

gene Münze der Serie „Belle Epoque“) auch bei den Hofzügen eingesetzt. Die kaiserlichen Bahnreisen wurden dem Hof verrechnet.

## VERSTAATLICHUNG DER KAISERIN ELISABETH BAHN

Die Kaiserin Elisabeth Bahn musste auch einige Nebenstrecken bauen – zum Beispiel von Linz nach Budweis, Wels nach Passau oder von Lambach nach Gmunden am Traunsee. Die Ertragsverhältnisse der Gesellschaft blieben aber trotzdem überwie-



© Technisches Museum Wien

*Kaiserlicher Hofzug – Blick in den Salon des Kaisers. Morgens um halb sechs ließ der Lokomotivführer das Tempo des Hofzuges auf Schrittgeschwindigkeit drosseln, da sich der Kaiser regelmäßig zu dieser Zeit rasierte.*

gend wenig erfreulich und der Staat beschloss, auch diese Linie zu verstaatlichen. 1881 wurde das gesamte Netz in den staatlichen Betrieb übernommen, und 1884 wurde die Kaiserin Elisabeth Bahn verstaatlicht. In den Jahren 1901 und 1902 kam es zum durchgehend zweigleisigen Ausbau der Westbahn. Die Elektrifizierung der Strecke ließ bis nach dem Ersten Weltkrieg auf sich warten. Sie wurde erst 1952 abgeschlossen. Der Verlust der Kronländer nach dem Krieg verschob die Bedeutung der Nord- wie der Südbahn. Die Kaiserin Elisabeth Bahn – nach dem Ende der Monarchie nunmehr die Westbahn – wurde zu Österreichs wichtigster und meist befahrener Strecke. Noch heute findet man entlang der Linie Grenzsteine mit der Inschrift „K.E.B.“.

## „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“, über die Eröffnung der „Südbahn Wien–Triest“ vor 150 Jahren, wird die Serie weiter die „Kaiserin Elisabeth Westbahn“ und unter anderem die Hofzüge bis zur Elektrifizierung der Strecken und dem modernen Bahnverkehr dokumentieren. Eine faszinierende Serie für alle Münzsammler, Eisenbahn-Fans und all jene, die ein Interesse an der Geschichte Österreichs und Mitteleuropas haben.



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

Ausgabetag: 10. September 2008  
 Entwurf: Herbert Wähner/Th. Pesendorfer  
 Feinheit: 900/1000 Ag  
 Feingewicht: 18 g  
 Durchmesser: 34 mm  
 Nominale: € 20,-  
 Auflage: max. 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 22. Juli 2008.

[www.austrian-mint.at](http://www.austrian-mint.at)



WIR PRÄGEN ÖSTERREICH.



## DIE KAISERIN ELISABETH WESTBAHN

DIE VIERTE 20-EURO-SILBERMÜNZE DER SERIE „ÖSTERREICHISCHE EISENBAHNEN“



Die Wertseite der Münze zeigt die Dampflokomotive 306 der k. k. Staatsbahnen beim Überqueren einer Eisenbahnbrücke. Entwickelt von Karl Gölsdorf, wurde die Lok 306 im Jahr 1908 in der Fabrik der StEG (Staatseisen-

bahngesellschaft) in Budapest gebaut. Sie erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und brachte handfeste Ersparnisse im Kohleverbrauch. Trotzdem war sie aber nicht kräftig genug, die neuen großen Schnellzüge zu bewegen. Daher wurden nur drei Lokomotiven der Serie 306 geliefert. Eine war in Linz, zwei in Wien Nordwestbahnhof stationiert. Die Generaldirektion der Staatsbahnen setzte sie bei den Hofzügen ein.



Die zweite Seite zeigt die Halle des Westbahnhofs, der als Kopfbahnhof der Kaiserin Elisabeth Bahn 1857–59 gebaut wurde. Die vier Gleise waren von einem Zelt-dach aus Eisen und Glas über-

dacht, einen Bahnsteig gab es nicht. Ein uniformierter Bahnbeamter steht mit dem Fahrplan in der Hand neben einem Zug, der gerade angekommen ist und aus dem eine elegante Dame steigt. Rechts ist die Statue der Namenspatronin Kaiserin Elisabeth zu sehen. Ursprünglich in der Eingangshalle zum Bahnhof platziert, steht sie heute in der unteren Halle des Wiener Westbahnhofs. Sie weist noch heute die Beschädigungen des Zweiten Weltkrieges auf.



