

Fürst Windischgrätz nutzte die Nordbahn, seine Truppen und die Artillerie von Prag hinunter nach Wien zu bringen, um die kaiserliche Haupt- und Residenzstadt zu belagern und die Revolution zu bezwingen. 1849 wurden die Bahnbrücken wieder instand gesetzt.

Auch 1866 nützte das Militär die Nordbahn, um die Armee gegen den preußischen Aufmarsch in Böhmen zu entsenden. In sechs Wochen verfrachteten 568 Militärzüge



© IMAGNO/istock

Nach der Niederlage bei Königgrätz zerstörten die österreichischen Truppen beim Rückzug viele Bahnanlagen, um ein schnelles Heranrücken der Preußen zu verhindern.

256.500 Soldaten, 35.000 Pferde und 4.928 Fahrzeuge gegen den Invasor. Nach der Niederlage bei Königgrätz zerstörten die österreichischen Truppen selbst die Bahnanlagen, um die Preußen am Vormarsch nach Wien zu hindern.

VERSTAATLICHUNG

1883 machte sich das Konsortium daran, eine Erneuerung seiner Konzession zu verhandeln. Trotz Kritiker und vieler Befürworter einer Verstaatlichung gelang es dem Konsortium mit einer Mehrheit von nur elf Stimmen im Reichsrat, die Konzession um weitere 50 Jahre (bis 1946) zu verlängern.

Nichtsdestoweniger wurde die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn am 1. Jänner 1906 verstaatlicht und in die k. k. Staatsbahnen integriert. Die Montanbahnen folgten ein Jahr später.

„ÖSTERREICHISCHE EISENBAHNEN“

Die neue sechsteilige Münzenserie führt auf einen Streifzug durch die Geschichte der Eisenbahnen in Österreich. Beginnend mit der allerersten Bahnlinie, der „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“, wird 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 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:	13. Juni 2007
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 17. April 2007.

