

DIE SCHIENE

Österreichische Post AG
MZ16Z040973M ISSN 2222-2251
Retouren an: VEF, Fruethstraße 11, 1030 Wien

VEF
Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

48. Jahrgang

Nr. **01**

Einzelpreis € 8,00

Jänner **2022**



Inhalt

Vor 60 Jahren	3
ÖMT-Herbsttagung 2021 in Gmünd	6
Allerheiligenverkehr in Krakau 2021	7
Blauer Blitz als Sonderzug auf der Ostbahn	10
Winterarbeit im EBM	11
Gütertransporte auf Neben- und Straßenbahnen	12
Der Impf-Express in Frankfurt: „Uschi impft“	15
... und die Wiener Impfbim	16
Besuch der Werkstätte Kufstein von Lokomotion Rail	17
Leser schreiben	19
Ferlacher Nikolausdampfzüge	20
Eine Winterreise nach Westösterreich 1980/81 - 1. Teil: Triebwagen	20
Streckeneröffnung in Graz	24
Für Sie gelesen	26
Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé - 1. Teil	29
Veranstaltungen	31

Titelbild:

Vor 60 Jahren, am 17.1.1962, wurde die Wiener Schnellbahn feierlich eröffnet. Der 4030.210 (SGP Graz 61367/1962, BBC) ist im Eisenbahnmuseum Schwechat des VEF in guter Obhut und erinnert an den langjährigen Einsatz dieser Triebwagenreihe auch auf der Preßburgerbahn. Das Schnellbahnzeichen war nicht von Anfang an auf den Trieb- und Steuerwagen angebracht. Foto: Herbert Harrer, 29.11.2021

Fotos letzte Umschlagseite:

Oben:

So wie früher in Wien herrscht heute noch in Krakau ein ausgeprägter Straßenbahn-Allerheiligenverkehr mit bis zu acht Sonderlinien. Am total verregneten Allerseelentag wartet der Stadler Tango 844 der Linie 82 beim Cmentarz (Friedhof) Rakowicki auf die Einfahrt in die Schleife. Die Kerze neben dem Fahrtziel ist das Symbol für die Friedhofslinien. Foto: Ernst Plefka, 2.11.2021

Unten:

Die Teiche zwischen Aalfang und Heidenreichstein sind prädestiniert für ein Foto mit der Schmalspurbahn. Anlässlich der ÖMT-Tagung setzte der WSV diesen Sonderzug mit dem auf einem Rollwagen verladenen E am Zugschluss ein (siehe auch Seite 6). Foto: Bernhard Graf, 20.11.2021

Impressum

Der gemeinnützige VEF – Verband der Eisenbahnfreunde, 1030 Wien, Fruethstraße 11, ist zur Gänze Herausgeber und Verleger der Zeitschrift Die SCHIENE.

ZVR-Zahl: 193862159
BIC: GIBAAATWWXXX
IBAN: AT32 2011 1000 0047 2948
E-Mail: dieschiene@vef.at
Redaktionsadresse: Die Schiene, Fruethstraße 11, 1030 Wien

Die SCHIENE ist das Mitteilungsblatt folgender Vereine: VEF, bahnmedien.at, Erzbergbahn, FH St. Pölten, Neue Landesbahn, ÖGEG, STEF, Tramwaymuseum Graz.

Redaktion: Herbert Harrer
Monika Harrer
Satz & Layout: Manuel Szecsenyi

Hersteller: Print Alliance HAV Produktions GmbH, Druckhausstraße 1, 2540 Bad Vöslau.
Vertrieb: Presse Großvertrieb Austria Trunk GmbH.

Einzelpreis: € 8,00; Jahresabonnement: € 50,00 inkl. Postzustellung (Inland). Für VEF-Mitglieder und Mitglieder von Partnervereinen ist die Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors dar und sind – wie auch Beiträge der Partnervereine und Leserbriefe – außer Verantwortung der Redaktion.

Nachdruck bei Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.
Die Vervielfältigung jeglicher Art ist untersagt.

Hinweis:

Auf Grund der Archivierung unserer Zeitschrift im Austria-Forum der TU Graz sind Texte und Bilder der älteren Hefte auch elektronisch verfügbar.

Medienpartner der Zeitschrift Die SCHIENE:

ÖMT – Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen

FH St. Pölten – Fachhochschule St. Pölten

FEDECRAIL – Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

NÖVOG – Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.

IGE – Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH, Deutschland



Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

Mitglied im
ÖMT

Verband Österreichischer
Museums- und Touristikbahnen

Printed in Austria
Logo einsetzen

Rent a Bim
Oldtimer-Straßenbahnfahrten

WIR FAHREN WIEDER!

Ab sofort können die beliebten Straßenbahnfahrten mit historischen Wagen unter Einhaltung der geltenden Covid-19-Schutzmaßnahmen wieder durchgeführt werden.

Tel.: +43 1 892 13 34

E-Mail: info@rentabim.at

www.rentabim.at

Wir freuen uns Sie wieder in unseren Tramwayoldtimern begrüßen zu dürfen!



DIE SCHIENE

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT & REDAKTION

Sie erreichen uns unter dieschiene@vef.at
oder per Post an:
VEF-Verband der Eisenbahnfreunde,
Fruethstraße 11, 1030 Wien

Beiträge und/oder Veranstaltungstermine sind rechtzeitig (das ist der Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe!) bekannt zu geben, sonst können wir sie nicht veröffentlichen.

**Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe:
5.1.2022**



www.dieschiene.com



Vor 60 Jahren

Alfred Luft



Das alles Andere in den Schatten stellende Ereignis in diesem Monat war die Eröffnung der Wiener Schnellbahn am 17.1.1962. Damit es zu dieser kommen konnte, waren umfangreiche Baumaßnahmen notwendig gewesen. Zunächst wurde ab 1954 die seit 1945 unterbrochene Nordbahnstrecke zwischen Praterstern und Floridsdorf repariert, wobei außer der kriegszerstörten Donaubrücke auch sämtliche andere Brücken neu gebaut werden mussten. Neben der Stammstrecke Meidling - Floridsdorf waren auch die beiden Außenäste nach Stockerau und Gänserndorf mit Fahrdrabt zu überspannen. Und im Bereich des Süd- und Ostbahnhofes wurde die Verbindungsbahn, die zuvor hinter den beiden Bahnhöfen über die Station Favoriten geführt hatte, unter Errichtung der zwei neuen Haltestellen Südbahnhof und Südtiroler Platz (heute: Quartier Belvedere und Hauptbahnhof) zum Gürtel hin verlegt.

Im Vorfeld hatte es auch genug Zweifel an der Sinnhaftigkeit des ganzen Unterfangens gegeben, etwa, dass in einer Zeit, in der doch ohnehin bald jeder ein Auto haben werde, ausgerechnet in die ehemalige Verbindungsbahn, die auch in ihren besten Zeiten in der Tat gegenüber der Stadtbahn bescheidene Fahrgastfrequenz aufzuweisen hatte, soviel Geld gesteckt werde. Diese Unkenru-



fe verstummten jedoch bald, denn das neue Verkehrsmittel wurde sogleich gut angenommen, obgleich das Angebot nach heutigen Begriffen anfangs recht bescheiden war. Zwischen Meidling und Floridsdorf wurde von etwa 5 Uhr morgens bis kurz nach Mitternacht durchgehend im Viertelstundentakt gefahren, auf den beiden Außenästen nach Stockerau und Gänserndorf gab es einen Stundenakt, der zwischen Betriebsbeginn bis etwa 9 Uhr und dann zwischen 16 und 20 Uhr auf halbstündlich verdichtet wurde - und das interessanterweise nicht nur von Montag bis Samstag (der damals ja noch ein gewöhnlicher Arbeitstag war), sondern täglich! Im Süden dagegen war anfänglich in Meidling praktisch Schluss: Ganze zwei Zugpaare überschritten diese Grenze, je eines bis Vöslau und eines bis Leobersdorf. Einige Zeit später kamen dann noch bescheidene vier Fahrten nach Liesing hinzu. Und noch Jahre sollten vergehen, bis auch in Richtung Süden ein durchgängiger Taktverkehr zustande kam. Dass diese Weiterentwicklung der S-Bahn zu ihrem heutigen hohen Standard so vieler Jahrzehnte bedurfte, liegt vornehmlich an der inferioren Bedeutung, die der Eisenbahn gegenüber dem Autobahnbau damals und noch länger zugemessen wurde!

Freundliche Wohnungsmieter gewährten uns Eisenbahnfreunden immer wieder Einlass um Züge auf der Donaukanalbrücke zwischen Hauptzollamt und Praterstern aufzunehmen. Während des Wartens auf den Eröffnungszug kam zuvor noch ein 5046 als Lokalzug nach Stockerau oder Gänserndorf vorbei [1]. Auf Bild [2] folgt der aus den neuen Triebwagen 4030.201 und 202 bestehende Festzug. Ein besonders schöner Schnapsschuss [3] gelang Peter Schmied in Hauptzollamt mit zwei einander begegnenden Stadtbahnzügen. Zudem erkennt man eine Tafel mit dem ab der Schnellbahneröffnung geltenden neuen Stationsnamen Landstraße. Als später wegen des Umbaus des Franz-Josef-Bahnhofes der „Vindobona“ von Berlin hierher umgeleitet werden musste, änderten die ÖBB den Namen auf Wien Mitte, da ein internationaler Fernzug nicht gut in Landstraße (ohne Hinweis auf Wien) ankommen konnte. Die Wiener Verkehrsbetriebe beließen es hingegen bis heute bei ihrer nunmehrigen U-Bahnstation bei Landstraße. Zwei weitere Bilder, [4] und [5], entstanden sodann in Floridsdorf und auf der neuen Nordbahnbrücke über die Donau.

Fast gänzlich wäre an diesem Tag eine weitere bemerkenswerte Eröffnung völlig sang- und klanglos untergegangen, hätten sich nicht einige Mitglieder des VEF ihrer erbarmt: Der Zug 4820 von Wolfsthal nach Wien Praterstern, Groß Schwechat ab 14.44, bespannt mit der 1072.06, war nämlich die erste fahrplanmäßige Zugfahrt, welche die Preis-





burgerbahn nach 48 Jahren Inselbetrieb ins elektrische Bahnnetz integrierte. Bild [6] zeigt die kleine Schar der Aufrechten, die sich in Groß Schwechat eben daran macht einige rotweißrote Papierfähr-

chen an der Lok anzubringen. Nr. [7] schließlich zeigt diesen Zug beim Halt in Wien Aspangbahnhof. ■

DIE SCHIENE

Redaktionsschlüsse 2022:
(jeweils der erste Mittwoch des Vormonats)

Ausgabe Februar:	5.1.2022
Ausgabe März:	2.2.2022
Ausgabe April:	2.3.2022
Ausgabe Mai:	6.4.2022
Ausgabe Juni:	4.5.2022
Ausgabe Juli:	1.6.2022
Ausgabe August:	6.7.2022
Ausgabe September:	3.8.2022
Ausgabe Oktober:	7.9.2022
Ausgabe November:	5.10.2022
Ausgabe Dezember:	2.11.2022



Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen Austrian Museum & Tourist Railway Association

A-1150 Wien, Holochergasse 24, Internet: www.oemt.at, E-Mail: office@oemt.at



ÖMT-Herbsttagung 2021 in Gmünd

Der ÖMT-Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen lud von 19. bis 21. November 2021 zu seiner diesjährigen Herbsttagung nach Gmünd ein, als deren Gastgeber die Niederösterreich Bahnen in Zusammenarbeit mit dem WSV-Waldviertler Schmalspurbahnverein firmierten. Insgesamt 34 Repräsentanten aus den ÖMT-Mitgliedsorganisationen und Kooperationspartnern folgten der Einladung ins Waldviertel, den nördlichsten Teil Niederösterreichs.

Ein Großteil der Delegierten fand sich bereits in den Mittagsstunden ein, um am ersten Teil des Exkursionsprogramms teilzunehmen, wo in der Empfangshalle des neu errichteten Bahnhofs der Waldviertelbahn die Begrüßung durch die Geschäftsführerin der Niederösterreich Bahnen, Frau Mag. Barbara Komarek, und den Dienststellenleiter Herbert Frantes stattfand. Nach kurzer Vorstellung der Waldviertelbahn, die mit der Nord- und Südstrecke ein Schienennetz von insgesamt 68 Kilometern mit der Spurweite von 760 mm umfasst, vollzog sich die Führung durch die Bahnhofsanlagen und die Werkstätte. Dabei wurden nicht nur Einblicke in die Instandhaltung von Triebfahrzeugen und Wagen gewährt, sondern auch die Maßnahmen an der Verbesserung der Infrastruktur ausführlich behandelt. Diese waren nach Übernahme von den ÖBB im Jahre 2010 dringend erforderlich um den Fortbestand zu sichern und werden vor allem auf dem Sektor Oberbau auch noch in den nächsten Jahren ein Betätigungsfeld darstellen. Nach der Führung begaben sich die Teilnehmer in die Sole-Felsen-Welt um sich dem Vortragsprogramm zu widmen, das sich neben der Vorstellung der Gastgeberorganisationen mit aktuellen Themen der Museumsbahnszene befasste.



Die V 12 im Endbahnhof Litschau vor der Rückfahrt nach Alt-Nagelberg.

Für Auflockerung sorgte das bei den ÖMT-Herbsttagungen traditionelle Rahmenprogramm. So erfolgte am Vormittag des 20. November 2021 die Fahrt mit einer charakteristischen Zweiachsergarnitur, bespannt mit der Diesellokomotive V12 - bereits seit 1962, ursprünglich als 2095.12, Stammlokomotive in Gmünd - über die Nordstrecke zunächst nach Alt-Nagelberg. Das Zusammentreffen mit der 2091.09 des WSV wurde zu Fotohalten im Bahnhof und an der Streckenverzweigung mit der nachempfundenen einstmals legendären Doppelausfahrt der Züge nach Litschau und Heidenreichstein genutzt. Anschließend folgte die Weiterfahrt nach Litschau zur Besichtigung des Bahnhofs und Museumswagons. Der nach heutigen Gesichtspunkten ungünstig situierte Bahnhof hat seinen Ursprung in der geplanten Streckenverlängerung zur Schmalspurbahn Neuhaus - Neubistritz, die jedoch der Zerschlagung Österreichs nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und

dem neuen Grenzverlauf zum Opfer fiel. Nach der Rückkehr in Alt-Nagelberg vollzog sich die Fahrt mit der 2091.09 nach Heidenreichstein zur Besichtigung der Fahrzeuge und Anlagen des WSV. Im Anschluss an das Mittagessen folgte die Rückkehr nach Alt-Nagelberg, wobei der Zug bis Aalfang als stillechter GmP mit einem aufgebockten Normalspurgüterwagen verkehrte. Nach rascher Fahrt mit der wieder von der V12 gezogenen Zweiachsergarnitur war Gmünd erreicht, wo sich die Teilnehmer in die Sole-Felsen-Welt zur Fortsetzung des Vortragsprogramms begaben.



Im Endbahnhof Heidenreichstein befindet sich das Betriebszentrum des Waldviertler Schmalspurbahnvereins, der die 13 km lange Museumsbahn von Heidenreichstein nach Alt Nagelberg unter dem Markennamen „Wackelstein-Express“ betreibt.

Am 21. November 2021 erfolgte die Fahrt mit dem Dieseltriebwagen VT 8 zum Fototermin am Gleisdreieck, dem Rest der ehemaligen Verbindung zum Hauptbahnhof von Gmünd, dem heutigen České Velenice. Anschließend begaben sich die Teilnehmer im VT 11 über einen Teil der Südstrecke auf die Fahrt nach Weitra.



In der Morgensonne posiert der VT8 am Gleisdreieck in Gmünd vor den Fotografen. Dieses dient zum Wenden der Fahrzeuge um den Spurkranzverschleiß zu vergleichmäßigen. An der Baumreihe im Hintergrund, welche die tschechische Grenze markiert, befindet sich der Gleisabschluss.

Alle Fotos: Ing. Harald Baminger

Nach der Rückkehr in Gmünd hielt der Verbandsvorsitzende Harald Baminger das Schlusswort, womit die ÖMT-Herbsttagung 2021 ihr offizielles Ende fand. Er bedankte sich nochmals bei den Niederösterreich Bahnen und dem Waldviertler Schmalspurbahnverein für die erwiesene Gastfreundschaft und das reichhaltige Rahmenprogramm, zu dessen reibungslosem Ablauf auch zahlreiche im Hintergrund agierende Helfer erforderlich waren. ■

Allerheiligen- verkehr in Krakau 2021

Ernst Plefka

In Polen ist der Besuch von Friedhöfen zu Allerheiligen immer noch eine sehr große Tradition, weshalb in vielen Städten nach wie vor spezielle Linien für den Friedhofsverkehr fahren.

Besonders ausgeprägt ist der Sonderverkehr rund um Allerheiligen in Krakau. Zu den beiden größten Friedhöfen, Cmentarz Rakowicki nahe dem Hauptbahnhof und Cmentarz Grębałów im Stadtteil Wzgórze Krzesławickie, gab es auch 2021 wieder insgesamt acht Sonderlinien mit den Nummern 81 bis 87 und 89.

Die Linie 81 bis 84 fuhren in Krakau vom Cmentarz Rakowicki in verschiedene Stadtteile und zu P+R-Plätzen an den Endstellen, die Linie 85 stellte die Verbindung zwischen den Friedhöfen Rakowicki und Grębałów her, die Linien 86 und 87 fuhren zum Friedhof Grębałów und die Linie 89 verband einige kleinere Friedhöfe zwischen Nowy Bieżanów P+R und Mistrzejowice.

Alle speziellen Friedhofslinien verkehrten drei Tage vom 30.10. bis 1.11., am 2.11. fuhren nur noch die Linien 81 bis 84 und 86. Dafür war am 30. und 31.10. die Linie 5 tagsüber eingestellt und fuhr am 1.11. überhaupt nicht, die Linie 9 verkehrte in diesem Zeitraum ebenfalls tagsüber nicht und die Linie 19 war am 1.11. eingestellt. Am 2.11. waren die Linien 6 und 49 nicht in Betrieb.

Verstärkt geführt wurde am 30.10. und 31.10. die Linie 1 und am Allerheiligentag fuhren die Linien 1, 2, 21, 50 und 52 in dichterem Takt.

Von oben nach unten:

Kaum zu glauben, das war einmal ein Wiener E6! Der 408 wartet als Linie 81 an der zweiten Haltestelle beim Friedhof Rakowicki auf seine Abfahrt, dahinter Züge der Linien 84 und 85.

Der Stadler Tango 872 auf Linie 82 in der Rakowicka bei der Haltestelle Uniwersytet Ekonomiczny.

Auch ein ehemaliger Düsseldorfer GT8 kam auf der Linie 83 zum Einsatz: 301 beim Cmentarz Rakowicki.



Die Friedhofflinien am Allerheiligentag in der Übersicht:

- Linie 81: Cmentarz Rakowicki - rondo Mogilskie - Starowiśna - Łagiewniki - Borek Fałęcki:
Betriebszeit 5.00 - 22.30; von 9.00 - 17.00 alle 10 min; 9 Kurse mit Bombardier NGT6 und Wiener E₆
- Linie 82: Cmentarz Rakowicki - Teatr Słowackiego - Teatr Bagatela - Bronowice Małe:
Betriebszeit 8.00 - 19.30; von 9.00 - 17.00 alle 10 min; 7 Kurse mit Bombardier NGT8 und Stadler Tango NF2
- Linie 83: Cmentarz Rakowicki - rondo Mogilskie - Dworzec Płaszów Estakada - Nowy Bieżanów P+R:
Betriebszeit 8.00 - 19.30; von 9.00 - 17.00 alle 10 min; 9 Kurse mit Bombardier NGT8, DüWAG GT8N (ex Rheinbahn) und Konstal-Dreiwagenzügen
- Linie 84: Cmentarz Rakowicki - Teatr Słowackiego - Korona - Cmentarz Podgórski - Kurdwanów P+R:
Betriebszeit 8.00 - 19.30; von 9.00 - 17.00 alle 10 min; 9 Kurse mit PESA Twist 2014 N (Krakowiak)
- Linie 85: Cmentarz Rakowicki - rondo Mogilskie - rondo Czyżyńskie - Wzgórza Krzesławickie:
Betriebszeit 4.30 - 23.00; von 8.30 - 17.30 alle 10 min; 9 Kurse mit PESA Twist 2014 N (Krakowiak)
- Linie 86: Wzgórza Krzesławickie - Kombinat - plac Centralny - Mistrzejowice:
Betriebszeit 8.00 - 19.30; von 9.00 - 17.00 alle 10 min; 9 Kurse mit Stadler Tango NF2
- Linie 87: Wzgórza Krzesławickie - rondo Kocmyrzowskie - Osiedle Piastów:
Betriebszeit 8.00 - 19.30; von 9.00 - 17.30 alle 10 min; 7 Kurse mit PESA Twist 2014 N (Krakowiak), Stadler Tango NF2 und Konstal Dreiwagenzüge
- Linie 89: Nowy Bieżanów P+R - Cmentarz Podgórski - rondo Mogilskie - rondo Kocmyrzowskie - Mistrzejowice:
Betriebszeit 8.00 - 19.30 alle 15 min; 8 Kurse mit Stadler Tango NF2 und DÜWAG GT8N (ex Rheinbahn)

Die Stammlinie 2 (Cmentarz Rakowicki - Teatr Słowackiego - Salwator) verkehrte zwischen 9 und 19 Uhr alle 10 min mit 6 Bombardier NGT6.

Bei herrlichem Sonnenschein am Allerheiligentag verlief der Sonderverkehr ohne größere Störungen und die Züge fuhren weitgehend pünktlich. Alles war wie immer bestens organisiert, an allen Haltestellen waren Liniennummer und Fahrplan angeschlagen.

Insgesamt waren 67 Kurse auf den Sonderlinien unterwegs; zusätzlich waren in den meisten Zwischenschleifen für etwaige Störungen ehemalige Wiener E₆ bereitgestellt. Die Straße Rakowicka zum Cmentarz Rakowicki war für den Autoverkehr gesperrt und die Zwischenhaltestelle Rakowicka aufgelassen. Beim Friedhof gab es drei Haltestellenbereiche, Peron (Bahnsteig) I direkt beim Friedhofseingang für die Linien 2 und 81, II für die Linien 83 und 85 etwa 50 Meter danach und III für die Linie 82 und 84 nach weiteren 50 Metern. Obwohl es an der Endstelle kein Überholgleis gibt, klappte der Verkehr und die Abfertigung der Züge hervorragend. Zwischen 10

Von oben nach unten:

Die fassungsstarken PESA Twist 2014 N mit dem Namen Krakowiak (ein regionaler Tanz) fuhren auf den Linien 84 und 85; hier 913 auf der Linie 84 in der Rakowicka.

Friedhof Rakowicki: 904 (Linie 84, rechts) lässt gerade seine Passagiere aussteigen, während 931 (85) auf die Einfahrt in die Abfahrtshaltestelle wartet.



und 11 Uhr gab es 38 Abfahrten vom Cmentarz Rakowicki und damit ein Intervall von weniger als 2 min auf der Rakowicka.

Am Friedhof Wzgórza Krzesławickie in Nova Huta dagegen gibt es ein Überholgleis und ein Abstellgleis. Auch hier war alles bestens organisiert.

Um genügend PESA Twist 2014N für die Linien 84 und 85 freizubekommen, fuhr die Linie 52 an diesem Tag mit ehemaligen E₆ und Bombardier NGT6, auch auf der Linie 4 kamen vermehrt Stadler Tango NF2 zum Einsatz.

Wiener E_{1+c3} kamen lediglich am Allerseeentag auf der Linie 86 zwischen 9 und 14 Uhr zum Einsatz, wegen des strömenden Regens und entsprechender Dunkelheit entstanden leider keine Fotos. ■



Oben:

Der Stadler Tango NF2 862 kurz vor dem Rondo Kocmyrzowskie als Linie 86.

Rechts:

Im Stadtteil Mistrzejowice erreicht der Konstal Dreiwagenzug 267-268-269 auf der Linie 87 den Kreisverkehr Rondo Piastowskie. Sogar das kleine Kreuz im Vordergrund ist mit Blumen und Kerzen geschmückt!



Bei der Tauron Arena kreuzt der Triebwagen 845 der Linie 89 einen Zug der Linie 85.



Einmal

und

Heute

Der Winter 1975/76 war auch nicht gerade schneereich, wie man deutlich auf dem ersten Bild (Foto: Kurt Gozdal, 12.1.1976) sieht, auf dem die 52.1693 mit ihrem kurzen Personenzug soeben aus der Halte- und Ladestelle Bockfließ ausfährt. Es ist der erste Einsatztag der Reihe 52 auf der Stammersdorfer Lokalbahn - ein Auslaufplan, denn das Ende des Dampfbetriebes auf Normalspur zeichnete sich ab. Auch der Einsturz der Reichsbrücke am 1.8. desselben Jahres mit anschließendem erhöhtem Lokbedarf wegen der Unterbrechung der Donauschiffahrt konnte ihn nur wenig verzögern.

Trist wirkt das Bild, die Häuser sind grau (das liegt nicht nur am Schwarzweißfilm) und erinnern an den Ostblock, der ja nicht weit weg von hier begann. Rechts neben der Lok steht die Ankündigungstafel einer Langsamfahrstelle (15 km/h) auf der anderen Seite der Haltestelle.

Der Hektometerstein 18,8 im Vordergrund möge als Fixpunkt für den Vergleich dienen (Foto: Herbert Harrer, 24.2.2021). Die Häuser rechts sind renoviert und bunt gefärbt, die beiden Ruinen links gnädig überwuchert. Bockfließ ist zum Bahnhof geworden. Dort, wo im oberen Bild die Ankündigungstafel stand, steht nun das Einfahrsignal. Die elektrischen Weichen sind, wie die gesamte Strecke, von Groß Schweinbarth aus ferngesteuert. Die EK ist mit einer Lichtzeichenanlage gesichert, der Bahnhof verfügt über einen erhöhten Inselbahnsteig. Doch auch die (zu späte) Modernisierung konnte



den Betrieb nicht retten; seit dem Fahrplanwechsel 2019/2020 ist hier der Personenverkehr eingestellt.

Die alljährlich vorgesehene Befahrung mit

einem Messzug fand am 24.2.2021 statt (die SCHIENE berichtete); dies war der bislang letzte Zug auf dieser Strecke. ■

Blauer Blitz als Sonderzug auf der Ostbahn

DI Helmut Bogner

Die Dieseltriebzüge der Reihe 5145+6545 bzw. 6645 waren jahrzehntelang planmäßig auf der Ostbahn zu sehen, zuletzt bis zu ihrer Ausmusterung im Jahre 1997 sogar als dreiteilige Garnituren mit Zwischenwagen. Anlässlich der Brucker Modellbahnmesse führte das Eisenbahnmuseum Strasshof am 20.11.2021 einen Sonderzug mit der

Der Sonderzug auf der Ostbahn zwischen Wilfleinsdorf und Bruck an der Leitha. Bis auf die Windräder hat die Gegend zu Zeiten des Planbetriebes vor 24 Jahren genauso ausgesehen - den erhöhten Fotostandpunkt gab es allerdings damals noch nicht.
Foto: DI Helmut Bogner



vom „Club Blauer Blitz“ betreuten Garnitur 5145.11+6645.02 von Strasshof nach Bruck an der Leitha und zurück. Pendelfahrten nach Neusiedl am See ergänzten das erfolgreiche Programm.

Gut passen diese Fotos zum Jänner 2022! Vor 70 Jahren, am 29.1.1952, berichtete der „Wiener Kurier“:

„Heute findet vom Südbahnhof aus die erste öffentliche Probefahrt des neuen Doppeltriebwagens der Österreichischen Bundesbahnen statt. Schon in kurzer Zeit werden solche modernen Dieseltriebwagen auf den Strecken verkehren. Interessant ist an dieser Konstruktion die höckerförmige Ausbildung des Triebwagendaches über dem motorseitigen Führerstand.“ ■



Die Pause in Bruck an der Leitha wurde für Pendelfahrten nach Neusiedl am See ausgenützt. Am östlichen Ende des Brucker Güterbahnhofes ist der 6645.02 am Zugschluss zu sehen. Von den 6545ern unterscheiden sich die vier von einem nicht zustande gekommenen Jugoslawienauftrag stammenden 6645 durch einen großen Gepäckraum und der dadurch bedingten anderen Tür- und Fensterteilung. Die aktuellen Zugschlusssignale und die Windräder im Hintergrund verraten, dass das Bild 2021 aufgenommen wurde. Foto: Lukas Bogner

Winterarbeit im EBM

Mario Zelsacher

Auch in der Zeit der Wintersperre unseres Eisenbahnmuseums gehen die Arbeiten trotzdem weiter.

Am 30.11. war Sanierungsgroßeinsatz in der Halle 1. Die Hauptspeiseleitung von Halle 1 Richtung Halle 2 liegt nun mit passendem Querschnitt innerhalb der Halle oben in einer Kabeltasse. Weiters wurden dort die Kraftstromleitungen und die

Anschlusskabel für die Innenbeleuchtung ebenfalls neu verlegt. Weiters sind nun auch alle Klemmdosen mit einem Deckel versehen und geerdet.

Die teilweise noch vorhanden gewesenen, stoffisolierten Kabel sind somit alle abgeklemmt und wo möglich entfernt. LED-Lampen helfen den Stromverbrauch gering zu halten und sind zudem viel heller. Das

Größte ist nun geschafft.

Als außen sichtbares Zeichen wurde die vorhandene alte Straßenlaterne aufgestellt und angeschlossen.

Die Bäume wurden schon in der Woche davor zurückgeschnitten. Mit den schon vorher dort stehenden Formsignalen zusammen ergibt sich nun langsam ein schönes Hallenvorfeld. ■



Diese alte Straßenlaterne beleuchtet künftig den Bahnsteig der Feldbahn.



Mit Hilfe einer Hubarbeitsbühne und unseres Turmwagens wird die neue Verkabelung in die zuvor montierten Kabeltassen gelegt.



Bild 1: Ein Holzzug der Zillertalbahn in der Nähe der Gemeinde Strass. Foto: Dagmar Iwainsky

Gütertransporte auf Neben- und Straßenbahnen

Dr. Heinz Iwainsky

Nach einer siebenjährigen Unterbrechung wurden (übrigens auf Anregung eines wohlbekannten VEF- und club 760-Mitgliedes, die Red.) die Holztransporte zwischen Jenbach und dem Binder-Sägwerk in Fügen im Mai 2021 wieder aufgenommen. Vorausgegangen waren:

- Der Umbau von Rollwagen (Hersteller Jenbacher Werke - Nutzungsprinzip siehe Bild 2) zu Rungenwagen. Das erfolgte durch einen neuen Aufsatz. Im Bild 3 sieht man auch, dass die für die Rollwagenzüge unentbehrlichen Kuppelstangen wieder Verwendung finden.
- Der Bau eines Umladeterminals mit elf neuen Weichen, 2800 m Gleis [1] und einer ausreichenden Fahrfläche für den Verladebagger (Bild 4) und für Lkw. Ein moderner Verladebagger ist offensichtlich wesentlich billiger als die aufwendigen Verscharbeiten beim Rollwagenverkehr.

- Vorübergehende Anmietung von zwei Diesellokomotiven (Bild 1 und 3), bis die eigenen (Hersteller Gmeinder) durch die Inbetriebnahme der neuen Wasserstofftriebwagen im Personenverkehr frei werden.

Die nun täglich dreimal verkehrenden Güterzüge bestehen aus acht bis zehn Waggons und transportieren bis zu 400 t Rundholz. Damit entfallen jährlich 20.000 Lkw-Fahrten [1] in diesem verkehrsbelasteten Tal.

Neben den direkten Geschäftspartnern Zillertaler Verkehrsbetriebe AG und Binderholz GmbH waren das Bundesland Tirol, die ÖBB, die Innofright Solutions GmbH Bruck an der Mur und die österreichische Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft an dem Projekt beteiligt. In der Zukunft sollen die Rückfahrten durch den Transport von Schnittholz von Fügen nach Jenbach effektiver genutzt werden.



Bild 2: Vielleicht bald schon Technik-Geschichte! Mit Erzeugnissen der ostdeutschen Modellbahnindustrie aus den 60er-Jahren wird das Prinzip des Rollwagenverkehrs nachgestellt. Zuerst werden die Rollwagen zusammengeschoben, sodass gewissermaßen ein provisorisches Gleis entsteht. Immer, wenn ein Normalspurwaggon die Endposition erreicht hat und mit Bremsklötzen gesichert wurde, werden die Rollwagen auseinandergezogen und mit Kuppelstangen verbunden. © Heinz Iwainsky



Bild 3: Lokomotive mit leeren Rungenwagen, verbunden mit einer Kuppelstange. Auch die Wagen untereinander werden mit Kuppelstangen verbunden. Foto: Dagmar Iwainsky



Bild 4: Der Verladebagger erledigt zügig das Umladen. Foto: Heinz Iwainsky

Voraussetzung für den Bahnverkehr ist eine kostenintensive Infrastruktur. Deshalb ist deren möglichst breite Nutzung ein Gebot wirtschaftlicher Vernunft. Ich Sorge mich um Nebenbahnen, deren Verkehr in einem Stundentakt, im Extremfall mit einem einteiligen Triebwagen, besteht. Für diesen beispielhaft genannten Extremfall geht auch der eigentliche große Vorteil des schienengebundenen Verkehrs verloren - die Zugbildung. Bei jeder teuren, aber notwendigen Maßnahme an der Infrastruktur wird die Klärung der ökonomischen und umwelttechnischen Sinnhaftigkeit aufstehen und damit auch die Frage, ob das „kleine bisschen“ Schienenverkehr nicht auch auf das sowieso bestehende Straßennetz verlagert werden kann. Ein Beispiel für solche breitere Nutzungen von vorhandenen Nebenbahnen ist der Einsatz von Schlepptriebwagen, an die man auch einige Güterwagen (Bild 5) oder Verstärkungswagen anhängen kann. Bei den Bergbahnen in der Schweiz ist die Einbeziehung des Güterverkehrs bei den Zahnradbahnen zu den autofreien Ferienorten wie Wengen oder Mürren eine Notwendigkeit. Auch auf anderen meterspurigen Gebirgsstrecken, z.B. bei der Rhätischen Bahn, verkehren etliche Güterzüge. Es werden aber auch Güterwagen an reguläre Personenzüge angehängt. Auf der Berninastrecke nach Tirano (Italien) besteht ein reger Transport von Holz und Heizöl. Da fahrplanbedingt nur in



Bild 5: Ein im fahrplanmäßigen Personenverkehr fahrender Triebwagen der Montafonerbahn steht 2015 in Schruns zur Abfahrt bereit. Bei den mitgeführten Güterwagen geht es wieder um Holztransporte. Foto: 32-Fuß-Freak, Wikipedia 2015



Bild 6: Designstudie des flexiblen, fahrerlosen Schienenbusses mit Fahrgastzelle (links) und als selbstfahrender Container (rechts) © ifs, RWTH Aachen, Design Benno Schiefer.

Ausnahmefällen reine Güterzüge verkehren können, werden die Güterwagen bis zum Erreichen der maximalen Anhängelast den Regionalzügen beigegeben.

Gerade wurde auf der 18. Internationale Schienenfahrzeugtagung in Dresden in einem Vortrag der RWTH Aachen der fahrerlose Aachener Rail Shuttle vorgestellt [2]. Er besteht aus einem Chassis mit zwei Einachsfahrwerken und allen Aggregaten, auf die wahlweise eine Fahrgastzelle oder ein Container aufgesetzt werden kann (Bild 6). Es entspricht dem Anliegen meines Artikels, dass bei diesem Nebenbahnprojekt der Gütertransport von Anfang an einbezogen wurde, allerdings mit einer Beschränkung auf Container (mit offensichtlichem Umladen vom Güterzug auf den im Vortrag angesprochenen Verteilerverkehr). Für die Überwachung des Fahrweges werden in der Front Sensoren und Kameras installiert.

Es gibt bei Wikipedia einen interessanten Beitrag zu Güter-Straßenbahnen [3]. Straßenbahnbetriebe haben früher ihre Gleise für die Zustellung von Güterwagen zur Verfügung gestellt. Bild 7 zeigt als Beispiel dazu eine historische Postkarte aus der bosnischen Hauptstadt Sarajevo. Verschubfahrten waren generell aufwendig. Es kam immer wieder zu Störungen des Fahrplanes, sodass diese Vorgangsweise bald nach dem Zweiten Weltkrieg ein-

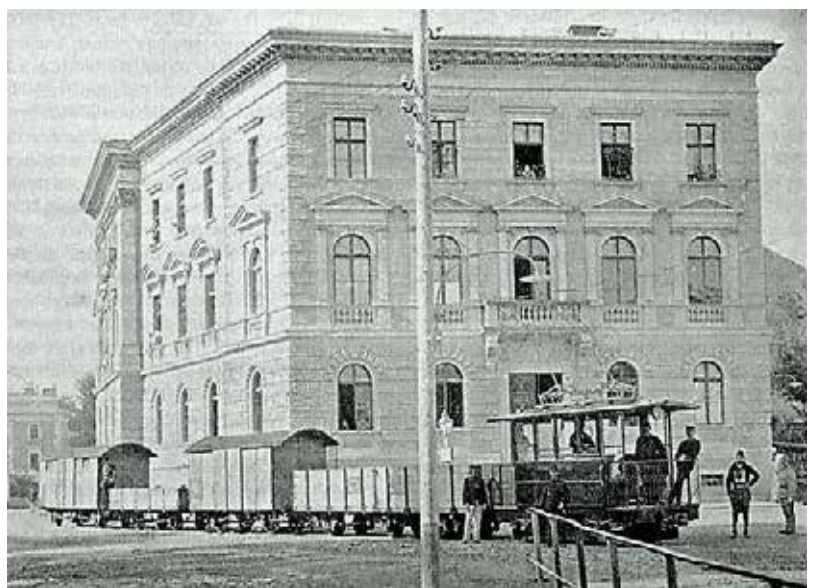


Bild 7: Bis 1920 gab es in Sarajevo auf der Schmalspur-Straßenbahn noch Güterzüge (historische Postkarte nach [4]). Die Umspurung auf Normalspur erfolgte um 1960. Am 1.9.2021 bestellte der Kanton Sarajevo bei Stadler Rail 15 dreiteilige 100%-Niederflurstraßenbahnen, die ab 2024 auf der heute 10,7 km langen Strecke zum Einsatz kommen sollen.

gestellt wurde. Doch es gab auch Ausnahmen: In Schaffhausen (Schweiz) wurde über die Straßenbahn eine Gießerei der Georg Fischer AG versorgt; dieses Prozedere überlebte den 1966 eingestellten Personenverkehr bis 1993. In St. Pölten erfolgte der Gütertransport zur Glanzstofffabrik nach der Stilllegung der Straßenbahn 1978 sogar noch bis 2008.

Im Wiener Umland betrieb ab Ende des 19. Jahrhunderts die Dampftramway Krauss & Co ein Straßenbahnnetz. Aus dem damals noch außerhalb der Stadt liegenden Gemeinden Stammersdorf und Auersthal wurden auf diesem Weg auch landwirtschaftliche Produkte in die Stadt befördert. Die Emissionen von Dampf und Ruß sowie das geringe Leistungsvermögen der Dampftraktion führten zu neuen Plänen, sodass 1907 die Übernahme durch die Stadt Wien vollzogen und die Elektrifizierung eingeleitet wurde. Gemäß [5] wurden noch bis 1931 in Stammersdorf Güterwagen von der Lokalbahn an die Straßenbahn übergeben.

Im Zweiten Weltkrieg wurden viele Städte durch Luftangriffe zerstört. Für die Beseitigung der Trümmer waren beträchtliche Transportkapazitäten zu schaffen. Dazu wurden meist einfache Feldbahnen gebaut, wobei die Spurweiten sich nach dem verfügbaren Fahrzeugpark richteten. Aber auch Straßenbahnen unterstützten in einigen Städten mit ihren Arbeitswagen die Räumungen. Die unbefriedigende Verkehrs- und Luftsituation in den Innenstädten hat in den letzten Jahren und Jahrzehnten Überlegungen wiederbelebt, die Straßenbahn in die innerstädtische Güterlogistik mit einzubeziehen. Es wird dabei zwischen den Ansätzen „Last Mile“ - direkt zu den Endkunden - und „Middle Mile“ unterschieden. Beim Letzteren übernimmt die Straßenbahn Güter am Stadtrand oder am Güterbahnhof und bringt sie zu innerstädtischen Verteilzentren, wo die Übergabe an E-Autos, Lastfahrräder oder dgl. erfolgt (Beispiel City Cargo Tram Amsterdam). Die Einordnung in die beiden Kategorien ist manchmal schwierig und wird nicht unbedingt einheitlich gehandhabt.

Ein Forschungsbericht [6] präsentiert in seinem Kapitel 3.1. einen umfassenden Überblick über Versuche und Studien, bei denen es um eine derartige Nutzung der Infrastruktur von Straßenbahnen geht. Leider konnten sich viele gute, öffentlich geförderte Projekte nicht langfristig durchsetzen und wurden, meist aus finanziellen Gründen, aufgegeben (z.B. GüterBim Wien und City Cargo Tram Amsterdam). Im Kapitel 5.2. werden verschiedene Arten des Transportes verglichen: Separate Güter-Tram, Teilnutzung der Straßenbahnen für Güter in der verkehrssparen Zeit und Linienzug mit Anhänger. Vor- und Nachteile werden gegenübergestellt; die letzten beiden Varianten benötigen kein zusätzliches Fahrpersonal. Damit besteht eine Ähnlichkeit mit den früher auf Nebenbahnen oft gebräuchlichen Personenzügen mit Güterbeförderung.

Das Projekt GüterBim in Wien lief von 2004 bis 2007. Der eigentliche Gütertransport ab 2005 beschränkte sich im Wesentlichen auf die Anlieferung von Ersatzteilen für das Depot, aber auch dieses Segment wurde dann leider eingestellt. In der südlichen Peripherie der Stadt bedient die Gütersparte der Wiener Lokalbahn (WL Cargo Ges.m.b.H.) noch heute Firmenanschlüsse und nutzt dabei auch die teilweise straßenbahnmäßig trassierte Strecke nach Baden.

Deutsche Projekte (z.B. Karlsruhe „regioKArgo TRam train“, Cargo Tram Dresden, leider schon beendet) habe ich bereits in meinem Online-Artikel für das Urban Transport Magazin [7] beschrieben, wobei es dort auch die Möglichkeit gibt, als Leser Gedanken, Erfahrungen und Meinungen in die Diskussion einzubringen.

In Zürich gibt es seit 2003 die unter dem saloppen Namen Kehrrecht-Tram bekannte Sammelaktion, bei der bestimmte Haltestellen des Netzes turnusmäßig von der CARGO- und der E-TRAM angefahren werden. Dort hat

die Bevölkerung die Möglichkeit, Sperrmüll und Elektroschrott direkt in die angehängten Wagen zu entsorgen. Es ist nach meinen Recherchen die einzige gegenwärtig praktizierte innerstädtische Güterverkehrslösung. Sie folgt dem Prinzip „First Mile“, was aber wegen dem unmittelbaren Kundenkontakt demjenigen der „Last Mile“ sehr nahe kommt. ■

Literatur:

- [1] Zwicknagel, W.: Zillertalbahn wickelt Holztransport ab/Neuer Terminal für Holztransport; Tiroler Tageszeitung, 23.4.21/17.5.21
- [2] Schindler, Chr.: Der Aachener Rail Shuttle - Erschließung des ländlichen Raums mit fahrerlosen Schienenbussen. Vortrag auf der 18. Internationalen Schienenfahrzeugtagung in Dresden 2021, Vortragsbroschüre S. 31-33
- [3] Güter-Straßenbahnen - Wikipedia 2021
- [4] Straßenbahn Sarajevo - Wikipedia 2021
- [5] Stammersdorfer Lokalbahn - Wikipedia 2021
- [6] Schocke, K.O.; Schäfer, P.; Höhl, S.; Gilbert, A.: Last Mile Tram - Empirische Forschung zum Einsatz einer Güter-Straßenbahn am Beispiel Frankfurt am Main. Forschungsbericht der Frankfurt University of Applied Science 3/2020 – abgelegt im Internet.
- [7] Iwainsky, H: Gütertransporte auf Neben- und Straßenbahnen, Urban Transport Magazin, 2021, Link:<https://www.urban-transport-magazine.com/guetertransporte-auf-neben-und-strassenbahnen>



Bild 8: GüterBim in Wien © Dosenpfand 2012, Wikipedia CC-BY-SA 3.0



Bild 9: Kehrrecht Tram Zürich, © Sunil 060902, 2009 Wikipedia CC-BY-SA 3.0

Der Impf-Express in Frankfurt: „Uschi impft“

Thomas Adolph

Die Corona-Pandemie hat Österreich wie ganz Europa leider unverändert fest im Griff. Wer hätte noch im Spätsommer ernsthaft einen weiteren Lockdown erwartet? Und doch ist er nötig geworden - mit ein Grund ist die noch immer viel zu geringe Impfquote. Um diese zu erhöhen, überlegen sich viele Städte niedrigschwellige Angebote außerhalb von Arztpraxen und Impfzentren, mit denen die Bürger für Erst- und Booster-Impfungen erreicht werden sollen. Weit verbreitet sind z.B. Impfbusse, die an täglich wechselnden Standorten bereitstehen. Lange Schlangen vor diesen Bussen wie z.B. in Graz, Klagenfurt oder Salzburg sind dort mittlerweile fast eher die Regel als die Ausnahme. Am Flughafen Salzburg stellten Eurowings einen Airbus und das Bundesheer eine Herkules für Impfungen im (stehenden) Flugzeug zur Verfügung, in Linz gab es dafür einen Businessjet.

Einen etwas anderen und für Schienenverkehrsfreunde besonders spannenden Weg beschreitet Frankfurt am Main in Deutschland: Dort gibt es mit dem „Impf-Express“ eine Tram als Impfstation. Und nicht nur eine, sondern gleich zwei Straßenbahnen, die noch dazu nach Fahrplan den ganzen Tag über in der Stadt unterwegs sind.

Die Idee ist auch hier, einen ungewöhnlichen Anstoß für die Impfung zu geben und die Hürden dafür so niedrig wie möglich zu halten. So reicht z.B. der (in Deutschland per Gesetz ohnehin ständig mitzuführende) Personalausweis vollkommen aus, sodass spontane Entscheidungen zum „Stich“ möglich sind: Einfach in die in die Haltestelle eingefahrene Straßenbahn einsteigen, sich beraten lassen und dann eine Ent-



Am 3.11. war der Impf-Express noch planmäßig unterwegs, hier an der Haltestelle Hauptbahnhof. Foto: Thomas Adolph

scheidung treffen. Fällt diese positiv aus, kann gleich geimpft werden.

Apropos niedrige Hürden: Die höchste Hürde ist bei dieser Aktion sicherlich der Einstieg, denn im Einsatz sind die bereits vor einigen Jahren offiziell aus dem Linienebetrieb ausgeschiedenen dreiteiligen Hochflurfahrzeuge der Type „Pt“ aus den 1970er-Jahren mit Klapptrittstufen. Zwei Wagen haben eine spezielle Beklebung erhalten, wobei im türlosen Mittelteil sämtliche Fenster aus Sichtschutzgründen überdeckt sind - dies ist der Impfbereich.

Fährt der nicht zu übersehende Impf-Express nun in eine Haltestelle ein, wird vom Fahrer des Zweirichtungsfahrzeugs an allen vier Türen (je Seite zwei Einzel- sowie zwei doppelflügelige DÜWAG-Falttüren) wie im normalen Fahrgastbetrieb die Türfreigabe gegeben. Beim Einsteigen fragen

die sehr freundlichen und durchgängig gut gelaunten Mitarbeiter, ob man wirklich wegen des Impfens da ist. In gar nicht wenig Fällen führt dies zur Verwunderung „normaler“ Fahrgäste, von denen weder Zielschild noch Aussehen beachtet wurden.

Ist man an Bord, so befindet sich im A-Teil des Wagens der Empfang. Hier steht ein Arzt für eine fachliche Beratung bzw. ein Gespräch bereit. Hat man sich für die Impfung - egal, ob Erst-, Zweit- oder Auffrischungsimpfung - entschieden, werden die persönlichen Daten aufgenommen und man wird direkt in den C-Mittelteil geführt. Dort ist eine Vierersitzgruppe mit Vorhängen als Impfkabine abgetrennt und man kann auf der gut gepolsterten Kunstlederbank Platz nehmen. Kurz den Oberarm freigemacht, während der Mitarbeiter bzw. die Mitarbeiterin des Roten Kreuzes die Spritze



Leider ist der Impf-Express nun wegen Mangel an Serum im Depot Gutleut abgestellt. Die seitliche Aufschrift ließ sich hier aber besser fotografieren. Diese beiden und die folgenden Fotos: Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF)

vorbereitet. Und dann wird die anstehende Impfung dem Fahrer per Zuruf angekündigt, denn geimpft wird ausschließlich im Stehen in einer Haltestelle. Nachdem das aber nicht länger dauert als ein ganz normaler Fahrgastwechsel, entstehen keine Verzögerungen im Betriebsablauf. Vor der Weiterfahrt wird noch ein „Fertig“ aus der Impfkabine abgewartet und schon geht es weiter auf den Schienen Frankfurts.

Der frisch Geimpfte wird nun in das B-Teil des Wagens gebracht, der als „Ruhezone“ ausgewiesen ist. Hier können die 15 Minuten Beobachtungszeit in aller Ruhe verbracht werden, während die Skyline der Bankenstadt an einem vorüberzieht. Der Ausstieg ist ebenfalls an jeder Haltestelle möglich und auf Wunsch gibt es ein Gratis-Rückfahrtticket dazu.

Der Erfolg des eigentlich auf zwei Wochen befristeten Angebots Anfang November mit über 2.000 durchgeführten Impfungen hat dazu geführt, dass es mindestens eine zweite Phase geben soll. Bis zu 200 Dosen Biontech/Pfizer könnten pro Garnitur am Tag verimpft werden - wenn sie denn zur Verfügung stehen würden. Mangels Impfstoff steht der Impf-Express allerdings zu Redaktionsschluss dieser Ausgabe im Depot.

Der vorgesehene Fahrplan der auf zwei Linien von Montag bis Sonntag verkehrenden Züge ist zusammen mit weiteren Infor-



Die Adaptierung erfolgte mit einfachen Mitteln: Aufkleber weisen den Weg, die Impfkabine sind mit Vorhängen abgeteilt.

mationen auf der Homepage der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH (VGF) ersichtlich.

Und wer nun die Impfung erfolgreich hinter sich gebracht, im Ruhebereich ein wenig die Gedanken schweifen lässt und sich

als Straßenbahnfreund über dieses tolle Angebot freut, der kommt dann doch ins Schmunzeln, wenn die resolut-freundliche Sanitäterin die nächste Impfung ankündigt und durch den ganzen Wagen ruft: „Uschi impft!“ ■



Links:

Die Botschaft auf der anderen Wagenseite ist kurz und eindeutig. Die Folierung dient hier gleichzeitig als Sichtschutz.

... und die Wiener Impfbim

Herbert Harrer

Diese war laut Presseaussendung im Jahr 2020 ein großer Erfolg und eine der Zugpferde für die Gripeschutzimpfung, weshalb diese Aktion auch im Dezember 2021 und Jänner 2022 stattfand bzw. noch stattfindet und auch um die COVID-19-Schutzimpfung erweitert wurde. Am ersten Tag war, im Gegensatz zu Frankfurt, der Andrang noch überschaubar. Doch auch im Jänner kann man sich noch von Montag bis Freitag von 10:00 bis 18:00 Uhr ohne Voranmeldung an folgenden Standorten impfen lassen:

10. bis 14.1. Schleife Quartier Belvedere,
17. bis 21.1. Kennedybrücke und
24. bis 28.1. Westbahnhof, Ausweichgleis der 5er-Schleife. ■

Links:

Im Gegensatz zu Frankfurt erfolgt der Einsatz der Wiener Impfbim ausschließlich stationär. Zu Beginn der Aktion war der eigens beklebte A1 771 im Ausweichgleis der Schleife Karlsplatz abgestellt. Die vollständige Aufschrift lautet: „Hier wird gerade geimpft.“

Links:
Nur wenige Adaptierungen waren im Inneren notwendig: Vorderer und hinterer Einstiegsraum sind mit einem Vorhang abgeteilt und dienen als Aufenthaltsraum für den Fahrer bzw. als Garderobe für die Sanitäter. Der hintere Multifunktionsbereich im Modul 4 dient als Einstieg und Empfang; hier werden an einem Tisch die Daten aufgenommen. Im vorderen wird geimpft; für den Notfall steht eine Liege bereit.

Rechts:
Das Zwischenmodul mit Sitzen ist der Ruhebereich; in den Schränken wird das benötigte Material aufbewahrt. Alle Fotos: Herbert Harrer, 1.12.2021



Besuch der Werkstätte Kufstein von Lokomotion Rail

Johann Mlaker

Im November vergangenen Jahres besuchte eine „Delegation“ der Regionalen Niederlassung Innsbruck des VEF die Werkstätte von Lokomotion in Kufstein. Den Empfang und die sehr interessante Führung übernahm der Betriebsleiter der Anlage, Christian Narr, persönlich. Die Halle und die Außenanlage (inklusive eigener Anschlußbahn) beeindruckten uns Besucher durch große Sauberkeit und Übersichtlichkeit in Verbindung mit modernsten technischen Ausstattungen zur sicheren und zuverlässigen Instandhaltung und Instandsetzung der Lokomotiven. Auch externe Eisenbahnunternehmen oder Lokvermieter profitieren inzwischen vom vor Ort gebotenen Leistungsspektrum, das neben der leichten auch die schwere Instandhaltung diverser Lokomotivreihen unterschiedlichster Bauarten umfasst, perspektivisch bis hin zu Revisionen an einzelnen Baureihen.

Von oben nach unten:

Ein in Doppeltraktion geführter Güterzug bei der Durchfahrt der Haltestelle Gries kurz vor Erreichen des Bahnhofs Brennero/Brenner.

Die Teilnehmergruppe mit dem Betriebsleiter der Werkstätte Kufstein, Christian Narr (links).



Die Lokwerkstatt befindet sich im südlich gelegenen Areal des Grenzbahnhofs Kufstein am europäischen Güterverkehrskorridor RFC 3 „Scandinavian - Mittelmeer“. In Planung befindet sich bereits die Hinzunahme einer weiteren Lagerhalle im nordöstlichen Teil des Bahnhofs zum Depotieren von Ersatzteilen.

Zur Ausstattung der Werkstätte zählen aktuell:

Fünf Wartungsstände mit einer integrierten Arbeitsgrube, teilweise mit Dacharbeitsstand und seitlichem Arbeitskanal; eine Ölabscheideranlage, die den aktuell geltenden hohen umwelttechnischen Standards entspricht; eine Kranbahn über 2 x 60 m Gleislänge mit insgesamt bis zu 32 t Traglast; eine Hebebockanlage mit einer Hublast von 128 t; ein Gabelstapler mit einer Traglast von 8 t; eine schweißtechnische Anlage mit den Möglichkeiten zum elektrischen und autogenen Schweißen; ein Vorrat unterschiedlichster Ersatzteile sowie von Hilfs- und Betriebsstoffen für verschiedene Lokomotiv-Baureihen.

Aktuell sind 16 MitarbeiterInnen, darunter 6 Lokführer, am Standort Kufstein beschäftigt. Die Triebfahrzeugführer übernehmen in erster Linie ab Kufstein bis zum Bahnhof Brenner/Brennero sogenannte „Schubdienste“ mittels Nachschiebe-Tfz am Ende der Züge.

Gegründet wurde Lokomotion im Jahr 2000 in München und nahm ein Jahr später die Abwicklung des Güterverkehrs auf der Brennerachse München - Verona als erstes privates EVU im grenzüberschreitenden Verkehr nach der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs auf. Zum Einsatz kamen von Anfang an interoperable Loktraktionen ohne zeitraubenden Lokwechsel am Brenner. Im Jahr 2005 erfolgte die erstmalige Bedienung der Tauernachse bis Cervignano in Oberitalien. In der Folge wurde der von Lokomotion betriebene Güterverkehr nach Slowenien, zum Hafen Triest, nach Ungarn und Tschechien ausgeweitet. Im Jahr 2015 erfolgte die Eröffnung des Standorts Wien-Schwechat. Zwei Jahre später wurde ein eigenes Ausbildungszentrum gegründet. Dabei stehen die Aus-, Weiterbildungen und Umschulungen rund um den Eisenbahnbetrieb, vor allem die Ausbildung zum Triebfahrzeugführer, im Fokus. ■

Alle Fotos: Raimund Jahn

Von oben nach unten:

Die Traxx-Lok 186 283 steht kurz vor der Aufarbeitung.

Die Lok 186 282 über der Untersuchungsgrube.

Im Freigelände des Bahnhofs Kufstein abgestellt steht die Werksverschublok 333 716 (KÖF III) „Wera“, bereits mit der typischen Farbgebung von Lokomotion versehen.





Als Zweites am Haken: ein in Eigenregie restaurierter zweiachsiger Güterwaggon, beladen mit einem „verhüllten“ Transformator aus einer Spenderlokomotive der Baureihe 139

Leser schreiben:

Unser aufmerksamer Leser Adrian Geringer hat im Artikel „150 Jahre Villach - Franzensfeste“ auf Seite 16 richtig festgestellt, dass auf dem ersten Bild der Zug mit der 258 richtigerweise die sogenannte Tauernschleife von Villach Westbahnhof kommend in Richtung Spittal-Millstättersee befährt. Die beiden hinteren Gleise führen zum Villacher Hauptbahnhof, im Hintergrund ist die Kirche St. Martin zu erkennen. Der Fotograf

stand ungefähr am nördlichen Ende des Kapuzinerwaldsteiges und blickte drauabwärts Richtung Süden.

Weiter schreibt er uns: In Österreich wurde am 18.9.2021 vom Verein „Nostalgiebahnen in Kärnten“ (NBiK) ein Dampfsonderzug anlässlich des Streckenjubiläums „150 Jahre Drautalbahn“ durchgeführt, der die Südbahntage der EBFL als Ziel hatte. NBiK und EBFL unterstützten sich gegen-

seitig bei der Bewerbung, daher konnten alle möglichen Sitzplätze des Sonderzuges unter Beachtung der Corona-Auflagen ausverkauft werden. Leider mussten die Eisenbahnfreunde Lienz den für 20.11.2021 geplanten Sonderzug aufgrund zu geringer Voranmeldungen absagen.

Somit war dieser Dampfsonderzug die einzige „Erinnerung“ an das Streckenjubiläum! ■



Das Bild zeigt den Dampfsonderzug der NBiK zu den „Südbahntagen“ im Heizhaus Lienz bei Kleblach-Lind. Foto: Martin Kolenig, 18.9.2021

Ferlacher Nikolausdampfzüge

Adrian Geringer

Im Jahr 1998 begann der Verein „Nostalgiebahnen in Kärnten“ (NBiK) erstmals, Nikolausdampfzüge auf der von ihm betreuten Bahnstrecke Weizelsdorf - Ferlach zu führen. Diese entwickelten sich zu steten Publikumsmagneten: In der Saison 2019 konnten an fünf Betriebstagen über 5.100 Fahrgäste gezählt werden. Nach einer pandemiebedingten Pause im Jahr 2020 war es heuer wieder möglich, zumindest zwei Betriebstage durchführen zu können, ehe der vierte österreichweite Lockdown die Durchführung der restlichen drei untersagte. Mit einer reduzierten Sitzplatzbelegung zur Erfüllung der Corona-Auflagen war es dennoch möglich, am 20. und 21.11.2021 jeweils drei Zugpaare zu führen. Diese wurden aus der Dampflokomotive 88.103, der Diesellokomotive 383.10 und neun zweiachsigen Personwagen gebildet.



Der Nikolauszug wartet im Bahnhof Ferlach auf die Abfahrt. Foto: Jürgen Rohde, 20.11.2021

Eine Winterreise nach Westösterreich 1980/81

- 1. Teil: Triebwagen

DI Helmut Bogner

Nachdem der planmäßige Dampfbetrieb im Osten Österreichs Ende der 1970er-Jahre eingestellt war, die alten, offenen Wagen der Wiener Straßenbahn nicht mehr im Planbetrieb verkehrten und auch die interessanten alten Eisenbahnfahrzeuge hier immer seltener zu sehen waren, wurde der abwechslungsreiche Alltagsbetrieb in Westösterreich für mich immer attraktiver. Die großartigen Strecken über den Arlberg, den Brenner und durch das Karwendelgebirge taten ein Übriges dazu, mich für diese Bahnen zu begeistern. Ich verbrachte dort einige Tage der schneereichen Winterferien 1980/81, ausschließlich zum Fotografieren des planmäßigen Betriebes. Im

Im Unterinntal zwischen Innsbruck Hauptbahnhof und Telfs, fallweise sogar bis Landeck, gab es damals einen schnellbahnähnlichen Pendelverkehr mit 4030ern, die hier auch vierteilig eingesetzt waren. Am Freitag, dem 2.1.1981, durchfährt der in Innsbruck stationierte 4030.302 die sogenannte Konzertkurve. Dieser 1956 fertiggestellte Verbindungsbogen zwischen dem Hauptbahnhof und dem Westbahnhof, der sowohl verschubmäßig als auch zugmäßig befahren werden durfte, ist nach seinem Planer, dem Innsbrucker Stadtbaudirektor Fritz Konzert, benannt. Im Hintergrund sind die Wiltener Stiftskirche und der Auslauf der Bergiselschanze zu erkennen.



Gegensatz zu heute waren damals im Personenverkehr noch viele lokomotivbespannte Garnituren unterwegs. Die Nahverkehrstriebwagen beschränkten sich eher auf das Flachland. In Innsbruck waren sieben 4030.300 beheimatet, in Bludenz acht. Interessanterweise war die Reihe 4030 auch auf der steilen Karwendelbahn zu sehen - meist kam dort der mit einer elektrischen Widerstandsbremse ausgestattete 4030.311 zum Einsatz.

Etwas ganz Besonderes war damals die Montafonerbahn. Auf dieser nur 13 Kilometer langen Strecke von Bludenz nach Schruns wurden bis zum Jahre 2020 eigene Fahrzeuge eingesetzt. Nach der 1972 erfolgten Umstellung von 800 V Gleichstrom auf 15 kV/16,7 Hz erwiesen sich die Montafonerbahner als geniale „Bastler“ und schufen aus alten ausländischen Trieb- und Steuerwagen brauchbare, besonders interessante Fahrzeuge! ■



Von oben nach unten:

Die Anreise am Samstag, dem 27.12.1980, unterbrach ich im Grenzbahnhof Kufstein, wo auch deutsche Lokomotiven und interessante Güterzüge zu sehen waren. Hier war noch das schöne, alte Bahnhofsgebäude in Betrieb, der Neubau kündigte sich aber im Hintergrund schon an. Das Wetter verhieß nichts Gutes, ein finsterner Schneesturm kam hinter der Festung hervor und erlaubte gerade noch das Foto des Triebwagenschnellzuges TS 141 „Alpenland“. Die vom 4010.25 geführte Doppelgarnitur fuhr von Innsbruck als Korridorzug über das „Deutsche Eck“ nach Wien. Damals, vor der Errichtung der Rosenheimer Schleife, musste noch im Bahnhof Rosenheim gestürzt werden. Bei diesem Aufenthalt war das Ein- oder Aussteigen nach der damaligen Rechtslage nicht erlaubt.



Am Montag, dem 29.12.1980, gab es wolkenloses, herrliches Winterwetter, das ich zu einem Besuch der Montafonerbahn nützte. So schön das Wetter war - im engen Tal gab es bei der tiefstehenden Wintersonne nur wenige beleuchtete Stellen, die ein ordentliches Motiv hergaben, wie hier der Bereich zwischen Tschagguns und Kaltenbrunnen. An diesem Tag pendelte der ET 10.104 mit dem Steuerwagen ES 10.203. Der Steuerwagen entstand aus dem Dieseltriebwagen ABDm 8 der Schweizerischen Mittelthurgaubahn.

Die beiden fast baugleichen ET 10.203 und 204 entstanden aus den Dieseltriebwagen VT 63.905 und 907 der DB. Ersterer wurde 1965, also noch vor der Umstellung auf 15 kV, als Mehrsystemtriebwagen konzipiert. Auf dem am Sonntag, dem 4.1.1981, bei dichtem Schneegestöber aufgenommenen Bild schiebt er seinen Steuerwagen ES 10.204 bei der Ausfahrt aus Schruns durch die Schneemassen.



Der zuletzt auf der Pressburgerbahn eingesetzte 4060.02 kam 1972 zur Montafonerbahn, wo er modernisiert und sogar mit Vielfachsteuerung ausgestattet wurde. 1981 gab es noch den Kurswagen Dortmund - Schruns, der ab bzw. bis Bludenz planmäßig einem Personenzug der Montafonerbahn beigegeben wurde. Im Fall einer Verspätung musste der Vierachser der DB jedoch auf andere Weise abgeholt werden. In der Sommersaison war das öfters der planmäßige Dampfsonderzug. Am Montag, dem 29.12.1980, hatte ich das besondere Glück, dass der ET 10.106 zur Abholung des verspäteten Kurswagens eingeteilt war. Bei der Fahrt von Schruns nach Bludenz war er dem planmäßigen, aus ET 10.103+ES 10.204 bestehenden Personenzug vorgespannt, den ich hier an einer sonnigen Stelle nahe Lorüns aufnehmen konnte.



Erst nachdem die Sonne hinter den Bergen verschwunden war, konnte ich schließlich den ET 10.106 mit dem Kurswagen Dortmund - Schruns bei der Ausfahrt aus Bludenz fotografieren. Neben dem Gleis der Montafonerbahn liegt das Gleis der Arlbergbahn; im Hintergrund sind die Einfahrsignale zu sehen.



Eine erfreuliche und bunte Abwechslung waren die meist von der Bundesbahndirektion München veranstalteten Ausflugsfahrten des „Gläsernen Zuges“ ET 491.001. Zwei dieser Fahrzeuge, die ausschließlich für Ausflugsreisen eingesetzt wurden, entstanden 1935 und 1936 bei der Firma Fuchs in Heidelberg und bei AEG - Berlin. Nur der 001 überlebte den 2. Weltkrieg und war bis zu seinem Unfall 1995 Stammgast in Österreich. Am Samstag, dem 3.1.1981, verbringt er gerade seine Pause im Bahnhof Steinach am Brenner.



Der einzige mit einer elektrischen Widerstandsbremse ausgestattete 4030, der 311er, bei der Ausfahrt mit Ersatzsignal aus dem Innsbrucker Hauptbahnhof nach Telfs am Dienstag, dem 6.1.1981.



Hier noch etwas Schmalspuriges: der Planbetrieb auf der Innsbrucker Straßenbahnlinie 6. Der Triebwagen 2 hält am Sonntag, dem 28.12.1980, auf der Fahrt von Igls nach Innsbruck an der tief verschneiten Haltestelle Schloss Ambras.



Den absoluten fotografischen Höhepunkt und eine fotografische Herausforderung gab es am Silvesterabend 1980 im Innsbrucker Hauptbahnhof: Nach der Rückkehr von einem erfolgreichen Fototag auf der Karwendelbahn fuhr dieser Zug unerwartet und leider schon bei Dunkelheit ein. Die Finsternis erforderte eine lange Belichtungszeit - ein im Digitalkamerazeitalter unbekanntes Problem. Natürlich hatte ich kein Stativ mit, aber dafür die Idee, die Kamera auf einem Mistkübel in die richtige Position zu legen und sie eine mehrere Sekunden lange Zeitaufnahme mittels Selbstauslöser machen zu lassen. Die Nachfrage beim Lokomotivführer ergab, dass der 4030er wegen eines Heißläufers ausgereiht werden musste, weshalb der Rest der Garnitur, 6030.313+7030.305, von der 1670.09 geschleppt wurde. Dieses Foto leitet zu den Bildern der längst verschwundenen alten Elektrolokomotiven über, die im nächsten Teil der „Winterreise“ vorgestellt werden.



Streckeneröffnung in Graz

Leo Engelmayer

Am Freitag, dem 26.11.2021, erfolgte die Inbetriebnahme der beiden Linien 4 und 6 nach Reininghaus und Smart-City. Es handelt sich dabei um den bisher größten Ausbau von Tramwaylinien in Graz. Die Neubaustrecke Reininghaus ist 1,8 km, die in die Smart City 1,3 km lang. Initiiert wurden sie noch vom ehemaligen Bürgermeister Mag. Siegfried Nagl, eröffnet von der neuen Bürgermeisterin Elke Kahr. Eine feierliche Eröffnung gab es, dem Virus geschuldet, nicht. Die neue Bürgermeisterin befuhr diese Strecken nur mit den Holding-Vorständen unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Hier nun Fotos vom laufenden Betrieb, beginnend mit der Linie 4. Fotos von der Linie 6 folgen im nächsten Heft. ■



Oben:
Vom Hauptbahnhof kommend biegt am 29.11. der Triebwagen 209 von der Haltestelle Alte Poststraße in die Neubaustrecke Richtung Reininghaus ein.

Rechts:
Der Variobahn-Triebwagen 230 bei der Einfahrt in die Haltestelle Reininghausstraße; 29.11.2021



Der Bus 121 der neuen Transversallinie West hält, von Gösting kommend, am 30.11.2021 auf seiner Fahrt Richtung Puntigam in der Haltestelle Reininghauspark/tim. Die Linie 65 befährt die gesamte Neubaustrecke gemeinsam mit der Linie 4.



Der Triebwagen 609 hält am 30.11.2021 auf seiner Fahrt stadteinwärts in der Haltestelle Jochen-Rindt-Platz. Hier kann auf die Buslinie 66 (Grottenhofstraße - Schulzentrum St. Peter) umgestiegen werden.



Die Variobahn 239 fährt von der Haltestelle Jochen-Rindt-Platz Richtung Endstation; 29.11.2021



234 und 202 stehen am 27.11.2021 in der neuen Endstelle Reininghaus. Alle Fotos: Leo Engelmayer



Für Sie gelesen

Alfred Luft

David Lackner, Dietmar Tschudnig: Olga und Krokodil in Kärnten - Die Reihen 1280 und 1089/1189.

130 Seiten, A5 quer (15 x 21 cm), 100 größtenteils ganzseitige Abbildungen, Eigenverlag der Nostalgiebahnen in Kärnten, Klagenfurt 2021, € 22.-

Das einzig Negative, was der Rezensent über dieses Buch zu sagen weiß, ist die Nennung des völlig ungebräuchlichen Spitznamens Olga für die 1280.14, mit dem einst eine Handvoll Lokführer eine arme Aufräumerfrau der Zf. Villach West in unschöner Weise verspottet haben sollen. Schwamm drüber! Ansonsten aber ist es eine Freude diesen hübsch gestalteten und hervorragend gedruckten Bildband anzusehen. Lobenswert ist auch die nun lückenlose Angabe der Bildautoren am Schluss des Buches.

Die „Krokodile“ 1089 und 1189 waren nach der Elektrifizierung der Tauernbahn 1935 bis knapp nach dem Krieg dort fleißig unterwegs gewesen, es gibt davon jedoch nur wenige Bildzeugnisse. Danach kamen sie lediglich im Personenzugdienst um 1960 von der Nordseite herüber gerade auf einen Sprung nach Mallnitz, womit ihnen nur 22 Seiten gewidmet sind. Umso mehr kann sich dadurch der Band mit der Reihe 1280 befassen, über die ohnehin noch nie eine

eigene Veröffentlichung erschienen ist. Dabei finden sich übrigens nicht weniger als 16 der 20 nach dem Krieg noch vorhandenen

Loks bei Einsätzen in Kärnten abgebildet! 1927-1930 hatten die BBÖ die Güterzugloks 1280.01-22 mit dem in Österreich nur bei dieser Type verwendeten Stangenantrieb nach System Kandó beschafft. Die Reichsbahn bezeichnete sie als E 88 201-222; ab 1953 erhielten sie ihre alten Nummern zurück. Die Höchstgeschwindigkeit von nur 50 km/h wurde noch Ende der 20er-Jahre gemäß alter Tradition als für den Güterzugdienst ausreichend erachtet, was jedenfalls nicht sonderlich weitblickend war. Erstaunlicherweise wurden sie Mitte der 50er-Jahre mangels genügend

vieler neuerer E-Loks trotzdem noch im Personenzugdienst Villach - Rosenbach und Villach - Tarvis eingesetzt! Ansonsten sah man sie nicht selten als Vorspann bei schweren Güterzügen auf diesen beiden steilen Strecken, im Verschub und vor lokalen Sammelgüterzügen. Als letzte 1280er überhaupt schied schließlich 1976 die 1280.14 aus. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass hier ein schönes Porträt dieser Reihe entstanden ist, das jedem an österreichischer Elektrolokgeschichte Interessierten wärmstens zu empfehlen ist. ■



Franz Haas: Die Lokalbahn Schwechat - Mannersdorf

240 Seiten, A4, über 250 Abbildungen, zahlreiche Dokumente, Fahrpläne und Tabellen; Verlag Railway-Media-Group, Wien 2021, € 49.-

Nach dem in unserer Nummer 4/2021 besprochenen Werk über die Lokalbahn Ödenburg - Preßburg desselben Autors hat sich dieser nun der Lokalbahn nach Mannersdorf angenommen, die damit erstmals mit einer Monographie bedacht wird. Ihr Ausgangspunkt war die Station Klein Schwechat der 1872 eröffneten Flügelbahn der Kaiserin Elisabeth-Westbahn (Penzing - Maxing - Donauhafen Albern). Da die Aspangbahn auch eine kurze Verbindungsstrecke von ihrer Station Zentralfriedhof nach Klein Schwechat errichtet hatte, konnten Züge der neuen Lokalbahn von und nach Wien Aspangbahnhof verkehren. Die von einer privaten Gesellschaft errichtete, 29 km lange Strecke nahm am 5.1.1884 ihren Betrieb auf. Kurios war, dass die Lokalbahn in Götzendorf anfänglich keinerlei Verbindung mit der Hauptstrecke Wien Ostbahnhof - Bruck a/d Leitha der Staatseisenbahngesellschaft (StEG) besaß, sondern mittels einer Brücke über diese hinweg nach Mannersdorf führte! Indes, schon am 7.7.1884 erwarb die StEG die in finanzielle Bedrängnis geratene Lokalbahngesellschaft und errichtete sogleich in Götzendorf eine Verbindungskurve. Die weitere interessante und verwickelte Geschichte sei hier nicht detailliert beschrieben, zu erwähnen

ist jedenfalls, dass ab 1914 die Preßburgerbahn den Abschnitt zwischen Groß Schwechat und dem neugeschaffenen Abzweighbahnhof Fischamend Reichsstraße mitbenützte. Der nie besonders bedeutende Personenverkehr wurde zwischen Fischamend Reichsstraße und Götzendorf bereits 1951 eingestellt, Götzendorf - Mannersdorf folgte 1982. Sehr ausführlich behandelt sind auch sämtliche jemals bestandenen Anschlussbahnen und deren Betrieb. Heute ist von Klein Schwechat bis zur Abzweigung nach dem heute unterirdischen Bahnhof Flughafen Wien (sie liegt etwa dort, wo sich früher der Bahnhof Fischamend Reichsstraße befand) vom Charakter der Lokalbahn nichts mehr übrig geblieben. Neben dem riesigen Industriekomplex der Raffinerie Schwechat in diesem Abschnitt sind auf dem lokalbahnartig verbliebenen Streckenteil die bedeutendsten Güterverkehrskunden die Firma Bahnbau Swietelsky - RTS Rail Transport Service nächst km 13 der Lokalbahn (eine gewaltige Anlage mit 20 km Gleislänge und 100 Weichen!) und im Endbahnhof Mannersdorf die Zementfabrik. Auch die einst-

mals dort bestandenen Feldbahnen zum Abbau von Tegel sowie im Steinbruch finden ausführlich Erwähnung. Dieses hochinteressante Buch sei damit dem Eisenbahnfreund wie auch dem heimatkundlich Interessierten empfohlen. ■



Irmtraut Karlsson, Adelheid Schwarz: Franz Veitschegger: Mein Leben für die Bahn, 1922-2019 Eisenbahner aus Gloggnitz
240 Seiten, 15 x 21 cm, Kral-Verlag, Berndorf 2021, € 24,90

Hier liegt nach dem Gefühl des Rezensenten ein fesselnder Text vor, bei dem man, wenn man zu lesen begonnen hat, nicht mehr aufhören kann. Es ist freilich kein Eisenbahnbuch der Art wie die sonst in dieser Spalte besprochenen, sondern die Erinnerungen eines in vielerlei Hinsicht Betroffenen! Alles Unglück begann damit, dass der Urgroßvater den schönen Gsollerhof mit 150 ha Weideland in Altenberg (zwischen Rax und Schneeealpe) beim Kartenspiel „Einundzwanzigerln“ verspielte und die Familie auf der Straße stand. So kam es, dass alle in das schwere Leben kleiner Leute des 19. Jahrhunderts gestoßen wurden, z. B. mit Kinderarbeit seines 12-jährigen Großvaters als „Türlbub“ im Neuberger Eisenwerk. Als Nebenbemerkung sei eingefügt, dass in diesem Buch der Freund des Landes rund um den Semmering auf allerhand Heimatkundliches stößt. Auch in der Zwischenkriegszeit, in der Franz 1922 geboren wurde, ging es bekanntlich mit der Armut weiter. So musste er sich nach dem Schulabschluss mit Gelegenheitsarbeiten irgendwie durchschlagen. 1938 brachte eine kurze, trügerische Scheinblüte. Auf einmal gab es Arbeit und Wohlstand für alle. Nach einem sechsmonatigen „Landdienst“ in Ostpreußen fand er Arbeit bei den Fezfabriken, einem heute noch florierenden Gloggnitzer Textilbetrieb. Doch nach einem Jahr, es war der 19.8.1940, rief man ihn ins Personalbüro: Dienstverpflichtet! Morgens 7 Uhr Dienstantritt bei der Deutschen Reichsbahn im Heizhaus Gloggnitz, denn dieser für die Kriegsführung essentielle Betrieb brauchte jede Menge Leute. Nach einem halben Jahr erniedrigender Schinderei mit Kohleschaufeln und Lokreinigen ging es zur gleichermaßen anstrengenden Heizerausbildung, aber er ertrug alles gerne, denn nun stand sein Lebenstraum Lokführer zu werden vor der Erfüllung! Der

Dienst währte oft 20 Stunden, dabei vier- bis fünfmal Vorspann oder Schiebe bis Semmering, einmal eine Odyssee mit Militärzügen bis Cilli - Rückkehr erst nach 6 Tagen! Am 1.10.1941 der nächste Paukenschlag: Um 12 Uhr eben in Semmering angekommen rief ihn der Fahrdienstleiter zum Telefon. Ohne daheim gewesen zu sein war er um 17 Uhr als Soldat bei den Eisenbahnpionieren in Korneuburg. Bald war er geprüfter Feldbahnlokfürer. Doch dann ging es für lange Zeit nach Russland, wo er neben seinem Dienst (Strecken umspuren und zerstörte Brücken instandsetzen) grauenhafte Dinge erleben musste. Nach einer Verletzung war er leider zu rasch wieder tauglich. Nach einem Brückenbau-einsatz bei Cilli im März 1945 nach Korneuburg zurückgekehrt wurde er ein weiteres Mal Knall auf Fall zur sinnlosen Verteidigung der Festung Königsberg abkommandiert. Als er am 1.4.1945 dort ankam, hatte eben die Rote Armee Wr. Neustadt und Gloggnitz besetzt. Franz geriet in russische Kriegsgefangenschaft, aus der er erst 1947 heimkehren sollte. Bald darauf der nächste Tiefschlag: Der Bahnarzt stellte auf einem Auge Schwachsichtigkeit zufolge einer im Felde erlittenen, unbehandelten Augenverletzung fest: C-tauglich und damit nie wieder Fahrdienst! Aber immerhin gelang es ihm, dem Eisenbahner mit Leib und Seele, im Verwaltungsdienst wieder beruflich Fuß zu fassen, eine Familie zu gründen und endlich ein geregeltes bürgerliches Leben zu führen. Mit einem ausgezeichneten Gedächtnis begabt, begann er in der Pension seine Erinnerungen niederzuschreiben, daneben noch wertvolle Zeitdokumente zu sammeln und alles zusammen vor dem Vergessenwerden zu bewahren



um damit auch aufzuzeigen, dass unsere Freiheit und unser Wohlstand keine Selbstverständlichkeit sind, sondern wir alle zu deren Bewahrung beitragen müssen! Auch in diesem Sinne sei das Buch wärmstens empfohlen. ■

Anmerkung: Niemand ist vollkommen und so fand der Rezensent auf Anhieb einige Unschärfen und Fehler, die jedoch der großen Linie dieser Darstellung nichts anhaben können. Die Listen „Im Buch erwähnte Lokomotiventypen“ und „Glossar: Fachausdrücke im Eisenbahnwesen“ wimmeln hingegen nur so von Verhauern, über die der kundige Eisenbahnfreund schmunzeln, die große Mehrzahl der nicht so Eisenbahnaffinen aber hoffentlich hinweglesen wird. Nicht ganz glücklich sein kann man über die in Büchern dieses Zuschnittes wohl nur sekundäre Bebilderung, die als durchwegs lieblos bezeichnet werden darf.

Peter Wegenstein: Wege aus Eisen in Salzburg und Kärnten

132 Seiten, 24 x 20 cm, 102 Abbildungen, Verlag Winkler-Hermaden, Schleinbach 2021, € 22,90

In dieser 2012 mit dem Buch über das niederösterreichische Weinviertel begonnenen und inzwischen bekannten und beliebten Serie liegt nach dem 2020 herausgekommenen Band über Oberösterreich nun dieser als bereits 9. Band vor. Wie immer findet man zu allen Strecken präzise Angaben wie taggenaue Eröffnungs-, Elektrifizierungs-, Umbau- und leider auch Einstellungsdaten. Bis auf das ewige Leid mit den layoutbedingten viertelseitigen Bildchen (diesmal sind es 30) freut sich der Rezensent über die hervorragende Wiedergabequalität der

in der Mehrzahl ganzseitigen Abbildungen, eine schöner als die andere! Bei etlichen uralten Farbdias sehen die Drucke eindeutig schöner aus als die Originale. Zwei Richtigstellungen müssen aber auch noch sein: Auf Seite 32 fährt der Zug Richtung Salzburg, er kommt also aus dem Dunkel des Tauerntunnels! Auf Seite 47 ist links die Gailbrücke der Karawankenbahn, der 5045er fährt also nicht nach Rosenbach, sondern es ist ein Nachschuss auf den TS 191



Wien Südbhf - Tarvis. Zugleich muss der Rezensent, von dem dieses Bild stammt, einbekennen, dass er 65 Jahre lang glaubte, der Triebwagen sei auf ihn zugekommen und ein Sonderzug gewesen. Erst vor kurzem

wurde er seines Irrtums gewahr: Wer nämlich ganz genau hinsieht, wird merken, dass über dem rechten Scheinwerferglas eine Schluss Scheibe steckt!

