

Turbulenzen. In den letzten Kriegsjahren gab es starke Zerstörungen auf vielen Teilen der Südbahn. In den Nachkriegsjahren erfolgte der notwendige Wiederaufbau, im Zuge dessen wurden der Südbahnhof in Wien und der Hauptbahnhof in Graz neu errichtet. Durch die politischen Veränderungen lag die Südbahn-Stammstrecke über Graz und



© Technisches Museum Wien

Ankunftsszene am Südbahnhof um 1900. Aquarell von Franz Witt.

Laibach nach Triest zunehmend abseits der Hauptströme des internationalen Bahnverkehrs. Die Elektrifizierung der nunmehr als Südbahn wahrgenommenen Strecke von Wien bis zur italienischen Grenze wurde 1963 abgeschlossen, aber erst 1972 wurde der elektrische Betrieb bis zur jugoslawischen Grenze bei Spielfeld aufgenommen.

150 JAHRE SÜDBAHN

Auch im 150-jährigen Jubiläumsjahr wird die alte Südbahn von Wien nach Triest weder von den Reisenden noch von den Eisenbahngesellschaften als eine durchgehende Bahnlinie wahrgenommen – obwohl seit einigen Jahren die gesamte Strecke innerhalb der Europäischen Union liegt. Aus Anlass des Jubiläums unterstützt und koordiniert nun das österreichische Staatsarchiv eine Reihe von Ausstellungen, zum Beispiel in Reichenau und Müritzschlag, die den Besuchern die Geschichte und die Einheit der alten Südbahnstrecke verdeutlichen sollen.

„ÖSTERREICHISCHE EISENBAHNEN“

Die sechsteilige Münzenserie führt auf einen Streifzug durch die Geschichte der Eisenbahnen in Österreich. Beginnend mit der allerersten Bahnlinie, der „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“, dokumentiert die Serie die Eröffnung der Südbahn Wien–Triest vor 150 Jahren, die „Kaiserin-Elisabeth-Bahn“ (Westbahn) sowie die Hofzüge u. a. bis zu der Elektrifizierung der Strecken und dem modernen Bahnverkehr. Eine faszinierende Serie für alle Münzsammler, Eisenbahnfans und all jene, die Interesse an der Geschichte Mitteleuropas haben.



Eine repräsentative Holzkassette für die gesamte Serie kann zusätzlich erworben werden.

Ausgabetermin:	12. September 2007
Entwurf:	Th. Pesendorfer/H. Wähler
Feinheit:	900/1000 Ag
Feingewicht:	18 g
Durchmesser:	34 mm
Nominale:	€ 20,-
Auflage:	50.000 Stück, ausschließlich in der Qualität „Polierte Platte“

Diese Münze ist gesetzliches Zahlungsmittel in der Republik Österreich. Jede Münze erhalten Sie in einem attraktiven Etui mit nummeriertem Echtheitszertifikat.

Kundmachung der MÜNZE ÖSTERREICH in der „Wiener Zeitung“ am 17. Juli 2007.

www.austrian-mint.at

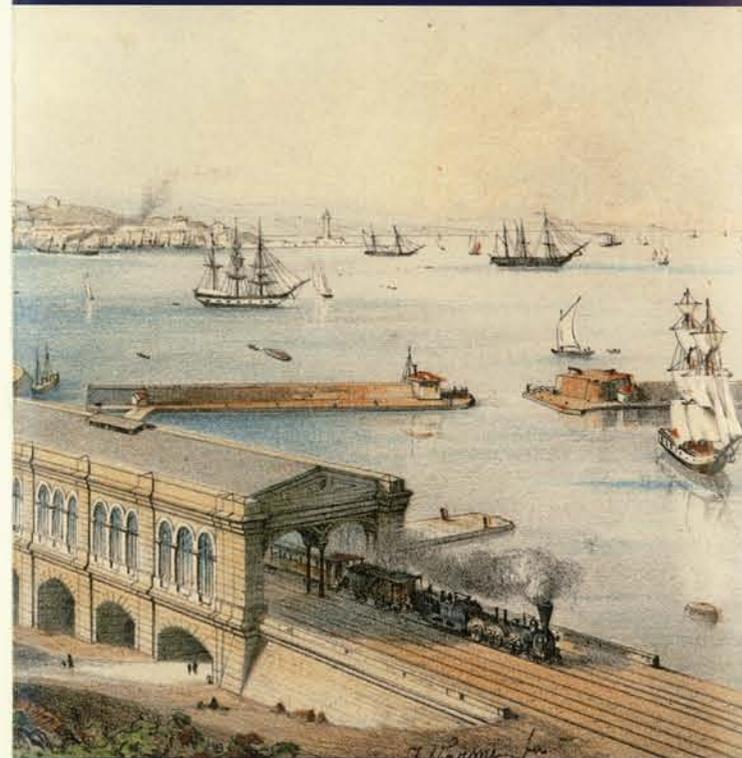


WIR PRÄGEN ÖSTERREICH.