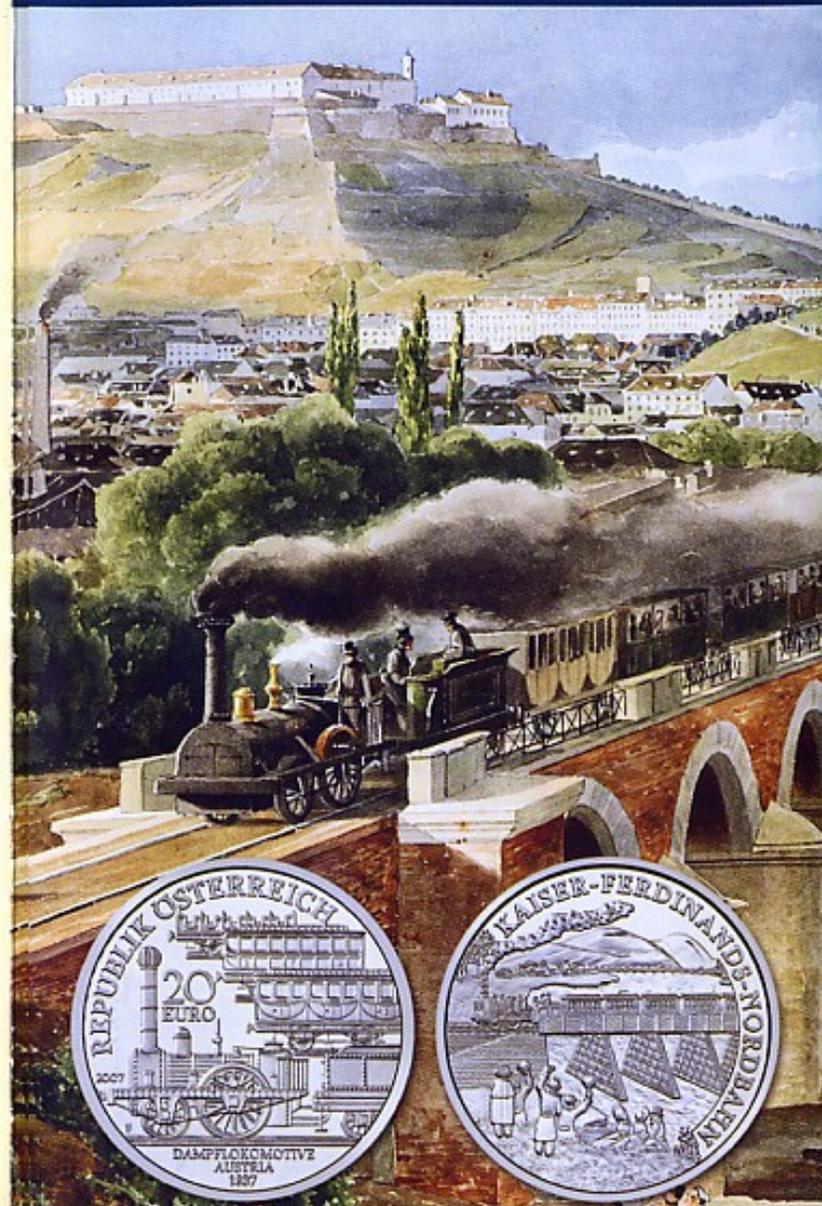
www.austrian-mint.at



Cover: © IMAGNO/Austrian Archives

KAISER-FERDINANDS-NORDBAHN

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



Die Aversseite zeigt die Dampflokomotive „AUSTRIA“, die 1837 den ersten Zug auf der Strecke zwischen Floridsdorf und Deutsch-Wagram zog. Die Lokomotive wurde aus England bestellt, in Teilen geliefert und in

Wien wieder zusammgebaut. Im Hintergrund aufgereiht sieht man die drei Kategorien von Personenzugwagen: die I. Klasse, die noch den Pferdekutschen nachempfunden war; die II. Klasse, bedeckt, sonst aber offen; die III. Klasse, damals überhaupt eine luftige Angelegenheit! Die „AUSTRIA“ erreichte bei ihrer ersten Probefahrt eine Geschwindigkeit von 37,4 km in der Stunde. Am 19. November 1837 bei der ersten offiziellen Fahrt mit 164 Ehrengästen in acht Waggons schaffte die „AUSTRIA“ immerhin 33 km in der Stunde.



Die ersten Züge verkehrten von Floridsdorf aus. Doch schon ab 6. Jänner 1838 ermöglichte eine neu errichtete Eisenbahnbrücke über die Donau den regelmäßigen Verkehr vom Nordbahnhof nächst dem Prater. Die Münze zeigt diese erste Fahrt über die

neue Donaubrücke in Anlehnung an einen Kupferstich aus dem Wien-Museum. Vom Ufer her jubeln und winken einige Leute dem Zug und den Passagieren zu. Im Hintergrund sind der Kahlenberg und der Leopoldsbau zu sehen. Die Brücke aus Holz wurde eingleisig als Provisorium gebaut. Das „Provisorium“ wurde erst 30 Jahre später ersetzt!



© IMAGNO/Austrian Archives

EINE REVOLUTION BRICHT AN

1769 entwickelte der Schotte James Watt eine neue, verbesserte Dampfmaschine, die in den Fabriken Großbritanniens eine wahrhafte Revolution hervorrief. Man musste aber bis Anfang des 19. Jahrhunderts warten, bis die ersten brauchbaren Dampflokomotiven hergestellt wurden. Als erste

erfolgreiche Dampflokomotive gilt die von George Stephenson 1814 für das Kohlenbergwerk bei Darlington in Yorkshire gebaute Lok. 1825 eröffnete er die erste permanente Bahnstrecke von Darlington nach Stockton (40 km).

Auch in Österreich gab es Befürworter dieses neuen Verkehrsmittels; darunter Fürst Metternich, der durch seinen Freund Salomon Rothschild von den Vorteilen überzeugt wurde. Kaiser Franz aber blieb skeptisch. Er bewilligte Dampfschiffe

auf der Donau, fürchtete aber, dass eine Dampfbahn subversiven Bewegungen eine gefährliche Mobilität verleihen könnte. Erst nach seinem Tod konnte man die kaiserliche Zustimmung für Österreichs erste Eisenbahn erringen.

VON FLORIDSDORF NACH DEUTSCH-WAGRAM

Am 4. März 1836 erteilte Kaiser Ferdinand dem von Salomon Rothschild angeführten Konsortium die Berechtigung, eine Bahnlinie nach Norden zu errichten. Das Ziel war so wie in England die Erschließung der Kohlenbergwerke von Böhmen und Mähren. Und weiter: *Seine Majestät bewilligte, daß die Bahn den Namen des Kaisers führen dürfe und als*

Kaiser-Ferdinands-Nordbahn ein bleibendes Denkmal für die spätesten Nachkommen bleiben soll.

12.000 Arbeiter machten sich unter Carl von Ghega daran, rechtzeitig das erste Teilstück von Wien nach Lundenburg zu bauen. Zwei Brücken wurden über die Donau errichtet. Rothschild und das Konsortium bestellten sechs Lokomotiven aus England. Die Lokomotiven wurden in Teilen nach Triest verfrachtet und in Wien wieder zusammengesetzt.