Am Schluss dieser Buchbesprechung

scheint es dem Rezensenten fast schon überflüssig das Buch allen Eisenbahnfreunden wärmstens zu empfehlen. Alle 8 vorangegangenen Bände sind übrigens weiterhin erhältlich. ■

Rupert Gansterer: 17c 372 - Die Grand Dame der Südbahn
 Broschüre, 152 Seiten, 21 x 27 cm, ca. 200 Abbildungen, Klein Publishing, Wien 2021, € 28,80

Etwa in derselben Aufmachung wie das über die Reihe 310 hat das Eisenbahnmuseum Strasshof dieses hübsche Werk über ein weiteres Glanzstück seiner Sammlung zusammengestellt. Es beginnt mit einer Betrachtung über die Achsfolge 2'B und die Entstehung der 17c unter dem Konstrukteur Louis Adolf Gölsdorf (dem Vater von Karl). Die 17c verkörpert den Abschluss eines bewährten und erfolgreichen Bauprinzips von 2'B-Loks mit niederer Kessellage. Nach zwei Vorserienloks von Floridsdorf 1885 lieferten 1891 bis 1901 neben Floridsdorf auch Wr. Neustadt und Budapest weitere 60 Maschinen. Sehr nett findet der Rezensent die Schilderung einer nachempfundenen zwölfstündigen Fahrt mit dem Schnellzug 2b von Wien nach Triest am 30.8.1898. Die etwa 600 PS leistende 17c kam mit einem solchen Zug von etwa 10 Zweiachsern in der Ebene leicht auf ihre zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, auf den 7,5 Promille zwischen Wr. Neustadt und Gloggnitz erreicht sie laut der Belastungstafel mit 200 t etwa 45 km/h. In Gloggnitz erhält sie Vorspann, in Mürzzuschlag, Marburg und Laibach erfolgt Lokwechsel auf eine andere 17c. Einiges wird von der Maschine auf den 70 Kilometern von Laibach bis zur Scheitelsstation St. Peter der Karstbahn abverlangt, wofür der Fahrplan einen Durchschnitt von

46,6 km/h vorsieht. Von da an rollt der Zug bergab bis Triest. Nach einigen Jahren aber waren die 17c durch immer längere Züge, verschärft durch den Vormarsch der spezifisch schwereren modernen Vierachser, überfordert und wanderten in den Personenzugsdienst ab. Zwischen 1926 und dem Zweiten Weltkrieg waren fast alle schon ausgemustert. Ein Glücksfall war indes die Graz-Köflacher Bahn: 1924/25, das war zur Zeit der Übernahme der Südbahn durch die BBÖ, kam die 372 mit 7 ihrer Schwestern zur GKB, wo sie teilweise bis in die 60er-Jahre in Dienst standen. Der Rezensent erhielt 1961 vom damaligen Direktor Deisinger (welcher nebstbei einst als Lokführer auf der 17c stand und sie in sein Herz geschlossen hatte) die Erlaubnis zur Mitfahrt nach Wies-Eibiswald und retour. Dabei konnte er sich von der Leistungsfähigkeit, die die Lok in den Händen guter Personale entwickelte, überzeugen, etwa wie sie mit 9 Wagen ohne ein einziges Mal zu schleudern die Steigung hinter Deutschlandsberg meisterte. Nach ihrer Außerdienststellung 1968 wurde die 372 fürs Eisenbahnmuseum reserviert und kam dann als Nostalgielok unter anderem

1970 bei der Feier „100 Jahre FJB“ zu Ehren. Seit 1973 ist sie nun in Strasshof zu Hause. Besonders die vielen Mühen, die Lok betriebsfähig zu erhalten, bestimmen den weiteren Inhalt dieses Buches. 2020 ist wieder einmal ihre Kesselfrist abgelaufen und ein teurer Rohrtausch fällig. Der Verkaufserlös dieser Schrift soll ein kleiner Beitrag dazu sein! ■



Werner Prokop: 150 Jahre Nordwestbahn
 224 Seiten, A4, über 400 Abbildungen, Verlag Railway-Media-Group, Wien 2021, € 49.-

Nach dem 2018 erschienenen Buch „Otto Wagner - Wiener Stadtbahnarchitektur“ hat nun der Eisenbahnbuchautor und zugleich Lehrer an der Höheren Lehranstalt für Wirtschaftliche Berufe (HLW) Hollabrunn ein weiteres Mal im Rahmen der so genannten Kreativwerkstatt zusammen mit 17 Schülerinnen das vorliegende Buch gestaltet. Es ist da ein hübsches Werk mit vielen hervorragend schön gedruckten Fotos aus alter und heutiger Zeit entstanden. Hervorzuheben sind bei letzteren die gut gelungenen Drohnenaufnahmen, die einen instruktiven Überblick über die flache Landschaft gewähren. Eingeschoben und kurz besprochen wurden zusätzlich einige abzweigende Linien, die nicht Teil der Nordwestbahn waren, nämlich die NÖ Landesbahn von Korneuburg Richtung Mistelbach, die Verbindungsstrecke Stockerau - Absdorf-Hippersdorf (eine Lokalbahn im Betrieb der kkStB),

die Nordbahnstrecke von Zellerndorf in Richtung Laa a/d Thaya und die NÖ Landesbahn Retz - Drosendorf. Etwas knapp ausgefallen ist die Würdigung der im heutigen Tschechien liegenden Strecken, eine eingehendere Beschäftigung mit diesen hätte jedoch den Rahmen des ohnehin schon 224 Seiten umfassenden Werkes bei weitem gesprengt. Es ist jedenfalls allen Freunden Weinviertler Bahnstrecken zu empfehlen. ■



Wie Alfred Luft schon in der Septembernummer in der Spalte „Vor 60 Jahren“ angekündigt hatte, beginnt nun endlich der mehrteilige Bericht über die Reise von Harald Navé (1935-2004) und seinem Bruder Gerhard Luft zu den Eisenbahnen Spaniens vom 11. bis 24.9.1961, nachdem letzterer kurzfristig eine Einladung zu dieser Fahrt angenommen hatte. Im Jahre 2016 war im Madrider Verlag Maquetren unter dem Titel „Vapor en Espana: 1961“ ein inzwischen

vergriffener Bildband mit 260 wunderschönen Fotos von Harald Navé erschienen, in dem als Einleitung die von Gerhard Luft verfassten Reiseerinnerungen in spanischer Übersetzung abgedruckt waren. Diese folgen nun hier im deutschen Original. Im Weiteren folgt, aufgeteilt auf mehrere Ausgaben, eine kleine Auswahl aus einer unglaublichen Fülle an Fahrzeugen, angefangen von winzigen Schmalspurloks über teils damals schon hundertjährige Ve-

teranen bis zu den mächtigen modernen 2'D2'-Loks der Reihe 242. Kein anderes Land konnte damals ein derartig breites Spektrum an Typen bieten - eine Herrlichkeit, die allerdings nach nur wenigen Jahren vorbei war. Ein tieferes Eindringen in die Eisenbahngeschichte darf hier freilich nicht erwartet werden, vielmehr können die jeweiligen Bildtexte nur Streiflichter auf diese oder jene Besonderheit werfen.

Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé - 1. Teil

DI Gerhard Luft

Anfang September 1961 erhielt ich einen Anruf von Harald Navé, ob ich Lust habe, mit ihm für drei Wochen nach Spanien zu reisen, um dort Dampfloks zu fotografieren. Da gab es nicht viel zu überlegen, weil das nächste Semester an der Universität für Bodenkultur ohnehin erst im Oktober begann. Als Treffpunkt wurde der 8.9.1961 am Abend in Wettingen bei Zürich vereinbart.

In aller Eile einen Rucksack packen mit allem, was man in drei Wochen so braucht, und bereits am 5.9. per Autostopp mit einigen Fotohalten in Westösterreich und Nächtigungen in Jugendherbergen bis nach Bregenz.

Oben:

Das erste Fahrzeug, das den beiden am Morgen des 11.9.1961 über den Weg lief, war ein Personenzug der damaligen meterspurigen Privatbahn Ferrocarril Santander - Bilbao (SB) mit der Lok 104 „Treto“ bei Sodupe. Neun dieser typisch englischen 2'B-Tenderloks hatte Dübs in Glasgow 1900 geliefert. Das Bild zeigt trübes Wetter, wie es hier entlang der Nordküste Spaniens häufig vorkommt. Am Küstengebirge stauen sich die Wolken und verursachen damit zugleich das trockene Klima des Landesinneren. Hier im Norden Spaniens besteht trotz etlichen Einstellungen auch heute noch ein großes, nunmehr staatlich verwaltetes Meterspurnetz. Im übrigen Spanien mit seiner Breitspur von 1676 mm sind meist nur Nebenstrecken schmalspurig ausgeführt.

Unten:

Das Hauptgeschäft machten die Schmalspurbahnen des Nordens mit der Montanindustrie, im Personenverkehr dagegen gab es zum Beispiel in der wichtigen Verbindung von Bilbao nach Leon nur einen durchlaufenden Fernpersonenzug pro Tag. Der aber hatte es in sich: Gleich im ersten Abschnitt nach Bilbao waren ab Meeresebene über 700 Höhenmeter zu überwinden. Das Bild zeigt ihn mit zwei Loks der Ferrocarril de la Robla (FR) in der Station Ungo-Nava. Gleich zwei Fremdlinge sind hier zu sehen: Die Vorspannlok Nr. 106, mit Namen „Manuel Oraa“, wurde zusammen mit sechs ihrer Schwestern 1920 von der schon elektrifizierten Rhätischen Bahn erworben. Sie trug noch immer ihre Schweizer Originalnummer!

Von hier, nachdem weiteres Autostoppen erfolglos blieb, mit dem Zug nach Wettingen, wo ich am Bahnhof bereits erwartet

wurde. Noch am gleichen Abend ging es los mit Haralds VW-Käfer, der nicht nur als Fortbewegungsmittel dienen sollte, son-



dem auch als Nachtquartier. Mir war das recht, denn Geld hatte ich als Student ohnehin nicht viel. Schon am nächsten Vormittag die ersten Fotos in Frankreich und am Abend des 10.9. waren wir in Bilbao.

Es folgten zwei Wochen Intensivbereisung in Sachen Eisenbahn, wobei Kulturelles auch nicht zu kurz kam. Obwohl Eisenbahn Fotografieren damals in Spanien strikt verboten war, gab es weder auf Bahnhöfen, noch in Heizhäusern oder auf freier Strecke Beanstandungen, vielmehr war das Bahnpersonal freundlich und hilfsbereit. Wie immer waren mitgeführte Fotos von Bahnen aus anderen europäischen Ländern sehr nützlich. Ein nicht mehr ganz taufrischer Fahrplan der RENFE erlaubte zumindest für den Personenverkehr einen groben Überblick über die zu erwartenden Züge, über die Schwerpunkte des Dampfbetriebes hatte Harald vor Reiseantritt Erkundigungen eingeholt. Einige Worte und Redewendungen aus dem Wörterbuch, ein paar schnell erlernte Schimpfwörter, ein wenig Englisch und das Sprechen mit „Händen und Füßen“ reichten völlig aus. Nach vollbrachtem Tagwerk wurde noch durch einige Stunden Nachtfahrt das nächste Ziel angesteuert, denn ein längerer Schlaf auf den Liegesitzen des VW war ohnehin fast unerträglich.

Lohn der Reise war eine Vielzahl von Dampflokkfotos - auch in der wunderschönen Landschaft Spaniens - sowohl bei der RENFE, als auch bei diversen anderen Bahngesellschaften wie FR (Ferrocarril de la Robla), AG (Alcoy - Gandia) oder die entzückenden Schmalspurbahnen in Cas-

tellon und vor allem Valdepeñas inmitten endloser Weinkulturen. Einige Dampfloks standen schon damals mehr als 100 Jahre im Einsatz, es herrschte eine unglaubliche Typenvielfalt, hergestellt von allen namhaften Lokfabriken in Europa und den USA. Überrascht waren wir von der hervorragenden Pflege und damit dem tadellosen Aussehen der Maschinen.

Im Gegensatz zu den Schwarzweißfotos hatten wir wenig Glück mit den Farbbildern. Harald hatte Kodachrome eingelegt, ich Ektachrome, was wir noch sehr bedauern sollten. Während meine Diapositive in den ersten Monaten noch sehr gut aussahen, kamen seine Dias von der Entwicklungs-

anstalt entweder gar nicht oder völlig unbrauchbar zurück. Glücklicherweise bat mich Harald, von meinen Dias Duplikate anfertigen lassen zu dürfen; diese sehen auch heute noch recht gut aus. Meine Originale wurden jedoch nach einigen Monaten stark rosastichig und konnten erst vor einigen Jahren im Wege einer digitalen Bearbeitung wieder in einen brauchbaren Zustand versetzt werden. Warum wir beide den damals besten im Handel erhältlichen Farbfilm (Agfa CT 18) nicht verwendet haben, wird für immer ein Rätsel bleiben. Dafür sind alle Schwarzweißfotos von bester Qualität - mögen Sie viel Freude daran haben! ■



Oben:
Hier die 1928 in Graffenstaden (Fabriksnr. 7499) gebaute FR 153 in Espinoza de los Montes. Diese formschönen Pacific-Schnellzugloks Nr. 181-185 kamen 1957 nach der dortigen Verdieselung aus Tunesien hierher!

Unten:
Um ihre schweren Güterzüge nicht mit zwei Loks bespannen zu müssen, orderte die FR vier Garratts: das Bild zeigt die „Venancio de Echevarria“ genannte Lok 80, Hanomag 10461/1930, in Bercedo. Unter allen europäischen Ländern konnte sich nur Spanien mit der in den früheren Kolonien weltweit verbreiteten Bauart Garratt anfreunden. In den nächsten Folgen werden wir noch mehr dieser Ungetüme sehen.

*Der Vorstand des **VEF**
gratuliert herzlichst zum Geburtstag!*

im Jänner

Walter Brauneis	80	Ing. Ernst Wimmer	70
Franz Munsch	75	Peter Knotz	65



Zusammenkünfte und Veranstaltungen

Monika Harrer

WIEN: Mittwoch ab 19.00 Uhr im Restaurant "Falkensteiner Stüberl", 1030 Wien, Kleistgasse 28, <http://www.falkensteinerstueberl.at>

GRAZ: Jeden Mittwoch im Verbandslokal: 8010 Graz, Steyrgasse 114, alte Remise, 1.Stock

INNSBRUCK: Jeden ersten Donnerstag im Monat 16.45 Uhr Stammtisch, 17.00 Uhr Vortrag;
Café Inthal, 6020 Innsbruck, Wilhelm-Greil-Str. 3

EISENBAHMUSEUM SCHWECHAT: 2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2b

Mi, 12.1.	19.00 Uhr	Franz Haas: „Lokalbahn Schwechat - Mannersdorf“ Buchvorstellung mit Diavortrag	Wien
Do, 13.1.	16.45 Uhr	Stammtisch: Jahresrückblick 2021	Innsbruck
Mi, 19.1.	19.00 Uhr	Christian Köller: „2021 ging mehr“, Teil 1	Wien
Mi, 26.1.	19.00 Uhr	Dieter Mörtl: „Suomen rautatie“, finnische Eisenbahnen	Wien

**Bitte informieren Sie sich vor einem Besuch beim Veranstalter, ob die
Ausstellungen, Sonderfahrten oder Vorträge auch wie geplant stattfinden können!**

Veranstaltungen

Monika Harrer

(Alle Angaben ohne Gewähr. Rückfragen bitte ausschließlich an den Veranstalter!)

Mi, 5.1.	15.30 Uhr	Fahrt zur Steinbacher Perchtenrauhnacht	Steyr Lokalbahn ↔ Grünburg	ÖGEG/Steyrtalbahn
Mi, 12.1.	18.30 Uhr	Herbert Themel: „Eisenbahn und Straßenbahn: Planbetrieb und Sonderfahrten aus verg. Tagen“	1220 Wien, Bernoullistraße 1	VHS Donaustadt
Di, 18.1.	18.30 Uhr	Christian Köller: „2021 ging mehr“, Teil 1	1030 Wien, Kleistgasse 28, Gasthaus Falkensteiner Stüberl	EMC Karl Gölsdorf

Modellbahn-Ausstellungen (alle Angaben ohne Gewähr)

Monika Harrer

Tabelle Farbcodierung:

Wien	NÖ	OÖ	Stmk	Kärnten	Tirol	Salzburg	Vorarlberg	Burgenland
------	----	----	------	---------	-------	----------	------------	------------

jeden Mittwoch	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	18 - 21 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66, Stiege 33 (Gemeinschaftsraum)
2. bis 6.1.	1. Salzburger MEC	Ausstellung abgesagt!	H0, H0e	10 - 17 Uhr	5023 Salzburg-Gnigl, Gaisbergstraße 29 (im alten Stellwerk)
So, 2.1.	Pyhrn-Priel-MBC	Klubanlage	H0, H0e	14 - 18 Uhr	4582 Spital am Pyhrn, Stiftsplatz 2
Mi, 5.1.	ESV Knittelfeld	Großanlage	H0	10 - 17 Uhr	8720 Knittelfeld, Bahnhofplatz 8
Do, 6.1.	AMV Johnstraße	Besuch nur mit Voranmeldung	H0, H0e	14 - 18 Uhr	1150 Wien, Johnstraße 40 (im Keller der Schule)
	Pyhrn-Priel-MBC	Klubanlage	H0, H0e	14 - 21 Uhr	4582 Spital am Pyhrn, Stiftsplatz 2
	MBC St. Florian	Clubabend	H0	17 - 20 Uhr	4490 St. Florian, Stiftstr. 2, Meierhof
	ESV Knittelfeld	Großanlage	H0	10 - 17 Uhr	8720 Knittelfeld, Bahnhofplatz 8
Sa, 8.1.	Pyhrn-Priel-MBC	Klubanlage	H0, H0e	14 - 18 Uhr	4582 Spital am Pyhrn, Stiftsplatz 2
	MEC Salzkammergut	Schauanlage	H0, H0e	10 - 16 Uhr	4810 Gmunden, Druckereistraße 7, Einkaufspark (im Zwischengeschoß)
Mo, 10.1. ?	MBK Kleinreifling	Klubanlage	H0, H0e	13 - 17 Uhr	4464 Kleinreifling 164
Fr, 14.1.	AMC-Wien	Modellbahn- ausstellung	N	13 - 18 Uhr	2100 Korneuburg, Hauptplatz 31-32, Stadtsaal
Sa, 15.1.	AMC-Wien	Modellbahn- ausstellung	N	10 - 18 Uhr	2100 Korneuburg, Hauptplatz 31-32, Stadtsaal
So, 16.1.	AMC-Wien	Modellbahn- ausstellung	N	10 - 16 Uhr	2100 Korneuburg, Hauptplatz 31-32, Stadtsaal



DIE SCHIENE

Österreichische Post AG
MZ16Z040973M ISSN 2222-2251
Retouren an: VEF, Fruethstraße 11, 1030 Wien

VEF
Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

48. Jahrgang

Einzelpreis € 8,00

Nr. **02**

Februar **2022**



9 4190003 015376

Inhalt

Vor 60 Jahren	3
Letzte Er-Fahrschule	5
Dampflokomotive 88.103 erhält Kesselhauptuntersuchung	6
Steuerwagen 6546.210 zu Gast in Kärnten	6
Die Museumsbahn Blonay - Chamby	7
Neue Südbahn in Kärnten.....	12
Streckeneröffnung in Graz	13
Eine Winterreise nach Westösterreich 1980/81 - 2. Teil: Lokomotiven in Innsbruck, auf der Arlbergbahn und im Montafon.....	16
Linie 47 - vor 60 Jahren Adel.....	21
Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé - 2. Teil.....	25
In the Streets of Philadelphia - vom Vorbild zum Modell	28
Veranstaltungen.....	31

Titelbild:

1110.11+1110.529 mit dem D 286 (Rom - München) in Innsbruck Hauptbahnhof bei der Einfahrt von der Brennerbahn am 6.1.1981. Vorne rechts die 1145.16, ein 1966 nachgebautes Einzelstück dieser Baureihe, bei einer Verschiebung zur Zugförderung.

Fotos letzte Umschlagseite:

Oben:

Der Zug K 2443+u2 3827+u2 1969 am 22.7.1961 bei der Einfahrt in den ersten eingleisigen Streckenteil auf dem Flötzersteig. Die Linie 47 wurde vor 60 Jahren eingestellt, siehe Bericht auf Seite 21.

Unten:

Größer könnte der Unterschied zu Wien nicht sein: Der Triebwagen 2325, Baujahr 1947, im Juni 2009 auf der Girard Avenue in Philadelphia; siehe Bericht auf Seite 28.

Offenlegung im Sinne des Mediengesetzes:

Der unpolitische, gemeinnützige VEF - Verband der Eisenbahnfreunde, 1030 Wien, Fruethstraße 11, ist zur Gänze Herausgeber und Verleger der Zeitschrift Die SCHIENE.

Verbandsvorstand:

Präsident Mag.pharm. Alfred Luft

1. Vizepräsident DI Georg Barta

2. Vizepräsident Martin Mannsbart

Verbandssekretär Christian Peschl

Finanzreferent DI Georg Barta

Eisenbahnreferent Mario Zelsacher

Straßenbahnreferent Martin Mannsbart

Öffentlichkeitsarbeit & Redaktion Herbert Harrer, Monika Harrer

Mitarbeiter: Klaus Außerhofer, Thomas Adolph, Ing. Harald Baminger, DI Helmut Bogner, Lukas Bogner, Leo Engelmayer, Adrian Geringer, Sabine Grahnsner, Josef Hlavač, DI Rudolf Koller, Egbert Leister, Roman Lillich, Mag.pharm. Alfred Luft, DI Gerhard Luft, Martin Mannsbart, Stefan Thier.

Ziel der SCHIENE ist die Information der VEF-Mitglieder und der Mitglieder der Partnervereine über Veranstaltungen sowie über allgemeine Schienenverkehrsbelange. Die SCHIENE ist auch über Abonnements und im freien Verkauf der Öffentlichkeit zugänglich. Die vom VEF gebrachten Beiträge sind jeweils durch das jeweilige VEF-Signet gekennzeichnet. Alle übrigen Beiträge sind allein Verantwortung der Partnervereine und jeweils als solche gekennzeichnet.

Verlags- und Herstellungsort Wien.

Hersteller: Print Alliance HAV Produktions GmbH, Druckhausstraße 1, 2540 Bad Vöslau.

Vertrieb: Presse Großvertrieb Austria Trunk GmbH.

Einzelpreis: € 8,00; Jahresabonnement: € 50,00 inkl. Postzustellung (Inland). Für VEF-Mitglieder und Mitglieder von Partnervereinen ist die Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors dar und sind - wie auch Beiträge der Partnervereine und Leserbriefe - außer Verantwortung der Redaktion.

Nachdruck bei Quellenangabe und Belegexemplar gestattet, Vervielfältigung jeglicher Art untersagt.

Hinweis: Auf Grund der Archivierung unserer Zeitschrift im Austria-Forum der TU Graz sind Texte und Bilder der älteren Hefte auch elektronisch verfügbar.

Medienpartner der Zeitschrift Die SCHIENE:

ÖMT - Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen

FH St. Pölten - Fachhochschule St. Pölten

FEDECRAIL - Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

NOVOG Niederösterreich Bahnen



Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

Mitglied im
ÖMT

Verband Österreichischer
Museums- und Touristikbahnen

Printed in Austria
Logo einsetzen

Rent a Bim
Oldtimer-Straßenbahnfahrten

WIR FAHREN WIEDER!

Ab sofort können die beliebten Straßenbahnfahrten mit historischen Wagen unter Einhaltung der geltenden Covid-19-Schutzmaßnahmen wieder durchgeführt werden.

Tel.: +43 1 892 13 34

E-Mail: info@rentabim.at

www.rentabim.at

Wir freuen uns Sie wieder in unseren Tramwayoldtimern begrüßen zu dürfen!



DIE SCHIENE

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT & REDAKTION

Sie erreichen uns unter dieschiene@vef.at

oder per Post an:

VEF-Verband der Eisenbahnfreunde,
Fruethstraße 11, 1030 Wien

Beiträge und/oder Veranstaltungstermine sind rechtzeitig (das ist der Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe!) bekannt zu geben, sonst können wir sie nicht veröffentlichen.

Redaktionsschlüsse der nächsten Ausgaben:
2.2. und 2.3.2022



www.dieschiene.com



Vor 60 Jahren

DI Gerhard Luft



Am 22.1.1962 konnte ich im Tfz-Abstellbereich von Wien Westbahnhof den total schneeverkrusteten DB ETA 150.128 [1] mit seinem Steuerwagen ESA 150.148 [2] fotografieren. Dieser „Speichertriebwagen“ (Elektro-Triebwagen mit Akkumulatoren) war laut nicht mehr sehr aktueller Bildmeldung in der Zeitschrift „Eisenbahn“ vom Juli 1962 (die ihn ebenfalls schneeverkrustet zeigt) mit dem E 762 nach Wien gekommen, um auf diversen Lokalstrecken der ÖBB erprobt zu werden. In der Ausgabe Nr. 4 der „Eisenbahn“ wurde berichtet, dass der Triebwagen am 24.2.1962 mit dem D 221 nach Oberösterreich überstellt und auf diversen Lokalstrecken erprobt wurde. Trotz intensiver Nachschau in dieser Zeitschrift bis Mitte 1963 konnte ich auf keinen Bericht über das Ergebnis der Probefahrten stoßen - ein Hinweis für Eisenbahnhistoriker. (Anmerkung der Redaktion: Batterien waren, verglichen mit der Kapazität, damals noch viel schwerer und damit die Reichweite auf den steigungsreichen Strecken Österreichs entsprechend geringer als heute, dazu kommt noch der notwendige Aufbau entsprechender Lade-Stationen.)

Nicht nur in Österreich gab es damals einen beträchtlichen Überschuss an ausgemusterten Dampflokomotiven, die der Verschrottung zugeführt wurden,



sondern offensichtlich auch in Deutschland. Am 24.2.1962 konnte ich die DB-Lokomotiven 18.625 [3] und 92.2010 [4] in Felixdorf ablichten, wo sie für den Weitertransport zur Firma Hebenstreit in Blumau-Neurifhof bereitgestellt waren. Deren Firmengelände sollte sich in all den Jahren der Dampflokverschrottung zur Pilgerstätte von Eisenbahnfotografen entwickeln, da hier Spezialitäten aus versteckten Abstellorten auftauchten.

Schneereich war der Winter 1961/62 in Wien und die WVB hatten schon im Spätherbst 1961 mit „Trockenkursen“ zur Einschulung der Schleppflugfahrer begonnen, was sich nun bezahlt machte. Aus der Familienwohnung in der Klosterneuburger Straße konnte ich am 27.2.1962 die Räumfahrten der Triebwagen 2208 [5] und 2226 [6] mit jeweils zwei angehängten Schlepppflügen im Bilde festhalten. Bemerkenswert ist die fast ungehinderte Räumung bis an den Straßenrand durch das Fehlen parkender Autos. Dem genauen Beobachter wird nicht entgehen, dass auf beiden Bildern vor dem Telefonhäuschen eine Person darauf wartet, endlich ein Gespräch führen zu dürfen. Heute, im Zeitalter des Mobiltelefons, unvorstellbar, wo jeder eines im Handtascherl, an der hinteren Backe oder ständig in der Hand und darauf starrend mit sich trägt. ■



Letzte E₁-Fahrschule

Roman Lillich

Die SCHIENE berichtete bereits im Heft 3/2017 anlässlich des 50-jährigen Betriebsjubiläums über die Geschichte der E₁. Nun zeichnet sich langsam ab, dass die Tage dieser epochalen Wagen unwiderrüflich gezählt sind. Bemerkenswert war die voraussichtlich letzte betriebsinterne Schulung auf dieser Type im Zeitraum vom 16. bis 23.12.2021. Am 16.12.2021 war die Garnitur 4549+1328 zu sehen, an den restlichen Tagen der Zug 4844+1336. Auffällig war eine liebevoll gestaltete Dachsignalscheibe mit dem Schriftzug „Letzte E₁-Schule“. Der E₁ 4549 wurde übrigens am 17.12.2021 in die Hauptwerkstätte der Wiener Linien überstellt und gelangte nach Ausbau des Fahrscheinverkaufsautomaten nach Erdberg in das Verkehrsmuseum „Remise“. Zum Redaktionszeitpunkt war er als Museumswagen der Wiener Linien vorgesehen. Die Garnitur 4844+1336 hat nach Abschluss der Schulfahrten die Hauptwerkstätte der Wiener Linien nicht mehr verlassen und ist zur Ausmusterung vorgesehen. Damit verbleiben vorläufig sieben Stück E₁ im Betriebsstand (4774, 80, 84 und 4808, 58, 61 und 62). Zu erwähnen ist noch, dass planmäßig am 5.1.2022 letztmalig auf der Linie 26 mit E₁ gefahren wurde (Zug 4780+1356) und nun nur mehr Einsätze auf der Linie 30 erfolgen sollen. Dazu wurde begonnen auf den Dachsignalen der Züge fixe Folien mit „30“ statt der Blechscheiben anzubringen, womit auch die Ära der markanten Dachsignalscheiben zu Ende gehen dürfte. Erster E₁ mit Dachsignalfolien im Einsatz war am 5.1.2022 der Wagen 4774. Wie lange sich die letzten Wagen dieser Type noch im Planverkehr halten werden, bleibt offen, aber 2022 wird wohl ihr letztes Einsatzjahr werden. ■

Von oben nach unten:
Das im Text erwähnte Dachsignal
„Letzte E₁-Schule“.

Foto: Roman Lillich, 16.12.2021

Ein Bild aus speziellen Zeiten: 4549 als
letzte E₁-Fahrschule auf dem Schwen-
denplatz neben dem B₁ 771 als Impf-
bim. Foto: Roman Lillich, 16.12.2021

Nächst der Haltestelle Zentralfriedhof,
4. Tor ist die Fahrschule 4844+1336
Richtung Hauptwerkstätte der Wiener
Linien unterwegs.

Foto: Sabine Grahsner, 23.12.2021



Dampflokomotive 88.103 erhält Kesselhauptuntersuchung

Adrian Geringer

Die Dampflokomotive 88.103 des Vereins „Nostalgiebahnen in Kärnten“ (NBiK) stellt die letzte betriebsfähige von ursprünglich sieben vorhandenen Maschinen der Kriegsdampflokomotive (KDL) 8 dar. Sie wird seit dem Jahr 1994 von den NBiK vorrangig auf der Strecke Weizelsdorf - Ferlach eingesetzt und ist mittlerweile jene Normalspurdampflokomotive Österreichs mit den meisten planmäßigen Einsatztagen pro Jahr! Nach neun Saisons zeigten sich bereits gegen Ende der Sommersaison 2021 Korrosionserscheinungen an einigen Kesselrohren, weshalb die Durchführung einer Kesselhauptuntersuchung nötig wurde. Daher fand am 28.11.2021 die Überstellung der Dampflokomotive von Weizelsdorf nach St. Veit an der Glan statt, um im dortigen Heizhaus die erforderlichen Arbeiten durchführen zu können. Die Überstellung der 88.103 erfolgte geschleppt durch die 2050.09 der *regio* durch die 88.103 über keine, für Fahrten auf dem ÖBB-Netz aber notwendige PZB-Anlage verfügt. ■

Von oben nach unten:

Die Überstellfahrt der 88.103 unter Dampf hinter der 2050.09 am 28.11.2021 in Klagenfurt Hbf. Foto: Manuel Mak

Die 88.103 ist wohlbehalten im Lokschuppen in St. Veit an der Glan angekommen. Foto: Adrian Geringer, 28.11.2021



Steuerwagen 6546.210 zu Gast in Kärnten

Adrian Geringer

Zur Erweiterung der Sitzplatzkapazitäten bei den Nostalgiezügen des Vereins „Nostalgiebahnen in Kärnten“ (NBiK), welche auf dem Streckennetz der ÖBB geführt werden, wurde mit der Firma „Bahn im Film“ eine Kooperation zur Nutzung des Steuerwagens 6546.210 geschlossen. Das Fahrzeug ist nun in

Schon öfter war der 6546.210 hinter dem 4042.01 unterwegs, so wie hier am 17.8.2019 auf der bekannten Hangbrücke bei Limberg-Maissau. Foto: Franz Lackner



St. Veit an der Glan Westbahnhof stationiert und wird künftig zumeist gemeinsam mit dem Elektrotriebwagen 4042.01 der NBiK eingesetzt werden. Eine Fernsteuermöglichkeit des Triebwagens vom Steuerwagen aus ist aufgrund der unterschiedlichen Steuerungssysteme nicht möglich, er wird als reiner Beiwagen Verwendung finden. Im Jahr 2019 erfolgte bereits einmal der Einsatz von 4042.01 und 6546.210 im Rahmen eines Sonderzuges von „Bahn im Film“ im Raum Wien/Niederösterreich. Der nächste Einsatz des Steuerwagens wird voraussichtlich im Mai 2022 im Rahmen einer Zweitagesfahrt gemeinsam mit dem 4042.01 nach Übelbach, Graz, Feldbach und Bad Gleichenberg erfolgen. ■



Der Steuerwagen 6546 210-1 von Bahn im Film nach der Ankunft auf dem Heizhausgelände in St. Veit an der Glan am 28.11.2021. Foto: Adrian Geringer

Die Museumsbahn Blonay - Chamby

DI Rudolf Koller

Die im französischsprachigen Teil der Schweiz nahe Montreux gelegene Museumsbahn Blonay - Chamby (BC) ist die älteste eidgenössische Museumsbahn. Bereits seit über 50 Jahren (exakt seit 1968) wird hier ein Museumsbahnbetrieb durchgeführt.

Entstehungsgeschichte und Strecke

Die 2,95 km lange, eingleisige, meterspurige und mit 900 V Gleichstrom elektrifizierte Bahnstrecke Blonay - Chamby wurde 1902 als Teil der Gesamtstrecke Vevey - Saint Léger - Blonay - Chamby eröffnet. In Chamby besteht Anschluss an die ebenfalls meterspurige Strecke Montreux - Gstaad - Zweisimmen der MOB (Montreux - Berner Oberland-Bahn). Der Betrieb wurde von Anfang an durch die damalige Chemins de fer électriques Veveysans (CEV) durchgeführt. Infolge zu geringen Verkehrsaufkommens stellten diese 1966 den Abschnitt Blonay - Chamby ein.

In der Folge wurde bereits Ende 1966 der Verein „Museumsbahn Blonay - Chamby“ gegründet. Nach Errichtung eines Depots (genannt Chamby-Musée) inklusive einer 200 m langen Anschlussstrecke konnte im Juli 1968 der planmä-



Von oben nach unten:

Die Dampflokom Nr. 6 (ex BAM) im Bf. Blonay, rechts ist der Beginn der MVR-Zahnradstrecke nach Les Pléiades zu sehen.

Die Dampflokom Nr. 6 (ex BAM) an der Bekohlungsanlage im Museumsbahndepot.

ßige Museumsbahnbetrieb starten. Die steigungsreiche Strecke hat dank eines Tunnels, eines Viadukts und ihrer engen Bögen die Merkmale einer Bergbahn. Zudem bietet sie eine schöne Aussicht auf den Genfer See.

Die Museumsbahn ist ein konzessioniertes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die Streckeninfrastruktur ist im Eigentum der MVR (Transports Montreux-Vevey-Riviera, der Nachfolgegesellschaft der CEV). Die Museumszüge (8 bis 10 Zugpaare pro Tag) verkehren an allen Wochenenden von Mai bis Oktober; zum Einsatz kommen historische Dampflok und E-Triebfahrzeuge. Eine Tageskarte für beliebig viele Fahrten inklusive Museumseintritt (Chamby-Musée) kostet 22 Schweizer Franken (umgerechnet rund 20,50 EUR). Ein Besuch ist sehr empfehlenswert.

Fahrzeuge

Die BC besitzt eine umfangreiche Sammlung von rund 30 Triebfahrzeugen sowie 40 Wagen und Dienstfahrzeugen mit den Baujahren von 1870 bis 1940. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei der betriebsfähigen Aufarbeitung des Fahrzeugparks und dessen Einsatz auf der Museumsbahn. Daher befindet sich ein großer Teil der Fahrzeuge in betriebsfähigem Zustand und kommt bei den abwechslungsreich zusammengestellten Museumszügen zum Einsatz. Schwerpunkt des Bestandes an Meterspur-Rollmaterial sind Fahrzeuge von Eisenbahn- und Straßenbahngesellschaften aus der Westschweiz, es sind aber auch die Deutschschweiz, das Tessin sowie Deutschland und Frankreich vertreten.

Beispielhaft sollen hier genannt werden (mit Ausnahme der 99 193 sind alle nachstehend aufgelisteten Fahrzeuge betriebsfähig):

- Dampflok G 3/3 Nr. 6 (SLM 1901), ex BAM (Eisenbahn Bière - Apples - Morges). Die Maschine hat Wechselnummern und kann auch als JS 909 (Jura-Simplon-Bahn) beschildert werden, wo sie bis 1921 im Einsatz war;
- Dampflok 99 193 (Maschinenfabrik Esslingen 1927), ex DB (Strecke Nagold - Altensteig);
- Dampflok HG 3/4 Nr. 3 (SLM 1914), ex BFD (Brig - Furka - Disentis-Bahn, heute Matterhorn Gotthard Bahn);
- E-Lok Ge 4/4 Nr. 75 (SLM/MFO 1913), ex Werkslok der Georg Fischer AG (Schaffhausen);

Von oben nach unten:

Der Sommerwagen BC 21 (SWS 1911) der 1970 eingestellten Ferrovie Lugano - Cadro - Dino (LCD) im Tessin.

Der Wagen B4 61 (SIG 1906) der Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB).

Die Dampflok 99 193 der ehemaligen DB-Strecke Nagold - Altensteig.





- E-Lok Ge 4/4 Nr. 81 (SLM/BBC 1918), ex RhB (Rhätische Bahn);
- Triebwagen ABe 4/4 I Nr. 35 (SIG/SAAS/MFO 1908), ex RhB (Rhätische Bahn);
- Triebwagen Ce 2/3 Nr. 28 (SWS/SAAS 1948), ex TL (Tramway lausannoise);
- Triebwagen BCFeH 4/4 Nr. 6 (SLM/SIG/EGA 1909), ex MCM (Eisenbahn Monthey - Champéry - Morgins);
- Triebwagen Fe 4/4 Nr. 151 (SIG/S&H 1911), Gepäcktriebwagen ex CGTE (Compagnie Genevoise des Tramways Électriques);
- Posttriebwagen Ze 2/2 Nr. 31 (SIG/BBC 1914), ex RhSt (Rheintalische Strassenbahnen);
- Selbstfahrende Dampfschneeschleuder R 1052 (SLM 1913), ex BB (Berninabahn);
- Schienentraktor Te 2/2 Nr. 926 (StStZ/MFO 1935), ex VBZ (Verkehrsbetriebe Zürich). ■

Alle Fotos vom 8.7.2018:
DI Rudolf Koller



Oben:
Die selbstfahrende Dampfschneeschleuder R 1052 war früher auf der Berninabahn im Einsatz.

Rechts:
Diese E-Lok, Ge 4/4 Nr. 75, war die Werkslok der Georg Fischer AG in Schaffhausen.



Der Schienentraktor Te 2/2 Nr. 926 ex VBZ (Verkehrsbetriebe Zürich).

Der 3.-Klasse-Wagen C 23 (SWS 1903) ex GFM (Chemins de fer fribourgeois Gruyère - Fribourg - Morat).



Die Triebwagen Nr. 28 ex TL (Straßenbahn Lausanne) und Nr. 35 ex RhB (Rhätische Bahn) vor dem Fahrzeugdepot in Chamby-Musée, dazwischen der ebenfalls von der TL stammende gedeckte Güterwagen K 510 (SWS 1910).



Der Posttriebwagen Ze 2/2 Nr. 31 ex RhSt (Rheintalische Strassenbahnen).





Die Dampflokomotive HG 3/4 Nr. 3 ex BFD (Brig - Furka - Disentis-Bahn), eine Vorgängerin der Furka-Oberalp-Bahn.



Der Gepäcktriebwagen Fe 4/4 Nr. 151 ex CGTE (Compagnie Genevoise des Tramways Électriques) im Gleisvorfeld des Depots in Chamby-Musée.



Ein Blick in den Führerstand des Gepäcktriebwagens Fe 4/4 Nr. 151 ex CGTE (Compagnie Genevoise des Tramways Électriques).



Die schon seit 2014 als Baustellenzufahrt bestehende neue Draubrücke, wo die anschließende Strecke teilweise den noch bestehenden Bahnhof Tainach-Stein in einem Tunnel unterfährt.

Neue Südbahn in Kärnten

Leo Engelmayer

Anlässlich eines Besuches in Kärnten hatte ich die Möglichkeit den schon fertiggestellten Abschnitt Abzw. Althofen - Mittlern der neuen Koralmbahn zu besuchen. Derzeit wird der Abschnitt Klagenfurt Hbf. bis Abzw. Althofen und kurz vor Mittlern bis nach Mittlern von den planmäßigen Zügen nach Wolfsberg benützt. ■

Alle Fotos: Leo Engelmayer, 17.8.2021



Oben:
Der neue Bahnhof Völkermarkt liegt platzsparend quer über den Gleisen.

Unten:
Die neue Haltestelle Mittlern ist jetzt rund 2 km vom Ort entfernt, während die alte zentral in der Ortsmitte gelegen war.



Der Stadler-233 steht am 27.11.2021 in der Endhaltestelle Smart City.

Streckeneröffnung in Graz

Leo Engelmayer

Die im Heft 11/2021 genannte Endstelle Nikolaus-Harnoncourt-Park wurde doch wieder in Smart City/Peter-Turner-Gasse rückbenannt, dafür heißt die Haltestelle Dreierschützengasse jetzt Dreierschützengasse/Helmut-List-Halle und die Haltestelle Helmut-List-Halle heißt Nikolaus-Harnoncourt-Park. Das Zielschild lautet Smart City, die andere Endstation St. Peter blieb unverändert. ■

Alle Fotos: Leo Engelmayer



Oben:
Der Triebwagen 245 fährt am 29.11.2021 vor der Helmut-List-Halle (eine mit Hilfe modernster Technik zum Konzertsaal umgebaute ehemalige Fabrikshalle) und dem Wissensturm stadteinwärts.

Unten:
Die Haltestelle Dreierschützengasse, Helmut-List-Halle, in die der SGP-Triebwagen 609 gerade einfährt, liegt etwas entfernt davon Richtung stadteinwärts; 29.11.2021.



Die Variobahn 227 steht am 29.11.2021 in der Haltestelle Starhembergasse, Fahrtrichtung stadteinwärts.



Der 236 biegt am 29.11.2021 von der Waagner-Biró-Straße in die Daungasse zur Haltestelle Hauptbahnhof-Westeingang ein - dieser befindet sich rechts.



Der 218 biegt am 27.11.2021 in die Daungasse zur Haltestelle Asperngasse, Hauptbahnhof-Westeingang ein. Dieser Umweg um den Häuserblock rechts ist leider notwendig, da sich der Bogen von der Wagner-Biró-Straße in die Eggenberger Straße nicht ausgeht.





Der 235 biegt von der Daungasse in die Asperngasse ein, im Hintergrund sieht man den denkmalgeschützten Wasserturm des Grazer Hauptbahnhofes; 29.11.2021.

*Der Vorstand des **VEF**
gratuliert herzlichst zum Geburtstag!*

im Februar

DI Friedrich Labres
Heinz Berthold
Ing. Wilhelm Kurdiovsky

90
85
80

Ing. Peter Wegenstein
Dietmar Magyar

75
60



FRITZ RODATZ
Versicherungen rund um die Eisenbahn

Seit über 50 Jahren Ihr Spezialist für Eisenbahnen!

Wir bieten Ihnen kostengünstigen Versicherungsschutz „Rund um die Bahn“

Informieren Sie sich über unsere Leistungen auf unserer Homepage:

www.eisenbahnversicherungen.de

Ihr Fritz Rodatz Team erreichen Sie unter:

E-Mail: info@fritzrodatz.de / Tel.: +49 40 23 13 93 / FAX +49 40 23 19 28

Eine Winterreise nach Westösterreich 1980/81 - 2. Teil: Lokomotiven in Innsbruck, auf der Arlbergbahn und im Montafon

DI Helmut Bogner

Nach dem ersten Teil über die Triebwagen möchte ich in den Teilen 2 und 3 die Lokomotiven vorstellen, die in diesem schneereichen und strengen Winter im Alltagsbetrieb unterwegs waren. Die sechsachsigen Elektrolokomotiven, häufig in Doppeltraktion, prägten das Bild der Güterzüge. Sehr viele Personenzüge wurden noch nicht mit Triebzügen geführt, sondern mit Lokomotiven und Wagen. Von Wendezügen war auch noch keine Rede und daher gab es in den Endbahnhöfen interessante Verschubmanöver, bei denen auch die Stangenverschublokomotiven der Reihen 1061 und 1161 zu sehen waren. Diese führten auch die verschubmäßig geführten Überstellungen zwischen dem als Abstellbahnhof genutzten Innsbrucker Westbahnhof und dem Hauptbahnhof. Im Streckendienst waren unter anderem die Reihen 1110, 1110.5, 1020, 1145, 1670 und 1180 planmäßig eingesetzt. Das Anfahren eines schweren Güterzuges mit einer 1020er, das den Boden

Von oben nach unten:

Am 27.12.1980, nachmittags von Wien kommend, war natürlich der Grenzbahnhof Kufstein das erste wichtige Ziel. Von Deutschland kamen Nahverkehrswendezüge - ein bei den ÖBB noch viele weitere Jahre unbekannter Zugtyp. Die Lokomotiven der meist aus sogenannten „Silberlingen“ bestehenden Garnituren befanden sich hier üblicherweise auf der deutschen Seite. Wegen der damals noch vorgeschriebenen Zollkontrolle war das Fotografieren am „deutschen“ Bahnsteig auch nicht immer ganz problemlos. Hier wartete die nach Rosenheim abfahrtsbereite 141 202 mit ihrem P 6580. Links steht die 111 038 mit einer weiteren Wendezuggarnitur.

Arlbergbahn:

Am 29.12.1980 gab es herrlichen Sonnenschein, den ich zu einem Besuch der Zugförderungsstelle Bludenz ausnützte. Hier waren auch die drei Nachbaulokomotiven der Reihe 1020 (45, 46 und 47) beheimatet. Hier im Bild die 1020.46 bei der Einfahrt in das Zugförderungsgelände.

Vor der herrlichen Bergkulisse erreicht der von Bregenz kommende, von der 1670.26 geführte P 5635 den Bahnhof Bludenz. Wie üblich ist der Postwagen gleich hinter der Lokomotive gereiht. Nach den drei Schlierenwagen folgen weitere Gepäckwagen und Güterwagen für die Paketbeförderung.





erzittern ließ, oder das eigenartige Getriebegeräusch der 1670er sind unvergessliche Eindrücke, ebenso der Betrieb im tiefsten Winter bei eisiger Kälte, schlechter Sicht und dichtem Schneefall. Viele dieser Eindrücke konnte ich in Bildern festhalten, die zwar nicht alle Details der Fahrzeuge zeigen, aber einen Eindruck von den schwierigen Bedingungen vermitteln, unter denen der Bahnbetrieb an solchen Tagen aufrechterhalten wurde. Auch das Freiräumen eines Bahnhofes von meterhohem Schnee mit einem von einer 1180er geschobenen Klimaschneepflug gehörte zu den im Wiener Bereich unbekannteren Eindrücken.

In diesem zweiten Teil meines Reiseberichtes steht der Winterbetrieb in Innsbruck und auf der Arlbergbahn im Mittelpunkt. Nicht zu vergessen ist auch die Montafonerbahn, auf der seit 1980 die von der ÖBB übernommene 1045.03 in nur unwesentlich veränderten Zustand in Betrieb stand. Die restlichen Tiroler Bergstrecken sind einem dritten Teil vorbehalten. ■

Alle Fotos: DI Helmut Bogner

Von oben nach unten:

Unvergesslich bleibt mir die Fahrt am frühen Morgen des Neujahrstages 1981 mit einem von nur wenigen, etwas angeheiterten, aber sehr freundlichen Tirolern besetzten 4030er von Innsbruck nach Landeck. Mein Ziel war das Foto des Eilzuges E 663 Lindau - Graz, der an diesem Tag auf der Arlbergbahn vermutlich wegen einer verkündeten Lawinewarnstufe mit den schweren Lokomotiven 1020.40 und 1110.530 bespannt war.

Die ärgsten Winterverhältnisse gab es am 5.1.1981 am Arlberg: Nachdem es dort mehrere Tage lang ununterbrochen geschneit hatte, bahnten sich die Lokomotiven den Weg durch die stetig ansteigenden Schneemassen und sahen besonders an der Stirnfront auch entsprechend aus. Bei der Rückfahrt von Bludenz nach Tirol gelang mir im tief verschneiten Bahnhof Langen ein Foto der 1670.24 mit dem P 5513 Lindau - St. Anton, den ich angesichts der Gerüchte über die bevorstehende Sperre der Arlbergbahn gleich zur Weiterfahrt nach St. Anton benützte.

In St. Anton erwartete mich die 1670.28 abfahrtsbereit mit dem Personenzug P 5584 nach Lindau. Im Hintergrund ist das schöne alte Bahnhofsgebäude zu sehen. Dieses steht zwar immer noch, die Strecke wurde aber in den Berg hinein und damit weg vom Ortszentrum verlegt.

Gleichzeitig kämpfte sich die 1180.09 mit dem Klimaschneepflug 985.212 durch die Schneemassen.



Wintersturm in St. Anton am Arlberg am 5.1.1981: Bei Kälte, Schneefall und schlechter Sicht fährt die 1020.45 Vorspann vor der 1110.15 mit einem Güterzug. Links ist die Schneeräumung mit dem Klimaschneepflug 985.212 und der 1180.09 im Gange, rechts steht die im Personenverkehr eingesetzte 1670.28.



Innsbruck

Insgesamt sechs 1161er waren damals in Innsbruck stationiert, darunter die grüne 09, die am 1.1.1981 den Verschub im Hauptbahnhof besorgte.





Der rote Lack der 1161.04 ist auch nicht mehr ganz neu, wie der braune Fahrleitungsabrieb an den Oberseiten der Vorbauten beweist. Am 2.1.1981 war sie hier im Innsbrucker Westbahnhof eingesetzt.



Die am westlichen Ende des Innsbrucker Hauptbahnhof gelegene Konzerkturve verbindet diesen mit dem Westbahnhof und wurde sowohl von Verschubfahrten als auch von Zugfahrten befahren. Zufällig - und vielleicht auch aus Freude an dieser Herausforderung - fuhr am 6.1.1981 der E 663 (Lindau - Graz) mit der 1042.630 gleichzeitig mit einer von der 1161.04 gezogenen Überstellfahrt leerer Reisezugwagen mit exakt gleicher Geschwindigkeit und Kopf an Kopf vom Westbahnhof zum Hauptbahnhof.



Die verschneite 194.084 der DB bei einer Verschubfahrt im Bereich der Zugförderung Innsbruck am 6.1.1981. Diese Lokomotive hat noch die Stromabnehmer mit nur einem Schleifstück, trotzdem ist nur einer angehoben.

Am 6.1.1981 fährt die 1110.526 mit dem Eilzug E 685 (München - Innsbruck) in den Innsbrucker Hauptbahnhof ein.



Immer wieder kamen vom extremen Wintereinsatz gezeichnete Lokomotiven in die Zugförderung zurück - so wie hier am 6.1.1981 die 1145.16 vermutlich von der Brennerbahn. Diese Lokomotive war ein 1966 erfolgter Nachbau der 1930 bis 1931 gelieferten Reihe. Der mechanische Teil wurde in der Hauptwerkstätte Linz gefertigt, elektrische Bauteile stammten von der 1045.11. Äußerlich unterschied sie sich von den anderen 1145ern durch die kleineren Lüftungsgitter, die zur Vermeidung der Ansaugung von Flugschnee und Staub ziemlich hoch angebracht waren. Die acht in Innsbruck stationierten 1145er wurden damals vor allem für Fahrversuchzüge eingesetzt.



Montafonerbahn

Nur zu den Hauptreisesaisons im Bereich der Schulferien verkehrte ein Kurswagen von Dortmund nach Schruns. Dieser DB-Waggon wurde auf der Montafonerbahn dem Eilzugpaar 947/940 beigegeben. Am 5.1.1981 kommt die ehemalige ÖBB-1045.03 mit diesem Wagen in Schruns an. Diese erste rot lackierte 1045er der ÖBB war erst wenige Monate zuvor von der MBS übernommen worden und wurde hier hauptsächlich im Güterverkehr eingesetzt. Im Hintergrund ist der ET 10.103 zu sehen.



47

Linie 47 - vor 60 Jahren Ade!

Egbert Leister

In der Sitzung vom 4.9.1906 schlug der Wiener Gemeinderat eine Verbesserung der verkehrsmäßigen Verbindung zu den damals bereits im Bau befindlichen „Niederösterreichischen Landes-Heil- und Pflegeanstalten für Geistes- und Nervenranke“ „Am Steinhof“ vor. Es wurde die Errichtung einer eingleisigen Straßenbahnlinie von Ottakring (Joachimsthalerplatz) über den Flötzersteig bis zum Administrationsgebäude der Anstalt vorgeschlagen. Ein diesbezügliches Abkommen mit dem Niederösterreichischen Landesauschuss wurde am 3.5.1907 vom Gemeinderat genehmigt. Im Sommer wurde mit dem Streckenbau begonnen. Im Jänner 1908 konnte man nur bis zur Flötzersteigbrücke fahren, weil Arbeiten für die II. Wiener Hochquellwasserleitung (dank Bürgermeister Dr. Karl Lueger gebaut) die Weiterführung verhinderten. Doch ein Jahr später wurde „Am Steinhof“ erreicht.

Durch diese Endstelle erreichte die Linie 47 eine gewisse Popularität. Eröffnet wurde die 0,9 km lange Strecke Ottakring - Maroltingergasse - Flötzersteig bis zur Ameisbachzeile am 12.1.1908 und die 1,5 km lange Verlängerung zum Steinhof in der Sanatoriumstraße am 21.1.1909. Auf Grund einer besonderen Betriebsabrechnung wurde vereinbart, etwaige Betriebsabgänge auf die beiden Vertragspartner Niederösterreichischer Landesauschuss und Straßenbahn aufzuteilen.

Daher wurde bis 14.7.1924 ein Sondertarif eingehoben. Dieser entwickelte sich wie folgt:

12.8.1908	10 Heller
1.1.1910	12 Heller
11.6.1919	20 Heller
3.12.1919	40 Heller
18.2.1920	80 Heller
3.7.1920	1 Krone
26.1.1921	150 Heller
4.5.1921	2 Kronen
17.8.1921	3 Kronen
24.10.1921	4 Kronen
8.1.1922	14 Kronen
15.3.1922	20 Kronen
13.6.1922	40 Kronen

Von oben nach unten:

Die Eröffnungszüge am 21.1.1909 in Steinhof, Aussichtswagen 2001 und 2002. Foto: Sammlung Egbert Leister

G 631+m3 5347 verlassen etwa 1942 die Schleife in die Maroltingergasse. Der Gegenzug ist ein Zug der Linie P. Foto: Sammlung Egbert Leister

H 2244+m3 am Ende der Schleifenfahrt auf dem Joachimsthalerplatz, etwa 1942. Foto: Sammlung Egbert Leister



12.7.1922	80 Kronen
16.8.1922	150 Kronen
3.9.1922	350 Kronen
24.9.1922	600 Kronen
2.5.1923	700 Kronen

Die nächste Tarifierhöhung vom 2.12.1924 auf (geplant) 1000 Kronen wirkte sich daher nicht mehr aus. Danach wurde die Strecke in das Tarifgebiet I eingegliedert. Die Linie 47 hatte während der Krisenzeit nach dem ersten Weltkrieg keinerlei dokumentierte Ausfälle, nur von Dezember 1918 bis Mitte Jänner 1919 wurde an SF nur bis zur Flötzersteigbrücke gefahren. Die Strecke war eingleisig ausgeführt, hatte drei Ausweichen und eine in der Endstelle Steinhof. Am Joachimsthalerplatz wurde die Schleife der Linien 10 und 46 befahren. Die Streckenhöchstgeschwindigkeit lag bei 30 km/h.

Während des zweiten Weltkrieges gab es keine Bombenschäden, sodass die Linie 47 nur bei Fliegerangriffen oder Stromausfällen kurzzeitig nicht verkehrte, was nicht dokumentiert ist.

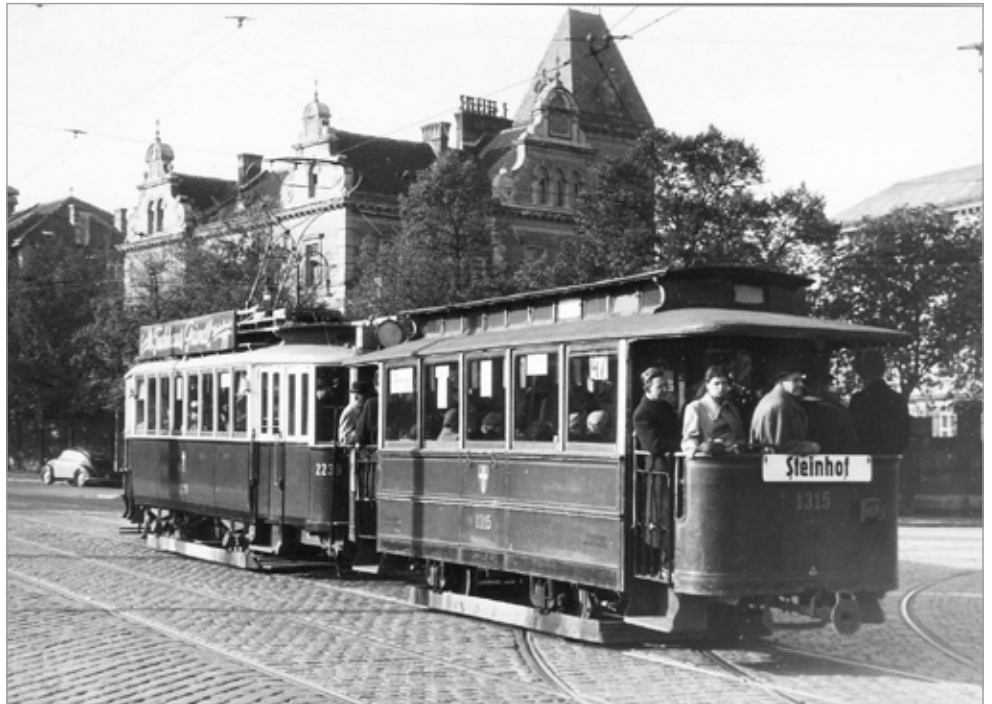
- | | |
|-----------------------|---|
| 12.1.1908 | Joachimsthalerplatz - Flötzersteig bis Flötzersteigbrücke |
| 21.1.1909 | Joachimsthalerplatz - Flötzersteig - Spiegelgrundstraße - Sanatoriumstraße - Steinhof |
| 12.1.1909 - 21.1.1909 | Joachimsthalerplatz - Flötzersteigbrücke |
| 21.1.1909 - 7.12.1918 | Joachimsthalerplatz - Steinhof |
| 9.12.1918 - 11.1.1919 | Joachimsthalerplatz - Steinhof W |
| 8.12.1918 - 12.1.1919 | Joachimsthalerplatz - Flötzersteigbrücke SF |
| 13.1.1919 - 6.4.1945 | Joachimsthalerplatz - Steinhof |
| 29.4.1945 - 11.2.1962 | Joachimsthalerplatz - Steinhof |
- Der Betrieb auf der eingleisigen Strecke war zu den Besuchszeiten am Steinhof oft sehr stark, sodass zu den Dreiwagenzügen noch Vorläufer (mit weißer Scheibe) eingesetzt werden mussten. Infolge des Einmarsches der Roten Armee in Wien musste der Betrieb am 6. 4.1945 nach dem Stromausfall eingestellt werden. Bereits am 29.4.1945 gehörte die Linie 47 zu den ersten 5 Straßenbahnlinien, die nach Beendigung der Kampfhandlungen im Wiener Raum wieder betrieben werden konnten (10 Ottakring - Johnstraße, 46 Gürtel - Ottakring, 47 Ottakring - Steinhof, 49 Gürtel - Hütteldorf und 60 Hietzing - Mauer). Es wurden natürlich in erster Linie die unversehrten Fahrzeuge verwendet, aber man musste auch notdürftig reparierte in

Von oben nach unten:

H 2239+a1 1315 (ex 1067) verlassen etwa 1954 den Joachimsthalerplatz in Richtung Flötzersteig. Foto: Alfred Luft/Sammlung Egbert Leister

Der K 2385 am 6.11.1960 beim Umfahren der Beiwagen. Im Fenster erkennt man den Zugführer, welcher beim bevorstehenden Fahrerplatzwechsel zwecks Ankuppeln die Handbremse anziehen muss. Der im Bild vorderste Beiwagen ist der d2 5127.

K 2447+u2 3827+u2 1969 noch in der Schleife Joachimsthalerplatz, dahinter ein Zug der Linie 10, dem noch ein Sonderwagen (Überstellung für den nach Mauer verlängerten 10er am nächsten Tag) folgt; 22.7.1961.





Kauf nehmen, was sich erst im Laufe der nächsten Jahre änderte. Meist wurde mit kleinen Beiwagen als Dreiwagenzug gefahren. Anfang Oktober 1958 erschienen K mit Elindosen und k_5 auf der Linie 47. Die ab 1.1.1961 gültige Straßenbahnverordnung erzwang eine Geschwindigkeitsbeschränkung auch auf der Linie 47, da alle Fahrzeuge ohne Schienenbremse nur mit 25 km/h fahren durften. Die Folge waren Fahrzeitverlängerungen und Verschiebungen der ersten und letzten Züge. Im konkreten Fall gab es eine Fahrzeitverlängerung um 1 Minute in jeder Richtung. Ab 16.1.1961 fuhren d_2 und u_2 auf der Linie 47. Am 12.11.1961 kamen $K+k+k$ zum Einsatz, doch diese langen Züge verstellten der Linie 46 den Platz in der Schleife. So fuhr man ab 13.11.1961 mit $K+m_3$. Das verminderte Platzangebot löste man entweder durch Intervallverdichtung oder mit einem Vorläufer (mit weißer Scheibe). Die d_2 und u_2 wurden abgestellt. Einer Notiz in der Wiener Zeitung war damals zu entnehmen, dass wegen Bauarbeiten im Bereiche der Flötzersteigbrücke zwecks Errichtung einer Müllverbrennungsanlage die Straßenbahnlinie 47 dauernd eingestellt werden müsse. In Wahrheit wollte man den Flötzersteig zu einer Rennbahn („Zweite Westeinfahrt“) ausbauen und konnte daher natürlich keine Straßenbahn brauchen. So wurde die Linie 47 zur 8. Linie, die dem Autobus weichen musste. Sie wurde stets vom Betriebsbahnhof Ottakring betrieben.

Einige Ausläufe:

23.8.1914 Ottakring - Steinhof: 995, 2053;

15.4.1941 Ottakring - Steinhof: 460+1313+1300, 2201+1349+1337, 2235+1326+1305;

10.2.1962 Ottakring - Steinhof (etwa 14 Uhr): 2452+5257, 2446+5231, 2454+5265, 2458+5371, 2443+5236, 2451+5271;

11.2.1962 Ottakring - Steinhof (während der Besuchszeit): 2450, 2452+5236, 2451+5271, 2454, 2443+5257, 2458+5371, 2456, 2449+5265, 2446+5231;

Um etwa 18 Uhr: 2443+5257, 2451+5271, 2452+5236, 2458+5371, 2449+5265, 2446+5231, Vorläufer 2450;

Ab etwa 21 Uhr: 2443, 2449, 2452.

Von oben nach unten:

Ein Zug der Linie 47 ($K+m_3$) kreuzt am 10.2.1962 die Niederpointenstraße. In dieser steht ein (altes) Andreaskreuz wie vor einer Eisenbahnkreuzung.

Dieser Zug der Linie 47 fährt am 10.2.1962 noch in der Ausweiche Spiegelgrundstraße, aber schon in der Sanatoriumstraße.

$K 2458+m_3 5371$ verlassen am 10.2.1962 die Ausweiche Ameisbachbrücke. Die Tafeln links kündigen den Bau der Müllverbrennungsanlage - der offizielle Einstellungsgrund - an.

Der letzte Zug der Linie 47 war der Triebwagen 2452, ab Ottakring, Maroltingergasse um 23.47 Uhr, ab Steinhof um 0.02 Uhr. Die Streckensperre erfolgte mit 12.2.1962, und zwar ab dem ersten Streckentrenner auf dem Flötzersteig, ca. 50 m nach Beginn der eingleisigen Strecke.

An Fahrzeugtypen waren auf Grund von Fotos und Ausläufen folgende Trieb- bzw. Beiwagen im Auslauf:
D, F, G, G₂, G₃, H, K, L, L₁, M, P₁ und P₂, T; b₂, c, c₁, d₂, g, k, k₁, k₂, k₃, k₄, m₂, m₃, o₁, p, q, q₁, r, s, s₁, s₂, u₂ und v. ■

Fotos, wenn nichts anderes angegeben: Egbert Leister

Routentafel der Linie 47, 11.2.1962.



Zifferntafel, Innenseite, der Linie 47, 11.2.1962.



Zifferntafel, Außenseite, der Linie 47, 11.2.1962.





Oben:
Der K 2452 als allerletzter Zug der Linie 47 in Steinhof, 11.2.1962.

Links:
Ein Zug der Linie 47 vor der Einfahrtsweiche der Endstation Steinhof am 10.2.1962. Am Querdraht hängt das weiße Fähnchen mit dem K als Erinnerungssignal für eine Strecke mit festen Kreuzungen.

Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé - 2. Teil

DI Gerhard Luft

Wenn jemand eine Reise tut, ... lautet ein altes Sprichwort und so werden in jeder Folge unterwegs erlebte Vorkommnisse die Fotos einleiten.

Außerhalb der Ballungszentren war das Verkehrsaufkommen auf Überlandstraßen noch sehr gering, auffallend dagegen waren die doch recht häufigen Polizeikontrollen durch Beamte auf schweren Motorrädern. Reisepässe, Führerscheine und Autopapiere wurden verlangt und eingehend geprüft. Aussehen der Beamten: Lederbekleidung in schwarz, ebenso der Helm und der grimmig aussehende Schnurrbart, dazu große Sonnenbrillen mit violetter Verspiegelung, sodass man nichts von den Augen sehen konnte. In den ersten Tagen glaubten wir im Raume Bilbao, dass wir schon wieder von derselben Polizeistreife kontrolliert werden. Aber als sie bei Granada noch immer das gleiche Aussehen hatte, muss es sich wohl um eine Dienstvorschrift für ein einheitliches Aussehen gehandelt



Die Lok Nr. 80 „Venancio de Echevarria“ der FR (El Ferrocarril de la Robla) in Bercedo am 11.9.1961, war eine Meterspurlok, gebaut 1929 von Hanomag, Nr. 10.646, für das ausgedehnte Eisenbahnnetz in Nordspanien. Diese zehnnachsige Garrat (Achsfolge 1'C'1+1'C'1) brachte es auf eine Gesamtlänge über Puffer von 22,8 m und ein Dienstgewicht von 108 t.

haben. Strafe haben wir nur einmal gezahlt, als Harald bei einer Zugverfolgung eine Stopptafel nicht ganz so ernst nahm wie die Polizei.

In der heutigen Fotoserie möchte ich nur eine kleine Auswahl von „Tausendfüßlern“ vorstellen und zwei Bilder von der ältesten von mir fotografierten, noch im Einsatz befindlichen Dampflok der RENFE servieren. ■

Alle Fotos: DI Gerhard Luft

Es geht noch ein wenig größer: Die 282F-0406 der RENFE in Castellon am 21.9.1961 vor einem Güterzug, eine Garrat mit 12 Achsen (Achsfolge 1'D'1+1'D'1), gebaut von Babcock & Wilcox 1930, brachte es auf ein Dienstgewicht von 161,5 t.



Es geht auch schwerer: Die 462F-0406 mit einem Expresszug von Valencia kommend am 21.9.1961 in Castellon, ebenfalls mit 12 Achsen (Achsfolge 2'C'1+1'C'2); Dienstgewicht: 184 t.



Schon ein wenig nostalgischer war die 060-4006 (Achsfolge C'C) der RENFE. Sie wurde 1906 in Esslingen gebaut und brachte es auf ein Dienstgewicht von ca. 103 t. Wir genossen den „Kampf“ der sechssachsigen Lok mit ihrem relativ kurzen Güterzug am 22.9.1961 in Venta Mina, wobei abwechselnd das Hochdrucktriebwerk und sofort danach das Niederdrucktriebwerk schleuderte, was bei Mallets mit Verbundtriebwerk normal war.

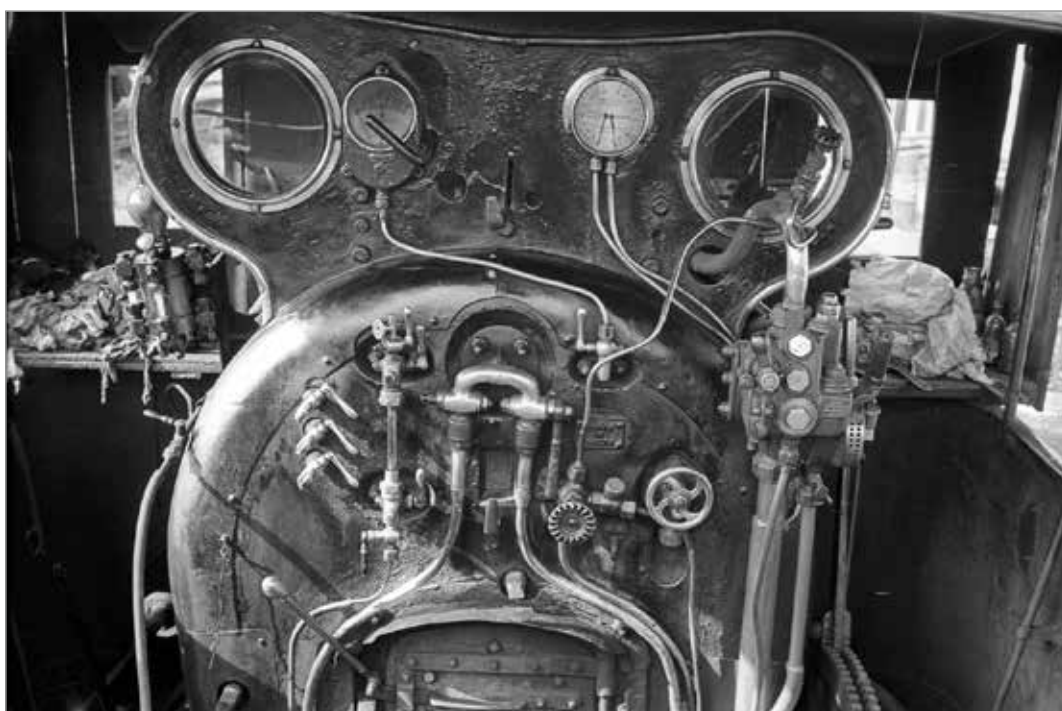




Auch das ist eine Mallet, jedoch meterspurig auf der Erzbahn zwischen Teruel und Ojos Negros: Nr. SM-401 „JERICA“, gebaut von North British im Jahre 1910, zeigt, dass sich diese Bauart offensichtlich bewährt hat.



Die RENFE 030-2016, 1857 in Leeds unter der Fabriknummer 611 gebaut, war am 22.9.1961 noch im Heizhausvershub in Valencia aktiv. Unter dem aus Brettern gezimmerten Führerhaus verbirgt sich der noch originale „Brillenschirm“ und wahrscheinlich datiert auch noch ein Teil der Kesselarmaturen aus der Bauzeit. Als moderne Zutat kann man das Führerbremssventil samt Druckanzeige und den dazugepuschten Hebel zum Öffnen der Feuertüre erkennen. Ganz links ist eine etwas schief montierte Zylinderöl-Schmierpresse zu erkennen. Links am Kessel, neben dem völlig ungeschützten Wasserstand, drei Probierhähne; das Manometer darüber zeigt den Kesseldruck an (8 bar). Ganz rechts die Steuerung; Regler ist keiner sichtbar, die Lok konnte jedoch definitiv fahren. Vielleicht ist es der rechts außerhalb des Brillenschirmes hervorragende Handhebel oder der Zuggriff vor dem Manometer?



In the Streets of Philadelphia - vom Vorbild zum Modell

Roman Lillich

Im Mai 1993 besuchte ich auf einer Reise alle Städte in Nordamerika, in denen noch PCC-Wagen im Einsatz waren. So kam ich auch nach Philadelphia, allerdings war das auch eine herbe Enttäuschung. Das Netz bestand aus fünf Linien; alle beginnen in einem Tunnel nächst der City Hall. Nach der Tunnelausfahrt verzweigen sich die Linien gegen Südwesten. Befahren werden sie, bis heute, mit Wagen von Kawasaki, Baujahre 1980 bis 1982. Eigentlich hatte ich es aber auf die drei weiteren Linien (15, 23 und 56) der „surface division“ abgesehen, befahren nur von PCC-Wagen, die ausschließlich oberirdisch nördlich von Downtown bzw. in einer Innenstadtquerung von Nord nach Süd fahren sollten, aber schon 1992 „vorübergehend“ (das kennt man aus Wien) eingestellt wurden. Nur einen solchen PCC-Wagen, 2097, weiß mit blauen und roten Streifen lackiert, hatte ich bei Regen erwischt. Es würde mich nicht wundern, wenn der zum Verschrotten gefahren wurde (das Band mit den Zielangaben vorne war schon entfernt). Die restlichen Wagen waren zum Teil ausgeleast abgestellt. Lediglich auf dem Nordast der Linie 23 zwischen Germantown und Mt. Airy wurde an Wochenenden mit zwei Wagen (2168, 2785) ein Museumsbetrieb („Chestnut Hill Trolley“) eingerichtet. Selbstverständlich gibt es diesen seit 1996 auch nicht mehr, dafür wurde aber der Betrieb auf der Linie 15 mit ab 2004 aufgearbeiteten PCC-Wagen (2320 bis 2337) im Jahr 2005 wiederaufgenommen. Die Wagen sind übrigens Baujahr 1947/48! Die Firma Brookville hatte die Wagen ordentlich hergerichtet, inklusive Klimaanlage, erkennbar an klobigen Aufbauten auf den Wagendächern. Auch sind bei den Umbauwagen die Fenster nicht mehr zu öffnen, allerdings behielten sie ihre charakteristischen „standee windows“. Daher wurde im Juni 2009 Philadelphia erneut besucht und nun konnte ich ausführlich mit PCCs fahren und sie auch fotografieren. Ein weiterer Wagen, 2733, steht übrigens als Blickfang im Verwaltungsgebäude des städtischen Verkehrsbetriebes SEPTA.

Von oben nach unten:

Der PCC 2733 im Verwaltungsgebäude des städtischen Verkehrsbetriebes, Juni 2009.

Der einfache, ja spartanische Fahrerplatz eines PCC-Wagens mit Fußpedalsteuerung, Juni 2009.

Der Innenraum des PCC 2733, Juni 2009.





Bei diesem Aufenthalt in Philadelphia kaufte ich mir ein H0-Modell eines solchen PCC II (so die Bezeichnung der Wagen mit Klimaanlage), es war allerdings unlackiert und ohne Fenster. Nun hatte ich im Lockdown Zeit, den Bausatz fertigzustellen. Er ist per Hand lackiert. Einen PCC in der Lackierung weiß mit Streifen rot und blau gab es schon vorher als Serienmodell. Zum Abschluss der Geschichte muss betäublicherweise noch erzählt werden, dass die Linie 15 mit ihren 18 Stück PCCs mittlerweile seit 26.1.2020 wieder „vorübergehend“ eingestellt ist. Die restlichen Gleisanlagen der Linien 23 und 56 sind, nachdem sie jahrelang erhalten blieben, mittlerweile ebenfalls teilweise abgebaut. Ergänzend sei erwähnt: Es gibt in Philadelphia auch noch zwei Vorortstraßenbahnstrecken mit Kawasaki-Wagen, U-Bahn, O-Bus sowie eine Vorortbahnstrecke mit Stromschiene. ■

Alle Fotos: Roman Lillich



Oben:
Der Chestnut Hill Trolley als Museumsbetrieb im Mai 1993 mit dem Wagen 2785 beim Depot Germantown.

Links:
Der Wagen 2097 ist im Mai 1993 bei Regen in der Elmwood street in Philadelphia unterwegs.



Back again in the streets of Philadelphia im Juni 2009, hier der Wagen 2333.



Und so sehen die Nachfolger der PCC-Wagen aus: der Kawasaki-Wagen 9077 auf der Linie 34 im Juni 2009.



Philadelphia im Maßstab 1:87, Dezember 2021.



Zusammenkünfte und Veranstaltungen

Monika Harrer

WIEN: Mittwoch ab 19.00 Uhr im Restaurant "Falkensteiner Stüberl", 1030 Wien, Kleistgasse 28

GRAZ: Jeden Mittwoch im Verbandslokal: 8010 Graz, Steyrergasse 114, alte Remise, 1.Stock

INNSBRUCK: Jeden ersten Donnerstag im Monat 16.45 Uhr Stammtisch, 17.00 Uhr Vortrag;
Café Inthal, 6020 Innsbruck, Wilhelm-Greil-Str. 3

EISENBAHNMUSEUM SCHWECHAT: 2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2b

Do, 3.2.	16.45 Uhr	Feier und Rückschau 5 Jahre Reg. Niederlassung Innsbruck	Innsbruck
Mi, 9.2.	19.00 Uhr	Adi Sykora: „Sonderfahrten in Österreich in den 80ern“	Wien
Mi, 16.2.	19.00 Uhr	Willi Kurdiovsky: „Vermischtes aus dem Bereich der Schiene“	Wien
Mi, 16.2.	19.00 Uhr	Dr. Ernst Plefka: „Straßenbahn in Frankreich in alten Ansichten“	Graz
Mi, 23.2.	19.00 Uhr	DI Rudolf Koller: „Auf schmaler Spur durch Sardinien“	Wien
Do, 3.3.	16.45 Uhr	Vorstellung und Besprechen der Aktivitäten im Jahr 2022	Innsbruck

Bitte informieren Sie sich vor einem Besuch beim Veranstalter, ob die Ausstellungen, Sonderfahrten oder Vorträge auch wie geplant stattfinden können!

Veranstaltungen

Monika Harrer

(Alle Angaben ohne Gewähr. Rückfragen bitte ausschließlich an den Veranstalter!)

Mi, 9.2.	18.30 Uhr	Dieter Mörtl: „Eisenbahnreise Peru 2019“	1220 Wien, Bernoullistraße 1	VHS Donaustadt
Di, 15.2.	18.30 Uhr	Dieter Mörtl: „Ukraine“, Teil 3	1030 Wien, Kleistgasse 28, Gasthaus Falkensteiner Stüberl	EMC Karl Gölsdorf

Modellbahn-Ausstellungen (alle Angaben ohne Gewähr)

Monika Harrer

Tabelle Farbcodierung:

Wien	NÖ	OO	Stmk	Kärnten	Tirol	Salzburg	Vorarlberg	Burgenland
------	----	----	------	---------	-------	----------	------------	------------

jeden Mittwoch	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	18 - 21 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66, Stiege 33 (Gemeinschaftsraum)
jeden Samstag	MEC Graz	Anlage	H0, H0e	14 - 17.30 Uhr	8020 Graz, Lazarettgürtel 54-56
Sa, 5.2.	MEC Salzkammergut	Schauanlage Fahrbetriebstag	H0, H0e	10 - 16 Uhr	4810 Gmunden, Druckereistraße 7, Einkaufspark (im Zwischengeschoß)
Sa, 19.2.	MEC N-Spur Austria	Klubanlage und Module	N	13 - 18 Uhr	1120 Wien, Meidlinger Hauptstraße 11, Stiege 2, Lokal 15

Der Webshop des VEF:

www.rentabim.at/shop

Die Adresse für Sonderpublikationen des VEF,
Kalender, H0-Modelle historischer Straßenbahnen



Modell Triebwagen
Type M „Rent a Bim“
als Standmodell



Modell Triebwagen
Type M „Rent a Bim“
motorisiert



Oldtimer-Kalender
2021: Rent a Bim-
Tramway in Wien

Bequem bestellen mit Zahlung per Überweisung, PayPal oder Kreditkarte, teils versandkostenfrei. Und Sie unterstützen aktiv Ihren VEF - vielen Dank!



DIE SCHIENE

Österreichische Post AG
MZ16Z040973M ISSN 2222-2251
Retouren an: VEF, Fruethstraße 11, 1030 Wien

VEF
Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

48. Jahrgang

Nr. **03**

Einzelpreis € 8,00

März **2022**



9 4190003 015317 6

Inhalt

Vor 60 Jahren	3
Was nicht alles auf Straßenbahnschienen transportiert wird!	6
Die Industriebahn Bușteni	12
Kurzmeldungen	16
Kabinetender	19
Für Sie gelesen	22
Einladung zur Generalversammlung des VEF	23
Eine Winterreise nach Westösterreich, 1980/81 - Teil 3: Lokomotiven auf den Tiroler Bergstrecken	24
Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé - 3. Teil	28
Veranstaltungen	30

Titelbild:

Am 15.8.2003 konnte bei einem Besuch von Eisenbahnfreunden noch eine Lok der Papierfabrik Bușteni (Rumänien) betriebsfähig vorgeführt werden - siehe auch Seite 12. Foto: Ernst Plefka

Fotos letzte Umschlagseite:

Oben:

Die Cargo-Tram Zürich, unterwegs am 10.9.2015, siehe auch Bericht auf Seite 6. Foto: Roman Lillich

Unten:

Schweren Güterzügen wurde auf der Brenner-Nordrampe nachgeschoben. Hier schiebt die 1020.29 den von 1020.36 und 1110.06 gezogenen Zug nach, aufgenommen am 3.1.1981 bei der Durchfahrt durch Gries am Brenner; siehe auch Bericht auf Seite 24.

Foto: DI Helmut Bogner

Impressum

Der gemeinnützige VEF – Verband der Eisenbahnfreunde, 1030 Wien, Fruethstraße 11, ist zur Gänze Herausgeber und Verleger der Zeitschrift Die SCHIENE.

ZVR-Zahl: 193862159
BIC: GIBAAWXXXX
IBAN: AT32 2011 1000 0047 2948
E-Mail: dieschiene@vef.at
Redaktionsadresse: Die Schiene, Fruethstraße 11, 1030 Wien

Die SCHIENE ist das Mitteilungsblatt folgender Vereine: VEF, bahnmedien.at, Erzbergbahn, Neue Landesbahn, ÖGEG, StEF, Tramwaymuseum Graz.

Redaktion: Herbert Harrer
Monika Harrer
Satz & Layout: Manuel Szecsenyi

Hersteller: Print Alliance HAV Produktions GmbH, Druckhausstraße 1, 2540 Bad Vöslau.
Vertrieb: Presse Großvertrieb Austria Trunk GmbH.
Einzelpreis: € 8,00; Jahresabonnement: € 50,00 inkl. Postzustellung (Inland). Für VEF-Mitglieder und Mitglieder von Partnervereinen ist die Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors dar und sind – wie auch Beiträge der Partnervereine und Leserbriefe – außer Verantwortung der Redaktion.

Nachdruck bei Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.
Die Vervielfältigung jeglicher Art ist untersagt.

Hinweis:

Auf Grund der Archivierung unserer Zeitschrift im Austria-Forum der TU Graz sind Texte und Bilder der älteren Hefte auch elektronisch verfügbar.

Medienpartner der Zeitschrift Die SCHIENE:

ÖMT – Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen

FH St. Pölten – Fachhochschule St. Pölten

FEDECRAIL – Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

NÖVOG – Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.

IGE – Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH, Deutschland



Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

Mitglied im
ÖMT

Verband Österreichischer
Museums- und Touristikbahnen

Printed in Austria
Logo einsetzen

Rent a Bim
Oldtimer-Straßenbahnfahrten

WIR FAHREN WIEDER!

Ab sofort können die beliebten Straßenbahnfahrten mit historischen Wagen unter Einhaltung der geltenden Covid-19-Schutzmaßnahmen wieder durchgeführt werden.

Tel.: +43 1 892 13 34

E-Mail: info@rentabim.at

www.rentabim.at

Wir freuen uns Sie wieder in unseren Tramwayoldtimern begrüßen zu dürfen!



DIE SCHIENE

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT & REDAKTION

Sie erreichen uns unter dieschiene@vef.at
oder per Post an:
VEF-Verband der Eisenbahnfreunde,
Fruethstraße 11, 1030 Wien

Beiträge und/oder Veranstaltungstermine sind rechtzeitig (das ist der Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe!) bekannt zu geben, sonst können wir sie nicht veröffentlichen.

Redaktionsschlüsse der nächsten Ausgaben:
2.3. und 6.4.2022



www.dieschiene.com



Vor 60 Jahren

Alfred Luft



Am 3.3.1962 besuchte Peter Schmied den schon seit 1959 stillgelegten Personenbahnhof und Heizhausbereich des Wiener Nordwestbahnhofes. Die ehemals preußische G10 657.1694 stand abgestellt vor dem ehemaligen Bahnhofspostamt [1]. Dieses schöne historische Gebäude mit Straßenfront an der Nordwestbahnstraße ist als einziges bedeutendes Bauwerk des Bahnhofkomplexes bis heute erhalten geblieben, dient aber seit etlichen Jahren nicht mehr Postzwecken. Nun soll es renoviert und zu einer Schule umgebaut werden.

Im Heizhausbereich sah er sodann den abgestellten 3071.03. Die Mauer im Hintergrund gehört zum Rundheizhaus; links wäre die Drehscheibe [2].

Ebendort fand er auch den Eichwagen 960.026 vor. Laut einer Nachfrage bei unserem Waggonspezialisten Hermann Helless entstand dieser 1958 in der Schiffswerft Linz aus dem Untergestell des Tenders 9086.501, auf den ein Kasten im Stile der Spantenwagen gesetzt wurde [3]. In Zeiten, wo noch der Einzelwagenladungsverkehr florierte, besaß fast jeder größere Bahnhof eine der regelmäßigen gesetzlichen Eichpflicht unterliegende Brückenwaage.

Bei einem weiteren Besuch des Nordwestbahnhofes am 10.3.1962 entstand ein Foto eines weiteren Eichwagens. Die-



ses Fahrzeug der Serie Ib wurde 1913 von Ringhoffer an die kkStB geliefert, war danach BBÖ 97502, Reichsbahn 701600 Wien, trug die sowjetische Beutenummer T 409168 und hieß ab 1955 960 053 [4].

Vom selben Tag ist das nächste Bild [5]; es zeigt die 75.772. Links von ihr stand der auf Bild 2 zu sehende 3071.03, rechts die 75.712. Hintergrund ist jeweils ein Stück vom Rundheizhaus und vom Verwaltungsgebäude.

Nach dem Nordwestbahnhof widmete sich Peter Schmied am 3.3.1962 der Straßenbahn auf der Jägerstraße, ebenfalls im XX. Bezirk. Nummer [6] zeigt einen stadtwärts fahrenden 31/5, G₂ 2012+k₃ 3726, bei der Brigittakirche.





Eine besondere Rarität ist Bild [7]. Gegenüber der Brigittakirche sehen wir die Schulfahrt D1 4311+c3 1279. Diese für die Floridsdorfer Linien vorgesehene Kombination verschwand nach wenigen Tagen, ohne in den Liniendienst gekommen zu sein, da der D1 mit dem vierachsigen Beiwagen offensichtlich überfordert war. Mit diesen, 1959/60 unter Verwendung von Untergestellteilen von Stadtbahnbeiwagen n1 gebauten Gelenkwagen mit schwebendem Mittelteil, 4302-4316, hatte man überhaupt wenig Freude - schon 1976 waren alle ausgeschieden.

Es folgt die Begegnung zweier Z-Triebwagen (4206 und 4212) als 231er an der Ecke Jägerstraße/Brigittaplatz [8].

Am 19.3.1962 überqueren G4 308+k3 3629 als Zug der alten Linie 33 zur Klosterneuburger Straße die Augartenbrücke mit der Rossauer Kaserne als markantem Hintergrund [9]. ■



Was nicht alles auf Straßenbahnschienen transportiert wird!

Roman Lillich

Zum Artikel in der SCHIENE 01/2022 möchten wir die nachfolgenden Schlaglichter zum Thema Güterstraßenbahn präsentieren, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben.

