

Pressebilder

Sonderausstellung „Im Bann der Bahn“



Werbesujet I „Im Bann der Bahn“

© Technisches Museum Wien/Wien Nord

Sonderausstellung „Im Bann der Bahn. 200 Jahre Eisenbahn“

21. Oktober 2025 bis 30. August 2026

→ [Ausstellungswebsite](#)



Werbesujet I „Im Bann der Bahn“

© Technisches Museum Wien/Wien Nord

Sonderausstellung „Im Bann der Bahn. 200 Jahre Eisenbahn“

21. Oktober 2025 bis 30. August 2026

→ [Ausstellungswebsite](#)



Cover der Begleitpublikation

© Technisches Museum Wien/Klaus Pichler

MAGIE AUF SCHIENEN

Eisenbahnmodelle erzählen ihre Geschichte

Verlag Technisches Museum Wien
172 Seiten, zahlreiche Abbildungen
28,80 € | ISBN 978-3-903242-14-2

Partner Technisches Museum Wien: Wiener Netze

Hauptsponsoren: ÖBB, Verband der Bahnindustrie

Co-Sponsor: ISS Österreich

Mit freundlicher Unterstützung von: Hitachi Rail, Kontron Transportation



Dampflokomotive „Kapellen“, System Engerth

© Technisches Museum Wien/Klaus Pichler

Die Semmeringbahn war die erste Eisenbahnstrecke Europas über einen Alpenpass. Wilhelm von Engerth entwickelte 1851 eine spezielle Gebirgslokomotive für enge Kurven. Das Modell zeigt die erste Lokomotive für die Semmeringbahn.

Modell (1905), Maßstab 1:10
Inv.-Nr. 40013



Dampflokomotive „Kapellen“, System Engerth

© Technisches Museum Wien/Klaus Pichler

Die Dampflokomotive „Kapellen“ im Detail: Im Spiegel lässt sich das Zahnradtriebwerk zwischen den hinteren Rädern gut erkennen.

Modell (1905), Maßstab 1:10
Inv.-Nr. 40013



Dampflokomotive „Vindobona“

© Technisches Museum Wien/Klaus Pichler

Am 23. November 1837 begann in Österreich das Dampflokalzeitalter mit der Eröffnungsfahrt von Floridsdorf nach Deutsch-Wagram. Die Loks „Austria“ und „Vindobona“ lieferte Robert Stephenson aus England.

Modell (1843), Maßstab 1:8
Inv.-Nr. 40005

	Zweiteiliger Bahnpostwagen Type FA © Technisches Museum Wien/Klaus Pichler 1858 wurden die ersten Doppelwagen eingeführt, um dem steigenden Brief- und Paketaufkommen gerecht zu werden. Modell (um 1900), Maßstab 1:5 Inv.-Nr. 97490
	Zweiteiliger Bahnpostwagen Type FA © Technisches Museum Wien/Klaus Pichler Blick ins Innere des Bahnpostwagens Type FA; die Hand illustriert die Größe des Modells. Modell (um 1900), Maßstab 1:5 Inv.-Nr. 97490
	Zweiteiliger Bahnpostwagen Type FA © Technisches Museum Wien/Klaus Pichler Der Bahnpostwagen als Fotomodell. Modell (um 1900), Maßstab 1:5 Inv.-Nr. 97490
	Kanonen-Transportwagen der kkStB © Technisches Museum Wien Für sehr schwere Lasten muss das Gewicht auf viele Achsen verteilt werden. Mit dem Schwerlastwagen (um 1900) wurden Kanonenrohre für Schiffsgeschütze nach Pola transportiert. Modell, Maßstab 1:10 Inv.-Nr. 40.394



Dampflokomotive 310.53

© Technisches Museum Wien/Klaus Pichler

Der Modellbauer Josef Stöger Mayer jun. fertigte diese Lok in dreijähriger Arbeit. Das Museumsmodell gilt als besonders hochwertig, da es selbst in unsichtbaren Bereichen wie im Inneren des Kessels alle technischen Details originalgetreu zeigt.