Am 13. und 14. November 1837 unternahm die „AUSTRIA“ mit zwei Wagen die ersten Probefahrten zwischen Floridsdorf und Deutsch-Wagram. Sie erreichte eine Geschwindigkeit von 37,4 km in der Stunde. Die Eröffnungsfahrt fand dann am 19. November mit acht Wagen und 164 Ehrengästen statt. Trotz der größeren Last fuhr die „AUSTRIA“ mit 33 km in der Stunde und einer Fahrtdauer von 24 Minuten nach Deutsch-Wagram. Für die damalige Zeit eine Sensation!

Mittlerweile wurden die zwei provisorischen Donau-Holzbrücken fertiggestellt. Am 6. Jänner 1838 fand die erste reguläre Bahnfahrt vom neuen Nordbahnhof nächst dem Prater nach Deutsch-Wagram statt. Die Lokomotive „MORAVIA“ zog zehn Waggons mit 218 Passagieren. Ein Augenzeuge berichtete: *Majestätisch flog der lange Wagenzug mit der dampfenden, weithin ihre Rauchwolke entsendenden Locomotive dahin, und Tausende von Zuschauern begleiteten das nie gesehene Schauspiel mit lauten Jubelrufen.*

DIE ERSTEN UNFÄLLE

Der neue Nordbahnhof hatte sechs Gleise, aber keine Personenhalle. Man stieg im Freien in den und aus dem Zug. Die Züge fuhren auf einem vier Meter hohen Damm, um vor Überschwemmungen der Donau sicher zu sein. Schon bei der Rückkehr von der ersten Fahrt am 6. Jänner 1838 ereignete sich der erste Unfall. Beim Hineinfahren in den Bahnhof schätzte der



© Technisches Museum Wien

Die Architektur des Nordbahnhofes ist nur der Rahmen für das Wesentliche: die Lokomotiven, die Reisenden und das Bahnpersonal.

Lokführer den Bremsweg falsch ein und die Lok fuhr samt dem ersten Wagen über die Schienen in das Erdreich hinaus. Zum Glück kam man mit dem Schrecken davon.

In der Stadt kündigten Plakate zwei Fahrten an Wochentagen und drei an Sonntagen an, soweit die Witterung diese erlaubte. Die Rundfahrt in der I. Klasse kostete 50 Kreuzer, in der II. Klasse 30 Kreuzer und in der III. Klasse 15 Kreuzer. Die Wiener fanden großen Spaß an diesen „Lustfahrten“.

Am 7. Juli 1839 wurde die Strecke von Wien nach Brünn freigegeben. Die Eröffnungsfahrt setzte sich aus vier Zugsgarnituren aus 36 Wagen und 1.200 Passagieren zusammen. Gleich bei der Rückfahrt ereignete sich Österreichs erstes Zugsunglück mit Personenschaden. Im Bahnhof von Branowitz (Vranovice, südlich von Brünn) prallte eine Lokomotive in einen davor stehenden Zug. Zwei Wagen wurden zertrümmert, und es gab viele Verletzte. Kein gutes Zeugnis für den Anfang der Dampfeisenbahn in Österreich!

Einige Monate später, am 30. Oktober, schlug auf derselben Strecke die Unerfahrenheit wieder zu. Ein Zug aus Brünn erwies sich als zu lang und daher auch als zu schwer für die eingesetzte Lok. Die Fahrt nach Wien machte mehrere Aufent-

halte und Wechsel der Lokomotiven erforderlich. Die Reise dauerte 19 Stunden! Als Krönung dieses Albtraums gab es in den Donauauen einen Zusammenstoß mit einem anderen Zug und zwei Verletzte. Die Wiener fingen an, von der „Kaiser-Ferdinands-MORD-Bahn“ zu sprechen!

AUSBAU DER NORDBAHN

Im Oktober 1841 wurde die Strecke nach Olmütz eröffnet. Sechs Jahre später, im Oktober 1847, wurde die Linie bis Krakau fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Die Reise mit dem Zug war aber keineswegs eine Selbstverständlichkeit. Man brauchte einen Reisepass und einen so genannten „Linienpass“ sowie eine Bestätigung der Polizei, dass die Reise genehmigt war. Die Fahrkarte musste bis spätestens einen Tag vor der Abreise gekauft werden!

Auch in der Revolution 1848 spielte die Nordbahn eine Rolle. Die aufgebrachten Wiener hatten die hölzernen Bahnbrücken über die Donau zerstört, um den Versand von Truppen gegen die aufständischen Ungarn zu verhindern.



Fahrschein der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn von Lundenburg nach Wien; Freifahrschein für Alois Negrelli, Gattin und Kinder auf Lebenszeit.

© Techn. Museum Wien

© IMAGNO/interfoto