K.K. SÜDBAHN WIEN – TRIEST

Die ZWEITE 20-EURO-SILBERMÜNZE DER SERIE „ÖSTERREICHISCHE EISENBAHNEN“



Die Aversseite der Silbermünze zeigt im Vordergrund die Dampflokomotive „Steinbrück“ mit dem dazugehörigen Tender. Sie ist perspektivisch in einer Dreiviertelansicht dargestellt.

Die „Steinbrück“ wurde im Jahr 1848 für die „k.k. südliche Staatsbahn“ gebaut. Oberhalb der Lokomotive sieht man ein Viadukt der Semmeringbahn, das von einer Berglokomotive befahren wird. Der Text „REPUBLIK ÖSTERREICH“ ist bogenförmig in die obere Hälfte der Münze gesetzt, der Wortlaut „DAMPFLOKOMOTIVE STEINBRÜCK“ mit der Jahreszahl „1848“ am unteren Münzrand zu lesen. Dazu kommen das Ausgabejahr „2007“ sowie der Nennwert „20 Euro“.

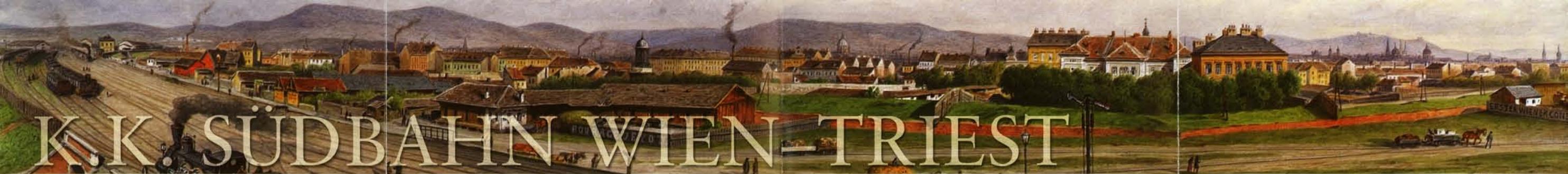


Die zweite Münzseite zeigt den Bahnhof und den Hafen von Triest nach historischen Darstellungen. Als architektonisch beherrschendes Motiv ist der Einfahrtsbereich des Bahnhofes zu sehen. Der Giebel des Gebäudes wird von zwei mächtigen

Bögen getragen. Eine Dampflokomotive der Type 17c 372 auf der Fahrt aus dem Bahnhofsgebäude ist im Vordergrund dargestellt. Diese Lokomotive wurde in Floridsdorf gebaut und kam auf der Südbahnstrecke zwischen Wien und Triest zum Einsatz. Den Hintergrund bildet die Ansicht von Triest mit im Hafen vor Anker liegenden Schiffen. Der Text lautet „K.K. SÜDBAHN WIEN – TRIEST“ sowie „DAMPFLOKOMOTIVE 17c 372“.



Cover: © Technisches Museum Wien



© Wienmuseum

DIE K. K. SÜDLICHE STAATSBahn

Für die Reisenden von heute bedeutet die Südbahn die Fernstrecke nach Kärnten und Italien, nach Florenz und Rom. Viele denken wahrscheinlich nicht daran, dass das ursprüngliche Ziel dieser Bahnstrecke Triest war. Aber es war in der damals zum Kaisertum Österreich gehörenden Hafenstadt an der Adria, wo Kaiser Franz Joseph I. am 27. Juli 1857 das letzte Teilstück der „k. k. südlichen Staatsbahn“ feierlich eröffnete. Der erste Teil dieser Bahnlinie war bereits am 16. Mai 1841 zwischen Baden und Wiener Neustadt dem Verkehr übergeben worden. Ab dem 20. Juni konnte man dann „vom Hauptstationsplatz nächst der Belvedere-Linie“ in Wien mit dem Zug nach Wiener Neustadt fahren. Im Mai 1842 erreichte die Südbahn Gloggnitz. Die neue Eisen-



Karl Ritter von Ghega (1802–1860)

bahnlinie erfreute sich bald großer Beliebtheit bei den Wienern, die jetzt ihre Ausflugsziele südlich von Wien bequem erreichen konnten. Unterdessen stand mit dem am 19. Dezember 1841 von Ferdinand I. unterschriebenen kaiserlichen Entschluss der politische Wille fest, eine Bahnverbindung zwischen Wien und Triest zu bauen. Das erste Teilstück zwischen Mürzzuschlag und Graz konnte schon am 21. Oktober 1842 eröffnet werden. Zwei Jahre später erreichten die Gleise die Stadt Cilli, die damals noch zur Steiermark gehörte. Aber es dauerte weitere sieben Jahre, bis am 16. August 1849 der erste Zug bis nach Laibach fuhr. Hier wurde die feierliche Eröffnung vom erst 18-jährigen Kaiser Franz Joseph I. vorgenommen.

