

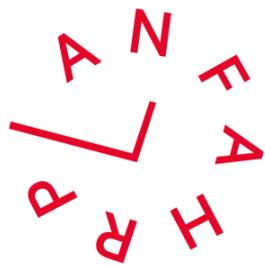
Alfred Klein-Wisenberg
Matthias Flödl

Einsteigen, bitte!

Eine Reise
durch die
Geschichte
der ÖBB



MOLDEN



Steigen Sie ein!

ÖBB RJ 100 1923-2023

Ankunft
Seite

6

Einstieg

Wir wünschen eine gute Reise!

8

Panoramastrecke

Eine fotografische Reise durch Österreich

16

Wie alles begann 1837-1923

Der Bau der ersten Eisenbahnstrecken

28

Kartenkunde

Die Geschichte Österreichs in ausgewählten Streckenplänen

34

Aufbruch in ungewisse Zeiten 1923-1938

Die Geburtsstunde der Österreichischen Bundesbahnen

58

Dunkle Jahre 1938-1945

Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn

74

Wiederaufbau 1945-1955

Wie sich die Bahn neu erfand

92

Arbeitswelt Bahn

Vom Wandel und Verschwinden der Berufsbilder

102

Zug fährt ab 1955-1970

Mitten hinein ins Wirtschaftswunder

124

Der Bahnhof

Mehr als nur ein Ort des Aufbruchs und Ankommens

138

Wendjahre 1970-1995

Vorwärts in eine neue Zeit

156

Post- und Bahnbus

Auf ihren Routen fuhr Österreich

164

Die Weichen sind gestellt 1995-2010

Bahnhofsoffensive und Railjet: Auf in den freien Markt

178

Zügig in die neuen Zeiten 2010-2023

Von Nightjet bis Klimaticket

190

Freie Fahrt in Richtung Zukunft 2023-2123

Ein Ausblick auf die Bahn von morgen

196

Die Bahn von A-Z

Von Tagstellungen und Zwergsignalen

198

Die ÖBB in Zahlen und Grafiken

Daten und Fakten zum Personen- und Güterverkehr

202

Anhang

Bildnachweis | Dank | Die Autoren



E i n s t i e g

GUTE REISE!

Die Geschichte der Eisenbahn ist vor allem eine Geschichte jener Menschen, die mit ihr reisen und die für sie arbeiten. Die Österreichischen Bundesbahnen haben in ihrer hundertjährigen Geschichte wie kaum ein anderes Unternehmen die Identität dieses Landes geprägt.

Und das nicht nur, weil sie seit jeher und mit aktuell 44.000 Mitarbeiter:innen zu den größten Arbeitgebern zählen, sondern weil jede und jeder von uns gewissermaßen mit Zug, Bus oder S-Bahn aufgewachsen ist.

Es sind diese Erinnerungen und Erfahrungen, die Teil der Biografie jedes Einzelnen von uns geworden sind. Geschichten vom Ankommen und Aufbrechen, von Abschied und Wiederkehr – und von den kleinen und großen Abenteuern, die mit dem Unterwegssein nun einmal verbunden sind. Eine regelrechte Einstiegsdroge vor allem für jene, die sich fortan von der Welt der Eisenbahn faszinieren ließen.

„Einsteigen, bitte!“ zeigt nicht nur die Vielfalt einer bewegten Unternehmensgeschichte, technische Entwicklungen, aktuelle und historische Bahnhofs-, Tunnel- und Brückenbauten und einige Skurrilitäten, die seit jeher Teil einer guten Geschichte sind. Stattdessen wird der Lebensraum Bahn erzählt und die Menschen werden in den Mittelpunkt gerückt. Die Reisenden, Kund:innen und nicht zuletzt die Arbeitnehmer:innen, die teils über Generationen hinweg für dieses Unternehmen arbeiten. Kurzum: Die Bundesbahnen als Teil und als Motor unserer Gesellschaft.

