

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

dritte Teil, die Strecke von Ebensee bis Altnang-Buchheim, wurde der A.-G.-Union E.-G. zugeteilt.

Zuerst wurde die Strecke Steinach-Frdning-Bad Aussee fertiggestellt und am 23. Dezember 1923 die erste Probefahrt unternommen. Nunmehr ist die Ausrüstung der ganzen Strecke fertiggestellt und der Plan, im heurigen Sommer den Verkehr mit elektrischen Lokomotiven aufzunehmen, kann verwirklicht werden. Wenn man das Gelände kennt,

mit dem Ausbau der großen Kraftwerke, insbesondere des Bartensteinwerkes, wird es auch möglich sein, das weitere Programm der Elektrifizierung unserer Bahnen mit Energie und Erfolg weiter durchzuführen.



Zensurstreiche und -streiche.

Dummheiten der guten, alten Zeit.

Kapriolen eines stumpfsinnigen Bürokratismus nennt H. H. Houben, der bewährte Spezialist literarischer Forschung im Spiegel der Zensur, der an Leistungen in jener Zeit, die als die Zeit des Vormärz mit dem Stempel der Reaktion und einer uns heute unerträglich dünkenden staatlichen Bevormundung behaftet ist. Houben gibt dieser dunklen Epoche der neueren deutschen Kulturgeschichte einen anderen, nicht minder treffenden Namen; er führt sie als „Der gefesselte Biedermeier“ im Rahmen eines amüsanten Buches ein, das bei H. Haessel-Leipzig erschienen ist und Literatur, Kultur, Zensur in der guten, alten Zeit

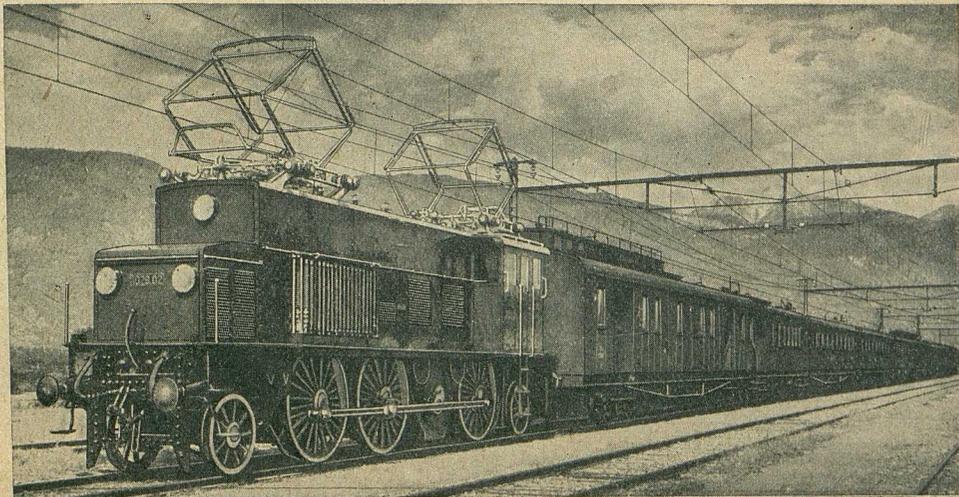
kritisch und mit Laune unter die Lupe nimmt. Preußen und Oesterreich wetteiferten damals, an der Spitze der übrigen deutschen Staaten in dem Bestreben, das Schrifttum und jedes freiere, ja schon scherzhafte Wort zu knebeln. Was für Leistungen dabei herauskamen, mag man aus der kleinen Blütenlese von Zensurstreichen ersehen, die wir, Houbens Buch folgend, hier zusammenstellen.

Die standhaften Oesterreicher.

In einem „historischen Rückblick“ auf die napoleonischen Kriege hieß es: „Die Oesterreicher wichen zurück.“ Diesen Satz strich der Zensur und setzte dafür: „Die Franzosen rückten vor.“ Wo bliebe die Achtung vor dem Militär, wenn zugegeben wurde, daß die österreichische Armee jemals zurückgewichen sei!