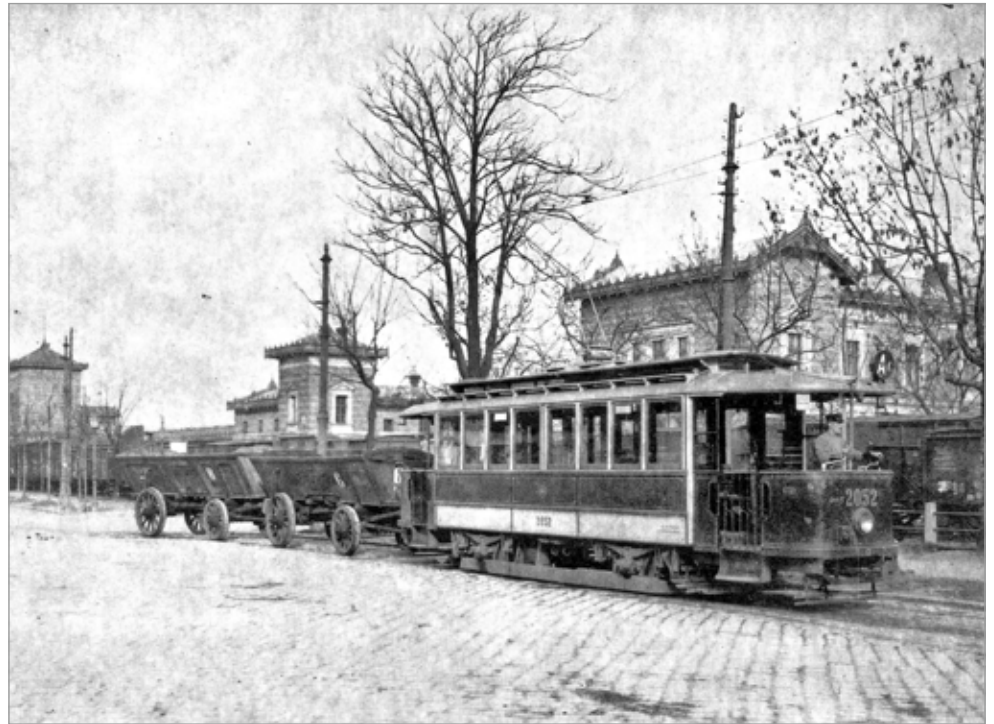
Dass Straßenbahnen neben Personen auch Güter befördern, war in der Anfangszeit nichts Ungewöhnliches, man denke nur daran, dass in Wien die Dampftramway Krauss & Comp. auch immer Güterwagen in ihrem Bestand hatte. So waren z. B. 1907 bei der Eingemeindung des Betriebes 109 Personenwagen und 25 Güterwagen vorhanden. Auch gab es Betriebe wie z. B. die Straßenbahn in St. Pölten oder die Wiener Lokalbahnen, die Güter- und Personenverkehr nebeneinander betrieben oder im Falle der WLB in geringem Ausmaß noch heute betreiben. Während der beiden Weltkriege und der damit verbundenen Mangelwirtschaft nahm der Güterverkehr mit Straßenbahnen jeweils großen Aufschwung. Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte sich jedoch mehr und mehr der LKW durch. Selbst innerbetrieblicher Lastenverkehr (die Wiener Straßenbahn hatte ein eigenes „Lastenbüro“) wurde fast gänzlich aufgegeben und ist heute nur mehr dort anzutreffen, wo keine Zufahrtsmöglichkeit für LKW besteht (also eigentlich nur mehr im U-Bahn-Bereich z. B. zur Lieferung von Schienen, Kabeln und dgl. oder z. B. bei der Lieferung von Brems sand für die Wagentypen Ulf in Remisen hinein mit den Sandwagen der Typen sw). Ein Rechnungshofbericht empfahl den Wiener Linien sogar, aus Kostengründen betriebsinterne Transporte mit LKW statt mit dafür vorgehaltenen Straßenbahnen

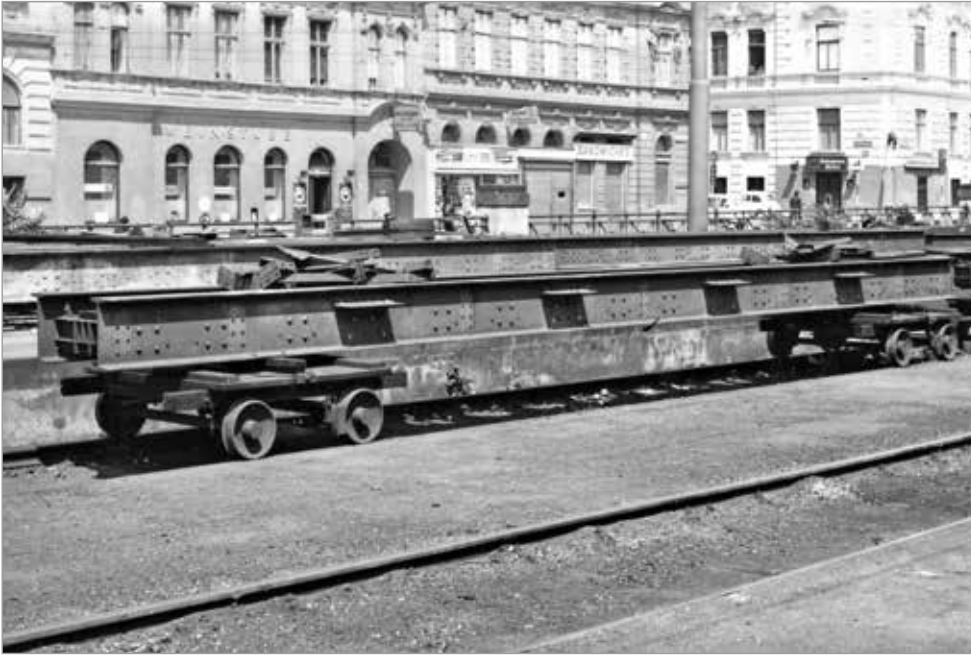
Von oben nach unten:

Frühe Form des Güterverkehrs in Folge der Mangelwirtschaft während des ersten Weltkrieges. Ein Straßenbahnwagen schleppt Anhänger infolge Pferdeman gels. Im Zweiten Weltkrieg wiederholte sich die Szene, Straßenbahnen schleppten ganze LKW mit Anhänger infolge von Treibstoffknappheit. Foto: Sammlung Lillich

Postbeförderung mittels Straßenbahn in Wien im Zweiten Weltkrieg. Hier ist am Gürtel beim Südbahnhof ein Zug mit zwei adaptierten v-Beiwagen zu sehen. Der zweite Beiwagen, v 1848, wurde noch während des Krieges beschädigt, kam danach nicht mehr in Betrieb und wurde 1949 ausgemustert. Foto: Sammlung Lillich

Symbiose zwischen Straßenbahn und Eisenbahn in St. Pölten, hier meisterhaft fotografisch umgesetzt von Mag. Alfred Luft am 5.5.1956.





abzuwickeln. Sogar der Winterdienst (Streuen im Haltestellenbereich) mit dafür bestimmten Wagen (zuletzt Type sa₁) wurde mittlerweile an private Firmen „ausgelagert“. International lief es wohl in vielen Städten ähnlich ab. Lediglich im „Ostblock“ blieb bis zur Wende in einigen Städten Straßenbahngüterverkehr erhalten, dort oftmals zur Einsparung von Treibstoffen. Ein Sonderfall war z. B. auch das frühere Leningrad (heute St. Petersburg): Wintertemperaturen, die regelmäßig auf minus 20 Grad Celsius oder weniger sanken, hätten Probleme mit Diesel-LKW gebracht, die elektrische Straßenbahn war hier offenbar problemloser zu betreiben. Personalkosten und Kosten für Anschlussgleise und bereitzuhaltende Spezialfahrzeuge bildeten im Wirtschaftssystem der Sowjetunion kein Hindernis. Dazu ergänzten übrigens geschlossene und offene Lasten-O-Busse das Transportsystem. Bis zur Jahrtausendwende endete aber auch in St. Petersburg (einstmals der größte Straßenbahnbetrieb der Welt) der Gütertransport auf der Straßenbahn.

Umso erstaunlicher sind einige Projekte aus der Zeit danach: Am 17.5.2005 erfolgte in Wien auf dem Karlsplatz die Vorstellung der „Güterbim“. Dafür wurde der sh₁ 7434 adaptiert und von einem LH gezogen. Schon bei den Ansprachen bei der Pressepräsentation wurde auch dargelegt, dass mit diesem Projekt, neben dem Klimaschutz, eine vermehrte und damit effizientere Nutzung der (vermeintlich teuren) Schieneninfrastruktur erreicht werden soll (über das Defizit der Straße wird ja nicht nachgedacht). Tags darauf titelte eine Tageszeitung „Güterbim gegen Lkw-Staus. Neues Projekt der Wiener Linien soll Feinstaub und Ozonbelastung verringern“. Der sh₁ war 19 m lang und konnte maximal 13.990 kg Zuladung fassen. Die Beladung erfolgte per Gabelstapler mit Normpaletten. Die Wiener Linien wickelten mit diesem Wagen betriebsinterne Transportleistungen zwischen der Hauptwerkstätte und einigen Betriebsbahnhöfen ab. Betrieblich

Von oben nach unten:

So einfach konnten auch große und sperrige Güter transportiert werden. Zu sehen sind am 29.6.1971 zwei ehemalige Bahnmeisterwagen Type bm, beladen mit Stahlträgern, im Betriebsbahnhof Michelbeuern.

Foto: Harald Herrmann, Sammlung Lillich

Auch das Umladen in Güterstraßenbahnen wurde in Zeiten ohne Gabelstapler erstaunlich einfach bewerkstelligt. Am 17.3.1980 erfolgte dies beim Bahnhof Vorganen mittels KMz 6113 in die Garnitur MH 6342+gm 7055+gm 7058.

Foto: Robert Hergett

Anlässlich der Präsentation der Güterbim für Wien am 17.5.2005 wurde im Bahnhof Hernalds das einfache Be- und Entladen von Paletten mittels Gabelstapler vorgeführt. Foto: Roman Lillich

dürfte der große sl₁ mit seiner Plane nicht unproblematisch gewesen sein. So ist in der Bedienungsanleitung für die „Transportgarnitur mit Güterwagen sl₁ 7434“ zu lesen: „Wegen der besonderen Abmessungen und den daraus resultierenden Betriebserschwernissen wird die Zugmannschaft (Fahrer und Zugführer) zu gleichen Teilen verpflichtet, die nachfolgenden, örtlichen Anweisungen besonders gewissenhaft zu befolgen. Bei den angegebenen Bogenfahrten ist der Zugführer verpflichtet, den Güterwagen zu beobachten und den Zug gegebenenfalls anzuhalten. Die angeordneten Zugbegegnungsverbote sind genau zu befolgen. Ist eine Zugsbegegnung in einem Gleisbogen (etwa bei schlechter Sicht) nicht sicher auszuschließen, so ist die Fahrt vor dem Befahren dieses Gleisbogens durch Vorgehen zu sichern...“ und weiter: „Da die Fahrt mit dem sl₁ 7434 in den angegebenen Bereichen durch starken Wind beeinträchtigt werden kann, ist vor jeder Ausfahrt bei der Betriebsleitstelle zu erfragen, ob für die Fahrt Sturm (Windgeschwindigkeit über 60 km/h) erwartet wird.“ Das Projekt wurde von einer Consultingfirma (mit Kosten, aber erfolglos) begleitet und sollte eigentlich in weiterer Folge Aufträge aus der Wirtschaft bringen (so wie etwa die CarGoTram in Dresden). Das blieb jedoch aus; ein Grund dafür waren wohl Investitionskosten für notwendige Anschlussgleise und Fahrzeuge (Neufahrzeuge oder Adaptierung vorhandener). Anschlussgleise sind ja mittlerweile in Wien mit Ausnahme zur Firma Siemens Verkehrstechnik nicht mehr vorhanden. In weiterer Folge wurde daher mit dem „Projekt Telematik“ versucht, mit Hilfe der niedrigen Einstiege bei der Wagenbauart Ulf und Rollcontainern einen Güterverkehr auf dem bestehenden Gleisnetz aufzubauen. Es fanden Versuchsfahrten nachts und auch bei Tag statt. Ziel sollte es sein, Filialen des Lebensmitteleinzelhandels zu beliefern, allerdings verlief auch dieses Projekt im Sand. 2007 endete auch der Betrieb der

Von oben nach unten:

Ökologisch vorbildlicher Güterverkehr in der Stadt: Statt drei LKW fährt am 2.6.2003 eine Straßenbahngarnitur auf einem Rasengleis. Trotzdem ist das leider mittlerweile Geschichte. Foto: Roman Lillich

Der zum Aufnahmezeitpunkt Februar 1986 größte Straßenbahnbetrieb der Welt betrieb auch einen sehr umfangreichen Güterverkehr. Hier sehen wir eine Mülldeponie, die von Straßenbahnen bedient wird; im Vordergrund die Gleise der Linie 36 nach Strelna. Foto: Roman Lillich

Selbst bei klirrender Kälte, so wie hier bei minus 20 Grad Celsius im Februar 1986, funktionierte die Güterstraßenbahn in Leningrad mit einfachen Mitteln zuverlässig. Ein alter Personenmotorwagen und ein einfacher Anhänger genühten. Foto: Roman Lillich





Güterbim mit dem sl. Der Wagen dient nun wieder, neuerlich umgebaut, als offener Transportwagen im U-Bahn-Bereich. Offensichtlich wird auch in Zukunft der Güterverkehr im urbanen Raum beim LKW bleiben, die Umweltschutzproblematik wird wohl auch hier zu Batterieantrieben oder Wasserstoffantrieben führen oder auch lediglich zu LKW mit strengeren Abgasnormen (wie weit man diesen neuen Abgasnormen trauen darf, sei seit dem VW-Abgasskandal dahingestellt). Das zeigt auch das Beispiel CarGoTram in Dresden, das ja offensichtlich das Vorbild für Wien war. Allerdings kam hier der Wunsch aus der Wirtschaft. Die Firma Volkswagen errichtete die sogenannte „Gläserne Manufaktur“ (eine Autofabrik) und die Zulieferung von Einzelteilen aus dem Logistikzentrum beim Bahnhof Dresden Friedrichstadt sollte per LKW quer durch die Stadt erfolgen. Proteste gegen die LKW-Flut führten dazu, dass Volkswagen die CarGoTram Dresden ins Leben rief und finanzierte. Dazu erfolgte der Bau von zwei Zügen unter Verwendung von Drehgestellkomponenten alter Tatrawagen. Die 2000 ausgelieferten und seit 2001 in Betrieb stehenden Züge konnten bis zu 60 t Ladung aufnehmen (!), das wären in etwa 3 LKW-Ladungen! Gabelstapler beluden auch hier die Wagen, die auf einer ca. 12 km langen Umlaufstrecke mehrmals täglich fuhr. Der Verkehr verlief so quer durch die Stadt reibungslos und umweltfreundlich von 2001 bis 2016 und nochmals von 2017 bis 2020. Danach erfolgte eine Produktionsumstellung mit weniger Zulieferung von Einzelteilen und ein „neues Logistikkonzept mit LKW“. Somit erfolgt nun genau das, was zwei Jahr-

Von oben nach unten:
Lasten-O-Busse ergänzten die Güterstraßenbahnen in Leningrad, jetzt wieder St. Petersburg. Sie fuhrten in großer Zahl auch in Moskau, wo der O-Bus in seiner herkömmlichen Form heute de facto abgeschafft ist. Foto: Roman Lillich, 24.8.2002

Der verbliebene innerbetriebliche Güterverkehr auf Wiens Straßenbahnschienen beschränkt sich auf Transporte, die mit LKW nicht abzuwickeln sind. Hier werden soeben Schienen auf den Zug LH 6424+slz 7436 geladen, aufgenommen von der Haltestelle Laurenzgasse aus. Foto: Roman Lillich

Die Cargo-Tram Zürich, von hinten gesehen. Die Beiwagen sind quasi Container auf alten Fahrwerken. Ganz hinten kann Sperrmüll in den gelben Behälter geladen werden, der dann in den Container gekippt wird. Foto: Roman Lillich, 10.9.2015

zehnte zuvor, Umwelt- und Klimaschutz hin oder her, verhindert wurde. Die weitere Zukunft der Fahrzeuge ist derzeit ungewiss. Somit verbleibt zurzeit nur das Projekt Cargo-Tram und E-Tram Zürich. In Zürich erfolgt seit 2003 in Zusammenarbeit zwischen Verkehrsbetrieb und einer Entsorgungsfirma das Einsammeln und Abtransportieren von Sperrmüll bzw. Elektroschrott von jeweils bekanntgegebenen Sammelplätzen, die von der Straßenbahn angefahren werden. Hier werden jeweils sehr schmal Schleifengleise genutzt. Das Zugfahrzeug ist ein adaptierter alter Motorwagen, behängt mit Beiwagen, auf denen Container geladen sind. Vielleicht wird dieses Leuchtturmprojekt doch noch die Initialzündung für weitere derartige Versuche.

Buchtip: „Wiener Hilfsfahrzeuge“, Verlag Bahn im Film ■



Von oben nach unten:

Am 4.2.1976, nur wenige Tage vor der überfallsartigen Einstellung der St. Pöltener Straßenbahn, fährt die Lok 2 mit einem Güterwagen in der Salzerstraße Richtung Stadt und wird gleich in die Purkersdorfer Straße einbiegen. Foto: Dr. Ernst Plefka

Bei der Autokaderstraße in Wien Floridsdorf deponierten die Wiener Verkehrsbetriebe lange Zeit regelmäßig Schutt und Aushubmaterial. Am 26.9.1978 hat der M 4119 soeben zwei Kipploren an das Ende des Gleises geschoben und der erste Beiwagen kippt seine Ladung in die Deponie. Foto: Dr. Ernst Plefka

Wegen des Einsturzes der Reichsbrücke musste die seit der Einstellung der Linie 17 nur mehr als Zufahrt zu den Lohnerwerken (später Rotax bzw. Bombardier) bestehende Strecke in der Donaufelder Straße wieder für Überstellfahrten reaktiviert werden. Am 25.3.1977 sind drei Züge mit Kipploren auf Höhe der Lohnerwerke Richtung Kagran unterwegs: 6304-7502-75xx, 6307-75xx und 6306-75xx-7505. Zur Sicherung auf der eingleisigen Strecke fuhr vor dem Konvoi ein (im Bild nicht sichtbarer) VW-Käfer der Betriebsinspektion mit Blaulicht. Foto: Dr. Ernst Plefka





Wegen eines Verkehrsunfalles kam es am 8.8.1978 in Bukarest beim Piața 1 Maja zu einem Stau von Straßenbahnen, darunter auch der Güterzug 01 (Motorwagen und Beiwagen haben dieselbe Nummer). Die Aufnahme des offensichtlich in eigener Werkstätte speziell für Schüttgut gebauten Zuges verdanken wir Pascal Pontremoli (Sammlung Dr. Ernst Plefka).



Rumänien war bekannt für seine vielen Waldbahnen, doch auch auf Straßenbahnstrecken konnte einem ein Güterzug, beladen mit Holz, entgegenkommen, so wie in Braila am 3.9.2009.
Foto: Sabine Grahsner



Auf dem Szent István tér bei der Endstelle der Linie 8 steht um 1978 ein langer Güterzug, gezogen vom Gütermotorwagen 7062, zur Abfahrt bereit. Im Hintergrund wartet bereits ein Doppeltriebwagen der Linie 8 auf die Einfahrt in die Endstelle. Heute ist die Gegend total verändert, lediglich der typische Balkon rechts im Bild gibt noch einen Hinweis, wo die Aufnahme entstanden ist.
Foto: Dr. Ernst Plefka

Mit diesem Plakat wurde auf den dafür verwendeten Ulf auf das „Projekt Telematik“ hingewiesen. Foto: Roman Lillich



Die Industriebahn Bușteni

Ernst Plefka

Mitten im Prahovatal, zwischen Brașov und Bukarest in Rumänien, liegt der Fremdenverkehrsort Bușteni, bekannt für seine vielen Erholungsmöglichkeiten und seine ausgedehnten Wälder. Lange Zeit hatte Bușteni aber auch für Eisenbahnfreunde Interessantes zu bieten.

Wegen des großen Waldreichtums gründeten am 21.1.1882 zwei Pastorensöhne aus dem nahen Siebenbürgen am südlichen Ende der Stadt Bușteni an der Bahnlinie Brașov - Bukarest eine Papierfabrik, die „Fabrica de Hârtie Bușteni“. 1904 wurde eine Zellulosefabrik gebaut, welche das reichlich vorhandene Holz verarbeitete. Bereits seit 1882 erschloss eine dampfbetriebene Waldbahn mit 700 mm Spurweite das Gebiet. 1899 wurde die Bahn erweitert und wegen der befürchteten Brandgefahr elektrifiziert. Sie verband nun auch die Zellulosefabrik mit der Papierfabrik sowie die verschiedenen Fabriksstandorte in der Stadt Bușteni und führte bis zur Seilbahn in den Bergen von Bucegi, welche das Holz zur Zellulosefabrik brachte. Dies war die erste elektrische Bahn im Königreich Rumänien.

Die mit 380 V Gleichstrom elektrifizierte Bahn hatte zahlreiche Verzweigungen in und außerhalb der Fabriken und eine Länge von etwa 20 km. Eine Besonder-

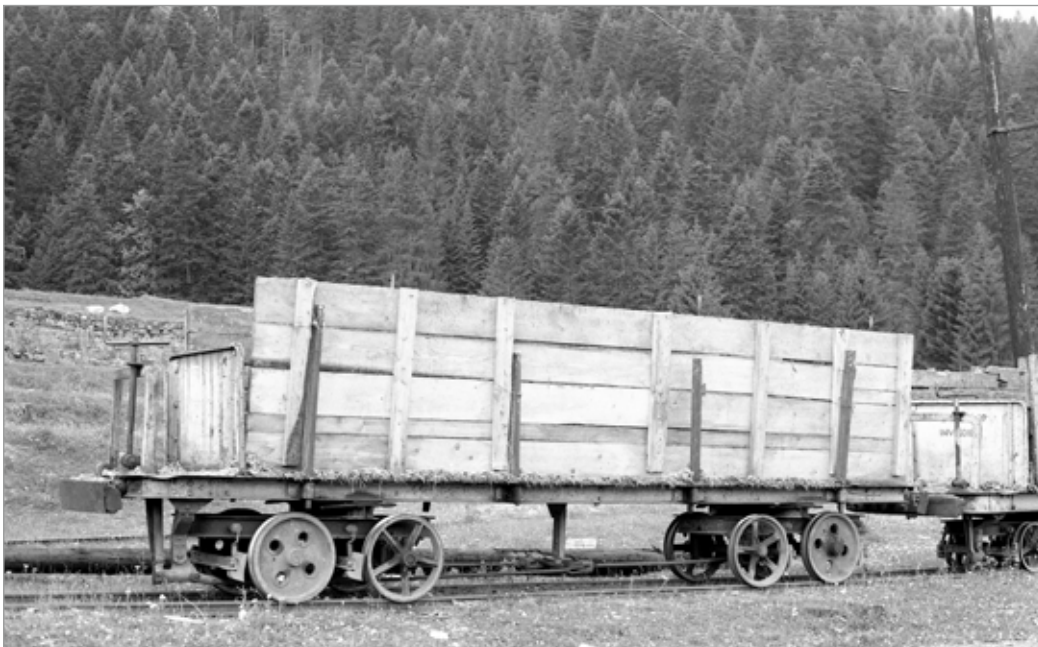
Oben:

Demonstrationsfahrt einer Lok bei einem Besuch von Eisenbahnfreunden am 15.8.2003. Foto: Ernst Plefka

Unten:

Am 8.8.1978 postiert sich das Personal bei der Zellulosefabrik. Auf der Lok steht der Lokführer, vorne im hellen Arbeitsanzug lehnt der Begleiter und Bremser an der Lok. Wer genau die Frau im Bild ist, ist nicht überliefert, möglicherweise die Portierin der Fabrik. Foto: Pascal Pontremoli, Sammlung Ernst Plefka





heit dieser Bahn waren doppelte Spurkränze, also außen und innenliegend, sodass spezielle Weichen (sog. Schleppweichen) notwendig waren.

Insgesamt gab es vier elektrische Lokomotiven, eine wahrscheinlich aus der Anfangszeit stammende zweiachsige Lok unbekannter Herkunft und drei vierachsige Loks, gebaut von AEG 1907 und 1913. Es waren die einzigen schmalspurigen elektrischen Industriebahnlokomotiven dieser Art in Rumänien. Der sehr schmale Wagenkasten stand auf einem Untergestell mit zwei einfachen, nahe beieinander liegenden Drehgestellen mit großen Rädern. 1978 waren die Loks grün lackiert und hatten breite gelbe Streifen an den Seiten. Der Scherenstromabnehmer war mit einer Kupferrolle für die Stromabnahme ausgestattet. Angaben über die Motorisierung liegen leider nicht vor, auch waren die Loks nicht nummeriert.

Die Bahn verfügte über mehrere vierachsige offene Güterwagen unterschiedlicher Bauart, vor allem Flachwagen und Wagen mit Seitenwänden. Sie hatten keine Kupplung im herkömmlichen Sinn, sondern lediglich rechteckige, breite Stoßpuffer und die Verbindung zwischen Lok und Wagen bzw. zwischen den Wagen wurde mit Ketten hergestellt. Es gab auch keine durchgehende Bremse, weshalb Bremser mitfahren mussten. Fotos zeigen, dass die Lok oft in der Mitte des Zuges war, also ein Teil der Wagen geschoben und die anderen gezogen wurden, möglicherweise, um sich Verschiebemanöver zu ersparen. Auf manchen Güterwagen waren Nummern und Inventarnummern angeschrieben.

Obwohl in den 70er-Jahren die Papierfabrik die Zellulose bereits aus Zărnești bei Brașov bezog, blieb die Bahn zwischen der Zellulosefabrik und der Papierfabrik in Betrieb, transportierte aber nun vor allem Altpapier und andere Mate-

Von oben nach unten:

Noch mit dem Fabriksschild an der Seite steht am 8.8.1978 die Lok vor der Zellulosefabrik. Gut erkennbar sind die doppelten Spurkränze. Foto: Pascal Pontremoli, Sammlung Ernst Plefka

Abfahrtsbereit steht ein Zug am 8.8.1978 vor der Zellulosefabrik. Foto: Pascal Pontremoli, Sammlung Ernst Plefka

An der oberen Endstelle hat Pascal Pontremoli am 8.8.1978 diesen Güterwagen fotografiert.

Foto: Sammlung Ernst Plefka

rialien. Auch für den internen Transport von Materialien zwischen den auf beiden Seiten der Hauptstraße liegenden Fabriksteilen war die Bahn nach wie vor wichtig; auch verband sie die Fabrik mit der Verladestelle an der normalspurigen Staatsbahn CFR. Daher kreuzten Züge mehrmals täglich die Strada Libertății (Freiheitsstraße) und damit einen Punkt, wo man relativ unauffällig fotografieren konnte. Die Sicherung der Straßenkreuzung wurde durch Angestellte der Fabrik vorgenommen.

Der schönste und interessanteste Teil der Strecke befand sich aber zwischen Papierfabrik und Zellulosefabrik. Unmittelbar nach der Fabrik kletterte die Bahn im dichten Wald bergauf und erreichte nach zwei sehr engen Kurven die Zellulosefabrik, wo sich die Endstelle im Fabriksgelände befand. 1978 fuhrn regelmäßig mehrmals am Tag Züge in Bușteni zwischen den Fabriksteilen, der Verkehr zur Zellulosefabrik war aber damals schon sehr unregelmäßig.

Pascal Pontremoli aus Paris, der auch Verwandte in Rumänien hatte, besuchte bei seinen Reisen nach Rumänien gemeinsam mit seinen rumänischen Freunden mehrmals diese Industriebahn und konnte durch seine guten Kontakte auch bis zur Zellulosefabrik und der Seilbahn mitfahren. Ihm verdanken wir einzigartige Fotos vom Betrieb dieser interessanten Bahn.

Wann genau der Betrieb eingestellt wurde, ist unklar. Sicher ist, dass sie in den 90er-Jahren noch regelmäßig fuhr, wie ein Foto von Roman Lillich vom 20.8.1996 zeigt.

Bei einem Besuch einer Gruppe von Eisenbahnfreunden am 15.8.2003 war eine Lok noch betriebsfähig und machte auf einem kurzen Gleisstück im Bereich der Verladestation neben der CFR-Strecke auch eine Demonstrationsfahrt. Zumindest eine weitere Lok stand noch im Lokschuppen und es waren auch noch mehrere Wagen vorhanden, ebenso Teile der Strecke.

Heute sind noch eine Lok und mehrere Wagen in Bușteni erhalten. ■

Literatur: Pascal Pontremoli: „Roumania: Fabrica de Hârtie Bușteni“; Railway Scene 1/77: S. 18-19

Von oben nach unten:

Verschubarbeiten an der oberen Endstelle mit der Seilbahn im Hintergrund; 8.8.1978. Foto: Pascal Pontremoli, Sammlung Ernst Plefka

Am 8.8.1978 fährt ein Zug talwärts durch eine der engen Kurven. Die Lok ist in der Mitte des Zuges und der Stromabnehmer gesenkt. Foto: Pascal Pontremoli, Sammlung Ernst Plefka

Ein weiteres Foto von der Strecke vom 8.8.1978. Foto: Pascal Pontremoli, Sammlung Ernst Plefka



Revisionsarbeiten an der Lok unter primitivsten Verhältnissen: Der Lokführer steht in einer Grube neben den Gleisen. Gut erkennbar sind die doppelten Spurkränze. Foto: Pascal Pontremoli, 8.8.1978, Sammlung Ernst Plefka



Rechts:
Der Fahrshalter der Lok, aufgenommen am 15.8.2003. Foto: Ernst Plefka



Unten:
Diese herrliche Aufnahme von der Straßenquerung in Buşteni verdanken wir Roman Lillich. Seitlich an der Lok hängen die Ketten für das Kuppeln der Wagen. Das Aufnahmedatum 20.8.1996 dokumentiert, dass die Bahn damals noch in Betrieb war.

Rechts:
Im August 2003 war die Bahn nicht mehr in Betrieb, die Anlagen aber noch vorhanden. Im Vordergrund eine der Schleppweichen wegen der doppelten Spurkränze. Foto: Ernst Plefka





Links führt die Trasse der Oswaldschleife, schon ohne Gleis, auf das Niveau der Pottendorferlinie hinunter, während rechts ein Zug der Badnerbahn in Richtung der namensgebenden Stadt fährt. Die U6 befindet sich hier schon im Untergrund. Foto: Herbert Harrer, 3.2.2022

Zweigleisiger Ausbau der Pottendorferlinie in Wien

Herbert Harrer

Der Ausbau der Pottendorferlinie im Stadtgebiet von Wien begann am 13.12.2021 recht unspektakulär mit der Sperre der sogenannten Oswaldschleife in Meidling. Diese war errichtet worden, um ein Queren der Schnellbahn durch Güterzüge nach Wien Zentralverschiebebahnhof zu vermeiden und bot einen alternativen Fahrweg zur Strecke durch den Flohbergtunnel, indem

sie eine Verbindung von der Donauländebahn zur Pottendorferlinie, welche sie überquert, herstellt. Ihre Inbetriebnahme erfolgte am 28.9.1986.

Diese Querung ist die engste Stelle im Bahneinschnitt; immerhin liegen hier U6, WLB und Pottendorferlinie nebeneinander. Die Oswaldschleife wird aber wegen ihrer betrieblichen Bedeutung nicht abgetragen,

sondern das Tragwerk abgeschnitten und „angestückelt“.

Mittlerweile sind das Gleis und die Fahrleitung abgetragen und die Trasse ausgesteckt. Ein paar Baucontainer sind an der EK Stüber-Gunther-Gasse aufgestellt; daneben befindet sich eine Informationswand mit einigen Fotos zum Streckenausbau. ■

Mit dem IC zum Einkaufen

Leo Engelmayer

Seit Fahrplanwechsel gibt es in Graz auf der Ostbahn die in Österreich sicher noch nicht alltägliche Möglichkeit mit einem IC einkaufen zu fahren. Der IC 313 nach Budapest hat einen Aufenthalt in der Station Graz-Liebenau Murpark. ■

Links sehen wir den am 19.1.2022 verkehrenden Ersatzzug für den IC 313 mit dem Triebwagen 5022 022, während am 22.01.2022 die „richtige“ IC-Garnitur mit der 2016 095 in der Haltestelle beim Murpark hält. Beide Fotos: Leo Engelmayer





Am 1.2.2022 tauchten die Scheinwerfer der Dreharbeiten Halle und Gelände in (gewollt) geisterhaftes Licht. Fotos: Mario Zelsacher

Neues aus dem



Herbert Harrer

Auch während (oder trotz) der Winter- sperre gehen die Arbeiten in unserem Eisenbahnmuseum weiter. Wichtig war die

Erneuerung der elektrischen Leitungen mit anschließendem E-Befund in der Lokremise zur Erlangung einer Betriebsstättene- genehmigung.

Nebenbei gab es noch abendliche Dreh- arbeiten für ein Musikvideo sowie Foto- aufnahmen. Und: Es gibt immer etwas zu reparieren... ■



Überzeugender könnte der Unterschied nicht sein! Die Schutzverble- chung der Giebeltürmchen wies bereits beträchtliche Schäden auf, das stürmische Wetter besorgte den Rest.



Nach getaner Arbeit ist alles wieder ordentlich verblecht. Fotos: Mario Zelsacher, 4.2.2022



Seit über 50 Jahren Ihr Spezialist für Eisenbahnen!

Wir bieten Ihnen kostengünstigen Versicherungsschutz „Rund um die Bahn“

Informieren Sie sich über unsere Leistungen auf unserer Homepage:

www.eisenbahnversicherungen.de

Ihr Fritz Rodatz Team erreichen Sie unter:

E-Mail: info@fritzrodatz.de / Tel.: +49 40 23 13 93 / FAX +49 40 23 19 28

10. Eisenbahn-, Straßenbahn- und Digitalmesse 2022

Veranstaltungsort:

Haus der Begegnung / Liesing
Perchtoldsdorfer Straße 1
1230 Wien

Wann:

Freitag 11. März 2022 - 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr

Samstag 12. März 2022 - 10.00 Uhr bis 17.00 Uhr

Sonntag 13. März 2022 - 10.00 Uhr bis 15.00 Uhr

Die aktuelle Ausstellerliste entnehmen Sie bitte folgendem Link:

<http://www.eisenbahnmesse.at>

Eintritt für die BesucherInnen:

Erwachsene Tageskarte 2 Euro

Jugendliche von 12 - 18 Jahren Tageskarte 1 Euro

Kinder bis 12 Jahren Eintritt frei!



Die zum Zeitpunkt der Veranstaltung geltenden Hygiene- und Infektionsschutzstandards und insbesondere die für die Veranstaltung geltenden gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen und Anordnungen sowie Anordnungen des Veranstalters und der örtlichen Organe des Hauses der Begegnung – Wien 23 sind einzuhalten und zu befolgen. Vorbehaltlich einer pandemiebedingten kurzfristigen Absage der Veranstaltung. Weitere Info zu Covidvorgaben ab Dezember unter www.eisenbahnmesse.at | Stand: Oktober 2021, Änderungen vorbehalten.



Kabinentender

Herbert Harrer

Tender werden im Allgemeinen - sowohl in der Literatur als auch beim Fotografieren - eher als notwendiges Anhängsel betrachtet. Nur wenige Bahnverwaltungen haben gleich den ÖBB und ihren Vorgängern Tendern eigene Nummern zugestanden; meist zählte nur die Loknummer. Viele Fotografen drückten schon weniger begeistert ab, wenn eine 52er daherkam (vergleichbar heute mit der fotografischen Beliebtheit einer/eines Vectron) - oder gleich gar nicht, wenn die Lok Tender voraus fuhr. Dies kam aber relativ oft vor, weil 42er, 52er (Blechrahmen) und 152er (Barrenrahmen) - einzig diese Reihen führten Kabinentender mit - vorwärts und rückwärts für dieselbe Geschwindigkeit zugelassen waren. Es handelt sich bei den Tendern mit Zugführerkabine aber um ein österreichisches Spezifikum, das hier geringgeschätzt wird.

Im Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, 24. Stück vom 1.10.1955, findet sich unter „Mitteilungen über Betrieb und Verwaltung“ ein Bericht mit dem Untertitel „Kabinentender - eine Neuanschaffung der Österreichischen Bundesbahnen“. Doch das Understatement geht weiter: „Die ÖBB haben im Jahre 1952 mit dem Bau von Kabinentendern begonnen. Nunmehr stehen bereits 125 Fahrzeuge dieser Bauart in Verwendung.“ Drei Jahre später wird erst darüber berichtet, als der Umbau gerade endete! Das ist umso erstaunlicher, als in weiterer Folge die erzielten Vorteile geschildert werden. Auch Ministerialrat Dipl. Ing. Wilhelm Schubert, der die Idee dazu hatte, ist heute in Vergessenheit geraten, ebenso, dass der Mangel an Güterzuggepäckwagen, wie sie damals noch hießen, bereits als betriebsgefährdend eingestuft wurde. Noch immer standen viel zu viele davon kriegsbeschädigt abgestellt; mit Kohleofen und Karbidlampen war die Dienstesausübung darin auch nicht gerade angenehm. Dazu



Von oben nach unten:

Dieser Tender 9793.44 der 52.6065 wurde an einem schönen Sommertag des Jahres 1969 im Heizhaus Bruck an der Leitha wirklich vollgefüllt. Bei den ÖBB wurde die Tendernummer nur mehr klein seitlich unter dem Eigentumsmerkmal angeschrieben und die Loknummer in der üblichen Größe an der Rückseite. Wurden Tender getauscht, wurde die alte Loknummer übermalt oder zunächst einmal, wie hier, provisorisch durchgestrichen.

Fotos: DI Helmut Bogner

Im Heizhaus Lienz des EBFL steht die 52.3816, deren Kabinentender 9793.103 gut zugänglich ist. DI Helmut Bogner fotografierte am 28.8.2020 die für heutige Begriffe spartanische Innenausstattung: Fächerkasten und Bank.

Neben der Bank befindet sich die Notbremsklappe; die ursprünglich vorgesehenen Klappsitze sind entweder hier schon eingebaut oder wurden gleich gar nicht eingebaut.

muss gesagt werden, dass noch bis zur großen Vorschriftenreform 1980 grundsätzlich jeder Zug mit einem Zugführer besetzt sein musste; Ausnahmen waren genau definiert. Dazu kamen - „je nach den betrieblichen und beförderungsdienstlichen Erfordernissen“, wie es in der Verkehrsverordnung V3 hieß - ein oder mehrere Schaffner.

Auch die Führung eines Zuges mit dem Zugführer allein folgte bestimmten Bedingungen, u. a. mussten alle Wagen an die durchgehende Bremse angeschlossen sein. Diese Züge durften nur höchstens 60 Achsen haben (Ausnahmen waren in der Tafel A7 geregelt), Laständerungen durften nur in Bahnhöfen mit entsprechendem Verschubpersonal durchgeführt werden etc.etc.

Der Zugführer hatte laut V3 „in der Regel seinen Platz an der Zugspitze (Gepäckwagen, Kabinentender, hinterer Führerstand eines E- oder Diesel-Tfz).“ Zudem war ihm auch noch lange Jahre die Signalbeobachtung und daher eine Mitverantwortung an deren Beachtung vorgeschrieben, was in Wagen ohne die später so typischen Erker, welche erst nach und nach eingebaut wurden, oder ohne erhöhten Aufbau schlecht durchführbar war. Ebenfalls wird angemerkt, dass die Gepäckwagen - wegen ihrer Reihung meist an der Spitze des Wagenzuges - hohen Belastungen ausgesetzt und daher schadanfällig seien. Außerdem waren sie als tote Last anzusehen. Alle diese Nachteile konnten durch dem Einbau der Zugführerkabinen in den Tender vermieden werden.

Die Einsparungen werden genau zusammengerechnet:

- Die kostspielige und zeitraubende Instandsetzung der Güterzuggepäckwagen konnte unterbleiben; stattdessen wurden deren Untergestelle mit einfachen Bordwänden zu dringend benötigten Schotterwagen umgebaut.
- Durch die Verringerung der toten Lasten konnte der Kohlenverbrauch bezogen auf die Nettotonnenkilometer gesenkt werden.
- Sämtliche Nachteile der Güterzuggepäckwagen sowie die Kosten für deren Verbesserung konnten vermieden werden und
- der Instandhaltungsaufwand der Kabinen war weit geringer.

So soll sich nach Abzug der Einbaukosten schon im ersten Betriebsjahr ein finanzieller Erfolg von 14 Millionen Schilling (eine damals unglaubliche Summe) eingestellt haben.

Zum Umbau wurden ausschließlich Wagentender der Reihe 9593 herangezogen.



Bei Personenzügen wurde wegen der früher üblichen Reisegepäck- und Stückgutbeförderung ohnedies immer ein Gepäckwagen mitgeführt. In diesem Zug nach Hohenau, geführt von der 52.6428, läuft er am Zugschluss, weil die Garnituren nicht eigens umgereiht wurden. Foto: Reinhard Capek



Glücklicherweise drückte Reinhard Capek trotzdem ab, als die 52.6407 Tender voraus die EK Oswaldgasse an der Donauländebahn querte. Dahinter befindet sich der Dienstwagen an der Zugspitze. Die meisten Tender trugen wie dieser einen Kessel für die Wasserenthärtung.

Unmittelbar hinter dem Kohlenkasten wurde aus beiden Seitenwänden je ein Streifen bis zur Höhe des Führerhausfußbodens hinunter ausgeschnitten und gegen den jetzt offenen Wasserraum jeweils eine neue stählerne Wand eingeschweißt. Versteifungsträger sicherten die Festigkeit; zwei Stirnwände mit je zwei Fenstern und zwei Türen mit herablassbaren Fenstern daneben machten den Raum zu einer Kabine mit einer Höhe von 2,1 m und einer Grundfläche von 1,7 m x 2,6 m. Die Einrichtung wirkt heute spartanisch, war damals aber

ein großer Fortschritt. An der Rückwand befanden sich Regale für Frachtbriefe und Dienstbehelfe sowie eine Lampe, darunter eine Schreibfläche und links und rechts davon je ein Klappsitz. An der Vorderwand war eine gepolsterte, mit Skai überzogene Bank (berechnet für bis zu fünf Personen!) mit Rückenlehne angebracht; eine Deckenlampe, ein Dampfheizkörper unter der Bank und eine Notbremse vervollständigten die Einrichtung.

Der einzige Nachteil wird verschwiegen: Derart umgebaute Tender fassten nur mehr

27 statt 32 m³ Wasser.

Mehrere Bahnverwaltungen hätten Interesse bekundet, heißt es. Einzig die DB begann 1958 (!) in großem Stil die Serienfertigung von Kabinentendern zur Beförderung von Kabinentendern der BR 50 (aber auf Basis einer anderen Tenderbauart, 2'2'T26, und etwas kleinerer Kabine), sodass 1962, als das Umbauprogramm endete, bereits 735 (!) Stück existierten.

Zu diesem Zeitpunkt begann ihr Stern in Österreich schon wieder zu sinken, der zitierte Artikel muss also relativiert werden. Auch das erste Baujahr muss korrigiert werden: Der 9793.01 (offenbar zur Probe und mehr als ein Jahr vor offiziellem Inkrafttreten des neuen Nummernschemas) war schon am 28.11.1951 fertiggestellt, 23 und 24 kamen am 16. und 28.1.1952 und der 02 folgte erst am 10.8.1952. Dann ging es aber schnell: 1952 wurden insgesamt 35 umgebaut, die meisten 1953 und nur wenige folgten noch 1954. Beim 9793.123 war dann plötzlich Schluss; der .124 erhielt nicht diese vorgesehene Nummer, sondern

wurde zum 9793.130. Er diente hinter der Brennstoffversuchslok 52.4364 und war dazu mit einer Wiegeeinrichtung für die Kohle ausgestattet. Schon 1958 gingen fünf Loks mitsamt ihren Umbautendern an die MÁV; man fand es nicht der Mühe wert, vorher die Tender zu tauschen!

Diese auf den ersten Blick überraschende Tatsache mag daran liegen, dass bei vielen Personen- und Güterzügen trotzdem ein Gepäckwagen zur Beförderung des Stückguts mitgeführt werden musste. Das bedingte wiederum einen Ladeschaffner bzw. bei häufigerem Abstellen und/oder Begeben von Wagen entsprechend viele mitfahrende Schaffner zur Durchführung der Arbeiten. Da wäre es in der Kabine schnell recht eng geworden. Die Züge mit längeren Laufwegen und weniger Manipulation auf den neu elektrifizierten Hauptstrecken aber waren schon auf elektrische Traktion übergegangen. Deshalb finden sich auch viele Fotos mit Kabinentender und „Packwagen“.

Was aus besagtem Artikel ebenfalls nicht hervorgeht, ist, welche Werkstätten den Umbau ausgeführt haben. Es müssen aber mehrere gewesen sein, da die Fertigstellung nicht der Nummerierung folgt - sie folgt aber auch nicht den ursprünglichen Nummern. Logisch ist, dass keine sowjetischen Beuteloks mit erst frisch umgebauten Tendern gekuppelt wurden. Damit erhielten zuerst Zugförderungen in den anderen Besatzungszonen Kabinentender zugeteilt; auch die nach Kriegsende in Floridsdorf gefertigten 42 konnten „gefahrlos“ damit gekuppelt werden. Mit der fortschreitenden Elektrifizierung wanderten die Loks mit Kabinentender vermehrt nach Osten, sodass gegen Ende des Dampfbetriebes im Raum Wien kaum mehr gewöhnliche Wannentender anzutreffen waren.

Tender wurden üblicherweise mit der Lok verkauft, sodass es 52er mit diesem typisch österreichischen Tender heute sowohl in Deutschland, in Holland und auch in Japan gibt. ■

Ing. Mag. Dr. Josef Riedl †

Am 29.1.2022 verstarb - für viele überraschend - Ing. Mag. Dr. Josef Riedl, ein Mann, dem Land und Stadt Salzburg Vieles und Großes verdanken. Ing. Dr. Josef Riedl war ein bescheidener Mann, der sich in der ersten Reihe nicht so richtig wohl fühlte, da er das Wort „Demut“ im Zusammenhang mit seinen vielfältigen Ämtern sehr ernst nahm. Die ihm übertragenen Aufgaben bedeuteten für Dr. Riedl nicht Last, aber Verantwortung - eine Tugend, die Gefahr läuft, in Vergessenheit zu geraten.

Josef Riedl wurde 1941 im damals zu Niederösterreich gehörenden Engerau, heute ein Vorort von Preßburg, geboren. Nach dem Besuch der HTL folgten die Ausbildung zum Milizoffizier und das Studium der Rechtswissenschaften sowie eine kurze Periode bei der Österreichischen Post. Soziale Gerechtigkeit und gesellschaftlicher Friede waren Josef Riedl stets ein Anliegen und so engagierte er sich auch in der Salzburger Stadtpolitik als Sekretär des seinerzeitigen Vizebürgermeisters Haselitsch. Erste Sporen im Verkehrswesen erwarb sich Ing. Dr. Josef Riedl als Geschäftsführer der Untersbergseilbahn (1979-1987), seinerzeit eine durchaus immer wieder in Frage gestellte Institution. 1980 erfolgte Riedls Berufung zur Salzburger Lokalbahn, deren Leitung er ab 1981 übernahm.

Durch seine Kontakte und sein Engagement gelang es ihm nicht nur die Salzburger Lokalbahn vor der so gut wie sicher scheinenden Einstellung zu bewahren, er wurde zum Vater der modernen SLB an der Schwelle zum 21. Jahrhundert. Auf Grund seines „Händchens“ für den ÖPNV

wurde Ing. Dr. Josef Riedl 1986 auch die Leitung des städtischen Obus- und Autobusbetriebes übertragen. Viele epochale Entscheidungen für den modernen ÖPNV fallen in die legendäre „Ära Riedl“:

- Die Rettung der Salzburger Lokalbahn vor den Begehrlichkeiten zur Einstellung der Bahn
- Abschluss des 1. und 2. Investitionsprogramms für die SLB
- Umfassende Modernisierung der Lokalbahninfrastruktur
- Einführung des Taktfahrplans zwischen Salzburg und Lamprechtshausen
- Beschaffung von 10 modernen Gelenktriebwagen
- Beschaffung einer modernen Elektrolokomotive
- Errichtung der Obuslinie zum Flughafen und nach Walsersfeld
- Modernisierung der Festungsbahn etc.etc.

1987 wurde Dr. Riedl - für viele überraschend - zum Magistratsdirektor der Landeshauptstadt Salzburg bestellt. Der Abschied von „seinen“ Verkehrsbetrieben fiel ihm nicht leicht, waren ihm doch MitarbeiterInnen und Kunden richtiggehend ans Herz gewachsen. Auch in seiner Funktion als Magistratsdirektor (1987-2005) blieb er stets Lokalbahn und Obus verbunden und zeigte sich über aktuelle Entwicklungen je nach Lage erfreut oder auch besorgt. Selbst wenige Tage vor seinem überraschenden Ableben diskutierte er noch heftig die unausgegorenen Pla-



Dr. Riedl anlässlich der Taufe des ET 41 der SLB (in der Mitte). Foto: Archiv Gunter Mackinger

nungen für ein neues Liniennetz. Dabei beunruhigte ihn vor allem die Unkenntnis von Rahmenbedingungen bei handelnden Personen.

Das Lebenswerk von Ing. Dr. Josef Riedl ist beachtlich und vielfältig. Für „Verkehrsbewegte“ gilt er aber auch in Zukunft als Retter und Modernisierer der Salzburger Lokalbahn, aber auch als menschlicher Chef mit einem großen Herz für Mitarbeiter und Kunden. Dafür allein schon gebührt Josef Riedl von Herzen Dank und Anerkennung! ■

Für Sie gelesen

Alfred Luft

Stefan Wittich: Der Eisenbahnknoten Villach. Strecken Bahnhöfe und Betrieb im Wandel.

120 S. 17 x 24 cm, ca. 100 Abb., Gleispläne, Tabellen und Fahrpläne, Sutton-Verlag, Erfurt 2021, € 22.99

Die ersten Schienen in Kärnten legte die Südbahngesellschaft anlässlich der Erbauung der 1871 vollendeten Strecke Marburg - Klagenfurt - Villach - Lienz - Franzensfeste, wobei Villach 1864 erreicht wurde. Dabei war die Erschließung des damals wirtschaftlich noch unterentwickelten Kärntner Raumes eigentlich sekundär, vielmehr diente sie der nach dem Verlust der Lombardei nötigen Verbindung ihrer getrennten Netze Wien - Triest und der Tiroler Strecke über den Brenner. Es folgte die 1879 vollendete (und bald in den kkStB aufgegangene) Kronprinz-Rudolfs-Bahn zur Verbindung des Wiener Raumes mit Italien. Sie begann in Amstetten (140 km westlich(!) von Wien) und führte über Selzthal - St. Michael - St. Veit an der Glan und sodann entlang dem Ossiachersee - also ohne Klagenfurt zu berühren - über Villach nach Tarvis. Von dort ging es in spitzem Winkel zurück über Aßling/Jesenice nach Laibach und geradeaus zum damaligen Grenzübergang Pontafel/Pontebba in Richtung Udine. Der Knoten Villach ist somit zugleich ein Paradebeispiel dafür, wie in der Privatbahnära durch das Bestreben, tunlichst das eigene Netz

zu nutzen, umwegreiche Verkehre entstanden. Viel an Bedeutung gewann Villach nach der Jahrhundertwende mit dem Alpenbahnprogramm. 1906 machte die Karawankenbahn Villach - Aßling/Jesenice mit dem Karawankentunnel den Umweg über Tarvis obsolet. Zusammen mit der Tauernbahn zwischen Schwarzach-St.Veit und Spittal-Millstättersee eröffnete sich ab 1909 eine gerade Verbindung von Bayern über Salzburg in Richtung Balkan, die im hier im Detail beschriebenen Gasterbeiterverkehr eine ungeahnte Bedeutung bekommen sollte. Die damals zugleich errichtete Wocheinerbahn zwischen Aßling und Triest hingegen, die besonders der Verbindung Süddeutschlands mit dem damals österreichischen Haupthafen Triest diente, geriet schon mit den neuen Grenzen nach 1918 ins Abseits und findet daher in diesem Band keine Erwähnung. Letzte bedeutende Veränderung war die Errichtung des Großverschiebebahnhofes Villach Süd samt seinen Gleisschleifen in den 80er-Jahren. Das Schwergewicht dieser Darstellung liegt auf den Strecken im Nahbereich von Villach und dem Betrieb von den 70er- und 80er-



Jahren bis zur Jetztzeit, die der Autor hier mit zahlreichen eigenen Aufnahmen dokumentiert. Die Verkehrsabwicklung um 1956 durfte der Rezensent mit einigen Fotos in Erinnerung rufen. Am Schluss Erwähnung findet sodann noch die Koralmbahn, welche nach ihrer Eröffnung das Geschehen im Knoten Villach (hoffentlich mit einer durchgreifenden Verbesserung des Italienverkehrs über Tarvis!) verändern wird. Dieses nette kleine Buch sei jedenfalls dem Eisenbahnfreund wärmstens empfohlen. ■

Manfred Hohn: 5 Jahrhunderte Bahnen in Österreich, Band 2.

208 S. A4, über 400 Abb., Tabellen, Landkarten und Lagepläne, Verlag Railway-Media-Group, Wien 2021, € 55.-

So wie beim in unserer Ausgabe 9/2020 besprochenen Band 1 haben unsere Vereinskollegen Alfred Moser und Herbert Schirmböck die vom 2019 verstorbenen Autor hinterlassenen Manuskripte durchgesehen, ergänzt und überarbeitet. Wie aus der hier abgebildeten Titelseite zu erkennen, befasst sich auch dieses Buch wiederum im Wesentlichen mit schmalspurigen Bergwerks-, Industrie- und Waldbahnen, aber auch anderen schienengebundenen Fördermitteln wie Schrägaufzügen. Auch heimatkundlich nicht uninteressant ist, wie viele kleine, heute nahezu vergessene Bergwerke es gegeben hat, an die nun hier erinnert wird. Themen sind Feldbahnen im Tal der Schwarzaist (bei Schwertberg, OÖ), an den Flüssen Schwarza und Mürz sowie im Semmeringgebiet,

sodann Ziegelwerke im Burgenland, der Steiermark und Kärnten und zum Schluss einige Nachträge.

(Auf den Seiten 116 bis 129 findet sich übrigens ein interessanter Beitrag zur Lanckronskischen Waldbahn, in dem sich auch einige, in der Monographie „Die Lanckronskische Waldbahn“ - siehe die Rezension in unserer Nummer 5/2021 - nicht enthaltene Fotos finden, dies als Hinweis für Besitzer dieses inzwischen verlagsseitig vergriffenen Werks, von dem bei uns noch ein paar zu haben wären.) So wie der erste Band ist auch dieser wieder sehr schön gedruckt und jedenfalls allen Freunden kleiner und unkonventioneller Bahnanlagen anzuempfehlen. ■



Der Vorstand des **VEF**
gratuliert herzlichst zum Geburtstag!

im März

Manfred Pöder	80	Willibald Stöger	70
Manfred Schilhan	75	Raimund Jahn	70
Peter Steinecker	75	Norbert Oschker	65



Vereinsinterne Mitteilung gemäß Statuten §9(2)

Einladung zur Ordentlichen Generalversammlung 2022 des VEF – Verband der Eisenbahnfreunde

Sehr geehrte Damen und Herren, werte Mitglieder!

Statutengemäß findet die Generalversammlung des VEF jährlich statt. Heuer wird sie

**am Donnerstag, dem 5. Mai 2022 um 16:30 Uhr
im Gasthaus „Falkensteiner Stüberl“
1030 Wien, Kleistgasse 28**

abgehalten.

Über etwaige Änderungen durch gesetzliche Vorgaben infolge der andauernden COVID-19-Pandemie werden wir Sie in unseren Medien informieren.

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Genehmigung des Protokolls der Generalversammlung 2021
3. Gedenken an die verstorbenen Mitglieder
4. Präsentation des Rechenschaftsberichtes und des Rechnungsabschlusses durch die gewählten Vorstandsmitglieder
5. Bericht der Rechnungsprüfer
6. Entlastung des Vorstands
7. Behandlung von Anträgen an die Generalversammlung
8. Allfälliges

Voraussetzung für die Teilnahme an der Generalversammlung ist die rechtzeitige Bezahlung des Mitgliedsbeitrags bis inklusive 2022. Anträge an die Generalversammlung erbitten wir mindestens vier Wochen vor dem Termin der Generalversammlung schriftlich bzw. per E-Mail.

Wir freuen uns, Sie bei der Generalversammlung begrüßen zu dürfen und stehen Ihnen für einen Informationsaustausch und Anregungen gerne zur Verfügung!

Für den Vorstand:

Mag. pharm. Alfred Luft, e.h.
Präsident

Christian Peschl, e.h.
Verbandssekretär

Eine Winterreise nach Westösterreich, 1980/81 - Teil 3: Lokomotiven auf den Tiroler Bergstrecken

DI Helmut Bogner

Nach dem zweiten Teil im vorigen Heft möchte ich nun den Alltagsbetrieb dieses schneereichen und strengen Winters auf den restlichen Tiroler Gebirgsbahnen vorstellen. Ebenso wie auf der Arlbergbahn gab es auch hier, in der herrlichen Bergwelt, eine Typenvielfalt, die man sich heute kaum vorstellen kann.

Was die Vielfalt und Ungewöhnlichkeit an Lokomotiveinsätzen betrifft, war die Brennerbahn der absolute Höhepunkt: Da es damals noch keine elektrischen Mehrsystemlokomotiven gab, mussten alle ÖBB-Elektrolokomotiven bald nach dem Eintreffen am Brenner auch wieder zurückkommen. Bei den Personenzügen, die regelmäßig zwischen Innsbruck und dem Brenner verkehrten, verlief das meist planmäßig. Bei den Güterzügen gab es oft - insbesondere an den häufigen italienischen Streiktagen oder bei massiven Verspätungen - interessante Überraschungen. Mehrfachlokozüge, Vielfachtraktionen oder außergewöhnliche Bespannungen waren an der Tagesordnung. ■



Giselabahn

Von oben nach unten: Herrlicher Sonnenschein und klares Licht ermöglichten am 30.12.1980 ein Bild dieses, von 1020.15 und 1010.14 geführten Güterzuges bei der Durchfahrt durch den Bahnhof Leogang.

Kurze Zeit später hält die 1042.603 mit dem Eilzug E 643 Bregenz - Wien in Leogang. Der zweiachsige Güterwagen, mit dem gelben Schrägstrich als „Postbeiwagen“ gekennzeichnet, und der grüne vierachsige Gepäckwagen repräsentieren die damals noch übliche Post- und Gepäckbeförderung per Bahn.

Am selben Tag führte die Reise weiter nach Kitzbühel, wo mir die 1020.04 mit einem Güterzug nahe der Einfahrt in den Bahnhof begegnete.





Karwendelbahn

Am letzten Tag des Jahre 1980 besuchte ich die Karwendelbahn. Auch hier waren die schweren Sechssacher im Personenzugdienst eingesetzt. Eine internationale Verbindung war der Eilzug E 1180 von Seefeld nach Bremen, hier mit der 1110.07 beim Halt vor dem schönen Bahnhofsgebäude von Scharnitz.



Beim Rücklauf von Reutte zieht die 1110.07 den Eilzug E 687 nach Innsbruck. Die Sonne hat sich mittlerweile so weiterbewegt, dass nun die herrliche Bergwelt mit dem fast bis zum Bahnhof reichenden Schihang beleuchtet ist. Links im Bild steht die 1020.07.



Brennerbahn

Die Personenzüge am Brenner waren damals eine Domäne der 1670er. Eine Wanderung entlang der Strecke führte mich zu einer netten Stelle nahe Steinach in Tirol, wo ich die 1670.14 mit dem P 5215 (Innsbruck - Brenner) fotografieren konnte.

Der Trans-Europ-Express TEE 84 „Mediolanum“ (Mailand - München) wurde bereits lokbespannt geführt - hier am 1.1.1981 von der 111 036 auf der Brennerbahn nahe Steinach in Tirol.



Mangels eines Gegenzuges fahren die drei Sechssachser 1020.36+1110.06+1020.29 nach einer Bergleistung als Lokzug zurück; hier wieder in Gries am Brenner aufgenommen.



Ungewöhnlich - und wahrscheinlich der Rücklauf nach der Bergfahrt mit einem Reisezug - war die Führung eines Güterzuges mit einer 110er der DB: Hier fährt die 110 436 am 3.1.1981 talwärts durch die Haltestelle Gries am Brenner. Im Gegensatz zu den heutigen Containerzügen dominierten damals noch die zweiachsigen geschlossenen Wagen das Güterzugsgeschäft.





Bei den Brenner-Personenzügen waren die alten grünen Vierachser schon teilweise durch neue Schlierenwagen in Blutorange/Elfenbein ersetzt. Hier hält die 1670.03 mit dem P 5215 (Innsbruck - Brenner) am 3.1.1981 in Gries am Brenner.



Fallweise kamen vor den Brenner-Personenzügen neben den 1670ern auch andere Triebfahrzeuge zum Einsatz, wie hier die 1110.10 mit dem P 5218 (Brenner - Innsbruck), aufgenommen in Steinach am Brenner am 3.1.1981.



Mit dem Gegenzug P 5219 kam dieselbe Lokomotive wieder bergwärts. Die Mischung von grünen zweiachsigen Spantenwagen und Schlieren war in der Übergangszeit hier üblich, der DB-Vierachser im Regionalzug zum Brenner war eine Besonderheit.

Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé -

3. Teil

DI Gerhard Luft

Weil um Valdepeñas so guter Rotwein wächst, passt diese Geschichte ganz gut: Hinter einem offenen Heizhaustor, ich glaube es war in Madrid-Atocha, wurde nach einem anregenden Gespräch mit den Eisenbahnern von einem rußgeschwärzten Heizer ein großer Tonkrug mit ca. 5 Litern Inhalt hervorgezaubert. Gleich sollte sich herausstellen, was im Krüge war: köstlicher Rotwein. Der Krug machte die Runde unter den Eisenbahnern und so wurde es unvermeidlich, dass auch wir an die Reihe kommen würden. Die Sache hatte allerdings einen Haken, denn der Krug zeichnete sich durch eine der Hygiene dienenden Spezialkonstruktion aus. Schräg rechts oben lag eine große Einfüllöffnung und gegenüber ein längeres, eher dünnes Tonrohr, aus dem man leicht hätte trinken können. Doch dieses Rohr war umgeben von einer Blechkrone mit scharf zugeschliffenen Spitzen. Ein wenig Zeit hatten wir, um durchs Zusehen diese

Von oben nach unten:

Die Lok Nr. 2 „CALATRAVA“ fährt mit einem Personenzug kurz vor Valdepeñas in den fast endlos erscheinenden Weingärten, besser Weinfeldern. Der Lokname leitet sich offenbar von einigen Ortschaften nordwestlich von Valdepeñas ab, die alle mit „Calatrava“ beginnen. Der Weinbau in dieser Gegend erfolgt durch die große Trockenheit in einer für unsere Anbauggebiete unbekanntem Weise: Jeder Weinstock wurzelt am Grunde einer trichterförmigen Grube; so wird der spärliche Niederschlag dem Wurzelwerk zugeführt. Gekeltert wird ein ausgezeichnete Rotwein. Sogar in dem mir nahe gelegenen Supermarkt findet sich ein Rioja (sprich: Riocha) aus dem Anbaugbiet Valdepeñas.

Die Lok Nr. 2 „CALATRAVA“ vor dem Bahnhofsgebäude in Valdepeñas, welches durch sein Zyklopenmauerwerk ein eigenartiges Aussehen erhält. Die Maschine, Spurweite 750 mm, wurde 1891 von der Société Anonyme des Hauts-Fourneaux, Usines et Charbonnages de Marcinelle et Couillet (Belgien) unter der Fabriksnr. 1039 erbaut.

Lok Nr. 2 beim Umsetzen in Valdepeñas vor einer der drei damals noch vorhandenen kleinen Drehscheiben. Damit konnten Güterwaggons um 90° gedreht und zu den diversen benachbarten Betrieben geschoben werden. Wer sich der Mühe unterzieht, den Bahnhof Valdepeñas in Google Earth aufzurufen, kann noch heute die Umrisse der drei Drehscheiben erkennen! Von den Schmalspurbahnanlagen ist nur noch wenig zu erkennen. Schauerliches ist aber seit damals auf dem Gebiete des Straßenbaues geschehen!



Kunst zu erlernen: Krug auf Gesichtshöhe anheben, Mund weit aufmachen und durch eine kleine Kippbewegung den austretenden Strahl auch dort hineinbefördern und nicht in Gesicht oder Gewand. Bei uns klappte es dann auch fast ohne nennenswerte Schwierigkeiten, lediglich das Schlucken mit weit geöffnetem Mund war gewöhnungsbedürftig. Auf jeden Fall ernteten wir anerkennenden Applaus. ■



Das Rollmaterial war auch nicht mehr Stand der Technik, aber schön ist er doch, dieser Vierachser AC 52 zur Beförderung von Reisenden der 1. (Clase Preferente) und der allgemeinen Klasse (Clase Generales). In der bunt gemischten Garnitur befand sich auch ein „Brettlhupfer“, von dem ich leider keine Aufnahme gemacht habe.



Die Zukunft der Bahn aktiv mitgestalten.

Wissen, was morgen zählt.

ifh ///
st.pölten

Bachelorstudium

- Bahntechnologie & Mobilität

Masterstudium

- Bahntechnologie & Management von Bahnsystemen

Hochschullehrgang

- Europäische Bahnsysteme

Jetzt informieren:

> fhstp.ac.at/dbm

Auf unserer Website:

Online-Broschüre „Bahn ist Zukunft“: Projekte, Abschlussarbeiten und Highlights aus dem Studium.

Dr. Tadej Brate †

Am 11.1.2022 verstarb der Industriearchäologe und Eisenbahnhistoriker Dr. Tadej Brate viel zu früh im 75. Lebensjahr in Ljubljana/Laibach (SLO). Anders als die meisten Fachautoren dieser Zunft (Verkehrswesen) war Brate kein Autodidakt, sondern hatte im Rahmen seiner Studien postgradual in Birmingham Industriearchäologie studiert und damit das wissenschaftliche Rüstzeug für diese Agenda.

Die bedeutendste Station seines beruflichen Wirkens war das Slowenische Institut für den Schutz des Natur- und Kulturerbes - hier war er als Spezialist für Industriearchäologie tätig und stieg bis zum stellvertretenden Direktor auf. Seine besondere Liebe gehörte den Dampflokomotiven und den Schmalspurbahnen des ehemaligen Jugoslawien. Für viele war das im seinerzeitigen Verlag Slezak erschienene Buch über die Dampflokomotiven Jugoslawiens die „Einstiegsdroge“ in eine bislang unbekannte Welt. Sein publizistisches Wirken umfasst dutzende Bücher und Beiträge. Sein Buch über die Parenzana, die unvergessene Schmalspurbahn Triest - Parenzo, wurde in mehrere Sprachen übersetzt.

Besonders Österreich war er zeitlebens immer verbunden: Als junger Mann war er als Lehrling bei der Wiener Lokomotivfabrik tätig gewesen. Aus dieser Zeit stammte sein erstklassiges Deutsch mit dem für Akademiker ungewöhnlichen Soziolekt der Wiener Arbeiterschaft. Und daher zählte er gerade in Österreich viele lebenslange Freunde, waren es doch die Eisenbahnen im Raum der alten k&k Donaumonarchie, welche sein besonderes Interesse fanden.

Tadej blieb der Wissenschaft und beson-

ders der Erforschung der Eisenbahn bis ins Alter verhaftet. Noch nach seinem Eintritt in den Ruhestand promovierte er an der Universität Ljubljana mit einer eisenbahnhistorischen Arbeit. Für die nächsten Jahre plante er zahlreiche Buchprojekte zu Themen seiner engeren und weiteren Heimat, dem ehemaligen Jugoslawien. Diese Bücher bleiben jetzt wohl ungeschrieben und es besteht die Gefahr, dass deren Themen zunehmend verblassen und damit in Vergessenheit geraten.

Kaum einer konnte bei Film- und Diavorträgen beispielsweise die Geschichte der bosnischen und serbischen 760mm-Schmalspurbahnen so lebhaft und lebendig schildern wie er. Damit begeisterte er auch Spätgeborene für die Geschichte dieser einzigartigen Bahnen auf dem Balkan.

Tadej Brate war ein Weltreisender in Sachen Eisenbahn. Wo immer Schienen auf den 5 Kontinenten liegen, konnte man ihn - oft rein zufällig und selten abgestimmt treffen. Dabei zeigte er seine Stärke als guter Kamerad und wohlthuender Reisebegleiter. Seine umfassende Bildung und seine bescheidene Art öffneten aller Orten Tür und Tor zu verborgenen Schätzen des Eisenbahnwesens.

Dr. Brate wirkte nicht nur fachlich und publizistisch, sondern legte - er war unter anderem auch Maschinenbauingenieur - selbst auch Hand an: Er restaurierte den letzten erhaltenen Straßenbahnwagen der Ursprungsbauart der Straßenbahn



Ljubljana/Laibach. Auf seinem eigenen Grundstück in Ljubljana hatte er wertvolle Feldbahnlokomotiven im Maßstab 1:1 gesammelt und gerettet. Sein langjähriges Projekt einer eigenen Waldbahn im Süden Sloweniens blieb durch seinen Tod unverwirklicht.

Männer vom Format eines Dr. Tadej Brate fehlen nicht nur seiner Familie und seinem weltweiten Freundeskreis, sondern auch seinem Heimatland und vor allem auch den Menschen, die sich ernsthaft der Erforschung des Schienenverkehrs verschrieben haben. ■

Dieter Zoubek & Gunter Mackinger
Foto: Gunter Mackinger

Modellbahn-Ausstellungen (alle Angaben ohne Gewähr)

Monika Harrer

Tabelle Farbcodierung:

Wien	NÖ	OÖ	Stmk	Kärnten	Tirol	Salzburg	Vorarlberg	Burgenland
------	----	----	------	---------	-------	----------	------------	------------

jeden Mittwoch	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	18 - 21 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66, Stiege 33 (Gemeinschaftsraum)
jeden Samstag und Sonntag	EMSÖ (Erster Modellstraßenbahnverein Österreichs)	Modulanlage	H0, N	14 - 18 Uhr	2460 Bruck/Leitha, Stefaniegasse 11, Museum (ehemaliges Bezirksgericht)
jeden Mittwoch	mntv (Modellbahn nach Tiroler Vorbild)	Anlage (Voranmeldung)	H0	18.00 Uhr	2500 Baden, Wienerstraße 13-21
jeden Samstag	MEC Graz	Anlage	H0, H0e	14 - 17.30 Uhr	8020 Graz, Lazarettgürtel 54-56
Do, 3.3.	MBC St. Florian	Clubfahrttag	H0	17 - 20 Uhr	4490 St. Florian, Stiftstr. 2, Meierhof
Sa, 5.3.	MEC Salzkammergut	Schauanlage Fahrbetriebstag	H0, H0e	10 - 16 Uhr	4810 Gmunden, Druckereistraße 7, Einkaufspark (im Zwischengeschoß)
Sa, 19.3.	MEC N-Spur Austria	Klubanlage und Module	N	13 - 18 Uhr	1120 Wien, Meidlinger Hauptstraße 11, Stiege 2, Lokal 15
Fr, 25.3.	AMV Johnstraße	Klubanlage, Besuchstag (Voranmeldung)	H0, H0e	17 - 19 Uhr	1150 Wien, Johnstraße 40 (im Keller der Schule)



Zusammenkünfte und Veranstaltungen

Monika Harrer

WIEN: Mittwoch ab 19.00 Uhr im Restaurant "Falkensteiner Stüberl", 1030 Wien, Kleistgasse 28

GRAZ: Jeden Mittwoch im Verbandslokal: 8010 Graz, Steyrergasse 114, alte Remise, 1.Stock

INNSBRUCK: Jeden ersten Donnerstag im Monat 16.45 Uhr Stammtisch, 17.00 Uhr Vortrag;
Café Inthal, 6020 Innsbruck, Wilhelm-Greil-Str. 3

EISENBAHMUSEUM SCHWECHAT: 2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2b

Do, 3.3.	16.45 Uhr	Vorstellung und Besprechen der Aktivitäten im Jahr 2022	Innsbruck
Mi, 9.3.	19.00 Uhr	<i>entfällt wegen Vergabe des Saales an andere!</i>	Wien
Mi, 9.3.	19.00 Uhr	Christian Wagner: „Quer durch Norditalien“	Graz
Mi, 16.3.	19.00 Uhr	Wieland Zimmer: „Eisenbahn, Straßenbahn und Schiffe in Finnland 1981“	Wien
Mi, 23.3.	19.00 Uhr	Adi Sykora: „Grenzbahnhöfe“	Wien
Mi, 30.3.	19.00 Uhr	Ernst Plefka: „Straßenbahnen in Oberschlesien“	Wien
Mi, 30.3.	19.00 Uhr	Patrick Kuttner: „Straßenbahn in Frankreich in neuen Ansichten“	Graz
Do, 7.4.	16.45 Uhr	Hauptthema: „Das Eisenbahnmuseum Lienz“	Innsbruck

Bitte informieren Sie sich vor einem Besuch beim Veranstalter, ob die Ausstellungen, Sonderfahrten oder Vorträge auch wie geplant stattfinden können!

Veranstaltungen

Monika Harrer

(Alle Angaben ohne Gewähr. Rückfragen bitte ausschließlich an den Veranstalter!)

Sonntag Mittwoch	10.00-12.00 Uhr 17.00-19.00 Uhr	Vor 60 Jahren: Linie 47 ade und Straßenbahnen in Penzing anno dazumal	1140 Wien, Penzinger Straße 59	Bezirksmuseum Penzing
Mi, 2.3.	18.30 Uhr	Herbert Themel: „Eisenbahn und Straßenbahn; Planbetrieb und Sonderfahrten aus vergangenen Tagen“	1220 Wien, Bernoullistraße 1	VHS Donaustadt
Di, 15.3.	18.30 Uhr	Adolf Sykora: „Es war einmal...“	1030 Wien, Kleistgasse 28, Gasthaus Falkensteiner Stüberl	EMC Karl Gölsdorf

Die Straßenbahn-Oldtimer von

Rent a Bim
Oldtimer-Straßenbahnfahrten



Stadtrundfahrt, Ausflug in den Prater oder zum Heurigen, Firmenfeier, Betriebsausflug, Polterabend oder ein Transfer zu einem Kongress?

Mit einem Straßenbahn-Oldtimer, vorbei an den Prachtbauten der Ringstraße, wird das zum unvergesslichen Erlebnis!

Auch größere Gruppen mit mehr als 100 Personen sind kein Problem: 8 Triebwagen und 8 Beiwagen der Baujahre 1913 bis 1963, teilweise sogar denkmalgeschützt, stehen für Sie bereit.

Fahrtrouten, Ausflugsziele? Unser Kundenbüro berät Sie gerne:

Tel.: +43 1 892 13 34

E-Mail: info@rentabim.at

www.rentabim.at



DIE SCHIENE

Österreichische Post AG
MZ16Z040973M ISSN 2222-2251
Retouren an: VEF, Fruethstraße 11, 1030 Wien

VEF
Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

48. Jahrgang

Nr. **04**

Einzelpreis € 8,00

April **2022**



Inhalt

Vor 60 Jahren	3
Einst und Heute	8
Kurzmeldungen	8
Pilatusbahn - die steilste Zahnradbahn der Welt erhält neue Triebwagen	11
Linie E (II) - vor 80 Jahren Ade	11
Rumänischer Staatsbesuch 1965	18
Bauarbeiten auf der Mariazellerbahn.....	22
Das Eisenbahntransportwesen im Südosten 1942 bis 1945	25
Die Post-U-Bahn in München (1910-1988).....	26
Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé - 4. Teil	27
Weiterverwendung: Spielplatzlokomotive	28
Kurioses am Schienenstrang	29

Titelbild:

Die Pilatusbahn bei Luzern (Schweiz) ist die steilste Zahnradbahn der Welt. Noch fahren die alten Triebwagen; hier sehen wir einen Stapel in der Talstation, vorne der erst 1967 nachgelieferte Bhe ½ Nr. 30. Dieser besitzt eine etwas andere Stirnfront als die älteren Wagen; siehe auch Seite 11. Foto: DI Rudolf Koller, 1.7.2014

Fotos letzte Umschlagseite:

Oben:

Als Nachtrag zum letzten Heft noch ein Foto der 52.3817, die am 13.3.1976 bei Klein Harras den GmP 71325 führt.

Foto: DI Helmut Bogner.

Unten:

Die V 10 der Niederösterreich Bahnen (NÖVOG, ex 2095.10) war am 10.3.2022 mit einem Schotterzug zwischen Scherbach und Kirchberg an der Pielach im Einsatz. Foto: DI Helmut Bogner

Impressum

Der gemeinnützige VEF – Verband der Eisenbahnfreunde, 1030 Wien, Fruethstraße 11, ist zur Gänze Herausgeber und Verleger der Zeitschrift Die SCHIENE.

ZVR-Zahl: 193862159
BIC: GIBAATWWXXX
IBAN: AT32 2011 1000 0047 2948
E-Mail: dieschiene@vef.at
Redaktionsadresse: Die Schiene, Fruethstraße 11, 1030 Wien

Die SCHIENE ist das Mitteilungsblatt folgender Vereine: VEF, bahnmedien.at, Erzbergbahn, Neue Landesbahn, ÖGEG, StEF, Tramwaymuseum Graz.

Redaktion: Herbert Harrer
Monika Harrer
Satz & Layout: Manuel Szecsenyi

Hersteller: Print Alliance HAV Produktions GmbH, Druckhausstraße 1, 2540 Bad Vöslau.
Vertrieb: Presse Großvertrieb Austria Trunk GmbH.
Einzelpreis: € 8,00; Jahresabonnement: € 50,00 inkl. Postzustellung (Inland). Für VEF-Mitglieder und Mitglieder von Partnervereinen ist die Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors dar und sind – wie auch Beiträge der Partnervereine und Leserbriefe – außer Verantwortung der Redaktion.

Nachdruck bei Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.
Die Vervielfältigung jeglicher Art ist untersagt.

Hinweis:

Auf Grund der Archivierung unserer Zeitschrift im Austria-Forum der TU Graz sind Texte und Bilder der älteren Hefte auch elektronisch verfügbar.

Medienpartner der Zeitschrift Die SCHIENE:

ÖMT – Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen

FH St. Pölten – Fachhochschule St. Pölten

FEDECRAIL – Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

NÖVOG – Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.

IGE – Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH, Deutschland



Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

Mitglied im
ÖMT

Verband Österreichischer
Museums- und Touristikbahnen

Printed in Austria
Logo einsetzen

Rent a Bim
Oldtimer-Straßenbahnfahrten

WIR FAHREN WIEDER!

Ab sofort können die beliebten Straßenbahnfahrten mit historischen Wagen unter Einhaltung der geltenden Covid-19-Schutzmaßnahmen wieder durchgeführt werden.

Tel.: +43 1 892 13 34

E-Mail: info@rentabim.at

www.rentabim.at

Wir freuen uns Sie wieder in unseren Tramwayoldtimern begrüßen zu dürfen!



DIE SCHIENE

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT & REDAKTION

Sie erreichen uns unter dieschiene@vef.at
oder per Post an:
VEF-Verband der Eisenbahnfreunde,
Fruethstraße 11, 1030 Wien

Beiträge und/oder Veranstaltungstermine sind rechtzeitig (das ist der Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe!) bekannt zu geben, sonst können wir sie nicht veröffentlichen.

Redaktionsschlüsse der nächsten Ausgaben:
6.4. und 4.5.2022



www.dieschiene.com



Vor 60 Jahren

Alfred Luft



Im Jahr 1962 fiel Ostern auf den 22. und 23.4. Harald Navé war aus der Schweiz auf Besuch nach Wien gekommen und räumte fotografisch so ordentlich ab, dass drei Monatsfolgen damit zu bestreiten gewesen wären. Ich selber unternahm mit meiner Braut eine mehrtägige Radpartie durchs Waldviertel, wobei natürlich auch etliche Eisenbahnfotos entstanden wie z.B. das Foto der 95.106 (eine alte Bekannte vom Dampfbetrieb am Semmering) vor dem Personenzug 5215 von Laa an der Thaya kurz vor dem Erreichen seines Zielbahnhofes Sigmundsherberg am 19.4.1962 [1].

[2]: Die 298.06 verlässt im schönsten Nachmittagslicht des 22.4.1962 mit dem GG 36 Langschlag.

Alle weiteren Aufnahmen stammen von Harald Navé. Wir sehen die 93.1442 mit dem Personenzug 4116 auf seiner sechsstündigen Reise von St. Valentin nach Wien FJB am 21.4.1962 im Wachau-



er Weinort Unterloiben. Der erste Wagen ist die Bahnpost Grein - Wien [3].

Am Ostersonntag, dem 22.4.1962, bedurfte der E 943 Wien Südbahnhof - Fehring - Graz selbstverständlich ab Aspang eines Vorspanns. Mit der Kombination 52 + 77 überquert er nun das Murtalbachviadukt am Ortsrand von Aspang [4]. Auf Bild [5] sehen wir die 77.24 mit dem Personenzug 1700 Graz - Fehring - Wien Hauptzollamt auf dem Höllgrabenviadukt nächst Tauchen-Schaueregg, ebenfalls am Ostersonntag. Am Zugschluss hängen drei Wagen mit Kesseln voll steirischer Milch für Wien.

Der Ostermontag schließlich brachte eine äußerst ergiebige Exkursion in den Raum Ybbstal und Unteres Ennstal. Die 498.07 hat mit dem Zug GW 81 eben Kienberg-Gaming verlassen und überquert nun die Brücke über den Pockaubach [6].





während auf Bild [7] die 78.621 mit dem Personenzug 2410 den Ort Gaflenz hinter sich gelassen hat und nun der Station Oberland, der Wasserscheide zwischen Enns- und Ybbstal, zustrebt. Den Nachmittag widmete Harald gänzlich der Fahrt der 398.01 mit dem Zug GW 16 (ab Lunz: GW 86) von Waidhofen bis Kienberg-Gaming, wovon nur ein Teil der vielen Motive gezeigt werden kann. Wir sehen sie also bei St. Georgen am Reith [8], Kogelsbach [9], Stiegengraben-Ybbstalerhütte [10], Kasten mit dem Lechnergraben als Hintergrund [11] und Pfaffenschlag [12]. ■





Tramway Museum Graz präsentiert

Oster-Bim



Erleben Sie eine Straßenbahnfahrt mit einem ganz besonderen Fahrgast. Bei uns fährt der „echte“ Osterhase mit und hat am Museums-gelände für jedes Kind ein Osternest versteckt.

- Ausstellung und Museumshop geöffnet
- Modellbahnanlage in Betrieb
- Kleines Buffet mit Osterschmankerln

Spaß und Unterhaltung beim Suchen inklusive!
Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Nähere Informationen und Ticketbuchungen unter:

tramway-museum-graz.at

ONLINE TICKET

Buchen Sie Ihr Ticket bitte im Vorfeld!
KEINE Tageskasse!

Sonntag, 17. April
jeweils 11:00; 13:30 & 16:00 Uhr
ab Jakominiplatz

Fotosonderfahrt 15. Mai 2022

mit dem Gelenktriebwagen 293 (ex Wien E,
Details ab Ende März auf unserer Homepage!

Fahrpreise:

Erwachsene	€ 15,-
Kind 5 - 15 Jahre	€ 10,-
Kind unter 5 Jahren	€ 5,-



Mit freundlicher Unterstützung von:



WIR SIND
PARTNER



Es gelten die am Veranstaltungstag gültigen Covid-Bestimmungen für Massenbeförderungsmittel und Veranstaltungen!! - Änderungen im Programm vorbehalten!



Einst und Heute

Auf dem ersten Bild (Foto: Hermann, Sammlung Lillich) sehen wir einen Stadtbahnzug der Linie WD beim Passieren der Brücke über den Wienfluss zwischen den Stationen Schwedenplatz und Landstraße, aufgenommen von der Vorderen Zollamtsstraße aus. Darüber ist der Zollamtssteg zu sehen. Der Steg wurde 1898 eröffnet und von den Architekten Friedrich Ohmann

und Josef Hackhofer gestaltet. Diese beiden konstruierten viele Hochbauten und Brücken der Wienflussregulierung. Den Namen bekam der Steg vom Hauptzollamt, welches sich früher im Rücken dieser Szenerie in der Hinteren Zollamtsstraße befand, aber im zweiten Weltkrieg zerstört und später abgerissen wurde. Heute stehen dort moderne Zweckbauten des Bundesrechenzentrums. Die Inbetriebnahme des Streckenabschnittes Heiligenstadt - Hauptzollamt der Stadtbahn erfolgte am 6.8.1901. Seit 1925 wird elektrisch gefahren, die Linie WD verkehrte von 20.10.1925 bis 6.5.1976 in der Relation Hütteldorf - Heiligenstadt, bis der erste Abschnitt der U4 zwischen Heiligenstadt und Friedensbrücke ab

8.5.1976 im Personenverkehr in Betrieb ging. Danach verkehrten die Linien WG und GW in der Relation Hütteldorf - Wiental - Donaukanal - Friedensbrücke - Gürtel - Meidling Hauptstraße, und zwar bis 31.3.1978. Dann wurde der Stadtbahnbetrieb auf den Abschnitt Hütteldorf - Schottenring zurückgezogen (bzw. auf die Gürtellinie), ab 15.8.1978 verkehrte die U4 schon bis Karlsplatz und ab 27.10.1980 bis Meidling Hauptstraße. Ab 31.8.1981 ging es mit der U4 schon bis Hietzing, der Rest bis Hütteldorf wurde wegen Umstellungsarbeiten auf die U4 nicht mehr befahren. Schließlich fuhr die U4 ab 20.12.1981 die Strecke Hütteldorf - Heiligenstadt wie früher die Stadtbahnlinie WD. Die Wagen der Typen N, n bzw. n₁, die auf dem ersten Bild zu sehen sind, verkehrten noch bis 1961 und wurden von den Typen N₁ bzw. n₂ abgelöst. Die E₆ und c₆ kamen hier nicht mehr zum Einsatz. Heute verkehren hier die Typen U_(1,2) bzw. V. Eine solche V-Garnitur sehen wir auf dem zweiten Bild vom 7.11.2021 (Foto: Roman Lillich), und zwar im Gegensatz zum ersten Bild im Rechtsverkehr. Von der Oberleitung ist noch ein Mast rechts im Bild auf der Brücke übriggeblieben. Bei der Renovierung des Zollamtssteges wurde bei genauer Betrachtung das eine oder andere Zierelement weggelassen, sonst aber ist die Szene baulich unverändert. ■

Kurzmeldungen

Es gibt immer was zu tun...