Modell (1924), Maßstab 1:30
Inv.-Nr. 40372/1



Biertransportwagen StEG 40006

© Technisches Museum Wien/Klaus Pichler

Das Modell eines Biertransportwagens zeigt die Funktionsweise der Kühlung.

Modell (1900), Maßstab 1:5
Inv.-Nr. 40355



Biertransportwagen StEG 40006

© Technisches Museum Wien/Klaus Pichler

Detailaufnahme des Biertransportwagens

Für die Pariser Weltausstellung 1900 entstand dieses Modell. Es zeigt die Kühlung: Im Dach eingefülltes Eis kühlt eine Metallwanne, Schmelzwasser floss über Rohre ab. Um die Wirkung zu verstärken, war der Wagen weiß gestrichen.

Modell (1900), Maßstab 1:5
Inv.-Nr. 40355

Partner Technisches Museum Wien: Wiener Netze

Hauptsponsoren: ÖBB, Verband der Bahnindustrie

Co-Sponsor: ISS Österreich

Mit freundlicher Unterstützung von: Hitachi Rail, Kontron Transportation



Garnitur der Wiener Dampf-Stadtbahn

© Technisches Museum Wien/Klaus Pichler

Die kkStB-Baureihe 30 von Karl Gölsdorf war für die Steigungen der Wiener Stadtbahn entwickelt. Mit Koks befeuert, beschleunigten die Loks rasch und hielten so die Fahrzeiten kurz, während Rauchbelastung in der Stadt gering blieb.

Modell (1898), Maßstab 1:5

Inv.-Nr. 40357



Lokomotive 30 70 der Wiener Dampf-Stadtbahn

© Technisches Museum Wien/Klaus Pichler

Modell (1898), Maßstab 1:5

Inv.-Nr. 40357



Wagen (II. Klasse) der Wiener Dampf-Stadtbahn

© Technisches Museum Wien/Klaus Pichler

Die Wagen erhielten edle Teakholzverkleidungen, da die Stadt Wien ein repräsentatives Erscheinungsbild forderte. Solches Holz war sonst nur in Salonwagen zu finden.

Modell (1898), Maßstab 1:5

Inv.-Nr. 40357

Partner Technisches Museum Wien: Wiener Netze

Hauptsponsoren: ÖBB, Verband der Bahnindustrie

Co-Sponsor: ISS Österreich

Mit freundlicher Unterstützung von: Hitachi Rail, Kontron Transportation

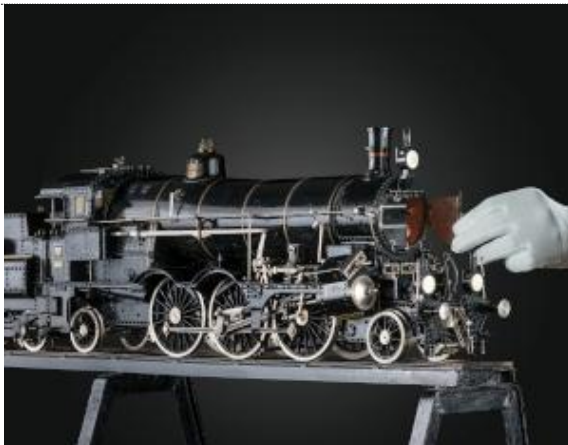


Wagen (II. Klasse) der Wiener Dampf-Stadtbahn

© Technisches Museum Wien/Klaus Pichler

Der Wagen 2. Klasse unterschied sich äußerlich nicht von der 3. Klasse, um ein einheitliches Zugbild zu bieten. Im Inneren hatte die 2. Klasse Polstersitze und tapezierte Wände. Größere Beinfreiheit bot sie nicht, da die Fensteraufteilung bei beiden Klassen gleich war.

