

Der berühmte „Orient-Express“ von Paris nach Konstantinopel fuhr ab 1883 durch die Monarchie mit Halt in Wien Westbahnhof und in Budapest. Der St. Petersburg-Nizza-Cannes-Express fuhr ab 1898 auf der Südbahnstrecke. Das war der „Train de Grand-Ducs“, der Zug des russischen Großfürsten. Ab 1894 gab es den Luxuszug der belgischen Com-



© Technisches Museum Wien

Der Bahnhof „Payerbach-Reichenau“, wo die eigentliche Gebirgsstrecke der Semmeringbahn beginnt, war auch Schauplatz der berühmten „Wettfahrten“, wo die Semmering-Lokomotiven auf dem steilsten Abschnitt der gesamten Strecke (Payerbach-Eichberg, 25 Promille Steigung) ihr Können zu beweisen hatten.

pagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grand Express Européen zwischen Ostende und Wien. Wie der „Orient-Express“ bestand er ausschließlich aus Schlaf-, Speise- und Gepäckwagen. Ein Jahr darauf wurde die Zugstrecke bis nach Triest verlängert. Es gab eine Reihe solcher Züge: der Karlsbad-Ostende-Express, der Wien-Meran-Express, der Berlin-Marienbad-Karlsbad-Express, und aus Wien gab es Züge in die Hauptstädte Europas und der Monarchie sowie in alle Kur- und Erholungsorte. Natürlich waren diese Luxusreisen den Mitgliedern der Gesellschaft vorbehalten, die ausreichend Zeit und Geld für diesen Genuss hatten.

Dampfkraft und die Dampflokomotiven revolutionierten die Industrie und den Handel sowie die Mobilität der Bevölkerung in einem noch nie dagewesenen Grad. Es ist keine Übertreibung zu behaupten, dass sie unsere moderne Welt mitgeschaffen haben und dass die Belle Epoque eine ihrer aufregendsten und glanzvollsten Zeiten war.

## „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-Bahn“ (Westbahn) und unter anderem die Hofzüge bis zur Elektrifizierung der Strecken und dem modernen Bahnverkehr dokumentieren. Eine faszinierende Serie für alle Münzsammler, Eisenbahnfans und all jene, die ein Interesse an der Geschichte Mitteleuropas haben.



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

Ausgabetag:	11. Juni 2008
Entwurf:	Th. Pesendorfer/H. Andexlinger
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 29. April 2008.

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



MÜNZE  
ÖSTER  
REICH

WIR PRÄGEN ÖSTERREICH.



## DIE „BELLE EPOQUE“

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



Die Wertseite der Münze zeigt die Dampflokomotive „kkStB 310“ beim Vorbeifahren an einem Signalmast. Die Abkürzung „kkStB“ bedeutet „kaiserlich-königliche Staatsbahnen“. Die Lokomotivreihe 310, von Ingenieur Karl Gölsdorf konstruiert, wurde zwischen 1911 und 1916 unter anderem in den Fabriken von Floridsdorf und Wiener Neustadt gebaut. Die Lokomotive 310 war für den Schnellzugdienst auf der Nordbahn, der Franz-Josefs-Bahn und der Westbahn vorgesehen.



Die Bildseite zeigt eine Zuggarnitur am Ankunfts-gleis in der großen Halle des Nordbahnhofs (gebaut zwischen 1858 und 1865). Man erkennt deutlich die Dachkonstruktion aus Glas und Eisenblech auf spitzbogigen Fachwerkbindern. Darunter befinden sich verzierte Gusseisensäulen. Die Mauern waren aus Stein. Im Vordergrund steht eine elegant gekleidete Dame der Gesellschaft aus der Zeit der Jahrhundertwende als Symbol der Belle Epoque der Eisenbahnreisen.



Cover: © alg-images/Erich Lessing



# DIE BELLE EPOQUE

## DER „FLACHLANDRENNER“ 310

Ingenieur Karl Gölsdorf (1861–1916) ist einer der bekanntesten und erfolgreichsten Lokomotivkonstruktoren Österreichs. Von 1893 bis 1916 war er Chefkonstrukteur der „kkStB“. Gölsdorf entwickelte 25 Grundtypen von Dampflokomotiven in 47 Varianten. Die Baureihe 310 entwickelte er 1908 bis 1911. Die „k.k.StB 310“ wurde in Floridsdorf, Wiener Neustadt, der BMMF (Erste Böhmisches-Mährische Maschinenfabrik), der StEG (der Lokomotivfabrik der Staatseisenbahngesellschaft) und bei Breitfeld & Daněk (Böhmen) von 1911 bis 1916 gebaut. Sie hatte eine Leistung bis zu 1.800 PS und konnte auf Flachlandstrecken eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erreichen. Ihre Räder waren bemerkenswerte 2,10 Meter hoch. Als Brennstoffvorrat führte die Lok 8,72 Tonnen Kohle mit sich. Die „k.k.StB 310“ war für die Nordbahn, die Franz-Josefs-Bahn und die Kaiserin-Elisabeth-Bahn (Westbahn) vorgesehen.