Herbert Harrer

Auch eher kleine Lokomotiven brauchen mitunter große Aufmerksamkeit, z. B. die zweiachsige DGL 18, Spurweite 620 mm, 20 PS, Fabrikat GEBUS aus dem längst stillgelegten Bergbau Hüttenberg der Österreichischen Alpine Montan AG. Nach dem Entrosten und Konservieren wurde der Rahmen neu lackiert; am 5.3. konnte die

Lok wieder eingeachst werden.

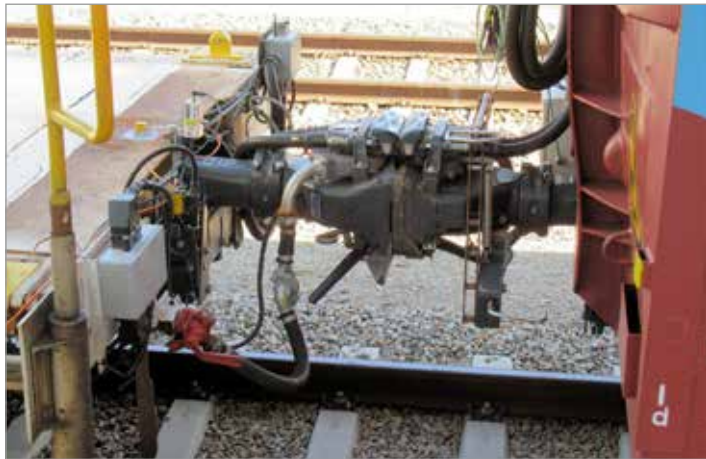
Nach dem Einbau und Spannen der Antriebsketten folgt nun der weitere Zusammenbau. Wenn alles klappt, könnte diese Diesel-Grubenlok zur Saisonöffnung schon als Reserve zur Verfügung stehen. ■



Es ist alles für den großen Moment vorbereitet.



Die Lok steht wieder auf eigenen Rädern.



Am 1.3.2022 erfolgte die Präsentation der DAK in Wien Hbf, hier im gekuppelten Zustand.



Auf Tastendruck erfolgt die Entkupplung; die roten Griffe sind die Notentriegelung.

Digitale Automatische Kupplung (DAK)

DI Rudolf Koller

Zur angestrebten weiteren Verlagerung des Frachttransports von der Straße auf die Schiene zur Erreichung der Klimaziele muss der Schienengüterverkehr effizienter und wettbewerbsfähiger werden. Die derzeit im Rahmen eines internationalen Konsortiums (mit ÖBB-Beteiligung) in Entwicklung befindliche „Digitale Automatische Kupplung“ (DAK) wird dazu einen wesentlichen Beitrag leisten. Die auf der Scharfenbergkupplung basierende DAK soll die seit den Anfängen der Eisenbahn gebräuchliche Schraubenkupplung zum Verbinden von Güterwagen ablösen.

Mit der DAK werden gleichzeitig auch die Druckluft-Bremsleitungen sowie eine Strom- und Datenleitung mitgekuppelt. In der derzeitigen Variante erfolgt das Kuppeln automatisch, das Entkuppeln

durch Drücken einer seitlich am Wagen angebrachten grünen Taste. Derzeit laufen dazu bis 2025 intensive Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten. Von 2026 bis 2030 soll die DAK dann schrittweise in ganz Europa zum Einsatz kommen und die Schraubenkupplung ablösen. Dazu müssen europaweit rund 450.000 Güterwagen und rund 17.000 Lokomotiven umgerüstet werden.

Am 1.3.2022 führten die ÖBB (mit CEO Andreas Matthä) den anwesenden Medienvertretern die DAK in der praktischen Funktion am Autoreisezug-Bahnsteig des Wiener Hauptbahnhofes vor. ■

Beide Fotos: DI Rudolf Koller

193 930 auf Messfahrt

DI Helmut Bogner

Ein Ferienquartier nahe der Bahn kann zu unverhofften Fotos verhelfen. Erst beim näheren Betrachten des Bildes bemerkt man, dass es sich hier um eine Messfahrt handelt, wie die beim zugeklebten Führerstandsfenster verlegten Kabel verraten. Diese weiße 193er, Baujahr 2015, hat einen Hilfsdieselmotor („Last Mile“) und ist seit 2018 bei St&H.

Laut ÖBB-Homepage hat die 91 80 6193 930-5 (noch?) keine ÖBB-Netzzulassung, obwohl sie neben der hinteren Führerstandstür einen kleinen schwarzen Pflatsch trägt! ■





Hier fährt höchst selten ein personenbefördernder Zug: der Sonderzug 18941 auf dem Umfahrgleis der Einfahrgruppe des Wiener Zentralverschiebebahnhofes neben dem Rollberg, aufgenommen von der sogenannten Russenbrücke. Foto: Herbert Harrer, 22.2.2022

Sonderzug zum Flughafen

Herbert Harrer

Viel Aufhebens wurde um den Sonderzug Ex 18941/18940 gemacht, der am 22.2.2022 von der mährischen Hauptstadt Brno (Brünn) zum Wiener Flughafen verkehrte. An Bord war eine tschechische Delegation mit u. a. der Brünner Bürgermeisterin und dem südmährischen Kreishauptmann-Stellvertreter; am Flughafen wurden sie vom Wiener Bürgermeister und beiden Vorstandsdirektoren der Flughafen Wien AG und einem NÖ Landesrat in Vertretung der Landeshauptfrau begrüßt.

Mit einer Einwohnerzahl von rund 381.000 in Brünn und dem Einzugsgebiet Südmähren sieht der Flughafen ein Potential von etwa 500.000 Fluggästen im Jahr, die möglichst direkt mit der Bahn anreisen sollen. Dies ist zurzeit nur mit mindestens einmaligem Umsteigen möglich; direkte Züge sollen die Anreise erleichtern. Derzeit stellt sechsmal am Tag ein Autobus von Gepard Express - diese Firma organisierte auch den Sonderzug - eine derartige Direktverbindung her; ein solcher mit etwa 50 Sitzplätzen ist natürlich leichter zu füllen als ein Zug mit etwa 300.

Interessant und international war die Zusammenstellung des Zuges: D-ELOC 91 80 6193 222-7, eine Lok der Type Vectron der österreichischen Firma ELL (European Locomotive Leasing) mit Sitz in Wien und München, vermietet an CZTrain, immatrikuliert in Deutschland;

A-SRI Bmz 61 81 22-90 003-7 Abteilwagen
 A-SRI Bmz 51 81 85-90 001-7 Abteilwagen mit Großraum („Familienbereich“)
 A-SRI Bmz 61 81 22-90 006-0 Abteilwagen, drei ehemalige DB-Wagen von SRI Rail Invest, eingestellt in Österreich;

SK-ZSSK WGmeer 61 56 89-70 001-8, ein slowakischer Konferenzwagen;

A-CD WRmz 61 81 88-90 206-7 Speisewagen der ČD ex ÖBB und deshalb immer noch mit der Länderkennung 81.

EVU in Tschechien war CZTrain, in Österreich twentyone. ■



Seit über 50 Jahren Ihr Spezialist für Eisenbahnen!

Wir bieten Ihnen kostengünstigen Versicherungsschutz „Rund um die Bahn“

Informieren Sie sich über unsere Leistungen auf unserer Homepage:

www.eisenbahnversicherungen.de

Ihr Fritz Rodatz Team erreichen Sie unter:

E-Mail: info@fritzrodatz.de / Tel.: +49 40 23 13 93 / FAX +49 40 23 19 28



Linie E (II) - vor 80 Jahren Ade

Egbert Leister

Während der Zugehörigkeit unseres Staates als Ostmark zum Großdeutschen Reich gab es trotz des Krieges noch bis August 1941 einen Nachtautobusverkehr. Zum Zweck der Einsparung von Benzin wurde dieser eingestellt. Als Ersatz gab es vom 18.8.1941 bis 31.1.1942 einen Nachtverkehr der Straßenbahn. Nach den vorhandenen Unterlagen waren dies 9 Linien, und zwar:

- A Volkssprater - Ring - Kai - Volkssprater
- 31 Eßlinggasse - Floridsdorf, Am Spitz
- 38 Börseplatz - Sieveringer Straße
- 41 Schottenring - Gersthof
- 43 Schottengasse - Hernals, Wattgasse
- 46 Dr. Karl-Renner-Ring (damals Josef-Bürckel-Ring) - Joachimsthalerplatz
- 63 Opernring - Bahnhof Wienzeile
- 66 Kärntner Ring - Bahnhof Favoriten
- 74 Weiskirchnerstraße - Grasberggasse

Die Bahnhofsrundlinie war während des Straßenbahn-Nachtverkehrs eingestellt. Zwischen der Deutschen Reichsbahn und den Wiener Verkehrsbetrieben gab es eine Vereinbarung: Wenn am West-, Süd- oder Ostbahnhof ein Reisezug verspätet erst nach Betriebsschluss der Straßenbahn in Wien ankommt, war dies den Wiener Verkehrsbetrieben mitzuteilen. Diese setzten dann Züge zum Nachttarif in

Verkehr. Diese Züge verkehrten auch in der Zeit, in der die Bahnhofsrundlinie nicht verkehrte, und zwar wie folgt:

- 1.9.1941 - 31.1.1942 Urban-Loritz-Platz - 18 - Ostbahnhof
- 2.2.1942 - 8.4.1942 Westbahnhof - 18 - Ostbahnhof, Westbahnhof - 58 - Opernring, Südbahnhof - 69 - Schellinggasse.

Für diese Züge wurde nach deutscher Gepflogenheit das Liniensignal E verwendet. Nach dem Wiener Signalisierungssystem würde es für eine Durchgangslinie verwendet werden.

Betrieben wurde diese Linie E von den Bahnhöfen Favoriten und Rudolfshaus. Wie oft sie verkehrte, ist unbekannt, auch Ausläufe sind nicht überliefert. Jedenfalls wurde mit 8.4.1942 verfügt, dass derartige Fahrten in Hinkunft unterbleiben könnten. Die Liniensignale landeten vorerst auf dem Schrotthaufen im Altlager Simmering. ■

Pilatusbahn - die steilste Zahnradbahn der Welt erhält neue Triebwagen

DI Rudolf Koller

Wer noch mit den rund 80 Jahre alten Triebwagen der steilsten Zahnradbahn der Welt - der Pilatusbahn (PB) nahe Luzern in der Schweiz - im Planverkehr fahren möchte, sollte sich nicht allzu viel Zeit lassen: Im Juni 2021 lieferte Stadler Rail den ersten von insgesamt acht neuen Triebwagen an die PB, ab 2023 sollen die neuen Wagen vollständig den Regelbetrieb übernehmen.

Entstehungsgeschichte

Die 4,6 km lange, eingleisige Pilatusbahn führt mit einer Spurweite von 800 mm von Alpnachstad (440 m Seehöhe) am Vierwaldstättersee zur Bergstation Pilatus Kulm (2.073 m) hinauf, von wo sich eine prachtvolle Aussicht bietet. Mit ihrer Maximalsteigung von 480 ‰ ist sie seit der Inbetriebnahme bis heute die steilste Zahnradbahn der Welt. Da bei dieser Steigung bei herkömmlichen Zahnstangen mit vertikalem Eingriff die Gefahr des Aufkletterns des Zahnrades aus der Zahnstange besteht, entwickelte Ing. Eduard Locher speziell für die

Von oben nach unten:

Triebwagenstapel in der Talstation am 1.7.2014, vorne Wagen 24.

Ein Blick in den Führerstand des Wagens 26; 1.7.2014.



Saisoneröffnung 1. Mai

- Sonderausstellung 60 Jahre Wiener Schnellbahn
- Flohmarkt
- Eisenbahnbücher
- Depothalle geöffnet
- Original-Schnellbahn aus der Anfangszeit
- Eine Lok als Überraschungsgast

 **EBM**
Eisenbahnmuseum Schwechat



ab 10.00 Uhr



Pilatusbahn eine liegende Zahnstange mit seitlichem Eingriff, das Zahnradsystem Locher. Dieses kommt bis heute nur bei der PB zum Einsatz. Infolge dieses Zahnstangensystems ist die Verwendung herkömmlicher Weichen nicht möglich, stattdessen werden Schiebebühnen und Gleiswender verwendet.

Die Bahn nahm 1889 mit Dampftriebwagen den Verkehr auf. 1936 wurde die PB mit 1.650 V Gleichstrom elektrifiziert, ab 1937 kamen leistungsfähigere und auch schnellere Elektrotriebwagen zum Einsatz. Ab 2023 sollen die neuen Triebwagen von Stadler Rail den Gesamtverkehr übernehmen.

Seit 2006 wird die bis dahin nur als innerbetriebliche Kreuzungsstation genutzte Ausweiche Ämsigen auch als reguläre Personenhaltestelle verwendet. Sie bietet im Gegensatz zu den Endhaltestellen Alpnachstadt und Pilatus Kulm sehr gute Fotomöglichkeiten.

Die Modernisierung der PB ist aktuell schon angelaufen: Auch die Bahnhöfe werden entsprechend adaptiert, in Alpnachstadt werden die bisherigen Schiebebühnen durch Gleiswender ersetzt.

Fahrzeuge und Betrieb

Zur Betriebseröffnung 1889 wurden 9 Dampftriebwagen der Type Bhm 1/2 von SLM mit den Betriebsnummern 1 bis 9 (gebaut 1886-1889) in Dienst gestellt. Sie benötigten 75 min für die Befahrung der Strecke. 1900 und 1909 kamen noch zwei nahezu baugleiche Wagen, Nr. 10 und 11, hinzu. Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes im Jahr 1937 wurden nahezu alle Dampftriebwagen verschrottet, nur Wagen 9 verblieb als Reserve und für die Schneeräumung bis 1981 bei der PB, Wagen 10 kam als Ausstellungsstück in das Deutsche Museum München. 1981 wurde auch Wagen 9 abgegeben und ist seither im Verkehrshaus der Schweiz im nahen Luzern zu bewundern.

Nach der Elektrifizierung übernahmen ab 1937 die von SLM/MFO gelieferten Elektrotriebwagen Bhe 1/2 Nr. 21 – 28 den Gesamtbetrieb, sie verkürzten die Fahrzeit wesentlich: auf 30 min (Bergfahrt) bzw. 40 min (Talfahrt). 1954 und 1967 wurden noch zwei weitere, nahezu baugleiche Wagen, Nr. 29 und 30, beschafft. Da die bei der Talfahrt entstehende Energie nicht ins Netz zurückgespeist werden kann, bleiben die Stromabnehmer während dieser gesenkt.

Von oben nach unten:

Der Wagen 26 auf der Schiebebühne in der Zwischenstation Ämsigen, 1.7.2014.

Der Wagen 24 ist am 1.7.2014 in der Zwischenstation Ämsigen mit abgesenkten Stromabnehmern auf Talfahrt, im Hintergrund der Vierwaldstättersee.

Der Wagen 28 fährt über die obere Schiebebühne in der Zwischenstation Ämsigen, 1.7.2014.

Eine Besonderheit stellt der Wagen 29 dar: Von ihm existiert nur der Wagenkasten, der bei Bedarf auf das Fahrgestell des Gütertriebwagens Ohe 1/2 Nr. 31 aufgesetzt wird. Dieser Gütertriebwagen wurde 1954 von SLM/Gangloff geliefert; er besitzt eine offene Ladefläche und wird zum Materialtransport für die nahe der Bergstation gelegenen Hotels und für innerbetriebliche Transporte eingesetzt. Wie oben erwähnt, kann auf sein Fahrgestell der Wagenkasten des Bhe 1/2 Nr. 29 aufgesetzt werden, wodurch er zum Personenwagen mutiert.

1982 wurde von Stadler Rail der dieselelektrische Gütertriebwagen Xhm 1/2 Nr. 32 beschafft, er kommt für fahrleitungsunabhängige Arbeiten und zur Schneeräumung zum Einsatz.

Zur Ablöse der nun mehr als 80 Jahre alten Personentriebwagen wurden bei Stadler Rail acht Neubautriebwagen (künftige Betriebsnummern 41 bis 48) bestellt, sie sollen ab Mai 2023 den Gesamtverkehr übernehmen. Der erste Wagen, Bhe 2/2 Nr. 41, wurde im Juni 2021 angeliefert und absolviert derzeit Test- und Probefahrten. Durch ihre höhere Fahrgeschwindigkeit werden die neuen Triebwagen die Bergfahrt auf 19 min und die Talfahrt auf 28 min verkürzen, wodurch ein Verkehr im Halbstundentakt ermöglicht wird. Sie können im Gegensatz zum heutigen Rollmaterial auch zusammengekuppelt werden und in Doppeltraktion verkehren. Weiters wird Stadler Rail auch einen neuen Gütertriebwagen mit der Betriebsnummer 49 liefern.

Nach der Inbetriebnahme der Neubauwagen werden die alten Triebwagen nicht mehr im Regelbetrieb eingesetzt werden, zwei davon sollen aber für Sonderfahrten weiterhin einsatzfähig bleiben, zwei weitere sollen als Ersatzteillieferer dienen, die übrigen werden an Museen abgegeben oder verschrottet. Somit besteht im aktuellen Jahr 2022 die letzte Möglichkeit, die alten Wagen im Planbetrieb zu erleben.

Die PB ist jedes Jahr von Mai bis November in Betrieb (heuer vom 26.5. bis 20.11.). Abfahrten mit den alten Triebwagen finden etwa alle 40 bis 45 min statt. Meist wird im Zugverband mit mehreren Wagen hintereinander (mit Sicherheitsabstand) gefahren. ■

Alle Fotos, ausgenommen die gesondert bezeichneten: DI Rudolf Koller

Von oben nach unten:

Ein Blick auf die nur bei der Pilatusbahn verwendete Zahnstange System Locher mit liegender doppelseitiger Zahnstange (Zwischenstation Ämsigen).

Der Dampftriebwagen Bhm 1/2 Nr. 9 (SLM 1889) im Verkehrshaus in Luzern, 11.7.2018.

Der Dampftriebwagen von der anderen Seite. Der Kessel liegt wegen der Steigung quer zur Fahrtrichtung.





Der Wagen 27 ist am 12.7.2018 mit gesenkten Stromabnehmern auf der oberen Schiebebühne der Zwischenstation Ämsigen auf Talfahrt.

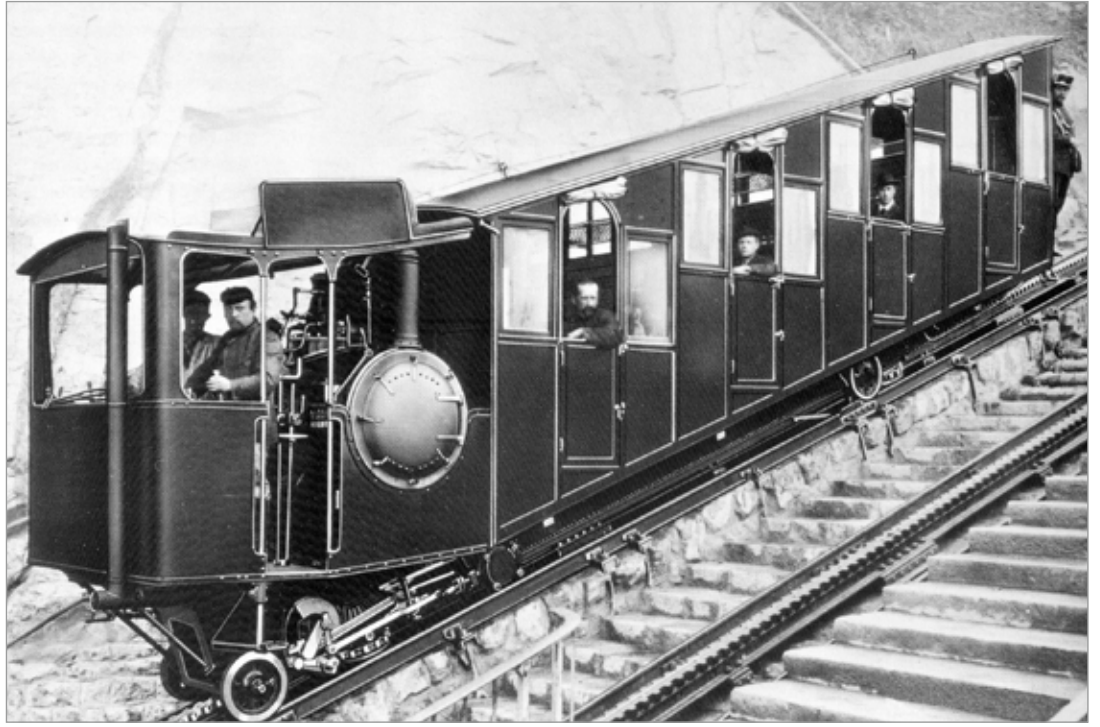


Der Wagen 29 auf Bergfahrt auf der oberen Schiebebühne in der Zwischenstation Ämsigen. Dieser erst 1954 beschaffte Wagen besitzt eine etwas andere Stirnfront und wird oft als Werbeträger genutzt, ist hier jedoch am 12.7.2018 mit dem Logo der Bahngesellschaft unterwegs.



Der Wagen 25 am 12.7.2018 in der Talstation Alpnachstad.

Ein Dampftriebwagen zur Zeit der Bahneröffnung (ca. 1889/1890) in der Talstation Alpnachstadt (Foto: Wikipedia)



Der Neubautriebwagen Bhe 2/2 Nr. 41 (Stadler 2021) am 6.7.2021 bei einer Testfahrt, wenige Wochen nach seiner Anlieferung. Foto: Pilatus-Bahnen AG.





Die Wagen 26 (vorne) und 24 auf Talfahrt (mit gesenkten Stromabnehmern) warten am 1.7.2014 in der Zwischenstation Ämsigen auf den Gegenzug.



Der Blick auf die obere Schiebebühne der Zwischenstation Ämsigen offenbart die besondere Konstruktion der „Weiche“; im Hintergrund fährt der Wagen 23 weiter bergwärts.



9. April 2022: "Ratsherrnexpress"

**Dampflokfahrt
mit unserer 77.28
von Ampflwang
nach Freistadt**

**Brauhausbesuch
mit Führung**

**Ostermarkt auf
dem Stadtplatz**



**16. April 2022:
Ostereiersuche
im Lokpark Ampflwang**

**Dampf-Sonderzug
Timelkam - Ampflwang**

Ostereiersuche im Lokpark

**Freier Eintritt in die
„Erlebniswelt Energie“
in Timelkam**

Infos und Buchung für alle
Veranstaltungen: www.oegeg.at,
Mail: office@oegeg.at
oder Tel.: 0664/5087664



Rumänischer Staatsbesuch 1965

Dipl.-Ing. Gerhard Luft

Unter dem Titel „Historisches - Staatsbesuch“ hat die SCHIENE meinen Kurzartikel vom 27.3.2017 mit Foto des dampflokbetriebenen rumänischen Staatszuges in der Oktoberausgabe 2017 veröffentlicht. Da mein damaliger Aufruf an den Leserkreis bis auf die Mitteilung von Koll. Saliger, dass an Titos Staatsbesuchszug 1967 ab Graz eine Dampflokomotive der Reihe 78 als Heizlokomotive angehängt war, welche aber bald ihren Geist aufgab, ohne weiteres Echo verhallte, habe ich weitere Nachforschungen angestellt. Zuvor muss ich noch einen bedauerlichen Fehler korrigieren. Der Zug, bespannt mit 77.255 und 77.244, kam nicht am 16.12.1965 in Wien Ost an, sondern bereits einen Monat früher. Aber die Nachforschungen haben sich ausgezahlt! Es ist nun eindeutig geklärt, dass nicht, wie immer kolportiert, N.S. Chruschtschows Staatsbe-



ESTE STRICT INTERZIS A SE LUA COPII DE PE TEXT. TP: **172** STRICT-SECRET
 Folie nr. 5. Ex. Exemplar nr. 1

Telegramă

Expeditor VIENNA Nr. of. 86.844 Data 9.XI.1965 ora 2,15
 Destinatari M. A. E. Urgența fulger Nr. de inreg. 42.111 Data 9.XI. Ora 2,25

TOVARASULUI DIRECTOR CORNEL BOGDAN

In legătură cu telegrama dv.nr.06731 din 8 noiembrie a.c., vă informăm că partea austriacă organizează deplasarea în Vorarlberg cu trenul special românesc a întregii delegații (inclusiv consilierii, secretarii etc.). Din partea austriacă vor însoți delegația în Vorarlberg următorii:

Dr.K.Bobletter, secretar de stat în M.A.S. austriac, împreună cu soția.
 Seful protocolului din M.A.S. austriac, Dr.Rudolf Ender (ministru).
 Dr.J.Manz, ambasadorul Austriei la București.
 Seful Cancelariei Federale Dr.Ernst Illsinger.
 Seful protocolului de la Cancelaria Federală Dr.L. Beroldingen și încă două, trei persoane din aparatul tehnic.
 Din partea ambasadei delegația va fi însoțită în afară de subsemnatul (cu soția) de următorii:

G.Stoica, consilierul Agenției economice.
 Ion Dobroiu.
 Teodor Dusa.
 Trandafir Constantin.
 Alexandrescu Vasile.
 Stanciu Cornel.

In afara persoanelor de mai sus, până la Linz (uzinele Vöest) delegația va mai fi însoțită de circa 4 personalități austriece (inclusiv viceconsularul) precum și de circa 3 diplomați români.

In consecință, la formarea garniturii de tren special trebuie ținut cont de cele de mai sus.

2 file . / .

Document declassificat
 (HG nr. 1201 / 4.12.2012)

2885

IG	Data	Semnătura lucrătorului	Ora	Semnătura de lașare la cunoștință	Rezoluția	Receput Data
	9.XI.1965	Gh.Niculescu	9,05			
2	09.11.1965	Petroșan				
3	09/11					
4	09/11					
5						

suchszug am 3.6.1961 als letzter mit Dampflokbespannung Wien erreichte, sondern ein rumänischer (Bild 1). Untergegangen ist offensichtlich auch die Tatsache, dass Ing. Friedrich Hafel in der Zeitschrift „Eisenbahn“, Nr. 1/1966 auf Seite 18 mit Foto darüber berichtete und dankenswerter Weise auch alle Waggonnummern des Zuges inklusive Baujahr und Hersteller notiert hat. Er teilte auch noch mit, dass der Staatszug bei seiner Weiterfahrt in die westlichen Bundesländer ab Wien West am 19.11.1965 mit einer Lok der Reihe 4061 bespannt war.

Noch im Jahre 2017 entdeckte ich zufällig in der Bahnhofstraße in Klagenfurt, dass sich hier ein rumänisches Konsulat befindet. Ausgerüstet mit Fotos des Staatszuges und anderen Eisenbahnfotos aus Rumänien sprach ich nach telefonischer Terminvereinbarung dort vor und die Konsulatssekretärin zeigte sich sehr interessiert und versprach mir, Kontakte zu knüpfen. Nach kurzer Zeit erhielt ich einen Anruf von Herrn Dipl.-Ing. Agripa Popescu und bei einem persönlichen Gespräch stellte sich heraus, dass dieser sehr an Eisenbahnen interessiert ist, wohl vorbelastet durch seinen Großvater, der seinerzeit als Generaldirektor der Maschinenfabrik Reșița am Lizenzbau der Lokreihe 231 der CFR mitgewirkt hat (Bild 2). Durch seine Organisationstätigkeiten bei Botschaften und Konsulaten Rumäniens besitzt er auch Zugang zu Ministerien und anderen staatlichen Dienststellen in Bukarest und es konnte so eine stattliche Fülle an Originalakten, Fotos und Daten betreffend den damaligen Staatsbesuch aufgefunden werden. Die mir vorliegenden Telegramme aus 1965 betreffend den Staatsbesuch waren „Streng geheim“ und wurden erst 2012 - nach 47 Jahren! - freigegeben.

Staatsgast war der damalige rumänische Ministerpräsident Ion Gheorghe Maurer im Zeitraum vom 16. bis 22.11.1965. Die Begrüßung am Ostbahnhof erfolgte durch Bundeskanzler Klaus in Begleitung von Vizekanzler Pittermann bei der Ankunft des Zuges um 15.00 Uhr. Nach dem Durchschreiten der Hallen des Süd/Ostbahnhofs ging es eilends in die Residenz (Hotel Imperial), denn schon um 16.30 Uhr wurde der Bundespräsident in der Hofburg besucht.

Grund des Staatsbesuches waren offensichtlich Wirtschaftsinteressen, denn es wurden neben dem Pflichtkulturprogramm und den üblichen Höflichkeitsaufwartungen in Wien die Optischen Werke C. Reichert AG im XVII. Bezirk, die VÖEST im Beisein von Vizekanzler Pittermann und schwerpunktmäßig Vorarlberg besucht, wo es um Belange der Textilindustrie mit Besuch eines Strickerbetriebes in Altach und der Textilfirma Getzner, Mutter & Cie. in Bludenz ging. Auch ein Besuch des Kraftwerkes Lünnersee der Vorarlberger Illwerke AG in Latschau stand auf dem Programm.

Das gesamte Besuchsprogramm - ausgenommen das Besichtigungsprogramm in Vorarlberg selbst - wurde mit der rumänischen Zuggarnitur abgewickelt. Aus den Vorbereitungstelegrammen zum Besuch kann auch ersehen werden, welcher namhafter Personenkreis aus den österreichischen Ministerien inklusive österreichischem Botschafter in Rumänien die Gäste auf ihrer Reise begleiteten (Bild 3: Telegramm 86.844). Zu den Kuriositäten zählt das Telegramm Nr. 86.836 vom 3.11.1965, in welchem die Frage nach den Wetterverhältnissen



während des Besuchszeitraumes von der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik beantwortet wird. Dargelegt werden die statistischen Daten der letzten 50(!) Jahre für die Wahrscheinlichkeit von Sonnenschein, Nebel, Regen und deren Dauer, aufgeschlüsselt für den Raum Wien und Vorarlberg, da eine genauere Wettervorhersage für den angekündigten Besuchszeitraum damals noch nicht möglich war.

Hinter den beiden Loks waren, wie F. Haftel notierte, eingereiht:

Packwagen	25	4achsige, Arad 1933
Salonwagen	112	6achsige, Arad 1950, Fabriks-Nr. 24960
Salonwagen	15	4achsige, Reggio Emilia 1928

Salonwagen	55	4achsige, Milano 1928
Packwagen	30	4achsige, Arad 1933

Zum mitgeführten Wagenmaterial berichtet das rumänische Transportministerium, dass im Archiv des Eisenbahnmuseums kein Bericht über den Staatszug vorliegt, da dieses 1965 geschlossen war und erst seit 31.10.1969 wieder neu organisiert der Öffentlichkeit zugänglich ist. Der Generaldirektor von CENAFER (Nationales Zentrum für Qualifizierung und Eisenbahnausbildung in Rumänien), Herr Marcel Oțoiu, stellt nach Durchsicht meines Bildmaterials fest, dass der von mir fotografierte Waggon 112 (Bild 4) die Bestimmung Regierungs-Salonwagen, jener mit der Nr. 55 Regierungs-Schlafwagen hat (Bild 5). Der 112 wurde 1950 in Arad im Werk „Rote Flamme“ für offizielle Delegationen erbaut, ist bis heute erhalten geblieben, wird aber nicht mehr benutzt. Nr. 55, 1928 bei Ernesto Breda in Italien gebaut, war Teil des königlichen Zuges Rumäniens, diente als Regierungs-Schlafwagen und ist es auch heute noch. Im Zugverband ist noch ein weiterer Waggon des königlichen Zuges zu erkennen, gebaut 1928 bei E. Breda in Italien, jedoch ist die Nummer nicht erkennbar (es handelt sich offenbar um die Nr. 15, siehe Bericht F. Haftel). Daneben existieren noch die Waggon 110 (Restaurantwagen) und 111 (Regierungs-Salonwagen), gebaut 1950 in Arad. Im Staatszug eingesetzt waren weiters noch die Waggon 5074 (Salonwagen) und 5079 (Autotransportwagen), beide Arad 1938, und 5008 (Kühlwagen), Arad 1933. Die Dampflokomotiven im Bild sind zwei Tenderlokomotiven der Reihe 77 der ÖBB, gebaut 1927 bei Krauss in Linz als 629.70 und 629.59 und somit knapp die ältesten Fahrzeuge des Zuges.

Da der Zug fast eine Woche lang in Österreich unterwegs war, ist es mir unerklärlich, dass niemand außer mir und Ing. Haftel Aufnahmen von ihm gemacht haben. Große Hoffnungen gesetzt habe ich auf den leider vor vier Jahren verstorbenen Kollegen Franz Hajek aus Bludenz, jedoch befinden sich in dessen Archiv keine Aufnahmen des in Bludenz für drei Tage hinterstellten Staatszuges, wie mir Kollege Christian Dittmer als nunmehriger Besitzer des Archives Hajek mitgeteilt hat. Von den mit dem Staatsbesuch befassten Dienststellen des Landes Vorarlberg erhielt ich durchwegs sehr detaillierte Auskünfte, je-



doch wurde nur Bildmaterial ohne Eisenbahnbezug aufgefunden. Mit Missfallen muss vermerkt werden, dass die VÖEST auf Anfragen per Mail vom 22.2.2020 und 17.4.2020 nicht geantwortet hat. Ein neuerlicher Versuch vom 22.3.2021 wurde mit dem Hinweis beantwortet, dass sich die zuständige Dame wegen der Pandemie im Homeoffice befindet und somit keinen Zugriff auf das Archiv hat. Auf weitere Versuche einer Kontaktaufnahme bis in jüngste Zeit wurde nicht reagiert. Umso genauer ist das offizielle Besuchsprogramm bei der VÖEST bekannt: Freitag, 19.11.1965 8.15 Uhr von der Residenz zum Westbahnhof (Wagenfolge VII), 8.30 Abfahrt vom Westbahnhof (Bilder 6 und 7), 10.52 Uhr Ankunft auf dem Werksgelände der Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke in Linz; Besichtigung der Anlagen. 12.30 Uhr Frühstück, ge-

geben vom Vizekanzler im Betriebsgebäude IV (Straßenanzug). 14.10 Uhr Abfahrt vom Werksgelände der VÖEST, Abendessen während der Fahrt, 21.40 Uhr Ankunft auf dem Bahnhof Bludenz. ■

Quellennachweis:

Land Vorarlberg, Landespressestelle und Landesarchiv
Honorarkonsulat von Rumänien in Klagenfurt, DI Agripa Popescu (Bilder 2, 3, 6 und 7), Beschaffung von Aktenkopien und Übersetzungen
CENAFER (Centrul Național de Calificare și Instruire Ferrovieară) Bukarest
Zeitschrift „Eisenbahn“ 1/1966, Seite 18
Text und Bilder 1, 4 und 5: Dipl.-Ing. Gerhard Luft.



Ein wegen einer Kabeltrasse komplett vom Schotter geräumtes Stück zwischen Schwarzbach und Kirchberg an der Pielach wird wieder eingeschottert.



Bauarbeiten auf der Mariazellerbahn

DI Helmut Bogner

Von 28.2. bis 29.4.2022 finden umfangreiche Bauarbeiten zwischen Rabenstein und Laubenbachmühle statt; dieser Abschnitt wird daher im Schienenersatzverkehr betrieben.

Zwischen Rabenstein und Kirchberg an der Pielach kommt es zu einer kompletten Gleisneulage samt Unterbau- und Entwässerungssanierung und der Errichtung von neuen Kabeltrassen. Mehrere Eisenbahnkreuzungen, Brücken, Durchlässe, Mauern, Entwässerungsgräben und sonstige Infrastruktureinrichtungen werden saniert. Außerdem sind Rodungsarbeiten geplant. Anfang März 2022 waren auf einem Großteil dieses Abschnittes bereits der Oberbau sowie das komplette Schotterbett entfernt. Obwohl ein Großteil dieser Arbeiten mit

Am Ladeplatz in Schwarzenbach an der Pielach wird der per LKW herangebrachte Schotter mit einem Bagger in die Schotterwagen verladen.

Straßen- und Zweivegefahrzeuge erledigt wird, sind auch Bauzüge im Einsatz. Wegen der geerdeten Oberleitung kommen die ehemaligen ÖBB-2095er der NÖVOG-Infra zum Einsatz. Der blaue Anstrich ist insofern historisch, da er der ursprünglichen SGP-Designvariante entspricht, die aber vorher nie verwirklicht worden war. ■

Alle Fotos vom 10.3.2022: DI Helmut Bogner

Nach der Beladung geht es mit der V 10 zur Baustelle – hier aufgenommen an der Engstelle des Pielachales zwischen Schwarzenbach an der Pielach und Loich.



Neben den Diesellokomotiven ist auch eine ehemalige ÖBB-Draisine der Bauart BM 100 im Einsatz: OB2 bei der Ausfahrt aus dem Weißenburgtunnel.



Neben den Schienenfahrzeugen sind natürlich auch Zweivegefahrzeuge im Einsatz - hier ein Kettenbagger mit einem hydrostatisch angetriebenen Schmalspurlaufwerk zwischen Schwarzbach und Kirchberg an der Pielach.





Vereinsinterne Mitteilung gemäß Statuten §9(2)

Einladung zur Ordentlichen Generalversammlung 2022 des VEF – Verband der Eisenbahnfreunde

Sehr geehrte Damen und Herren, werte Mitglieder!

Statutengemäß findet die Generalversammlung des VEF jährlich statt. Heuer wird sie

**am Donnerstag, dem 5. Mai 2022 um 16:30 Uhr
im Gasthaus „Falkensteiner Stüberl“
1030 Wien, Kleistgasse 28**

abgehalten.

Über etwaige Änderungen durch gesetzliche Vorgaben infolge der andauernden COVID-19-Pandemie werden wir Sie in unseren Medien informieren.

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Genehmigung des Protokolls der Generalversammlung 2021
3. Gedenken an die verstorbenen Mitglieder
4. Präsentation des Rechenschaftsberichtes und des Rechnungsabschlusses durch die gewählten Vorstandsmitglieder
5. Bericht der Rechnungsprüfer
6. Entlastung des Vorstands
7. Behandlung von Anträgen an die Generalversammlung
8. Allfälliges

Voraussetzung für die Teilnahme an der Generalversammlung ist die rechtzeitige Bezahlung des Mitgliedsbeitrags bis inklusive 2022. Anträge an die Generalversammlung erbitten wir mindestens vier Wochen vor dem Termin der Generalversammlung schriftlich bzw. per E-Mail.

Wir freuen uns, Sie bei der Generalversammlung begrüßen zu dürfen und stehen Ihnen für einen Informationsaustausch und Anregungen gerne zur Verfügung!

Für den Vorstand:

Mag. pharm. Alfred Luft, e.h.
Präsident

Christian Peschl, e.h.
Verbandssekretär

Das Eisenbahntransportwesen im Südosten 1942 bis 1945

Egbert Leister

Nach dem Balkanfeldzug im Jahre 1941 mit der Eroberung der Länder Jugoslawien und Griechenland und dem darauffolgenden Aufmarsch deutscher Truppen in Ungarn, Rumänien und Bulgarien zur Vorbereitung des Unternehmens „Barbarossa“ (Russlandfeldzug) wurde das Transportwesen in diesem Raum den militärischen Verhältnissen angepasst und reorganisiert.

Es bestand dann in dieser Form bis zur Kapitulation 1945 bzw. bis zum Einmarsch der Roten Armee in diese Gebiete. Dabei ergibt sich ein sehr interessantes Kapitel des Betriebsmaschinendienstes, hatte doch die Deutsche Reichsbahn mit ihren Triebfahrzeugen den Hauptteil des Betriebsablaufes in diesen Gebieten zu tragen.

Zunächst wurde zu diesem Zweck ein General des Transportwesens Südost (GTrSO) mit dem Sitz in Belgrad eingerichtet. Ihm unterstanden der Einsatz und die Lenkung des gesamten Eisenbahnbetriebes einschließlich des Einsatzes der zugeführten und beschlagnahmten Triebfahrzeuge in den Gebieten Kroatiens, Serbiens, Albaniens und Griechenlands. Daneben hatte die FS mit eigenen Betriebsmitteln Transportaufgaben in jenem Teil Jugoslawiens zu besorgen, der 1941 von Italien annektiert worden war. Nach der Landung der Alliierten in Süditalien 1944 gingen die Aufgaben in diesem Gebiet auf den WVD Italien über. Daneben bestanden noch die eigenen Verwaltungen der HDŽ für Kroatien, BDŽ für Bulgarien, MÁV für Ungarn und CFR für Rumänien, die mit ihren Transport- und Betriebsmitteln einschließlich Triebfahrzeugen den gesamten Personen- und Güterverkehr in ihren Ländern zu lenken hatten. Da diese für die stark vermehrten Transportaufgaben, insbesondere im weiteren Fortschreiten des Krieges für die Nachschubtransporte der deutschen Wehrmacht nach Russland, nicht ausreichten, wurden diesen Verwaltungen nach und nach immer mehr Lokomotiven der DR zugewiesen. Dabei wurden zunächst überwiegend österreichische Lokreihen verwendet, da diese Länder aus der Auflösung der Monarchie Österreich-Ungarn zumeist selbst über gleiche oder ähnliche Fahrzeuge verfügten. Später kamen aber auch rein deutsche Lokomotiven in größerer Zahl in diese Gebiete, darunter auch Einheitsloks. Desgleichen wurde im Rahmen der Rückzugsbewegungen der deutschen Wehrmacht nach und nach auch andere Loks in diese Gebiete verschlagen, die dann zumeist nach dem Kriegsende bei diesen Verwaltungen verblieben.

Die im gesamten Südostraum eingesetzten Loks wurden als Leihloks der Reichsbahn behandelt und nicht aus deren Bestand gestrichen. Sie wurden vielmehr den betreffenden Verwaltungen nur leihweise überlassen (ob Mieten dafür bezahlt wurden, ist nicht bekannt) und bei Schäden oder aus sonstigen Gründen von Zeit zu Zeit ausgetauscht. Schadloks wurden in das Deutsche Reich zurückgeführt; auch die planmäßigen Untersuchungen wurden in Reichsbahnausbesserungswerken ausgeführt. Alle diese Loks wurden von der RBD Wien verwaltet und waren auch bei dieser beheimatet. Sie waren den Bahnbetriebswerken (Bw) dieser Reichsbahndirektion zugeteilt und die gesamten Verwaltungsaufgaben für diese Lokomotiven wurden von der RBD Wien und den Heimat-Bw erledigt.

Nach bekannten Unterlagen waren im Jänner 1944 folgende Lokreihen bei den einzelnen Verwaltungen im Südostraum als Leihlok eingesetzt:

BDŽ	50 = 1, 52 = 1, 57 ¹⁰ = 41, 58 ² = 99	= gesamt 142
GTrSO	52 = 5, 55 ²⁵ = 14, 56 ³¹ = 11, 57 ¹⁰ = 290, 58 ² = 116, 91 ³ = 116	= gesamt 447
MÁV	56 ³¹ = 136, 56 ³⁴ = 72, 57 ² = 51, 92 ²² = 12	= gesamt 271
TCDD	52 = 33	= gesamt 33

Angaben über die an die CFR verliehenen Loks deutscher Herkunft waren zur Zeit der Konzipierung dieser Aufstellung (1962) nicht bekannt.

In einer weiteren Angabe über den Leihlokbestand des GTrSO vom März 1945 sind aufgeführt: 52 = 74, 55²⁵ = 3, 56³¹ = 7,

57¹⁰ = 181, 58³ = 1, 58¹⁰ = 41, 91³ = 1 = gesamt 308.

Schon aus diesen beiden Zusammenstellungen ist zu ersehen, dass ein laufender Wechsel im Einsatz der betreffenden Loks vorhanden war. Es fällt dabei insbesondere auf, dass nach und nach die Zahl der Loks der Reihe 52 vermehrt wurde, während die Länderbahnarten und die ehemals österreichischen Loks zurückgezogen wurden.

Der Schadbestand war infolge Feindeinwirkung und Partisanenanschlägen besonders hoch, sodass schon dadurch eine laufende Rückführung von Schadloks ins Deutsche Reich erforderlich war, was wiederum bedingte, dass weitere Loks von dort in diese Gebiete abgegeben werden mussten, um der erforderlichen Transportaufgaben Herr zu werden. Da dies nur einer der zahlreichen Kriegsschauplätze war, war naturgemäß die Disposition der einzelnen Triebfahrzeuge sehr schwierig, zumal immer sichergestellt sein musste, dass eine ausreichende Anzahl von Triebfahrzeugen für den Einsatz im Frontraum und für die Nachschubtransporte zur Verfügung stand. Mit dem Zurückweichen der deutschen Front wurde der Bedarf an Lokomotiven aufgrund der verkürzten Nachschublinien geringer. Andererseits fielen viele Loks den vorrückenden Truppen der Roten Armee in die Hand und konnten daher nicht mehr rückgeführt werden. Welches Schicksal erlitten nun diese Lokomotiven nach dem Kriegsende 1945? Das ganze betroffene Gebiet wurde mit Ausnahme Griechenlands von den Truppen der Roten Armee besetzt. Aufgrund der Friedensverträge von 1946 entstanden die Staaten Bulgarien, Rumänien, Ungarn, Albanien und die Bundesrepublik Jugoslawien wieder. Letztere zerfiel erst in den Jahren 1991 bis 1996 in den kriegerischen Auseinandersetzungen auf dem Balkan in die Staaten Slowenien, Kroatien, Bosnien-Herzegowina, Serbien, Montenegro, Kosovo und Mazedonien. Zunächst beschlagnahmte die Rote Armee alle vorhandenen Transportmittel für ihre eigenen Zwecke und führte diesen Gebieten für ihren Bedarf später noch weitere Triebfahrzeuge aus der sowjetischen Zone Österreichs und von der DR in der Sowjetzone zu. Nach und nach stabilisierten sich die Verhältnisse in diesem Raum und die dort vorhandenen Triebfahrzeuge wurden den Eigentumsverwaltungen zurückgegeben, soweit es sich um Triebfahrzeuge von Verwaltungen handelte, die sich im sowjetischen Machtbereich befanden. Dabei gab es auch Ausnahmen als Ausgleich für die Strecken, die nach der neuen Grenzregelung an einen anderen Staat gefallen waren.

Anders wurde mit den Triebfahrzeugen deutscher und österreichischer Herkunft verfahren. Sie wurden entweder von der CCCP übernommen und als Beutelok in die Sowjetunion abgefahren oder den MÁV, JŽ, BDŽ und CFR für ihren eigenen Fahrzeugpark zur Verfügung gestellt. Dabei verblieb eine beachtliche Zahl von Triebfahrzeugen deutscher oder österreichischer Herkunft in diesen Staaten. Es dürfte im Südosten keinen Staat geben, der nicht nach 1945 eine größere Anzahl deutscher oder österreichischer Lokomotiven in seinen Bestand übernehmen konnte. Diese sind aber nach dem Ende der Dampftraktion bestenfalls noch als Museumsstücke vorhanden. Der Einsatz der Reihen 50 und 52 dürfte sich am längsten gehalten haben. An den Unterlagen über die dort verbliebenen bzw. nach dort abgegebenen Triebfahrzeugen deutscher und österreichischer Herkunft arbeitete Ing. Reimar Holzinger. Sein Nachlass befindet sich im VEF-Archiv, allerdings war eine Bearbeitung bislang nicht möglich.

Eine Aufstellung vom Sommer 1945 über 368 Lokomotiven deutscher und österreichischer Herkunft bei den MÁV zeigt die Vielfalt der Lokomotiven.

Dabei handelt es sich um die Reihen 16⁰, 19¹, 35², 38², 38¹⁰, 38⁴¹, 42, 50, 52, 54², 55⁷, 55²⁵, 55⁵⁷, 56³¹, 56³⁴, 57², 57⁴, 57¹⁰, 58⁷, 58⁹, 58¹⁰, 59, 75⁷, 77², 86, 90¹⁰, 92²¹, 92²², 92²⁵, 93¹³, 94⁵, 95¹, 98¹³ und 98⁷⁰.

Wenn auch aus der Liste zu ersehen ist, dass es sich hauptsächlich um ehemals österreichische Triebfahrzeuge handelt, so sind bei den angegebenen Reihen deutscher Bauart doch erhebliche Stückzahlen bei den MÁV verblieben. Die aufgeführten Loks ehe-

mals polnischer Herkunft sowie jene der ČSD dürften an diese Verwaltungen zurückgegeben worden sein. Die ÖBB haben sich nach 1945 bemüht, in einem Loktausch Fahrzeuge zurückzuerhalten, was auch teilweise gelang. In diesem Zusammenhang wurden nach und nach noch weitere Loks der Reihen 42 und 52 an die MÁV abgegeben und später auch solche an die MÁV verkauft. Die DB konnte auch einen geringfügigen Loktausch mit den MÁV vereinbaren, wobei ehemals ungarische Loks gegen solche deutscher Herkunft getauscht wurden. Bei den ungarischen Maschinen handelte es sich um 1945 in den Westzonen verbliebene. Allerdings ist dieser Austausch nur sehr begrenzt zustande gekommen.

Die beim GTrSO vorhandenen Loks konnten teilweise noch ins Deutsche Reich rückgeführt werden oder sie kamen zu den ÖBB. Ein großer Anteil konnte von den JŽ übernommen werden und kam in deren Bestand. Es kamen aber auch Loks des GTrSO an die BDŽ. Einzelangaben und die betreffenden Reihen waren zur Zeit der Konzipierung dieser Zusammenstellung (wie bereits erwähnt: Nachlass Ing. Holzinger) nicht bekannt, doch kann zumindest gesagt werden, dass die Reihen 52, 57 und 58 in teilweise größerer Zahl darunter waren. Zusätzlich mussten die ÖBB auf Anordnung der sowjetischen Militärverwaltung eine Reihe von Lokomotiven an die JŽ abgeben, darunter zahlreiche der Reihe 52, von denen einzelne vorher beim GTrSO waren.

Die Einzelschicksale der Lokomotiven kann verständlicherweise hier nicht dargestellt werden, jedoch ist der Verlauf der Leih- und Abgabeaktionen nach 1941 und insbesondere nach 1945 in diesem Raum ein sehr interessantes Kapitel, was mit dem vorliegenden Aufsatz ein wenig dargestellt werden soll. ■

Dieser Artikel basiert auf einem anderen, der in den VdEF-Mitteilungen 6/1962 (Verein der Eisenbahnfreunde, Wuppertal, bei dem ich Mitglied war und auch für die Vereinszeitung Artikel schrieb) erschienen ist. Der bekannte Fotograf Carl Bellingrodt war der Gründer dieses Vereins. Er starb 1971, der Verein wurde 1974 aufgelöst.



Die Lok am 12.3.2013 im Deutschen Museum, München. Foto: Egbert Leister

Die Post-U-Bahn in München (1910-1988)

Egbert Leister

Krauss & Co (für den mechanischen Teil) und Siemens-Schuckert (für den elektrischen Teil) bauten 1910 zwei elektrische Lokomotiven für Oberleitungsbetrieb für die Post-U-Bahn in München. Diese war eine zweigleisige Strecke in einem Tunnel von München Hbf. zum Postamt in der Hopfenstraße. Ihre Länge betrug 400 m, die Spurweite 450 mm. Es verkehrten ca. 10 Züge pro Stunde, ein Zug bestand aus einer Lok und je zwei Wagen vorne und hinten. Betrieben wurde die Anlage mit Dreiphasen-Wechselstrom über eine doppelpolige Oberleitung - deshalb zwei Stromabnehmer - und die Schienen.

Die Züge fuhren fahrerlos; mit einem Tastendruck wurden sie auf die Reise geschickt und auf ähnliche Weise angehalten. Der Halte-

hebel befand sich mittig auf jeder Seite der Lok und war so leicht zu erreichen.

1966 wurde die Anlage überholt, die Oberleitung abgetragen und eine Stromschiene verlegt. Auch wurden vier neue Lokomotiven - drei in Betrieb, eine als Reserve - sowie automatische Kippwagen angeschafft. Mit diesen konnte das Entleeren auf ein Förderband wesentlich schneller vor sich gehen als händisch aus den bisherigen „Kistenwagen“. Fortan wurde mit 220 V Gleichstrom gefahren; der fahrerlose Betrieb wurde beibehalten.

1988 erfolgte wegen der Verlegung des Postamtes die Einstellung dieser fahrerlosen Bahn, welche zum Zeitpunkt ihres Entstehens ihrer Zeit weit voraus war. Sie war denn auch Vorbild für ähnliche Bahnen in London, Luzern und Zürich. ■



Grauslich ist das Leben dieses Maultieres, welches mit verbundenen Augen bei brütender Hitze den Göpel stundenlang im Kreise herumzieht, um aus einem Grundwasserteich das wertvolle Nass heraufzupumpen. Was hat das alles mit der Eisenbahn zu tun? Sehr viel sogar, denn neben der landwirtschaftlichen Bewässerung bezog auch die nahe liegende Bahnstation Wasser für die Befüllung der Dampfloktender, fotografiert am 14. 9. 1961 nahe Valdepeñas.

Erinnerungen an die Spanien- reise mit Harald Navé - 4. Teil

DI Gerhard Luft

1961 gab es im ländlichen Raum Zentralspaniens auch schon verlassenere Dörfer. In so einem Dorf stand auf dem Hauptplatz ein alter Feigenbaum mit gewaltigem Stammumfang und weit ausladender Krone, rundherum im Schatten eine gemütliche Sitzbank, so wie in unserer Heimat bei Dorflinden. Der Baum war leicht zu ersteigen und voll mit reifen Früchten. Nachdem wir uns den Bauch vollgeschlagen hatten, füllten wir noch ein paar Papiersäckchen mit den köstlichen Feigen. Doch diese Unmäßigkeit sollte bitter bestraft werden. Jeder von uns benötigte in der Nacht eine Rolle WC-Papier, praktischerweise links und rechts am Innenspiegel aufgesteckt, und zwei Liter Mine-

Oben:

Die Lok Nr. 4, Krauss, München Nr. 2198/1890, am 21.9.1961 im Heizhaus Castellon für die Dampftramwayverbindung von der Stadt zum Hafen.

Unten:

Im Hafen von Castellon besorgte die Lok „GRAO“, Krauss, München Nr. 2365/1890, am 21.9.1961 den Verschub und führte dort auch Bauzüge für die Erhaltung der Hafenanlagen.



ralwasser, am nächsten Tag außerdem noch eine lindern- de Creme aus meiner Ruck- sackapotheke.

Dazu passend ein grausli- ches und ein paar „Kraussli- che“ Fotos. ■

Alle Fotos: DI Gerhard Luft

Die Lok Nr. 7, Krauss, München Nr. 2392/1890, mit einem reinen Personenzug - auch Mixed und reine Güterzüge wurden geführt - auf freier Strecke in voller Fahrt zwischen Castellon und dem Hafen. Diese C'1t besitzt große Ähnlichkeiten mit einer Uv mit leicht geneigtem Verbundtriebwerk.



Regenwetter erlaubte am 19.9.2021 ein „kinderloses“ Bild der beliebten Spielplatzlokomotive. Die wegen der Caprotti-Ventilsteuerung oben eckige und niedrige Form der Zylinder ist gut erkennbar, ebenso die fehlende Gegenkurbel am Triebradsatz. Foto: DI Helmut Bogner

Weiterverwendung: Spielplatzlok

DI Helmut Bogner

Im vorigen Jahrhundert war es üblich, auf Kinderspielplätzen ausgemusterte und entsprechend adaptierte Geräte, Dampfwalzen oder sonstige Fahrzeuge aufzustellen. Dabei überlebten auch einige Lokomotiven sowie Straßenbahntriebwagen und Beiwagen die Jahrzehnte zwischen der Geringschätzung historischer Schienenfahrzeuge und dem beginnenden Streben der Museumsbetriebe nach rekonstruierten Fahrzeugen. Derzeit werden kaum mehr solche ausgemusterten Fahrzeuge als Spielgeräte verwendet. Eine Ausnahme ist die 1930 gebaute Schmalspurdampflokomotive 498.03, die im Park zwischen dem Bregenzer Hauptbahnhof und dem Bodensee aufgestellt ist. Sie war nach der Abstellung seitens der ÖBB 1973 formell ausgemustert worden und wurde dann am Bahnhof Bezau als Denkmal aufgestellt. Ab 1994 fuhr sie auf

der Museumsbahn, wurde aber 2005 wegen ihrer sehr unbeliebten Caprotti-Ventilsteuerung gegen die in Bregenz aufgestellte U 24 getauscht. Das war zu verschmerzen, weil mit der 498.08 eine gleichartige Lokomotive mit konventioneller Lentz-Ventilsteuerung vorhanden ist. Die 498.03 hingegen wird wahrscheinlich noch lange am Spielplatz verbleiben. ■

Anmerkung der Redaktion: Mit diesem Kurzbericht beginnt eine neue Serie (in loser Folge) über weiterverwendete Schienenfahrzeuge, die oft weitab ihres vormaligen Einsatzgebietes, manchmal auch weit weg von Gleisen eine anderweitige Verwendung gefunden haben. Gerne veröffentlichen wir auch zugesandte Bilder!

Kurioses am Schienenstrang

Modelleisenbahner kennen das Problem: Der Platz ist immer knapp. Da sollte doch das Signal stehen, aber es geht sich nicht aus, weil da schon der Mast oder die Stützmauer oder ein Gebäude oder sonst etwas steht.

Nicht, dass es im Vorbild anders wäre - auch da sind manchmal kreative Lösungen gefragt.

Wie wäre es z.B. damit, das Signal auf einem Mast aufzuhängen?

Für das frühere Einfahr- und heutige Zwischensignal O4 des Bahnhofes Wien Nord nutzte man genau diese Gelegenheit. Noch dazu reicht der Mast ohnedies bis zum Straßenniveau hinab, womit dem Signal ein eigener in extra langer Ausführung erspart blieb. Auch im Bahnhof Schwarzach-St. Veit ergab sich ein ähnliches Platzproblem, welches dazu zwang, das AS auf einem Mast aufzuhängen. In diesem Fall gehört dieser sogar zum Schaltgerüst inmitten der Gleisanlage! Manchmal muss nachträglich noch etwas eingebaut werden, das vorher nicht da war und eher stört, in diesem besonderen Fall eine Lärmschutzwand. Noch ein paar Zentimeter mehr und das Einfahrsignal Z des Bahnhofes Salzburg Gnigl wäre glatt dahinter verschwunden. ■

Wegen seiner speziellen Lage hat das Ausfahrtsignal R451 auch ein Schutzdach bekommen. Der Zusatz AS und das Signal -Kennzeichnung- sind, wie es sich gehört, auf dem Mast angebracht - in diesem Fall daneben.



Wie gut, dass das Signal O4 samt Vorsignal hier aufgehängt werden konnte...



...zumal dieser Mast auch noch bis zum Boden reicht!



Ja wer schaut denn da über die Lärmschutzwand? Das ist das Einfahrsignal, allerhand!



Zusammenkünfte und Veranstaltungen

Monika Harrer

WIEN: Mittwoch ab 19.00 Uhr im Restaurant "Falkensteiner Stüberl", 1030 Wien, Kleistgasse 28

GRAZ: Jeden Mittwoch im Verbandslokal: 8010 Graz, Steyergasse 114, alte Remise, 1.Stock

INNSBRUCK: Jeden ersten Donnerstag im Monat 16.45 Uhr Stammtisch, 17.00 Uhr Vortrag; Café Inthal, 6020 Innsbruck, Wilhelm-Greil-Str. 3

EISENBAHMUSEUM SCHWECHAT: 2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2b

Do, 7.4.	16.45 Uhr	Hauptthema: „Das Eisenbahnmuseum Lienz“	Innsbruck
Mi, 13.4.	19.00 Uhr	Wieland Zimmer: „Parade auf der Schiene“	Wien
So, 17.4.	11, 13.30, 16 Uhr	Osterbim Jakominiplatz - Mariatrost	TMG u. Graz
Mi, 20.4.	19.00 Uhr	Christian Köller: „2021 ging mehr“, Teil 2	Wien
Mi, 27.4.	19.00 Uhr	Alfred Luft: Aus dem Schatzkästchen von Harald Navé	Wien
So, 1.5.	10 - 17 Uhr	Saisonöffnung mit Gastlok, Feldbahnfahrten und Flohmarkt; Sonderausstellung „60 Jahre Schnellbahn-Stammstrecke“	Eisenbahnmuseum Schwechat
Do, 5.5.	16.30 Uhr	Ordentliche Generalversammlung 2022 im Gasthaus „Falkensteiner Stüberl“, 1030 Wien, Kleistgasse 28	
Do, 12.5.	16.45 Uhr	Straßenbahnen in Tschechien	Innsbruck

Bitte informieren Sie sich vor einem Besuch beim Veranstalter, ob die Ausstellungen, Sonderfahrten oder Vorträge auch wie geplant stattfinden können!

Der Webshop des VEF:

www.rentabim.at/shop

Die Adresse für Sonderpublikationen des VEF, Kalender, H0-Modelle
historischer Straßenbahnen und bald auch vieles mehr!

Bequem bestellen mit Zahlung per Überweisung, PayPal oder Kreditkarte, teils
versandkostenfrei. Und Sie unterstützen aktiv Ihren VEF - vielen Dank!

Modellbahn-Ausstellungen (alle Angaben ohne Gewähr)

Monika Harrer

Tabelle Farbcodierung:

Wien	NÖ	OÖ	Stmk	Kärnten	Tirol	Salzburg	Vorarlberg	Burgenland
------	----	----	------	---------	-------	----------	------------	------------

jeden Mittwoch	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	18 - 21 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66, Stiege 33 (Gemeinschaftsraum)
jeden Mittwoch	mntv (Modellbahn nach Tiroler Vorbild)	Anlage	H0	18 - 20 Uhr	2500 Baden, Wienerstraße 13-21
jeden Samstag	MEC Graz	Anlage	H0, H0e	14 - 17.30 Uhr	8020 Graz, Lazarettgürtel 54-56
Sa, 2.4.	EÖEMK	Anlage und Flohmarkt	0, 0e	10 - 18 Uhr	1140 Wien, Dampierrestraße 4/1 (Ecke Leyserstraße)
	MIGL Linz	verschiedene Anlagen	von Z bis 0	9 - 17 Uhr	4050 Traun, Kremstalstraße 93
	MEB Kärnten	Anlage, Gartenbahn	Z, H0, G	10-12, 13-17 Uhr	9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6a
So, 3.4.	EÖEMK	Anlage und Flohmarkt	0, 0e	10 - 18 Uhr	1140 Wien, Dampierrestraße 4/1 (Ecke Leyserstraße)
	Heizhaus Strasshof	Modellbahn, Gartenbahn	H0, G	10 - 17 Uhr	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123
	MIGL Linz	verschiedene Anlagen	von Z bis 0	9 - 17 Uhr	4050 Traun, Kremstalstraße 93
	MBG Ottakring	Klubanlage	H0, H0e	14 - 18 Uhr	1160 Wien, Montleartstr. 58
Sa, 9.4.	EMSÖ (Erster Modellstraßenbahnverein Österreichs)	Modulanlage	N, H0	14 - 18 Uhr	2460 Bruck/Leitha, Stefaniegasse 11, Museum „Ehemaliges Bezirksgericht“
	MEFE Ebensee	Modellbauausstellung	H0	10 - 17 Uhr	4802 Ebensee, Schulgasse 4, Arbeiterheim
So, 10.4.	MEFE Ebensee	Modellbauausstellung	H0	9 - 16 Uhr	4802 Ebensee, Schulgasse 4, Arbeiterheim
So, 10. bis Mo, 18.4.	Obralino-Minibahn	Gartenbahn im Obra-Kinderland	7¼ Zoll (184 mm)	13 - 17 Uhr	4872 Neukirchen/Vöckla, Kirchenplatz 5
Sa, 16.4.	MEC N-Spur Austria	Klubanlage und Module	N	13 - 18 Uhr	1120 Wien, Meidlinger Hauptstraße 11, Stiege 2, Lokal 15
Mo, 18.4.	Freunde der Mariazellerbahn-Modell	Modulanlage und Gartenbahn	H0e, G	10 - 17 Uhr	8075 Hart bei Graz, Pachernbergweg 17
So, 17.4.	MBG Ottakring	Klubanlage	H0, H0e	14 - 18 Uhr	1160 Wien, Montleartstr. 58
Fr, 22.4. bis So, 24.4.	BK 1951, MIGL, Die 160er, N-Spur Freunde	Modellbautage in der Arena Nova	N, H0 u.a.	Fr 13 - 18 Uhr, Sa 9 - 18 Uhr, So 9 - 17 Uhr	2700 Wr. Neustadt, Rudolf-Diesel-Straße 30
Sa, 23.4.	IGM Wachau	Modulanlage	H0	10 - 18 Uhr	3485 Grunddorf (S5 10km vor Krems, hinter Firma Pichler-Wagensonner)
	Modell Bahn Club Hörsching	Anlage, Fahrtag	H0, H0e	13 - 16 Uhr	4063 Hörsching, Niederdorfstr. 4 (im Antikhof)
So, 24.4.	IGM Wachau	Modulanlage	H0	10 - 18 Uhr	3485 Grunddorf (S5 10km vor Krems, hinter Firma Pichler-Wagensonner)
Fr, 29.4.	AMV Johnstraße	Klubanlage, Besuchstag (Voranmeldung)	H0, H0e	17 - 19 Uhr	1150 Wien, Johnstraße 40 (im Keller der Schule)
Fr, 29.4. bis So, 1.5.	ARGE mSSm	Modellbahnausstellung	H0, H0e, N, IIm	10 - 16 Uhr	2542 Bad Vöslau, Geymüllerstraße 6, Geymüllerhalle
Sa, 30.4.	Dampfbahnclub Graz	Andampfen auf der Gartenbahn	5 Zoll, 7¼ Zoll	10 - 17 Uhr	8053 Graz, Park des LKH Graz Süd-West, Wagner-Jauregg-Platz 1
So, 1.5.	DBC Linz	Gartenbahn	5 Zoll, 7¼ Zoll	ab 13 Uhr	4100 Hagenau 4, neben Mühlviertler Stelzenwirt

Veranstaltungen

Monika Harrer

(Alle Angaben ohne Gewähr. Rückfragen bitte ausschließlich an den Veranstalter!)

Sonntag Mittwoch	10.00-12.00 Uhr 17.00-19.00 Uhr	Vor 60 Jahren: „Linie 47 ade“ und Straßenbahnen in Penzing anno dazumal	1140 Wien, Penzinger Straße 59	Bezirksmuseum Penzing
Di bis Sa, Sonn- und Feiertag	10 - 17 Uhr	Besichtigungstage Fahrbetriebstage	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
Fr, 1.4.	lt. Fahrplan	Saisonstart: Weinvierteldraisine	Ernstbrunn ↔ Asparn a. d. Zaya	regiobahn
So, 3.4.	10 - 17 Uhr	Andampfen	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
Mi, 6.4.	18.30 Uhr	Karl Zellhofer: „Opus Magnum der Eisenbahn“	1220 Wien, Bernoullistraße 1	VHS Donaustadt
Sa, 9.4.	7.00 Uhr	Dampflokfahrt mit der 77.28 zum Freistädter Ostermarkt	Ampflwang ↔ Freistadt	ÖGEG
Sa, 9.4. bis Mo, 18.4.	10-13 und 14-17 Uhr	Museum täglich geöffnet, Osterhasen-Schnitzeljagd für Kinder	8680 Mürrzuschlag, Heizhausgasse 2	Südbahnmuseum
Sa, 16.4.	11.00 Uhr	„Ampfwanger Oster-Express“	Ampflwang ↔ Timelkam	ÖGEG
So, 17.4.	11, 13.30, 16 Uhr	Osterbim	Graz ↔ Mariatrost	Tramwaymuseum Graz
So und Mo, 17. u. 18.4.	lt. Fahrplan	Osterhasenzüge auf der Rosentalbahn	Ferlach ↔ Feistritz im Rosental	Nostalgiebahnen in Kärnten
Di, 19.4.	18.30 Uhr	Christian Köller: „2021 ging mehr“, Teil 2	1030 Wien, Kleistgasse 28, Gasthaus Falkensteiner Stüberl	EMC Karl Gölsdorf
Sonn- und Feiertag, Dienstag	10 - 12 Uhr 17-19 Uhr	Öffnungstage ab So, 24.4.	2340 Mödling, Thomas-Tamussino-Straße 3	Mödlinger Stadtverkehrsmuseum
So, 24.4.	lt. Fahrplan	Saisonstart Zayathaler Schienentaxi	Mistelbach ↔ Draisinenalm Grafensulz	regiobahn
So, 24.4.	15.00 Uhr	Saisonstart Widnaufahrt zum Rhy-Schopf	Lustenau ↔ Widnau	Rheinbähnle
Sa, 30.4.	lt. Fahrplan	Saisonstart	Retz ↔ Drosendorf	NÖVOG-Reblaus Express
Sa, 30.4.	lt. Fahrplan	Saisonstart Sonderfahrten mit Mh.1 und Mh.4	Gmünd ↔ Groß Gerungs	NÖVOG-Waldviertelbahn
Sa, 30.4.	lt. Fahrplan	Saisonstart	Puchberg ↔ Hochschneeberg	NÖVOG-Schneebergbahn
Sa, 30.4.	lt. Fahrplan	„Wachauer Weinfrühling“	Krems a. d. Donau ↔ Spitz a. d. Donau	NÖVOG-Wachaubahn
Sa, 30.4.	lt. Fahrplan	Saisonstart mit Panoramawagen und Erlebniszug Ötscherbär	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
Sa, 30.4., So, 1.5.	9 - 12 Uhr	„Mit Volldampf in den Mai“	3751 Sigmundsherberg, Museumsstraße 1	Eisenbahnmuseum Sigmundsherberg
So, 1.5.	10 - 17 Uhr	Dampftag	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
So, 1.5.	10 - 17 Uhr	Saisonbeginn; Sonderausstellung „60 Jahre Schnellbahn“	2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2B	Eisenbahnmuseum Schwechat

Der Vorstand des  gratuliert herzlichst zum Geburtstag!

im April

Gerhard Kenn	85	Ing. Hans Lentner	75
Dkfm. Reinhard Deutner	80	Wolfgang Horak	70
Josef Feyertag	80	Franz Männersdorfer	70
Karl Heger	80	Dipl.-Ing. Herbert Vilem	70



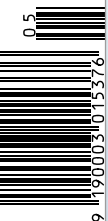
die Schiene

Österreichische Post AG
MZ16Z040973M ISSN 2222-2251
Retouren an: VEF, Fruethstraße 11, 1030 Wien

VEF
Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

48. Jahrgang
Nr. **05**

Einzelpreis € 8,00
Mai **2022**



Inhalt

Vor 60 Jahren	3
4030 wieder unterm Fahrdrat	6
BIM Dich in die Zukunft.....	9
Das Eisenbahnmuseum Ljubljana	11
Wiener Tramway: Der Weg von den Signalpfeifen zu den Signaltürmen 1907 und 1908 und weitere Signalisierungen.....	18
Die Feldbahn im Salzburger Freilichtmuseum	21
Leser schreiben	23
Das Eisenbahnmuseum Südbahn Heizhaus Lienz.....	25
Für Sie gelesen.....	26
Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé - 5. Teil	27
Veranstaltungen.....	29

Titelbild:

Ein Winterbild im Maiheft? Das ist dem letzten Schlechtwettereinbruch geschuldet, der am 3.4.2022 nicht nur das Salzburger Freilichtmuseum Großmain in Weiß tauchte. Weil das Museum über den Winter geschlossen ist, gehören derartige Fotos zu den absoluten Raritäten. Nichtsdestotrotz bringt die Lok 1 „Gaisberg“ ihren Zug sicher über die bis zu 40 % steile Strecke. Mehr über diese Bahn auf Seite 21.

Foto: Herbert Harrer

Fotos letzte Umschlagseite:

Oben:

Strahlender Sonnenschein, der sich auf den Gesichtern aller Beteiligten fortsetzte, herrschte hingegen am 19.3.2022 bei der Erprobung des in unserem Museum Schwechat befindlichen 4030.210, siehe Seite 6! Foto: Herbert Harrer

Unten:

Frühling in Wien! M 4149+m3 5419+m3 5235 vor dem Rathauspark auf der Ringstraße am 26.3.2022. Das Foto entstand anlässlich der Veranstaltung „Women in Mobility“, siehe auch Seite 9.

Foto: Roman Lillich

Nichts könnte die Wetterkapriolen dieses Frühjahres besser veranschaulichen als Vorder- und Rückseite dieses Heftes!

Impressum

Der gemeinnützige VEF – Verband der Eisenbahnfreunde, 1030 Wien, Fruethstraße 11, ist zur Gänze Herausgeber und Verleger der Zeitschrift Die SCHIENE.

ZVR-Zahl: 193862159
BIC: GIBAATWWXXX
IBAN: AT32 2011 1000 0047 2948
E-Mail: dieschiene@vef.at

Redaktionsadresse: Die Schiene, Fruethstraße 11, 1030 Wien

Die SCHIENE ist das Mitteilungsblatt folgender Vereine: VEF, bahnmedien.at, Erzbergbahn, Neue Landesbahn, ÖGEG, StEF, Tramwaymuseum Graz.

Redaktion: Herbert Harrer
Monika Harrer
Satz & Layout: Manuel Szecsenyi

Hersteller: Print Alliance HAV Produktions GmbH, Druckhausstraße 1, 2540 Bad Vöslau.
Vertrieb: Presse Großvertrieb Austria Trunk GmbH.

Einzelpreis: € 8,00; Jahresabonnement: € 50,00 inkl. Postzustellung (Inland). Für VEF-Mitglieder und Mitglieder von Partnervereinen ist die Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors dar und sind – wie auch Beiträge der Partnervereine und Leserbriefe – außer Verantwortung der Redaktion.

Nachdruck bei Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.
Die Vervielfältigung jeglicher Art ist untersagt.

Hinweis:

Auf Grund der Archivierung unserer Zeitschrift im Austria-Forum der TU Graz sind Texte und Bilder der älteren Hefte auch elektronisch verfügbar.

Medienpartner der Zeitschrift Die SCHIENE:

ÖMT – Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen

FH St. Pölten – Fachhochschule St. Pölten

FEDECRAIL – Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

NÖVOG – Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.

IGE – Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH, Deutschland



Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

Mitglied im
ÖMT

Verband Österreichischer
Museums- und Touristikbahnen

Printed in Austria
Logo einsetzen

Rent a Bim
Oldtimer-Straßenbahnfahrten

WIR FAHREN WIEDER!

Ab sofort können die beliebten Straßenbahnfahrten mit historischen Wagen unter Einhaltung der geltenden Covid-19-Schutzmaßnahmen wieder durchgeführt werden.

Tel.: +43 1 892 13 34

E-Mail: info@rentabim.at

www.rentabim.at

Wir freuen uns Sie wieder in unseren Tramwayoldtimern begrüßen zu dürfen!



DIE SCHIENE

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT & REDAKTION

Sie erreichen uns unter dieschiene@vef.at
oder per Post an:
VEF-Verband der Eisenbahnfreunde,
Fruethstraße 11, 1030 Wien

Beiträge und/oder Veranstaltungstermine sind rechtzeitig (das ist der Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe!) bekannt zu geben, sonst können wir sie nicht veröffentlichen.

Redaktionsschlüsse der nächsten Ausgaben:
4.5. und 1.6.2022



www.dieschiene.com



Vor 60 Jahren

Alfred Luft



Am 1.5.1962 führt auf dem erst seit dem Jänner elektrisch betriebenen Abschnitt Wien Aspangbhf. - Groß Schwechat bei Simmering Aspangbahn die 1073.14 den Personenzug 4823 nach Wolfsthal [1], Foto: Peter Schmied.

Danach fotografierte Peter Schmied die Garnitur C1 153+c1 1553 der Linie 71 nächst der Remise Simmering [2]. Die Vorderseite des jeweils ersten ausfahrenden Zuges am Tag der Arbeit zu schmücken war eine gute alte Tradition. Hier wurde allerdings ein wenig übertrieben; nicht nur der Triebwagen, sondern sogar ein Stück des Beiwagens wurde liebevoll drapiert. Betriebsbeginn war damals und noch bis 1999 erst nach Beendigung der Maiaufmärsche etwa zwischen 13 und 14 Uhr!

Ebenfalls am 1. Mai nahm Peter Schmied den Triebwagen 4221 der Linie 331 auf der Augartenbrücke mit dem Ringturm im Hintergrund auf [3]. Wenn man ganz genau hinsieht, erkennt man, dass der Wagen auch rückseits geschmückt ist, weil es in der End-



stelle Stammersdorf noch keine Wendeschleife gab.

In jenen Maitagen fotografierte Peter Schmied fleißig in der Gegend des Franz-Josef-Bahnhofes; von ihm stammen alle nächsten Fotos. Das Bild [4] zeigt den Einsatz einer auch schon damals gewiss altmodischen Dampftramme auf dem Gelände nächst der heutigen Haltestelle Spittelau am 6.5.1962. Hierbei handelt es sich um Vorarbeiten zur Errichtung der 1964 fertiggestellten Gürtelbrücke, die der Verlängerung der Gürtelstraße durch die Brigittenau in Richtung Floridsdorf dient. Links sieht man die Viadukte der heute stillgelegten Stadtbahnstrecke Abzw. Nußdorfer Straße - Heiligenstadt, rechts einen Stadtbahnzug der Linie WD auf der heutigen U4 zwischen Friedensbrücke und Heiligenstadt.

1962 hatte die ČSD den Betrieb des „Vindobona“ nach Berlin zu besorgen. Am 20.5.1962 verlässt eben der M 498.002 die Halle des Franz-Josef-Bahnhofes [5].

Am 22.5.1962 verlässt die 2050.05 mit einem Personenzug den Franz-Josef-Bahnhof. Gelegentlich hatten Fotografen das Glück, dass zugleich ein Stadtbahnzug der Linie DG den Verbindungsbogen Friedensbrücke - Nußdorfer Straße befuhr. Weiters ist im Vordergrund ein Abschnitt des hierzulande seltenen englischen Stuhlschienenoberbaus mit seinen charakteristischen Holzkeilen bemerkenswert [6].





Hier nun die komplette Ansicht der dreifeldrigen Brücke des Stadtbahn-Verbindungsbogens am 22.5.1962. Heute befindet sich an ihrer Stelle die Station Spittelau, welche U4, U6 und Franz-Josefs-Bahn miteinander verknüpft [7].

Ebenfalls am 22.5.1962 fährt der aus Wagen der Typen N₁ und n₂ gebildete Zug 3 der Linie WD, als erstes Fahrzeug der 2997, in Richtung Heiligenstadt [8]. Heute liegt hier die U4 im Niveau, damals stiegen die Gleise der Wientallinie über einen Damm zu einer Brücke über die Rampengasse, welche auf einem beschränkten Übergang die Gleise der FJB querte. Am 31.5.1962 machte Gerhard Luft diese hübsche Aufnahme des Zuges aus Triebwagen 1 mit den Beiwagen 2 und 3 der Straßenbahn Ebelsberg - St. Florian auf der Fahrt nach St. Florian [9]. Die Tasche im Vordergrund steht auf dem eilends abgestellten Motorroller seines Freundes Friedrich Hafel, mit dem zusammen er damals unterwegs war.



Schlussendlich entstand gleichentags das Bild [10]; es zeigt einen Zug der Linzer Straßenbahnlinie E, 53+112+103 (Foto: Gerhard Luft). Mitten auf dem Marktplatz von Ebelsberg hatten damals die Linzer Straßenbahn und die Straßenbahn Ebelsberg - St. Florian eine gemeinsame Anfangs- und Endstelle, eine Idylle, die man sich heute kaum noch vorstellen kann! ■



4030 wieder unterm Fahrdraht

Herbert Harrer

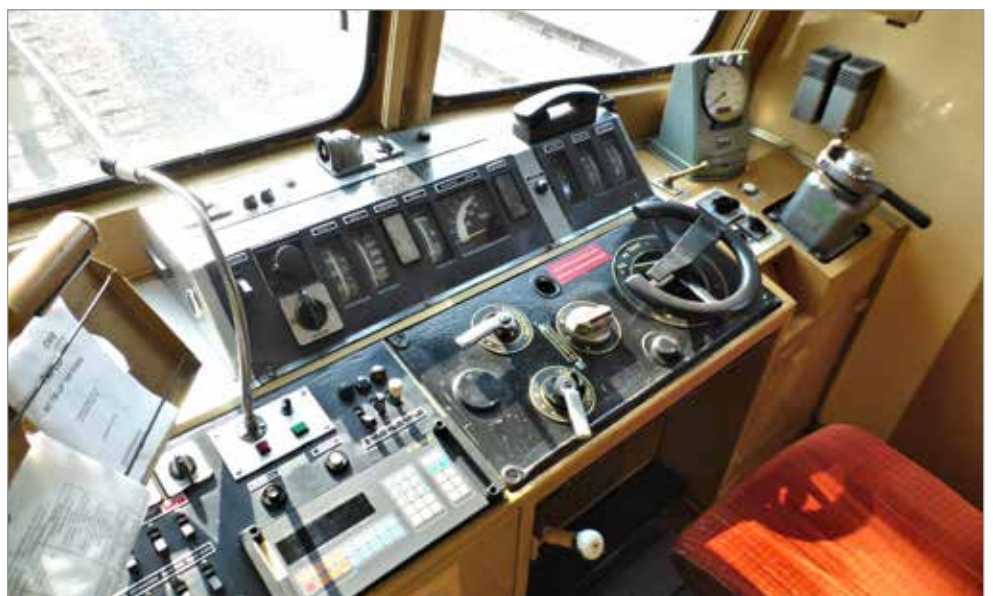
Dank des Entgegenkommens der OMV und mit Zustimmung des Technischen Museums Wien als Eigentümer sowie des Bundesdenkmalamtes war es am 19.3. so weit, dass der im EBM Schwechat aufbewahrte 4030.210 auf der Anschlussbahn der OMV zum ersten Mal nach 11 Jahren unter den gestrengen Augen einer §-40-Person wieder seine Stromabnehmer an den Fahrdraht legen durfte. Dem waren natürlich gründliche Vorarbeiten unter der Leitung von Mario Zelsacher - von der Ultraschallprüfung der Achsen bis zur Untersuchung des Trafoöls - vorausgegangen.

Die Spannung war groß, doch alle Checks und Tests samt Bremsprobe verliefen zur Zufriedenheit der Beteiligten. Das nächste Ziel ist die Wiederaufnahme der gesamten Garnitur als historische Fahrzeuge in das Schienenfahrzeugregister. ■

Alle Fotos: Herbert Harrer, 19.3.2022

Oben:
Mittels der Hilfskupplung an unserer 2160.003 wird der Triebwagen aus der Halle geschleppt und auf eines der OMV-Gleise geschoben, hier kurz vor dem Ankuppeln.

Unten:
Ein kurzer Blick in den Führerstand.





Volldampfwochenende 22. bis 24. Juli 2022

Zweizugbetrieb zwischen Mauterndorf und Tamsweg im Salzburger Lungau

40 Minuten Aufenthalt in Tamsweg mit Würstelbuffet im Barwagen.

Neben den Planzügen fahren am Volldampfwochenende täglich zwei Fotozüge als Güterzüge mit Personenbeförderung (GmP). **Dazu sind je Fahrtrichtung drei Platzkarten für die Mitfahrt auf der Dampflok erhältlich.**

Die Platzkarten gibt es für 100 Euro pro Richtung unter Telefon +43 650 37 000 32.

Angehörige fahren zum Normalfahrpreis im Personenwagen mit (max. 60 Leut).

Am Sonntag, 24. Juli, fährt der längste Zug der Taurachbahn:

Zwei Dampflok ziehen alles, was die Taurachbahn an Personen- und Güterwagen zu bieten hat.

Die Züge am Volldampfwochenende haben direkten Anschluss von und zur Murtalbahn.

www.taurachbahn.eu und 

Abfahrtszeiten Freitag									
Hinfahrt						Rückfahrt			
09.30	13.40	10.00	14.00	ab Mauterndorf	an	12.20	16.20	12.40	16.45
09.50	14.00	10.20	14.20	↓ Mariapfarr	↑	12.00	16.00	12.20	16.25
09.55	14.40	10.25	14.25	↓ Mariapfarr	↑	11.55	15.55	11.25	16.20
10.20	15.05	10.50	14.50	an Tamsweg	ab	11.30	15.30	11.00	15.55

Abfahrtszeiten Samstag									
Hinfahrt						Rückfahrt			
09.30	13.30	10.00	14.00	ab Mauterndorf	an	12.20	16.20	10.45	16.45
09.50	13.50	10.20	14.20	↓ Mariapfarr	↑	12.00	16.00	10.25	16.25
	13.55	10.25	14.25	↓ Mariapfarr	↑	11.55	15.55		15.30
	14.20	10.50	14.50	an Tamsweg	ab	11.30	15.30		15.05

Abfahrtszeiten Sonntag									
Hinfahrt						Rückfahrt			
10.00	13.40	14.00	14.00	ab Mauterndorf	an	16.20	12.20	15.45	
10.20	14.00	14.20	14.20	↓ Mariapfarr	↑	16.00	12.00	15.25	
10.25	14.05	14.25	14.25	↓ Mariapfarr	↑	15.55	11.55	15.20	
10.50	14.30	14.50	14.50	an Tamsweg	ab	15.30	11.30	14.55	

Rot: Güterzug mit Personenbeförderung
Als besondere Attraktion am Sonntag wird der 10.00 Uhr Zug mit Doppeltraktion gefahren!