Modell (1898), Maßstab 1:5
Inv.-Nr. 40357



Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglok der kkStB 110.01

© Technisches Museum Wien/Klaus Pichler

Karl Gölsdorf war einer der bedeutendsten österreichischen Dampflok-Konstrukteure. Seine ab 1910 hergestellte Baureihe 110 galt europaweit als leistungsfähigste Schnellzuglokomotive. Die Loks waren relativ leicht und liefen dank des langen Radstands selbst bei hoher Geschwindigkeit und auf kurvigen Strecken sehr ruhig.

Modell (1924), Maßstab 1:20
Inv.-Nr.40378

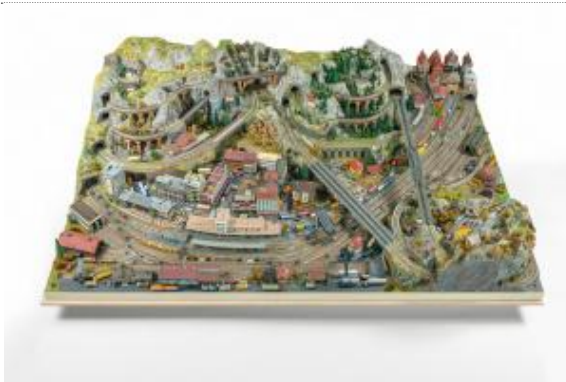


Diesellokomotive ÖBB 2010.01

© Technisches Museum Wien/Klaus Pichler

Die erste dieselelektrische Streckenlok der ÖBB blieb ein Projekt – mit sechs Achsen schlecht für Österreichs kurvenreiches Netz.

Modell (1946), Maßstab 1:20
Inv.-Nr.40502



Modelleisenbahnanlage

© Technisches Museum Wien/Klaus Pichler

Modellbauer Berthold Nowotny wollte Ende der 1950er-Jahre seine eigene kleine Welt schaffen. In der Wohnung mit beschränkten Platzverhältnissen war es nur möglich, eine Anlage der Nenngröße N umzusetzen. Auf etwas über drei Quadratmetern entstand so eine typische Heimanlage.

Modell (1957–1965), Nenngröße: Spur N
Inv.-Nr. 43384



Werbetafel für intern. Luxuszüge, um 1905

Entwurf von Henri Toussaint (1849–1911)

Quelle: Technisches Museum Wien/Archiv

Georges Nagelmackers (1845–1905) revolutionierte den europäischen Bahnverkehr. 1872 gründete er die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft und verhalf Schlaf- und Speisewagen zum Durchbruch. Mit Orient-Express und Train Bleu setzte er Maßstäbe.

Inv.-Nr. WSP-01-001



Arbeitsalltag im Bahnpostwagen

Aquarell von Carl Tragau, 1888

Quelle: Technisches Museum Wien/Archiv

Briefe werden in der Bahnpost abgestempelt, sortiert und in Säcken gebündelt, Einschreiben in Listen aufgenommen und unvollständige Adressen ergänzt. Der Maler Carl Tragau war ursprünglich Postbeamter gewesen, später wirkte er als Grabungsleiter in Carnuntum.

Inv.-Nr. BI-0234



Werbeplakat, um 1950

Gestalter: Jean Don

Quelle: Technisches Museum Wien/Archiv

Auf dem Plakat, das Fahrten im Speisewagen bewarb, tänzelt ein Kellner durch den Wagen, die Reisenden blicken erwartungsvoll den Genüssen entgegen.

Inv.-Nr. WSP-01-13



Georg Siglsche Maschinenfabrik und Eisengießerei in Wien, um 1860

Quelle: Technisches Museum Wien/Archiv

Das Gelände beim heutigen WUK war Standort einer der ersten österreichischen Lokfabriken. Georg Sigl (1811–1887), dessen Hauptgeschäft der Buchdruck war, stellte 1857 seine erste Lokomotive vor und nannte sie folgerichtig „Gutenberg“.