## DIE EISENBAHNREVOLUTION

Die Entwicklung und Verbreitung des Eisenbahnnetzes in der Donaumonarchie und allen Ländern Europas brachte nicht nur einen großen industriellen und kommerziellen Aufschwung, sondern eröffnete neue Horizonte für Reisende, die bisher von den Möglichkeiten des Pferdes und der Kutsche begrenzt waren. Reisen war nunmehr viel schneller und unvergleichlich komfortabler geworden. Die Eisenbahnen brachte breiten Bevölkerungsschichten eine neue Freiheit und Mobilität, die Reisen zeitlich und finanziell leistbar machte.

Der Eisenbahnbau in Österreich begann aus privaten Initiativen und wurde zuerst von privaten Gesellschaften finanziert und betrieben. Schon 1841 sah



© Herbert Ortner

ein kaiserliches Patent den Ankauf und Eigenbau von Eisenbahnstrecken auf Staatskosten vor. Unter Kaiser Franz Joseph wurde das auch zur offiziellen Politik. Als viele der privaten Gesellschaften in finanzielle Probleme gerieten, wurden sie von den Staatsbahnen übernommen. Gerade in der Belle Epoque wurden die meisten privaten Linien verstaatlicht – mit der Ausnahme der Südbahn. Am Ende der Monarchie besaßen die k. k. österreichischen Staatsbahnen 19.000 Streckenkilometer, einschließlich der meisten Hauptstrecken. Das Eisenbahnnetz breitete sich über ganz Europa aus. Reisen zwischen den Hauptstädten war kein Problem mehr. Die Ferenziele und Kurorte Europas waren in Reichweite gerückt. Sogar der Kaiser, sein Hof und die Gesellschaft reisten per Bahn in die Sommerfrische nach Bad Ischl.

## MONUMENTALE BAHNHÖFE DER GRÜNDERZEIT

In kurzer Zeit brachte der zunehmende Verkehr die ersten Bahnhöfe in Wien an ihr Limit. Es war unerlässlich, größere Bahnhöfe zu bauen. Gleichzeitig sollten die neuen Bauten mit ihrer Pracht und Größe die Bedeutung dieses neuen Beförderungsmittels zum Ausdruck bringen und auch der Verschönerung der Städte dienen. Zuerst wurde der neue Bahnhof für die

Dampflokomotive der Baureihe 310.



© Imagno

In den Jahren 1858–65 wurde der Nordbahnhof von Theodor Hoffmann neu entworfen und gebaut. In dieser verspäteten romantischen Form stand er bis zum Zweiten Weltkrieg und galt als der prunkvollste Bahnhof Wiens.

Kaiserin-Elisabeth-Bahn (Westbahn) 1857–59 im Stil des romantischen Historismus gebaut. Der zweite Nordbahnhof folgte 1858–65 auch im Stil des romantischen Historismus. Der neue zweite Ostbahnhof (auch Staatsbahnhof genannt) wurde 1867–70 für die Linie über Budapest nach Konstantinopel gebaut. Daneben entstand 1869–73/74 der zweite Südbahnhof im Renaissancestil für die Strecke über den Semmering nach Italien. Der Franz-Josefs-Bahnhof (1870–72) im „Wiener Renaissance“-Stil diente der Route über Tulln nach Prag, während der Nordwestbahnhof (1870–73) Kopfbahnhof für Züge Richtung Berlin war. Diese neuen Bahnhöfe rings um Wien hatten nicht nur stattliche Fassaden, sondern sie waren üblicherweise mit geräumigen Kassenhallen, mit von Säulen getragenen Vestibülen mit großen Treppenaufgängen ausgestattet. Die Bahnhofshallen waren Stein- und Eisenkonstruktionen, wo dampfende Züge auf ihre Passagiere warteten oder Reisende aussteigen ließen. Natürlich war auch ein üppig eingerichtetes Wartezimmer für den Kaiser und die Mitglieder des Kaiserhauses vorgesehen.

## DIE BELLE EPOQUE DES BAHNREISENS

Die Belle Epoque ist die Bezeichnung für die Zeit der Jahrhundertwende (ungefähr 1885–1914); eine Zeit mit dem Glanz des alten Europas vor der Verwüstung des Ersten Weltkriegs. Dieser vornehme Lebensstil der Gesellschaft fand seinen Widerhall im Reisen mit der Eisenbahn. Man konnte Europa mit Zügen wie dem legendären „Orient-Express“ in allem Komfort bereisen.

„So wie der Transatlantikdampfer ein schwimmendes Hotel darstellt, ist auch der Zug der internationalen Schlafwagen-gesellschaft ... den Bedürfnissen der Zeit entsprechend ... ein wirkliches Hotel ersten Ranges, und zwar ein rollendes“ – so die Pariser Zeitschrift „L'illustration“ 1884.



© Archiv Pichler Verlag

Plakat der k. k. österreichischen Staatsbahnen: Von Wien nach Paris über den Arlberg.