Grün: Personenzug

Ein Moment der Hochspannung im wahren Sinne des Wortes: Zum ersten Mal seit 11 Jahren wird ein Stromabnehmer an den Fahrdrabt gelegt.



Das Einstellen des Gleitschutzes erfordert eine Druckmessung am Achsgeber; dazu muss der Schlauch erst abgeschraubt werden.



Überprüfen des Umformers am Zwischenwagen.



Die an der Überprüfung beteiligten tauschen die (positiven) Ergebnisse ihrer jeweiligen Bereiche aus.



BIM Dich in die Zukunft

Sabine Grahsner

Am 26.3.2022 kam es zu einer interessanten Kooperation zwischen Women in Mobility und Rent a Bim, die in den Medien und bei den TeilnehmerInnen großen Anklang fand. Früh am Morgen startete der Zug M 4149+m3 5419+m3 5235 aus der Remise in Erdberg um zwei verkehrstechnisch interessante Routen mit Publikum zu absolvieren. Beide Fahrten waren ausgebucht. Die erste führte vom Karlsplatz zum Schwarzenbergplatz, zur Ringstraße und über den Kai zurück zum Karlsplatz.

Von oben nach unten:

Am 26.3.2022 präsentiert sich die verantwortliche Frauenpower vor dem Sonderzug auf dem Karlsplatz: von links nach rechts AL DI Sonja Wiesholzer (BMK, Rent a Bim, Initiatorin des Events); DI Lina Mosshammer (Policy Officer VCÖ, Konsultantin Weltbank, Co-Founder Punkt vor Strich & Co-Founder Woman in Mobility Hub, Wien); Mag. Katja Diehl, MBA (Bestsellerautorin #Autokorrektur - Mobilität für eine lebenswerte Welt, She Drives Mobility - Kommunikation und Beratung; door2door GmbH, Berlin); Claudia Falkinger, MA, CSC (Co-Founder Woman in Mobility Hub, Wien, CEO Now & Next, Co-Founder Punkt vor Strich); Laura Fariello, MSc, BSc, (Konzernbeauftragte CSR und nachhaltige Mobilität, ÖBB AG). Foto: Roman Lillich

Am 26.3.2022 präsentieren sich vor dem Sonderzug in der Christinenschleife/Schwarzenbergplatz (von links nach rechts): AL DI Sonja Wiesholzer (BMK, Fahrerin bei Rent a Bim und Initiatorin des Events), Mag. Daniel Landau (Initiator von #YesWeCare, Gründer zahlreicher Bildungsinitiativen, u.a. Bildungsvolksbegehren, zukunft.bildung und jedesKIND), SC Henriette Spyra, MA (BMK), SC DI Vera Hofbauer (BMK), Mag. Katja Diehl, MBA (Bestsellerautorin #Autokorrektur - Mobilität für eine lebenswerte Welt, She Drives Mobility - Kommunikation und Beratung; door2door GmbH, Berlin), Claudia Falkinger, MA, CSC (Co-Founder Woman in Mobility Hub, Wien, CEO Now & Next, Co-Founder Punkt vor Strich), Univ.-Ass. DI Ulrich Leth (Univ.-Ass. TU-Wien, FH Lektor FH Campus Wien), DI Lina Mosshammer (Policy Officer VCÖ, Konsultantin Weltbank, Co-Founder Punkt vor Strich & Co-Founder Woman in Mobility Hub, Wien), Laura Fariello, MSc, BSc, (Konzernbeauftragte CSR und nachhaltige Mobilität, ÖBB AG). Foto: Roman Lillich



Die zweite Tour begann am Schwarzenbergplatz und führte die Prinz-Eugen-Straße hinauf zum Gürtel, dann durch die USTRAB zur Quellenstraße und über das neue Sonnwendviertel mit großteils Rasengleis zurück zum Schwarzenbergplatz/Ring, wo die Verabschiedung stattfand. Während der Fahrten gab es eine Lesung aus dem Buch #Autokorrektur von Mag. Katja Diehl, MBA. Die Autorin und Mobilitätsexpertin machte dabei mit Schwung, Knowhow und Kreativität Lust auf eine Gesellschaft, die gemeinsam eine attraktive und klimafreundliche Zukunft für alle baut - mit mehr Lebensqualität in den Städten und auf dem Land. Obwohl Österreich verkehrspolitisch gesehen eigentlich schon viele Frauen in Führungspositionen hat, angefangen von Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore Gewessler, BA über AL DI Sonja Wiesholzer, ebenfalls BMK, Initiatorin dieses Events und ehrenamtliche Fahrerin von historischen Straßenbahnen bei Rent a Bim, hat ein Netzwerk wie Women in Mobility für Frauen dieser Branche eine wichtige verbindende Funktion. Auch sei erwähnt, dass Rent a Bim über vier Damen im aktiven Fahrdienst verfügt. Ab November 2022 wird es auch bei den Wiener Linien drei Frauen an der Spitze geben: Mag. Alexandra Reinagl, MMag. Petra Hums und DI Mag. Gudrun Senk. Wobei es bereits seit Dezember 2021 bei den Wiener Linien eine Abteilungsleiterin für die Abteilung „Betriebsleitung und Einsatzmanagement“ und Betriebsleiter-Stellvertreterin gibt: DI Johanna Wiesholzer. Sie wird demnächst auch die erste Betriebsleiterin der Wiener Linien werden. Möge es bald noch mehr Frauen mit Gespür für sinnvolle und nachhaltige Verkehrspolitik geben und mögen diese Frauen auch ein Herz für das Kulturgut Straßenbahn haben, denn es ist nicht nur von historischer Wichtigkeit, es kann auch wirtschaftlich und imagefördernd wertvoll sein! ■



Von oben nach unten:

Der Leiter der Gruppe Marketing und Werbung bei Rent a Bim, Thomas Adolph, bespricht mit der Buchautorin Katja Diehl im Innenraum des M 4149 (Baujahr 1929) den Ablauf der Veranstaltung. Foto: Sabine Grahsner

Die Rent a Bim-Gruppe Marketing und Werbung hat keine Mühen gescheut und extra für diese Veranstaltung eine Brustwandtafel kreiert sowie Mini-Brustwandtafeln und spezielle Sonderfahrtscheine. Foto: Roman Lillich

Geballte Frauenpower um den Geschäftsstellenleiter von Rent a Bim, Martin Mannsbart, der die Gelegenheit nützte um der Buchautorin den Rent a Bim Kalender 2022 zu überreichen. Foto: Sabine Grahsner



Seit über 50 Jahren Ihr Spezialist für Eisenbahnen!

Wir bieten Ihnen kostengünstigen Versicherungsschutz „Rund um die Bahn“

Informieren Sie sich über unsere Leistungen auf unserer Homepage:

www.eisenbahnversicherungen.de

Ihr Fritz Rodatz Team erreichen Sie unter:

E-Mail: info@fritzrodatz.de / Tel.: +49 40 23 13 93 / FAX +49 40 23 19 28

Literaturtipp: Autokorrektur – Mobilität für eine lebenswerte Welt von Katja Diehl und Doris Reich (Illustrationen), 262 Seiten, Deutsch, Verlag Fischer, S., 2022.

Mehr Fotos und Infos: <https://www.rentabim.at/bimdichindiezukunft/>

Quellen: www.womeninmobility.org und www.rentabim.at

Alle Fotos vom 26.3.2022.

Im neu gebauten Sonnwendviertel gibt es ein Rasengleis mit einer vielfältigen Fauna und Flora abseits des Individualverkehrs. Es zeigt, wie geräuschlos und attraktiv die Straßenbahn in eine parkähnliche Umgebung integriert werden kann. M 4149+m3 5419+m3 5235 durchfahren diesen umwelt- und klimafreundlichen Stadtteil.

Foto: Sabine Grahsner



Das Eisenbahnmuseum Ljubljana

DI Rudolf Koller

Slowenien ist erst seit 1991 ein unabhängiger Staat, bis dahin war es eine Teilrepublik des sozialistischen Jugoslawien. Dementsprechend wurde in der jugoslawischen Hauptstadt Belgrad bereits 1950 ein zentrales Eisenbahnmuseum für ganz Jugoslawien gegründet. Erst mit dem sich abzeichnenden Ende der Dampfloka in den 1960er-Jahren entstand in Slowenien die Idee zur Gründung eines eigenen Eisenbahnmuseums.

Entstehungsgeschichte

Basierend auf der Initiative von slowenischen Eisenbahnern wurde dann nach längeren Vorarbeiten 1981 offiziell ein slowenisches Eisenbahnmuseum als Abteilung der Eisenbahndirektion Ljubljana gegründet. Zum ersten Direktor des neuen Museums wurde der auch in Österreich gut bekannte Eisenbahnexperte und Buchautor Mladen Bogić bestellt. Die Lokomotiven und Wagen des Museums wurden zunächst im Bereich des Bahnhofes Ljubljana und ab 1988 in Ljubljana-Šiška untergebracht. 1999 konnten die Museumsfahrzeuge schließlich in einen Rundlokschuppen nahe des Bahnhofes Ljubljana (dem heutigen Standort) umziehen. 2004 wurden in einem Nebengebäude des Lokschuppens weitere Schauräume zu den Themen Signaltechnik, Bahnerhaltung, Uniformen etc. eröffnet. Das Museum wird auch heute noch wie vor als Teilbereich der Slowenischen

Von oben nach unten:

Die kkStB 73.372 mit Blauöl-Zusatzfeuerung ist eines der Prunkstücke im Rundschuppen des Museums.

Die Schmalspurlok K3 (760 mm), ex StLB.

Tramway Museum Graz präsentiert

Fotosonderfahrt mit dem Grazer E₁



Nach der coronabedingten Pause freuen wir uns wieder eine Fotosonderfahrt anbieten zu können.

Der im Februar 2022 nach umfangreicher Reparatur als Oldtimer zugelassene Gelenktriebwagen 293 (ex E₁ Wien) ist Hauptakteur dieser Veranstaltung!

Fotohalte entlang der befahrenen Strecken mit originaler Linienbesteckung!

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Nähere Informationen und Ticketbuchungen unter:

tramway-museum-graz.at

ONLINE TICKET

Buchen Sie Ihr Ticket bitte im Vorfeld!
Beschränktes Platzangebot!
KEINE Tageskasse!

Sonntag, 15. Mai
10:00 Uhr Wendeschleife Laudongasse

Fahrpreise:

Vollpreis € 69,-

Ermäßigt € 59,-

Mitglieder des Vereins Tramway Museum Graz, des Partnervereins „VEF-Verband der Eisenbahnfreunde“ sowie Mitarbeiter der Graz Linien!

Foto: Tramway Museum Graz - Daniel Pinnitsch



Mit freundlicher Unterstützung von:



Es gelten die am Veranstaltungstag gültigen Covid-Bestimmungen für Massenbeförderungsmittel und Veranstaltungen!! - Änderungen im Programm vorbehalten!



Eisenbahnen (Slovenske železnice SŽ) geführt.

Das Museum ist täglich außer Montag von 10.00 bis 18.00 Uhr geöffnet und in ca. 15 Minuten zu Fuß vom Bahnhof Ljubljana aus erreichbar; die Adresse lautet Parmova ulica 35.

Fahrzeuge

Das Museum besitzt rund 60 historische Lokomotiven und mehr als 50 weitere historische Fahrzeuge. Ein Teil davon ist im Museum ausgestellt, weitere Exemplare sind als Denkmalloks auf verschiedenen slowenischen Bahnhöfen zu sehen. Slowenien war bis 1918 Teil der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, daher gibt es im Eisenbahnwesen zahlreiche Verknüpfungspunkte zur österreichischen Eisenbahngeschichte. Der Eisenbahnbetrieb im heutigen Slowenien wurde nach dem Ersten Weltkrieg von den Eisenbahnen des Königreichs der Serben, Kroaten und Slowenen (SHS) geführt, 1929 wurde die Bahnverwaltung in „Jugoslawische Staatsbahnen“ (Jugoslovenske Državne Železnice, JDŽ) und 1953 in „Jugoslawische Eisenbahnen“ (Jugoslovenske Železnice, JŽ) umbenannt. Der neue Staat Slowenien gründete dann 1991 aus dem Bestand der JŽ-Direktion Ljubljana die Slovenske železnice (SŽ).

Als Ausstellungsstücke im Museum sollen hier beispielhaft genannt werden:

- kkStB 73.372 (StEG 3286/1906), bei der JŽ als 133-005 bezeichnet: Die kkStB beschafften von 1885-1909 insgesamt 453 Maschinen der damals leistungsstarken Güterzuglok der Reihe 73 (in Österreich später ÖBB-Reihe 55), von denen einige nach 1918 als JDŽ/JŽ-Reihe 133 in Jugoslawien verblieben.
- K3 (Krauss Linz 2775/1892): Diese 760-mm-Schmalspurlok wurde 1892 als Lok 3 „Gonobitz“ für die damals von den Steiermärkischen Landesbahnen (StLB) betriebene und später in Slowenien liegende, 1970 eingestellte Strecke Pöltschach (Poljčane) - Gonobitz (Konjice) beschafft. Von 1930 bis 1974 war sie als Werkslok im Stahlwerk Jesenice im Einsatz. Die Maschine ist baugleich mit der heute auf der Murtalbahn befindlichen StLB-Lok 2 „Stainz“.
- JDŽ 162-001 (Floridsdorf 276/1880): Diese Lokbahnmaschine wurde ursprünglich von der Südbahn als Baureihe 4, Nr. 52 beschafft, sie verblieb nach 1918 in Jugoslawien und erhielt die neue Bezeichnung 162-001.

Von oben nach unten:

Die 162-001 war einst eine „Gepäcklokomotive“ System Elbel-Gölsdorf und überlebte als Werkslok des Bergwerks Aleksinac in Serbien.

Die Lok 406 der Reihe 17c der Südbahn.

Ebenfalls von der Südbahn stammt die Lok der Reihe 109, ausgestellt als JŽ 03-002.

- Südbahn 718 (StEG 567/1861): Die Maschine verblieb nach 1918 in Jugoslawien und erhielt dort die neue Bezeichnung JDŽ 124-004. Sie ist die älteste Lok des Museums und baugleich mit der bekannten GKB-Museumslok 671.
- Südbahn 406 (Wr. Neustadt 3922/1896): Diese als Baureihe 17c Nr. 406 beschaffte Südbahn-Lok kam 1927 zur GKB und wurde 1977 an Jugoslawien abgegeben. Sie ist baugleich mit der heute in Strasshof befindlichen 17c Nr. 372.
- JŽ 03-002 (Floridsdorf 2161/1914, ex Südbahn 109.38): Ab 1910 beschaffte die Südbahn Schnellzuglokomotiven mit der Reihenbezeichnung 109. Die nach dem 1. Weltkrieg in Jugoslawien verbliebenen 13 Maschinen wurden dort als Baureihe 03 bezeichnet.
- JŽ 29-010 (Wr. Neustadt 5692/1921): Die Lokomotivfabrik Wr. Neustadt lieferte 1921 zehn Stück der BBÖ-Reihe 81 entsprechenden Maschinen direkt nach Jugoslawien, welche ab 1933 dort als Reihe 29 bezeichnet wurden. Die baugleiche ÖBB 58.744 blieb in Strasshof erhalten.
- JŽ 150-003 (StEG 2352/1893): Von den zwischen 1878 und 1911 in über 200 Stück gebauten Lokalbahnmaschinen der kkStB-Reihe 97 gelangten zahlreiche Exemplare auch nach Jugoslawien; die 97.69 wurde in JŽ 150-003 umgezeichnet.
- JŽ 97-028 (Floridsdorf 2149/1913): Von 1894 bis 1919 lieferte die Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf 38 Stück Stütztenderlokomotiven für Adhäsions- und Zahnradbetrieb für die Steilstrecken im 760 mm-Schmalspurnetz in Bosnien-Herzegowina; sie wurden später als JŽ-Reihe 97 bezeichnet. Die JŽ 97-028 wurde gemeinsam mit einigen Schmalspurwagen im Freigelände des Museums auf einem Gleisstück ausgestellt, in dem auch die Zahnstangenausrüstung (System Abt) zu sehen ist. Die JŽ-Reihe 97 ist mit 38 Exemplaren übrigens die in größter Stückzahl gebaute Zahnrad-Lokomotivtype der Welt.
- JŽ 06-016 (Borsig 12205/1930): Die auf den Entwicklungsgrundsätzen der DRG basierende Personenzug-

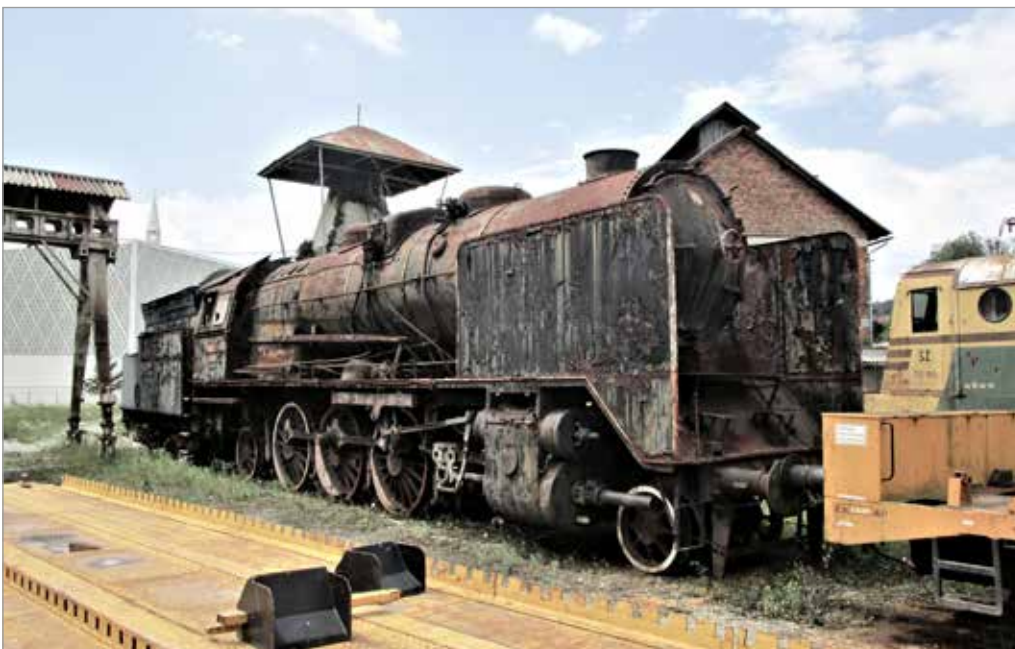


Von oben nach unten:

Die Südbahn 718 wurde weitgehend in den Ursprungszustand - mit „Brille“ statt eines Führerhauses - zurückversetzt.

Die 29-010 entstammt einer Direktlieferung der Wr. Neustädter Lokomotivfabrik an die JDŽ.

Die 150-003, eine der für die kkStB typischen Lokalbahnloks der Reihe 97, ist im Freigelände unter einem Schutzdach aufgestellt.



Schleppenderlokomotive der Baureihe 06 wurde 1930 von Borsig in 30 Exemplaren nach Jugoslawien geliefert. Bis 1933 wurde sie als Baureihe 486 bezeichnet. Die 06-016 dient als Ersatzteilsender für die ebenfalls zum Museum gehörige 06-018, die gelegentlich vor Museumszügen zum Einsatz kommt.

- SŽ 362-037 (ASGEN 811/1966): Von 1960 bis 1969 lieferte der italienische Hersteller Ansaldo (spätere Bezeichnung ASGEN) 50 Stück der auf den FS E 636 und E 646 basierenden JŽ-Baureihe 362 für das damalige 3 kV-Gleichstromnetz in Slowenien und Kroatien. Nach dem Zerfall Jugoslawiens kamen 18 dieser Maschinen zur SŽ und wurden bis 2009 im Planbetrieb verwendet. Die restlichen 32 fuhren bis zur Auflassung des dortigen Gleichstromsystems im Jahr 2012 mit der HŽ-Reihenbezeichnung 1061 in Kroatien.
- JŽ 28-029 (StEG 3814/1911, ex kkStB 80.120): Ab 1909 beschafften die kkStB und die Südbahn in größerer Stückzahl die Güterzug-Schleppenderlokomotiven der Baureihe 80. Die nach dem 1. Weltkrieg in Jugoslawien verbliebenen Maschinen sowie weitere Lieferungen nach 1918 wurden dort als Baureihe 28 eingeordnet.
- JŽ 62-121 (Đuro Đaković 628/1957): Von 1942 bis 1944 beschaffte das United States Army Transportation Corps (USATC) 382 Stück der Klasse S 100 als Kriegslokomotiven für den Einsatz auf den Schauplätzen des Zweiten Weltkrieges. Die mehr als 100 in Jugoslawien verbleibenden Maschinen wurden dort als Reihe 62 bezeichnet. Von der kroatischen Lokfabrik Đuro Đaković wurden weitere 90 Lokomotiven im Lizenzbau nachgefertigt; die im Museum ausgestellte JŽ 62-121 stammt aus dieser Nachbauserie. Laut Aufschrift am Wasserkasten war sie als Werkslok bei der nach

Von oben nach unten:

Die schmalspurige Zahnradlok JŽ 97-028 steht mit einem Güterzug auf einem 760-mm-Gleisstück im Freigelände. Rechts vor der Maschine ist die Zahnstange System Abt zu erkennen.

Führerhausaufschriften (z. T. in kyrillischer Schrift) der schmalspurigen Zahnradlok JŽ 97-028.

Die im Freigelände aufgestellte, schon ziemlich rostige JŽ 06-016 dient als Ersatzteilsender.

Đuro Salaj (einem der Gründer der kommunistischen Partei Jugoslawiens) benannten Papierfabrik Krško im Einsatz.

- JŽ 33-253 (Krauss-Maffei 16543/1943, ex DRB/DB 52 3417): Viele Exemplare der in über 7.000 Stück gebauten deutschen Kriegslok verblieben nach dem 2. Weltkrieg in Jugoslawien und bekamen dort die Reihenbezeichnung 33. Die 52 3417 hatte ein besonderes Schicksal: Sie verblieb nach dem 2. Weltkrieg zunächst bei der DB in Bayern und wurde 1951 an die JŽ verkauft, wo sie die neue Nummer 33-253 erhielt. Die Maschine dient als Ersatzteilspender für die ebenfalls zum Museum gehörige 33-037, die gelegentlich vor Museumszügen zum Einsatz kommt. ■



Alle Fotos: DI Rudolf Koller, 20.7.2021 (sofern nicht anders angegeben)

Von oben nach unten:
Die 362-037 ist die jüngste Lokomotive im Museum.

Die JŽ 28-029 ex kkStB 80.120 steht schon ziemlich rostig im Freigelände; 10.10.2017.

Dieses mechanische Wärterstellwerk Bauart SBW 500 (hier nur der Blockaufsatz), hergestellt im Südbahnwerk Wien, war früher im Bf. Divača im Einsatz.





Außen am Museums-Rundschuppen steht neben dem Eingang eine Sammlung von (Form-)Signalen.



Die JŽ 62-121; die Aufschrift am Wasserkasten weist auf ihren Einsatz als Werkslokomotive bei der nach Đuro Salaj (einem der Gründer der kommunistischen Partei Jugoslawiens) benannten Papierfabrik Krško hin.



Die im Freigelände aufgestellte, schon ziemlich rostige JŽ 33-253 (ex 52 3417) dient als Ersatzteilspender; 10.10.2017.



Schaukasten mit verschiedenen JŽ- und SŽ-Emblemen; 10.10.2017.



Einmal und Heute

Unser Leser Heinrich Hawlik sandte uns ein Foto aus seiner Schulzeit, das zu einem Vergleich zu heute geradezu herausfordert. Doch lassen wir ihn selbst zu Wort kommen: „Das Bild vom Frühjahr 1963 zeigt den Triebwagen 21 der ESG Linz vor einer der Hallen der heute nicht mehr vorhandenen Remise Urfahr, vorbereitet für einen M-Einschub.

Solche verkehrten auf der Linie M grundsätzlich nur in der Teilstrecke zwischen Weißenwolfstraße und Landstraße/Mozartkreuzung, und das nur bei zwei Anlässen: Als Zusatzlinie im morgendlichen Schülerverkehr und vor und nach Fußballspielen auf dem LASK-Platz in der Derfflingerstraße. Da

über eine Parallelweiche in der Rudigierstraße gewendet wurde, kamen als M-Einschub nur Solotriebwagen zum Einsatz. Aus ökonomischen Gründen wurden dafür möglichst nur große Triebwagen eingesetzt; „übliche“ Kandidaten dafür waren die Wagen 21 bis 26 und 27.

Aus der Fahrzeugserie 21 bis 26 ist immerhin noch der Triebwagen 23 erhalten, der aber nicht öffentlich zugänglich in einem Depot des Technischen Museums Wien im Marchfeld versteckt wird. Ich erinnere mich an diese TW sehr gerne, weil es herrlich war, auf den Trittbrettern hängend in die Schule zu fahren...“

Heute stehen hier, wie das zweite Bild zeigt, anstelle der Gleise und Hallen Wohnhäuser (Foto: Herbert Harrer, 26.1.2022). Einziger Anhaltspunkt ist das ehemalige Verwaltungsgebäude, nun verputzt und gefärbelt statt in Rohziegelbauweise. Sonst erinnert nichts mehr daran, dass von hier einst Straßenbahnen ausrückten. ■

Wiener Tramway: Der Weg von den Signalpfeifen zu den Signalhörnern 1907 und 1908 und weitere Signalisierungen

Thomas Adolph

Betrachtet man zeitgenössische Bilder von Wiener Straßenbahnern aus der Zeit ab 1908, fällt auf, dass diese ein Horn an der Uniform tragen. Immer wieder kommt die Frage auf, was es damit auf sich hatte. Um es kurz zu machen: Bis ins Jahr 1908 hinein gaben die Schaffner mit einer Pfeife das Signal, dass ihr Wagen bereit zur Abfahrt ist - so, wie wir es auch heute vom Oldtimerbetrieb von Rent a Bim kennen. Doch ab dem 1.5.1908 änderte sich das und ab diesem Tag waren die Schaffner mit ebendiesen Signalhörnern an Stelle der Pfeifen ausgestattet. Ab jetzt wurde für viele Jahre mit einem Horn statt einer Pfeife abgefertigt. Doch wie kam es dazu?

Wir sind dem Ganzen auf Basis von zeitgenössischen Originaldokumenten nachgegangen, nämlich in den erfreulicherweise online verfügbaren Ausgaben der „Neuen Freien Presse“. Diese sind ein reichhaltiger Schatz von Geschichten und schauen „dem Volk aufs Maul“.

So äußert sich immer wieder der Unmut des Publikums über die als äußerst schrill empfundenen Pfeife der Schaffner - seinerzeit noch als „Kondukteure“ bezeichnet - bei der Abfertigung der „Elektrischen“:

Neue Freie Presse vom 18.6.1907, Seite 13:

Das Signalpfeifen auf der Elektrischen.

Man schreibt uns: „Man braucht nicht erst nervös zu sein, um die verschiedenen Geräuschentate auf unserer Elektrischen entsetzlich zu empfinden; so das häufige Zuschleudern der Türen von Fahrgästen und das schrille, ohrenbetäubende Signalpfeifen, besonders im Sommer in offenen Wagen, wenn der Kondukteur inmitten des Publikums steht. Leider ist gegen das geräuschvolle Türzuschlagen noch keine Erfindung aufgekommen, wie diese vielleicht mit einem Pneumatiktürfalz der Fall sein könnte; aber gegen das Signalpfeifen kann geltend gemacht werden, daß man beim Eisenbahnbetrieb die Signalhörner verwendet. Warum nicht auch auf der Elektrischen?“

[Das Signalpfeifen auf der Elektrischen.]
Man schreibt uns: Man braucht nicht erst nervös zu sein, um die verschiedenen Geräuschentate auf unserer Elektrischen entsetzlich zu empfinden; so das häufige Zuschleudern der Türen von Fahrgästen und das schrille, ohrenbetäubende Signalpfeifen, besonders im Sommer in offenen Wagen, wenn der Kondukteur inmitten des Publikums steht. Leider ist gegen das geräuschvolle Türzuschlagen noch keine Erfindung aufgekommen, wie diese vielleicht mit einem Pneumatiktürfalz der Fall sein könnte; aber gegen das Signalpfeifen kann geltend gemacht werden, daß man beim Eisenbahnbetrieb die Signalhörner verwendet. Warum nicht auch bei der Elektrischen?“

Dem geneigten Leser fällt auf, dass der unbekannte Leserbriefschreiber bereits die Idee der pneumatisch schließenden Türen aufbringt - eine technische Lösung, die in Wien erst mit der Indienststellung der Wagen der Type Z („Amerikaner“) im Jahr 1949, also 42 Jahre später, zur Realität wurde.

Das Problem der schrillen Signalpfeifen aber scheint größere Kreise gezogen und die Direktion der Städtischen Straßenbahn veranlasst zu haben, das Personal tatsächlich mit den bereits auf Eisenbahnen eingesetzten Signalhörnern auszustatten.

So berichtet die „Neue Freie Presse“ am 3.5.1908 (übrigens unweit von einem Hinweis auf die Arbeitsniederlegung der Arbeiter beim Bau des Tauerntunnels) über die Lösung des Pfeiferl-Problems in einem „Lokalbericht“:



Eine Schaffnerin posiert in der Zeit des Ersten Weltkriegs im „Atelier Globus“ für den Fotografen. Gut sichtbar sind ihre Dienstnummer und das Signalhorn. Foto: Sammlung Josef Hlavac

Das Ende der Signalpfeife auf der Elektrischen.

Es war ein oft gerügter Umstand und der Gegenstand zahlreicher Klagen und Beschwerden seitens der Passagiere der Straßenbahn, daß der Signalpiff des Kondukteurs im Beiwagen den Nächststehenden schrill in den Ohren klang. Der Kondukteur hatte nicht immer Gelegenheit und Zeit, das gellende Pfeifensignal aus dem Wagen vorgebeugt, wie es vorschriftsmäßig geschehen sollte, abzugeben, und der Piff belästigte die Passagiere in unangenehmer Weise. Seit dem 1.5. gibt nun der Kondukteur des Beiwagens das Fahrtsignal nicht mehr mit der Pfeife, sondern mit einem Horn, in ähnlicher Weise wie dies bei Kleinbahnen und auch auf der Stadtbahn eingeführt ist. Das Hornsignal klingt nicht so schrill wie der Signalpiff.

Lokalbericht.

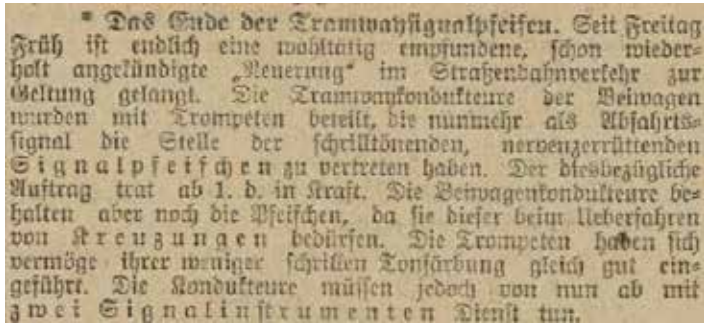
[Das Ende der Signalpfeife auf der Elektrischen.] Es war ein oft gerügter Uebelstand und der Gegenstand zahlreicher Klagen und Beschwerden seitens der Passagiere der Straßenbahn, daß der Signalpiff des Kondukteurs im Beiwagen den Nächststehenden schrill in den Ohren klang. Der Kondukteur hatte nicht immer Gelegenheit und Zeit, das gellende Pfeifensignal aus dem Wagen vorgebeugt, wie es vorschriftsmäßig geschehen sollte, abzugeben, und der Piff belästigte die Passagiere in unangenehmer Weise. Seit dem 1. d. gibt nun der Kondukteur des Beiwagens das Fahrtsignal nicht mehr mit der Pfeife, sondern mit einem Horn, in ähnlicher Weise wie dies bei Kleinbahnen und auch auf der Stadtbahn eingeführt ist. Das Hornsignal klingt nicht so schrill wie der Signalpiff.

Gleiches berichtet die Arbeiter-Zeitung am selben Tag auf Seite 7, verweist aber darauf, dass die Signalpfeifen bei Kreuzungen weiter benötigt werden und daher unverändert mitzuführen sind:

Das Ende der Tramwaysignalpfeifen

Seit Freitag Früh ist endlich eine wohlthätig empfundene, schon

wiederholt angekündigte „Neuerung“ im Straßenbahnverkehr zur Geltung gelangt. Die Tramwaykondukteure der Beiwagen wurden mit Trompeten beteiligt, die nunmehr als Abfahrtsignal die Stelle der schrilltönenden, nervenzerrüttenden Signalpfeifchen zu vertreten haben. Der diesbezügliche Auftrag trat ab 1. 5. in Kraft. Die Beiwagenkondukteure behalten aber noch die Pfeifchen, da sie dieser beim Ueberfahren von Kreuzungen bedürfen. Die Trompeten haben sich vermöge ihrer weniger schrillen Tonfärbung gleich gut eingeführt. Die Kondukteure müssen jedoch von nun ab mit zwei Signalinstrumenten Dienst tun.



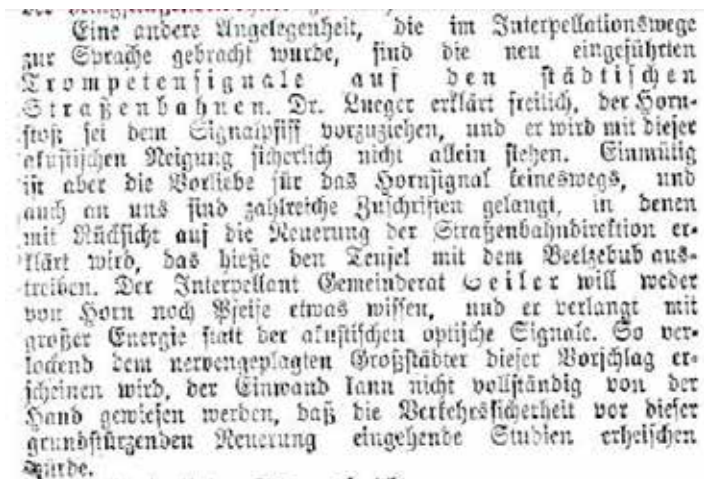
Somit wurde am 1.5.1908 auf der zu diesem Zeitpunkt übrigens ausschließlich mit maximal einem Beiwagen betriebenen Wiener Straßenbahn das besagte Signalthorn eingeführt.

Doch das sollte nicht das Ende der Diskussion über den Lärm dieser Signale sein. Sogar der Gemeinderat unter Bürgermeister Dr. Karl Lueger befasste sich am 12.5.1908 mit der Thematik, wie die Zeitung einen Tag später berichtet:

Neue Freie Presse vom 13.5.1908, Seite 10:

Wiener Gemeinderat

Eine andere Angelegenheit, die im Interpellationswege zur Sprache gebracht wurde, sind die neu eingeführten Trompetensignale auf den städtischen Straßenbahnen. Dr. Lueger erklärt freilich, der Hornstoß sei dem Signalpfeiff vorzuziehen, und er wird mit dieser akustischen Neigung sicherlich nicht allein stehen. Einmütig ist aber die Vorliebe für das Hornsignal keineswegs, und auch an uns sind zahlreiche Zuschriften gelangt, in denen mit Rücksicht auf die Neuerung der Straßenbahndirektion erklärt wird, das hieße den Teufel mit dem Beelzebub austreiben. Der Interpellant Gemeinderat Geiler will weder von Horn noch Pfeife etwas wissen, und er verlangt mit großer Energie statt der akustischen optische Signale. So verlockend dem nervengeplagten Großstädter dieser Vorschlag erscheinen wird, der Einwand kann nicht vollständig von der Hand gewiesen werden, daß die Verkehrssicherheit vor dieser grundstürzenden Neuerung eingehende Studien erheischen würde.



Wenige Tage später veröffentlicht die Zeitung eine weitere Leserzuschrift zu diesem Thema, die offenbar von einem Fachmann, sicherlich sogar aus den Reihen der Straßenbahn selbst, stammt.

Neue Freie Presse vom 17.5.1908, Seite 18:

Die Signale bei den Städtischen Straßenbahnen

Wir erhalten folgende Zuschrift: „Wie dem Berichte über die letzte Gemeinderatssitzung zu entnehmen ist, befindet sich die Angelegenheit der Signalgebung des Beiwagenkondukteurs der Straßenbahn noch immer im Stadium der Versuche und Proben. Es scheint darum noch an der Zeit, Vorschläge zu machen. Das Signal des Beiwagenkondukteurs sei ein optisches und an den Motorführer direkt gesendet (nicht an den Kondukteur des Motorwagens). Es wird dazu an jeder Tür auf der Plattformseite ein elektrischer Taster angebracht; das zweiadrige Kabel läuft mit dem Bremskabel zum Motorwagen und dort zu dem Haupteinschalttischen auf beiden Plattformen (rechts vom Motorführer). Hier ist, von oben her durch eine Glasplatte sichtbar, eine Glühlampe anzubringen, welche beim Tasterdruck aufleuchtet. Die Vorteile dieser Einrichtung sind: Das stille Signal; die Entlastung des Kondukteurs von einer Aufgabe, welche sonst den Dienst im Coupé erschwert und verlangsamt; die Uebertragung einer verhältnismäßig geringen Funktion auf den Motorführer, welcher dadurch zur strengsten Aufmerksamkeit gezwungen wird. Die Schwierigkeiten sind: Wahrscheinlich ziemlich hohe Einrichtungskosten; erschwertes Widerrufen des Fahrtsignals; Mißbrauch von Seiten dienstfeindlicher, kindischer oder böswilliger Fahrgäste. Natürlich sind mannigfache Modifikationen möglich. Doch wäre als Prinzip beizubehalten, daß der Motorführer die Signale beider Kondukteure direkt erhält durch Glühlampen verschiedener Farben oder Glocken von verschiedenem Klang, welche elektromotorisch von den Beiwagenschaffnern aus betätigt werden.“

[Die Signale bei den städtischen Straßenbahnen.] Wir erhalten folgende Zuschrift: „Wie dem Berichte über die letzte Gemeinderatssitzung zu entnehmen ist, befindet sich die Angelegenheit der Signalgebung des Beiwagenkondukteurs der Straßenbahn noch immer im Stadium der Versuche und Proben. Es scheint darum noch an der Zeit, Vorschläge zu machen. Das Signal des Beiwagenkondukteurs sei ein optisches und an den Motorführer direkt gesendet (nicht an den Kondukteur des Motorwagens). Es wird dazu an jeder Tür auf der Plattformseite ein elektrischer Taster angebracht; das zweibrästige Kabel läuft mit dem Bremskabel zum Motorwagen und dort zu dem Haupteinschalttischen auf beiden Plattformen (rechts vom Motorführer). Hier ist, von oben her durch eine Glasplatte sichtbar, eine Glühlampe anzubringen, welche beim Tasterdruck aufleuchtet. Die Vorteile dieser Einrichtung sind: Das stille Signal; die Entlastung des Kondukteurs von einer Aufgabe, welche sonst den Dienst im Coupé erschwert und verlangsamt; die Uebertragung einer verhältnismäßig geringen Funktion auf den Motorführer, welcher dadurch zur strengsten Aufmerksamkeit gezwungen wird. Die Schwierigkeiten sind: Wahrscheinlich ziemlich hohe Einrichtungskosten; erschwertes Widerrufen des Fahrtsignals; Mißbrauch von Seiten dienstfeindlicher, kindischer oder böswilliger Fahrgäste. Natürlich sind mannigfache Modifikationen möglich. Doch wäre als Prinzip beizubehalten, daß der Motorführer die Signale beider Kondukteure direkt erhält durch Glühlampen verschiedener Farben oder Glocken von verschiedenem Klang, welche elektromotorisch von den Beiwagenastern aus betätigt werden.“

Man beachte hier den Wunsch, den Fahrer („Motorführer“) zur strengsten Aufmerksamkeit zu erziehen! Eine elektrische Abfertigung wurde allerdings schon bald (1913 bzw. 1915) in den Stockwagen der Typen E und F verwirklicht.

Die von oben durch eine Glasplatte sichtbare Glühbirne wurde übrigens 1938 realisiert – aber als Anzeige für den eingeschalteten „Winker“ (Fahrtrichtungsanzeiger), der nach dem Anschluss Österreichs ans Deutsche Reich nachgerüstet werden musste. Diese Einrichtung ist bei den Betriebsfahrzeugen von Rent a Bim auch heute noch im Einsatz.

Und der verschiedene Glockenschlag für den abgefertigten Motor-

und Beiwagen ist heute sogar noch im regulären Betrieb zu hören: Man fahre in einem Hochflurfahrzeug der Type E2+c5 und positioniere sich nahe des Fahrers!

Den letzten Beitrag dieses Artikels liefert die Neue Freie Presse am 4.9. des gleichen Jahres auf Seite 9, in dem über eine weitere Erfindung der Signalisierung der Abfertigung berichtet wird:

Lokalbericht. [Optische Abfahrtssignale bei der Straßenbahn]
Erst vor kurzem wurde durch den Ersatz der schrilltönenden Signalf Pfeifchen durch Trompeten der großstädtische Straßenlärm wohlthuend vermindert. Wie wir erfahren, sollen an Stelle der letzteren jetzt optische Signale eingeführt werden. Die diesbezüglich seit kurzem im Zuge befindlichen Proben mit aufgezogenen Signalscheiben befriedigen durchaus nicht. Das System erfordert unverhältnismäßige Aufmerksamkeit und besitzt den Anstrich der Plumpeheit und Veraltung. Demnächst wird sich die Straßenbahndirektion mit einem neuen System optischer Abfahrtsignalisierung zu beschäftigen haben, das ein städtischer Techniker erfand und der Kommune zu überlassen gedenkt. Vorn beim Motorführer befindet sich, an der Brustwand des Wagens befestigt, ein kleines Kästchen mit glasgedeckten Signalscheiben. In dem Moment, da die Abfahrt signalisiert werden soll, zieht der Kondukteur des Motor- und des Beiwagens an einer Schnur, die einen elektrischen Strom in Funktion setzt. Im Signalkästchen fällt eine Scheibe vor, auf der zu lesen ist: „Abfahrt Motorwagen.“ Ganz unabhängig vom Motorwagen wird auf elektrischem Wege vom Beiwagenkondukteur die zweite Scheibe zum Vorfallen gebracht, auf der „Abfahrt Beiwagen“ zu lesen ist. Der Motorführer hat das Kästchen, das den Zimmertelegraphen gleicht, unmittelbar vor Augen. Eine eigene Vorrichtung ermöglicht es überdies, von beiden Waggons aus ein Notsignal mittels Glocke zu geben, um das rasche Anhalten im Gefahrenmoment zu erzielen. Das System macht die Abfahrt zu einer beschleunigteren und geräuschlosen Prozedur. Durch einen Handgriff werden die Scheibchen vom Motorführer wieder abgestellt. Die Kosten der Einführung des Systems sollen sich per Motorwagen auf 40 K. belaufen.

Die 40 Kronen damaliger Währung dürften ganz grob heut etwa € 200.- entsprechen.

Man sieht, welcher Aufwand betrieben wurde, um den alltäglichen Lärm der Großstadt mit modernen technischen Mitteln zu beseitigen. Letztlich erwiesen sich all diese aber als unpraktisch und man installierte die bekannten Signalglocken außen am Beiwagen, die mittels Glockenzug aus dem Inneren zu bedienen waren.

Lokalbericht.
[Optische Abfahrtsignale bei der Straßenbahn.] Erst vor kurzem wurde durch den Ersatz der schrilltönenden Signalf Pfeifchen durch Trompeten der großstädtische Straßenlärm wohlthuend vermindert. Wie wir erfahren, sollen an Stelle der letzteren jetzt optische Signale eingeführt werden. Die diesbezüglich seit kurzem im Zuge befindlichen Proben mit aufgezogenen Signalscheiben befriedigen durchaus nicht. Das System erfordert unverhältnismäßige Aufmerksamkeit und besitzt den Anstrich der Plumpeheit und Veraltung. Demnächst wird sich die Straßenbahndirektion mit einem neuen System optischer Abfahrtsignalisierung zu beschäftigen haben, das ein städtischer Techniker erfand und der Kommune zu überlassen gedenkt. Vorn beim Motorführer befindet sich, an der Brustwand des Wagens befestigt, ein kleines Kästchen mit glasgedeckten Signalscheiben. In dem Moment, da die Abfahrt signalisiert werden soll, zieht der Kondukteur des Motor- und des Beiwagens an einer Schnur, die einen elektrischen Strom in Funktion setzt. Im Signalkästchen fällt eine Scheibe vor, auf der zu lesen ist: „Abfahrt Motorwagen.“ Ganz unabhängig vom Motorwagen wird auf elektrischem Wege vom Beiwagenkondukteur die zweite Scheibe zum Vorfallen gebracht, auf der „Abfahrt Beiwagen“ zu lesen ist. Der Motorführer hat das Kästchen, das den Zimmertelegraphen gleicht, unmittelbar vor Augen. Eine eigene Vorrichtung ermöglicht es überdies, von beiden Waggons aus ein Notsignal mittels Glocke zu geben, um das rasche Anhalten im Gefahrenmoment zu erzielen. Das System macht die Abfahrt zu einer beschleunigteren und geräuschlosen Prozedur. Durch einen Handgriff werden die Scheibchen vom Motorführer wieder abgestellt. Die Kosten der Einführung des Systems sollen sich per Motorwagen auf 40 K. belaufen.



Dieses Signalhorn aus der Sammlung Josef Hlaváč ist auf Cis gestimmt. Möglicherweise erzeugten - zur Unterscheidung, wer das Signal „Fertig“ gibt - nicht alle denselben Ton, wie ja auch die Abfertigungsglocken der Wagen verschieden gestimmt sind.

Sonderfahrt zur Gleichenberger Bahn

Graz Hbf. – Feldbach – Bad Gleichenberg und zurück
Sonntag, 22. Mai 2022



- Fahrt mit dem **Elektrotriebwagen 4042.01** und dem **Steuerwagen 6546.210** von Graz Hbf. nach Bad Gleichenberg und retour
- **Vorspann** auf der „Steirischen Ostbahn“ Graz Ostbhf. - Feldbach mit einer **Diesellok der Reihe 2016** der Steiermarkbahn
- **Vorspann** auf der „Gleichenberger Bahn“ Feldbach - Bad Gleichenberg mit dem **ET 1** aus dem Jahr 1930
- **Fotohalte** gemäß den betrieblichen Möglichkeiten geplant
- Bordbuffet im Zug, Mittagspause in Bad Gleichenberg
- **Fahrplan auf ausgewählte railjets aus/nach Wien Hbf. abgestimmt!**



Bitte sichern Sie sich frühzeitig Ihre Fahrkarte im Vorverkauf, damit die Mindestteilnehmerzahl zur Durchführung der Fahrt erreicht wird!

Informationen: nostalgiebahn.at/fruehlingfahrt-steiermark.html
oder +43 699 812 827 60



Die Feldbahn im Salzburger Freilichtmuseum

Herbert Harrer

In Großgmain, zwischen der Stadt Salzburg und Freilassing am Fuße des Untersberges gelegen, wurde Ende 1978 ein Freilichtmuseum gegründet, das das ländliche Bauen, Wohnen und Wirtschaften im Land Salzburg dokumentiert. Schon 1979 wurden die ersten originalen und an ihrem ursprünglichen Ort sorgsam abgetragenen Häuser hier wiedererrichtet; 1984 wurde das Museum eröffnet.

Durch seine Lage an der Berglehne und seine Ausdehnung von 50 ha erreichten nur wenige Besucher die höher gelegenen Höfe und Almhütten, sodass schon bald Überlegungen betreffend eines Transportmittels angestellt wurden. Eine geplante Straßenbahn mit Nachbauten von Triebwagen der „Gelben Elektrischen“ war nicht finanzierbar; eine schmalspurige Feld- oder Waldbahn war die Lösung. Noch während der Planungs- und Vorbereitungsarbeiten erhielt das Museum eine der beiden Lokomotiven des Diabas-Werkes Saalfelden geschenkt. Ebenso konnte eine Anzahl Loren und Gleisjoche übernommen werden. Damit war der Grundstein für die zu errichtenden Bahnanlagen gelegt.

Im Jänner 2009 wurde das Projekt bei den zuständigen Behörden eingereicht. Da sich das Museum in einem Schutzgebiet befindet, waren auch dementsprechende Auflagen zu berücksichtigen. Doch schon im Juli war Baubeginn und am 13.6.2010 erfolgte die Eröffnung.

Strecke:

Länge 1.696 m, eingleisig mit einer Kreuzungsmöglichkeit in der Mitte und Wendeschleifen an den Enden, dazu 333 m Betriebsgleis zur Werkstätte; kleinster Radius 30 m, maximale Neigung 40 ‰, auf dem Gleis zur Werkstätte auf einem kurzen Stück 60 ‰. Alle Weichen bis auf die Abzweigweiche der Betriebsstrecke und die Weichen an der Abfahrtsstelle sind als Rückfallweichen mit Weichenüberwachungssignal ausgeführt.

Von oben nach unten:

Die Lok Vf 3 mit dem Planzug neben der Vf 1 mit dem Zug für die Teilnehmer an der ÖMT-Tagung im winterlichen Bahnhof Flachgau. Wie der Wasserkran zeigt, ist auch ein Einsatz von Dampflokomotiven möglich. Foto: Gunter Mackinger

Die Lok Vf 1 mit dem Sonderzug an der EK zwischen den Bahnhöfen Flachgau und Tennengau. Foto: Herbert Harrer

Die Lok Vf 3 mit ihrem Personenzug im tiefverschneiten Wald in der Kehre nach dem Bahnhof Tennengau.

Foto: Gunter Mackinger

Fahrzeuge:

Vf 1 „Gaisberg“, SCHÖMA 5398/1995, Typ CHL 40G, luftgekühlter 4-Zylinder-Reihen-Dieselmotor Deutz 46 kW (63 PS) mit Direkteinspritzung, hydrostatische Kraftübertragung, hydrodynamische Bremse; Höchstgeschwindigkeit 15 km/h; vormals Diabas-Werk Saalfelden.

Vf 2 „Untersberg“, SCHÖMA 4965/1988, Typ CHL 45G, luftgekühlter 4-Zylinder-Reihen-Dieselmotor Deutz 44 kW (60 PS), Wirbelkammer, hydrostatische Kraftübertragung, hydrodynamische Bremse und mechanische Parkbremse; Höchstgeschwindigkeit 15 km/h. Diese Lok hatte ursprünglich eine Spurweite von 900 mm und war beim Bau des Ärmelkanaltunnels eingesetzt. Zum Einsatz auf der Bad Schwalbacher Kurbahn in Hessen auf 600 mm umgespurt, 2009 von dort gekauft.

Vf 3 „Großglockner“, SCHÖMA 6586/2012, Typ CHL 40G, wassergekühlter 4-Zylinder-Reihen-Dieselmotor Deutz 44 kW (60 PS) mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, hydrostatische Kraftübertragung, hydrodynamische Bremse und Druckluft-Federspeicherbremse; Höchstgeschwindigkeit 10 km/h. Diese Lok wurde vom Förderverein neu beschafft und dem Museum zur Verfügung gestellt.

Die acht offenen Personenwagen mit je 12 Plätzen wurden von der Fa. Mühlhäuser in Michelstadt (Hessen), die sonst Schienenfahrzeuge für den Tunnelbau herstellt, auf Lorenuntergestellen aus dem Diabas-Werk Saalfelden, die zum Teil schon von älteren Kippern zum Bau der Kraftwerksgruppe Glockner-Kaprun oder vom Kupferbergbau in Mühlbach am Hochkönig stammen, neu aufgebaut.

Betriebsabwicklung:

Da es für eine neu errichtete, personenbefördernde Schmalspurbahn in Österreich keine Betriebsvorschriften gab, wurde die „Bau- und Betriebsordnung für Pioniereisenbahnen (BOP)“ aus der ehemaligen DDR herangezogen und für österreichische Verhältnisse überarbeitet. Je nach Besucherandrang sind ein Zug mit drei Wagen, zwei Züge mit fester Kreuzung in der Mittelstation „Tennengau“ oder maximal drei Züge unter Einsatz eines Fahrdienstleiters, der die

Von oben nach unten:

Und hier die dritte Lok, Vf 2 „Untersberg“, mit einem Schotterwagen im Werkstätten-gelände. Foto: Herbert Harrer

Dort lagert neben Loren als Ersatzteilspender auch noch ausreichender Arbeitsvorrat, fein säuberlich nummeriert und zum späteren Zusammenbau aufgeschichtet, u.a. ein Stadel und eine Kegelbahn. Foto: Herbert Harrer

Der originale Lokschuppen aus dem Bahnhof Böckstein enthält eine besondere Kostbarkeit, die meterspurige Zahnradlok 1 der Gaisbergbahn, gebaut 1886 von der Maschinenfabrik Emil Kessler in Esslingen unter der Fabriknummer 2205.



Kreuzungen festlegt, unterwegs. Die Betriebsleitung erfolgt durch die Salzburger Lokalbahn (SLB).

Selbstverständlich entsprechen auch die Stationsbauten historischen Vorbildern bzw. sind hier wieder aufgebaut worden. In der Abfahrtsstelle Flachgau steht ein Nachbau der Haltestelle Zistelalpe der Gaisbergbahn, daneben ein hölzerner Abort aus dem Bahnhof Böckstein. Der Lokschuppen

aus Böckstein beherbergt die originale Zahnradlok 1 der Gaisbergbahn samt einem Vorstellwagen.

„Tennengau“ ist ein Nachbau eines Haltestellengebäudes der SKGLB und „Pongau“ das eines Wartehäuschens der Murtalbahn.

Durch den Einsatz der Schmalspurbahn konnte der Zustrom der Besucher nahezu verdoppelt werden; eine mögliche

Verlängerung in den allerobersten Teil („Lungau“) wurde bei der Planung bereits berücksichtigt. ■

Quelle: Gunter Mackinger, Harald Waitzbauer: Wald- Feld- und Industriebahnen im Land Salzburg, Eigenverlag des Salzburger Freilichtmuseums 2010

Alle Fotos vom 3.4.2022

Leser schreiben

Vor 60 Jahren, Heft 02/2022:

Herr Herwig Gerstner aus Wels schrieb uns: „Mit großem Erstaunen sah ich die Bilder der ETA 150.128+ESA 150.148. Sie erwähnen in diesem Zusammenhang auch Probefahrten auf Nebenbahnen der ÖBB. Hierzu kann ich Ihnen einen kleinen Mosaikstein liefern: In der mittlerweile entsorgten Bahnhofschronik des Bahnhofes Lambach gab es Bilder dieses Triebwagen-Steuerwagen-Gespans im Bf. Lambach. Am 23.2.1962 fanden Versuchsfahrten auf der Strecke Lambach - Gmunden Seebahnhof statt! Die beigefügten Aufnahmen sind aus der Bahnhofschronik abfotografiert, in welche die Bilder (Format ca. 6x9 cm) eingeklebt waren. Die auf dem Bild abgebildeten Personen waren Betriebskontrollor BB-Insp. Greil (mit Hut), Bahnhofsvorstand Ob.Rev. Josef Leitner und der Fahrdienstleiter BB-Adj. Siegfried Helmhart. Glücklicherweise konnte ich noch vor der „Entsorgungsaktion“ der Chroniken durch den Regionalleiter diese Aufnahmen abfotografieren. Der ETA wurde somit auch in Oberösterreich tatsächlich zu Probefahrten verwendet. Ich hatte versucht auch zu meiner Aktivzeit als Fdl in Wels noch Weiteres zu diesem Fahrzeug im Raum Wels herauszufinden, fand aber leider nichts mehr, außer der vagen Aussage eines alten Eisenbahners, der gemeint hätte, dass die ETA auch mal auf der Grünauerbahn gewesen sein könnte. Seine Erinnerung bezog sich vornehmlich auf einen weinroten „langen Schienenbus“. Mir ist aber auch nichts bekannt, dass ein DB VT 95 oder 98 hier in der Gegend zu Probefahrten gewesen wäre. Also nur eine Vermutung eines hochbetagten Zeitzeugen, dass er den ETA auch auf der Grünauerbahn gesehen hätte.“ ■



Industriebahn Bușteni, Heft 3/2022:

Herr Alfred Moser aus St. Stefan im Rosental sandte uns folgende Ergänzungen zum Beitrag von Dr. Ernst Plefka: „Die beschriebene Industriebahn stellt aus zwei Gründen für die Entwicklung der Eisenbahnen in Rumänien eine Besonderheit dar: Neben der Ausführung mit doppelten Spurkränzen ist es auch die frühe Einrichtung eines elektrischen Betriebes bei einer Bahn über Tag, was diese Bahn besonders erwähnenswert macht. Wie Ernst Plefka richtig schildert, gab es auf dieser Bahn vier elektrische Lokomotiven, allerdings wurden nur drei Loks neu an die Industriebahn geliefert,

alle drei mit der Bauart Bo'Bo'. Zu diesen Lokomotiven, die alle für die vorhandene Betriebsspannung von 220 V Gleichstrom ausgelegt waren, seien einige Daten und Ergänzungen genannt.

Zunächst war es eine Plattformlokomotive mit einem in der Rahmenmitte angebrachten Führerhaus, die Orenstein & Koppel 1899 zur Eröffnung nach Bușteni lieferte (Bilder 1 und 2, Slg. A. u. H. Moser). Die Plattformflächen zu beiden Seiten des Führerhauses dienten als Ladeflächen für Rundhölzer. Die Lokomotive verfügte über eine Leistung von 50 PS und wies

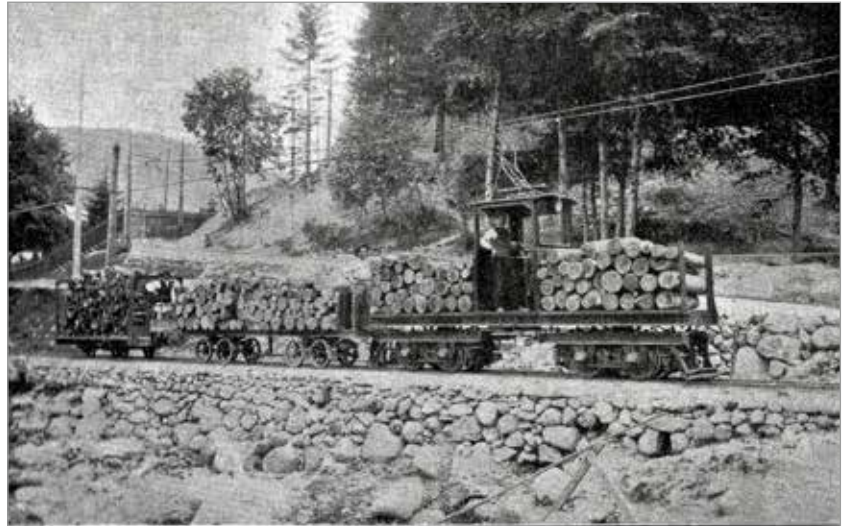
eine Tragkraft von 5 t auf. Der Hersteller des elektrischen Teiles dieser vierachsigen Transportlokomotive und deren Fabriknummern (mechanisch und elektrisch) konnten bisher nicht eruiert werden. Nach der Einstellung der Waldbahnstrecke und der Holzförderung 1966 erfolgte ein vollständiger Umbau dieser Lokomotive zur Verschublokomotive für den Fabriksbereich. Aus der vierachsigen Plattformlok entstand eine zweiachsige Kastenlokomotive mit einer Länge von 3400 mm, einer Breite von 1500 mm, einer Höhe von 4500 mm und einem Scherenstromabnehmer

(Bild 3, Slg. A. u. H. Moser). Nach der weiteren Stilllegung des Betriebes war um 1988 eine Restaurierung dieser Lokomotive und ihre Überstellung ins CFR-Museum in Bukarest vorgesehen. Im Zuge dieses Vorhabens dürfte die kleine Lokomotive vielleicht als Folge der damaligen politischen Veränderungen irrtümlich verschrottet worden sein.

Durch die Erweiterung der Betriebsanlagen wurde 1907 die Beschaffung einer zweiten Lokomotive notwendig. AEG Berlin lieferte mit der Fabriknummer 531 jene Lokomotive, die heute im Bahnhofsbereich von Bușteni als Denkmal steht (Bild 4, Foto: H. Moser). Es ist auch jene Lok, die in der Märzausgabe in Farbe die Titelseite ziert und auf Seite 12 auf dem oberen Bild von Ernst Plefka vom 15.8.2003 zu sehen ist. Die Lokomotive verfügt über eine Leistung von 48 PS.

Im Jahr 1913 lieferte abermals die AEG Berlin eine dritte Lokomotive, die gegenüber der vorhin beschriebenen Lok nur kleine Änderungen aufwies. Ein erkennbarer Unterschied zur Lok von 1907 sind die Ausnehmungen zum Tausch der Bremsklötze bei den Drehgestellen. Diese 50 PS-Lok mit den Bauarten AEG 1524/1913 ist auf den weiteren schönen Betriebsbildern in der Zeitschrift DIE SCHIENE 03/2022 zu sehen. Sie weist eine LÜP von 8100 mm und bei einem Drehzapfenabstand von 2500 mm auf. Auch sie blieb bis zur Einstellung der Bahn um 2000 erhalten und wurde dann an ein privates Museum in Crișcior abgegeben, wo sie heute geschützt abgestellt ist.“ ■

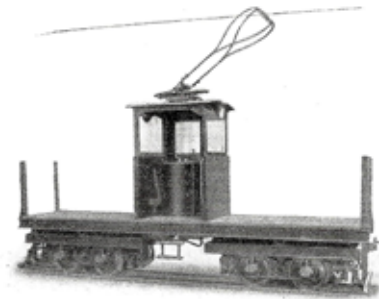
Die Redaktion dankt für diese Ergänzungen!



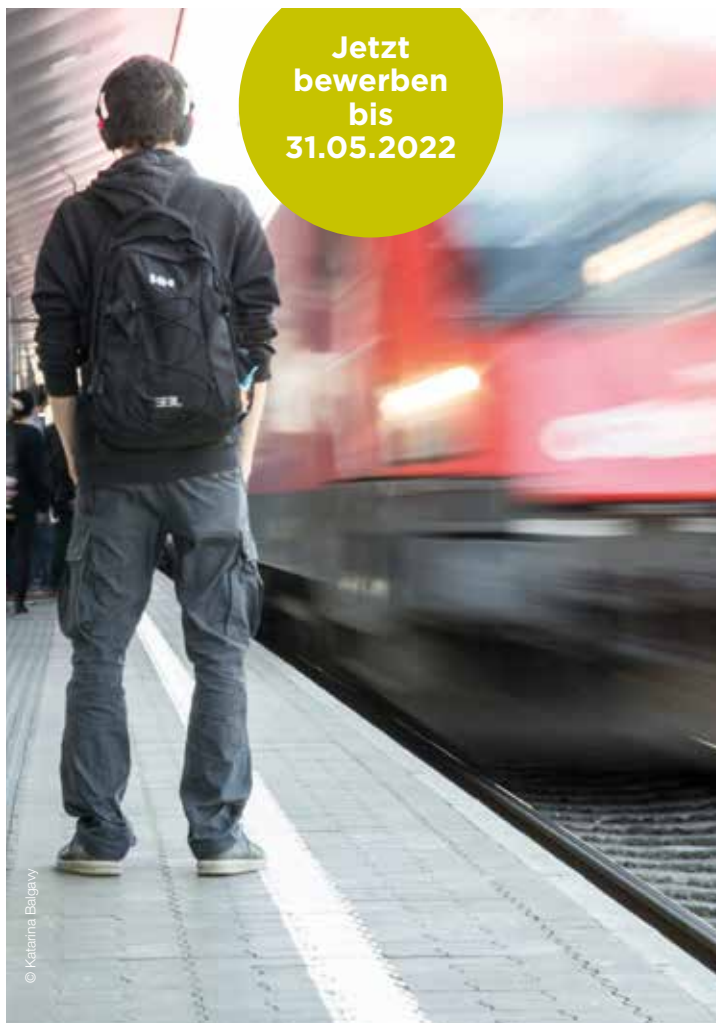
Elektrische Nutzlast-Lokomotive für Scheitholz-Transport in Rumänien

16

Orenstein & Koppel Gesellschaft m. b. H.



Nutzlast-Lokomotive, gemäß nebenstehender Fig. 7903c, zum Transport von Scheitholz. Ladegewicht 5 Tonnen. Spurweite 700 mm. Leistung 50 PS.



Jetzt
bewerben
bis
31.05.2022

Die Zukunft der Bahn aktiv mitgestalten.

Wissen, was morgen zählt.

ifh ///
st.pölten

Bachelorstudium

- Bahntechnologie & Mobilität

Masterstudium

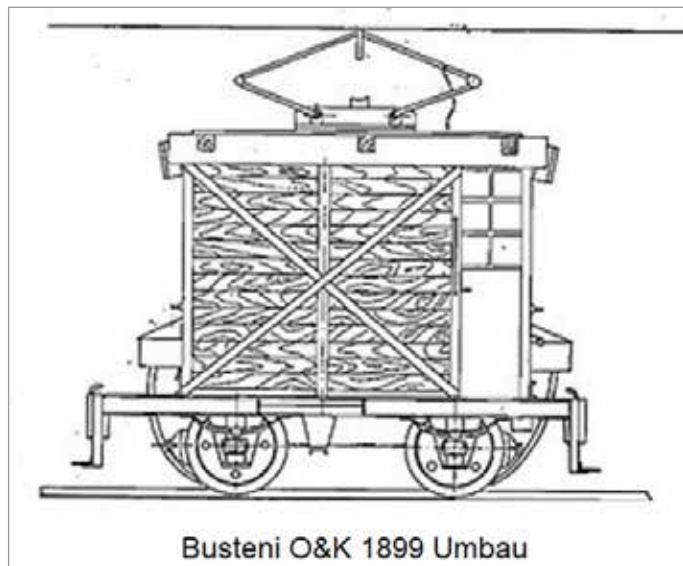
- Bahntechnologie & Management von Bahnsystemen

Hochschullehrgang

- Europäische Bahnsysteme

Jetzt einsteigen!

> fhstp.ac.at/dbm



Korrektur:

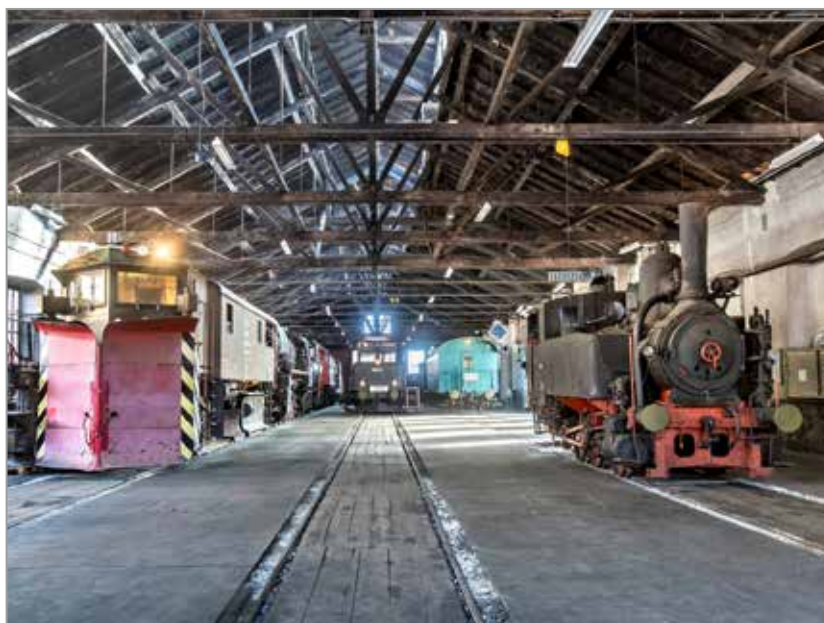
Im April-Heft ist leider auf Seite 9 unten der Bildtext verlorengegangen. Er sollte lauten:
 Kurz vor der ehemaligen Haltestelle Bad Hofgastein fahren am 10.2.2022 die Hybridlok 91 80 6193 930-5 D-SIEAG und zwei Taurus-Loks als Messfahrt vor einem Güterzug bergwärts. Foto: Helmut Bogner
 Die Redaktion bittet um Entschuldigung!

Das Eisenbahnmuseum Südbahn Heizhaus Lienz

Besuch der Regionalen Niederlassung Innsbruck des VEF

Unser erster Ausflug im heurigen Jahr führte am 29.3. zum Eisenbahnmuseum Südbahn Heizhaus in Lienz. Die Anfahrt erfolgte mit dem Korridorbus ab Innsbruck. In der Bezirkshauptstadt Osttirols empfing uns gleich bei der Ankunft am neugestalteten Terminal Herr Dr. Carol Notdurfter, der uns im Anschluss über drei Stunden lang durch das Museumsareal führte. Selbst sehr eisenbahnaffine Mitglieder von uns zeigten sich hernach begeistert von seinen sehr interessanten, fachkundigen Ausführungen.

Für den Erhalt des Museums trägt der Verein der Eisenbahnfreunde in Lienz, EBFL (Gründungsjahr 1980), die Verantwortung. Die westliche Front des ehemaligen Südbahn-Heizhauses, das im Jahr 1871 von der k.k. privilegierten Südbahngesellschaft errichtet wurde, ziert das imposante Strecken- und Fahrplanbild der ursprünglichen Streckenführung Marburg (Maribor, Slowenien) bis Franzensfeste (Fortezza im heutigen Südtirol). Die Kilometrierung auf der Gesamtstrecke bis Innichen stammt noch aus dieser Zeit. Der Streckenabschnitt zwischen Villach und Franzensfeste wurde in nur zwei Jahren Bauzeit (1869-1871) errichtet. Ab Marburg hat die Bahnlinie den Charakter einer Talbahn mit einer Länge von 270 km bis Lienz, dann geht es bergwärts bis zum Scheitelpunkt in Toblach auf einer Meereshöhe von 1.211 m. Dabei müssen Steigungen bis zu 25 ‰ und ein Höhenunterschied von 535 m überwunden werden. Bergwärts fahrende Züge mussten daher bei Dampfbetrieb vielfach mit mehreren Lokomotiven bespannt werden. Aus diesen Gründen war in Lienz die Stationierung einer großen Anzahl davon notwendig. Am 1.9.1915 waren z.B. 63 Dampflokomotiven in Lienz beheimatet.



Neben der riesigen Museumshalle mit einem eindrucksvollen, gezimmerten Dachstuhl gibt es südseitig noch mehrere kleine Räume. Die dreigleisige, 97 m lange Remise, geplant von Architekt Wilhelm von Flattich, befindet sich größtenteils im Originalzustand und steht seit 1999 unter Denkmalschutz, auch die Drehscheibe, die 1942 errichtet wurde. Als technisches Kulturgut sind die Dampflokomotive 52.3816, die Sulm-B 1 sowie die vier Schlierenwagen des Reisezuges „Südbahn-Express“ erfasst. Die Stadt Lienz unter dem damaligen Bürgermeister Hubert Huber zeigte sich der historischen Bedeutung der Eisenbahn für die Drau- und Pustertalbahn bewusst, kaufte die 52er-Lokomotive im Jahr 1980 an und stellte sie im Anschluss dem EBFL als Dauerleihgabe zur Verfügung.

Insgesamt können auf 1.800 m² Ausstellungsfläche eine große Anzahl von Dampf-, Elektro- und Diesellokomotiven, Güter- und Personenzugwaggons, Signalanlagen - die man zum Teil bedienen kann -, technischen Gerätschaften, historischen Fotografien und Plänen sowie - nur mit Voranmeldung - ein umfassendes Archiv und eine Bibliothek mit interessanter Eisenbahnliteratur besichtigt werden. Innerhalb der letzten vier Jahre wurde eine umfangreiche Sammlung an Büchern (ca. 5.000 Exemplare) und Zeitschriften (älteste Ausgabe 1924) inventarisiert und fachgerecht in einem eigens dafür adaptierten Raum - in dem früher der „Heizhaus-Chef“ seine Arbeit verrichtete - untergebracht. Spezielle Themen wie historische Reiseberichte, Eisenbahngeschichte aus dem Bereich der Technik, Hand- und Ausbildungsbücher, Lexika, Firmen- und Fachzeitschriften etc. spannen dabei einen weiten Bogen zwischen Einst und Jetzt. Das Museum öffnet wieder ab 27.5. - bis 2.7. an Freitagen, Samstagen, Sonn- und Feiertagen von 14.00 bis 17.00, ab 3.7. täglich von 10.00 bis 12.30 und 14.00 bis 17.00. Auch sonst ist für das ganze Jahr ein reichhaltiges Programm vorgesehen, das dann natürlich im Veranstaltungskalender der SCHIENE bzw. auf der Homepage des Vereins, www.EBFL.at, zu finden ist. ■



Für Sie gelesen

Alfred Luft

Ludger Kenning, Markus Strässle: „Güterverkehr auf schmaler Spurweite in Österreich“, Band 1: Vorarlberg - Tirol - Salzburg - Oberösterreich - Kärnten

224 Seiten, 22x29 cm, 192 farbige und 315 schwarzweiße Abbildungen, Verlag Kenning, Nordhorn 2022, € 54.-

Die Autoren sind ein norddeutscher Bahnbuchverleger und zugleich intimer Kenner österreichischer Eisenbahnen sowie ein u.a. im Zusammenhang mit der Murtalbahn und dem Club 760 bekannter Schweizer. Angesichts der Vielfalt kleiner Bahnen, angefangen von Wald-, Gruben- und Industriebahnen bis hinunter zu temporären Anlagen, konnten neben sämtlichen öffentlichen Schmalspurbahnen inklusive der Zahnradbahnen nur einige ausgewählte Betriebe Platz finden. Es sind dies: die Rheinregulierungsbahn, die Materialbahnen im Montafon, die Diabas-Feldbahn in Saalfelden, die Torfbahnen im Bürmooser und im Ibmer Moor, die Feldbahn der SAKOG in Trimmelkam, die Ziegeleibahn in Tumeltsham bei Ried im Innkreis, die Kohlenbahnen am Hausruck, der Schmalspurbetrieb der Papierfabrik in Steyrermühl, die Ziegeleibahn in Unterseling bei Bachmaning, die Schwertberger Kaolinbahn, die Reichraminger Waldbahn sowie die elekt-

rische Werksbahn in Ferlach. Beim Durchstöbern einer Reihe von Archiven stellte sich bald heraus, dass entgegen den Erwartungen der Autoren eine unerwartete Fülle an hochwertigem Bildmaterial zutage trat, sodass das einbändige geplante Werk dreigeteilt werden musste. Allein die Steiermark wird einen eigenen (zweiten) Band einnehmen, der dritte dann Wien, Niederösterreich und das Burgenland behandeln! Konzipiert ist die neue Veröffentlichung als Bildband, in dem nach einer kurzen Beschreibung des Güterverkehrs jeder Bahnlinie eine Menge interessanter Informationen in den Bildtexten verpackt ist. Nahezu das ganze Werk ist ein Rückblick auf eine unwiederbringlich dahingegangene Vielfalt - aber es gibt auch ein Zeichen der Hoffnung: 2021 vollzog die Zillertalbahn gänzlich unerwartet mit einem neuartigen Transportsystem für Rundholz einen mutigen und erfolgreichen Schritt. So finden wir einige aktuelle Bilder, von denen eines zum



Zeitpunkt des Druckes gerade einen Monat alt war!

Entstanden ist ein wunderschöner Bildband, der auch viele bisher unveröffentlichte Fotos enthält. Hervorzuheben ist die hervorragende Wiedergabe selbst nicht immer einfach zu bearbeitender mangelhafter Bildvorlagen, die nun das Auge des Betrachters erfreuen - somit ein Buch, um das der Freund österreichischer Schmalspurbahnen kaum herumkommt! ■

Helmut Griehl: Von Landeck nach Bregenz und Bezau 1940 – 1942

88 Seiten, A4, 156 Schwarzweißabbildungen, Verlag Railway-Media-Group, Wien 2022, € 37.-

Im vom Autor vor kurzem erworbenen Nachlass eines deutschen Eisenbahnfreundes fand sich ganz unvermutet ein Schatz besonderer Art. Er bestand aus 156 Bildern, die die Reichsbahndirektion Augsburg 1940 bis 1942 hatte anfertigen lassen. Nachdem im März 1938 zunächst die Bundesbahndirektion Innsbruck zur Reichsbahndirektion geworden war, wurde sie bereits im Juli aufgelöst und die von ihr betreuten Strecken auf die RBDen Augsburg, München, Linz und Villach aufgeteilt. Dadurch gerieten die Arlbergbahn ab Innsbruck sowie sämtliche Vorarlberger Strecken zur Augsburger Direktion.

Diese ließ nun als bemerkenswerte Kulturarbeit eine Bilddokumentation der für sie neuen Strecken erstellen. Die 156 Papierabzüge waren unbeschriftet. Hier konnte dankenswerterweise Herr Markus Rabanser, ein

intimer Kenner der Eisenbahnen im Westen Österreichs, aushelfen. Er konnte bis auf ein Foto nicht nur sämtliche Aufnahmeorte identifizieren, sondern verfasste dazu auch präzise Bildlegenden, welche die bis zur Jetztzeit erfolgten Änderungen einschließen. Die Aufnahmen sind nun in einer Reihenfolge westwärts angeordnet. Im Gegensatz zum Buchtitel beginnt diese Dokumentation bereits in Kematen in Tirol, also nur 10 km westlich von Innsbruck. Das Fehlen der Ausgangsstation Innsbruck und etlicher markanter Motive unterwegs, wie z.B. der Trisannabrücke mit dem Schloss Wiesberg, lässt den Verdacht aufkeimen, dass es ursprünglich mehr als die uns überlieferten 156 Aufnahmen waren. Während ringsum längst der Krieg tobte, zeigen diese Bilder die weitgehend heile Welt Westösterreichs noch ohne die heutige Zersiedelung. Ebenso sehen wir mitunter Personen im Alltagsgewand als auch in lokaler Tracht. Neben Fotos der Stationen und Haltestellen sind auch Innenaufnahmen von Dienst- und Warteräumen zu sehen sowie auch welche von Zügen, Brücken und Tunnels. Nur wenig, wie beispielsweise einige abgedunkelte Scheinwerfer, deutet darauf hin, in welcher schlimmer Zeit die Bilder entstanden. Die Fotos sind nebstbei auch ein



Gang durch die Jahreszeiten und beweisen, dass der Fotograf der Lichtbildstelle sowohl einen Blick für Motive hatte als auch öfters und gern hier weilte! Wünschenswert wäre es gewesen, außer den beiden Bregenzerwald-Fahrplanbildern auch das Fahrplanbild 368 Innsbruck - Lindau wiederzugeben. Außer diesem kleinen Manko kann diese Bilddokumentation dem Eisenbahnfreund sowie dem heimatkundlich Interessierten uneingeschränkt empfohlen werden. ■



Franz Haas: 60 Jahre Schnellbahn-Stammstrecke Flordsdorf-Meidling

Broschüre A4, 48 Seiten, 78 Farbfotos und Pläne, Railway-Media-Group, Wien 2022, € 13.-

Die Texte samt einem ausgewählten Teil der in der aktuellen Sonderausstellung zu sehenden Fotos gibt es auch als Broschü-

re zum Nachlesen zu Hause. Erhältlich im EBM Schwechat und im VEF-Webshop sowie im Fachhandel. ■

Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé -

5. Teil

DI Gerhard Luft

Auffallend war bei den Dampfloks die relativ häufig anzutreffende Vierzylinder-Verbundbauweise der Bauart de Glehn.

Die 230.4124, am 16.9.1961 vor einem Güterzug in Marchena, gehörte zu den älteren Typen dieser Baureihe, die damals noch in Betrieb standen. Marchena war offenbar ein Zentrum der noch in Betrieb befindlichen Maschinen, denn wir konnten dort gleich vier weitere des gleichen Typs antreffen. Sie erlebten wegen des großen Erfolges auch eine lange Bauzeit von 1902 bis 1929. Die abgebildete Maschine war 1929 von Babcock & Wilcox gebaut worden.



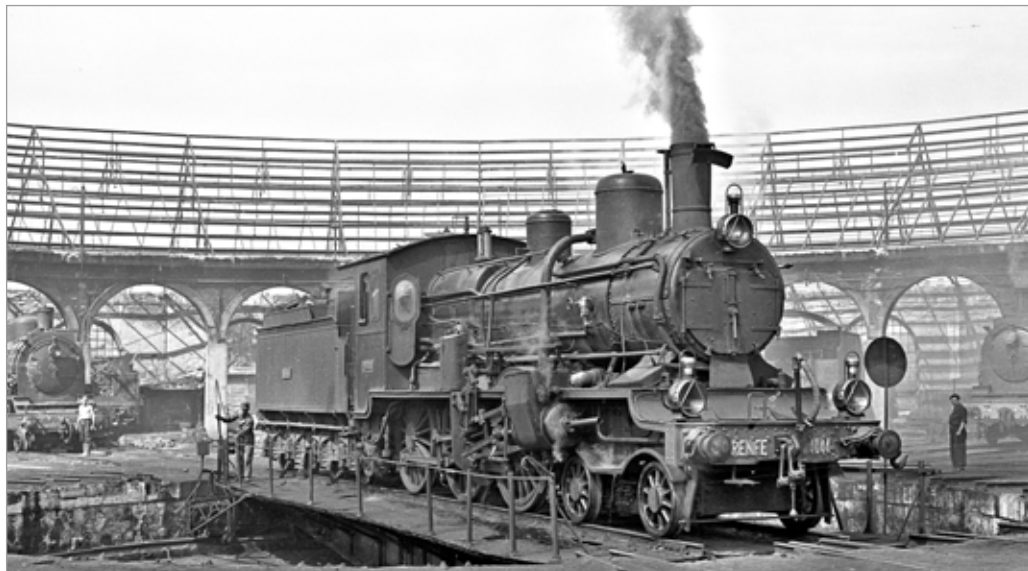
Hauptsächlich waren es ältere Schleppendermaschinen mit großen Treibrädern, die aber alle durch das außen liegende, geneigte Hochdrucktriebwerk und ein davor frei liegendes Drehgestell ein fast graziles Aussehen erhielten. Das samt Schiebern innenliegende Niederdrucktriebwerk wirkt auf die erste Treibachse. Für diese Bauweise waren sicherlich auch die breitere Spurweite und der daraus resultierende breitere Rahmen der Lokomotiven von Vorteil. ■

Von oben nach unten:

Ebenso erfolgreich war auch die ausschließlich in Deutschland gebaute Serie 230.4031 bis 4103 der Maschinenfabriken Henschel, Maffei und Hanomag, die wir noch im regulären Betrieb mit Personen- und Eilzügen erleben durften. Die hier am 12.9.1961 in Valladolid zu sehende Maschine 230.4044 wurde 1905 von Henschel gebaut und erscheint durch ihre höhere Kessellage schon etwas moderner als die vorher gezeigte Type. Auffallend, weil in Spanien kaum vertreten, ist die uns vertraute geteilte Rauchkammerföhre.

Eine Weiterentwicklung zu einer Schnellzuglok stellt die 231.4003, gebaut 1911 von S.A.C.M. (Société Alsacienne de Constructions Mécaniques), Graffenstaden, dar. So wie die vorher abgebildeten Typen besitzt sie das Umlaufblech überragende Radkästen sowie eine weit hinten liegende Laufachse, was eine einfachere Ausbildung und Zugänglichkeit des Aschkastens ermöglichte. Gut zu erkennen ist auch das versetzte Ausgleichsgewicht der ersten Treibachse, auf die das Innentriebwerk wirkt, und die durch den großen Treibraddurchmesser von 1,75 m mögliche horizontale Lage der Hochdruckzylinder. Das Bild zeigt die Maschine am 12.9.1961 ebenfalls in Valladolid.

Auch dieses Bild entstand am gleichen Tage in Valladolid. Die Achsfolge 2'D stellt eine zur damaligen Zeit notwendige Reaktion der Bahnverwaltungen in Europa auf die stark angewachsenen Zuggewichte dar. Die 240.4037, 1921 von Henschel gebaut, gehörte zu einer Serie von 45 Exemplaren und konnte auch noch im Streckeneinsatz abgelichtet werden. Auffällig ist der DABEG-Mischvorwärmer!



Feld- und Industriebahnmuseum Freiland/Traisen

Sonntag, 22. Mai, 10-16 Uhr:

Museumsfrühling mit Dampflokbetrieb und Flohmarkt

Sonntag, 29. Mai, 10-16 Uhr:

Vorföhrbetrieb von Feldbahnzügen

Zu den wichtigsten de Glehn-Typen zählte wohl die Reihe 241.4, von der 94 Stück beschafft wurden, 67 davon in den Jahren 1925-1930, der Rest erst 1946 bis 1948. Beteiligt am Bau waren die Maschinenfabriken Hanomag und Babcock & Wilcox sowie die heimischen Firmen Euskalduna (Bilbao) und Maquinista (Barcelona). Beheimatet waren sie zuletzt im Raume Zaragoza, wo auch am 23.9.1961 die Aufnahme der 241.4051 entstand.



Zum Vergleich und im krassen Gegensatz zu den zierlichen de Glehn-Loks ein Bild der 1913 von Maffei gebauten 231.4023, wo alles hinter der Pufferbrüst nur so vor Zylindern und Kolbenschiebern strutzt. Wir sehen sie hier am 13.9.1961 mit einem Personenzug bei der Ausfahrt aus Madrid-Atocha.



