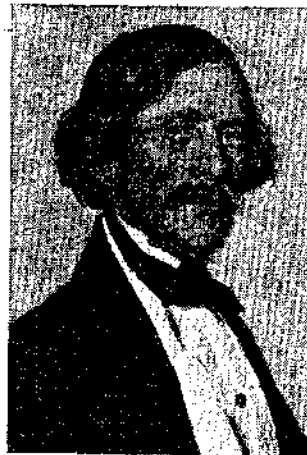
zwischen den Salzbergwerken in Galizien und Wien samt verschiedenen Zweigbahnen herzustellen, wobei man schon an die erst der richtigen Aufschließung harrenden Kohlenfelder in Schlesien dachte. Der geistige Urheber dieser Gesellschaft war der Hochschulprofessor Franz Xaver Riepl, der bereits in den Jahren 1829/30 — seiner Zeit weit voraus eilend — ein generelles Projekt einer Lokomotivbahn von der russischen Grenze bei Brody über Wien bis nach Triest verfaßt hatte. Am 23. 11. 1837 fand auf der kurzen Strecke von Floridsdorf bis Wagram die erste offizielle Probefahrt eines Lokomotivzuges in Österreich statt, und bereits im Sommer 1839 konnte die bedeutende Strecke von Wien nach Brünn eröffnet werden. Gleichfalls durch eine private Gesellschaft wurde in den Jahren 1841—42 die erste Teilstrecke der sogenannten „Südbahn“ von Wien nach Gloggnitz fertiggestellt. Die breite Öffentlichkeit nahm an den beiden Bahnbauten ungewöhnlich großen Anteil, zeitgenössische Schilderungen schwelgen in Superlativen der Begeisterung. Bald kam es jedoch zu einem empfindlichen Rückschlag: geringfügige Unfälle lösten eine Art Panikstimmung aus, die Vorschläge der Baukosten wurden weit überschritten, die Erträge entsprachen nicht den zu hoch gestellten Erwartungen und die Gesellschaften kamen in Schwierigkeiten, das für einen raschen Ausbau notwendige Kapital aufzubringen. Die damalige Staatsverwaltung des Vormärz erkannte jedoch voll und ganz die große Bedeutung des noch so jungen Eisenbahnwesens für die volkswirtschaftliche und politische Stellung der Monarchie und entschloß

sich, den Bau von Hauptbahnen in eigener Regie durchführen zu lassen und auf die bereits bestehenden Unternehmungen einen stärkeren Einfluß zu nehmen.

Das Ende 1841 vom Hofkammerpräsidenten, Baron Kübeck, ausgearbeitete Linienprogramm sah zunächst den Bau einer nördlichen Strecke (Olmütz—Prag—Bodenbach) und einer südlichen Linie (Mürzzuschlag—Graz—Triest) vor, um die Metropole mit den Häfen der Nordsee und der Adria durch das neue Verkehrsmittel zu verbinden. Als erste Staatsbahn in Österreich konnte bereits am 21. 10. 1844 die Linie von Mürzzuschlag nach Graz eröffnet werden, 2 Jahre später die Fortsetzungsstrecke nach Cilli; den Betrieb führten allerdings damals noch private Gesellschaften.

Die politischen Ereignisse der Jahre 1848—1850 brachten zunächst eine Stärkung des Staatsbahngedankens: der Bau neuer Linien in Galizien, Ungarn und Oberitalien wurde in Angriff genommen, die Betriebsführung direkt übernommen und die meisten Privatbahnen eingelebt. Bereits lange vor 1848 war eine für die wirtschaftliche Entwicklung der Steiermark grundlegende Entscheidung gefallen, nämlich, daß der Schienenstrang zur Adria — entgegen der Konzeption von Riepl — nicht entlang des Alpenrandes über ungarisches Gebiet, sondern über den Semmering auszuführen wäre, was nach der damaligen technischen Entwicklung einen sehr kühnen Entschluß bedeutete. Das von Dr. Karl Ghega verfaßte Detailprojekt lag bereits 1848 vor und im Sommer dieses Krisenjahres erging, nicht zuletzt aus Gründen der Arbeitsbeschaffung, der Bauauftrag. Es war das große Verdienst dieses wohl bedeutendsten österreichischen Eisenbahningenieurs und einiger weitsichtiger Staatsmänner (Kübeck, Baumgartner und Bruck), daß Österreich, im Gegensatz zu den Ansichten der englischen Schule, welche die Lokomotivbahn nur für ebenes Gelände geeignet erachtete, die erste Hochgebirgsbahn der Welt mit Adhäsionsbetrieb geschaffen und mit der für diese Bahn eigens konstruierten „Engerthlokomotive“ den Maschinenbau neue Wege gewiesen hat.

