SPECIAL

2/2020

Eisenbahn JOURNAL

Eisenbahn in Österreich

www.eisenbahn-journal.de

B 10533 F – ISBN 978-3-89610-759-6 – Best.-Nr. 54 20 02

Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75 – Schweiz sFr. 19,80

Belgien, Luxemburg € 14,40 – Niederlande € 15,85

Italien, Spanien € 16,25 – Portugal (con.) € 16,25

Eisenbahn in Österreich

ÖBB

1945–1970

Dampfbetrieb
September 1945:
2744 Dampflokomotiven

Strukturwandel
Vom „Blauen Blitz" zur
„Grenzleistungslok" Reihe 1042

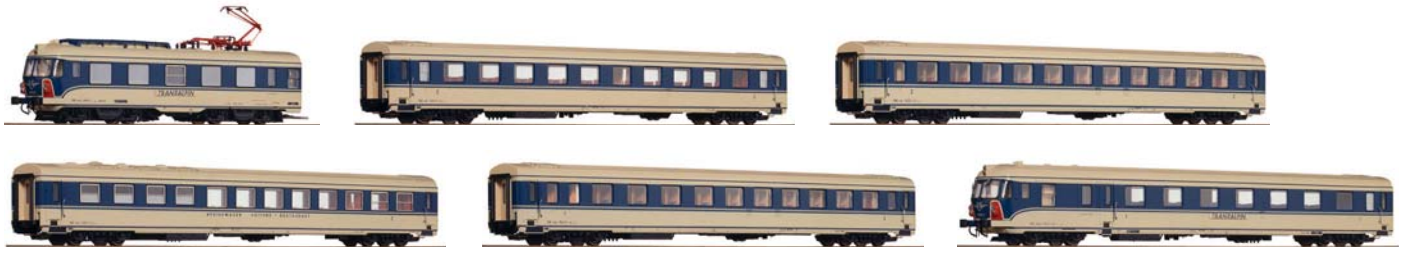
Umzeichnungsplan 1953
Neue Nummern für weit über
100 Triebfahrzeugtypen

Andreas Knipping

Luxus auf Schienen mit dem „Transalpin“

Mit dem Namen „Transalpin“ wurde ab 1958 eine schnelle Tagesverbindung von Wien Westbahnhof nach Zürich (später Basel) eingeführt. Durch den Einsatz der ab 1965 verfügbaren, neuen Triebzüge der Reihe 4010 wurde diese Zugverbindung zu einem echten Klassiker. Die formschönen Zuggarnituren mit ihrem markanten Anstrich in saphirblau/elfenbein hatten auch beste innere Werte aufzuweisen. Das Interieur der Wagen war komfortabler und eleganter als je zuvor im österreichischen Schnellzugverkehr. Die sechsteiligen Einheiten erreichten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h auch eine gute Reisegeschwindigkeit. Die ÖBB entschlossen sich, mit diesen gelungenen Garnituren zudem ein innerösterreichisches Städteschnellzugnetz aufzubauen. Bis zur Umstellung auf einen lokbespannten Zug im Jahr 1977 blieb der „Transalpin“ untrennbar mit dem 4010 verbunden. Bei Unterbrechung der Arlbergstrecke waren Umleitungen von Bregenz über Lindau—München—Rosenheim—Salzburg möglich. Im nichtelektrifizierten Streckenteil zwischen Lindau und Geltendorf erhielt der 4010 Vorspann durch DB-Loks der Baureihen 18.6 (bayerische S 3/6). V 100.10, V 200 und später 218.

6-teiliger Elektrotriebzug 4010.04 „Transalpin“, ÖBB



Photomontage

73056	=	4/2
73057	= 🔊	4/2
79057	∿ 🔊	3/2

- **Erstmals mit PluX-Schnittstelle**
- **Vorbildgerechte Soundfunktionen in den Digitalversionen**
- **Ausführung als klassischer „Transalpin“**

1960 · 2020

ROCO liefert auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause. Besuchen Sie einfach unseren **e-shop** **www.roco.cc**. Sie sind nur wenige Klicks von Ihrem Wunschmodell entfernt!

www.roco.cc

Weitere Informationen auch bei unseren Vertriebspartnern.

