

Ein kühnes Bahnprojekt der Monarchie

Mit der Orientbahn sollte man von Wien bis Konstantinopel fahren.

VON HANS WERNER SCHEIDL

Die Mitte des 19. Jahrhunderts ist in der Donaumonarchie geprägt von enormer Aufschwung in jeglicher Richtung. Nicht nur städtebaulich (Ringstraße) und industriell, sondern auch auf dem interessanten Gebiet der Infrastruktur. Das Zauberwort war Dampfkraft, damit verbunden die Eisenbahn. Ein gigantisches Projekt kam nur in abgespeckter Variante zur Verwirklichung: die Kaiser-Franz-Joseph-Orientbahn. Sie sollte von Wien Richtung Konstantinopel und von Ungarn zur Adria führen. Doch die geplante „Pulsader Europas“ ging schon nach zwei Jahren samt Strecken, Gleisen, Kapital und Arbeitern an die Südbahn-Gesellschaft.

1856 hatte der Kaiser die Konzession für die Orientbahn bewilligt. Der Transitverkehr mit dem Osmanischen Reich und den Donaustaaten sollte über Ödenburg, Pünfkirchen, Komorn, Stuhlweißenburg, Belgrad verlaufen. Der erste Fahrplan für das gesamte Königreich Ungarn sah auch eine Verbindung zur k. u. k. Hafenstadt Triest vor.

Zu hoch gesteckte Ziele

Die Angestellten waren in sechs Kategorien eingeteilt und trugen Uniformen, deren Aussehen die Publikation genau beschreibt. Die Aktien fanden im Inland geringes Interesse, ihre Kurse waren schwankend, eher sinkend. Der Bahnbau verzögerte sich, doch lagen konkrete Pläne für dreißig Haupt- und Zwischenstationen vor. Sie stammten vom angesehenen Fachmann Wilhelm von Flattich, der sich auch als Architekt des Wiener Südbahnhofs einen Namen schuf. Spekulationen und Unstimmigkeiten führten 1858 aber dazu, dass das Netz der Kaiser-Franz-Joseph-Orientbahn der neu gegründeten Südbahn-Gesellschaft übertragen wurde.

Die zeitmäßig kurze Geschichte des ambitionierten Projekts würde noch kein Buch füllen. Gröger hat dabei, getreu dem Untertitel, ein Kapitel über die Entwicklung des Schienenverkehrs in Österreich eingefügt, ebenso Hinweise auf die Franz-Josephs-Bahn.

Bis 1870 ließen die Eisenbahngesellschaften Salonwagen bauen, die ergänzt mit Gepäck-, Speise- und Küchenwaggonen Teile regulärer Züge waren. Später



Roman Hans Gröger:
„Die Pulsadern Europas.
Franz Joseph und seine
Eisenbahnen“
Verlag Beyer Horn,
120 Seiten, 19,90 Euro

gab es eigene Hofzüge, um noch besser auf die Erfordernisse des Benützers einzugehen. Ein solcher 1891 gebauter „Palast auf Schienen“ bestand aus acht Wagen. Deren Pläne und Fotos sind für Leser, die nicht zum harten Kern der Eisenbahnfans zählen, wohl der interessanteste Teil der Broschüre.

Der Kaiser wurde nicht belästigt

Den Franz-Josephs-Bahnhof im neunten Wiener Gemeindebezirk gestalteten die Prager Architekten Ignaz Ullmann und Anton Barvicius so, dass der Monarch nicht mit den anderen Reisenden in Kontakt kam. Für diese befand sich die Abfahrts- und Kassenhalle an der heutigen Althanstraße, die Passagiere kamen an der Seite der Nordbergstraße an. Die imposante Front des Gebäudes am heutigen Julius-Tandler-Platz mit ihrer Wagenauffahrt und den Säulen diente einzig dem Kaiser und seinem Hof. Den marmornen Kaisersaal im Nordbahnhof beleuchteten goldene Luster mit Kristallschalen. Die historische Ausstattung des Hofwartesalons im Südbahnhof entwarf der Architekt des Parlaments, Theophil Hansen. Hingegen plante Otto Wagner den Hofpavillon in Schönbrunn im Jugendstil. All die Pracht ist mit Ausnahme des Hietzinger Pavillons längst verschwunden.