Cover: © Imagno/Volkshochschularchiv



# KAISERIN ELISABETH WESTBAHN

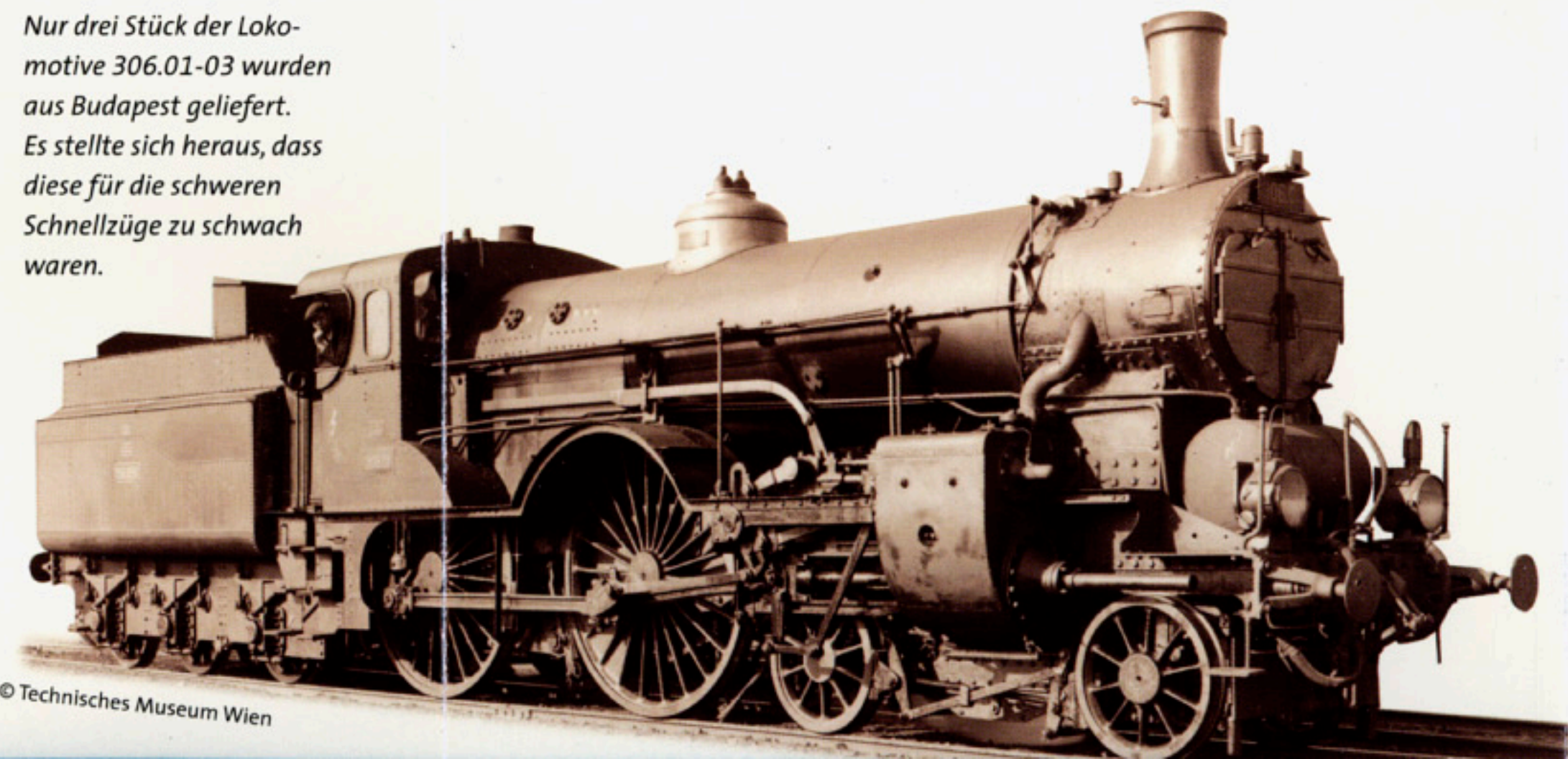
© Technisches Museum Wien

## DIE K. K. PRIV. KAISERIN ELISABETH BAHN

In der Monarchie war die Kaiserin Elisabeth Westbahn weniger befahren und von geringerer Bedeutung als die Nord- oder Südbahnstrecken. Vor allem drängte Bayern auf den Bau der Westbahn, da man die Eisenbahnverbindung nach Wien und hinunter nach Triest sowie über Budapest nach Konstantinopel brauchte. 1856 wurde die Konzession an eine von KR Hermann D. Lindheim und dem General-Konsul zu Hamburg, Ernst Merk, angeführte Privatgesellschaft vergeben. Der Bau begann noch im selben Jahr, und gegen Ende 1858 war die Strecke bis Linz fertig gestellt. Leider verursachten Auflagen der Militärbehörden Änderungen im Streckenverlauf und trieben die Kosten weiter in die Höhe. Am 21. November fand die Eröffnungsfahrt von Wien nach Linz unter Beteiligung von Handelsminister Ritter von Toggenburg zusammen mit dem Verwaltungsrat der k. k. priv. Kaiserin Elisabeth Bahn statt. Am 15. Dezember 1858 wurde die Strecke dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Der Bau an der Strecke Linz–Salzburg wurde 1859 fortgesetzt. Die Pferdebahn zwischen Linz und Lambach wurde adaptiert und eingebunden. Die erste Lokomotive aus Wien erreichte Salzburg am 26. Mai 1860, die feierliche Eröffnung der Kaiserin Elisabeth Bahn fand aber erst am 12 August statt. Dazu reisten sowohl Kaiser Franz Joseph wie König Maximilian II. von Bayern nach Salzburg an. Alles war exakt geplant, sodass die zwei Hofzüge aus entgegengesetzten Richtungen gleichzeitig im Salzburger Hauptbahnhof eintrafen. Ein Schlussstein wurde im Vestibül ge-