FASZINIERENDE VIELFALT

des Schienenverkehrs in einem kleinen Land

Ein Nicht-Österreicher schreibt über Österreich. Doch an lebenslanger Beziehung zum Nachbarland fehlt es nicht. Sommer- und Schiausflüge aus Oberbayern nach Salzburg, Tirol und Vorarlberg waren und bleiben seit Kindheitstagen eine Konstante. Höhepunkte der Fahrten in selige Sommerferien nach Kärnten waren die Passagen mit dem Auto auf dem Güterwagen durch den Tauerntunnel. In Kötschach die unschuldige Verliebtheit des 14-Jährigen in die schöne Birgit, Tochter eines bedeutenden Wiener Stadtplaners.

Bald nach Erwerb des Führerscheins begannen Campingreisen mit Freunden oder Freundin nach Jugoslawien und Griechenland, mit den Autos der frühen 1970er Jahre und auf den damaligen Straßen schon in der Steiermark mit dem leichten Hauch des Abenteuers. Eine Reise ganz anderer Art war dann die gelungene Kombination von Ferien und sozialpädagogischem Praktikum auf einem riesigen Campingplatz am Neusiedler See. Österreich hier so radikal flach, wie es im Westen gebirgig ist. Zeit genug auch für Dampflok-Exkursionen bis Hohenau und Wulkaprodersdorf. Reisen speziell in Sachen letzter Dampfloks folgten, immer auch verbunden mit Anekdoten aus Gastronomie und Dialektkunde.

Auf allein unternommenen weiten Radfahrten Linz – Gmünd – Wien – Eisenstadt – Szombathely – Graz und Prag – Budweis – Gmünd – Wien (auch in Zeiten des Eisernen Vorhangs problemlos möglich!) lernte ich ein stilles, einsames und verwunschen schönes Ostösterreich kennen und lieben. Zwischen Linz und Gmünd reifte der Vorsatz, vor künftigen Touren ein wenig auf das Höhenprofil meiner Route zu achten.

Mit Auto, Fahrrad, Eilzug und Railjet sowie per Joseph Roth, Karl Kraus, Hans Moser, Helmut Qualtinger, Bruno Kreisky, Falco, Wolfgang Ambros und Elisabeth Spira näherte ich mich im Laufe der Jahrzehnte dem faszinierenden riesigen Wien an, einer Weltmetropole der Musik, der Architektur, der Geistesgeschichte, der bildenden Kunst, der Literatur und der Technik, zugleich einem Gedenkort jüdischen Lebens und Wirkens, einem Ort der Anklage und Trauer um dessen Ausrottung – und einem Zentrum neuen jüdischen Lebens.

Lage und Landschaft Österreichs bedingen eine faszinierende Vielfalt des Schienenverkehrs. Atemberaubende Hauptbahnen im Gebirge, frühzeitig zu Bewährungsstrecken in nun mehr als einem Jahrhundert der elektrischen Zugförderung geworden, epochale Tunnel, Schmalspurbahnen in ländlicher Idylle, dampfbetriebene Zahnradbahnen, internationale Fernverkehrsachsen mit allen Facetten des Dampf-, Elektro- und Dieselbetriebs, komplizierte Betriebsformen an den vor genau hundert Jahren gezogenen Grenzen und natürlich das Universum großstädtischer Eisenbahn, Tramway, Stadtbahn und U-Bahn in Wien.

Das vorliegende Heft widmet sich dem bewegten Zeitabschnitt vom Epochenjahr 1945 bis in die Blütezeit des Jahres 1970, einem Zeitabschnitt, in den ich erst 1952 hineingeboren wurde. Mit größter Aufmerksamkeit erlebt hat diesen Zeitabschnitt und als Kind auch noch dessen düstere Vorgeschichte der 1935 geborene Alfred Luft. Er wurde mir im 21. Jahrhundert ein humorvoller und geistreicher Freund, großzügiger Gastgeber und geschichtsversierter Fremdenführer in Wien. Seine Fotos stellen eine große Bereicherung für dieses Heftes dar. Ihm widme ich diese Arbeit.