Dieses Buch soll diese gesellschaftliche und soziale Rolle erspür- und erlebbar machen. Vor allem aber soll es Lust machen: Auf eine Geschichte des Unterwegsseins, des Vorankommens, die auf einer Strecke von hundert Jahren durch die wechselvolle Biografie dieses Landes führt.

PANORAMA- STRECKE

Sie ist Teil unseres Lebens und der Kulturlandschaft. Und das seit über hundert Jahren. Eine fotografische Reise übers Land – mitten hinein in den Lebensraum Bahn.



Ein ÖBB-Cityjet auf der Salzburg-Tiroler-Bahn, auch Giselabahn genannt, 2020.

1 8 3 7 – 1 9 2 3

WIE *ALLES* BEGANN

DER BAU DER ERSTEN EISENBAHNSTRECKEN

Bereits seit 1832 war eine Pferdebahn zwischen Budweis und Linz mit einer Spurweite von nur 1106 Millimetern in Betrieb. Sie wurde später bis Gmunden verlängert und diente vornehmlich dem Salztransport. Doch als Beginn des Eisenbahnzeitalters in Österreich gilt der 23. November 1837. An diesem denkwürdigen Tag wurde die erste normalspurige, dampfbetriebene Eisenbahnstrecke von Floridsdorf nach Deutsch-Wagram eröffnet. Nach der prunkvollen Eröffnungsfahrt mit zahlreichen Ehrengästen konnte dann auch das „gemeine Volk“ eine 21 Minuten dauernde „Eisenbahn-Fahrt“ erleben. Die Initiative zum Bau ging jedoch nicht vom Staat selbst oder staatsnahen Institutionen aus. Es waren private Investoren und deren Bankhäuser, die den Start finanzierten.

Wien, Nordbahnhof 1908: Die damals neue Lokomotive kkStB 210.01 (Reihe 210) neben der legendären Lokomotive Ajax aus dem Jahr 1841, eine der ersten Lokomotiven in Österreich.



Elektromobilität auf Schiene: Umweltschutz ist bei der Bahn bereits Mitte der 1970er ein wichtiges Thema.

1 9 7 0 – 1 9 9 5

WENDEJAHRE

VORWÄRTS IN EINE NEUE ZEIT

Waggonerneuerungen, Umgestaltungen von Bahnhofsgebäuden und Streckenausbauten – das war die Devise für die Bahn ab Anfang der 1970er-Jahre. Schließlich sah die Bahnwelt trotz einiger Modernisierungsschübe noch ganz anders aus als heute. Zu Beginn des Jahres 1970 standen immer noch 406 Dampflokomotiven im Dienst der ÖBB, Hochburgen waren damals der Raum Linz mit den Einsatzstrecken Pyhrn- und Summeraubahn sowie der Osten Österreichs. Dort gab es auf den Strecken des Wald- und Weinviertels sowie der Ostbahn und der noch nicht elektrisch betriebenen Verbindungsstrecken „Rund um Wien“ auch noch Dampfbetrieb.

Durch die Elektrifizierung von durchschnittlich sechzig bis siebzig Streckenkilometern jährlich hätte der Dampfbetrieb auf Normalspurstrecken schon 1975 enden sollen. Doch es kam zu einer Verzögerung bei der Finanzierung und Auslieferung der neuen Streckendiesellokomotiven der Reihen 2043 und 2143. Der Termin wurde deshalb auf Ende 1976 verschoben. Hinzu kam ein historischer Brückenkollaps: In den Morgenstunden des 1. August 1976 stürzte die Wiener Reichsbrücke zusammen. Der Eisenbahnbetrieb auf der Wiener Donauuferbahn sowie der Schiffsverkehr auf der Donau waren für längere Zeit vollständig unterbrochen. Jene Großladungen, die sonst per Schiff auf der Donau transportiert wurden, musste nun die Güterverkehrssparte der Österreichischen Bundesbahnen übernehmen – insbesondere Transporte zum und vom Stahlwerk der VOEST in Linz. Gleichzeitig begann im Herbst 1976 die jährliche Zuckerrübenkampa-