Alle Fotos:
DI Gerhard Luft



Zusammenkünfte und Veranstaltungen

Monika Harrer

WIEN: Mittwoch ab 19.00 Uhr im Restaurant "Falkensteiner Stüberl", 1030 Wien, Kleistgasse 28

GRAZ: Jeden Mittwoch im Verbandslokal: 8010 Graz, Steyrgasse 114, alte Remise, 1.Stock

INNSBRUCK: Jeden ersten Donnerstag im Monat 16.45 Uhr Stammtisch, 17.00 Uhr Vortrag;

Café Inthal, 6020 Innsbruck, Wilhelm-Greil-Str. 3

EISENBAHMUSEUM SCHWECHAT: 2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2b

So, 1.5.	10 - 17 Uhr	Saisoneröffnung mit Dampflo, Feldbahnfahrten und Flohmarkt; Sonderausstellung „60 Jahre Schnellbahn-Stammstrecke“	Eisenbahnmuseum Schwechat
Do, 5.5.	16.30 Uhr	Ordentliche Generalversammlung 2022 im Gasthaus „Falkensteiner Stüberl“, 1030 Wien, Kleistgasse 28	VEF
Mi, 11.5.	19.00 Uhr	Adolf Sykora: „Es war einmal...“	VEF Wien
Do, 12.5.	16.45 Uhr	Mag. Werner Duschek: „Straßenbahnen in Tschechien und Polen“	VEF Innsbruck
Mi, 18.5.	19.00 Uhr	Martin Steinbach: „Schmalspur in Sardinien vor 25 Jahren, in Korsika und Griechenland (Peloponnes)“	VEF Wien
Mi, 18.5.	19.00 Uhr	Arno Pfeifer: „Straßenbahn in Braunschweig“	VEF Graz
Mi, 28.5.	19.00 Uhr	Ing. Rudolf Koller: „Auf schmaler Spur durch Italien“	VEF Wien
Mi, 18.5.	19.00 Uhr	Rainer Spath und Stefan Thier: „3 Mal Tageskarte Gruppe A-B bitte“ - ein Wochenende in Hannover und Umgebung	VEF Graz
Do, 2.6.	16.45 Uhr	Hauptthema: „Was gibt es Neues am Bahnhof Jenbach?“	VEF Innsbruck

Bitte informieren Sie sich vor einem Besuch beim Veranstalter, ob die Ausstellungen, Sonderfahrten oder Vorträge auch wie geplant stattfinden können!

Der Vorstand des **VEF** gratuliert herzlichst zum Geburtstag!

im Mai

Peter Tschulik	80	DI Martin Sindelar	70
Ernst Wohlfahrt	75	Franz Tesarek	70
Elisabeth Gundacker	70	Michael Bilsak	60
Johann Mlaker	70		

Modellbahn-Ausstellungen (alle Angaben ohne Gewähr)

Monika Harrer

Tabelle Farbcodierung:

Wien	NÖ	OÖ	Stmk	Kärnten	Tirol	Salzburg	Vorarlberg	Burgenland
------	----	----	------	---------	-------	----------	------------	------------

jeden Mittwoch	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	18 - 21 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66, Stiege 33 (Gemeinschaftsraum)
jeden Sonntag	MBC Strasshof	Klubanlage	H0, H0e	10 - 12 Uhr	2231 Strasshof/Nordbahn, Sillerstraße 123, (Freigelände des Eisenbahnmuseums)
jeden Mittwoch	mntv (Modellbahn nach Tiroler Vorbild)	Anlage, Clubabend	H0	ab 17 Uhr	2500 Baden, Wienerstraße 13-21
Fr, Sa, So, Feiertag	Obralino-Minibahn	Gartenbahn im Obra-Kinderland	7¼ Zoll (184 mm)	13 - 17 Uhr	4872 Neukirchen/Vöckla, Kirchenplatz 5
jeden Samstag	MEC Graz	Anlage	H0, H0e	14 - 17.30 Uhr	8020 Graz, Lazarettgürtel 54-56
So, 1.5.	MBG Ottakring	Klubanlage	H0, H0e	14 - 18 Uhr	1160 Wien, Montleartstraße 58 (im Hof)
	Heizhaus Strasshof	Dampftag	G, LGB, H0	10 - 17 Uhr	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123
	ARGE mSSm	Modellbahnausstellung	H0, H0e, N, IIm	10 - 16 Uhr	2542 Bad Vöslau, Geymüllerstraße 6, Geymüllerhalle
Do, 4.5.	MBC St. Florian	Fahrttag; Spenden für die Ukraine-Hilfe	H0	ab 10.00 Uhr (während des Florianikirtags)	4490 St. Florian, Stiftstr. 2, Meierhof
Sa, 7.5.	Dampfbahnclub Graz	Publikumsfahrttag	5 Zoll, 7¼ Zoll	10 - 17 Uhr	8053 Graz, Park des LKH Graz Süd-West, Wagner-Jauregg-Platz 1
	MEB Kärnten	Anlage, Gartenbahn	Z, H0, G	10-12, 13-17 Uhr	9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6a
Sa, 14.5.	EMSÖ (Erster Modellstraßenbahnverein Österreichs)	Modulanlage	H0, N	14 - 18 Uhr	2460 Bruck/Leitha, Stefaniegasse 11, Museum „Ehemaliges Bezirksgericht“
	Dampfbahnclub Graz	Publikumsfahrttag	5 Zoll, 7¼ Zoll	10 - 17 Uhr	8053 Graz, Park des LKH Graz Süd-West, Wagner-Jauregg-Platz 1
Sa, 21.5.	MEC N-Spur Austria	Klubanlage und Module	N	13 - 18 Uhr	1120 Wien, Meidlinger Hauptstraße 11, Stiege 2, Lokal 15
	Dampfbahnclub Graz	Publikumsfahrttag	5 Zoll, 7¼ Zoll	10 - 17 Uhr	8053 Graz, Park des LKH Graz Süd-West, Wagner-Jauregg-Platz 1
	MEB Kärnten	Anlage, Gartenbahn	Z, H0, G	10-12, 13-17 Uhr	9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6a
So, 22.5.	Heizhaus Strasshof	Dampftag	LGB, H0	10 - 17 Uhr	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123
Do, 26.5. bis So, 29.5.	ESV Knittelfeld	Großanlage	H0	10 - 17 Uhr	8720 Knittelfeld, Bahnhofplatz 8
So, 29.5.	MBC Strasshof	Klubanlage	H0, H0e	10-12, 13-16 Uhr	2231 Strasshof/Nordbahn, Sillerstraße 123, (Freigelände des Eisenbahnmuseums)
Fr, 27.5.	AMV Johnstraße	Klubanlage (Voranmeldung)	H0, H0e	17 - 19 Uhr	1150 Wien, Johnstraße 40 (im Keller der Schule)
Sa, 28.5.	Modell Bahn Club Hörsching	Fahrttag	H0, H0e	13 - 16 Uhr	4063 Hörsching, Niederdorfstr. 4 (im Antikhof)
Sa und So 28.5. und 29.5.	Heizhaus Strasshof	Modulbahntage	N	10 - 17 Uhr	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123
Sa, 4.6.	40 Jahre „MC Preßburgerbahn“	Klubanlage	H0, H0e	10 - 17 Uhr	2401 Fischamend, Bahnhofstrasse 2 (im Bahnhof)
Sa, 4.6. bis Mo, 6.6.	Modellbauausstellung	Modulanlagen, Montag:Flohmarkt	diverse	10-13, 14-17 Uhr	8680 Mürzzuschlag, Heizhausgasse 2, Südbahnmuseum

Veranstaltungen

Monika Harrer

(Alle Angaben ohne Gewähr. Rückfragen bitte ausschließlich an den Veranstalter!)

Sonntag Mittwoch	10.00 - 12.00 Uhr 17.00 - 19.00 Uhr	Vor 60 Jahren: „Linie 47 ade“ und Straßenbahnen in Penzing anno dazumal	1140 Wien, Penzinger Straße 59	Bezirksmuseum Penzing
Freitag: Sa, So, Feiertag:	14 - 18 Uhr 10 - 17 Uhr	„60 Jahre Schnellbahn- Stammstrecke Floridsdorf - Meidling“	2320 Schwechat, Eingang: Hintere Bahngasse 2B	Eisenbahnmuseum Schwechat
Di bis So, Feiertag	10 - 17 Uhr	geöffnet	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
So- und Feiertag, Dienstag	10 - 12 Uhr 17 - 19 Uhr	„Elektrisch in die Hinterbrühl“ - die Hinterbrühlerbahn im 20. Jhd.	2340 Mödling, Thomas-Tamussino-Straße 3	Mödlinger Stadtverkehrsmuseum
Di, Do, Sa, So- und Feiertag	9 - 12 Uhr	geöffnet	3751 Sigmundsherberg, Museumsstraße 1	EB Museum Sigmundsherberg
Sa, So und Feiertag	lt. Fahrplan	Fahrten mit der Dampf- oder Diesellok nach Widnau	Lustenau ↔ Widnau	Rheinbähne
Sa, So und Feiertag	lt. Fahrplan	Betriebstage	Mistelbach ↔ Draisenalm Grafensulz	Zayathaler Schientaxi
So, 1.5.	10 - 17 Uhr	Dampftag	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
	lt. Fahrplan	„Wachauer Weinfrühling“	Krems a. d. Donau ↔ Spitz a. d. Donau	NÖVOG-Wachaubahn
	9.00 Uhr	mit dem Goldenen Triebwagen zum Hoffest beim Lämmerhof Groß	Gmünd - Bruderndorf - Groß Gerungs und zurück	NÖVOG-Waldviertelbahn
	8.30, 12, 17 Uhr	Dampflokfahrt	Grünburg ↔ Steyr LB	ÖGEG-Steyrtalbahn
Mi, 4.5.	18.30 Uhr	Wieland Zimmer: „60 Jahre Schnellbahn in Wien“	1220 Wien, Bernoullistraße 1	VHS Donaustadt
Sa, 7.5.	lt. Fahrplan	Nostalgieexpress Leiserberge	Wien ↔ Ernstbrunn	regiobahn
	9.17 Uhr	Von Weitersfeld mit der Pferdekutsche zum Heurigen	Retz ↔ Weitersfeld	NÖVOG-Reblaus Express
	8.37 Uhr	Alles Dirndl im Panoramawagen	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
	8.42 Uhr	Kinderliedermacher Bernhard Fibich im Erlebniszug Ötscherbär	St. Pölten Hbf - Laubenbachmühle	NÖVOG-Mariazellerbahn
So, 8.5.	10.00 Uhr	Schnitzelexpress mit der Diesellok	Gmünd ↔ Litschau	NÖVOG-Waldviertelbahn
	15.00 Uhr	Fahrt mit der Dampflok, Exkursion zum Thema „Heilkräuter am Rhein“	Lustenau ↔ Widnau	Rheinbähne
So, 15.5.	10.00 Uhr	Fotofahrt mit Gelenktriebwagen 293 (ex Wien E1)	Wendeschleife Laudongasse	Tramwaymuseum Graz
Di, 17.5.	18.30 Uhr	Christian Köller: „Dampfimpressionen aus Österreich und Deutschland“	1030 Wien, Kleistgasse 28, Gasthaus Falkensteiner Stüberl	EMC Karl Gölsdorf
So, 21.5.	19.30 Uhr	Livekonzert mit Axel Zwingenberger	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
	13.00 Uhr	Bier- und Mohnexpress	Gmünd ↔ Groß Gerungs	NÖVOG-Waldviertelbahn
	13.30 Uhr	Eröffnung der Sonderausstellung „Geschichte der Spantenwagen“	3910 Zwettl, Bahnhofstraße 31, Heizhaus Zwettl	MLV Museums- Lokalbahnverein - Heizhaus Zwettl
	lt. Fahrplan	Sonderfahrt mit 4042.01 und 6546.210	Klagenfurt - Leoben - Peggau - Übelbach - Graz Hbf	Nostalgiebahnen in Kärnten
So, 22.5.	10 - 17 Uhr	Dampftag	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
	9.00 Uhr	Bärenwaldexpress nach Groß Gerungs, mit Bus nach Arbesbach	Gmünd ↔ Groß Gerungs	NÖVOG-Waldviertelbahn
	10 - 16 Uhr	Vorführbetrieb und Eisenbahnflohmarkt	3183 Freiland, Maierhof 8	FIM Feld- und Industriebahn Museum
	lt. Fahrplan	Sonderfahrt mit 4042.01 und 6546.210	Graz Hbf - Feldbach - Bad Gleichenberg und zurück	Nostalgiebahnen in Kärnten
27. - 29.5.	14 - 17 Uhr	Eröffnung des Museumsbetriebes	9900 Lienz, Bahnhofplatz 10	EBFL Lienz
So, 29.5.	10 - 16 Uhr	Vorführbetrieb von Feldbahnzügen	3183 Freiland, Maierhof 8	FIM Feld- und Industriebahn Museum



die Schiene

Österreichische Post AG
MZ16Z040973M ISSN 2222-2251
Retouren an: VEF, Fruethstraße 11, 1030 Wien

VEF
Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

48. Jahrgang
Nr. **06**

Einzelpreis € 8,00
Juni **2022**



Inhalt

Vor 60 Jahren	3
Neustart der Achenseebahn	8
Für Sie gelesen	9
32. Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft historischer Nahverkehr (AHN)	10
Saisonöffnung im EBM	14
Linie 121 - vor 80 Jahren Ade	15
Linie 59 - vor 50 Jahren Ade	15
Kurzmeldungen	19
Railjet II-Probefahrten am Semmering	20
Beinahe 150 Jahre Nordwestbahnhof - 1. Teil	23
Aktuelles von der Lokalbahn Feldbach - Bad Gleichenberg	26
Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé - 6. Teil	27

Titelbild:

Die Lokalbahn Feldbach - Bad Gleichenberg der Steiermärkischen Landesbahnen erfreut sich einer zunehmenden Zahl von bestellten Sonderzügen. Am 29.4.2022 verkehrten anlässlich einer gut organisierten Veranstaltung gleich vier, wobei die E 41 einen Fotogüterzug beförderte, hier zu sehen kurz vor dem Bahnhof Trautmannsdorf. Foto: DI Helmut Bogner; siehe auch Seite 26

Fotos letzte Umschlagseite:

Oben:

Die Saisonöffnung im Eisenbahnmuseum Schwechat war ein gelungener Auftakt für die kommende Saison. Die „Barbara“ beförderte unermüdlich die Züge auf der Feldbahn; siehe auch Seite 14. Foto: Herbert Harrer, 1.5.2022

Unten:

Dem Einsatz der neuen Railjet-Garnituren gehen natürlich eingehende Probefahrten voraus. Hier fährt der Messzug mit der 1016 023 am Zugschluss nahe Eichberg bei schönster Aussicht auf Gloggnitz talwärts. Vor der Lokomotive sind noch der Endwagen WLAmz/2 73 81 70-91 101-5 und der Bmpz/1 73 81 22-91 701-1 zu sehen; siehe auch Bericht auf Seite 20. Foto: Lukas Bogner, 14.4.2022

Impressum

Der gemeinnützige VEF – Verband der Eisenbahnfreunde, 1030 Wien, Fruethstraße 11, ist zur Gänze Herausgeber und Verleger der Zeitschrift DIE SCHIENE.

ZVR-Zahl: 193862159
BIC: GIBAATWWXXX
IBAN: AT32 2011 1000 0047 2948
E-Mail: dieschiene@vef.at
Redaktionsadresse: Die Schiene, Fruethstraße 11, 1030 Wien

Die SCHIENE ist das Mitteilungsblatt folgender Vereine: VEF, bahnmedien.at, Erzbergbahn, Neue Landesbahn, ÖGEG, StEF, Tramwaymuseum Graz.

Redaktion: Herbert Harrer
Monika Harrer
Satz & Layout: Manuel Szecsenyi

Hersteller: Print Alliance HAV Produktions GmbH, Druckhausstraße 1, 2540 Bad Vöslau.
Vertrieb: Presse Großvertrieb Austria Trunk GmbH.
Einzelpreis: € 8,00; Jahresabonnement: € 50,00 inkl. Postzustellung (Inland). Für VEF-Mitglieder und Mitglieder von Partnervereinen ist die Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors dar und sind – wie auch Beiträge der Partnervereine und Leserbriefe – außer Verantwortung der Redaktion.

Nachdruck bei Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.
Die Vervielfältigung jeglicher Art ist untersagt.

Hinweis:

Auf Grund der Archivierung unserer Zeitschrift im Austria-Forum der TU Graz sind Texte und Bilder der älteren Hefte auch elektronisch verfügbar.

Medienpartner der Zeitschrift DIE SCHIENE:

ÖMT – Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen

FH St. Pölten – Fachhochschule St. Pölten

FEDECRAIL – Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

NÖVOG – Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.

IGE – Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH, Deutschland



Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

Mitglied im
ÖMT

Verband Österreichischer
Museums- und Touristikbahnen

Printed in Austria
Logo einsetzen

Rent a Bim
Oldtimer-Straßenbahnfahrten

WIR FAHREN WIEDER!

Ab sofort können die beliebten Straßenbahnfahrten mit historischen Wagen unter Einhaltung der geltenden Covid-19-Schutzmaßnahmen wieder durchgeführt werden.

Tel.: +43 1 892 13 34

E-Mail: info@rentabim.at

www.rentabim.at

Wir freuen uns Sie wieder in unseren Tramwayoldtimern begrüßen zu dürfen!



DIE SCHIENE

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT & REDAKTION

Sie erreichen uns unter dieschiene@vef.at
oder per Post an:
VEF-Verband der Eisenbahnfreunde,
Fruethstraße 11, 1030 Wien

Beiträge und/oder Veranstaltungstermine sind rechtzeitig (das ist der Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe!) bekannt zu geben, sonst können wir sie nicht veröffentlichen.

Redaktionsschlüsse der nächsten Ausgaben:
1.6. und 6.7.2022



www.dieschiene.com



Vor 60 Jahren

Alfred Luft



Nach den letzten beiden Aufnahmen meines Bruders Gerhard Luft vom 31.5. in der vorigen Nummer ging seine Fotoreise, von der alle Bilder dieser Monatsschau stammen, zunächst weiter ins Steyrtal. Bei absolutem Schlechtwetter sehen wir zunächst am 1.6.1962 die 298.105 nächst Pergern. Als Besonderheit besteht die Garnitur aus zwei der während des Zweiten Weltkriegs von der Waggonfabrik Bautzen gelieferten Vierachsern, an deren Seitenwänden man an diesem Tage das Wasser herabrinnen sieht [1]. Mit einem dieser Waggons verbindet der 1,86 m große Rezensent eine schmerzhaft Erinnerung: Unversehens stieß er beim Übergang zwischen zwei Wagen mit der Stirn gegen das ungewöhnlich niedere Dach!

Die ursprünglich von Pergern bis Bad Hall führende Flügelstrecke der Steyrtalbahn wurde schon 1933 auf den nur 5 km langen Stumpf bis Sierning gekürzt und damals nur noch von zwei werktäglichen gemischten Zugpaaren bedient. Wiederum mit der 298.105 ist am 1.6.1962 der mittägliche PS 55 mit durchaus nicht unbedeutender Fracht in Sierning angekommen [2].

Am 2.6.1962 steht der Triebwagen 8 in der Endstelle auf dem Gmundner Rathausplatz, der Blick geht zum Trauntor [3]. Niemand hätte damals im Geringsten gedacht, dass fast 60 Jahre später durch dieses die dort zweigleisig angelegte Verbindung zur Lokalbahn nach Vorchdorf führen würde! Am selben Tag entstanden



Fotos der von den Jenbacher Werken eben erst gelieferten Prototyplok 2043.01 (Erstbesetzung, sie wurde nämlich mit Lieferbeginn der technisch erheblich geänderten Serienloks in 2043.501 umgezeichnet!). Die Bilder [4] und [5] zeigen sie vor einem Güterzug zunächst in Micheldorf und ein zweites Mal kurz vor Steyrling auf der Pyhrnbahn.

Bei einem kurzen Besuch in Waidhofen an der Ybbs am 3.6. war die in noch betriebsfähigem Zustand abgestellte deutsche Heeresfeldbahnlok 16752 (Henschel 1941/27501), seit 1953 ÖBB 698.01, zu sehen [6]. Dieses für den Streckeneinsatz nicht taugliche Einzelstück hatte bis kurz zuvor am St. Pöltener Alpenbahnhof Verschubdienste geleistet. Es wurde 1969 ausgemustert und danach zur Denkmallok. Zunächst war sie in Stadt Haag aufgestellt, heute steht sie zusammen mit einem echten SKGLB-Personenwagen vor dem Bahnhof Bad Ischl, wo sie Uneingeweihten eine SKGLB-Lok vorgaukelt.





Am 10.6.1962 widmete sich Gerhard Luft sodann den Waldviertler Schmalspurbahnen. Auf Bild [7] sind 2190.03+01 in Gmünd vor dem Morgenzug GG 33 bereit zur Fahrt nach Groß Gerungs. Da diese kleinen zweiachsigen Dieselloks auf der steigungsreichen Südlinie maximal drei Wagen schafften, sah man sie häufig in Doppeltraktion.

Eine interessante Abwechslung war damals der Einsatz der traditionellen Ybbstalbahntype Reihe 598 (kkStB Yv) im Waldviertel. Während die 598.01 zu dieser Zeit bereits in Obergrafendorf abgestellt war, waren die beiden übrigen 598er dort fleißig unterwegs. Auf Bild [8] ist die 598.02 vor zwei 399ern im Heizhausbereich von Gmünd zu sehen.

Ebenfalls dort steht die 93.1500 [9]. Diese Lok des 1927 bis 1931 in 167 Exemplaren beschafften BBÖ-Typs 378 wurde von der Floridsdorfer Lokomotivfabrik als Nachzügler erst 1941 unter der Fabriksnr. 9377 an die Badnerbahn geliefert und dort als Nummer 74 bezeichnet. 1949 übernahmen die ÖBB diese Lok und reihten sie anschließend an die damals noch gültigen Reichsbahnnummern als 93 1468 ein. Nach dem neuen Schema von 1953 wurde sie dann zur 93.1500. Äußerlich war sie an der abweichenden Ausführung des Dampfdoms schon von weitem erkennbar.



[10] und [11] schließlich zeigen die 598.03 mit dem mittäglichen GG 35 bei der Abfahrt von Gmünd und nach der Ankunft in Groß Gerungs. ■



Seit über 50 Jahren Ihr Spezialist für Eisenbahnen!

Wir bieten Ihnen kostengünstigen Versicherungsschutz „Rund um die Bahn“

Informieren Sie sich über unsere Leistungen auf unserer Homepage:

www.eisenbahnversicherungen.de

Ihr Fritz Rodatz Team erreichen Sie unter:

E-Mail: info@fritzrodatz.de / Tel.: +49 40 23 13 93 / FAX +49 40 23 19 28



LOKPARK AMPFLWANG



So, 5. und Mo, 6. Juni 2022: PFINGSTDAMPFTAGE

Die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) ist seit 1974 mit historischen Fahrzeugen für Sie unterwegs.

Wie jedes Jahr gibt es zu Pfingsten wieder volles Programm im Lokpark Ampflwang, dem oberösterreichischen Eisenbahn- und Bergbau-Museum! Auch die Museumsbahn Ampflwang – Timelkam ist in Betrieb. Erleben Sie eine Eisenbahnreise wie zu „Großvaters Zeiten“ mit mehreren verschiedenen Dampflokomotiven. Während des Aufenthaltes in Timelkam können Sie die ErlebnisWeltEnergie bei freiem Eintritt besuchen.

Kommen Sie und überzeugen Sie sich, dass unsere Fahrzeuge noch lange nicht zum alten Eisen gehören!

AN BEIDEN TAGEN VON 10:00 BIS 17:00 UHR GEÖFFNET!

- ☞ Alle Museumsbereiche geöffnet; Führungen und Schaarbeiten
- ☞ Drehscheibenparaden am Sonntag und Montag um 15:00 Uhr
- ☞ Führerstandsmitfahrten auf Dampf- und Dieselfahrzeugen
- ☞ mindestens 3 Lokomotiven in Betrieb
- ☞ großer Eisenbahn- und Bergbau-Erlebnisspielplatz
- ☞ Spur 1-Modellbahn und H0-Modelleisenbahn in Betrieb
- ☞ Lokpark-Café geöffnet
- ☞ „Kaiserlicher Besuch“ in Ampflwang am Pfingstsonntag

EINTRITTSPREISE:

Erwachsene	16,-
Erwachsene ermäßigt	14,-
Kinder*)	8,-
Familien*)	29,-

MUSEUMSBAHN:

Einfache Fahrt Erwachsene	12,-
detto, ermäßigt	10,-
Hin+Rückfahrt Erwachsene	17,-
detto, ermäßigt	15,-
Einfache Fahrt Kinder*)	5,-
Hin+Rückfahrt Fahrt Kinder*)	7,-

KOMBIKARTEN:

Eintritt + Hin+Rückfahrt Erw.	26,-
detto, ermäßigt	24,-
Eintritt + H+R Kinder*)	12,-
Familien*)	49,-

*) 6-15 Jahre; unter 6 Jahre gratis.
TIPP: Familienermäßigung: In Begleitung von 2 Erwachsenen sind bis zu 4 Kinder bis 15 Jahre gratis!
 Erm. Eintritt f. Studenten, Lehrlinge, Präsenz-, Zivildienstler, Senioren, Behinderte, Mitglieder v. ÖGEG, AK u. Eisenbahnromantik-Club, Inhaber der ÖÖN- od. Salzkammergut-Erlebniscard; Gruppen ab 10 Personen.

INFORMATIONEN:

- Telefonisch unter 0664-5087664
- per E-Mail an info@lokpark.at
- im Internet unter www.oegeg.at

Fahrplan der Museumsbahn:

Die Haltestelle „Timelkam Energie-AG“ ist 10 Min. Fußweg vom ÖBB-Bahnhof Timelkam entfernt.

Bergfahrt			
Timelkam Energie-AG	10:00	14:00	17:15
Ampflwang Museum	10:30	14:30	17:45
Talfahrt			
Ampflwang Museum	9:00	12:45	16:30
Timelkam Energie-AG	9:30	13:15	17:00

Sonderhalte der WESTbahn:
 Der Zug WB 904 (Wien West ab 7:40) und der Zug WB 925 (Wien West ab 19:20) halten für Sie in Timelkam.





Neustart der Achenseebahn

Johann Mlaker

Mit einem großen Fest erfolgte am Freitag, dem 29.4.2022, der Neustart des Betriebes auf der Achenseebahn. Viele Gäste, darunter zahlreiche Politikprominenz, verfolgten die ersten Fahrten mit Dampf. „Dass dieses touristische Zugpferd endlich die Remise verlässt und gemeinsam mit der Achenseeschiffahrt Besucher anlocken kann, ist ein Meilenstein für die Achenseeregion“, freute sich LHStv. Josef Geisler, der energisch für den Fortbestand der Bahn gekämpft hatte.

Recht abwechslungsreich verlief die Jungfernfahrt für den AB-Betriebsleiter Hannes Obholzer. Bei zwei Stopps musste er an der Bahnstrecke drei kleinere Brände mittels mitgeführter Löschrucksäcke bekämpfen. Zudem trat bei der anschließenden zweiten Publikumsfahrt an der als einzige im Einsatz stehenden Lokomotive 4 bei der Bergfahrt ein Problem mit der Zahnradbremse auf.

Sehr interessant gestaltet sich der Blick in die Geschichte der Achenseebahn. Bereits im Jahr 1886 bewarb sich der k.k. Konsul Theodor Friedrich Freiherr von Dreifuss aus Grüneck bei Dorf Kreuth in Oberbayern um die Konzession für eine Zahnradbahn bzw. um eine Eisenbahnverbindung von Jenbach im Inntal bis zur Südspitze des Achensees. Die Anrainergemeinden äußerten große Bedenken gegen diesen Plan, das Kloster Fiecht als Besitzer des Achensees und Betreiber der Dampfschiffahrt befürwortete jedoch das Eisenbahnprojekt.

Am 1.8.1888 erteilte Seine Majestät, Kaiser Franz Josef I., die Konzession zum Bau und Betrieb einer meterspurigen Lokomotiv-Eisenbahn mit gemisch-



Von oben nach unten:

Das Bahnhofsfest war ein gelungener Saisonbeginn.

Alle Arbeiten werden so weit wie möglich in der eigenen Werkstatt durchgeführt.

Die ersten Züge dieser Saison waren jedenfalls gut besetzt: die Lok 4 mit den Vorstellwagen 4 und 5.



Derselbe, an der Lok auch festlich geschmückte Zug bei Fischl.

tem Adhäsions- und Zahnschienen-Betrieb. Die Urkunde, zum Teil in Gold, handschriftlich verfasst und mit dem kaiserlichen Siegel versehen, befindet sich noch unversehrt im Archiv der AB. Die Konzessionsdauer wurde mit 90 Jahren festgelegt. Der Bau wurde durch die Berliner Baufirma Soenderop & Co. mit ca. 300 Arbeitern, darunter zahlreiche Italiener, ausgeführt. Die Oberbauleitung wurde dem im Bahnbau erfahrenen Ingenieur Schröder übertragen, der bereits im Mai 1887 die Gaisbergbahn bei Salzburg fertiggestellt hatte. Bis zum Baubeginn der Achenseebahn stand er dieser als Betriebsleiter vor.

Am 8.6.1889 fanden die großen offiziellen Eröffnungsfeierlichkeiten statt. Die Hauptaufgabe der Bahn bestand neben der Personenbeförderung im Transport von Wirtschaftsgütern, insbesondere von Holz aus den Wäldern rund um den Achensee. Mit einer Baulänge von 6,36 km führte die Bahnlinie aber anfangs nicht ganz an den See heran. Sie endete ca. 400 m vor der Anlegestelle der Dampfschiffe bei der Haltestelle Seespitz. Diese Maßnahme geschah mit

dem Hintergedanken des Klosters Fiecht, eine Rollbahn zu errichten, auf der das Gepäck der Reisenden und Stückgut vom Schiff zur Bahn und umgekehrt gegen gesonderte Bezahlung befördert werden sollte. Dieses Konstrukt bestand bis 1916. Es wurde in der Folge von der österreichischen Militärverwaltung weggerissen und die Gleise bis zur Dampfanlegestelle verlängert. Da dies eigenmächtig geschah, erfolgte im Jahr 1926 eine Legalisierung der Verlängerung. Die neue Endstation Seespitz besaß nun ein neues Stationsgebäude und einen neu errichteten Dampfersteg. Damit erreichte die Bahnstrecke ihre endgültige Länge von 6,76 km.

Aktuell startete nun die Vorsaison der Achenseebahn. Nur an den Wochenenden verkehren drei Zugpaare vom Bahnhof Jenbach aus mit folgenden Abfahrtszeiten: 11.00, 13.15, 15.30 Uhr. In der Hauptsaison vom 26.6. bis 18.9. versehen täglich sechs Zugpaare ihren Dienst - mit Ausnahme der Dienstage. ■

Alle Fotos: Wolfgang Resch, 29.4.2022

Für Sie gelesen

Alfred Luft

Ing. Karl Zwirchmayer (†), Robert Köfler: Die Elektrotriebwagen ET 10.103/ET.104 der Montafonerbahn

Broschüre A4, 48 Seiten, 64 farbige Abbildungen, Verlag Railway-Media Group, Wien 2022, € 13.-

1961 hatte die Montafonerbahn der DB drei Dieseltriebwagen der Baujahre 1935/36, die VT 63.905 bis 907, abgekauft. Allen Zweiflern zum Trotz war es der Werkstätte in Schruns gelungen, unter der Federführung des legendären Ing. Zwirchmayer zunächst den VT 63 903 zum 1965 fertiggestellten Zweisystem-Elektrotriebwagen ET

10.103 (800 V= und 15.000 V/16⅔ Hz) umzubauen. Dies und die weitere Geschichte dieser Fahrzeuge mit sehr detaillierten Angaben zur Technik ist dieser Monographie zu entnehmen, welche mit einem Block von 26 halbseitig wiedergegebenen, schönen (hauptsächlich) Betriebsaufnahmen abschließt. ■

Durch das Jahr mit den Reihen 4030 und 4130

Kalender 2023, A3 quer, 13 Blätter, Spiralbindung, Verlag Railway-Media-Group, Wien 2022; € 19.-

Ergänzend zu der schon in unserer Mainnummer angekündigten, anlässlich der Sonderausstellung in unserem Eisenbahnmuseum Schwechat herausgekommenen Broschüre von Franz Haas, „60 Jahre Wiener Schnellbahn“, hat der Verlag Railway-Media-Group einen Kalender für 2023 mit diesem Thema

herausgebracht. Sein Deckblatt zeigt die in unserem Museum erhalten gebliebene Garnitur. So wie die erwähnte Broschüre ist dieser Kalender an den Öffnungstagen des Museums und ebenso bei unseren Vereinsabenden in Wien erhältlich. ■





Schnappschuss aus dem Montan- und Werksbahnmuseum im Grazer Schloßberg. Foto: Rainer Spath



Blick in den Tagungsraum. Foto: Martin Wolf

32. Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft historischer Nahverkehr (AHN)

Graz, 21. bis 24.4.2022

Nach zwei Jahren pandemiebedingter Pause trafen sich Vertreter aus den Vereinen und Institutionen im Rahmen der Jahrestagung der AHN Ende April in Graz. Gastgeberer Verein war das Tramway Museum Graz gemeinsam mit den Nostalgiebahnen in Kärnten.

Rund 80 Teilnehmer aus 37 Vereinen und 18 Begleitpersonen kamen der Einladung nach Graz nach und nahmen am umfangreichen Vortragsprogramm unter dem Motto „Next Generation“ und einem spannenden und vielseitigen Rahmenprogramm teil.

Nach dem Check-In und dem Besuch des Montan- und Werksbahnmuseums im Stollensystem des Grazer Schlossbergs begann am Donnerstag-Nachmittag das offizielle Tagungsprogramm.

Mit einer Sonderfahrt mit dem „Grazer E“ und der Oldtimer-Garnitur 121+60B entlang der Neubaustrecke Reininghaus ging es im Anschluss zum Welcome-Abend in die Museumsremise in Mariatrost, wo den Gästen - stilecht auf der Lore K24 - ein Buffet mit steirischen Schmankerln kredenzt wurde.

Der Freitag war für den Hauptteil der Tagung reserviert, am Abend gab es wieder eine Sonderfahrt mit dem Gelenkwagen 267 und der Oldtimer-Garnitur 206+401B zur SmartCity und weiter über Liebenau zum Jakominiplatz. Der gemütliche Ausklang fand im Anschluss an die Sonderfahrt im Gasthaus Brandhof in der Grazer Innenstadt statt. Samstags ging es bereits



Der Museums-Gelenkwagen 293 (ex Wien E1) im Bereich der Endstation Reininghaus. Foto: Peter Bures



Die beiden Museumsfahrzeuge 267 und 206+401B in der Endschleife SmartCity. Dieses und alle weiteren Fotos: Martin Wolf



in den frühen Morgenstunden mit zwei Reisebussen der Graz Linien „über die Pack“ zu den Kollegen der Nostalgiebahnen in Kärnten. Geboten wurde ein buntes Programm mit den Museumsschiffen am Wörthersee und der Lendcanal-Tramway sowie dem Besuch des Klagenfurter Stadtverkehrs- und Kinomuseums. Nach einem Mittagsimbiss vom „Buffet zur Tramway“ ging es weiter nach Ferlach, wo ein umfangreiches Programm mit Tramway und Bus sowie Führungen im Technikmuseum Historama und der Kärntner Museumswerkstatt stattfanden.



Von oben nach unten:
Das Museumschiff Loretta vor dem Schloss Reifnitz.

Fahrt auf der Lendcanal-Tramway mit dem Haller Beiwagen 22, welcher vom Tramway Museum Graz restauriert und 2015 an die Nostalgiebahnen in Kärnten abgegeben wurde.



Die Teilnehmer lauschen der fachkundigen Führung im Historama.

Die Fahrzeuge der Histo-Tram am Bahnhof Ferlach wurden mit Begeisterung gestürmt.



Nach einem letzten kurzen Tagungsblock am Sonntagvormittag, wo die Kollegen der Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena und der Halleschen Straßenbahnfreunde das geplante Programm für die nächste AHN-Tagung präsentierten, wurde mit dem Verein Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V. auch der Ausrichter für die Tagung im Jahr 2024 gewählt.

Als Abschluss standen am Nachmittag noch eine Sonderfahrt über St. Peter nach Puntigam mit den Oldtimer-Garnituren 93+111B sowie 121+60B und der Besuch des Dampfbahnclub Graz (DBC) auf dem Programm. Als Shuttle-Verkehr zwischen der Straßenbahndestation Puntigam und dem DBC fungiert der Grazer Oldtimerbus 65 der Firma Zottler.

Wir freuen uns schon auf ein Wiedersehen 2023 in Halle an der Saale! ■



Oben rechts:
Die Oldtimer-Garnitur 93+111B und Bus 65 in der Endstation Puntigam.

Rechts:
„AHN-Sonderzug“ auf der Strecke des Dampfbahnclubs Graz.





Volldampfwochenende 22. bis 24. Juli 2022

Zweizugbetrieb zwischen Mauterndorf und Tamsweg im Salzburger Lungau

40 Minuten Aufenthalt in Tamsweg mit Würstelbuffet im Barwagen.

Neben den Planzügen fahren am Volldampfwochenende täglich zwei Fotozüge als Güterzüge mit Personenbeförderung (GmP). **Dazu sind je Fahrtrichtung drei Platzkarten für die Mitfahrt auf der Dampflok erhältlich.**

Die Platzkarten gibt es für 100 Euro pro Richtung unter Telefon +43 650 37 000 32.

Angehörige fahren zum Normalfahrpreis im Personenzug mit (max. 60 Leut).

Am Sonntag, 24. Juli, fährt der längste Zug der Taurachbahn:

Zwei Dampflok ziehen alles, was die Taurachbahn an Personen- und Güterwagen zu bieten hat.

Die Züge am Volldampfwochenende haben direkten Anschluss von und zur Murtalbahn.

www.taurachbahn.eu und 

Abfahrtszeiten Freitag									
Hinfahrt						Rückfahrt			
09.30	13.40	10.00	14.00	ab Mauterndorf	an	12.20	16.20	12.40	16.45
09.50	14.00	10.20	14.20	↓ Mariapfarr	↑	12.00	16.00	12.20	16.25
09.55	14.40	10.25	14.25	↓ Mariapfarr	↑	11.55	15.55	11.25	16.20
10.20	15.05	10.50	14.50	an Tamsweg	ab	11.30	15.30	11.00	15.55
Abfahrtszeiten Samstag									
Hinfahrt						Rückfahrt			
09.30	13.30	10.00	14.00	ab Mauterndorf	an	12.20	16.20	10.45	16.45
09.50	13.50	10.20	14.20	↓ Mariapfarr	↑	12.00	16.00	10.25	16.25
	13.55	10.25	14.25	↓ Mariapfarr	↑	11.55	15.55		15.30
	14.20	10.50	14.50	an Tamsweg	ab	11.30	15.30		15.05
Abfahrtszeiten Sonntag									
Hinfahrt						Rückfahrt			
10.00	13.40	14.00		ab Mauterndorf	an	16.20	12.20		15.45
10.20	14.00	14.20		↓ Mariapfarr	↑	16.00	12.00		15.25
10.25	14.05	14.25		↓ Mariapfarr	↑	15.55	11.55		15.20
10.50	14.30	14.50		an Tamsweg	ab	15.30	11.30		14.55

Rot: Güterzug mit Personenbeförderung
Als besondere Attraktion am Sonntag wird der 10.00 Uhr Zug mit Doppeltraktion gefahren!
Grün: Personenzug



Saisoneröffnung im

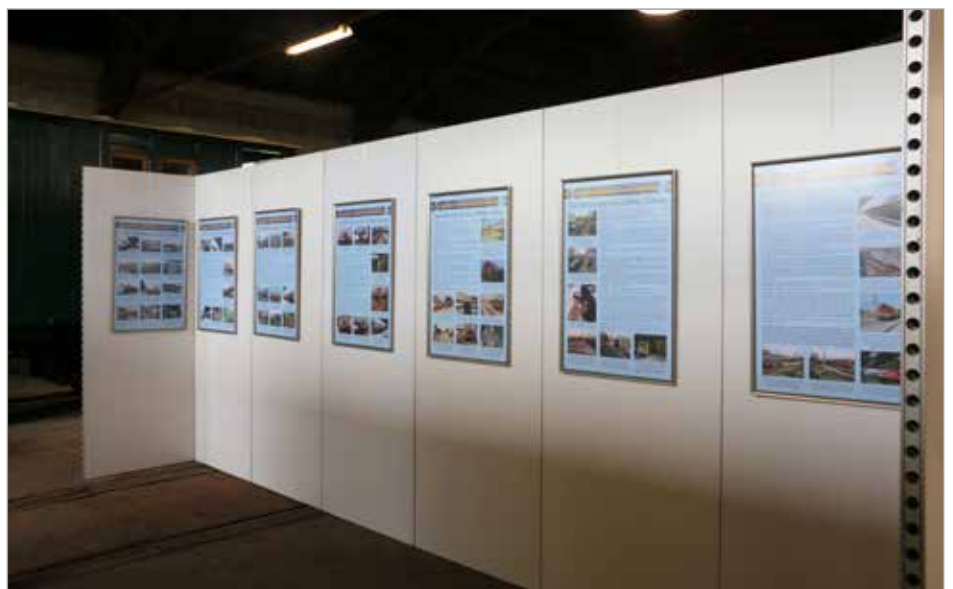


Eisenbahnmuseum Schwechat

Herbert Harrer

Am 1.5. öffnete unser Eisenbahnmuseum nach der Winterpause wieder seine Pforten. 163 Besucher - etwas weniger als in der letzten Langen Nacht der Museen, aber in kürzerer Zeit - sind durchaus rekordverdächtig. Ihnen wurde auch allerhand geboten: Auf der Feldbahn fuhr die Dampflok „Barbara“, zeitweise war auch ein zweiter Zug eingesetzt. Auf der Normalspur konnte, passend zur Sonderausstellung „60 Jahre Schnellbahn-Stammstrecke“ das Fahrgefühl im 4030 (allerdings gezogen von der 2160.003) erlebt werden.

Nunmehr können auch die Exponate in der großen Halle besichtigt werden; dafür wurde eigens ein asphaltierter Weg neu angelegt. Ein kleiner Bilderreigen kann nur erste Eindrücke vermitteln. Auch sonst wurde Vieles neu gestaltet - am besten, Sie kommen vorbei und sehen selbst! ■



121

Linie 121 - vor 80 Jahren Ade

Egbert Leister

Die Linie 121 verdankte ihr Entstehen den verschiedenen Endstellen der Linie 21, insbesondere jener Züge, welche über die Lagerhausstraße zur Rotunde geführt wurden. Die Linie 21 war vom 2.3.1907 bis 30.11.1914 Korrespondenzlinie für die Linien A, A_K, B und B_K auf der Strecke Praterstern - Elderschplatz. Ab 11.9.1921 wurde sie bei Veranstaltungen auf dem Messegelände betrieben, ab 10.2.1924 bei Veranstaltungen im Stadion dorthin geführt sowie ab 8.4.1928 zur Rotunde.

Diese Art der Signalisierung war für die Fahrgäste mühsam, daher entschloss man sich, für die zur Rotunde geführten Züge das Liniensignal 121 einzuführen, was am 5.5.1929 geschah, womit die Fahrgäste die Züge zur Rotunde leichter erkennen konnten. In der Regel verkehrten die Züge der Linie 121 auf der Strecke Schwedenplatz - Südportalstraße an SF nach Bedarf und an Messetagen. 1929 gab es Verstärkerfahrten zum Elderschplatz, am 15.6.1930 Fahrten wegen einer großen Sportveranstaltung auf dem damaligen Hakoah-Platz vom Praterstern zur Hakoahschleife (der späteren Stadionschleife).

Ab 1931 wurde bei geringer Frequenz nur ab Praterstern gefahren. Wegen des Baues neuer Hallen auf dem Gelände der abgebrannten Rotunde musste die dortige Schleife aufgelassen werden. Übrig blieb nur eine Umkehrweiche, welche ab 28.6.1938 zur Verfügung stand und wo mittels Stoßtriebwagen gekuppelt wurde. Da die Linien A und B hier kuppelten, war diese Endstelle ausgelastet und die Linie 121 musste in der Lagerhauschleife (Messeschleife) umkehren. Zur letzten Messe im Zweiten Weltkrieg, der Herbstmesse 1941, wurde vom Schwedenplatz zur Lagerhauschleife gefahren. Zu den Trabrennveranstaltungen fuhr man von Oktober 1941 bis 28.6.1942 noch bis Südportalschleife, womit die nur 13-jährige Geschichte der Linie 121 ihr Ende fand.

Zum besseren Verständnis der Linien A, A_K, B und B_K: Diese waren die wichtigsten Ringlinien, bei denen immer das Fahrtziel maßgebend für die Signalisierung war, unabhängig vom Ausgangspunkt. Damals fuhren die Linien A und A_K planmäßig Reichsbrücke - Ring bzw. Kai - Ausstellungsstraße, die Linien B und B_K Ausstellungsstraße - Ring bzw. Kai - Reichsbrücke. Aus betrieblichen Gründen gab es gelegentlich Fahrten der Linie A Ausstellungsstraße - Ausstellungsstraße oder der Linie B Reichsbrücke - Reichsbrücke.

Nach Kriegsende wurde von den Messelinien nur zur Herbstmesse 1946 das Gleis in der Südportalstraße befahren, nachher nur mehr die Lagerhauschleife, was den Namen dauerhaft in Messeschleife veränderte. 1948 wurden die Gleise in der Südportalstraße wegen des großen Schienenmangels in der Nachkriegszeit abgebaut. Die Messeschleife fiel 2009 dem Bau der U2 zum Opfer.

Abschließend sei noch erwähnt, dass die Schleifenfahrt bei der Endstelle Schwedenplatz vormittags über Schwedenbrücke - Aspernbrücke und nachmittags in umgekehrter Richtung durchgeführt wurde.

Eröffnung der einzelnen Teilstrecken (ohne Rücksicht auf Erbauer, Betreiber oder Betriebsart):

1.5.1873	Praterstern - Ausstellungsstraße - Nordportalstraße bis zur Rotunde
1.9.1883	Ausstellungsstraße von Nordportalstraße bis Lagerhausstraße
12.9.1900	Franz-Josefs-Kai von Aspernplatz bis Schwedenplatz
23.10.1901	Aspernbrücke - Aspernbrückengasse - Praterstraße bis Praterstern
23.11.1901	Ausstellungsstraße bis Lagerhaus
18.9.1902	Ausstellungsstraße von Lagerhausstraße bis Elderschplatz
11.6.1923	Kafkastraße ab Ausstellungsstraße - Engerthstraße bis Elderschplatz
29.10.1923	Wehlistraße ab Stadlauer Brücke - Marathonweg, Engerthstraße bis Elderschplatz

Die Streckenführung war:

Schwedenplatz (Schleife: Praterstern - Schwedenbrücke - Franz-Josefs-Kai - Aspernplatz (heute Julius-Raab-Platz) - Aspernbrücke - Aspernbrückenstraße - Praterstraße) - Praterstraße - Praterstern - Ausstellungsstraße - Lagerhausstraße (heute Messestraße) - Südportalstraße, Kaiserallee, bzw. Ausstellungsstraße - Elderschplatz - Engerthstraße - Stadion.

5.5.1929 - 20.9.1941	Schwedenplatz - Südportalstraße	SF n.B., Messetage
2.6.1929 - 9.6.1929	Schwedenplatz - Elderschplatz	abends
15.6.1930	Praterstern - Stadion	Sportveranstaltung
21.9.1941 - 28.9.1941	Schwedenplatz - Nordportalstraße	Messe
5.10.1941 - 28.6.1942	Praterstern - Südportalstraße	Trabrennen

Betrieben wurde die Linie 121 vom Betriebsbahnhof Vorgarten. Folgende Wagentypen waren laut Auslauflisten und einem Foto eingesetzt: A, B, G, G₁, G₂, H, L, und M; a, a₁, k₂, k₃, k₅, o, o₁, p, r, s, s₂, v und v₃.

Ausläufe:

2.6.1929 Schwedenplatz - Elderschplatz:

28+1494, 43+1038, 50+1912, 16+1001, 4+1001, 1+1904, 7+1423

9.4.1930 Schwedenplatz - Rotunde:

2610+1168+1017, 2577+1122+1086, 2260+1371+1315, 2264+3725+3470, 2067+1410+1645

28.6.1942 Praterstern - Rotunde (ohne es zu wissen, war dies der letzte Betriebstag der Linie 121):

487+3971, 644+3973, 682+3941, 699+3938, 787 Rotunde. ■

59

Linie 59 - vor 50 Jahren Ade

Egbert Leister

Als die Korrespondenzfahrten der Linie Z ein Liniensignal, nämlich 59, bekamen, war das die Geburtsstunde dieser Linie. Erstmals verkehrte die Linie 59 am 16.10.1908 zu Betriebsbeginn und Betriebsschluss auf der Strecke Hietzing - Jagdschloßgasse (Stockgleis Lainz). Sie fuhr dann bis April an SF nachmittags von der Babenbergerstraße bis Jagdschloßgasse. Anlässlich der Einstellung der Linie Z mit 15.4.1911 wurde die Linie 59 zur Stammlinie ab Neuer Markt.

Sie wurde ab 1914 mit ihrer Schwesterlinie 58 betrieben - sie waren DIE Mariahilferstraßenlinien und kuppelten gemeinsam am Neuen Markt, wo die Beiwagen die Linie wechselten. Die Nachkriegsjahre 1918 bis 1920 brachten Betriebseinstellungen und Kürzungen zur Operschleife. 1928 bis 1939 fuhr man an SF nach Bedarf bis nach Mauer, eine Reminiszenz an die Linie 60 im ersten Weltkrieg (und heute fährt die Linie 60 wieder bis zum Westbahnhof).

Allerdings wurde, wegen des geringen Verkehrsaufkommens in der Innenstadt, ab der Schleife Operring gefahren.

An SF in der Zeit von 1929 bis 1944 gab es zu Betriebsbeginn Fahrten von der Kaiserstraße bis Bahnhof Speising. Von 1929 bis 1942 wurde nur an Werktagen ab Neuer Markt gefahren, da an Sonntagen die Frequenz zu gering war. Danach wurde weiter bis 1944 nur an Werktagen ab Burgring gefahren. Nunmehr wurde bis Februar 1945

die Linie 59 zur W-HVZ-Linie (mit kriegsbedingten Ausfällen und Umleitungen). Im März 1945 verkehrte sie noch sieben Tage ab Stiftgasse bzw. Bellariastraße. Interessant waren 1944 die Umleitung ab Westbahnhof/Hesserdenkmal über die linienmäßig nicht mehr befahrene Felberstraße nach Lainz oder über Gürtel - Sechshauser Straße nach Lainz.

Die einzelnen Streckenteile wurden wie folgt eröffnet (ohne Rücksicht auf die Betriebsart oder Betreiber):

27.10.1882	Lainzer Straße - Speisinger Straße
18.8.1869	Mariahilfer Straße ab Gürtel - Schloßallee - Hadikgasse bis Nisselgasse
25.11.1869	Mariahilfer Straße vom Gürtel bis Neubaugasse (Hotel Goldene Krone)
2.6.1870	Mariahilfer Straße ab Neubaugasse - Stiftgasse - Siebensterngasse - Breite Gasse - Burggasse - Bellariastraße bis Ring
8.4.1885	Babenbergerstraße ab Ring - Mariahilfer Straße bis Stiftgasse
16.1.1899	Winckelmannstraße von Weiglasse bis Schwendergasse (Mariahilfer Straße)
4.12.1899	Hietzinger Brücke (heute Kennedybrücke) - Hietzinger Hauptstraße bis Dommayergasse (bzw. Lainzer Straße)
18.7.1901	Winckelmannstraße bis Remise Wienzeile
16.11.1901	Lastenstraße (Getreidemarkt) bis Linke Wienzeile
2.2.1902	Operngasse - Tegetthoffstraße - Neuer Markt
7.8.1912	Preyergasse - Hofwiesengasse - Feldkellergasse
16.3.1924	Fehlingergasse ab Speisinger Straße, Gallgasse bis Feldkellergasse
6.10.1928	Operngasse - Opernring (Nebenfahrbahn) - Kärntner Straße - Friedrichstraße

Den Wageneinsatz verdeutlichen einige Ausläufe. Anfänglich wurde am Neuen Markt mit der Linie 61, dann mit der Linie 58 gekuppelt (mit der Linie 61 ab 16.4.1911, mit der Linie 58 ab 16.11.1914). Bis 1916 war am Neuen Markt ein Stoßbeiwagen (der jeweils die Linie wechselte) in Verwendung, danach ein Stoßtriebwagen. Ab 1919 bis zur Auflassung des Stockgleises gab es in Lainz einen Stoßbeiwagen. Die Type E absolvierte ihren Probeinsatz auf der Linie 59. Ab 1929 kamen m₂ und m₃ zum Einsatz, 1933 K- und L-Triebwagen, während man 1945 G₄ verwendete.

Die Streckenführung war:

Neuer Markt - Tegetthoffstraße - Operngasse - Friedrichstraße - Getreidemarkt - Mariahilfer Straße - Schloßallee - Hadikgasse - Hietzinger Hauptstraße - Lainzer Straße - Preyergasse - Hofwiesengasse - Feldkellergasse - Speising, Schleife Speisinger Straße - Fehlingergasse - Gallgasse

16.10.1908 - 15.10.1909	Hietzing Stadtbahn - Jagdschloßgasse	
10.6.1909 - 9.4.1911	Babenbergerstraße - Jagdschloßgasse	BB, BS SF nachmittags
16.4.1911 - 18.8.1918	Neuer Markt - Jagdschloßgasse	
19.8.1918 - 7.12.1918	Oper - Jagdschloßgasse	
9.12.1918 - 25.1.1919	Oper - Jagdschloßgasse	W
27.1.1919 - 11.10.1919	Oper - Jagdschloßgasse	
13.10.1919 - 6.3.1920	Oper - Jagdschloßgasse	W
8.3.1920 - 8.9.1920	Oper - Jagdschloßgasse	
9.9.1920 - 29.9.1924	Neuer Markt - Jagdschloßgasse	
2.3.1924 + 12.9.1926	Burgring - Jagdschloßgasse	Einlagen
30.9.1924 - 14.10.1924	Burgring - Jagdschloßgasse	Gleisbau
15.10.1924 - 4.5.1929	Neuer Markt - Jagdschloßgasse	
17.6.1928 - 1.5.1929	Neuer Markt - Mauer	SF nach Bedarf
5.5.1929 - 18.2.1940	Opernring - Jagdschloßgasse	SF
5.5.1929 - 30.7.1939	Opernring - Mauer	SF nach Bedarf
5.5.1929 - 15.10.1940	Kaiserstraße - Bahnhof Speising	SF BB
6.5.1929 - 10.10.1942	Neuer Markt - Jagdschloßgasse	W
12.10.1942 - 15.4.1944	Burgring - Jagdschloßgasse	W
17.4.1944 - 17.10.1944	Burgring - Jagdschloßgasse	W-HVZ
18.10.1944 - 19.10.1944	Westbahnhof, Hesserdenkmal - 51 - 52 - Jagdschloßgasse	W-HVZ
20.10.1944 - 4.11.1944	Burgring - 6 - 57 - Jagdschloßgasse	W-HVZ
6.11.1944	Rudolfshaus - Jagdschloßgasse	HVZ
7.11.1944 - 18.11.1944	Burgring - 6 - 57 - Jagdschloßgasse	W-HVZ



Der K 2535 ca. 1936 als Stoßtriebwagen auf dem Neuen Markt. Man beachte den Bügel! Foto: ÖNB L 154043/Sammlung Egbert Leister



Nochmals der K 2535 als Stoßtriebwagen auf dem Neuen Markt, aber ca. 1938 schon im Rechtsverkehr. Foto: ÖNB Nr. C 1 138/30/Sammlung Egbert Leister



Ein Zug der Linie 59, Pz 461+g₂, in der Linken Wienzeile vor dem Auer-Welsbach-Park, ca. 1950. Foto: VEF/Sammlung Egbert Leister

20.11.1944 - 3.2.1945	Burgring - Jagdschloßgasse	W-HVZ
14.3.1945 - 15.3.1945	Stiftgasse - Jagdschloßgasse	
16.3.1945 - 18.3.1945	Bellariastraße - Stiftgasse - Jagdschloßgasse	
19.3.1945 - 20.3.1945	Bellariastraße - Stiftgasse - Lainzer Straße	

Wie sich später herausstellte, wurde die Strecke zum Neuen Markt am 10.10.1942 zum letzten Mal planmäßig angefahren. Kriegsbedingt wurden ja strengere Maßstäbe angewandt. Nach Kriegsende wurde ein Gleis in der Operngasse betriebsfähig gemacht, um für die Lastzüge eine Möglichkeit zu haben, den Schutt von der Oper mit der Straßenbahn wegzuführen. Erst am 20.8.1945 konnte der Betrieb auf der äußeren Mariahilfer Straße wieder aufgenommen werden, wo die Linie 59 von der Kaiserstraße bis zur Lainzer Straße (Neue Welt) fuhr. Dies war nicht von langer Dauer, da ab 14.9.1945 die Linie 58 ihren Betrieb wieder aufnahm und die Linie 59 offenbar überflüssig war. Ab 5.10.1950 wurde die Linie 59 wieder in Betrieb gesetzt, allerdings als HVZ-Linie an Werktagen. Im Wageneinsatz sah man H, K, L und neben d₂ auch die fünf Salonwagen. Kurze Zeit liefen auch einige P bzw. P₃. Seit 1960 verkehrte die Linie 59 wie in der Vorkriegszeit auch aus dem Bahnhof Speising. Rudolfsheim setzte wieder G₄ ein. 1962 kam die Umstellung auf Züge mit K+m₃ aus Rudolfsheim und K+k₅ aus Speising. 1970 erschienen die Rudolfsheimer, später auch die Speisinger Züge aus A+m₃, die bis zur Einstellung blieben.

Ab 16.11.1959 fuhr die Linie 59 ausschließlich bis Speising, nicht mehr zum Teil bis Lainz. Der Auslauf wurde von Rudolfsheim mit 11:11, von Speising mit 6:6 gestellt. Ab 7.8.1961 sollten die Linien 58, 59, bei Sondereinsätzen auch die Linie 60, über Mariahilfer Straße - Schloßallee an Stelle von Winckelmannstraße - Linke Wienzeile zur Hadikgasse fahren, da die Linke Wienzeile nicht mehr regelmäßig befahren wurde, jedoch nicht gesperrt war. Die Winckelmannstraße wurde noch von Einführungs- und Schlußfahrten der Linien 18 und 57 befahren. Ab 5.6.1961 waren die k-Beiwagen abgestellt, ausgenommen vom aushilfsweisen Einsatz auf der Linie 59. Am 21.7.1962 entfiel ab 21.45 Uhr die Linie 59 wegen Gleisumlegungen auf der Hietzinger Brücke. Von Rudolfsheim wurde ein Pendelverkehr mit zwei A zum Teil am falschen Gleis eingerichtet. Dieser Umbau bedeutete das Ende des Stockgleises der Linie 10 in der Hadikgasse, das Ende der Schleife Neue Welt und der Schleife Hietzing der Linie 60 durch die Dommayergasse. Ab 22.7.1962 konnte die provisorische Gleisanlage auf der Hietzinger Brücke befahren werden, ab 4.7.1964 wurde die endgültige Gleisanlage auf der Kennedy-Brücke in Betrieb genommen. Am 14.2.1966 wurde die Linie 59 bis Speising, Fehlingergasse verlängert, das Stockgleis Jagdschloßgasse (Lainz) wurde nicht mehr planmäßig befahren.

20.8.1945 - 26.8.1945	Kaiserstraße - Lainzer Straße (Neue Welt)	
28.8.1945 - 13.9.1945	Kaiserstraße - Lainzer Straße (Neue Welt)	
5.10.1950 - 24.2.1955	Burgring - Jagdschloßgasse	W-HVZ

Vom 5.10.1950 bis 26.10.1951 und vom 28.10.1951 bis 6.8.1961 über Mariahilfer Straße - Winckelmannstraße - Linke Wienzeile - Hadikgasse

29.10.1951 - 24.2.1955	Burgring - Fehlingergasse	W früh
13.7.1953 - 13.2.1966	Hietzing Stadtbahn - Jagdschloßgasse	BS
29.2.1955 - 23.8.1958	Burgring - Jagdschloßgasse	W-HVZ
	Burgring - Fehlingergasse	W früh
1.9.1958 - 13.11.1959	Burgring - Jagdschloßgasse	Mo-Fr HVZ
	Burgring - Fehlingergasse	Mo-Fr früh
16.11.1959 - 28.6.1972	Burgring - Fehlingergasse	Mo-Fr HVZ
14.2.1966 - 6.9.1970	Hietzing Stadtbahn - Fehlingergasse	BS



Der Salonwagenzug G₂ 2004+g₂, auf der Kreuzung Mariahilfer Straße/Gürtel, ca. 1957; dahinter ein Zug der Linie L. Foto: Sammlung Egbert Leister



Der einziehende HVZ-Zug der Linie 59, G₂ 2015+k₂ 3333, hat gerade die Baustelle der Babenbergerpassage verlassen. Rechts sieht man noch die Behelfsbrücke zur Überquerung der Baugrube. Foto: Egbert Leister, 17.6.1960



G 344+k₂ in der Babenbergerstraße. Die Brustwandtafel ist bereits für die Rückfahrt umgedreht. Foto: Egbert Leister, 17.6.1960

Die Linie 59 wurde von den Betriebsbahnhöfen Rudolfsheim und Speising betrieben.

Einige Ausläufe:

Der stärkste Auslauf soll 1925 mit 25:26 gewesen sein, nähere Angaben wurden nicht gemacht.

25.8.1914: Oper - Jagdschloßgasse
2216+3116, 621+3047, 608+3122,
568+3388, 729+3036, 572+3084,
664+3035, 504+3089, 712+3172,
642+1970, Neuer Markt 3182;

kurz geführte Züge Oper - Hietzing
(Neue Welt): 2542+3037, 2540+3013,
2372+3163, 2541+1977, 2522+3151,
2315+3323, 2394+3049, 2286+3070

1.10.1924: Burgring - Jagdschloßgasse
(Gleisbau) 971+3048, 568+3190,
616+3115, 901+3013, 936+3145,
890+3006, 977+5092, 932+3038,
973+3185, 880+3123, 978+3130,
686+3075, 560+3023, 939+3059,
976+3162, 579+3163, 520+3261,
428+3086, 974+3197, Lainz 3152

16.12.1934: Opernring - Jagdschloßgasse
2472+5374, 2622+5246, 2535+5415,
2592+5314, 2388+5360, 2624+5402,
2625+5312, 2618+5320, Lainz 5348

31.3.1944: Burgring - Jagdschloßgasse
2483+5255, 2110+5259, 2556+5414,
2579+5310, 2559+5191, 2565+5381,
2571+5348, 2633+5213, 2628+5398,
2567+5353, 2482+5274, 2488+5331,
2582+5244, 2568+5322, 2545+5397,
2626+5240, 2564+5408, Lainz 5219

16.3.1954: Burgring - Jagdschloßgasse
2005+3199, 2008+5077, 2149+3796,
2010+3211, 2011+3611, 2014+3797,
2017+3308, 2021+3593, 2031+3200,
Lainz 3198

7.1.1964: Burgring - Fehlingergasse;
Rudolfsheim: 2378+5347, 2379+5305,
2373+5310, 2447+5421, 2372+5358,
2371+5416, 2399+5372, 2446+5417,
2451+5328, 2396+5329, Speising:
2423+3903, 2442+3909, 2435+3915,
2409+3929, 2429+3911, 2426+3910

28.6.1972 Burgring - Fehlingergasse;
Rudolfsheim: 13+5230, 5+5370, 17+5363,
14+5371, Speising: 28+5340, 30+5338,
27+5342, 26+5330, 25+5333, 23+5341;
Frühauslauf: 22+5334, 29+5339
Nachmittag: die Züge mit den Triebwagen
25, 26, 27, 22, 23 und 29. Der letzte Zug
war 26+5330.

Aufgrund von Ausläufen und Fotos waren folgende Wagentypen im Einsatz: E, G, G1, G2, G3, G4, H, K, L, L2, P2; A, E, und E1; d2, g, g2, h, k, k1, k2, k3, k5, m2, m3 und u1. Die Linie 59 wurde vorübergehend eingestellt. Der letzte Betriebstag war der 28.6.1972. Man erinnere sich an die Linie L, deren letzter Betriebstag der 11.10.1959 war und ebenfalls vorübergehend eingestellt wurde. Die Erfahrung lehrt jedoch, dass solche Linien, die unerwünscht sind, nie mehr wiederkommen!



Der „Heidelberger“ A 21+m3 in der Hofwiesengasse vor der Feldkellergasse am 9.7.1969.
Foto: Egbert Leister



K 2438+m3 5337 biegen in die Hofwiesengasse ein. Foto: Egbert Leister, 24.4.1969



K 2383+m3 in der Hofwiesengasse nähern sich der gleichnamigen Haltestelle; 24.4.1969.
Foto: Egbert Leister



Ein Zug der Linie 59 hält in der Haltestelle Hofwiesengasse, K 2328+m3 5375. Foto: Egbert Leister



A 21+m3 5343 in der Haltestelle Hofwiesengasse am 5.6.1972. Foto: Egbert Leister

Kurzmeldungen

Sommervorbereitung für E₂

Andreas Duchek

Da der Sommer näher rückt und wieder heiß zu werden droht, die Garnituren der Type E₂ aber über keine Klimaanlage verfügen, wurden die Fensterscheiben des 4097 und seines Beiwagens 1497 zum Schutz gegen die Sonneneinstrahlung mit Folien versehen. Mittlerweile dürfte es bereits einen zweiten derart ausgerüsteten Zug geben. ■



Der genannte Zug am 8.4.2022 in der Endstation Otto-Probst-Platz. Foto: Andreas Duchek

Betrieb auf der Ober-Grafendorfer Anschlussbahn (OAB)

DI Helmut Bogner

An den Nachmittagen vor dem sonn-täglichen Einsatz auf der Mariazell-erbahn muss die Mh.6 vorbereitet und angeheizt werden. Aus diesem Grund veranstaltet der „Eisenbahnclub Mh.6“ für alle interessierten Gäste ein gemütliches Zusammensein mit Heizhausbesichtigung und Buffet im Ober-Grafendorfer Heizhaus. Ein Programmpunkt ist auch eine Fahrt auf dem Reststück der „Kruppen“, das als Anschlussbahn betrieben wird und nun bis zur neu errichteten Haltestelle Haag-Kleinsiering an der Gemeindegrenze zu Bischofstetten verlängert wurde. Die Termine sind im Internet auf der Homepage des Eisenbahnclubs Mh.6 veröffentlicht. ■



Der erste derartige Zug dieses Jahres verkehrte am 7.5.2022, hier ist er kurz vor St. Margarethen-Rammersdorf zu sehen. Planmäßig ist derzeit die 2091.11 mit vierachsigen Wagen eingesetzt. Das Verkehrsschild „Dampflokomotive von rechts“ ist keine leere Versprechung: Ein Einsatz der Mh.6 ist für Sonntag, den 19.6.2022 im Rahmen des „Schmalspurfestivals 2022“ bereits angekündigt! Foto: DI Helmut Bogner

Sonderzug Lienz - Ferlach

Georg Barta

Die Sonderfahrt der Lienzener Eisenbahnfreunde zum Historama nach Ferlach mit den vereinseigenen, hervorragend gepflegten Schlierenwagen am 30.4. war voll ausgebucht. Leider kam die 1020 018 (ex E94 001) wegen eines technischen Problems nicht zum Einsatz, sondern die grüne 1010.10 des Club 1018, was vielen Mitreisenden egal war - aber nicht allen. Perfektes Wetter und ebensolche Organisation ließen den Tag aber trotzdem zu einem vollen Erfolg werden. ■

Alle Fotos: Georg Barta, 30.4.2021



Die 66 Jahre alte grüne 1010.10 des Club 1018 als Zuglok von Lienz bis Rosenbach und zurück lief wie eine junge. Zum Leidwesen mancher Fotografen war sie auf einer Stirnseite bereits mit einer Tafel zum 1. Mai versehen.



Von Rosenbach über Weizelsdorf nach Ferlach und zurück war die 93.1332 der Nostalgiebahnen in Kärnten im Einsatz, hier beim Halt im Bahnhof Feistritz im Rosental.



Oldtimerbusse besorgten den Transfer vom Bahnhof Ferlach zum Historama.

Railjet II-Probefahrten am Semmering

DI Helmut Bogner

Schon seit einigen Monaten finden Probefahrten zur Zulassung der als Tages- und Nachtzüge gestalteten neuen Railjet-Garnituren statt. In der Osterwoche war der Probezug auf der Semmering-Nordrampe für die erforderlichen Lauftechnikmessungen in den engen Bögen unterwegs. ■

Die 1016 026 war ein Bestandteil des bunten Messzuges, die 1016 023 war meist an einem Ende des Zuges zusätzlich angekuppelt. Hier überquert der, diesmal in Doppeltraktion gezogene, aus fünf Railjetwagen bestehende Zug das Krauselklausenviadukt. Foto: DI Helmut Bogner, 11.4.2022





Der Steuerwagen Bfmpz 73 81 80-91 701-0 hat eine „Vectron“-Stirnfront. Im Bild wartet der Probezug mit Steuerwagen voraus im Bahnhof Semmering auf die Abfahrt. Foto: DI Helmut Bogner 14.4.2022



Zur blauen Nightjet-Garnitur gehört der WLAmz/2 73 81 70-91 101-5, der auf der Seite mit der genormten Zug- und Stoßvorrichtung einen normalen Gummiwulstübergang hat, auf der anderen Seite den Übergang der Railjetgarnitur. Im engen Bogen ist die gelbe Kunststoffbeschichtung des Puffers, die das Gleiten bei Bogenfahrten erleichtert, gut erkennbar. Hier überquert er am 13.4.2022 das Kartnerkogelviadukt, links im Bild der Bmpz/1 73 81 22-91 701-1. Foto: Lukas Bogner



Zum bequemeren Einsteigen sind die „Railjet II“-Wagen zum Teil niederflurig gebaut. Der rote Bmpz/1 73 81 22-91 701-1 fährt hier am Kartnerkogelviadukt. Foto: DI Helmut Bogner, 12.4.2022



Der mit einem niederflurigen Mittelteil versehene „Multifunktionswagen“ ABbmpvz im Bahnhof Semmering. Der Railjet-Faltenbalgübergang und das Fehlen der Puffer sind gut erkennbar. Foto: DI Helmut Bogner, 12.4.2022



Der Bbmpvz 73 81 28-91 401-2 auf dem Kartnerkogelviadukt. Foto: Lukas Bogner, 13.4.2022



Am Nachmittag des 13.4.2022 war die Garnitur mit dem führenden Steuerwagen Bfmpz 73 81 80-91 701-0 auf dem Kartnerkogelviadukt talwärts unterwegs. Vor dem Kartnerkogeltunnel sind die Einfahrsignale des Bahnhofes Semmering zu sehen. Foto: Lukas Bogner



ÖGEG-SONDERFAHRT



12. Juni 2022: Dampferlebnisfahrt am Vatertag zum Traunsee

Am Vatertag bieten wir Ihnen eine abwechslungsreiche Sonderfahrt „auf des Kaisers Spuren“ von Ampflwang über Attnang-Puchheim ins malerische Gmunden am Traunsee!

Der ÖGEG-Sonderzug wird mit der Dampflok 77.28 und nostalgischen zweiachsigen Plattformwagen geführt.

Für die Fahrt vom Bahnhof zur Esplanade kommt auch ein historischer Triebwagen der Gmundner Straßenbahn zum Einsatz.

Genießen Sie einen Spaziergang auf der mondänen Promenade, gönnen Sie sich ein Essen in einem Restaurant am Seeufer oder erleben Sie eine idyllische Schifffahrt auf dem Traunsee mit einem der ältesten betriebsfähigen Dampfschiffe der Welt, dem Raddampfer „Gisela“ aus dem Jahr 1871!

Ein traumhafter Ausflug für die ganze Familie! Auch bei dieser Fahrt gilt selbstverständlich der ÖGEG-Familienbonus: Nur zwei Erwachsene zahlen – mitreisende Kinder von 6–15 Jahren sind FREI!

FAHRPREISE:

ab Ampflwang oder Timelkam

Erwachsene 42,-
Kinder 6-15 Jahre 19,-

ab Vöcklabruck oder Attnang

Erwachsene 39,-
Kinder 6-15 Jahre 19,-

Kombitickets (Bahnfahrt, Straßenbahn und Schifffahrt mit der Gisela am Traunsee)

Erwachsene
ab Ampflwang oder Timelkam 63,-
ab Vöcklabruck oder Attnang 60,-
Kinder 6-15 Jahre 29,-

Kinder bis 6 Jahre frei!

ÖGEG-Familienbonus: Nur zwei Erwachsene zahlen, mitreisende Kinder bis 15 Jahre fahren gratis!

BUCHUNGEN:

- Telefonisch unter der Nummer +43 (0) 664 5087 664
- online unter www.oegeg.at
- per E-Mail an info@oegeg.at

Achtung:

Die Fahrt findet nur bei Erreichen einer Mindestteilnehmerzahl statt.

Fahrplan und Zustiegsmöglichkeiten:

ACHTUNG: Änderungen vorbehalten. Endgültige Fahrzeiten werden auf www.oegeg.at bekanntgegeben.

Hinfahrt		Rückfahrt
8:20	Ampflwang Museum	17:30
8:50	Timelkam Energie-AG	17:00
9:16	Vöcklabruck	16:49
9:48	Attnang-Puchheim	16:10
10:05	Gmunden	15:54



Beinahe 150 Jahre Nordwestbahnhof - 1. Teil

Herbert Harrer

Mit dem nebenstehenden Inserat in der Neuen Freien Presse unterrichtete die Direktion der Nordwestbahn ihr erhofftes, künftiges Publikum. Damit war das gesamte Netz der ÖNWB einschließlich des Wiener Bahnhofes fertiggestellt. Dieser hätte beinahe seinen 150. Geburtstag erlebt, doch am 13.5. wurden zum letzten Mal Güterwagen aus der großen Umladehalle abgeholt, während rundherum der Abbau der Gleisanlagen schon weit fortgeschritten ist.

Dem Illustrierten Wiener Extrablatt, Nr. 72 vom 6.6.1872, war die Fertigstellung der neuen Donaubrücke sogar einen Bericht auf der Titelseite wert, zusammen mit einer Zeichnung der neuen Brücke (Repro: Dr. Alfred Niel, Sammlung Herbert Harrer). Das Empfangsgebäude hingegen war zu diesem Zeitpunkt noch nicht zur Gänze fertiggestellt.

**Oesterreichische
Nordwestbahn.**

— — — — —

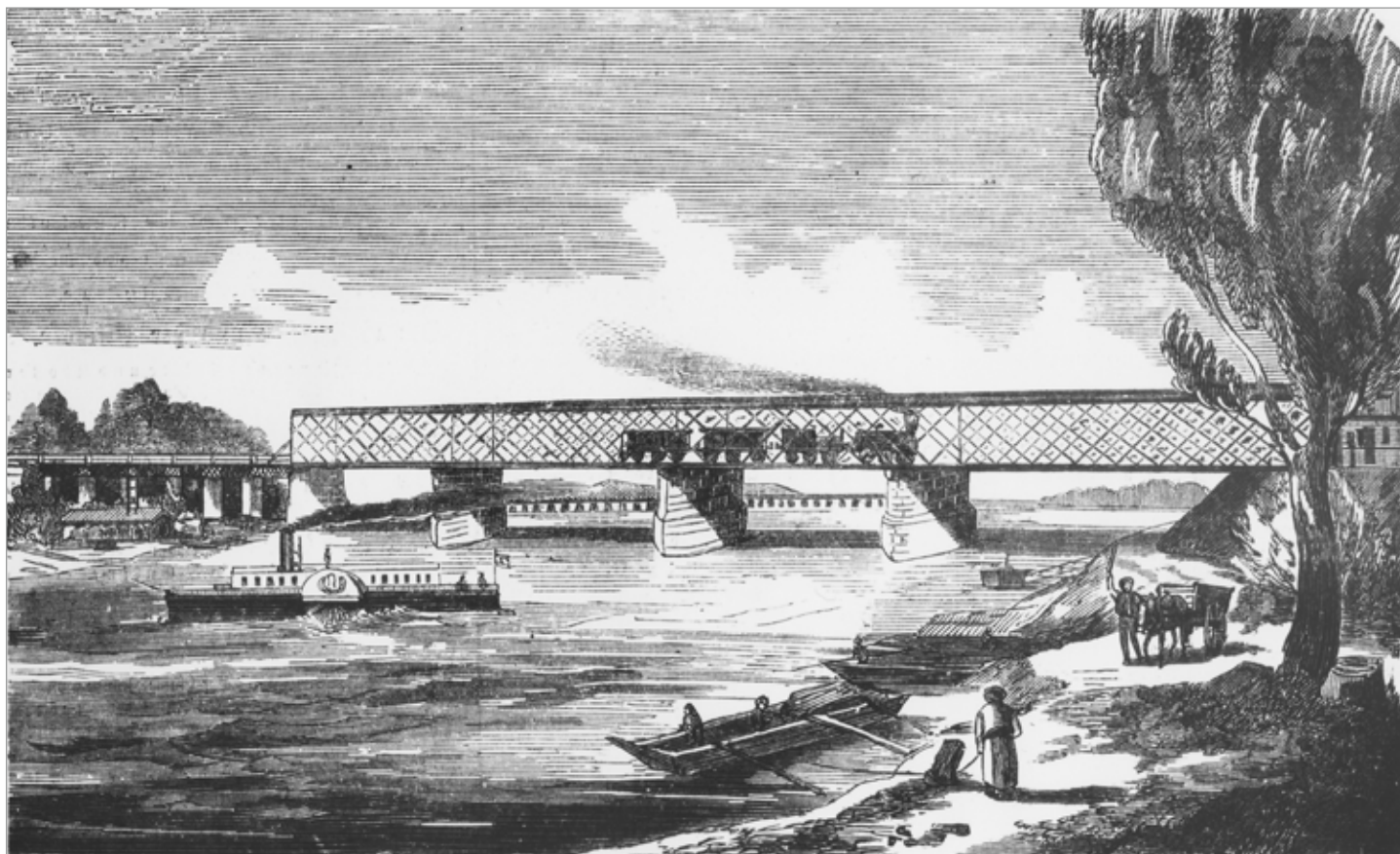
Am 1. Juni d. J. wird die Theilstrecke **Wien-Jedlese** — vorläufig nur für die Beförderung von Personen, Gepäck und Eilgut — **dem öffentlichen Verkehr übergeben.**
Die gleichzeitig ins Leben tretende neue Fahrordnung ist mittels besonderer Placate kundgemacht.

Die Abfahrt der Züge in Wien erfolgt von dem **Nordwestbahnhofe** (Faborstrasse nächst dem Augarten).
Täglicher Courierzug zwischen Wien und Berlin über Kolin-Reichenberg **ohne Wagenwechsel!**

Abfahrt von **Wien** 10 Uhr 15 Minuten Abends.
Fahrzeit 19 Stunden.
Fahrpreis: I. Cl. 20 Thaler 8 Silberg.
" II. " 15 " 26 "
" III. " 10 " 26 "

Wien, am 30. Mai 1872.

Die General-Direction.



Diesem Bericht entnehmen wir (in damals gültiger Rechtschreibung, aber heute gebräuchlicher Schrift):

„Um die bei den gewöhnlichen Wasserständen von der Donau geführten Wassermassen ungehindert abfließen zu lassen, wurde die Strombrücke mit 4 Durchflußöffnungen erbaut, von denen jede 252 Wr. Fuß weit ist.

Da jedoch diese großen Oeffnungen allein nicht genügen, um die im Frühjahr und bei Eisgängen der Donau zugeführten und durch deren Bett fließenden außerordentlichen Wassermengen in vollkommener, jede Ueberschwemmungsgefahr beseitigender Weise abzuführen, war man bedacht, an diese Strombrücke unmittelbar eine weitere, die Inundationsbrücke, anschließen zu lassen, welche 14 gleich große Durchflußöffnungen von je einer Weite von 104 Wr. Fuß erhielt.“

Auf die Schwierigkeiten beim Bau wurde gesondert hingewiesen:

„Die rasche Vollendung dieses Baues erscheint unter so widerwärtigen Verhältnissen, wie sie die Winter- und Frühjahre 1870/71 und 1871/72 mit ihren Eisgängen und Hochwässern darboten, in der beispiellos kurzen Zeit von 17 Monaten geradezu bewundernswerth.“

Dazu kam, dass „die Donauregulirung, welche stromaufwärts der Donaubrücke der österr. Nordwestbahn ihren Anfang nimmt, gerade an dieser Stelle noch nicht begonnen war,...“; dadurch „kam der 1. Pfeiler der Donaubrücke, (der spätere Landpfeiler.) in den Strom selbst zu liegen.

Da ferners bestimmt ist, daß nach Vollendung der Donauregulirung am rechten Ufer der Donau ausgedehntere Quaianlagen hergestellt werden, so hat die österr. Nordwestbahn, um einerseits die Bauvollendung ihres ersten, 82 Meilen langen Netzes, welches mit der Beendigung der Donaubrücke dem Verkehre vollständig übergeben werden kann, nicht unverhältnißmäßig lange hinauszuschieben, andererseits um für die Quaianlagen den weitesten Spielraum offen zu lassen, ihren Damm am rechten Ufer nicht bis zu dem 1. Pfeiler angeschüttet, sondern eine 325 Wr. Fuß lange provisorische Holzbrücke gebaut, die seinerzeit, wenn die Donauregulirung beendigt und alle Anlagen endgiltig festgestellt sein werden, durch eine definitive Brücke ersetzt werden wird.“

Es folgen genaue Angaben über Länge und Gewicht der Brücke und über die Tiefgründung der Pfeiler mittels eiserner Kästen (Caissons). Als Abschluss folgt die Nennung der Konstrukteure und bauausführenden Firmen:

„Das Projekt der Donaubrücke ist unter der Leitung des Baudirektors der österr. Nordwestbahn Herrn Wilhelm Hellwag im Bureau für Unterbau der Baudirektion verfaßt, und war die spezielle Bauführung dem Ober-Ingenieur Johann Buberl übertragen.

Die Ausführung der Pfeiler war an die österr. Bauunternehmer Gebrüder Klein, E. Schmoll und R. Gärtner vergeben, und die Eisenkonstruktionen wurden von der Firma Johann Kaspar Harkort in Westfalen geliefert.“ ■

Der vollständige Zeitungsartikel kann in der Zeitungssammlung der Österreichischen Nationalbibliothek (www.anno.onb.ac.at) auch elektronisch eingesehen werden.



Noch steht der km 0,0 der kürzesten Verbindung zwischen Wien und Berlin, die immer noch bis zur sächsischen Grenze unverändert durchgehend kilometriert ist, auf dem Gelände des Nordwestbahnhofes, während im Hintergrund bereits die Gleise abgebaut werden.

Foto: Herbert Harrer, 9.5.2022

Heribert Dangl †

Wieder erreicht uns eine traurige Mitteilung: Unser langjähriges Mitglied Heribert Dangl verstarb am 24.4.2022. Er trat am 27.3.1950, im Gründungsjahr, als Jugendlicher dem VEF bei und war mit der Mitgliedsnummer 51 das am längsten angehörige Mitglied.

Nach seiner Pflichtschule besuchte er ein Gymnasium, danach eine HTL. Heriberts Traumberuf wäre Lokführer gewesen, doch machte ihm die damals extrem rigorose Beurteilung der Sehschärfe einen Strich durch die Rechnung. So machte er ersatzweise anfangs eine Lehre als KFZ-Mechaniker, später fand er eine Anstellung bei den Wiener Verkehrsbetrieben und als Werkmeister bei der Stadtbahn durfte er somit doch beruflich den Schienenfahrzeugen nahe sein.

Sein Hobby war die Eisenbahn, mit der er einige Reisen, sogar bis Amerika, unternahm. Auch beim Club 760 war er sogar Gründungsmitglied (50 Jahre). In seinem kleinen Häuschen in Matzendorf erfreute er sich an seiner LGB-Eisenbahn.

Unser Mitgefühl gilt vor allem seiner Gattin, seinem Sohn und Schwiegertochter sowie seinen Enkelkindern. Lieber Heribert, mögest Du in Frieden ruhen, so wie dein ganzes Leben war. Wir werden dich immer in bester Erinnerung behalten.

Für den VEF: Josef Hlavač ■

Sein alter Freund seit den frühen 50er-Jahren, Alfred Luft, erinnert sich:

„Während die meisten Verbandsmitglieder sich den altösterreichischen Dampfloks - so lange es die noch gab - widmeten, schwärmte Heribert von den ab 1950 gebauten Neubaufahrzeugen 2045, 5045 und 1040, sodass man ihn im Kreise Eingeweihter den Diesel-Dangl nannte.

Ich schickte ihm damals ein Foto des E 911 Graz - Villach mit einer 35er vor einer untauglichen 2045 mit dem Text: „Oft kann der Diesel nicht mehr weiter - fährt gleich mit Dampf, das wär gescheiter!“ Das war natürlich nicht verletzend gemeint, sondern gehört zu den Neckereien, die gute Freunde untereinander verüben dürfen.