Montesquieu jagt . . .

Ein anderer österreichischer Zensur leistete sich folgenden Streich: Eine wissenschaftliche Abhandlung begann mit den



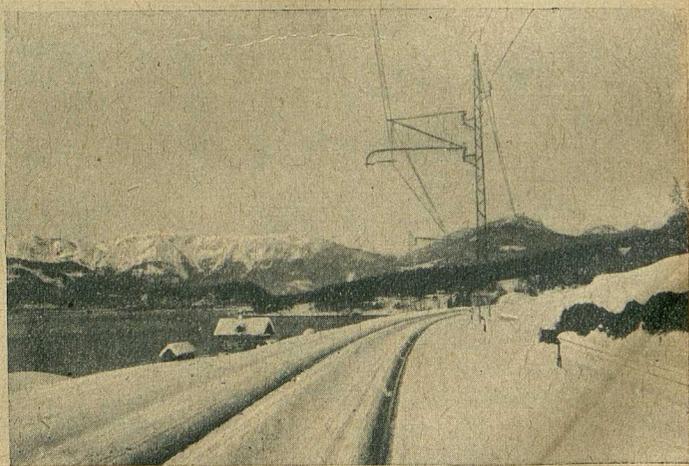
Personen- und Schnellzugslokomotive.

das diese Bahnstrecke durchzieht, wird man die Größe der Leistungen der genannten Firmen ermessen können. Durch die Elektrifizierung dieser Bahnlinie ist auch ein Umbau der Telegraphen- und Telephonanlage notwendig geworden. Auch dieser Umbau ist vollendet.

Für die Beförderung von Personen- und Güterzügen mit geringerem Zugsgewicht, aber mit größerer Geschwindigkeit (70 bis 80 Kilometer in der Stunde für Personenzüge, 45 Kilometer in der Stunde für Güterzüge) auf Steigungen bis zu 25 pro Mille und stark wechselnden Neigungsverhältnissen, wie sie die Salzkammergutlinie aufweist, wurden 20 Stück 1 C 1 Lokomotiven bestellt. (Siehe Abbildung.) In diese Lokomotiven ist zwischen der zweiten und dritten Triebachse ein Stahlgehäuse eingebaut, in dem die beiden Motoren von je 500 PS. Dauerleistung angeordnet sind. Die normale Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 Kilometer in der Stunde, die aber durch Einbau einer anderen Uebersehung auf 80 Kilometer gesteigert werden kann. Durch Kupplung der Steuerungskabel ist es möglich, von einem Führerstande aus zwei gekuppelte Lokomotiven zu steuern. Der elektrische Teil dieser Lokomotive wird von der A.-G.-Union-Elektrizitätsgesellschaft in Wien, der mechanische Teil von der Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft in Wien geliefert.

Für die Beförderung von Güterzügen werden zwanzig Lokomotiven mit fünf gekuppelten Achsen dienen. Den elektrischen Teil dieser Maschinen liefern die Oesterreichischen Siemens-Schuckert-Werke, den mechanischen Teil die Lokomotivfabrik Krauß u. Co. in Linz. Für schwere Personen- und Schnellzüge sind zur Beförderung Schnellzugslokomotiven vorgesehen, welche ebenfalls die Oesterreichischen Siemens-Schuckert-Werke und die Lokomotivfabrik Krauß zu liefern haben. Die Höchstgeschwindigkeit der Lokomotive beträgt 85 Kilometer in der Stunde. Die Bauart der Lokomotiven ist den Steigerungsverhältnissen vorzüglich angepaßt.

Wir in Oesterreich können mit Recht stolz sein, daß eine Bahnlinie bereits der Elektrifizierung entgegengeht. Mit der zunehmenden wirtschaftlichen Gesundung und jedenfalls



Elektrische Streckenausrüstung am Hallstättersee (Gosauhöhe).