gne, die den Einsatz aller verfügbaren Loks und Mannschaften erforderte. Bis Ende des Jahres 1976 blieben sogar noch die Dampfloks der „Kriegslokomotive“ Baureihe 52 – von der Einsatzstelle Strasshof aus – im Weinviertel im Einsatz. Erst dann schloss das letzte „Dampflokhaupthaus“ seine Pforten für den Normalbetrieb. Nach 139 Jahren hatte es sich de facto „ausgedampft“.

Danach wurden von den ÖBB noch drei Schmalspurbahnen mit 760 Millimetern Spurweite und die beiden Bergbahnen auf den Schnee- und Schafberg mit einer Spurweite von 1000 Millimetern mit Dampfloks betrieben. Bis 1978 wurden für die Erzbergbahn Vordernberg – Eisenerz normalspurige Dampflokomotiven mit Zahnradantrieb von der Zugförderungsstelle Vordernberg bereitgestellt und gewartet. Danach erfolgte die „Verdieselung“ mit adaptierten Loks der Reihe 2043.500 sowie mit Schienen-

bussen der Reihe 5081.500, die wegen der maximalen Steilstrecke von 71 Prozent aus Sicherheitsgründen mit speziellen Steuerungs- und Bremsenrichtungen ausgerüstet waren.

1988 erfolgte die endgültige Einstellung des Betriebs auf der Erzbergbahn, der Abbau von Erzen mit einem Eisenanteil von nur 32 Prozent spielte für den Weltmarkt keine Rolle mehr. Jedoch ist diese landschaftlich einzigartige Strecke nach jahrelangen Verhandlungen erhalten geblieben und wird durch einen Betreiberverein touristisch genutzt – allerdings ohne Zahnstange.

Komfort und Mut zur Farbe

Parallel zum Rückzug der Dampflokomotiven setzte die Modernisierung des Fuhrparks ein. Ein großes Waggonerneuerungsprogramm stand als eines der ersten Projekte im Fokus. Es betraf sowohl Reisezug- als auch Güterwagen. Die neuen sollten und mussten höhere Geschwindigkeiten fahren und größere Lasten transportieren können. Auch der Lokfuhrpark erfuhr ein Update. 1971 erfolgte der Ankauf von zehn modernen schwedischen Lokomotiven, die auf der Bergstrecke der Tauernbahn eingesetzt wurden. Ab 1974 lieferte die österreichische Fahrzeugindustrie laufend Lokomotiven aus der Reihe 1044 – mit einer Leistung von 5.400 Kilowatt und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern. Ein für diese Zeit beeindruckendes Tempo.

Passend dazu erwarb man von der österreichischen Schienenfahrzeugindustrie moderne, erstmals auch klimatisierte Reisezugwagen, die auf höhere Geschwindigkeiten ausgelegt waren. Dieser Modernisierungsschub betraf gleich die gesamte Wagenfamilie – erste Klasse, zweite Klasse, gemischte Wagen erste und zweite Klasse sowie Gepäck- und Speisewagen. Damit entsprach der ÖBB-Fuhrpark endlich wieder den internationalen Standards westeuropäischer Eisenbahnverwaltungen. Möglich wurde diese geballte Erneuerung durch das Konsortium „Eurofima“, das die Kosten dafür zu einem großen Teil vorfinanzierte.

Mit vielen innovativen technischen Details sollten neue Fahrgäste gewonnen werden. Goldbedampfte Fenster verhinderten im Sommer bei intensiver Sonnenstrahlung die übermäßige Erwärmung des Innenraums, das zeitgemäß gestaltete, in hellen Farben gehaltene Interieur und die bequemen Stoffsitze mit höhenverstell-



Das neue Bahnfahren in der Werbung: Komfort, Luxus und eine gewisse Eleganz, um 1980.