1956, nachdem sich Heribert ein Moped zugelegt hatte, verkaufte er mir sein gut erhaltenes RWC-Fahrrad um öS 300,-. Als mittelloser Student brauchte ich den Betrag aber nicht in bar zu entrichten, sondern lieferte ihm dafür sukzessive 600 Stück eigener Fotos im Postkartenformat. Dieses Fahrrad diente als wertvolles Hilfsmittel bei so mancher Fotojagd. Es ist bis heute fahrfähig und wird als schöne Erinnerung weiter in Ehren gehalten.“ ■

*Der Vorstand des **VEF**
gratuliert herzlichst zum Geburtstag!*

im Juni

Ing. Lothar Haus
Dr. Peter Schrutka

80
75

Alfred Kulhanek
Dr. Gerhard Mandl

65
60

Tramway Museum Graz präsentiert

Programm Saison 2022



Am 16. Jänner 1971 trat das Tramway Museum Graz erstmals bei der feierlichen Einstellung der Ringlinie in Erscheinung. Viel ist seither passiert und das möchten wir Ihnen in einer Ausstellung und bei unseren geplanten Aktivitäten gerne zeigen.

Neben den Öffnungstagen der Museumsremise und einem Jubiläumsfest, gibt es auch wieder Publikumstage und diverse Sonderfahrten wie zum Beispiel die Oster-Bim, die Sommer-Bim oder das „fahrende Museum“ im Rahmen der ORF-Langen Nacht der Museen.

Neben der Sommer-Bim wird das Saisonfest mit ORF Live Wurlitzer und Präsentation des neugestalteten Museumsvorplatzes, das Highlight dieser Saison 2022 sein.

Nähere Informationen unter:
tramway-museum-graz.at

Publikumstage

- * 10. und 11. Juni
- * 08. und 09. Juli
- * 12. und 13. August

Sommer-Bim

9. Juli bis 11. September

jeweils Freitag, Samstag und Sonntag
von ca. 12:00 bis 17:00 Uhr

Öffnungstag Museum

JUBILÄUMSFEST:

10. September ab 9:00 Uhr

Herbstferien 2022:

23. und 30. Oktober
11:00 - 16:00 Uhr

2. Oktober

ORF-Lange Nacht der Museen
„Das fahrende Museum“



Mit freundlicher Unterstützung von:



WIR SIND
PARTNER



Durchführung des Programms unter Einhaltung der zum Veranstaltungstermin gültigen Covid19-Verordnungen - Änderungen im Programm vorbehalten!

Aktuelles von der Lokalbahn Feldbach - Bad Gleichenberg

DI Helmut Bogner

Wie in der Homepage der Steiermarkbahn angekündigt, verkehren bis 11.11.2022 nur an Samstagen und Sonntagen vier planmäßige Reisezugpaare. Ab dann gibt es - gemäß dem auf der ÖBB-Homepage veröffentlichten Fahrplanbild 532 - nur mehr drei an Samstagen sowie auch an wenigen Sonn- und Feiertagen zwischen dem 18.12.2022 und dem 9.1.2023. Die Lokalbahn entwickelt sich aber immer mehr zu einer vielbeachteten Strecke für Nostalgiefahrten. Der doch sehr ausgedünnte Fahrplan ermöglicht es, private Sonderzüge ungestört vom Normalbetrieb zu organisieren. Seitens der Steiermarkbahn wird sogar im Internet auf diese Möglichkeit aufmerksam gemacht. Wegen des spärlichen Zugangebotes und der Streckenführung abseits des Straßennetzes war diese oft einstellungsgefährdete Bahnlinie anscheinend von den Eisenbahnfreunden so wenig dokumentiert worden, dass nun einiger Nachholbedarf besteht. Die herrliche, ziemlich naturbelassene Hügellandschaft bietet zudem viele schöne Fotomotive.

Am Freitag, dem 29.4.2022, verkehrten vier von privater Seite bestens organisierte Sonderzüge speziell für Fotografen. Sorgfältig ausgewählte Halte ermöglichten bei sonnigem Wetter zahlreiche Bilder, hauptsächlich zum Thema Güterverkehr. Ein Zugpaar verkehrte mit der E 41 und dem Vorspanntriebwagen ET 2, der an einigen Fotostellen abgekuppelt wurde um das authentische Fotomotiv eines Güterzuges zu bieten. Ein weiteres Zugpaar wurde mit dem ET 1 und einem bzw. zwei Güterwagen gefahren. Damit waren auch alle drei elektrischen Triebfahrzeuge, die auf dieser

Von oben nach unten:

Einen schönen Ausblick auf das oststeirische Hügelland hat man von diesem Hügel zwischen Oedt und Prädiberg. Hier fährt der ET 2 als Vorspanntriebwagen vor der E 41 und dem Fotogüterzug, der aus fünf Trichterwagen der Steiermarkbahn bestand. Eine derartige Doppeltraktion in dieser Reihung hatte es vermutlich noch nie gegeben, da normalerweise die Lokomotive vorne gewesen wäre.

Trotz der umfangreichen Modernisierungen werden die beiden Triebwagen noch immer von den originalen Gleichstromfahrern aus gesteuert.

Nach dem Abkuppeln des ET 2 stellt sich die E 41 mit dem Güterzug zwischen Hofstätten und Trautmannsdorf den Fotografen.





mit dem einzigartigen Stromsystem von 1800 V Gleichstrom betriebenen Bahn mit eigener Kraft fahren können, in Betrieb. ■

Alle Fotos: DI Helmut Bogner, 29.4.2022

Nach einem Foto des Güterzuges mit der Lokomotive alleine wird im Bahnhof Trautmannsdorf der Vorspanntriebwagen für die Reiseteilnehmer wieder angekuppelt.



Nachmittags verkehrte der ET 1 als „GmP“, hier nahe der Haltestelle Burgfried.



Ein nettes Motiv bietet der gepflegte Bahnhof von Maierdorf. Der Güterzug mit der E 41 hält sich diesmal im Hintergrund.

Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé

- 6. Teil

DI Gerhard Luft

Ein nächtlicher Tankstellenaufenthalt bei einer steinzeitlichen Tankstelle mit noch handbetätigter Benzinpumpe endete nach dem Volltanken damit, dass nach 50 Kilometern der Tank schon wieder leer war... ■

Beim Besuch des Hauptbahnhofes Valencia kam uns dort natürlich auch die Straßenbahn in die Quere und es erschien notwendig, auch auf diese ein Auge zu werfen. Wie ersichtlich, hatte diese noch alten Charme aufzuweisen. Aus den Reklameaufbauten am Dach ragt das zarte Stangerl des Rollenstromabnehmers hervor, der hölzerne Wagenkasten hat offene Plattformen, der Fahrer geht stehend seiner Tätigkeit nach und genießt den Fahrtwind durchs geöffnete Front-Seitenfenster. Auch der Schaffner, ausgerüstet mit lederner Umhängetasche, findet sich hier nach getaner Ar-



beit ein. Vorne am Wagen prangt die noch handgemalte Fahrzeugnummer 201. Filigran erscheint die Kupplung samt Halterung und es fällt das Fehlen eines Fangkorbes auf. Wagenkasten und Rahmen erwecken den Eindruck, nur mit Schraubenfedern auf ein an ein ausrangiertes Drehgestell erinnerndes Fahrwerk aufgesetzt zu sein.

Sehr ähnlich sieht auch Triebwagen 123 auf Linie 18 aus. Die fehlende Dachreklame gibt einen Blick auf die Halterung des Rollenstromabnehmers frei. Dass damals bereits auch modernere Triebwägen im Einsatz standen, erkennt man am Fahrzeug, welches rechts gerade vor der Porta Serrano, einem Wahrzeichen Valencias, vorbeifährt. Schon damals war der starke Autoverkehr beim Fotografieren hinderlich.



Fast an der gleichen Stelle wie vorher fährt der schon modernere Triebwagen 227 auf Linie 11 mit verschließbaren Plattformen. Der kantige Dachaufbau dürfte Dachwiderständen einer elektrischen Widerstandsbremse dienen.



Weil es dort so schön war: Triebwagen 169 auf Linie 16 mit einem herzigen Beiwagen, der mit seinen offenen Plattformen stark an ähnliche Typen der Wiener Tramway („Hutscherln“) erinnert. Beide Fahrzeuge gewinnen sehr durch das Fehlen der Dachreklamen, die Palmwedel verleihen all dem ein südliches Flair.



Wunderschön anzusehen ist der Beiwagen 88 vor der Porta Serrano. Spaß machen das Mitfahren auf dem Trittbrett sowie das Auflegen der Ellbögen an den Rahmen der geöffneten Fenster, um sich bei der Mittagshitze ein wenig Abkühlung zu verschaffen.



Der Triebwagen 223 auf Linie 16 in einem günstigen Verkehrsmoment vor der großteils frei sichtbaren Porta Serrano. All diese Straßenbahn motive sind Geschichte, weil es vor dem Monument keine Straßenbahngleise mehr gibt. Diese enden in einer großen Schleife nördlich vor der Polizeizentrale. Lediglich die Palmen haben überlebt, wovon sich „Googler“ überzeugen können.



Zusammenkünfte und Veranstaltungen








Monika Harrer

WIEN: Mittwoch ab 19.00 Uhr im Restaurant "Falkensteiner Stüberl", 1030 Wien, Kleistgasse 28

GRAZ: Jeden Mittwoch im Verbandslokal: 8010 Graz, Steyrgasse 114, alte Remise, 1.Stock

INNSBRUCK: Jeden ersten Donnerstag im Monat 16.45 Uhr Stammtisch, 17.00 Uhr Vortrag;
Café Inthal, 6020 Innsbruck, Wilhelm-Greil-Str. 3

EISENBAHNMUSEUM SCHWECHAT: 2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2b, Öffnungszeiten: Fr 14 - 18, Sa, So, Feiertag 10 - 17 Uhr

Mi, 1.6.	19.00 Uhr	Rainer Spath und Stefan Thier: „3 Mal Tageskarte Gruppe A-B bitte!“ Ein Wochenende in Hannover und Umgebung	 Graz
Do, 2.6.	16.45 Uhr	Hauptthema: „Neue Entwicklungen am Bahnhof Jenbach“	 Innsbruck
So, 5.6.	10 - 17 Uhr	Dampfbetrieb auf der Feldbahn; Sonderausstellung „60 Jahre Schnellbahn-Stammstrecke“	Eisenbahnmuseum Schwechat
Mi, 8.6.	19.00 Uhr	Heinz Albrecht: „Plan-Dampfbetrieb der DB und DR in den 70er-Jahren und Linz - Summerau“	 Wien
Mi, 15.6.	19.00 Uhr	Alfred Luft zeigt aus dem Schatzkästchen von Harald Navé: „Dampfbetrieb am Jing Peng-Pass“	 Wien
Mi, 22.6.	19.00 Uhr	Adolf Sykora: „Ausgemusterte österreichische Fahrzeuge“	 Wien
Mi, 29.6.	19.00 Uhr	Ernst Plefka: „Kanada“	 Wien
Do, 7.7.	16.45 Uhr	Hauptthema: „Eisenbahnen in Griechenland“	 Innsbruck

Bitte informieren Sie sich vor einem Besuch beim Veranstalter, ob die Ausstellungen, Sonderfahrten oder Vorträge auch wie geplant stattfinden können!

Modellbahn-Ausstellungen (alle Angaben ohne Gewähr)

Monika Harrer

Tabelle Farbcodierung:

Wien	NÖ	OO	Stmk	Kärnten	Tirol	Salzburg	Vorarlberg	Burgenland
------	----	----	------	---------	-------	----------	------------	------------

jeden Mittwoch	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	18 - 21 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66, Stiege 33 (Gemeinschaftsraum)
jeden Sonntag	MBC Strasshof	Klubanlage	H0, H0e	10 - 12 Uhr	2231 Strasshof/Nordbahn, Sillerstr. 123, (Freigelände des Eisenbahnmuseums)
jeden Mittwoch	mntv (Modellbahn nach Tiroler Vorbild)	Anlage, Clubabend	H0	ab 17 Uhr	2500 Baden, Wienerstraße 13-21
Sa, So, Feiertag	Obralino-Minibahn	Gartenbahn im Obra-Kinderland	7¼ Zoll (184 mm)	13 - 17 Uhr	4872 Neukirchen/Vöckla, Kirchenplatz 5
jeden Samstag	MEC Graz	Anlage	H0, H0e	14 - 17.30 Uhr	8020 Graz, Lazarettgürtel 54-56
Do, 2.6.	MBC St. Florian	Club-Fahrtag	H0	17 - 19 Uhr	4490 St. Florian, Stiftstr. 2, Meierhof
Sa, 4.6. bis Mo, 6.6.	Modellbauausstellung	Modulanlagen und EB-Flohmarkt am Montag	diverse	10-13, 14-17 Uhr	8680 Mürzzuschlag, Heizhausgasse 2, Südbahnmuseum
Sa, 4.6.	40 Jahre „MC Preßburgerbahn“	Klubanlage	H0, H0e	10 - 17 Uhr	2401 Fischamend, Bahnhofstrasse 2 (im Bahnhof)
	MEB Kärnten	Anlage, Gartenbahn	Z, H0, G	10-12, 13-17 Uhr	9071 Köttmansdorf, Sonnenhangstraße 6a
So, 5.6.	MBG Ottakring	Klubanlage	H0, H0e	14 - 18 Uhr	1160 Wien, Montleartstraße 58 (im Hof)
Mo, 6.6.	MBG Ottakring	Klubanlage	H0, H0e	10-13, 14-18 Uhr	1160 Wien, Montleartstraße 58 (im Hof)
Sa, 11.6.	40 Jahre „MC Preßburgerbahn“	Klubanlage	H0, H0e	10 - 17 Uhr	2401 Fischamend, Bahnhofstrasse 2 (im Bahnhof)
	Dampfbahnclub Graz	Publikumsfahrttag	5 Zoll, 7¼ Zoll	10 - 18 Uhr	8053 Graz, Park des LKH Graz Süd-West, Wagner-Jauregg-Platz 1
So, 12.6.	MEC Eferding	Tag der offenen Tür	H0, N	10 - 16 Uhr	4070 Hinzenbach, Oberrudling 6
Sa, 18.6.	MEC N-Spur Austria	Klubanlage und Module	N	13 - 18 Uhr	1120 Wien, Meidlinger Hauptstraße 11, Stiege 2, Lokal 15
Fr, 24.6.	AMV Johnstraße	Klubanlage (Voranmeldung)	H0, H0e	17 - 19 Uhr	1150 Wien, Johnstraße 40 (im Keller der Schule)
Sa, 25.6.	EMSÖ (Erster Modellstraßenbahnverein Österreichs)	Modulanlage, Fahrtag beim Bezirksfest	H0, N	10 - 17 Uhr	2460 Bruck/Leitha, Stefaniegasse 11, Museum „Ehemaliges Bezirksgericht“
	IGM Wachau	Modulanlage	H0	9 - 18 Uhr	3485 Grunddorf (S5 10km vor Krems, hinter Firma Pichler-Wagensonner)
	MBC Horsching	Fahrtag	H0, H0e	13 - 16 Uhr	4063 Horsching, Niederdorfstr. 4 (im Antikhof)
	Dampfbahnclub Graz	Publikumsfahrttag	5 Zoll, 7¼ Zoll	10 - 18 Uhr	8053 Graz, Park des LKH Graz Süd-West, Wagner-Jauregg-Platz 1
So, 26.6.	IGM Wachau	Modulanlage	H0	10 - 18 Uhr	3485 Grunddorf (S5 10km vor Krems, hinter Firma Pichler-Wagensonner)
Do, 2.7.	10 Jahre Lukas Garten Bahn	300 m Gleis, 6 Bahnhöfe, 44 Weichen	österr. Schmalspur G	10 - 17 Uhr	8503 St. Josef, Tobiseggasse 31

Veranstaltungen

Monika Harrer

(Alle Angaben ohne Gewähr. Rückfragen bitte ausschließlich an den Veranstalter!)

Sonntag Mittwoch	10.00 - 12.00 Uhr 17.00 - 19.00 Uhr	Vor 60 Jahren: „Linie 47 ade“ und Straßenbahnen in Penzing anno dazumal	1140 Wien, Penzinger Straße 59	Bezirksmuseum Penzing
Freitag: Sa, So, Feiertag:	14 - 18 Uhr 10 - 17 Uhr	„60 Jahre Schnellbahn-Stammstrecke Floridsdorf - Meidling“	2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2B	Eisenbahnmuseum Schwechat
Di bis So, Feiertag	10 - 17 Uhr	geöffnet	2231 Strasshof/Nordbahn, Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
So- und Feiertag: Dienstag:	10 - 12 Uhr 17 - 19 Uhr	„Elektrisch in die Hinterbrühl“ - die Hinterbrühlerbahn im 20. Jhdt.	2340 Mödling, Thomas-Tamussino-Straße 3	Mödlinger Stadtverkehrsmuseum
Di, Do, Sa, So- und Feiertag	9 - 12 Uhr	geöffnet	3751 Sigmundsherberg, Museumsstraße 1	EB Museum Sigmundsherberg

Sa, So und Feiertag	lt. Fahrplan	Fahrten mit der Dampf- oder Diesellok nach Widnau	Lustenau ↔ Widnau	Rheinbähne
Sa, So und Feiertag	lt. Fahrplan	Betriebstage	Mistelbach ↔ Draisinenalm Grafensulz	Zayathaler Schienentaxi
jeden Sonntag	14 - 18.30	Betriebstage	Steyr LB ↔ Grünburg	ÖGEG-Steyrtalbahn
12. u. 19.6.	9.02 Uhr	Dampffahrt mit Mh.6	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
Fr, Sa, So	14 - 17 Uhr	geöffnet	9900 Lienz, Bahnhofplatz 10	EBFL Lienz
2. - 6.6.	11 - 16 Uhr	„Andampfen“ im Historama mit vielfältigem Rahmenprogramm	9170 Ferlach, Auengasse 27	Nostalgiebahnen in Kärnten
Sa, 4.6.	lt. Fahrplan	Nostalgieexpress Leiserberge	Wien ↔ Ernstbrunn	regiobahn
	8.37 Uhr	Alles Dirndl im Panoramawagen	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
So, 5.6.	10.00 Uhr	Überfall! Der Westernzug ist unterwegs	Gmünd ↔ Litschau	NÖVOG-Waldviertelbahn
	15.00 Uhr	Dampffahrt zum Wiesenrain Lustenau, Exkursion ans Rohr	Lustenau Wiesenrain	Rheinbähne
5. u. 6.6.	10.00 - 17 00 Uhr	Pfingstdampftage	4843 Ampflwang im Hausruckwald, Bahnhofstr. 29, Lokpark	ÖGEG
Sa, 11.6.	13.00 Uhr	Waldviertler Musikantenexpress	Gmünd ↔ Groß Gerungs	NÖVOG-Waldviertelbahn
	8.42 Uhr	Biersommelier im Ötscherbär	St. Pölten Hbf ↔ Laubenbachmühle	NÖVOG-Mariazellerbahn
So, 12.6.	10 - 17 Uhr	Dampftag	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
	lt. Fahrplan	Mit 77.28 zum Traunsee	Lokpark Ampflwang - Gmunden	ÖGEG
	15.00 Uhr	Rheindeltafahrt mit der Dampflokomotive, Vogelexkursion	Lustenau ↔ Widnau	Rheinbähne
	lt. Fahrplan	Bierspezialitätenfahrt mit der Dampfstraßenbahn „Adele“	Historama - Ferlach - Weizelsdorf und zurück	Nostalgiebahnen in Kärnten
Do, 16.6.	16.00 Uhr	„Smoke on Rails“ Dampffahrt mit Rauch, Steaks und Whisky	Lustenau ↔ Widnau	Rheinbähne
16. u. 17.6.	8.26 Uhr	„Bahndl-Tage“ zu 115 Jahre Rittnerbahn mit Sonderfahrt	Bf. Oberbozen - Klobenstein - Maria Himmelfahrt	Rittnerbahn
Sa, 18.6.	lt. Fahrplan	Feuerzauber in der Wachau	Krems a. d. Donau ↔ Spitz a. d. Donau	NÖVOG-Wachaubahn
	9.17 Uhr	Mit der Pferdekutsche zum Heurigen	Retz ↔ Weitersfeld	NÖVOG-Reblaus Express
18. u. 19.6.	lt. Fahrplan	Schmalspurfestival an der Mariazellerbahn	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
So, 19.6.	9.00 Uhr	Weidefestexpress	Gmünd ↔ Groß Gerungs	NÖVOG-Waldviertelbahn
Di, 21.6.	18.30 Uhr	Wieland Zimmer: „Eisenbahn, Straßenbahn und Schiff in Finnland“	1030 Wien, Kleistgasse 28, Gasthaus Falkensteiner Stüberl	EMC Karl Gölsdorf
	19.00 Uhr	Dr. Werner Schiendl: „Die Eisenbahnen zw. Semmering, Rax und Schneeberg bis hin zur LB Payerbach - Hirschwang“	1030 Wien, Arsenal 1 Heeresgeschichtliches Museum	ÖGLB Höllentalbahn
Sa, 25.6.	13 - 16 Uhr	Probefahrten und Ausstellung	3183 Freiland, Maierhof 8	FIM Feld- und Industriebahn Museum
	9.00 Uhr	Dampffahrt für Fotografen zum Steinbruch Koblach	Werkhof Lustenau - Mäder	Rheinbähne
	lt. Fahrplan	Gulasch-Sonderzüge auf der Rosentalbahn	Ferlach ↔ Feistritz	Nostalgiebahnen in Kärnten
So, 26.6.	10 - 16 Uhr	Vorführbetrieb von Feldbahnzügen	3183 Freiland, Maierhof 8	FIM Feld- und Industriebahn Museum
	10 - 17 Uhr	Dampftag	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
	9.00 Uhr	Mohnnudelzug	Gmünd ↔ Groß Gerungs	NÖVOG-Waldviertelbahn
	lt. Fahrplan	Mit der 92.2271 zum Bezirksfest in Zwettl mit Scheinanfahrten	Schwarzenau - Zwettl - Kl. Schönau - Waldhausen u. zK.	Museums-Lokalbahnverein - Heizhaus Zwettl
	15.00 Uhr	Fahrt mit der Dampflokomotive und Exkursion: „Heilkräuter am Rhein“	Lustenau ↔ Widnau	Rheinbähne



DIE SCHIENE

Österreichische Post AG
MZ16Z040973M ISSN 2222-2251
Retouren an: VEF, Fruethstraße 11, 1030 Wien

VEF
Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

48. Jahrgang
Nr. **07**

Einzelpreis € 8,00
Juli **2022**



Inhalt

Vor 60 Jahren	3
Der Bahnhof Bischofstetten - heute	7
Linie J ₂ - vor 90 Jahren Ade.....	8
Linie T _K - vor 50 Jahren Ade.....	10
Linie 33 - vor 50 Jahren Ade.....	11
Intensive Gleisbauwochen beim Wälderbähnle	17
Kurzmeldungen	19
Beinahe 150 Jahre Nordwestbahnhof - 2. Teil	20
Die Straßenbahnkreuzung in Souvret	24
Leser schreiben.....	27
Stückgutverladung auf dem Nordwestbahnhof eingestellt.....	28
Fotofahrt mit E ₁ 293 in Graz	29
Nachruf.....	29
Der nächste Teil der Spanienreise mit Harald Navé folgt wegen Platzmangel in der Augustausgabe.	

Titelbild:

Während zu Ferienbeginn die restlichen Wiener E₁ abgestellt wurden und voraussichtlich verschrottet werden, fährt der Museumszug 293 des Tramway Museum Graz, ex Wien E₁ 4706, in eine gesicherte Zukunft. Hier ist er auf der Neubaustrecke nach Reininghaus zu sehen. Viel Grün und neue Bauten - das moderne Verkehrsmittel dazu ist weder Bus noch U-Bahn, sondern die Straßenbahn, möglichst bevor noch alle Wohnungen bezogen sind.

Foto: Roman Lillich, 15.5.2022; siehe auch Bericht auf Seite 29.

Fotos letzte Umschlagseite:

Oben:

Belgien war das Land der Kleinbahnen - ein dichtes Netz durchzog das Land. Selbst so kleine Orte wie Souvret bei Charleroi konnten, wenn dort Linien kreuzten, eine gewisse Bedeutung erlangen - siehe auch Bericht auf Seite 24. Nach dem Einbiegen wechselt dort der Triebwagen 10278 in der Rue Jules Mattez vom linken auf das rechte Gleis. Foto: Dr. Ernst Plefka, 7.9.1978

Unten:

Der letzte „Wolfurter“ alias 45860 fährt auf der Wiener Vorortelinie in Ottakring westwärts. Er setzte den Schlusspunkt der Stückgutverladung auf dem Wiener Nordwestbahnhof.

Foto: Herbert Harrer, 12.5.2022; siehe auch Bericht auf Seite 28.

Impressum

Der gemeinnützige VEF – Verband der Eisenbahnfreunde, 1030 Wien, Fruethstraße 11, ist zur Gänze Herausgeber und Verleger der Zeitschrift Die SCHIENE.

ZVR-Zahl: 193862159
BIC: GIBAATWWXXX
IBAN: AT32 2011 1000 0047 2948
E-Mail: dieschiene@vef.at
Redaktionsadresse: Die Schiene, Fruethstraße 11, 1030 Wien

Die SCHIENE ist das Mitteilungsblatt folgender Vereine: VEF, bahnmedien.at, Erzbergbahn, Neue Landesbahn, ÖGEG, StEF, Tramwaymuseum Graz.

Redaktion: Herbert Harrer
Monika Harrer
Satz & Layout: Manuel Szecsenyi

Hersteller: Print Alliance HAV Produktions GmbH, Druckhausstraße 1, 2540 Bad Vöslau.
Vertrieb: Presse Großvertrieb Austria Trunk GmbH.
Einzelpreis: € 8,00; Jahresabonnement: € 50,00 inkl. Postzustellung (Inland). Für VEF-Mitglieder und Mitglieder von Partnervereinen ist die Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors dar und sind – wie auch Beiträge der Partnervereine und Leserbriefe – außer Verantwortung der Redaktion.

Nachdruck bei Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.
Die Vervielfältigung jeglicher Art ist untersagt.

Hinweis:

Auf Grund der Archivierung unserer Zeitschrift im Austria-Forum der TU Graz sind Texte und Bilder der älteren Hefte auch elektronisch verfügbar.

Medienpartner der Zeitschrift Die SCHIENE:

ÖMT – Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen

FH St. Pölten – Fachhochschule St. Pölten

FEDECRAIL – Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

NÖVOG – Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.

IGE – Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH, Deutschland



Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

Mitglied im
ÖMT

Verband Österreichischer
Museums- und Touristikbahnen

Printed in Austria
Logo einsetzen

Sommer in Wien!

Rent a Bim
Oldtimer-Straßenbahnfahrten

Genießen Sie mit Ihren Freunden oder Gästen das besondere Flair, das Wien von heute aus dem Blickwinkel der Straßenbahn vergangener Jahrzehnte zu erkunden.

Steigen Sie ein und erleben Sie den Sommer in Wien bei einer (maskenfreien) Fahrt mit Ihrer persönlichen **Rent a Bim Oldtimer Straßenbahn**.

Tel.: +43 1 892 13 34
E-Mail: info@rentabim.at
www.rentabim.at

Für VEF-Mitglieder gibt es spezielle Konditionen!



DIE SCHIENE

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT & REDAKTION

Sie erreichen uns unter dieschiene@vef.at
oder per Post an:
VEF-Verband der Eisenbahnfreunde,
Fruethstraße 11, 1030 Wien

Beiträge und/oder Veranstaltungstermine sind rechtzeitig (das ist der Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe!) bekannt zu geben, sonst können wir sie nicht veröffentlichen.

**Redaktionsschlüsse der nächsten Ausgaben:
6.7. und 3.8.2022**



www.dieschiene.com



Vor 60 Jahren

Alfred Luft



Am 1.7.1962 weilte mein Bruder Gerhard Luft auf dem Schneeberg. In der damaligen Endstation Hochschneeberg, die damals und noch lange nicht direkt beim Hotel lag, sind mit 999.05, 03, 02 und 04 vier der insgesamt fünf Loks des Schneebergbahntyps versammelt. Die Wiederkäufer nehmen jedoch keinerlei Notiz davon [1]. Bild [2] zeigt die 999.04 vor dem schönen, originalen Stationsgebäude, das seit der Verlängerung der Strecke zum Hotel seine Funktion verloren hat und durch einen Umbau völlig verschandelt wurde.



Mein Bruder war damals sehr günstig zu einem gebrauchten Volkswagen gekommen, welcher nebstbei bis heute wohlgepflegt museal erhalten ist. Als gutes Kind unternahm er mit unseren Eltern eine Rundfahrt durch Österreich samt Krimmler Wasserfällen und der unverzichtbaren Glocknerstraße. Bei dieser Reise entstanden als Nebenprodukt selbstredend einige Eisenbahnfotos. So sehen wir am 8.7.1962 auf der Krimmlerbahn die 2095.05 in der Haltestelle Bruckberg [3] und unweit davon die 2091.03 [4] (nächste Seite).



Am folgenden Tag, dem 9.7., kam Gerhard gerade zurecht, als die 298.05 mit dem täglichen Güterzug in Krimml rangierte. Bild [5] zeigt sie mit einem der typischen Vierachser als Begleitwagen vor dem Stationsgebäude sowie mit fünf aufgeschemelten Wagons auf dem Ladegleis [6]. Damals wickelte die Bahn noch einen ansehnlichen Güterverkehr ab, während er derzeit betrieblückerweise und trotz einer überaus bemühten Betriebsleitung völlig darniederliegt. Vermutlich sind Klimawandel und Energieproblematik noch





nicht arg genug. Nach der Fahrt über die Glocknerstraße nach Kärnten erwischte Gerhard am 13.7. die 1020.44 vor einem Güterzug bei Ledentzen auf der Karawankenbahn nahe dem Faaker See [7].

Gleichentags entstanden noch die Aufnahmen der deutschen Heeresfeldbahnlok 699.101 mit ihrem Zug im Bahnhof Miklauzhof der Vellachtalbahn [8] sowie eben in den Endbahnhof Eisen-



kappel einfahrend [9].

Der Besuch des romani-
schen Gurker Doms am
14.7. verursachte als letztes
Eisenbahnfoto dieser Reise,
dass diese hübsche Aufnahme
der 298.25 vor der Kirche
von Weitensfeld gezeigt
werden kann [10].

Zwei am 29.7. entstandene
Fotos von Peter Schmied
beschließen die Bilderfolge
dieses Monats. Vor dem
alten Bahnhof Stockerau
steht die Doppelgarnitur
4030.20+104 des erst im
Jänner aufgenommenen
Schnellbahnbetriebes [11].
Nach einem Spaziergang
durch die Stockerauer Au
gelangte er an die Donau,
die vor der Errichtung der
Staustufe Greifenstein genau
an dieser Stelle noch ungehindert
dahinfloss. Hier entstand als
Bild [12] die Aufnahme eines
aus einer 2067 und Triebwagen-
anhängern bestehenden sonntäglichen
Verstärkungszuges für die
damals noch zahlreich die
Bahn benutzenden Ausflügler.
Dieser hübsche Blick über
den Strom auf die Bahnstrecke
samt der Burg Greifenstein ist
mit dem Bau des Kraftwerks
verloren gegangen. ■



*Der Vorstand des **VEF**
gratuliert herzlichst zum Geburtstag!*

im Juli

Erich Havlicek	85	Alfred Filinger	65
Johann Weismann	85	Georg Berger, MAS	60
Dir. Michael Ableitner	75	Andreas Bläse	60
Gottfried Lehmann	75		



Der Bahnhof Bischofstetten - heute

DI Helmut Bogner

Auf der Zweiglinie der Mariazellerbahn von Ober-Grafendorf nach Gresten befand sich im kleinen Ort Bischofstetten der erste Bahnhof. Nach der Einstellung dieser Strecke im Dezember 2010 kümmernte sich ein Verein, die „Bischofstetter Bahnhofsfreunde“, um den Erhalt dieses charakteristischen Lokalbahnhofes, auch in der Hoffnung, dass ein damals schon geplanter Museumsbahnbetrieb wieder Züge dorthin bringen würde. 2015 erfolgte aus verschiedenen lokalpolitischen Gründen die Entscheidung, die Bahn nicht ins Bischofstetter Gemeindegebiet zu führen und die Gleise ab der Gemeindegrenze sofort zu entfernen. An dieser Grenze entstand im Vorjahr die neu gebaute und „Haag-Kleinsiering“ genannte Endstation der Museumsbahn.

Wie aber sieht es derzeit beim Bahnhof Bischofstetten aus? ■

Alle Fotos: DI Helmut Bogner, Mai 2022



Von oben nach unten:

Das schön renovierte Bahnhofsgebäude beherbergt das sehr nette Gasthaus „Zur Krumpe“. Hier, im asphaltierten Bereich des durchgehenden Hauptgleises 1, beginnt auch der auf die ehemalige Bahntrasse in Richtung Mank verlegte Radweg. Ganz rechts ist noch ein Stück des Gleises der Laderampe zu erkennen.

In Blickrichtung des Streckengleises nach Mank erkennt man hinter dem gepflegten Gastgarten einen historischen Zug, der auf den Resten des bahnhofseitigen Ladegleises 3 steht. Hier beginnt der Radweg.

Auf Gleis 3 des ehemals dreigleisigen Bahnhofes steht seit 31.5.2006 die 298.09 des „Eisenbahnclubs Mh.6“ mit drei Schmalspurwagen. Sie wurde 1894 von Krauss in Linz unter der Fabriknummer 3063 für die Murtalbahn als Nr. 9 „Murau“ gebaut und erinnert nun an den Dampfbetrieb auf der „Krumpe“. Vorher war sie als Blickfang neben dem Würstelstandwaggon am St. Pöltner Hauptbahnhof im Bereich der ehemaligen Straßenbahndation aufgestellt gewesen.





Auf der seit 2015 gleislosen Bahntrasse kann man vom Endpunkt der Museumsbahn, abseits der Straße, mehr oder weniger bequem in 2,7 km den Bahnhof Bischofstetten zu Fuß oder per Fahrrad erreichen.



Neben der 2091.11 sehen wir vom neuen Bahnsteig „Haag-Klein-sierning“ auf die Gemeindegrenze und auf die ehemalige, nach Bischofstetten führende Bahntrasse.



Linie J₂ - vor 90 Jahren Ade

Egbert Leister

Die Linie J₂ verkehrte ab 16.4.1911 auf der Strecke Schottenhof - Ottakringer Straße - Josefstädter Straße - Lastenstraße - Radetzkystraße, wo in der Hinteren Zollamtsstraße auf einem Stockgleis gekuppelt wurde. Die seit 27.11.1924 benützbare Matthäusschleife wurde erst 1927 befahren, das Stockgleis um 1935 abgetragen. Der J₂ war die zweite Durchgangslinie auf der Lastenstraße nach dem H₂, welcher dort seit 7.5.1910 fuhr. Diese Linienführungen dienten zur Entlastung der Ringstraße. Fast während ihrer ganzen Betriebszeit erfolgte an schönen Sonn- und Feiertagen eine Verlängerung über Löwengasse - Rotundenbrücke zur Hauptallee. Bis 1921 war die Linie J₂ auch im Freudenau-Verkehr eingesetzt. Wegen der Kartoffelumladung vom Schleppgleis der k. k. Staatsbahn in Straßenbahngüterwagen musste die Linie J₂ von Oktober 1916 bis November 1917 bei Rennveranstaltungen zum Lusthaus, der Endstelle der Linie 80, fahren. In den Jahren 1922 bis 1925 wurde die Linie J₂ an bestimmten Sonntagen auch über die

Franzensbrücke zum Praterstern verlängert. Sogar anlässlich der Frühjahrsmesse 1922 wurde der J₂ als Messelinie eingesetzt und verkehrte über Weiskirchnerstraße - Stubenring - Praterstraße - Praterstern - Ausstellungsstraße - Nordportalstraße bis zur Rotundenschleife. In späteren Jahren erfolgte kein diesbezüglicher Einsatz mehr, offenbar war diese Verbindung nicht besonders gefragt.

In den Jahren 1919 und 1920 erforderten Kanalbauarbeiten dreimal längere Umleitungen über Thaliastraße - Blindengasse, wobei es 1920 in der Ottakringer Straße zwischen Erdbrustgasse und Johann-Nepomuk-Berger-Platz einen Pendelverkehr als Ersatz gab. Ab 30.9.1924 konnte die neue Gleisanlage hinter dem Verkehrsbüro und auf dem Karlsplatz befahren werden. Wegen des Brandes des Justizpalastes erfolgte die Sperre der Lastenstraße, was vom 19.7. bis 10.8.1927 die Führung der Linie über den Ring und die Uraniastraße zur Radetzkystraße erforderte.

Nach Fertigstellung der Neubaustrecke

durch die Wilhelminenstraße, Sandleitengasse und Güpferlingstraße wurde die Linie J₂ ab 2.12.1928 vom Schottenhof nach Dornbach umgelegt. Sie wurde auf der Neubaustrecke zur Stammlinie, deren Fahrscheinmarkierung 45a war (das Feld a im Fahrschein neben 45). Die andere Endstelle lautete wie zuvor Radetzkystraße bzw. an SF nach Bedarf Hauptallee.

Ein weiterer Kanalbau besiegelte schließlich das Schicksal der Linie J₂. Durch die Baustelle auf dem Johann-Nepomuk-Berger-Platz war das Verbindungsgleis unterbrochen und eine Umleitung nicht möglich. So stellte man die Linie J₂ mit 10.7.1932 vorübergehend baubedingt ein und führte die Linie 48, welche von der Bellaria zur Teichgasse fuhr, auf der Strecke der Linie J₂ bis nach Dornbach weiter. Dieses Provisorium bewährte sich so gut, dass es nach Ende der Bauarbeiten beibehalten wurde.

Die Eröffnung der einzelnen Strecken ohne Rücksichtnahme auf Betreiber und Betriebsart:

4.3.1873	Aspernplatz - Uraniastraße - Radetzkystraße - Löwengasse bis zur Rasumofskygasse
1.5.1873	Praterstern - Nordportalstraße bis Rotunde
25.6.1873	Neulerchenfelder Straße - Ottakringer Straße bis Erdbrustgasse (Schottenhof)
1.9.1873	Rasumofskygasse ab Löwengasse - Rotundenbrücke - Wittelsbachstraße - Rotundenallee bis Rondeau (Hauptallee/Stadionallee)
24.8.1874	Weiskirchner Straße ab Ring - Landstraßer Hauptstraße bis Invalidenstraße
20.10.1874	Rosensteingasse von Ottakringer Straße bis Hernalser Hauptstraße
28.12.1899	Invalidenstraße ab Ungargasse bis Landstraßer Hauptstraße
16.1.1900	Lerchenfelder Straße ab Blindengasse - Thaliastraße bis Stillfriedplatz
12.9.1900	Invalidenstraße ab Landstraßer Hauptstraße - Hintere Zollamtsstraße
20.5.1901	Thaliastraße von Stillfriedplatz bis Montleartstraße
8.8.1901	Rosensteingasse
22.6.1890	Taubergasse
16.11.1901	Zweierlinie bis Operngasse (Friedrichstraße)
26.1.1902	Radetzkystraße ab Radetzkyplatz - Franzensbrückenstraße - Praterstern

26.1.1902	Friedrichstraße - Karlsplatz - Lothringerstraße - Johannesgasse - Am Heumarkt - Große Ungarbrücke
25.4.1902	Maroltingergasse von Thaliastraße bis Wiesberggasse (Remise Ottakring)
5.11.1903	Montleartstraße von Ottakringer Straße bis Thaliastraße
2.12.1928	Wilhelminenstraße - Sandleitengasse - Güpferlingstraße

Die Streckenführung war:

16.4.1911: Ottakring, Montleartstraße (Schottenhof) - Ottakringer Straße - Johann-Nepomuk-Berger-Platz - Neulerchenfelder Straße - Josefstädter Straße - Lastenstraße - Radetzkystraße - Löwengasse - Rasumofskygasse - Rotundenbrücke - Wittelsbachstraße - Rotundenallee - Hauptallee

24.9.1911: Schleife: Ottakringer Straße - Enenkelstraße - Thaliastraße - Montleartstraße - Ottakringer Straße

2.12.1928: Dornbach, Stockgleis Vollbadgasse - Dornbacher Straße - Güpferlingstraße - Sandleitengasse - Wilhelmstraße - Taubergasse (auf der Rückfahrt Rosensteingasse) - Johann-Nepomuk-Berger-Platz - Neulerchenfelder Straße - weiter wie bisher zur Hauptallee

16.4.1911 - 2.5.1913	Schottenhof - Radetzkystraße	
16.1.1911 - 18.9.1921	Schottenhof - Freudenau	Rennen
16.4.1911 - 1.5.1913	Schottenhof - Hauptallee	SF nach Bedarf
3.5.1913 - 15.9.1913	Schottenhof - Hauptallee	(Adria-Ausstellung)
16.9.1913 - 17.10.1916	Schottenhof - Radetzkystraße	W
18.10.1916 - 8.11.1917	Schottenhof - Lusthaus	W (Erdäpfelumladung)
9.11.1917 - 11.8.1919	Schottenhof - Radetzkystraße	W
21.9.1913 - 1.12.1918	Schottenhof - Radetzkystraße	SF, n. B. weiter zur Hauptallee
18.10.1916 - 11.11.1916	Schottenhof - Lusthaus	W Rennen
2.2.1919 - 10.8.1919	Schottenhof - Radetzkystraße	SF, n. B. weiter zur Hauptallee
12.8.1919 - 31.7.1920	Schottenhof - 46 - 5 - Radetzkystraße	W
17.8.1919 - 5.10.1919	Schottenhof - 46 - 5 - Radetzkystraße	SF, n. B. weiter zur Hauptallee
14.3.1920 - 25.7.1920	Schottenhof - 46 - 5 - Radetzkystraße	SF, n. B. weiter zur Hauptallee
1.8.1920 - 2.2.1921	Schottenhof - Radetzkystraße	
12. 9.1920 - 25.11.1928	Schottenhof - Hauptallee	SF n. B.
3.2.1921 - 15.3.1921	Schottenhof - 46 - 5 - Radetzkystraße	
16.3.1921 - 18.7.1927	Schottenhof - Radetzkystraße	
5.3.1922 - 8.3.1925	Schottenhof - Praterstern	SF n. B.
19.3.1922 - 26.3.1922	Schottenhof - 74 - R - 21 - Rotunde	Messe SF
19.7.1927 - 10.8.1927	Schottenhof - R - 78 - Radetzkystraße	Justizpalastbrand
11.8.1927 - 1.12.1928	Schottenhof - Radetzkystraße	
2.12.1928 - 10.7.1932	Dornbach - 48 - 45 - Radetzkystraße	
10.3.1929 - 10.7.1932	Dornbach - 48 - 45 - Hauptallee	SF n. B.

Einige Ausläufe:

14.8.1914 Schottenhof - Radetzkystraße: 656+1406, 944+1226, 2137+1898, 484+1736, 651+1601, 758+1696, 2080+1220, 937+1623;

2.8.1916 Schottenhof - 45 - 2 - 78 - 81 - Freudenau: 112+1061, 128+1141, 217+1187;

13.9.1921 Schottenhof - Hauptallee: 985+3264, 243+3217, 256+3386, 257+3285, 399+3328, 183+3564, 113+3293, 736+3381, 297+3566, 133+3463, 298+3482, 272+3476, 790+3673, 398+3383, 277+3294, 364+3234, 615+3414.

23.3.1932 Dornbach - Radetzkystraße: 2005+3602, 2073+3680, 2017+3487, 2087+3694, 2021+2641, 2108+3603, 2022+3322, 2128+3179, 2023+3679, 2129+3205, 2040+3270, 2132+3386, 2051+3127, 2133+3745, 2058+3712, 2136+3268, 2065+3020, 2142+3757, 2068+3327, 2148+3732, 2089 Dornbach

Folgende Wagentypen waren auf der Linie J₂ laut den Ausläufen im Einsatz:

D, G, G₁, G₂, G₃ und H; a₁, b₁, c₃, g, k, k₁, k₂, k₃, p, p₂, r, s, s₁ und v.

Zurückkommend auf die Linie 48, welche man als Erbschleicherin bezeichnen könnte: Sie begann am 13.3.1907 als Korrespondenzlinie der Linie G auf deren Radialstrecke von der Bellariastraße bis zur Teichgasse. Nach Einstellung der Linie G mit 14.11.1922

wurde sie zur Stammlinie auf deren Strecke bis zur Wattgasse. Ab 11.7.1932 wurde sie zum Ersatz der Linie J₂ auf deren Strecke vom Johann-Nepomuk-Berger-Platz nach Dornbach. Das Schicksal wollte es so: Diese Linie wurde sehr gut angenommen. Das war das Todesurteil für die vorübergehend eingestellte J₂, sie kam nicht mehr. Das Schicksal

der „vorübergehenden Einstellung“ traf später auch die Linien L und 59, allerdings ersatzlos. Die Linie J₂ war bei keinen Sondereinsätzen wie Stadion, Theater oder Zentralfriedhof eingesetzt, lediglich im Jahr 1913 bei der Adriaausstellung und 1922 im Messeverkehr. Leider waren keine Fotos greifbar. ■



FRITZ RODATZ
Versicherungen rund um die Eisenbahn

Seit über 50 Jahren Ihr Spezialist für Eisenbahnen!

Wir bieten Ihnen kostengünstigen Versicherungsschutz „Rund um die Bahn“

Informieren Sie sich über unsere Leistungen auf unserer Homepage:

www.eisenbahnversicherungen.de

Ihr Fritz Rodatz Team erreichen Sie unter:

E-Mail: info@fritzrodatz.de / Tel.: +49 40 23 13 93 / FAX +49 40 23 19 28



Ein T1-Triebwagen der Linie Tk im Stapel in der Freudenau. Foto: Egbert Leister, 26.7.1969



Linie Tk - vor 50 Jahren Ade

Egbert Leister

Die Linie Tk war die Schwesterlinie der Linie T und fungierte ebenfalls nur als Bedarfslinie. Beide Linien verkehrten meist nur an Sonntagen nach Bedarf ab Hauptallee, nach Eröffnung des Trabrennplatzes auch ab Freudenau. Von 1924 bis 1934 waren die Linien T und Tk im Abendverkehr als Ersatz der Linie L im Einsatz. Einziehende Züge fuhren über 80 zum Bahnhof Erdberg. Während der Zeit der Luftangriffe gab es keine Ausfälle, da ja nur nach Bedarf gefahren wurde. Jedoch wurde die Linie Tk während dieser Zeit an wenigen Tagen als Stammlinie ab Erdberg über 75 - K - R - 75 nach Bahnhof Erdberg eingesetzt.

Eröffnung der einzelnen Streckenteile ohne Rücksicht auf Betreiber und Betriebsart:

30.6.1868	Ring ab Schottentor - Oper - Aspernplatz
8.6.1869	Schottenring ab Schottentor - Franz-Josefs-Kai - Aspernplatz
4.3.1873	Urانياstraße ab Aspernplatz - Radetzkystraße - Löwengasse
1.5.1873	Rasumofskygasse ab Löwengasse - Rotundenbrücke - Wittelsbachstraße - Rustenschacherallee bis Rondeau (Hauptallee/Stadionallee)
12.1.1904	Schüttelstraße ab Rotundenbrücke bis Stadionbrücke - Schlachthausgasse
2.9.1909	Schüttelstraße ab Stadionbrücke - Hagelgraben - Lusthaus
8.9.1909	Abzweigung zum Rennplatz Freudenau

Die Streckenführung war wie folgt:

Ab 28.4.1907: Prater Hauptallee - Rotundenallee - Wittelsbachstraße - Rotundenbrücke - Rasumofskygasse - Löwengasse - Radetzkystraße - Urانياstraße - Franz-Josefs-Kai - Ring - Urانياstraße - Radetzkystraße - Löwengasse - Rasumofskygasse - Rotundenbrücke - Wittelsbachstraße - Rotundenallee - Prater Hauptallee, bei Rennveranstaltungen auch ab Freudenau - Hagelgraben - Schüttelstraße - Rotundenbrücke zum Franz-Josefs-Kai.

28.4.1907 - 20.5.1918	Hauptallee - K - R - Hauptallee	SF nach Bedarf
9.9.1909 - 29.9.1912	Freudenau K - R - Freudenau	Galopprennen
8.12.1918 - 12.1.1919	Rotundenbrücke - K - R - Rotundenbrücke	SF
19.1.1919 - 26.1.1919	Hauptallee - K - R - Hauptallee	SF
16.3.1919 - 18.5.1939	Hauptallee - K - R - Hauptallee	SF nach Bedarf
7.6.1924 - 24.4.1934	Hauptallee - K - R - Rotundenbrücke	ab 22.30 statt L*
23.5.1920	Freudenau - K - R - Freudenau	Galopprennen
3.6.1939 - 2.7.1939	Hauptallee - K - R - 75 - 4 - Hauptallee	SF, Bauarbeiten
9.7.1939 - 28.5.1944	Hauptallee - K - R - Hauptallee	SF nach Bedarf
25.4.1943 - 28.5.1944	Freudenau - K - R - 80 - Bhf. Erdberg	Galopprennen
11.9.1944 - 14.9.1944 und 14.2.1945	Bhf. Erdberg - 75 - K - R - 75 - Bhf. Erdberg	

* einziehende Züge weiter über 80 - Bahnhof Erdberg

Nach 1945 erhielt die Schwesterlinie T ein neues Betätigungsfeld zwischen St. Marx und Schottenring. Als Bedarfslinie kam sie erst ab 1948 wieder zur Hauptallee. Züge über den Kai fuhren ab Hauptallee als 78, ab Freudenau als 181 bis zur Eßlinggasse und zogen dann als Linie T über den Ring ein. Erst ab 1954 wurden diese Fahrten wieder als T_K bezeichnet. Die Signalscheibe konnte praktischerweise mit einer Klappe auf T_K umgestellt werden, sodass ein Scheibentausch am Kai entfallen konnte.

Am 7.11.1954 fuhren die Freudenauer Züge wegen der Sperre der Rotundenbrücke über die Erdbergstraße zum Kai. Anlässlich des Blumenkorsos fuhr die Linie T_K erstmals am 28.5.1959 ab Lusthaus. Von Oktober 1959 an war dies dann eine ständige Frühlinie mit zwei Kursen. Die damalige Einstellung des Schienenverkehrs in der Uraniastraße machte Verstärkungsfahrten ab Hauptallee über Kai oder Ring unmöglich. Dies verursachte auch die Einstellung der Linie T_K.



Die Abfahrtsstelle in der Freudenau, hinter den Tourenzügen sind die gestapelten Züge zu sehen. Hinter dem Zug der Linie J steht ein Zug der Linie T_R und dann einer der Linie T_K; Aufnahmezeitpunkt etwa 1921. Foto: Sammlung Egbert Leister

14.3.1954 - 25.6.1972	Hauptallee - K - Eßlinggasse	SF nach Bedarf*
27.5.1954 - 17.10.1954	Freudenau - Eßlinggasse	Galopprennen*
7.11.1954	Freudenau - 75 - K - Eßlinggasse	Galopprennen
13.11.1954 - 26.7.1969	Freudenau - K - Eßlinggasse	Galopprennen*
28.5.1959	Lusthaus - K - Eßlinggasse	Blumenkorso*
12.10.1959 - 15.6.1965	Lusthaus - K - Eßlinggasse	Mo - Fr früh*
14.7.1965 - 14.7.1969	Lusthaus - K - Eßlinggasse	Mo - Fr früh

* weiter als T über Ring - 74 nach St. Marx

Die Linie T_K wurde vom Bahnhof Erdberg betrieben.

Auslauf ist nur einer überliefert, er wurde im VEF-Archiv gefunden und stammt vom 2.1.1944.

Linie T Hauptallee - Ring - Kai - Hauptallee, Linie T_K Hauptallee - Kai - Ring - Rotundenbrücke:

2463+3773, 2558+3567, 4078+3764, 4082+3060, 4085+3541, 4090+3704, 4099+3653,4121+3265, 4232+3726,4137+3583.

Eingesetzte Wagentypen: K, L₂, M und T₁; g, k₁, k₂, k₃, k₄ und k₆

33

Linie 33 - vor 50 Jahren Ade

Egbert Leister

Selten geschah es, dass mit einer Linieneinstellung auch eine Verkehrsverbesserung verbunden war. Nach der Einstellung der Linie 33 ab 15.7.1972 fuhr nämlich die Linie 132 über die Strecke der Linie 33 und weiter über die seit 1940 nicht mehr linienmäßig befahrene Wexstraße.

Die Linie 33 wurde als Korrespondenzlinie für die Linien N und N_K eingeführt und verkehrte von April bis Juni 1907 zwischen Eßlinggasse und Leipziger Straße, danach bis Brigittenau, Wexstraße (Betriebsbahnhof). An Sonn- und Feiertagen verkehrte sie anstelle der Linie 34 bis Barawitzkagasse. Der Grund dieser Maßnahme war, dass an Sonntagen statt der Linie N (Troststraße - Brigittenau) die Linie S (Troststraße - Grinzing) verkehrte. So verband man die beiden kurzen Linien 33 und 34 und führte an SF eine durchgehende Linie Franz-Josefs-Kai - Barawitzkagasse mit dem Liniensignal 33. Ab März 1908 verkehrte die Linie N täglich; damit wurde auch die Linie 34 wieder getrennt betrieben.

Eröffnung der einzelnen Streckenteile ohne



Ein geschmückter Zweiwagenzug der Linie 33, G₁ 854+k, fährt am 1.5.1956 in der Oberen Augartenstraße. Foto: Alfred Luft/Sammlung Egbert Leister

Rücksicht auf Erbauer, Betreiber und Betriebsart:

- 8.6.1869 Franz-Josefs-Kai vom Schwedenplatz bis Ring
 12.6.1886 Jägerstraße
 23.7.1904 Klosterneuburger Straße ab Wenzelgasse - Brigittener Lände - Heiligenstädter Brücke - Gunoldstraße bis Barawitzkagasse
 22.4.1909 Wexstraße
 2.6.1883 Franz-Josefs-Kai ab Ring - Augartenbrücke - Untere Augartenstraße
 5.12.1911 Schleife Eßlinggasse

Die Einlagefahrten zu Betriebsbeginn und -schluss wurden 1914 aufgegeben - danach gab es lange Jahre keine Linie 33. Erst ab 28.2.1932 wurde wegen der gesunkenen Frequenz neuerlich die Linie N zur Werktaglinie und an Sonntagen fuhr wieder der 33er.

Die Streckenführung war:

- 6.4.1907 Franz-Josefs-Kai - Augartenbrücke - Untere und Obere Augartenstraße - Klosterneuburger Straße bis Leipziger Straße (bei Verlängerung: Klosterneuburger Straße - Brigittener Lände - Heiligenstädter Brücke - Gunoldstraße - Barawitzkagasse)
 6.6.1907 Klosterneuburger Straße - Wexstraße - Bahnhof Brigittenu
 5.12.1911 Schleife Eßlinggasse: Eßlinggasse - Gonzagagasse - Zelinkagasse.
 19.9.1938 Schleife Eßlinggasse: in umgekehrter Richtung
 8.12.1957 Neue Schleife Kai bei der Augartenbrücke
 24.3.1962 Neue Schleife bei der Stadtbahnstation Schottenring am Kai

1937 wurde wegen einer Militärparade zweimal über die Strecke 27 zum Volkssprater gefahren. Der Umbau des Aspernplatzes verursachte im September 1939 an zehn Tagen die Kurzführung der Linie N zum Hochstrahlbrunnen und die Einstellung der Linie Nk. Die Linie 33 verkehrte in dieser Zeit an W ab 8.00 Uhr.

Anfang Oktober 1942 endete der Betrieb an SF. Danach wurde nur mehr an W gefahren, erst ab 8.00 Uhr, von Oktober bis Dezember 1942 von 16.00 bis 20.00 Uhr, danach im Prinzip von 8.00 bis 20.00 Uhr mit gelegentlichen Abweichungen. Am 13.3.1943 gab es noch eine Sonderführung der Linie 33, als anlässlich des fünften Jahrestages der „Heimkehr Österreichs in das Großdeutsche Reich“ eine Massenveranstaltung in der Simmeringer Waggonfabrik angeordnet war und Züge aus allen Bezirken dorthin geführt wurden.

Von oben nach unten:

Der untaugliche G 603 der Linie 33 wird von einem Planzug, ein K mit einem n-Stadtbahnbeiwagen, in der Jägerstraße Richtung Betriebsbahnhof Brigittenu geschoben. Im Hintergrund ist ein Autobus der Type W IV 0 auf Linie 5 zu sehen. Foto: Alfred Luft/Sammlung Egbert Leister, etwa 1957

Der G1 574 am 28.4.1957 auf der Augartenbrücke. Foto: Egbert Leister

Der G1 594 steht ca. 1957 in der Klosterneuburger Straße. Foto: Alfred Luft/Sammlung Egbert Leister





Die Linie 33 verkehrte an diesem Tage über Kai - Ring - 74 bis zum Bahnhof Simmering.

Ab Juli 1939 fuhren die Linien N und Nk nur mehr an Werktagen in der Früh, sodass die Linie 33 ebenfalls nur an Werktagen in der Regel von 8 bis 20 Uhr verkehrte. Nach mehreren Behinderungen durch Bombenangriffe wurde auch der Werktagsbetrieb mit 21.2.1945 aufgegeben.

Es sei noch erwähnt, dass die Linie 33 vom 27.10.1907 bis 1944, ausgenommen 1919, eine gerne benützte Zentralfriedhofslinie zu Allerheiligen war, die ab Bhf. Brigittenau über Kai - Weiskirchnerstraße - Landstraßer Hauptstraße - Rennweg - Simmeringer Hauptstraße geführt wurde. 1916 wurde auch am Heiligen Abend zum Zentralfriedhof gefahren. Am Muttertag, 13.5.1928, gab es eine Linie mit weißer Scheibe auf der Strecke der Linie 33 zum Zentralfriedhof. Zu den Gedenkfeiern für die Märzgefallenen verkehrte die Linie 33 über Kai - Ring - 74 - 71 zum Zentralfriedhof. Am 18.1.1928 war das Begräbnis von Dr. Adolf Faber, zu dem die Linie 33 auf den üblichen Weg geschickt wurde. Auch am 15.7.1928 verkehrte die Linie 33 anlässlich der Gedenkfeier für die Julioffer 1927, aber mit weißer Scheibe. Auch am 12.3.1933 wurde die Linie 33 wegen der Gedenkfeiern für die Märzgefallenen betrieben. Der letzte Einsatz im Friedhofsverkehr erfolgte am 2.11.1944. An sonstigen Sondereinsätzen wie Theater, Sportplatz Hohe Warte, Stadion oder Silvesternachtverkehr war die Linie 33 nicht beteiligt.

6.4.1907 - 5.6.1907	BB, BS
Franz-Josefs-Kai - Leipziger Straße	
7.4.1907 - 22.3.1908	SF
Franz-Josefs-Kai - Barawitzkagasse	
8.6.1907 - 4.12.1911	BB, BS
Franz-Josefs-Kai - Bahnhof Brigittenau	
5.12.1911 - 30.11.1914	BB, BS
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	
15.7.1930 - 3.7.1939	W ab 20 Uhr
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	
20.7.1930 - 21.2.1932	SF ab 20 Uhr
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	
6.9.1930 + 26.7.1931	Vormittag
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	
28.2.1932 - 18.9.1938	SF
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	
25.4.1937	Militärparade
Volksprater - 27 - 28 - 5 - 31 - Bhf. Brigittenau	
1.5.1937	Vormittag
Volksprater - 27 - 28 - 5 - 31 - Bhf. Brigittenau	
25.9.1938 - 5.10.1942	SF
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	
4.7.1939 - 13.9.1939	W ab 8.00 Uhr
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	
14.9.1938 - 10.10.1942	W ab 8.00 Uhr
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	
12.10.1942 - 12.12.1942	W 16.00 - 20.00 Uhr
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	
14.12.1942 - 15.4.1944	W 8.00 - 20.00 Uhr
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	

Von oben nach unten:

Der G4 304 der Linie 33 in der ab 8.12.1957 anstelle der Schleife Eßlinggasse befahrenen Schleife Kai - Augartenbrücke. Foto: Egbert Leister, 21.4.1958.

Ein Schnappschuss von Alfred Luft: Anscheinend wird der Z 4217 in der Klosterneuburger Straße vom G1 578 in Richtung Wexstraße geschoben; etwa 1960. Foto: Sammlung Egbert Leister

Der G 520 ca. 1960 in der Oberen Augartenstraße. Foto: Sammlung Egbert Leister

13.3.1943	Kundgebung
Bh.f Brigittenau - Kai - Ring - 74 -71 - Bhf. Simmering	
17.4.1944 - 31.8.1944	W 16.00 - 20.00 Uhr
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	
1.9.1944 - 4.11.1944	W 8.00 - 20.00 Uhr
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	
17.11.1944 + 18.11.1944	W 8.00 - 20.00 Uhr
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	
19.11.1944 - 24.11.1944	W 8.00 - 20.00 Uhr
Eßlinggasse - 33 - 31 - Bahnhof Brigittenau	
25.11.1944 - 2.12.1944	W 8.00 - 20.00 Uhr
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	
11.12.1944 - 11.1.1945	W 5.00 - 20.00 Uhr
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	
15.1.1945	5.00 - 20.00 Uhr
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	
24.1.1945 + 25.1.1945	8.00 - 16.00 Uhr
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	
26.1.1945 - 21.2.1945	W 5.00 - 20.00 Uhr
Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau	

Der Betrieb der Linie 33 ab 14.9.1939 nur an Werktagen (und da nicht den ganzen Tag) erklärt sich dadurch, dass die Linien N und Nk zu Frühlinien erklärt worden waren. Ab 4.11.1944 gab es kriegsbedingt 31 Kalendertage ohne Betrieb. Nach mehreren Behinderungen durch Bombenangriffe wurde auch der Werktagsbetrieb mit 21.2.1945 aufgegeben.

Als unwichtige Linie kam der 33er erst relativ spät nach Kriegsende wieder, er nahm erst am 21.3.1949 seinen Betrieb wieder auf - und zwar als Stammlinie, da die Linien N und Nk nicht mehr in Verkehr gesetzt wurden.

Am 5.10.1950 war wegen des kommunistischen Putschversuches kein Betrieb. Anfang August 1953 musste die Linie 33 auf einem eilends hergestellten Gleisdreieck (Untere Augartenstraße - Obere Donaustraße - Augartenbrücke) wenden, weil die Schleife Eßlinggasse wegen des Einsturzes der Baugrube für den Ringturm nicht benutzbar war. Ab 8.12.1957 wurde in der neuen Schleife Kai, Augartenbrücke umgekehrt.

Der Wageneinsatz der Linie 33 war infolge der kurzen Strecke recht bescheiden. Es verkehrten bis zu sechs Zweiwagenzüge, 1952 wegen Beiwagenmangels acht Solotriebwagen paarweise. Nach Kriegsende dominierten die G, ab 1961 kamen G₄ und seit 1967 K+m₃. Tagsüber wurden seither T₂ oder L₄ solo eingesetzt. Noch am 10.4.1972 erfolgte die letzte Umstellung auf L₄+m₃ und in den letzten Sommern verkehrten jeweils ab Schulschluss E₁ und F.

21.3.1949 - 4.10.1950	Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau
6.10.1950 - 31.7.1953	Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau
1.8.1953 - 11.8.1953	Augartenbrücke - Bahnhof Brigittenau
	Sperre Zelinkagasse
	(Umkehren im Gleisdreieck Untere Augartenstraße - Obere Donaustraße - Augartenbrücke)
11.8.1953 - 7.12.1957	Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau

Von oben nach unten:

Der G₄ 309 ca 1960 in der Klosterneuburger Straße, Ecke Pappenheimgasse. Foto: Sammlung Egbert Leister

Auf der Augartenbrücke fährt der L₄ 524 am 7.8.1966 Richtung Kai. Foto: Egbert Leister

In der Klosterneuburger Straße fährt der K 2506 am 2.9.1966 in Richtung Kai, Schottenring. Foto: Gerhard Haschke/Sammlung Egbert Leister





Sehr geehrter Fahrgast!

Mit Freitag, dem 14. Juli 1972, Betriebschluß,
wird die
Straßenbahnlinie 33 eingestellt.
Dafür verkehrt ab Samstag, dem 15. Juli 1972,
mit Betriebsbeginn, auf diesem Streckenteil
die LINIE 132 (Strebersdorf–Stb. Schottenring–
Strebersdorf); d. h. die Linie 132
fährt ab Stromstraße/Jägerstraße über
Wexstraße – Klosterneuburger Straße –
Obere und Untere Augartenstraße
bis Stb. Schottenring und über die gleiche
Strecke zurück.

Die neuen, verbesserten Kurzstrecken reichen
nunmehr von Stromstraße/Jägerstraße
bis Wallensteinstraße und von Wallensteinstraße
bis Stb. Schottenring.

Die bisher aufgestellten Haltestellen bleiben
unverändert.

LINIE 132	Erster Zug	Letzter Zug
Ab Strebersdorf n. Stb. Schottenring	5 ¹⁰	23 ²⁹
Ab Stromstraße/Jägerstraße n. Stb. Schottenring	5 ²⁸	23 ⁵²
Ab Stb. Schottenring n. Strebersdorf	5 ³⁹	23 ⁰⁵

Wir hoffen, daß Sie, verehrter Fahrgast, mit der Neueinführung
bald vertraut sein werden und danken für Ihr Verständnis.
Die Wiener Stadtwirke

Die Haltestellentafel der Schleife Kai, Stadtbahn Schottenring trägt die Informationstafel betreffend Einstellung der Linie 33. Foto: Egbert Leister, 14.7.1972

8.12.1957 - 23.3.1962 Kai bei der Augartenbrücke - Bahnhof Brigittenau

24.3.1962 - 14.7.1972 Kai, Stadtbahn Schottenring - Bahnhof Brigittenau

Die Schleife bei der Stadtbahnstation Schottenring war von beiden Seiten des Franz-Josefs-Kais her befahrbar.

Der letzte Wagen der Linie 33 war der F 701.

Ab 15.7.1972 wurde die Linie 132 über die Strecke 33 und weiter über die seit 1940 nicht mehr linienmäßig befahrene Wexstraße geführt, somit konnte man die Auffassung der Linie 33 hinnehmen. Recht überraschend verkehrte ab 17.7.1972 die Linie 231 nur mehr in der HVZ, womit auch der bisher zufriedenstellende Verkehr nach Floridsdorf erheblich verschlechtert wurde.

Betrieben wurde die Linie 33 vom Bahnhof Brigittenau. Sie fuhr mit einem Beiwagen, 1921 und 1924 bis 1939 mit deren zwei.

Laut im VEF-Archiv gefundenen Unterlagen waren 1908 Wagen der Type D und 1947/48 solche der Type M+m₃+m₃ unterwegs. Folgende Wagentypen waren laut Ausläufen und Fotos auf der Linie 33 eingesetzt:

D, H, G, G₁, G₄, K, M, E1, F, L₃ und L₄; k₃, m₃ und I.

Einige Ausläufe:

28.2.1932 Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau: 2236, 2272, 2241, 2227, 2226

25.1.1942 Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau: 607, 568, 610, 547, 552

9.1.1952 Eßlinggasse - Bahnhof Brigittenau: 562, 843, 530, 621, 603, 490, 604, 608

11.1.1962 Kai bei Augartenbrücke - Bahnhof Brigittenau: 307+3575, 309+3633, 306+3629, 305+3572, 301+3679

10.1.1972 Kai, Stadtbahn Schottenring - Bahnhof Brigittenau: 2478+5425, 2319+5419, 2531+5422, 2320+5423

12.6.1972 Kai, Stadtbahn Schottenring - Bahnhof Brigittenau: 530+1723, 531+1726, 533+1727

14.7.1972 Kai, Stadtbahn Schottenring - Bahnhof Brigittenau (letzter Betriebstag): 4653, 702, 701 (Blaue)



Innenseite der Zifferntafel mit den (wenigen) Kurzstrecken der Linie 33. Foto: Egbert Leister, 14. 7. 1972



Routentafel der Linie 33. Foto: Egbert Leister, 14.7.1972



Veranstaltungen 2022

Datum Abfahrt Veranstaltung

Bitte informieren Sie sich aus unseren aktuellen Medien wie Homepage, Facebook und Instagram über den aktuellen Stand unserer Veranstaltungen.

So., 12. Juni	10:00 Uhr	▶ Vatertag-Event am Oswaldirücken
Sa., 02. Juli	16:30 Uhr	▶ Bier auf Schiene
So., 03. Juli	10:00 Uhr	Planfahrt mit Hauly
So., 10. Juli	10:00 Uhr	Planfahrt mit Hauly
Sa., 16. Juli	15:30 Uhr	▶ Erzbergbahn trifft Weingenuß
So., 17. Juli	10:00 Uhr	Planfahrt ohne Hauly
So., 24. Juli	10:00 Uhr	Planfahrt mit Hauly
Sa., 30. Juli	18:30 Uhr	▶ Folkmusik am Erzberg
So., 31. Juli	10:00 Uhr	Planfahrt mit Hauly
So., 07. August	10:00 Uhr	Planfahrt mit Hauly
Sa., 13. August	10:00 Uhr	▶ Draisinenfahrten
So., 14. August	10:00 Uhr	Planfahrt mit Hauly
Mo., 15. August	14:00 Uhr	▶ Zauberhafte Erzbergbahn
So., 21. August	10:00 Uhr	Planfahrt mit Hauly
Sa., 27. August	13:30 Uhr	▶ Erzberg erFAHREN
So., 28. August	10:00 Uhr	Planfahrt mit Hauly
So., 04. September	10:00 Uhr	Planfahrt mit Hauly
So., 04. September	14:00 Uhr	▶ Märchenhafte Erzbergbahn
Sa., 10. September	14:30 Uhr	▶ Erzbergbahn trifft Weingenuß
So., 11. September	10:00 Uhr	Planfahrt mit Hauly
So., 18. September	10:00 Uhr	Planfahrt mit Hauly
Sa., 24. September	14:30 Uhr	▶ Bier auf Schiene
So., 25. September	10:00 Uhr	Planfahrt mit Hauly
So., 02. Oktober	10:00 Uhr	Planfahrt mit Hauly
Sa., 15. Oktober	14:30 Uhr	▶ Sturm und Maroni

Fahrplan Planfahrten

an Sonntagen

vom 3. Juli bis 2. Oktober 2022

Vordernberg Markt	ab	10:00 Uhr
Präbichl	ab	10:20 Uhr
Bf. Erzberg	an	10:35 Uhr

Hauly-Rundfahrt 10:45 bis 11:15 Uhr
(nicht am 17. Juli)

Bf. Erzberg	ab	12:00 Uhr
Präbichl	ab	12:10 Uhr
Vordernberg Markt	an	12:30 Uhr

Fahrplan Themenfahrten

Die genauen Fahrpläne der Themenfahrten sind – dem Thema angepasst – sehr unterschiedlich. Detaillierte Informationen entnehmen Sie bitte der Homepage und Facebook, sowie den Plakaten und Flyern.

Alle Abfahrten

Bahnhof Vordernberg Markt,
Bahnhofstraße 5, 8794 Vordernberg

Informationen

Homepage: www.erbbergbahn.at
E-Mail: office@erbbergbahn.at
Telefon: +43 664 5081 500

Buchungen

Online über unsere Homepage
Beachten Sie begrenzte Teilnehmerzahlen
Zeitgerechte Buchungen empfohlen



steil.steirisches.ehrenamtlich



Intensive Gleisbauwochen beim Wälderbähnle

Jakob Bobleter

Nach umfangreicher Planung erfolgte auf der Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn in Bezau ab Mitte März 2022 umfangreiche Vorarbeiten für den Schienentausch auf einer rund 1,5 km langen Strecke, für den der Museumsbahnverein und die beauftragte Bahnbaufirma eine Arbeitsgemeinschaft vereinbart hatten.

Um das bestehende Gleis noch verwenden zu können, wurden vor dem Abbau rund 2.000 Betonschwellen und über 160 Stück neue Schienen per Bauzug entlang der Baustelle ausgeteilt. Mit den bereits eingetroffenen Baumaschinen im Rücken bauten Vereinsmitglieder dann in mehrtägigem, körperlich hartem Einsatz die Schienen ab und räumten über 20 Tonnen Kleineisen in die Container. Während die Firma mit dem weiteren Gleisbau beschäftigt war, ergab sich für die Mannschaft des Museumsbahnvereins eine kurze Pause, bis durch den täglichen Fortschritt in der Gleisverlegung eine Menge an Gleisschotter nötig wurde, der wieder von Vereinsmitgliedern mit dem eigens aus einem Trichterwaggon umgebauten Schotterwagen jeweils zeitnah geliefert werden musste. Den Abschluss der Gleisbauarbeiten erledigten eine moderne Gleisstopfmaschine und eine Planiermaschine in vier Tagen, damit bis zur geplanten Saisonöffnung am 4.6.2022 auch alle noch offenen Nebenarbeiten fertiggestellt werden konnten. ■



Von oben nach unten:

Mit dem Bauzug wurden die Schwellen ausgeführt...

...und entlang der Strecke ausgelegt.

Ebenso wurde mit den neuen Schienen verfahren.



Anschließend erfolgte der Abbau der Strecke...



...und die Gleisneulage.





Dann kam der in Eigenleistung neu renovierte Schotterwagen zum Einsatz; hier steht er noch vor der Wälderbahnremise in Bezau, dahinter die als Arbeitslokomotive eingesetzte 2095.13.

Kurzmeldungen

Zahlenmagie...

Herbert Harrer

...könnte man es nennen, doch wann fällt schon die Bestellnummer 5000 mit einem 50. Geburtstag zusammen? Und wie könnte man einen Geburtstag besser feiern als mit einer Rundfahrt mit einer alten Straßenbahn? So war an diesem Tag eine fröhliche Gesellschaft unterwegs. Das Bild (Foto: Herbert Harrer, 14.5.2022) zeigt sie beim fast schon obligaten Fotohalt mit dem Geburtstagskind in der Mitte in der Schleife Südbahnhof im Schweizergarten. ■



E2 als Solotriebwagen

DI Helmut Bogner

Am langen Wochenende zwischen 26. und 29.5.2022 war die Linie 42 wegen einer baustellenbedingten Gleissperre in der Gutzgasse eingestellt; die Linien 40 und 41 verkehrten über die Strecken 9 und 42. Wegen der kurzen Haltestelle bei der Kreuzung mit dem Gürtel in der Station Währingerstraße stadtauswärts gab es einen verstärkten Bedarf an kurzen Zügen für die nun dort verkehrenden Linien, darunter auch Solo-E2. Die von den Linien 9 und 37 ausgeborgten kurzen ULF-Triebwagen wurden ebenfalls durch solo fahrende E2-Triebwagen ersetzt. Damit waren auf diesen vier Linien einige der normalerweise nur mit Beiwagen fahrenden E2 ausnahmsweise als Solotriebwagen zu sehen. ■



In der Endstation am Westbahnhof ist kurz vor der Abfahrt des E2 4033 der E2 4009 angekommen und wartet nun auf dem inneren Schleifengleis. Foto: DI Helmut Bogner, 27.5.2022.

273. Schulfahrt am 8.5.

Egbert Leister

Endlich konnte die 273. Schulfahrt auf der Traunseebahn (sie war für den 28.11.2021 vorgesehen und am 22.11.2021 von Stern & Hafferl wegen Covid-19 abgesagt worden) am 8.5.2022 durchgeführt werden. Es wurde, wie üblich, mit dem betagten ET 23 103 (Baujahr 1921) gefahren. Es wurde eine abwechslungsreiche Fahrt, da der Wagen seit seiner letzten Fahrt im September 2021 Winterschlaf gehalten hatte. Einen neuen Fahrplan gab es auch, welcher nicht unseren Vorstellungen entsprach, denn man musste praktisch in beiden Richtungen nach Eisengattern durchfahren, nur bei der Rückfahrt ab Eisengattern war ein Halt in den Stationen möglich. Das Durchfahren ist nicht das, was wir unter einer Schulfahrt verstehen, sondern Haltestellen einhalten, um das Fahrzeug zu beherrschen und punktgenau halten zu können. Früher war der Fahrplan praxisnäher, man konnte überall stehenbleiben. Wir besprachen dies mit dem Fahrdienstleiter, welcher uns darauf früher von Vorchdorf abfahren ließ, so dass wir bis Eisengattern überall halten konnten. An Neuigkeiten gab es eine neue Haltestelle mit Ausweiche in Kirchham Sportplatz. Gleisbauarbeiten sind für heuer noch vorgesehen.

Bei den ersten Zügen B 623 und B 624 gelang es nicht, das Zugleitsystem zu installieren, da keine Position gefunden werden konnte. Das System zeigte nur ein Bild, auf dem die Winterzeit gezeigt wurde. Während der Fahrt der vorgenannten Züge wurden Fahrplananfrage, Ankunfts meldung etc. telefonisch durchgeführt. Nach Zug B 624 wurde der Triebwagen ganz zur Halle gestellt, wo dann ein Mitarbeiter von Stern & Hafferl, welcher aus der Sonntagsruhe geholt wurde, nach dem Fehler suchte. Er lokalisierte die Antenne als Missetäter und tauschte

diese gegen eine andere aus.

In Eisengattern gibt es im Gleis 1 einen Streckentrenner (etwas unlogisch, da es im Gleis 3 keinen gibt). Bei der stromlosen Durchfahrt der Züge B 631, B 639 und B 647 verschwand jedes Mal das Zugleitsystem. Wir hielten danach stets nach etwa 1 km auf freier Strecke, um eine Position und das System wieder „einzufangen“. Hierauf musste wieder eine Fahr-

anfrage gestellt werden, um weiterfahren zu können. Bei Zug 655 schaltete der Fahrer wahrscheinlich zu früh auf Fahrt, denn das Zugleitsystem verschwand nicht.

Vor Engelhof ist die Trennstelle des Fahrstromes für die Eisenbahn- und die Straßenbahnstrecke. Die eisenbahnrechtliche Grenze zwischen Eisenbahn und Straßenbahn ist am Seebahnhotel in der Kurve zur Klosterstraße. Diese Trennstelle wurde natürlich stromlos befahren, und zwar in beiden Richtungen. Hierbei fiel bei allen Zügen von B 632 und B 632 bis B 655 das Zugleitsystem aus. In Engelhof musste es wieder aktiviert werden, wie schon beschrieben. Bei der Rückfahrt fiel es wieder nach dem Streckentrenner aus und wurde nach etwa 800 m auf einem Hügel vor einem Feldweg bei einem Halt wieder installiert. Den letzten Zug, B 656, führte ich. Ich dachte an den Vorfall in Eisengattern und beschleunigte ihn so gut es ging bis zum Signal Haupt-



Der Triebwagen ET 23 103 in Vorchdorf auf Gleis 5, dahinter ein Arbeitswagen. Foto: Egbert Leister, 8.5.2022

schalter aus, durchfuhr die Schaltstrecke stromlos und schaltete bei Hauptschalter ein wieder auf volle Kraft - das Zugleitsystem verschwand nicht!

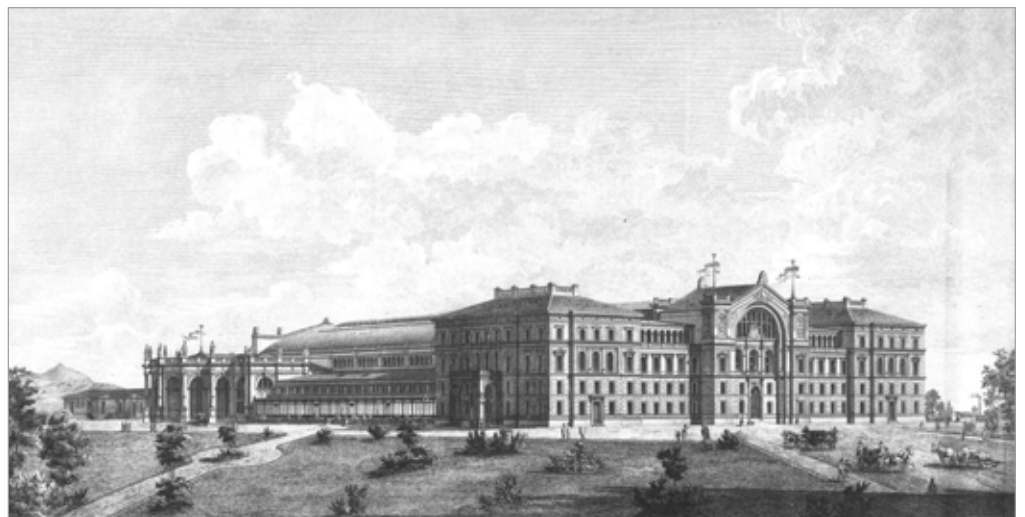
Das Wetter war bewölkt; gegen Mittag begann die Sonne nach und nach zu scheinen. Bei Zug B 655 erlebten wir in Eisengattern einen argen Regenguss, welcher uns als Nieselregen bis Engelhof begleitete. Die letzte Fahrt endete wieder auf Gleis 5, wo wir den Wagen abstellten und unserer Betreuerin, Frau Sabine, welche sich sehr dafür einsetzte, dass uns der Fahrdienstleiter früher abfahren lässt, damit wir auch in den Stationen Halt machen konnten, halfen, den Wagen zu versorgen.

An und für sich war es eine schöne, abwechslungsreiche Veranstaltung und unsere Betreuerin hatte viel zu tun, damit wir halbwegs den Fahrplan einhalten konnten, trotz der vielen unfreiwilligen Zwischenhalte. Sie löste souverän alle Probleme - danke! ■

Beinahe 150 Jahre Nordwestbahnhof - 2. Teil

Herbert Harrer

Die Pfeiler der Donaubrücke waren gemäß der Konzession bereits für ein zweites Tragwerk vorbereitet. Bereits 1897 verlangte der Staat die Zulegung eines zweiten Streckengleises im Abschnitt Wien - Stockerau und in zwei böhmischen Abschnitten, wovon sich die Gesellschaft aber trotz zweier Mahnungen zu drücken versuchte. 1904 ordnete aber das Eisenbahnministerium den Bau an - mit einem Ultimatum bis 1.10. des folgenden Jahres. Ab 3.2.1908 war die Strecke Jedlersdorf - Stockerau zweigleisig befahrbar, doch schon im Juli desselben Jahres beschloss der Reichsrat die Einlösung rückwirkend zum 1.1. - zum Preis von 368 Millionen Kronen. Erst die kkStB, die seit 15.10.1909 den Betrieb führte, nahm am 24.11.1909



Die Allgemeine Bauzeitung, Jahrgang 1873, widmete dem Nordwestbahnhof breiten Raum. Das Blatt 5 der Planbeilagen zeigte eine idealisierte Darstellung des neuen Bahnhofes.

auf dem zweiten Gleis der Donaubrücke den Verkehr auf; das neue Tragwerk war bereits für 16 t Achsdruck ausgelegt. Da allerdings der Abfahrtspavillon auf der linken Seite des Bahnhofsgebäudes lag, zog man einen Gleiswechsel bei der Einfahrt dem Umbau des Gebäudes vor. Ohnedies war der Personenverkehr hinter den Erwartungen zurückgeblieben, einzig der Lokalverkehr bis Stockerau hatte eine gewisse Bedeutung. Nur im Sommerfahrplan 1913 fuhr der Abendschnellzug nach Prag statt vom Franz-Josef-Bahnhof (um diesen zu entlasten) vom Nordwestbahnhof ab.

Weit wichtiger aber war der Güterverkehr: Schon 1899 wurden frische Seefische von der noch heute bestehenden Handelskette Nordsee in eigenen Behälterwagen lebend in 40 Stunden von Bremen nach Wien geliefert, ab 1912 dann auch Bananen von Westindien.

Viele Speditionen siedelten sich auf dem weitläufigen Gelände an, womit der Stückgutverkehr zunehmend an Bedeutung gewann.

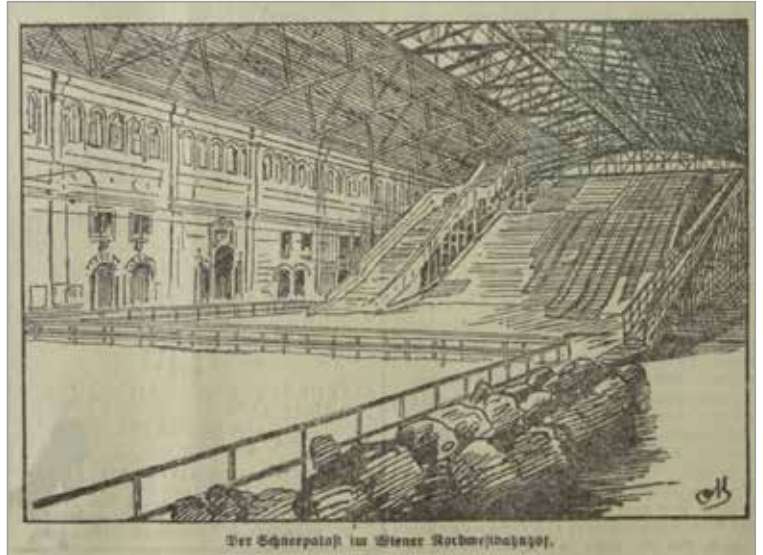
Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der bedeutungslos gewordene Fernverkehr eingestellt und der Lokalverkehr ab 1.2.1924 zum Nordbahnhof verlegt. Auch ein Gleis der Donaubrücke, das auf dem älteren Tragwerk, wurde stillgelegt und 1930 abgebaut. Die Halle stand leer, bis ein erfinderischer Engländer, Laurence Clarke Ayscough, und ein norwegischer Kaufmann und Skispringer, Dagfinn Carlsen, diese zum Schneepalast umfunktionierten. Damals schon wollte das junge Bundesland Wien die Halle lieber niederreißen lassen, während sich der Bund dagegen wehrte. Schlussendlich aber wurde der Schneepalast mit 152 t Kunstschnee auf Sodabasis aus der chemischen Fabrik in Moosbierbaum am 26.11.1927 von Bürgermeister Karl Seitz eröffnet. Als er diesen verließ, wurde ein (erfolgloses) Attentat auf ihn verübt. Es war nicht das erste am Nordwestbahnhof: Am 11.2.1913 wurde dort der Reichsrats- und Nö. Landtagsabgeordnete Franz Schuhmeier erschossen. Der Schneepalast hingegen war kein gutes Geschäft; schon am 10.3.1928 musste der Ausgleich angemeldet werden.