Diesen hervorragenden technischen Leistungen entsprach nicht die längenmäßige Entwicklung des Eisenbahnwesens; Österreich war binnen weniger Jahre gegenüber Westeuropa und den Staaten des Deutschen Zollvereins ins Hintertreffen geraten. Mit den sächsischen und preußischen Bahnen waren zwar Anschlüsse bei Bodenbach und Annaberg hergestellt, Budapest war mit Wien seit 1850 verbunden, doch der Bau von soviel notwendigen Linien schritt nur langsam weiter. 1857 wurde die ge-



Karl Ritter v. Ghega, der Erbauer der Semmering-Gebirgsbahn  
samt südliche Staatsbahn mit großen Felerlichkeiten in Triest eröffnet, im folgenden Jahre die Strecke von der bayrischen Grenze bei Kufstein bis Innsbruck. Die wirt-

# Inhaltsverzeichnis:

Seite

## ÖSTERREICH

- 3— 8 Die Entwicklung der Österreichischen Bundesbahnen bis zum Jahre 1945, Dr. Paul Mechtler, Staatsarchivar 1. Klasse.  
Einschaltungen von Industrie, Banken und sonstigen Unternehmungen.
- 5 Zentralsparkasse der Gemeinde Wien.  
7 Arbeiterbank Aktiengesellschaft Wien.  
9 Austrian Airlines — Österreichische Tabakregie Wien.
- 10— 11 Transalpin — Simmering-Graz-Pauker A.G. Wien.
- 12— 22 Die Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen, Ministerialrat Dr. Dipl. Ing. Alexander Koci, Leiter des Elektrodienstes der Österr. Bundesbahnen, Wien, Generaldirektion der Österr. Bundesbahnen.
- 13 Österreichische Brown-Boveri-Werke A.G., Wien.  
15 Bln-Aktiengesellschaft für elektrische Industrie, Wien.  
17 AEG Union Elektrizitäts-Gesellschaft, Wien.
- Beilage 18 a 18 b Jenbacher Werke A.G. in Jenbach, Tirol.  
22 Bleiberg Bergwerks-Union, Wien-Klagenfurt.  
23 Leitgeb-Faserplatten, Kühnsdorf-Kärnten, Werthelm-Werke A.G., Wien. Metallbau Treiber, Graz.
- 24— 25 Die Salzbergwerke und Sudhütten der Österr. Salinen, Generaldirektion Wien.
- 26— 27 Verdieselung im Betrieb der Österr. Bundesbahnen, Zentr. Insp. Dr. F. Karner, Gen. Dion. d. B.B.  
27 Siemens-Schuckertwerke Ges.m.b.H.
- 28— 46 Die Bedienung des internationalen Verkehrs durch Österreich, Hofrat Dr. Bruno Kepnik, Betriebsdirektor der Österr. Bundesbahnen Wien - Generaldirektion der Österr. Bundesbahnen.
- 29 Siemens & Halske, Gesellschaft m.b.H., Wiener Schwachstromwerke.  
31 Restaurant am Wiener Südbahnhof, Fr. u. H. Ortmann, Tel. 65 51 49, 65 11 02, 65 11 04. — Lapp-Finze, Eisenwarenfabriken - Aktiengesellschaft, Kaledorf bei Graz.  
33 Lohnerwerke, Gesellschaft m.b.H., Wien.  
35 Tiroler Röhren und Metallwerke A.G., Solbad Hall in Tirol.
- 36— 37 Neuere Methoden der Tunnelinstandsetzung, Obrt. a. D. Ing. O. Dröglser, Silca-Plastiment-Werk in Bings bei Bludenz.  
39 Guido Rütgers - Kommanditgesellschaft - Wien.  
41 J. M. Voith - St. Pölten - Turbogetrieben.  
43 Lorinser Leichtmetallwerk K.G., Bludenz.  
47 Österreichische Saurerwerke Aktiengesellschaft Wien.
- 48— 49 Erste diesel-elektrische Lokomotive der Reihe 2650, von den Henschel-Werken an die ÖBB geliefert, Repräsentanz für Österreich der Henschel-Werke G.m.b.H., Kassel, Gebrüder Groh, Eisen und Eisenwarengroßhandlung, Wien I., Kärntnerstraße 11.  
49 Stabeg-Apparatebau Ges.m.b.H., Wien.
- 50— 53 Der Kraftwagendienst der ÖBB als Ergänzung zur Schiene, Hofrat Dr. Günther Mravaj, Leiter des Kraftwagendienstes Wien.  
51 Gräf & Stift, Automobilfabriks A.G., Wien. — Karosserie-fabrik J. Rohrbacher, Ges.m.b.H.  
53 Zentralsparkasse der Gemeinde Wien.
- 54— 59 Die Schifffahrt der ÖBB auf den Bodensee, Zentr. Insp. Dr. F. Karner, Gen. Dion. der B.B.  
55 Italienische Schifflinien: Italia — Lloyd Triestino — Adriatica — Tirrenia.  
57 Sowitich-Aufzüge-Rolltreppen, Lohnerwerke, Ges.m.b.H. Oemlek - Österr. Molkerer - Käseverband, reg. Gen. m.b.H., Wien.  
59 Brüder Berghofer, Eisen u. Eisenwarengroßhandlung, Wien. Brüder Kovanda & Co., Wien. Michael Wanko's Sohn Hans Wanko, Wien, Hartgestein, Schotterwerk. Österr. Glasdachfabrik J. Eberspächer, Wien.