„K. K. PRIVILEGIERTE SÜDBAHNGESELLSCHAFT“

In den Jahren 1849 bis 1854 wurde die Lücke zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag durch den Bau der Semmeringbahn geschlossen. Was dem Ingenieur Carl von Ghega damit gelang, war eine technische Meisterleistung. Die Semmeringbahn wurde vom Staat finanziert. In den 1850er-Jahren entwickelten sich die österreichischen Staatsfinanzen allerdings so schlecht, dass die Eisenbahnen privatisiert werden mussten. Kaum mehr als ein Jahr nach der Fertigstellung der knapp 580 Kilometer langen Bahnverbindung zwischen Wien und Triest ging die Strecke um etwa die Hälfte ihres realen Wertes in das Eigentum der „k. k. privilegierten südlichen staats-lombardisch-venetianischen und central-italienischen Eisenbahngesellschaft“ über. Ab 1866 trug dieser Wirtschaftskörper den Namen „k. k. privilegierte Südbahngesellschaft“.

„HÖHENLUFTKURORT“ UND „ÖSTERREICHISCHE RIVIERA“

Durch die Bahnverbindung erlebte Triest großen wirtschaftlichen Aufschwung. Schon 1832 war der „k. k. privilegierte Österreichische Lloyd“ gegründet worden, und ab 1857 konnten Passagiere und Waren direkt zu den Schiffen gebracht werden. Die Reederei betrieb von Triest aus

© Niko Formanek



© Wienmuseum

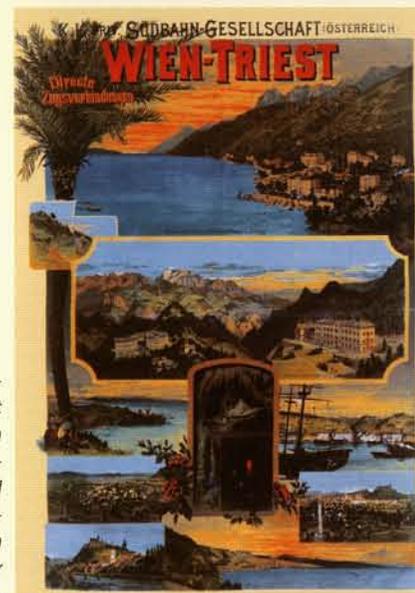
Der Südbahnhof entstand unter Direktor und Hauptarchitekt Wilhelm Flattich, von dem unter anderem auch die Bahnhöfe Graz und Triest stammen.

einen dichten Linienverkehr mit Eil- und Warendampfern entlang der dalmatinischen Küste, und im Laufe der folgenden Jahrzehnte kamen auch Verbindungen nach Übersee dazu. Die Südbahngesellschaft sah auch ein großes Potenzial im Ausbau des Touristenverkehrs. Um 1860 erwarb sie ein Grundstück in Abbazia (heute Opatija in Kroatien). Bis zur Jahrhundertwende wurde die Stadt zum Zentrum der „österreichischen Riviera“ und zu einem bevorzugten Ferienort für die mondäne Gesellschaft aus ganz Europa. Dasselbe galt auch für den „Höhenluftkurort“ Semmering. Die Monopolstellung der Südbahngesellschaft im innerösterreichischen Verkehr nach Triest war den Politikern zunehmend ein Dorn im Auge, aber eine zweite direkte Inlandsbahnverbindung erhielt die Hafenstadt erst 1909 mit der Fertigstellung der Tauern- und Wocheinerbahn von Salzburg über Villach und Görz. Diese sollte wichtige wirtschaftliche Impulse nicht nur

für Triest, sondern auch für alle dadurch erschlossenen Regionen bringen. Bevor diese jedoch greifen konnten, brach der Erste Weltkrieg aus. Auch dabei spielte die Südbahn eine Rolle: Der Leichnam Erzherzog Franz Ferdinands wurde nach dem Attentat in Sarajevo mit dem Schiff nach Triest und dann mit dem Zug zum Wiener Südbahnhof gebracht.

KRIEGSENDE UND WIEDERAUFBAU

Nach Kriegsende hatte der Zerfall von Österreich-Ungarn gravierende Auswirkungen auf die Südbahn. Die Teilstrecken in Jugoslawien und Italien wurden in die neuen staatlichen Eisenbahnen eingegliedert. Ein Vierteljahrhundert später führte der Zweite Weltkrieg zu weiteren



© Wienbibliothek im Rathaus

Plakat der Südbahngesellschaft: Nicht weniger als neun Orts- und Landschaftsansichten sind ineinander verschachtelt und bilden die Stationen einer Bilderzählung.