Andreas Knipping

Titel:
Die 1020.45 wurde 1954 von den ÖBB in Dienst gestellt und war bis Januar 1983 im Einsatz. Sie leistet hier einer bereits blutorange lackierten 1020 mit einem Güterzug nach Bludenz Vorspann (bei Wald am Arlberg).
Foto: A. Ritz
Fotos dieser Doppelseite:
A. Luft (2), Jenbacher Werke/ Slg. Dr. Petrovitsch, Slg. Daxbeck, R. Palm/Eisenbahnstiftung

IN HALT

EDITORIAL
FASZINIERENDE VIELFALT 3

GALERIE 6

ZEIT BIS 1945
DOPPELMONARCHIE UND ERSTE REPUBLIK 14

ERSTE NACHKRIEGSJAHRE
WIEDERBEGINN IN VIER ZONEN 20

ZUGFÖRDERUNG IN DER NACHKRIEGSZEIT
ELEKTRO- UND DIESELTRAKTION AUF DEM VORMARSCH 28

VERKEHRSGEOGRAPHIE UND STRECKENNETZ
IM SCHATTEN DES EISERNEN VORHANGS 38

UMZEICHNUNG 1953
UNGLAUBLICHE TYPENVIELFALT 44

1955 – ENDE DER BESATZUNGSZEIT
VERTRAG MIT DEN SIEGERMÄCHTEN: ÖSTERREICH IST FREI 50

NEUE ELEKTROTRIEBFAHRZEUGE 1955 – 1960
SECHSACHSER FÜR DEN SCHNELLZUGDIENST 56

IN DEN 60ERN – DAMPF- UND DIESELTRAKTION
DAMPFRÖSSER IN VIELEN HEIZHÄUSERN NOCH UNVERZICHTBAR 66

HOCHLEISTUNGS-ELLOK UND DAMPFRESERVATE
TRAKTIONSWANDEL AUF DER ZIELGERADEN 78

FACHHÄNDLER-ADRESSEN 88

IMPRESSUM & VORSCHAU 90

QUELLEN 90

UNGLAUBLICHE TYPENVIELFALT

Die ÖBB zeichneten ihre Triebfahrzeuge 1953 um. Weit über einhundert Bauarten waren zu berücksichtigen, die teils nur in wenigen Exemplaren im Bestand waren.

44

DAMPFRÖSSER IN VIELEN HEIZHÄUSERN NOCH UNVERZICHTBAR

Ende 1962 hatten die ÖBB 907 Dampfloks im Bestand. Mit der Bestellung von 1500-PS-Dieselloks forcierten die ÖBB den Traktionswandel.

66

28

ELEKTRO- UND DIESELTRAKTION AUF DEM VORMARSCH

Von den Alpenstrecken im Westen abgesehen dominierten die Dampfloks klar das Geschehen. Die Elektrifizierung der Westbahn bis Wien 1952 war ein Meilenstein.

56

SECHSACHSER FÜR DEN SCHNELLZUGDIENST

Für den hochwertigen Reisezugdienst auf der Westbahn und der Strecke Wien–Villach wurden 50 Elloks der Reihen 1010 und 1110 beschafft. Ebenfalls 1955 begann die Lieferung der Reihe 1141.

78

TRAKTIONSWANDEL AUF DER ZIELGERADEN

1963 begann die Beschaffung vierachsiger Hochleistungs-Elloks. Der „Transalpin“ wurde ab 1965 mit den neuen komfortablen Schnelltriebzügen Reihe 4010 gefahren.

