

## Vorwort

Die Jahre nach dem Erscheinen der ersten Auflage (1961) ließen für die Nebenbahnen nichts Gutes erwarten und einzelne Leser meinten schon, bald werde man über die Schmalspurbahnen Österreichs nur mehr einen Nachruf zu schreiben brauchen. Obwohl die Bahnverwaltungen viele dieser Strecken stiefmütterlich – vor allem bezüglich Zugsangebot und Fahrzeit – behandelten und obwohl immer wieder ‘Experten’ zu baldiger Stilllegung rieten, blieb die Mehrzahl der österreichischen Schmalspurbahnen die seither verflossenen eineinhalb Jahrzehnte erhalten; derzeit scheint deren Zukunft sogar weniger bedroht zu sein als damals und es kam sogar eine neue, die Höhenbahn Reißeck, hinzu.

Diesen Gesinnungswandel bei Eisenbahnfachleuten und Verkehrspolitikern bewirkten nicht irgendwelche neue technische Erkenntnisse, sondern einfach die maßlose Ausbreitung des Automobils, das nicht nur die Straßen mehr und mehr verstopft, sondern besonders in Fremdenverkehrsgebieten zu einer Landplage geworden ist. Schließlich ist auch einer breiteren Öffentlichkeit bewußt geworden, daß die Eisenbahn – vor allem die elektrische – das umweltfreundlichste Massenverkehrsmittel ist und sie die knapp werdenden Energievorräte besser nützt. Diesen Gesinnungswandel konstatierte auch Bundeskanzler Dr. Bruno Kreisky (Ö1, 20. 3. 1973, 7.10 Uhr); er unterstrich, daß Nebenbahnen noch vor fünf Jahren als hoffnungslos unrentabel gegolten haben, man aber nun zu schätzen wisse, daß sie das umweltfreundliche Verkehrsmittel sind. Auch das Unternehmenskonzept der ÖBB von 1975 trägt dieser Tatsache Rechnung und bekundet keine Stilllegungsabsichten mehr.

Liest man heute den Text der ersten Auflage, so muß man staunen, wie die Entwicklung die damals ausgesprochenen Annahmen bestätigt und die Argumente der ‘Gesundschumpfer’ widerlegt hat. Die in der ersten Auflage festgehaltenen Erfahrungstatsachen hat auch die 1971 publizierte wissenschaftliche Untersuchung *Nebenbahnen in ländlichen Räumen – zur Erfassung ihres Wohlstandsbeitrages* von Michael Drude bestätigt.

Wenn heute im Salzkammergut wieder Ansichtskarten mit einem Zug der Salzkammergut-Lokalbahn angeboten werden, so kann man das nicht nur mit Nostalgie erklären. Einheimische und Gäste müssen immer wieder – nicht nur im Vergleich zur früheren SKGLB, sondern auch im Vergleich zu anderen Fremdenverkehrsgebieten mit intakter Eisenbahnverbindung – erkennen, daß selbst der modernste Autobus kein vollwertiger Ersatz für eine Eisenbahn ist, vor allem für den Reisenden mit viel Gepäck. Auch dem lokalen Gewerbe wird kein Ersatz für den so praktischen Stückgutverkehr der Bahn geboten; das Expedieren von Kleinsendungen ist ohne Eisenbahn ein kostspieliges Problem.

Es besteht auch starke Nachfrage nach einem Dienst *Fahrrad am Bahnhof*, der bei der DB ein *Schlager* (DB-Pressedienst 13/1973, Seite 2) wurde und für den die Stationen von Nebenbahnen bestens geeignet sind, da dort ohnehin Personal und ungenützte Räume vorhanden sind. Überhaupt wären Nebenbahnstationen richtige Kristallisationspunkte für das nun wieder aufkommende Wochenendwandern und -radfahren, denn sie bieten all die Annehmlichkeiten (Warteraum, Sitzgelegenheiten, schattige Bäume, Trinkgelegenheit, mitunter Büffet), die wir bei Autobushaltestellen vermissen müssen. Wenn die satirische Radiosendung *Der Watschenmann* (Ö1, 14. 11. 1972) den Bürgermeister von Litschau vor den Vorhang gerufen hat, weil er ein Wartehäuschen für die Autobusfahrgäste errichten ließ, so hätte sie die ÖBB immer wieder vor den Vorhang rufen müssen, denn deren Bahnhöfe bieten noch weit mehr Annehmlichkeiten.

Zu dem Buch selbst wäre zu sagen, daß der seinerzeit geplante Ergänzungsband nicht realisiert worden ist, weil die gesamte erste Auflage bald ausverkauft war und nur eine Neuauflage die Schwierigkeiten, die sich beim Aufsuchen der Wagennummern zu den Typen-