Inv.-Nr. EA-001986



Gießhaus in der Lokomotivfabrik Wiener Neustadt, 1897

Xylografie nach einer Zeichnung von A. Kircher

Quelle: Technisches Museum Wien/Archiv

Eine Familienzeitschrift widmete 1897 der Lokomotivfabrik Wiener Neustadt einen illustrierten Beitrag über die „neueste Blitzzuglokomotive“ – mit 100 km/h damals die schnellste des Kontinents. Ein Bild zeigt das Gießhaus, „in dem stets eine gewaltige Hitze herrscht“. Dort wurden Metallteile für Lokomotiven gegossen: Gehäuse, Rahmen, Räder und Zylinder.

Inv.-Nr. EA-001544



Schild „Bahnpost“, 1883

Quelle: Technisches Museum Wien/Archiv

Carl Tragau, einst Postbeamter, malte die Arbeit im Bahnpostwagen: Stempeln, Sortieren, Bündeln und Ergänzen von Adressen. Das Gemälde zeigt den Alltag der mobilen Post auf den Schienen.

Inv.-Nr. E-02-10



Detail Interaktivum „Streckennetz“

© Technisches Museum Wien/ 7reasons

Das digitale Interaktivum, entstanden in Zusammenarbeit mit den ÖBB, lässt tief in die Geschichte der Eisenbahn eintauchen: Vor den Augen der Besucher:innen erwacht das historische Streckennetz zum Leben.

Partner Technisches Museum Wien: Wiener Netze

Hauptsponsoren: ÖBB, Verband der Bahnindustrie

Co-Sponsor: ISS Österreich

Mit freundlicher Unterstützung von: Hitachi Rail, Kontron Transportation



Interaktivum „Streckennetz“

© Technisches Museum Wien

Das digitale Interaktivum, entstanden in Zusammenarbeit mit den ÖBB, lässt tief in die Geschichte der Eisenbahn eintauchen: Vor den Augen der Besucher:innen erwacht das historische Streckennetz zum Leben.

Nutzer:innen können die Entwicklung der Eisenbahn nachverfolgen und sehen, wie sie die Geografie Österreichs neu zeichnete. Interaktive Karten zeigen die Entwicklung von den ersten Pferdeeisenbahn der Habsburger-Monarchie bis zu den großen Tunnelprojekten der Zukunft – eine multimediale Zeitreise von 1827 bis 2040, die Fakten, Bilder und Videos kombiniert und spannende Einblicke in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Bahn gibt.



Station „Meilensteine der Elektrifizierung der Eisenbahn“

© Technisches Museum Wien

Die erste elektrische Bahn Österreichs: Triebwagen der Lokalbahn Mödling–Hinterbrühl um 1883.

Modell Maßstab 1:5.

Inv.-Nr. 40.795



Digitale Automatische Kupplung, 2025

© Technisches Museum Wien

Die Digitale Automatische Kupplung soll der Digitalisierung des Schienengüterverkehrs Vorschub leisten. Prozesse wie die Bremsprobe oder ein automatisches Rangieren in Verschubbahnhöfen sind damit möglich.

Partner Technisches Museum Wien: Wiener Netze

Hauptsponsoren: ÖBB, Verband der Bahnindustrie

Co-Sponsor: ISS Österreich

Mit freundlicher Unterstützung von: Hitachi Rail, Kontron Transportation



Station „Kühle Last“

© Technisches Museum Wien

Kaum ein Haushalt, in dem es nicht einen Kühl-schrank samt Tiefkühlfach gibt. Was heute eine Selbstverständlichkeit ist, war es früher aber nicht: Um Lebensmittel zu kühlen, war man auf die Natur angewiesen. Dafür wurde im Winter gefrorenes Wasser in Blöcken aus Seen, Flüssen und Teichen geschnitten. Mit Pferdefuhrwerken gelangten die Eisblöcke an ihr Ziel.