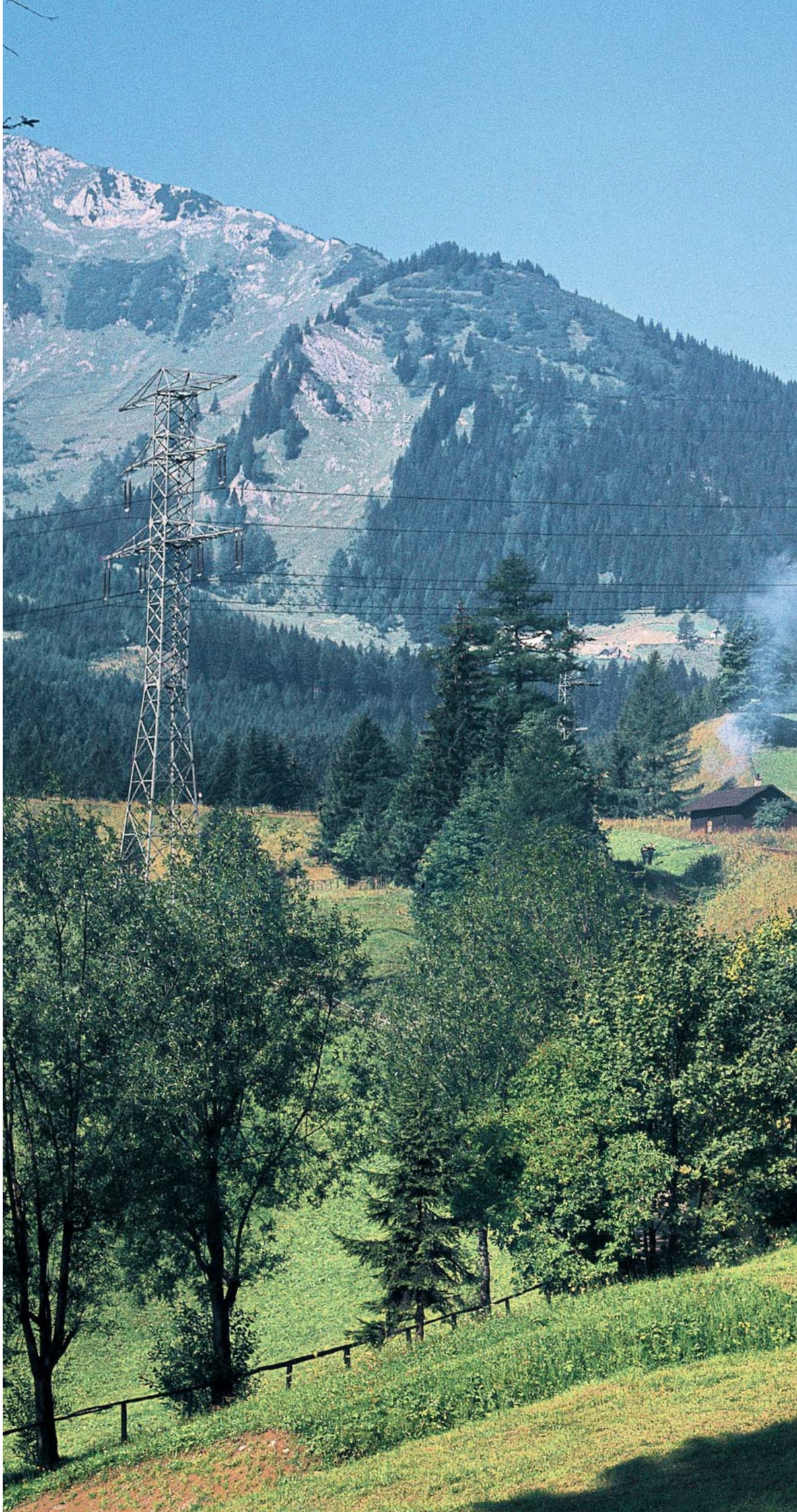
2045.12
2045.12

PIONIERKONSTRUKTION

Die fabrikneue 2045.12 fährt 1954 auf der Semmering-Nordrampe talwärts und wird sogleich den Viadukt Kalte Rinne erreichen. Für schwere Züge im Regelbetrieb am Semmering war die dieselelektrische Pionierkonstruktion mit einer Leistung von 2 x 500 PS jedoch nicht geeignet. *Foto: E. Schmidt/Slg. Brandt*

ERZBERG-BAHN

Die zwei Zahnrad-Dampflokomotiven der Reihe 97 müssen im September 1971 oberhalb von Glaslbremse hart arbeiten, um mit ihrem Erzwagen-Leerzug den 1204 m hohen Präbichlpass zu erklimmen. Zwischen Vordernberg und Präbichl beträgt der Höhenunterschied 436 m, die maximale Steigung 70 ‰.
Foto: J. Nelkenbrecher



KONTRASTREICHE ÖBB

Die Steyrtalbahn war in herrlicher Landschaft eine der schönsten jener Bahnen auf 760 mm Spurweite, die im 19. und frühen 20. Jahrhundert in der ganzen Donaumonarchie gebaut wurden. Ihr Regelbetrieb währte bis 1982. Die 298.24 war im Aufnahmejahr 1962 schon sechzig Jahre aktiv. *Foto: Dr. Kristl/Slg. Wunschel*

Allein schon im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen des Lokpersonals im 10 648 m langen Scheiteltunnel war die 1925 vollendete Elektrifizierung der Arlbergbahn unabweisbar. 4130.02 als „Transalpin" bei Dalaas (1958). *Foto: Slg. Brandt*