*Nur drei Stück der Lokomotive 306.01-03 wurden aus Budapest geliefert. Es stellte sich heraus, dass diese für die schweren Schnellzüge zu schwach waren.*



© Technisches Museum Wien

legt, und der Fürsterzbischof von Salzburg weihte den Bahnhof ein. In München folgten Feierlichkeiten mit den österreichischen Gästen, danach mit den Bayern in Wien. Eine der ersten Reisen auf der Strecke war die Namenspatronin selbst. Kaiserin Elisabeth fuhr nach Bayern, um ihr Elternhaus im Schloss Possenhofen am Starnberger See zu besuchen.

## DER ERSTE MONUMENTALE BAHNHOF WIENS

Der Kopfbahnhof der Kaiserin Elisabeth Bahn wurde zwischen 1857 und 1859 nach Plänen von Architekt Moritz Löhr gebaut. Dieser Westbahnhof war der erste der prächtigen Bahnhofsgebäude, die bald das Stadtbild von Wien mitprägen würden. Löhr verwendete den damals beliebten Stil des Romantischen Historismus. Aus militärischen Überlegungen musste der Bahnhof außerhalb der Mariahilfer Linie, dem heutigen Gürtel, gebaut werden. Der Haupteingang war auf der Südseite in einer Linie mit Schönbrunn wie auch der Hofburg. Über eine großzügige Freitreppe gelangte man durch drei große Bögen in die Eingangshalle. Mehrere imposante Statuen befanden sich oberhalb dieses Eingangs. Eine



© Technisches Museum Wien

*Feierlich geschmückte Gleishalle des Westbahnhofs.*

Figur der Kaiserin, die heute in der unteren Halle des Wiener Westbahnhofs noch zu sehen ist, war ursprünglich in der Eingangshalle platziert. Die große Bahnhofshalle hatte vier Gleise ohne eigene Bahnsteige. Das Zelt Dach war eine Eisen- und Glaskonstruktion. Die Ausfahrt war von zwei Türmen flankiert.

## DIE LOKOMOTIVE KKSTB 306 UND DIE HOFZÜGE

Die Lok 306.01-03 von Chefingenieur Karl Gölsdorf wurde 1908 gebaut. Nur drei davon wurden von der Budapester Fabrik der StEG (Staatseisenbahngesellschaft) geliefert, als sich herausstellte, dass die Lok nicht kräftig genug war, die neuen schweren Schnellzüge zu bewegen. Eine Lokomotive wurde in Linz stationiert, die anderen beiden in Wien Nordwest. Schon 1908 aber entschied sich die Generaldirektion der Staatsbahnen, die 306er für die Hofzüge einzusetzen.

Kaiser Franz Joseph erledigte die meisten seiner Reisen mit der Bahn – und das nicht nur nach Bad Ischl im Sommer. Auch die Kai-

serin und die Erzherzöge waren häufige Benutzer der Hofzüge. Jede Eisenbahngesellschaft und -linie stellte dem Kaiser und seinem Hof einen angemessenen Hofzug zur Verfügung. Der auf der Südbahn eingesetzte Salonwagen der Kaiserin ist heute im Wiener Technischen Museum zu bewundern. Der Salonwagen des Kaisers bestand aus einem Schlafgemach, einem Tagessalon mit Schreibtisch und Diwan, einem Toilettenabteil und einem Abteil für seinen Leibkammerdiener. Für kürzere Reisen verwendete Franz Joseph nur den Salonwagen. Sonst aber bestanden die Hofzüge aus acht bis neun Wagen. Es gab eigene Wagen für die Zugleitung und Kammerdiener, für den Obersthofmeister, Adjutanten, Kabinettsbeamten, Leibarzt und Kaplan. Es gab einen Speisewagen mit einem langen Tisch für 16 Leute und einen abgetrennten Rauchsalon, Küchen- und Servierwagen sowie Gepäckswagen.

Die kaiserlichen Bahnreisen unterstanden dem Direktor für Hof- und Eisenbahnreisen. Das Programm wurde wo nötig vorab geprobt, und es wurde auf die Minute genau ausgearbeitet. Die Strecke musste geprüft und wo erforderlich Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. Eine Ersatzlokomotive musste stets bereitstehen, falls Probleme auftauchten. Später wurde die Lokomotive 310 (siehe die vorangegan-



*Die Statue der Kaiserin Elisabeth, die sich früher in der Eingangshalle des Bahnhofs befand, ist jetzt in der unteren Halle des neuen Westbahnhofs aufgestellt.*

© Wien Museum