Mit der Entwicklung spezieller Kühlwaggons konnte auch verderbliche Ware mit der Bahn kommen, zum Beispiel Fleisch oder Bier. Städte ließen sich so besser mit Lebensmitteln versorgen, Nahrungsmittel andernorts verarbeiten. All das hatte auch Auswirkungen auf die Landwirtschaft.



Station „Gekuppelt“

© Technisches Museum Wien

Im Einzelwagenverkehr werden Güterwagen von Beladepunkten gesammelt, zu Zügen zusammengestellt und diese zu Güterverkehrs-knoten geführt. In den Verschiebebahnhöfen werden sie zerlegt und zu neuen Zügen mit neuen Destinationen zusammengestellt.



Station „Bequem durchs Land“

© Technisches Museum Wien

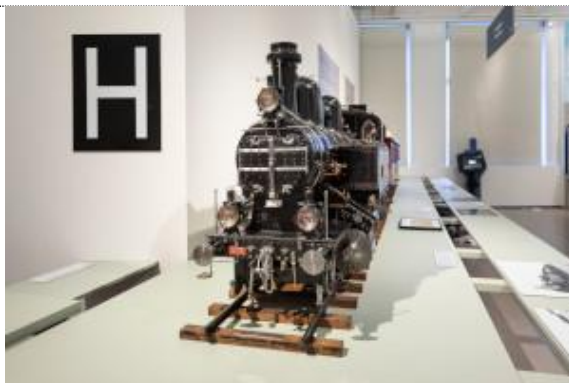
Die Entstehung des Tourismus ist eng mit der Entwicklung der Eisenbahn verbunden. Im Vergleich zur Postkutsche ließ es sich im Zug schließlich schnell und wettergeschützt reisen. Schon bei den ersten Zügen wurde der Fahr-komfort gelobt.

Partner Technisches Museum Wien: Wiener Netze

Hauptsponsoren: ÖBB, Verband der Bahnindustrie

Co-Sponsor: ISS Österreich

Mit freundlicher Unterstützung von: Hitachi Rail, Kontron Transportation



Station „Einsteigen“

© Technisches Museum Wien

Die Wiener Stadtbahn wurde 1898 eröffnet und war das erste Schnellverkehrsmittel in der Stadt. Sie wurde als vollwertige Eisenbahnstrecke ausgeführt und mit Dampflokomotiven betrieben. Die kurzen Abstände zwischen den Stationen und die teils starken Steigungen stellten hohe Anforderungen an den Betrieb.



Hands-on „Der Fahrplan, das unbekannte Wesen“

© Technisches Museum Wien

Bahnreisen ist heute einfach. Lange Zeit war das jedoch ganz anders. Es bedurfte aufwendiger Vorbereitungen: In dicken Kursbüchern mussten die Zugverbindungen gesucht werden. Die Fahrkarte war im Voraus an einem Schalter oder im Verkehrsbüro zu kaufen.

Für die aufgelisteten Bilder gilt: Abdruck/Verwendung im Rahmen der Berichterstattung zur Dauerausstellung „Im Bann der Bahn“ bei Nennung des Rechteinhabers honorarfrei.

Download aller Bilder: [tmw.at/presse](https://www.tmw.at/presse)

Presse-Kontakt:

Technisches Museum Wien
Bettina Lukitsch
Mariahilfer Straße 212, 1140 Wien
Tel. +43 1 899 98-1200
presse@tmw.at
[tmw.at/presse](https://www.tmw.at/presse) | [tmwpress.bsky.social](https://www.facebook.com/tmwpress)

Partner Technisches Museum Wien: Wiener Netze

Hauptsponsoren: ÖBB, Verband der Bahnindustrie

Co-Sponsor: ISS Österreich

Mit freundlicher Unterstützung von: Hitachi Rail, Kontron Transportation