Seite

- 60— 62 Wien: Hotels, Pensionen, Restaurants, Cafés.  
63 Niederösterreichsches Landesreisebüro.  
64— 66 Baden bei Wien: Kurkommission, Hotels, Cafés, Gasthöfe.  
66 Niederösterreich: Rax-Seilbahn — Höhenluftkurort Semmering, Südbahnhof.  
67— 70 Wachau: Krems an der Donau — Kremser Weinsteigerverband, Kirschee, Text beige stellt von Handelskammer für Niederösterreich.  
71— 73 Wachau: Dürnstein, Langenlois, Luftkurort Rosenberg im Kampal.  
74— 75 Oberösterreich: Landesferiendenverkehrsamt für Oberösterreich, Dachstein — Seilbahn auf den Krippenstein.  
76 Steiermark: Landesferiendenverkehrsamt.  
77 Graz: Amt für Kultur, Sport und Fremdenverkehr — Rathaus.  
78— 80 Graz: Hartsteinwerke Preg. Humanic-Schuhfabrik, Bauunternehmung Dipl. Ing. R. Held & Co. Eisen-Handelsindustrie A.G., Greinitz.  
80 Kärnten: Wietersdorfer Zement-Werke.  
81— 89 Klagenfurt: Städtischer Verkehrsverein, Rathaus, Industrie, Hotels, Cafés und sonstige Betriebe in Kärnten. (82. Kärntner Messe) Klagenfurt.  
89— 90 Ferlach: Die Stadt der Jagdwaffen.  
91 Konsumgenossenschaften für Klagenfurt — Spittal — Villach.  
92— 95 Villach: Städtischer Verkehrsverein, Hotels, Gasthöfe, Cafés und sonstige Industriebetriebe.  
96 Tarvis — Italien, Spedition Treu — Internationale Transporte.  
97 Villach — Pontebba: Englaro & Co., internationale Transporte. — Comptoir-Express - Sitespreß — Internationale Transporte.  
98 Tarvis — Italien: Banca Nazionale Del Lavoro — Wechselbüro Tarvis.  
99—100 Tarvis — Italien: Fremdenverkehrsbüro, Hotels, Gasthöfe.  
101 Lienz, Osttirol.  
102 Swarovski - Optik K.G., Wattens, Tirol.  
103 Hallein — Salzburg, Städtisches Fremdenverkehrsamt.  
104 Stadt Salzburg.  
105—113 Innsbruck: Städtischer Verkehrsverein, Hotels, Gasthöfe, Restaurants, Cafés, Espresso, Weinstuben und sonstige Unternehmungen.  
106 Innsbrucker Messe.  
107 Nordkettenbahn und Muttereralmbahn — Stadtwerke Innsbruck.
- FURSTENTUM LIECHTENSTEIN**  
114—115 Landesverkehrsamt in Vaduz, Bank in Liechtenstein, Liechtensteinische Landesbank, beide in Vaduz.
- ITALIEN**  
116 Südtirol — Brennerpaß, Provinz Bozen, Hotels, Gasthöfe, Restaurants.  
117—118 Bozen: Stadt, Hotel, Gasthöfe.  
118—121 Meran: Hotels, Gasthöfe, Restaurants, Cafés, Weinstuben.

Umschlag: Titelbild: Die erste Pferdeisenbahn Lienz-Budweis. Außenrückseite: Binst und jetzt. Österreichische Verkehrswerbung Wien. 3. Innenseite: Zuffo — Internationale Transporte-Bozen-Südtirol — Italien.

Sonderausgabe: Die Österreichische Bundesbahn im Wandel der Zeit 1959—1960 — Österreich, Fürstentum Liechtenstein, Südtirol, Italien. Bergland-Zeitschriftenverlag, Druckerei J. Faber, Krems/D., Obere Landstraße 12. Redaktion: Wien XVIII., Riglergasse 4/9. Eigentümer, Herausgeber, Verleger und verantw. Schriftleiter: M. Bilek, Wien XVIII., Riglergasse 4/9. Druck: J. Faber, Krems/Donau. Fotos im allgemeinen Teil der Gen. Dion der Bundesbahnen, beige stellt von der Lichtbildstelle der Österr. Bundesbahnen und Österr. Verkehrswerbung G.m.b.H.