Bald darauf kam die große Wirtschaftskrise, während der die BBÖ nicht benötigte Loks in der Halle abstellte.

Bis heute unrühmlich bekannt wurde der Nordwestbahnhof durch die Reden von Göring am 26.3.1938 und Hitler und Goebbels am 9.4.1938, dem Tag vor der Volksabstimmung. Danach war eine Zeitlang die antisemitische Ausstellung „Der ewige Jude“ hier untergebracht. Später diente die Halle der Wehrmacht als Lager, doch die Reichsbahn forderte sie ob des angestiegenen Verkehrs zurück, um die anderen Wiener Bahnhöfe zu entlasten. So wurde am 1.11.1943 der Personenverkehr wieder aufgenommen, ab 21.11.1944 der Reiseverkehr von Wien FJB auf den Nordwestbahnhof verlegt.

Während der Kämpfe um Wien wurde das Bahnhofsgebäude durch sowjetischen Artilleriebeschuss schwer beschädigt und die Donaubrücke von der Wehrmacht gesprengt. Mit den noch vorhandenen, unbeschädigten Tragwerken konnte die Brücke relativ rasch wieder befahrbar gemacht werden. Schon ab 25.8.1945 rollte der russische Nachschub darüber - und in die Gegenrichtung Beutegut. Mit der noch im April 1945 eilends verlegten, straßenbündigen Gleisverbindung zum Nordbahnhof („Russenschleife“) sowie der hölzernen Behelfsbrücke über den Donaukanal bestand ab 4.10.1945 wieder eine Wien querende Eisenbahnverbindung.

Da alle Brücken der Nordbahn erst neu errichtet werden mussten, dauerte es noch lang, bis dort der durchgehende Verkehr wieder aufgenommen werden konnte. Indes war absehbar, dass der Personenverkehr auf dem Nordwestbahnhof wieder in die Bedeutungslosigkeit zurückfallen würde. Am 14.9.1952 begann daher die Abtragung des Empfangsgebäudes, auch die Donaubrücke wurde an die Stadt Wien verkauft. 1962 bis 1964 wurde sie zu einer Straßenbrücke umgebaut und als solche am 19.12.1964 eröffnet. Damit war der Nordwestbahnhof nur mehr über die seit 1.3.1890 bestehende Schleife zur nördlichen Ausfahrt des Vorortbahnhofes, einer eigenen Gleisgruppe, die durch den Handelskai vom Bahnhof Wien Brigittenau auf dessen anderen



Im Neugigkeits-Welt-Blatt erschien am 12.11.1927 ein Interview mit dem Erfinder des künstlichen Schnees samt einer Innenansicht des Schneepalastes mit dem noch unbeschnittenen Holzgerüst der Piste.

Dieses Bild und das vorhergehende: Zeitungssammlung der Österr. Nationalbibliothek



Im Mai 1952 nahm Fritz Schneeberger die leere, beschädigte Bahnhofshalle auf; der Schutt ist nur provisorisch beiseite geräumt. Der Reiseverkehr begann vor der Halle, der Zugang erfolgte vom seitlichen Abfahrtspavillon.

Seite getrennt war, Richtung Heiligenstadt und Nußdorf ans Schienennetz angebunden.

Die Zeit, in der der Nordwestbahnhof eine wichtige Stelle im Netz der ÖBB einnehmen sollte, stand jedoch erst bevor. ■



Alfred Luft fotografierte am 14.5.1958 bei der Abzweigung Forsthaus vor dem Hintergrund des Brigittener Gasometers den P 3211 nach Stockerau; am Schluss läuft bis Korneuburg der Bahnpostwagen nach Mistelbach Lokalbahn.

Aufruf an alle Freunde des Stainzer Flascherzuges:

Spendenaktion für die Aufarbeitung der Diesellokomotive D 8

Um eine zweite leistungsfähige Diesellokomotive für die lange Garnitur des Flascherzuges zu haben, hat die Marktgemeinde Stainz im Jänner 2022 die Diesellokomotive D 8 von der Zillertalbahn Jenbach – Mayrhofen in Tirol gekauft. Die grundsätzlich intakte Lokomotive war in Jenbach rund 10 Jahre abgestellt und weist daher einige Stillstandsschäden auf, die repariert werden müssen, um die Wiederinbetriebnahme zu ermöglichen. Da die Gemeinde mit dem Kauf der Lokomotive D 8, der Hauptreparatur der Dampflokomotive und einigen notwendigen Instandsetzungen bei der im Vorjahr durchgehend eingesetzten Diesellokomotive L45H in den Jahren 2021/22 schon sehr viele Kosten für die Lokbereitstellung bzw. Lokerhaltung auf sich genommen hat, ist für die Instandsetzung der Lokomotive D 8 die Aufbringung zusätzlicher finanzieller Mittel notwendig. Daher ergeht an alle Freunde der Stainzer Lokalbahn und des Stainzer Flascherzuges die herzliche Bitte, die Aufwendungen für eine baldige Wiederinbetriebnahme der Lok D 8 durch eine Spende zu unterstützen und damit zu ermöglichen.

Daten der Diesellokomotive D 8:

Bauart: D-dh, Baujahr: 1967
 Hersteller: Orenstein & Koppel, Dortmund, Type: MD18s
 Länge: 9700 mm,
 Breite: 2500 mm,
 Höhe: 3480 mm
 Leergewicht: 34,8 t
 v_{\max} 50 km/h
 Motor: Zweitakttdiesel JW 600 von den Jenbacher Werken, 397 kW (540 PS)

Wer für die baldige Wiederinbetriebnahme der Diesellokomotive D 8 einen Beitrag leisten möchte, wird herzlich ersucht, diese Spende auf das Konto des Vereines der Freunde der Stainzerbahn, Raiffeisenbank Stainz IBAN: **AT85 3821 0000 0507 0479**, BIC: RZSTAT2G210 mit der Angabe „Lokomotive D8“ zu überweisen.

Mit freundlichen Grüßen:
 Die Betriebsleitung



Einmal

und

Heute

Wir werfen mit dem ersten Bild einen Blick in die 1960er-Jahre auf die Kennedybrücke (genaues Datum und Fotograf unbekannt, Foto: Sammlung Lillich). Der

Bau begann am 7.8.1961 und Bürgermeister Franz Jonas nahm am 11.9.1964 die offizielle Eröffnung vor. Schon im Dezember 1963 erfolgte per Gemeinderatsbeschluss die Namensgebung nach dem am 22.11.1963 in Dallas erschossenen US-Präsidenten John F. Kennedy. Das markante ovale Bauwerk mit Flugdach auf der eigentlichen Brücke ersetzte eine historische Stadtbahnstation von Otto Wagner und die Hietzinger Brücke (auch Kaiser-Franz-Josef-Brücke, erbaut 1898-1900). Die Station, im damaligen Sprachgebrauch als „Haltestellenzentrum“ gepriesen, hatte ursprünglich vier Straßenbahnhaltestellen, allerdings halten seit 2.9.2017 hier statt den Linien 10, 58 (bis 1972 auch 59 und bis 1993, aber nur zu den Besuchszeiten in Lainz, auch 60/62 - bis 2000 noch umgetauft zur Linie 61) und 60 nur mehr die Linien 10 und 60 an zwei Haltestellen. Diese letzten beiden Linien haben hier keine Endstation mehr, aber eine verlängerte Linienführung. Die dritte Haltestelle, ehemals Endstelle der Linie 10, wird betrieblich planmäßig nicht mehr angefahren, die Linie 58 wurde eingestellt. Darunter verläuft heute die U4, zuvor Wiener Elektrische Stadtbahn.

Auf dem historischen Bild steht ein sogenannter N₆₀-Stadtbahnzug als Linie 60 in der Endstation neben einem E als Linie 10, ebenfalls in der Endstation. Beide Fahrzeuge haben eine interessante Geschichte: Lohner lieferte den E 4424 im Jahr 1962; 1984 auf schaffnerlos umgebaut, wurde er in Wien 2007 ausgemustert. Er kam danach nach Sarajevo, wo sich heute seine Spur verliert. Der Stadtbahnwagen N 2714 wurde von der Waggonfabrik Simmering 1925 als 2731 gebaut. Der Einsatz der roten Stadtbahnwagen im Straßenbahnnetz währte bis Juni 1968 auf der Linie 60. 1957 weilten die Wagen 2714 und 2731 bei der Firma Gräf & Stift zum Umbau. Dabei erfolgte der Ausbau der Stadtbahn-Vielfachsteuerung, dafür der Einbau von Frischstromheizungen, Leuchtstoffröhren, neuen Scheinwerfern und Stirnwandscheiben mit pneumatischen Scheibenwischern. Die Werkstatt verwechselte bei diesem Aufenthalt allerdings die Nummern der beiden Wagen. Noch 1968, nach Abzug aus dem Personenverkehr, erhielt der nunmehrige 2714 die Arbeitswagenbezeichnung NH 6351. 1970 erfolgte die Umwidmung zum Museumswagen. Er ist heute im öffentlich nicht zugänglichen Teil des Verkehrsmuseums „Remise“ untergebracht, gehört dem WTM und war zuletzt 2015 bei der Parade „150 Jahre Straßenbahn in Wien“ öffentlich im Einsatz. Richten wir nun zum Vergleich den Blick auf das Haus im Hintergrund. Statt der Dachwerbung für das Bankhaus „Schelhammer & Schattera“ (heute noch existent als Schelhammer Capital Bank AG) wurde das Gebäude aufgestockt, wodurch es optisch verloren hat; das markante Ecktürmchen ist noch vorhanden. Auf



dem Vergleichsbild (Foto: Roman Lillich, 18.1.2022) sehen wir eine Garnitur E2+c5 als Linie 60 (quasi unterwegs und nicht mehr in der Endstelle) und daneben den B1 771 als „Impfbim“ dort, wo die heute die ebenfalls auf dem Nachbargleis durchfahrende Linie 10 früher ihre Endstelle hatte.

Zum Vergleich, wie es in den späten 1950er-Jahren hier aussah, möge das Bild aus der Sammlung des Bezirksmuseums Penzing dienen (genaues Datum und Fotograf unbekannt). Es wurde vom zweiten Stock eines Hauses in der Eduard-Klein-Gasse aufgenom-

men und zeigt die oben beschriebenen, verschwundenen Bauwerke sowie die alte Endstation der Linie 60 in der besagten Gasse, fast an der Stelle des Bahnhofes der Dampftramway Krauss & Co., ihres Vorläufers. Dort befindet sich die bereits 1936 errichtete Unterführung für den stadteinwärtigen Autoverkehr. Über die Hietzinger Brücke fährt ein Zug der Linie 58, ein „Heidelberger“ mit einem m3-Beiwagen. Ganz links steht ein 10er im Stockgleis Hadikgasse, seiner damaligen Endstation. ■

Aus dem Archiv:

Die Straßenbahnkreuzung in Souvret

Dr. Ernst Plefka

Die SNCV („Societe Nationale des Chemins des Fer Vicinaux“) betrieb Mitte der 30er-Jahre in Belgien das größte zusammenhängende Straßenbahnnetz der Welt mit einer Gesamtlänge von etwa 4.800 km, wovon damals etwa 1.400 km elektrisch betrieben wurden. Es war ein ganz Belgien umfassendes, meterspuriges Netz als Ergänzung zur Eisenbahn mit dem Zweck auch kleine, abgelegene Orte zu bedienen bzw. von den Zentren der Städte aus engmaschig das Umland auf der Schiene zu erschließen. Genau aus diesem Grund wurde 1884 die Gesellschaft SNCV gegründet.

Die meisten Strecken wurden zunächst als Dampftramway betrieben, ab 1894 gab es auch elektrische Linien. Anfang der 20er-Jahre wurden viele Stadtnetze elektrifiziert und in der Folge auch wichtige Überlandverbindungen. Mitte der 30er-Jahre war es möglich vom Osten Belgiens bis in den Westen durchgehend mit der Straßenbahn zu fahren, allerdings dauerte eine derartige Reise entsprechend lange. Es gibt abenteuerliche Schilderungen des Personals, wenn z.B. auf Anordnung der Direktion in

Von oben nach unten:

Als Linie 61 biegt der 1958 gebaute S-Triebwagen 10278 im September 1975 von der Rue Jules Berny in die Rue Jules Mattez ab, im Hintergrund die Ausweiche. Bereits seit 1974 ist er mit ausklappbaren Trittstufen für die Pre-Metro umgebaut, hat aber noch keinen „Moustache“. Ab 1976 trug er die Nummer 9150.

Treffen der Linie 41 (SM 9120) mit der Linie 63 (SM 9130) am 7.9.1978. Gut erkennbar sind die Klappstufen für die Pre-Metro. Rechts der Gleisbogen in die Rue Jules Mattez, welcher früher von den Linie 61 und 64 benützt wurde.

Blick in die Rue Jules Mattez. Auf der Linie 41 ist der S-Triebwagen 9144 am 7.9.1978 nach Trazegnies unterwegs. Im Hintergrund der Gleiswechsel, den die Linie 61 in Richtung Roux - Charleroi bis Jänner 1978 benützte. Gut erkennbar sind auch der Weichenkontakt auf der Oberleitung vor dem Gleiswechsel und das Haltestellenschild an der Oberleitung auf Höhe des Triebwagens.





Brüssel elektrische Wagen von Charleroi an die Küste überstellt werden mussten. Die Fahrt dauerte mehrere Tage, auf den nicht elektrifizierten Strecken zogen Dampfloks die Wagen und auf den für das Fahrpersonal unbekannteren Strecken mussten Lotsen beigegeben werden.

1935 wies der Fahrzeugbestand 15.442 Wagen auf, und zwar 647 Dampfloks, 1.927 Personenwagen, 10.920 Gepäck- und Güterwagen, 280 Verbrennungsmotortriebwagen, 947 elektrische Straßenbahntriebwagen und 659 Beiwagen sowie 31 Gepäcktriebwagen und eine E-Lok.

Nach dem 2. Weltkrieg wurden, dem allgemeinen Trend folgend, zunächst viele nicht elektrifizierte Überlandstrecken stillgelegt, in den 60er-Jahren gefolgt von den elektrischen Strecken in und um die Städte. Mitte der 70er-Jahre gab es nur noch vier voneinander isolierte Netze in Brüssel, an der Küste, in Hainaut (Hennegau) und die Benzinstraßenbahn in Han sur Lesse. Die Küstenlinie von Knokke über Oostende bis De Panne hat bis heute überlebt, wurde sogar bis Adinkerke verlängert und gilt als längste Straßenbahnlinie der Welt. Das Restnetz in Brüssel mit den Linien BW und G wurde dagegen im Sommer 1978 eingestellt.

Als letztes großes zusammenhängendes Netz war dann nur noch das etwa 140 km umfassende, von Charleroi ausgehende Überlandstraßenbahnnetz vorhanden. Es wurde am Beginn der 80er-Jahre umfassend und aufwendig modernisiert und sollte Teil des Pre-Metro-Netzes im Raum Charleroi werden. Ab 1978/79 gab es auch massive Angebotsverbesserungen mit einem 15-min-Takt auf vielen Strecken und neue Linien. Es wurden auch neue sechsachsige Gelenkwagen beschafft, die bis heute auf der Pre-Metro fahren.

Von oben nach unten:

Die Rue Jules Mattez von der anderen Seite. Der Triebwagen 9129 ist auf dem Weg nach Trazegnies und wird gleich die Gleise der Linien 57 und 63 kreuzen. Der Bogen nach links geht in die Rue Jules Berny, der nach rechts in die Rue Paul Janson. Die Gleisbögen im Vordergrund führen in die Rue de la Libération nach Trazegnies. Gut erkennbar ist auch, wie bei der SNCV die Oberleitung an Abzweigungen verlegt wurde.

Der Triebwagen 9128 auf der Linie 57 hat am 7.9.1978 die Endstelle am rechten Gleis verlassen und steht abfahrbereit in der Haltestelle. Das Gleis nach links führt in die Rue Jules Mattez. Auf der Bank rechts im Bild die Fototasche des Fotografen.

Blick von der Rue Paul Janson in Richtung Rue Jules Berny. 9147 auf der Linie 63 wartet, bis die Linie 41 die Kreuzung passiert hat, um dann in die Ausweiche nach der Kreuzung zu fahren, wo schon der Gegenzug mit Triebwagen 9145 wartet.

Überraschend und überfallsartig wurde dann Ende Oktober 1986 ein Großteil des Netzes eingestellt, wobei viele Strecken und die Oberleitung wegen der staatlichen Förderung bei der Modernisierung bis Ende der 90er-Jahre nicht abgebaut werden durften! Die überfallsartige Umstellung auf Busbetrieb hatte einen Mangel an Bussen zur Folge, sodass die Linie 90 zwischen Anderlues und La Louviere noch bis 1993 im „Busersatzbetrieb“ als Straßenbahn fuhr.

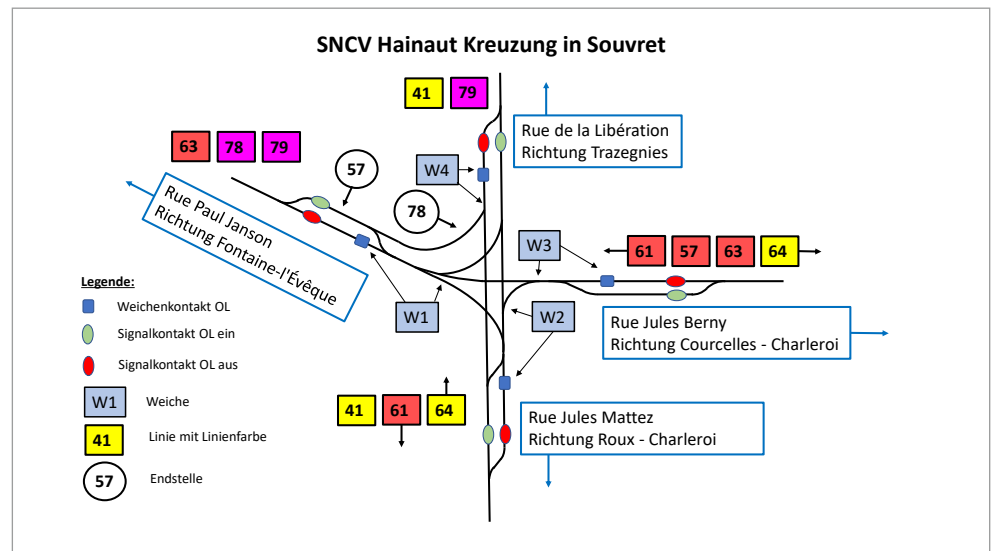
Erhalten blieben bis heute lediglich die als Pre-Metro ausgebaute Strecke Charleroi - Anderlues sowie die vor einigen Jahren wieder in Betrieb genommene Linie nach Gosselies, ergänzt durch neue Pre-Metrostrecken in Charleroi.

Eine spezielle Eigenart der SNCV war das regelmäßige Zusammentreffen mehrerer Linien an einer Straßenkreuzung mitten im Dorf, je nach Intervall alle 15, 30 oder 60 Minuten. Diese Straßenbahnromantik pur konnte man in den 70er-Jahren im Hennegau noch erleben, wenn alle 15 oder 30 Minuten aus allen Himmelsrichtungen die Bahnen eintrafen und die Leute eilig umstiegen. Ein gutes Beispiel dafür ist Souvret an der Kreuzung der Nationalstraßen 582 und 583, etwa 7 km Luftlinie im Nordwesten von Charleroi.

Gleisverbindungen in fast alle Richtungen ermöglichten verschiedene Linienführungen, die sich über die Jahre immer wieder änderten. Bis 1952 passierten die Linien 42 (Gouy-les-Pieton - Trazegnies - Roux - Charleroi) und 79 (Trazegnies - Fontaine l'Éveque) diese Kreuzung. Nach der Einstellung der Linie 42 nach Gouy-les-Piéton waren es die Linie 41 (Trazegnies - Roux - Charleroi) in Nord-Südrichtung und 63 (Charleroi - Gosselies - Fontaine l'Éveque) in Ost-Westrichtung, welche in der Gegenrichtung als Linie 59 bezeichnet wurde. Bis 31.1.1978 gab es auch die 1952 eingeführten, gegenläufigen Ringlinien 61 und 64 (Charleroi - Courcelles - Souvret - Roux - Charleroi, auch als „Ring von Courcelles“ bezeichnet), welche den Gleisbogen von der Rue Jules Berny in die Rue Jules Mattez benützten. Richtung Roux wurde dann über die Parallelweiche das richtige Gleis erreicht. Von Trazegnies nach Fontaine l'Éveque fuhr morgens und von etwa 12 Uhr bis 18 Uhr die Linie 79. Sie benutzte die Gleisbögen von der Rue de la Libération in die Rue Paul Janson. Zwischen 9 Uhr und 12 Uhr fuhr deren Kurse als Linie 78 nur zwischen Souvret und Fontaine l'Éveque. Die Wagen hielten ihre Stehzeit im Gleisbogen von der Rue de la Libération zur Rue Paul Janson, nachdem sie in der Rue de la Libération im eingleisigen Abschnitt gewendet hatten. Für die kurze Wendefahrt im eingleisigen Abschnitt wurde der Bügel beim Überfahren der Signalkontakte kurz abgezogen, um die Signale für den eingleisigen Abschnitt nicht ein- bzw. auszuschalten.



Am 7.9.1978 war die Linie 57 verspätet, daher fährt der 1956 gebaute Triebwagen SM 9137 sofort nach der Linie 63 (SM 9130) in die Kreuzung. Die Gleise nach links führen in die Rue de la Libération. Im linken Gleisbogen befand sich die Endstelle der Linie 78.



Alle Linien führen im Stundentakt, durch die Linienbündelung wurde aber auf allen Strecken ein Halbstundentakt angeboten, mit Ausnahme des Abschnittes Souvret - Trazegnies, wo zwischen 9 Uhr und 12 Uhr nur die Linie 41 im Stundentakt fuhr.

1978 war die Situation anders. Es gab keine Ringlinien 61 und 64 mehr, dafür fuhr nun die Linien 41 und 63 (nun auch in der Gegenrichtung so bezeichnet) alle 30 min auf der Gesamtstrecke. Die bisher als HVZ-Verstärkung bis Courcelles Trieux fahrende Linie 57 (in der Gegenrichtung bisher als 58 bezeichnet) wurde ganztägig bis Souvret verlängert, sodass nun alle 15 min eine Straßenbahn über Courcelles nach Souvret fuhr. Sie endete im rechten Ausweichgleis in der Rue Jules Berny, von wo sie auch die Rückfahrt antrat.

Bereits ein Jahr später fuhr im Rahmen der Angebotsverbesserung die Linie 63 auf der gesamten Strecke im 15-min-Takt, womit

die Linie 57 Geschichte war.

Der Gleisbogen von der Rue Paul Janson in die Rue Jules Mattez wurde nicht linienmäßig befahren.

Die Oberleitungskontakte für die vier elektrischen Weichen im Kreuzungsbereich (W1 bis W4) waren jeweils in den davor liegenden Ausweichen angebracht. Wie im gesamten Netz üblich, sprangen die Weichen mit einem lauten und deutlich hörbaren Knall.

In den 70er-Jahren kamen nur noch Wagen der Type S zum Einsatz, von denen 1954-1959 200 Stück gebaut wurden. Sie erhielten Nummern ausgemusterter Standardwagen, obwohl nicht immer Teile davon für den Umbau verwendet wurden. Daher gab es bis Ende 1975 auch keine durchgehende Nummerierung, sie waren im Bereich 9646 bis 10323 und 41003 bis 41010 zu finden. Erst mit der Umnummerierung ab 1976 wurden sie als Type S 9030 bis 9116

(allerdings mit Lücken), bzw. SM 9120 bis 9150 zusammengefasst. Als Type SM bezeichnete man die 1974-77 mit ausklappbaren Trittschufen für die Pre-Metro adaptierten Wagen. Sie waren ab 1976 an ihrem Zierspitz erkennbar, auch als „Moustache“ (Schnurrbart) bezeichnet.

Da die Linien 41, 57 und 63 ab 1976 über die Pre-Metrostrecke nach Charleroi Sud fuhren, konnte nur mehr die Type SM eingesetzt werden.

Im Mai 1985 wurde der Abschnitt Roux - Trazegnies der Linie 41 eingestellt und im November 1986 war mit der Einstellung der Linie 63 zwischen Courcelles und Fontaine l'Éveque der Straßen-

bahnverkehr auf dieser interessanten Kreuzung endgültig zu Ende. Heute erinnert hier nichts mehr an die Straßenbahn. 1991 wurde auch die Gesellschaft SNCV liquidiert und durch regionale Gesellschaften ersetzt. ■

Literatur (Auswahl):

G. Skelsey, Y-L. Hansart: Charleroi's trams since 1940, 2013 LRTA D.E. Maarse: The Belgian Vicinal (Tram & Light Rail Fleet 1885-1991); 2012 LRTA

Alle Bilder: Dr. Ernst Plefka

Leser schreiben

Unser Leser und VEF-Mitglied Willi Saliger stellt als Fachmann zu Recht einige kritische Fragen zur DAK, die durchaus noch offene Punkte betreffen. Man darf gespannt sein, ob und wie diese Fragen gelöst werden.

„In der Schiene 04/2022 fand sich auf Seite 9 ein kurzer Artikel zur Entwicklung einer ‚Digitalen Automatischen Kupplung (DAK)‘. Nun ist das Europäische (Normalspur-) Netz eines der wenigen zusammenhängenden Eisenbahnnetze - wenn nicht das einzige - das allgemein KEINE automatische Kupplung (AK) anwendet. Zwar kenne ich die Vorgabezeiten nicht, aber ein Kupplungsvorgang dauert, nach eigener Beobachtung, bei der Schraubekupplung ½ bis 1 Minute (bei Reisezügen mit dem Verbinden der Zugammelschiene und dem UIC-Kabel noch länger), bei der AK erfolgt dies in Sekundenschnelle. Somit ist der Zeitvorteil evident. Außerdem ist die höhere Sicherheit des Verschiebersonales ein weiterer, nicht zu unterschätzender Vorteil - es muss keiner mehr zwischen die Wagen treten. So betrachtet wäre deren Einführung höchste Zeit.

Dennoch seien zu der hier vorgestellten Kupplung „DAK“ einige Fragen erlaubt:

- Warum begann man bei diesem Projekt von allem Anfang an neu und hat nicht auf den (zwei oder drei) zur Serienreife entwickelten, automatischen Kupplungen (Automatische Zug-Druckkupplung UIC 69E, autom. Zugkupplung Z-AK mit Beibehalten der Seitenpuffer oder evtl. Zug-Druck Kupplung CAK von Faiveley/SAB) aufgebaut?
- Warum hat man die eher filigrane Kupplung der Bauart Scharfenberg gewählt und nicht die robusteren und im rauen Güterverkehr bewährten Bauarten Willison oder Janney? Die Scharfenberg-Kupplung hat sich zwar bei Triebzügen im Reiseverkehr bewährt, aber selbst da wird öfters eine Abdeckung vorgesehen (Klappen bei Hochgeschwindigkeitszügen, in NL Blechdeckel, in Österreich Hüllen aus Planenstoff, die beide erst von Personal händisch abgenommen werden müssen) - Maßnahmen, die im Güterverkehr undenkbar sind.
- Werden die Zugkräfte gegenüber der Schraubekupplung erhöht, um schwerere Züge zu ermöglichen?
- Ist der Greifbereich der Kupplung groß genug, auch für lange Güterwagen mit zwei Radsätzen und großem Überhang?
- Bei diesen Wagen besteht hohes Entgleisungsrisiko durch die Querkraftkomponente in engen Bögen und in Weichenverbindungen. Ist hierfür ein stabilisierendes Richtgelenk, das dieses Problem abmildert, vorgesehen?



Die Scharfenberg-Kupplung des 5022 030 mit zurückgeschobener Abdeckung (kuppelbereit); Zum Öffnen der Hülle müsste ein Mitarbeiter zwischen die Fahrzeuge treten, was den Vorteil der automatischen Kupplung in Frage stellt. Foto: Willi Saliger

- Bei der abgebildeten Kupplung ist nur eine Luftleitung - die Hauptluftleitung - vorhanden. Damit ist die Kupplung für Reisezüge und Güterwagen mit pneumatischer Zusatzeinrichtung nicht geeignet. Bei der UIC-Kupplung 69E sind zusätzlich ein Kupplungskopf für die Hauptbehälterleitung und auch das UIC-Kabel bereits vorhanden.
- Ist eine Nachrüstung vorgesehen oder soll die, m. E. zweifelhafte, Trennung der Eisenbahnen in Personen- und Güterbahnen für alle Zeiten festgeschrieben werden?
- Die Umstellung ist für den Zeitraum von 2026 bis 2030 vorgesehen. Wie ist die Übergangsphase geplant? Werden da die Güterzüge - vor allem die mit Einzelwagen im Wagenladungsverkehr, und das sind jene wo eine AK ihre Überlegenheit am besten zur Geltung bringt - in zwei Teilen geführt? Oder zwei Wagengruppen mit Übergangswagen, die an einem Ende die AK haben und am anderen die Schraubekupplung mit Seitenpuffern? Eine Gemischtkupplung (wie bei der Z-AK vorgesehen) scheint unmöglich.
- Wie ist der Betrieb mit Lokbespannten Reisezügen gedacht?

Eine Fülle von Fragen ergibt sich für noch knapp zwei Jahre Entwicklungszeit. Man kann den Projektanten nur Glück und Erfolg wünschen. Ein abermaliges Scheitern der Einführung einer Automatischen Kupplung in Europa würde das Eisenbahnwesen um Jahre zurückwerfen. Das wäre schlimm für die Europäischen Eisenbahnen, aber auch für die Belange des Klimawandels.“ ■

Stückgutverladung auf dem Nordwestbahnhof eingestellt

Herbert Harrer

Mehrmals wurde die Schließung der Stückguthalle verschoben, da die neue Umladehalle des Logistikcenters in Inzersdorf noch keine Betriebsstättengenehmigung erhalten hatte.

Am 12.5.2022 war es nun so weit: Die letzten beladenen Stückgutwagen verließen die Halle und wurden als Verschubfahrt nach Wien Donauuferbahnhof überstellt, von wo zum letzten Mal der 45860 „Wolfurter“ abfuhr - seit 16.5. wird er in Wien Blumental gebildet.

Damit endete auch der planmäßige Güterverkehr auf der Vorortelinie und somit auf der Wiener Stadtbahn. Die beiden allerletzten Züge waren aber in der Nacht der 50037 aus Salzburg und der 45861 aus dem Ländle. Ihre Wagen wurden noch in Wien Nordwestbahnhof entladen, aber leer abgeholt. Auch weiterhin werden Verschublöcke hier zu sehen sein - die Eisenbahn darf beim Abriss ihrer Anlagen mithelfen, der Bauschutt wird auf der Schiene abtransportiert.

Gleichzeitig endete damit die hochwertige Güterzugbildung im Bahnhof Wien Hütteldorf - dort verbleibt lediglich der Fahrversuch bis Rekawinkel. ■

Abschiedsstimmung auf dem Wiener Nordwestbahnhof am 12.5.2022. Die Verschubmannschaft nimmt am Abend nochmals Aufstellung vor dem vorletzten BEx-Zug.
Foto: Sabine Grahnsner



Ohnehin führte zuletzt nur mehr ein Gleis in die große Umladehalle.
Foto: Herbert Harrer, 27.4.2022



Am Abend des 12.5.2022 wurden letztmalig beladene BEx-Wagen (Bahnexpress-Stückgut) vom Nordwestbahnhof abbefördert. Damit endete die Stückgutverladung auf diesem zur Auflösung vorgesehenen Bahnhof! Zur Abfahrt des vorletzten Verschubes (noch bei Tageslicht) erteilt Martin Mannsbart, Leiter der Geschäftsstelle Straßenbahn des VEF, symbolisch den Abfahrauftrag.
Foto: Sabine Grahnsner



Leicht verspätet durchfährt der letzte ausgehende „Wolfurter“ die Haltestelle Breitensee der Vorortelinie, wo Helmut Bogner schon auf ihn wartete.

Fotofahrt mit E₁ 293 in Graz

Roman Lillich

Am 15.5.2022 veranstaltete das Tramwaymuseum Graz eine Sonderfahrt mit dem Gelenkwagen 293 ex Wien E₁ 4706. Der 293 war nach erfolgreicher Reparatur erst das dritte Mal im Einsatz (zuvor als Osterbim und dann bei der AHN-Tagung). Bekanntlich erhielt Graz nur drei E₁ aus Wien zur Überbrückung eines Wageneng-

passes. Umso bemerkenswerter ist es, dass nun einer der drei Wagen betriebsfähig der Museumsflotte in Graz angehört. Unter reger Beteiligung vor allem jüngerer Fotografen erfolgte eine Befahrung der Neubaustrecken Reininghaus und Smart City sowie von Strecken, welche diese Wagen in ihrer aktiven Zeit bedienten. Selbst-

verständlich konnte der immer korrekt betaufelte Wagen ausgiebig fotografiert werden. Ein ausgeklügelter Fahrplan und eine sehr gute Planung der Fahrt ermöglichten dies. Somit kann man den Organisatoren bzw. dem Grazer Tramwaymuseum zum neuen Museumswagen und der Fahrt nur gratulieren und danke sagen! ■



293 auf der Neubaustrecke, von der Endstelle Smart City kommend bei der Kreuzung mit Wagen 220 als Planzug.
Foto: Roman Lillich



Zwei Wiener nebeneinander in Graz-Mariatrost: New York 637, später Wien Z 4202 und Graz 293, ex Wien E₁ 4706. Foto: Sabine Grahsner

Bruno Hable †

Unser Freund und Kollege Bruno Hable ist am 23.4.2022 im 75. Lebensjahr verstorben. Bruno stammt aus Kremsmünster, hat in Wien Welthandel studiert und sowohl als Diplomkaufmann als auch als Magister abgeschlossen. Anfänglich im Bankwesen beschäftigt, trat er später in den Dienst der Österreichischen Bundesbahnen. Seine Liebe galt u. a. der Eisenbahn. Ich habe Bruno vor mehr als 50 Jahren im VEF - Verband der Eisenbahnfreunde kennen und schätzen gelernt. Viele Gespräche - nicht nur - über die Eisenbahn in diesem Rahmen und später auch bei monatlichen Treffen in privatem Eisenbahnfreundeskreis bleiben in Erinnerung. In letzter Zeit lebte er wegen seines Gesundheitszustandes zurückgezogen, zuletzt bei seinem Neffen in seiner alten Heimat Kremsmünster.

Wir werden Bruno im Gedächtnis behalten und sind in Gedanken auch bei seinen Angehörigen.

Wilhelm Saliger ■



Zusammenkünfte und Veranstaltungen



Monika Harrer

WIEN: Mittwoch ab 19.00 Uhr im Restaurant "Falkensteiner Stüberl", 1030 Wien, Kleistgasse 28

GRAZ: Jeden Mittwoch im Verbandslokal: 8010 Graz, Steyrergasse 114, alte Remise, 1.Stock

INNSBRUCK: Jeden ersten Donnerstag im Monat 16.45 Uhr Stammtisch, 17.00 Uhr Vortrag;
Café Inthal, 6020 Innsbruck, Wilhelm-Greil-Str. 3

EISENBAHNMUSEUM SCHWECHAT: 2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2b, Öffnungszeiten: Fr 14 - 18, Sa, So, Feiertag 10 - 17 Uhr

Do, 7.7.	16.45 Uhr	Hauptthema: „Eisenbahnen in Griechenland“	 Innsbruck
So, 31.7.	10 - 17 Uhr	Dampfbetrieb auf der Feldbahn	Eisenbahnmuseum Schwechat
Do, 4.8.	16.45 Uhr	Stammtisch: „Sommerplauderei“	 Innsbruck

Bitte informieren Sie sich vor einem Besuch beim Veranstalter, ob die Ausstellungen, Sonderfahrten oder Vorträge auch wie geplant stattfinden können!

Modellbahn-Ausstellungen (alle Angaben ohne Gewähr)

Monika Harrer

Tabelle Farbcodierung:

Wien	NÖ	OO	Stmk	Kärnten	Tirol	Salzburg	Vorarlberg	Burgenland
------	----	----	------	---------	-------	----------	------------	------------

jeden Mittwoch	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	18 - 21 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66/33
jeden Sonntag	MBC Strasshof	Klubanlage	H0, H0e	10 - 12 Uhr	2231 Strasshof/Nordbahn, Sillerstr. 123, (Freigelände des Eisenbahnmuseums)
jeden Mittwoch	mntv (Modellbahn nach Tiroler Vorbild)	Anlage, Clubabend	H0	ab 17 Uhr	2500 Baden, Wienerstraße 13-21
täglich	Obralino-Minibahn	Gartenbahn im Obra-Kinderland	7¼ Zoll (184 mm)	13 - 17 Uhr	4872 Neukirchen/Vöckla, Kirchenplatz 5
jeden Samstag	MEC Graz	Anlage	H0, H0e	14 - 17.30 Uhr	8020 Graz, Lazarettgürtel 54-56
jeden Freitag	ESV Knittelfeld	Großanlage	H0	16 - 19 Uhr	8720 Knittelfeld, Bahnhofplatz 8
Sa, 2.7.	10 Jahre Lukas Garten Bahn	300 m Gleis, 6 Bahnhöfe, 44 Weichen	G - österr. Schmalspur	10 - 17 Uhr	8503 St. Josef, Tobiseggasse 31
	MEB Kärnten	Anlage, Gartenbahn	Z, H0, G	10-12, 13-17 Uhr	9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6a
Do, 7.7.	MBC St. Florian	Club-Fahrtag	H0	17 - 19 Uhr	4490 St. Florian, Stiftstraße 2, Meierhof
Fr, 8.7.	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	16.30 - 19 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66/33
Sa, 9.7.	Dampfbahnclub Graz	„Spiel mit Fest“ der Stadt Graz	5 Zoll, 7¼ Zoll	10 - 18 Uhr	8053 Graz, Park des LKH Graz Süd-West, Wagner-Jauregg-Platz 1
Mi, 13.7.	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	10 - 12 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66/33
Sa, 16.7.	MEB Kärnten	Anlage, Gartenbahn	Z, H0, G	10-12, 13-17 Uhr	9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6a
Sa, 23.7.	IGM Wachau	Modulanlage	H0	10 - 18 Uhr	3485 Grunddorf (S5 10km vor Krems, hinter Firma Pichler-Wagensonner)
	Dampfbahnclub Graz	Publikumsfahrttag	5 Zoll, 7¼ Zoll	10 - 18 Uhr	8053 Graz, Park des LKH Graz Süd-West, Wagner-Jauregg-Platz 1
So, 24.7.	IGM Wachau	Modulanlage	H0	10 - 18 Uhr	3485 Grunddorf (S5 10km vor Krems, hinter Firma Pichler-Wagensonner)
	MEC Eferding	Tag der offenen Tür	H0, N	10 - 16 Uhr	4070 Hinztenbach, Oberrudling 6
Fr, 29.7.	AMV Johnstraße	Klubanlage (Vorankündigung)	H0, H0e	17 - 19 Uhr	1150 Wien, Johnstraße 40 (im Keller der Schule)
Sa, 30.7.	MBC Hörsching	Fahrtag	H0, H0e	13 - 16 Uhr	4063 Hörsching, Niederdorfstraße. 4 (im Antikhof)

Veranstaltungen

Monika Harrer

(Alle Angaben ohne Gewähr. Rückfragen bitte ausschließlich an den Veranstalter!)

Sonntag Mittwoch	10.00 - 12.00 Uhr 17.00 - 19.00 Uhr	Vor 60 Jahren: „Linie 47 ade“ und Straßenbahnen in Penzing anno dazumal	1140 Wien, Penzinger Straße 59	Bezirksmuseum Penzing
Di bis So	10 - 17 Uhr	geöffnet	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
Freitag: Sa, So:	14 - 18 Uhr 10 - 17 Uhr	„60 Jahre Schnellbahn-Stammstrecke Floridsdorf - Meidling“	2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2B	Eisenbahnmuseum Schwechat
Sonntag: Dienstag:	10 - 12 Uhr 17 - 19 Uhr	„Elektrisch in die Hinterbrühl“ - die Hinterbrühlerbahn im 20. Jhdt.	2340 Mödling, Thomas-Tamussino-Straße 3	Mödlinger Stadtverkehrsmuseum
Di, Do, Sa, So	9 - 12 Uhr	geöffnet	3751 Sigmundsherberg, Museumsstraße 1	Eisenbahnmuseum Sigmundsherberg
ab 9.7. Fr, Sa, So	12 - 18 Uhr	Sommerbim	Jakominiplatz	Tramway Museum Graz
ab 2.7. täglich	10 - 12.30 und 14 - 17 Uhr	Öffnungszeiten	9900 Lienz, Bahnhofplatz 10	Eisenbahnmuseum Heizhaus Lienz
täglich	lt. Fahrplan	Nach Retz mit Kellerführung	Drosendorf ↔ Retz	NÖVOG-Reblaus Express
Sa und So	9.17 Uhr	Nach Drosendorf mit Stadtführung	Retz ↔ Drosendorf	NÖVOG-Reblaus Express
täglich	individuell buchbar	Betriebstage	Ernstbrunn ↔ Asparn an der Zaya	Weinvierteldraisine
Sa, So	lt. Fahrplan	Betriebstage	Mistelbach ↔ Draisinenalm Grafensulz	Zayathaler Schientaxi
jeden Sonntag	lt. Fahrplan	Fahrbetrieb mit TW 1 von 1926, Beiwagen nach Bedarf	Payerbach ↔ Hirschwang über Kurort Reichenau	ÖGLB Höllentalbahn
jeden Freitag	lt. Fahrplan	Sonnenaufgangsfahrten „Alpine Sunrise“	Puchberg/Schneeberg ↔ Hochschneeberg	NÖVOG-Schneebergbahn

täglich	lt. Fahrplan	Zur Ausstellung „Reiternomaden in Europa“ auf der Schallaburg	Krems a. d. Donau ↔ Spitz a. d. Donau	NÖVOG-Wachaubahn
täglich	lt. Fahrplan	Große und kleine Wachaufahrt mit Bahn und Schiff	Krems a. d. Donau ↔ Spitz a. d. Donau	NÖVOG-Wachaubahn
jeden Sonntag	8.30, 12 und 17 Uhr	Fahrbetrieb	Grünburg ↔ Steyr Lokalbahn	ÖGEG Steyrtalbahn
Sa, So	lt. Fahrplan	Fahrten mit der Dampf- oder Diesellok nach Widnau	Lustenau ↔ Widnau	Rheinbähnle
jeden Samstag	lt. Fahrplan	Erlebniszug Ötscherbär	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
ab 9.7. Fr, Sa, So	12 - 18 Uhr	Sommer-Bim	Jakominiplatz	Tramway Museum Graz
jeden Sonntag	10.00 Uhr	Planfahrten mit oder ohne Hauly-Rundfahrt	8794 Vordernberg, Bahnhofstraße 5	Erzbergbahn
Sa und So	10 - 18 Uhr	Lendcanaltramway und Klagenfurter Stadtverkehrs- und Kinomuseum	9020 Klagenfurt, Wilsonstraße 37, Haltestelle „Lendkanal“	Nostalgiebahnen in Kärnten
ab 9.7.	lt. Fahrplan	Rosentaler Dampfzüge mit Museum Historama	Weizelsdorf - Ferlach	Nostalgiebahnen in Kärnten
Sa, 2.7.	lt. Fahrplan	Nostalgieexpress Leiserberge	Wien ↔ Ernstbrunn	regiobahn
	8.37 Uhr	Alles Dirndl im Panoramawagen	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
	13.00 Uhr	Dampflokfahrt bis Abschlag, Alpaka-Wanderung zum „Sonseitehof“	Gmünd ↔ Abschlag	NÖVOG-Waldviertelbahn
	16.30 Uhr	Bierverkostungsfahrt	8794 Vordernberg, Bahnhofstraße 5	Erzbergbahn
So, 3.7.	9.00 Uhr	122 Jahre Strecke Gmünd - Litschau Parallelfahrt Mh.1 und Oldtimer	Gmünd ↔ Litschau	NÖVOG-Waldviertelbahn
8. und 9.7.		Publikumstage	Innenstadt	Tramway Museum Graz
9.+10.7. 23.+24.7.	lt. Fahrplan	Betrieb mit der Dampflokk U.1	Kienberg YB ↔ Lunz am See	ÖGLB Ybbstalbahn-Bergstrecke
So, 10.7.	10.00 Uhr	Schrammelklangexpress: Dampflokfahrt nach Litschau	Gmünd ↔ Litschau	NÖVOG-Waldviertelbahn
	lt. Fahrplan	45 Jahre ÖGLB: Fahrbetrieb mit Personen- und Güterzügen	Payerbach ↔ Hirschwang über Kurort Reichenau	ÖGLB Höllentalbahn
Mi, 13.7.	9.00 Uhr	Bärenwaldexpress nach Groß Gerungs, Bus nach Arbesbach	Gmünd ↔ Groß Gerungs	NÖVOG-Waldviertelbahn
Do, 14.7.	lt. Fahrplan	Mit der 93.1332 zum Bauernmarkt in Faak/See	Ferlach - Feistritz i. R. - Rosenbach - Faak/See; Zustiege möglich	Nostalgiebahnen in Kärnten
	13.30 Uhr	„Ein Tag als Lokführer“ für 6- bis 15-jährige	6890 Lustenau, Höchster Straße 4	Rheinbähnle
Sa, 16.7.	15.30 Uhr	Weinverkostungsfahrt	8794 Vordernberg, Bahnhofstraße 5	Erzbergbahn
	9.30 Uhr	Dampflokfahrt nach Mäder und Werkstattführung	Lustenau ↔ Mäder	Rheinbähnle
Sa u. So, 16. u. 17.7.	11 - 16 Uhr	Oldtimerfest „Nostalgie Total“ Dampfzug und Museum Historama	Feistritz i. R. - Weizelsdorf - Ferlach	Nostalgiebahnen in Kärnten
So, 17.7.	9.00 Uhr	Fahrt zum Weitraer Bierkirtag	Gmünd ↔ Weitra	NÖVOG-Waldviertelbahn
	10.00 Uhr	Dampflokfahrt mit den "Jungen Waldensteinern"	Gmünd - Schönau Dorfwirt - Litschau und zurück	NÖVOG-Waldviertelbahn
	15.00 Uhr	Fahrt nach Wiesenrain, Exkursion am Rohr	Lustenau ↔ Wiesenrain	Rheinbähnle
Di, 19.7.	18.30 Uhr	Johann Hauner: „Museale Aktivitäten in Tschechien“	1030 Wien, Kleistgasse 28, Gasthaus Falkensteiner Stüberl	EMC Karl Gölsdorf
Sa, 23.7.	9.00 Uhr	Dampflokfahrt für Fotografen zum Steinbruch/Toblach	Werkhof Lustenau - Mäder	Rheinbähnle
So, 24.7.	15.00 Uhr	Widnauaufahrt zum Rhyschopf	Lustenau ↔ Widnau	Rheinbähnle
Do, 28.7.	13.30 Uhr	„Ein Tag als Lokführer“ für 6- bis 15-jährige	6890 Lustenau, Höchster Straße 4	Rheinbähnle
Sa, 30.7.	18.30 Uhr	Folkmusik am Erzberg: „Desmond Doyle & The Volunteers“	8794 Vordernberg, Bahnhofstraße 5	Erzbergbahn
So, 31.7.	lt. Fahrplan	Zum Nostalgiekirtag in Drosendorf	Retz ↔ Drosendorf	NÖVOG-Reblaus Express
	10 - 16 Uhr	Vorführbetrieb von Feldbahnzügen	3183 Freiland, Maierhof 8	Feld- und Industriebahn Museum



DIE SCHIENE

Österreichische Post AG
MZ16Z040973M ISSN 2222-2251
Retouren an: VEF, Fruethstraße 11, 1030 Wien

VEF
Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

48. Jahrgang

Nr. **08**

Einzelpreis € 8,00

August **2022**

40
Seiten



Inhalt

Vor 60 Jahren	3
Auf den Spuren einer altösterreichischen Straßenbahn	6
Ein Austro-Daimler-Triebwagenrelikt aus Schweden	8
Der Triebwagen mit dem Reserverad	10
Viel Betrieb bei Rent a Bim	12
Straßenbahnen im Kaukasus	14
Beinahe 150 Jahre Nordwestbahnhof - 3. Teil	19
Linie 66 (II) - vor 10 Jahren ade	21
Linie 68 (II) - vor 10 Jahren ade	21
Die Schynige Platte-Bahn	22
Rapid-Bim	25
Eine „neue“ Werkslok für Strasshof	27
Kurzmeldungen	28
Kletterweichen wieder in Verwendung!	30
Letzter Linieneinsatz der Er	32
Videokassetten mit Spielfilmen und Eisenbahnaufnahmen	34
Für Sie gelesen	34
Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé - 7. Teil	34
Die Fahrt des Aussichtstriebwagens 82	36
Veranstaltungen	37

Titelbild:

Alt und Neu gaben sich am 29.6.2022 auf dem Josefsplatz in Baden ein Stelldchein, siehe auch Kurzmeldung auf Seite 20.

Foto: Ernst Kabelka

Fotos letzte Umschlagseite:

Oben:

Mit dem nun fertiggestellten Excursionswagen 82 wurde am 24.6.2022 eine Fahrt für die an der Rekonstruktion Beteiligten durchgeführt. Helmut Bogner fotografierte ihn in der Lothringerstraße gleich nach dem Abbiegen vom Schwarzenbergplatz; siehe auch Seite 33.

Unten:

So schön kann auch heute noch der Bahnbetrieb sein! Die 1144 275 kehrt mit einer Leergarnitur von San Candido-Innichen zurück und wurde von DI Helmut Bogner am 17.6.2022 kurz vor Lienz vor dem Hintergrund der Lienz Dolomiten aufgenommen.

Foto: DI Helmut Bogner, 1.7.2022

Impressum

Der gemeinnützige VEF – Verband der Eisenbahnfreunde, 1030 Wien, Fruethstraße 11, ist zur Gänze Herausgeber und Verleger der Zeitschrift Die SCHIENE.

ZVR-Zahl: 193862159
BIC: GIBAAATWWXXX
IBAN: AT32 2011 1000 0047 2948
E-Mail: dieschiene@vef.at
Redaktionsadresse: Die Schiene, Fruethstraße 11, 1030 Wien

Die SCHIENE ist das Mitteilungsblatt folgender Vereine: VEF, bahnmedien.at, Erzbergbahn, Neue Landesbahn, ÖGEG, StEF, Tramwaymuseum Graz.

Redaktion: Herbert Harrer
Monika Harrer
Satz & Layout: Manuel Szecsenyi

Hersteller: Print Alliance HAV Produktions GmbH, Druckhausstraße 1, 2540 Bad Vöslau.
Vertrieb: Presse Großvertrieb Austria Trunk GmbH.
Einzelpreis: € 8,00; Jahresabonnement: € 50,00 inkl. Postzustellung (Inland). Für VEF-Mitglieder und Mitglieder von Partnervereinen ist die Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors dar und sind – wie auch Beiträge der Partnervereine und Leserbriefe – außer Verantwortung der Redaktion.

Nachdruck bei Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.
Die Vervielfältigung jeglicher Art ist untersagt.

Hinweis:

Auf Grund der Archivierung unserer Zeitschrift im Austria-Forum der TU Graz sind Texte und Bilder der älteren Hefte auch elektronisch verfügbar.

Medienpartner der Zeitschrift Die SCHIENE:

ÖMT – Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen

FH St. Pölten – Fachhochschule St. Pölten

FEDECRAIL – Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

NÖVOG – Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.

IGE – Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH, Deutschland



Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

Mitglied im
ÖMT

Verband Österreichischer
Museums- und Touristikbahnen

Printed in Austria
Logo einsetzen

Sommer in Wien!

Rent a Bim
Oldtimer-Straßenbahnfahrten

Genießen Sie mit Ihren Freunden oder Gästen das besondere Flair, das Wien von heute aus dem Blickwinkel der Straßenbahn vergangener Jahrzehnte zu erkunden.

Steigen Sie ein und erleben Sie den Sommer in Wien bei einer (maskenfreien) Fahrt mit Ihrer persönlichen **Rent a Bim Oldtimer Straßenbahn**.

Tel.: +43 1 892 13 34
E-Mail: info@rentabim.at
www.rentabim.at

Für VEF-Mitglieder gibt es spezielle Konditionen!



DIE SCHIENE

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT & REDAKTION

Sie erreichen uns unter dieschiene@vef.at
oder per Post an:
VEF-Verband der Eisenbahnfreunde,
Fruethstraße 11, 1030 Wien

Beiträge und/oder Veranstaltungstermine sind rechtzeitig (das ist der Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe!) bekannt zu geben, sonst können wir sie nicht veröffentlichen.

**Redaktionsschlüsse der nächsten Ausgaben:
3.8. und 7.9.2022**

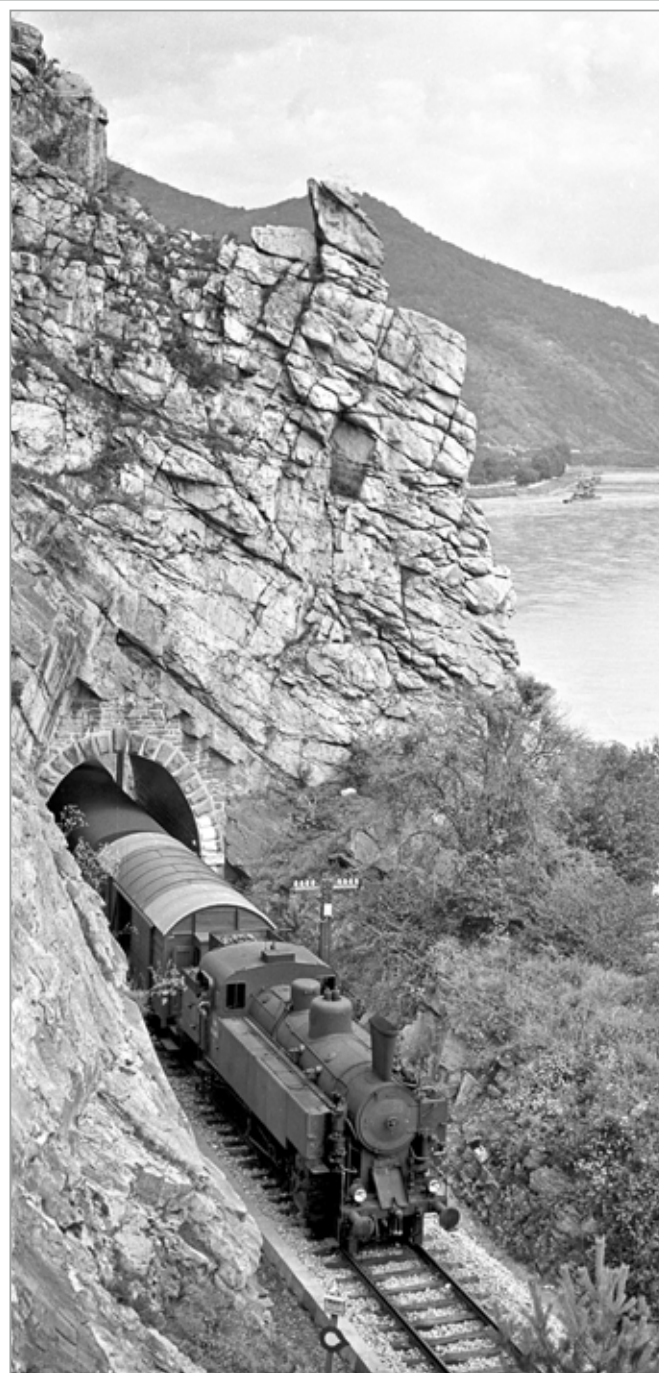


www.dieschiene.com



Vor 60 Jahren

Alfred Luft



Im August 1962 weilte Harald Navé wieder kurz in seiner alten Heimat, wobei am 19.8. eine Reihe von Eisenbahnfotos entstand, von denen hier eine Auswahl gezeigt sei. Zunächst stattete er der Wachau und sodann dem Waldviertel einen Besuch ab.

Zuerst sehen wir die 93.1305 mit dem P 4122 zwischen Spitz und dem Tunnel bei der Wehrkirche St. Michael [1] und danach denselben Zug bei der Ausfahrt aus Weißenkirchen [2].

Die bekannte Teufelsmauer nächst der ehemaligen Haltestelle Hinterhaus betrachten wir aus einer ungewohnten Perspektive [3], welche den geübten Bergsteiger verrät. Eben verlässt die 93.1460 mit dem P 4113 den kurzen Tunnel.

Auf Bild [4] überquert derselbe Zug den Viadukt bei Emmersdorf. Mit den heute üblichen Kameras mit variabler Brennweite wäre die Kirche von Emmersdorf mühelos als Ganzes draufzubringen gewesen!

Danach wendete sich Harald dem Waldviertel zu. In Ottenschlag traf er die 93.1445 mit dem GmP SM 75 Schwarzenau - Martinsberg-Gutenbrunn an. Die beiden altösterreichischen Personenwagen mit hölzernem Wagenkasten begannen damals schon recht selten zu werden [5]. Auf der Südlinie der Schmalspurbahn war an diesem Tage die 298.06 mit dem Personenzug GG 35 von Gmünd nach Groß Gerungs unterwegs. Nr. [6] entstand kurz unterhalb Langschlag und





Bild [7] nächst der Haltestelle Harruck. Besonders zu beachten sind auf letzterem die hübschen, dazumals jeweils gegendtypischen Kornmandeln. Dieser Ausdruck bäuerlicher Kultur hat unterdessen der modernen Landwirtschaftstechnik weichen müssen.

Im August 1962 war Peter Schmied mit der Ländergebietskartenkombination Niederösterreich plus Steiermark auf Fotopirsch unterwegs. Aus der Unzahl schöner Bilder herausgegriffen seien die beiden Triebwagen der damals noch mit 2200 V Gleichstrom von den Steiermärkischen Landesbahnen betriebenen Lokalbahn Peggau-Deutschfeistritz - Übelbach. Bild [8] zeigt den 1919 gebauten Te1, [9] diesen zusammen mit dem Te 2 von 1928 vor der Wagenhalle in Übelbach am 9.8.1962.



Am 13.8. besuchte er den St. Pöltner Alpenbahnhof, wo damals das Einzelstück 898.01 fleißig verschob. Gebaut 1941 bei Henschel mit der Fabriknummer 25702, lief sie unter der Nummer 20751 bei der Deutschen Heeresfeldbahn, landete 1945 in Österreich um schließlich bei der Museumsbahn Gurktalbahn erhalten zu bleiben. Auf Bild [10] ist sie porträtiert, [11] zeigt sie bei ihrer Arbeit - jede Menge Waggons mit Schnittholz vom Sägewerk der Bundesforste in Gußwerk waren hier täglich zu den Umladegleisen zur Normalspur zu überstellen!



Auf den Spuren einer altösterreichischen Straßenbahn

Sabine Grahnsner

Nach zwei Jahren des Eingesperrtseins ergab sich ein Kurzurlaub in Abbazia. Der Kurort Opatija (italienisch: Abbazia) liegt in der Kvarner Bucht am nordöstlichen Teil der Halbinsel Istrien und gehörte bis 1918 zu Österreich, kam dann zu Italien, nach dem Zweiten Weltkrieg zu Jugoslawien und befindet sich nun in Kroatien. Der Kurort mit seinem milden Klima hat in Opatija-Matulji seit 1873 einen Bahnanschluss (früher eine Schnellzugstation der Südbahn). Der Bahnhof liegt 212 m über Meeresebene. Um die Kurgäste und Sommerfrischler bequem vom Bahnhof ans Meer zu den dortigen Hotels zu bringen, eröffnete man 1908

Heute fahren leider nur mehr moderne Busse durch Opatija. Aber aufmerksamen Straßenbahnfans entgeht die Fahrleitungsrosette an der Hauswand nicht!

Foto: Sabine Grahnsner, 28.4.2022





(es sei angemerkt, dass es in der k. u. k. Monarchie zu diesem Zeitpunkt bereits zahlreiche Straßenbahnbetriebe gab!) eine meterspurige, elektrische Straßenbahn mit 12,4 km Länge und 750 Volt Gleichstrom. Die Strecke begann am Bahnhof unter einem Perrondach, unterquerte dann die Bahn und führte mit einem maximalen Gefälle von 8,1% Richtung Küste, ab Voloska entlang der Reichsstraße, heute Ulica Maršala Tita, wo in Opatija-Slatina Meeressniveau erreicht wurde. Weiter ging es dann bis Lovran.

Der Fahrzeugpark bestand aus 13 Motorwagen, davon zwei mit Gepäckabteil, zwei Motorwagen zur Gepäckbeförderung, fünf offenen Beiwagen, zwei geschlossenen Beiwagen und einem offenen Güterwagen. Pläne zu einer Verbindung mit der nahegelegenen Straßenbahn in Rijeka (Fiume), ebenfalls 1000 mm Spurweite, in Betrieb bis 1958, gab es wohl, allerdings wurden sie nie ausgeführt. Schon der 31.3.1933 war der letzte Einsatztag, schon damals erfolgte der Ersatz durch Busse. Die Straßenbahn in Ljubljana (Laibach) übernahm alle Wagen. Nach deren Einstellung im Jahre 1958 kamen zwei offene Beiwagen noch zur Straßenbahn in Dubrovnik (Ragusa), wo sie, umgespurt auf 760 mm, als Beiwagen 27+28 bis zur dortigen Einstellung 1970 vorhanden waren. Danach kamen sie zur Aufstellung bei einem Hotel in Cavtat, 18 km südlich von Dubrovnik. Ob die vermeintlich letzten beiden erhaltenen Wagen noch heute vor Ort sind, konnte leider nicht eruiert werden.

Wer heute durch Opatija schlendert, kann aber noch an einigen Hauswänden Fahrleitungsrosetten der Straßenbahn erspähen. Ferner verkehren heute Citybusse sowie eine Vororte-Buslinie von Rijeka über Opatija bis Lovran. In Erinnerung bleibt der interessante, aber lange verschwundene Betrieb heute nur mehr in alten Ansichten. Schade eigentlich, denn der Umwelt zuliebe könnte sich auch heute noch eine Straßenbahn (eventuell auch eine Güterstraßenbahn) durch den Kurort schlängeln, zur Freude von Touristen und Anrainern, denn bei einem guten Fahrplanangebot würde sich der Verkehr (PKW, LKW; Busse könnte man z.B. leicht an den Stadtrand verbannen) sicher reduzieren - aber das ist ein anderes Kapitel. Zurück zu den Spuren: Außer den bereits erwähn-

Von oben nach unten:

Eine seltene Aufnahme eines Straßenbahnzuges mit dem offenen Güterwagen beim Hotel Palace Bellevue. Ansichtskarte, Sammlung Dr. Ernst Plefka

Eng ging es in so mancher Straße zu; hier Motorwagen 5. Ansichtskarte, Sammlung Dr. Ernst Plefka

Nochmals Wagen 5 im Villenviertel. Ansichtskarte, Sammlung Dr. Ernst Plefka

ten Fahrleitungsrosetten stößt man z.B. in Hotels auf alte Fotos. So erinnert die Villa Münz an den österreichischen Baumeister Jakob Ludwig Münz, der die Straßenbahn nach Opatija brachte; angeblich beherbergt die Villa Angiolina (heute kroatisches Tourismusmuseum) ein Straßenbahnmodell aus Pappe. Leider war es zum Berichtszeitraum wegen Sanierung geschlossen, daher muss wohl das wunderschöne Opatija irgendwann einmal nochmals besucht werden, um der einen oder anderen Spur weiter auf den Grund zu gehen. Vorerst können Sie, liebe Leser und Leserinnen, dank eines Einblickes in das Archiv von Dr. Ernst Plefka, einige historische Aufnahmen genießen. ■



Mediterranes Flair in Slatina auf Meeresniveau. Ansichtskarte, Sammlung Dr. Ernst Plefka

Ein Austro-Daimler-Triebwagenrelikt aus Schweden

DI Herbert Schirnböck

In den 1930er-Jahren erprobten viele Eisenbahnverwaltungen verschiedene Systeme von leichten Triebwagen für den Schnellverkehr, um der aufkommenden Konkurrenz von PKW und Flugzeug Paroli bieten zu können. Das von der Austro-Daimler-Puch AG, kurz Austro Daimler genannt, geschaffene Luftreifensystem war die österreichische Antwort auf die in Europa (Michelin, Bugatti, Kruckenberg) und Nordamerika (McKeen, Brill, Budd) entwickelten Schnelltriebwagen.

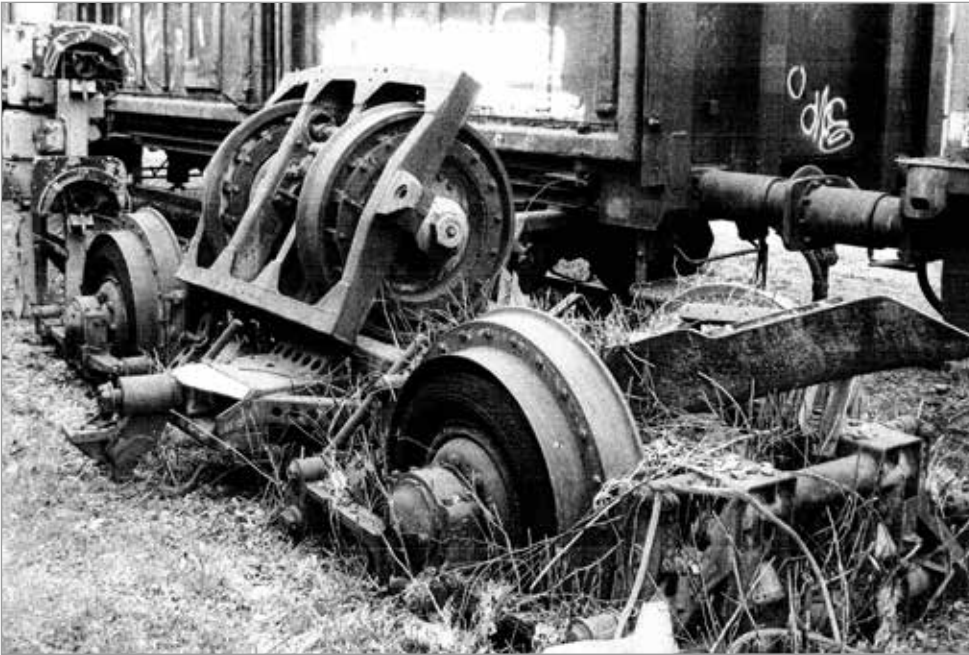
Im Jahre 1934 baute die schwedische Lokomotivfabrik Nydqvist & Holm AB, unter dem Kürzel NOHAB besser bekannt, in ihrem Werk in Trollhättan einen Triebwagen mit einem Laufwerk nach einem Patent von Austro Daimler. Dieser war für die schmalspurige Vorortebahn Stockholm - Roslagens Järnväg (SRJ) bestimmt und bekam als Einzelstück die Betriebsnummer 103. Deren Gleisanlagen haben die in Schweden bei vielen Nebenbahnen verbreitete Spurweite von 3 Schwedischen Fuß,



Von oben nach unten:

Das 1935 aufgenommene Bild zeigt vermutlich die Lieferung des fabriksneuen Schmalspurtriebwagens, aufgeladen auf zwei zweiachsigen Flachwagen. Foto: Svenska Järnvägsmuseet, Sammlung DI Herbert Schirnböck

Der Triebwagen SRJ 103 auf seiner Strecke. Foto: Svenska Järnvägsmuseet, Sammlung DI Herbert Schirnböck



Von oben nach unten:
Im Jahre 1939 wurde der Triebwagen SRJ 103 bei einem Brand zerstört.
Foto: Svenska Järnvägsmuseet, Sammlung DI Herbert Schirnböck

Die in Schweden noch etwas ungeordnet aufbewahrten Teile des Drehgestelles.
Foto: Robert Schuster

Auf den Luftreifen sind noch die Schriftzüge „SEMPERIT“ und „SCHIENENREIFEN“ lesbar.
Beide Fotos: Robert Schuster

gleich 891 mm - nicht zu verwechseln mit 3 Englischen Fuß (914 mm) für den anglikanischen Raum oder 3 Österreichischen (Wiener) Fuß (948 mm), wie sie Wenzel Günther 1854 für die Baubahn zur Errichtung der Wr. Neustädter Militärakademie verwendet hatte.

Die Firma NOHAB baute nun aufgrund einer Lizenz von Austro Daimler ein Laufwerk mit Luftreifen, die in einer als Eisenbahnrad ausgebildeten Trommel liefen. Austro Daimler hatte zwei Varianten dieses Laufwerksystems zum Patent angemeldet: Beim Typ I, bei fast allen uns bekannten Triebwagen angewendet, waren die Luftreifen angetrieben; beim Typ II, den NOHAB gewählt hatte, waren die Stahlräder angetrieben. Die Luftreifen dienten im Wesentlichen einer verbesserten und zusätzlichen Abfederung des Fahrzeugs neben den Blattfedern. Der Typ II wurde sonst nur bei einem von Austro Daimler für Ecuador gebauten Triebwagen angewendet.

Der Triebwagen erhielt als Einzelstück die Nummer 103. Er war vierachsig und hatte zwei Drehgestelle. Als Antrieb dienten zwei Benzinmotoren; zuletzt waren das zwei Sechszylinder von Scania-Vabis mit je ca. 90 PS. Jeweils ein hydraulisches Getriebe vom Typ Lysholm-Smith besorgte die weitere Kraftübertragung. Im Fahrgastraum waren 64 Sitzplätze angeordnet und in den Einstiegsbereichen noch sechs zusätzliche Plätze. Als Höchstgeschwindigkeit waren 80 km/h zugelassen.

Im Jänner 1939 brannte der Triebwagen wegen einer defekten Benzinleitung aus. Ein Drehgestell ohne Motor blieb jedoch erhalten und kam in ein schwedisches Eisenbahnmuseum. Es war jahrelang unbeachtet an verschiedenen Standorten im Freien abgestellt. Durch das freundliche Entgegenkommen des Vereins Museumsföreningen Stockholm - Roslagens Järnvägar konnte im November 2021 das Drehgestell mit den originalen, gut erhaltenen „Semperit Schienenreifen“ nach Österreich überstellt werden. Es kann jetzt im Südbahnmuseum Mürzzuschlag auf einem kurzen Gleisstück besichtigt werden und zeugt nahe seines Entwicklungsstandortes Wr. Neustadt vom Ideenreichtum österreichischer Techniker bei Austro Daimler in den 1930er-Jahren. ■





Das erwähnte Drehgestell im Freigelände des Müzzzuschlager Südbahnmuseums. Die Luftreifen sind im Betrieb vollständig aufgepumpt und rollen nicht im Inneren des Eisenbahnrades ab. Wegen des Alters der historischen Reifen hat man aber auf das Aufpumpen verzichtet. Beide Fotos: DI Helmut Bogner, 6.6.2022)

Der Zufall erlaubt es, die Parallelentwicklung gummibereifter Triebwagen nebeneinander vorzustellen:

Der Triebwagen mit dem Reserverad

Gunter Mackinger

Die Abenteuerwelt des Reifenherstellers Michelin in Clermont-Ferrand trifft den Nerv hartgesottener Stahlrad-Schiene-Philosophen wohl weniger - dies aber ganz zu unrecht. Im Rahmen einer spektakulären Ausstellung dokumentiert der Reifenhersteller seinen Beitrag zum Eisenbahnwesen. Ab 1929 wurde ein Gummireifen mit Spurführung entwickelt - Vorführ-Dieseltriebwagen tourten durch ganz Europa. In den 1930er-Jahren setzten die Französischen Eisenbahnen erfolgreich auf diese Bauform des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, nach dem Zweiten Weltkrieg verkehrten gummibereifte Reisezugwagen sogar im Schnellzugverkehr. Ein Relikt dieser Philosophie sind die bis heute auf Gummireifen verkehrenden Metrozüge bzw. Gummitrams mit einschieniger Spurführung.

Großen Anklang fanden die Triebwagen mit den Gummireifen auch in den Französischen Kolonien in Afrika, Indochina und auf Madagaskar. Ab 1933 erhielt die damalige Staatsbahn in Madagaskar (CFM) eine größere Stückzahl der überaus eleganten und bequemen Triebwagen vom Typ 51 „Coloniale“. Als Triebwagenschnellzüge legten sie auf Meterspur die 370 km lange Strecke von Antananarivo nach Tamatave in beachtlichen neun Stunden zurück. Die Gummireifen brachten es immerhin auf eine Laufleistung von 20.000 km. Drei Triebwagen dieses Typs sind bis heute erhalten geblieben: ZM 514, 516 und 517.

ZM 516 und 517 existieren noch auf Madagaskar bei MADARAIL, der ZM 514 „Vintys“ (Eisvogel) aber wurde im Auftrag von Michelin vorbildlich restauriert und nach Europa zurückgeholt. Er erinnert in der Michelin-Abenteuerwelt an die durchaus erfolgreichen Aktivitäten des Reifenherstellers im Eisenbahnwesen und dürfte eines der wenigen Schienenfahrzeuge mit Reserverad sein.

Technische Daten: Länge: 13,36 m, Breite: 2,45 m, Höhe: 2,95 m, Gewicht: 6,2 t, v_{\max} : 80 km/h.



Der ZM 514 in der Eingangshalle zur Michelin-Abenteuerwelt.



Am Heck des meterspurigen Einrichtungstriebwagens befindet sich neben einem Abschlepphaken auch das Reserverad. Beide Fotos: Gunter Mackinger, 21.5.2022

Tramway Museum Graz präsentiert

Saison 2022



Beim Jubiläumsfest am 10. September erwartet Sie:

-) Musikalische Unterhaltung mit dem Musikverein der Graz Linien, der Big Band Graz und DJ Joe
-) Live-Sendung des ORF-Radio Steiermark Wurlitzer
-) Tombola mit tollen Preisen
-) Fahrbetrieb auf der Modellbahnanlage
-) Straßenbahnflohmarkt
-) Große Ausstellung von BrickArt Königshofer
-) Speis und Trank
-) Oldtimer-Zubringer-Verkehr und vieles mehr

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Nähere Informationen unter:
tramway-museum-graz.at

Publikumstage

12. und 13. August
im Citypark

Sommer-Bim

8. Juli bis 11. September

jeweils Freitag, Samstag und Sonntag
von ca. 12:00 bis 18:00 Uhr

JUBILÄUMSFEST:
10. September ab 9:00 Uhr
Eintritt frei



Weitere Termine:

- 25. September: Modellbahntauschbörse
- 02. Oktober: ORF-Lange Nacht der Museen
- 23. Oktober: Öffnungstag Museum
- 30. Oktober: Öffnungstag Museum



Mit freundlicher Unterstützung von:



WIR SIND PARTNER





Der aus VEF-Fahrzeugen gebildete Dreiwagenzug K 2447+k₃ 1627+k₃ 1630 auf dem Landstraßer Gürtel nahe der Kleistgasse.

Viel Betrieb bei Rent a Bim

DI Helmut Bogner

Gleich sechs Straßenbahnzüge, die insgesamt zehn Fahrten absolvierten, waren am Nachmittag des 9.6.2022 auf dem Wiener Straßenbahnnetz unterwegs, darunter auch der eher selten eingesetzte T₁+k₆+k₆-Dreiwagenzug, der nur aus Fahrzeugen des VEF und des WTM zusammengestellt werden kann. Die erfreuliche Zusammenarbeit wurde auch mit dem Zug M 4023+m₃ 5358 fortgesetzt. ■

Rechts und unten: Die beiden k₆-Beiwagen 1518 und 1530 des WTM ergänzen den T₁ 408 des VEF zu einem harmonischen Dreiwagenzug. Hier ist dieser bei der Abfahrt aus der Endstation der Linie 38 im Heurigenort Grinzing zum Schwedenplatz, wo eine weitere Reisegruppe wartete, zu sehen.



Unten rechts: Der m₃ 5358 des WTM bildete mit dem M 4023 des VEF den zweiten Zug für die Fahrt der umfangreichen Reisegruppe nach Grinzing. Hier ist er nach dem Aussteigen der Fahrgäste bei der Heimfahrt in der Grinzingener Allee zu sehen. Alle Fotos: DI Helmut Bogner, 9.6.2022





Einmal und Heute

Auf dem ersten Bild vom 2.4.1972 sehen wir die 555.3260 der ČSD bei der Ausfahrt aus Marchegg (Foto: Ing. Gerhard Jilek, Sammlung Roman Lillich). Anfang der 1960er-Jahre entstanden aus der DR-Baureihe 52 (ČSD 555.0) ölgefeuerte Loks für die tschechoslowakischen Staatsbahnen, nun bezeichnet als 555.3. Die anfängliche Euphorie über eine Leistungssteigerung, Entlastung des Heizers sowie Wegfall des Funkenfluges dürfte aber bald gewichen sein: Eine größere Kesselabzehrung machte sich bemerkbar. Im Jahr des ersten Ölschocks, 1973, wurden die letzten Maschinen schon relativ bald auch wieder ausgemustert. Die Loks waren nur in einigen wenigen dafür geeigneten Heizhäusern stationiert, darunter Bratislava-Vychod. Heute ist als Museumslokomotive die 555.3008 erhalten geblieben.

Auf dem zweiten Bild (Foto: Roman Lillich), fast genau ein halbes Jahrhundert später aufgenommen, nämlich am 19.3.2022, verlässt der REX 2514, geschoben von der 2016 060, den Bahnhof Marchegg. Als Bezugspunkt dient das Heizhaus der StEG am linken Bildrand. Von den Häusern rechts ist dank der obligatorischen Lärmschutzwand nichts mehr zu erkennen. Marchegg hatte früher noch einen weiteren, baugleichen Langschuppen und ein zweistöndiges Heizhaus auf der Seite des Aufnahmegebäudes.

Schon 1838 erreichte die Bahn von Wien aus Gänserndorf, 1848 wurde von dort aus Marchegg erreicht. Der Hauptverkehr von Wien nach Budapest rollte ab 1850 über diese Strecke, ab 1870 allerdings über die neue via Siebenbrunn-Leopoldsdorf. Nach

dem ersten Weltkrieg verlor die Magistrale ihre Bedeutung, der Verkehr lief nun mehrheitlich über Bruck an der Leitha. Zu Zeiten des Eisernen Vorhanges verkehrten viele Jahre nur zwei Zugpaare über die Grenze, dafür gab es aber auch Kurswagenübergänge via Marchegg, sogar bis Moskau. Seit dem Fahrplan 2006 ab 11.12.2005 gibt es pro Stunde einen Zug von Wien über Marchegg nach Bratislava. Derzeit läuft der zweigleisige Ausbau samt Elektrifizierung Wien-Aspern Nord - Siebenbrunn - Marchegg bzw. bis zur Staatsgrenze. Der Abschnitt Gänserndorf - Oberweiden - Marchegg wird seit 13.12.2020 elektrisch befahren. Bescheiden ist derzeit der Güterverkehr über diesen Grenzübergang, er besteht nur aus einem Güterzugpaar wöchentlich! ■



Straßenbahnen im Kaukasus

Roman Lillich

Die Kaukasus-Gebirgskette erstreckt sich vom Schwarzen Meer von Nordwest nach Südost bis zum Kaspischen Meer. Die Region Kaukasus grenzt im Norden an die russische Föderation, hier mit der russischen Republik Dagestan und der autonomen Republik Tschetschenien in Russland. Im Süden grenzt die Region an die Türkei und den Iran. Hier befinden sich Armenien, Georgien, Aserbaidschan sowie auch umstrittene Gebiete wie z. B. Berg-Karabach, Abchasien, Inghuschetien, Nord- und Südossetien usw. Auf die sehr komplizierte geopolitische Situation dieser Region soll hier aber nicht eingegangen werden.

Im Zuge einer Reise im September 1999 in die Region Kaukasus wurden alle vier damals noch vorhandenen Straßenbahnbetriebe besucht. Der Straßenbahnbetrieb der tschetschenischen Hauptstadt Grosny, dies sei hier am Rande erwähnt, existierte zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr. Er bestand in seiner besten Zeit aus sieben Linien, hatte 92 km Gleislänge, über 100 Wagen und zwei Depots. Bekanntlich verwüsteten zwei Tschetschenienkriege (1994-1996 und 1999-2009) das Land und seine Hauptstadt. Schon im Jänner 1995 wurde mindestens ein Depot mehr oder weniger komplett zerstört. Der Straßenbahnbetrieb dürfte spätestens seit diesem Zeitraum eingestellt gewesen sein, er wurde bis heute nicht wieder aufgenommen.

In Aserbaidschan, bekannt für seine Ölvorkommen, hatte die Hauptstadt Baku seit 1924 eine elektrische Straßenbahn mit der Spurweite 1524 mm. Eine Pferdetramway gab es davor von 1889-1923, von 1889-1894 eine Dampfstraßenbahn. 1941 erfolgte auch die Einführung eines O-Busbetriebes. Die Metro von Baku eröffnete 1967; ihr Bau begann schon 1951, wurde 1953 aber eingestellt und in den 1960er-Jahren wieder aufgenommen. Derzeit verkehren drei U-Bahn-Linien, erst 2021 erfolgte die letzte Verlängerung.

Von oben nach unten:

Das Einzelstück Tr-2 557 ex Riga steht arbeitslos im Depot von Baku.

Ein Blick in die Werkstatt der Straßenbahn von Baku. Hier sagt ein Bild wohl mehr als tausend Worte.

Die Endstelle der Linie 6. Bemerkenswert am vorderen Wagen der Bauart KTM-5 sind der moderne, aber außer Betrieb gesetzte Stromabnehmer und der Lyrabügel dahinter. Offenbar war auf Grund des schlechten Zustandes der technischen Anlagen nur mehr ein Fahren mit Lyrabügel möglich-





Doch zurück zur Straßenbahn. Der Betrieb hinterließ, wie in allen nachfolgend beschriebenen Städten, einen heruntergekommenen Eindruck, das Ende war zu erwarten. Verkehrten 1997 noch fünf Linien, so waren 1999 noch drei (1, 5 und 6) in Betrieb, vorwiegend mit Wagen der Bauart KTM-5; einige RVZ-6 verkehrten auch noch. Als Einzelstück war einer der beiden gebauten Tr-2, Baujahr 1994, 1997 aus Riga übernommen (dort Nummer 902), vorhanden, aber nicht im Einsatz. Mit Stand 2001 existierten noch 47 km Straßenbahngleise und ca. 20 Wagen zum Betrieb. Anfang 2004 endete der Straßenbahnbetrieb. Eine Standseilbahn wurde 1960 eröffnet, brannte 1990 ab und wurde mittlerweile wiederhergestellt. Der O-Busbetrieb (Stand 1999: 2 Skoda 9Tr und 59 Skoda 14Tr) endete 2006.

In der Nähe von Baku befindet sich die Industriestadt Sumgait (amtlich: Sumqayıt bzw. Сумгајыт, ca. 30 km von Baku entfernt). 1959 erfolgte hier die Eröffnung einer Straßenbahn, Spurweite 1524 mm. Zum Zeitpunkt unseres Besuches war der 1961 eröffnete O-Bus nicht in Betrieb. Die einzige Linie der Straßenbahn führte von einem Marktplatz in der Stadt (von dort ging es früher noch um ca. 4 km weiter ins Zentrum) zu einem Ölindustrialgebiet am Kaspischen Meer. Der abgewirtschaftete Straßenbahnbetrieb existierte bis 2003. Der 1961 eröffnete O-Bus wurde nach unserem Besuch nochmals wieder in Betrieb genommen, jedoch zum 1.1.2006 stillgelegt.

In Georgiens Hauptstadt Tiflis (თბილისი = Tbilissi) verkehrte schon von 1883-1910 eine Pferdestraßenbahn, Spurweite 900 mm; eine elektrische Straßenbahn auf 1000 mm Spurweite fuhr von 1904-1938. Die Straßenbahn in der Spurweite von 1524 mm wurde 1934 eröffnet. Auch in Tiflis existiert seit 1966 eine Metro. Heute verkehren zwei Linien, der Bau einer dritten wurde eingestellt, soll aber eventuell wieder aufgenommen werden. Durch die Metro wurde der Straßenbahnbetrieb 1974 in 2 Teilnetze zerrissen. Zum Zeitpunkt des Besuches

Von oben nach unten:

Die Endstelle Linie 5 in Baku mit einem RVZ-6. Ganz charakteristisch sind fast alle Fenster verkantet.

Ein Blick in die Remise in Sumgait. Beachtenswert ist der vom Betrachter aus gesehen linke Wagen mit seiner selbstgezimerten Vorderfront.

Wer den James-Bond-Film „Die Welt ist nicht genug“ mit Pierce Brosnan gesehen hat, dem wird die Umgebung vielleicht bekannt vorkommen. Einige Außenszenen wurden in der Umgebung von Baku gedreht und sollten die Ölindustrie der Region (in dem Film geht es u.a. um den Bau einer Ölpipeline) zeigen. Hier ist der Wagen 66 „am Strand“ zu sehen; im Hintergrund das Kaspische Meer sowie die Auswirkungen des Ölfördergeschäftes.

konnten noch einige RVZ-6 sowie KTM-5 und ein zweiachsiger Museumswagen beobachtet werden. Bis zum 4.12.2006 verkehrte noch eine Straßenbahnlinie mit 10 Stück KTM-5. Gleichzeitig endete in Tiflis mit gleichem Datum der O-Busbetrieb. Er wurde 1937 eröffnet, der Fuhrpark bestand 1999 aus Skoda 14Tr und ZIU-9. Bis zum Einstellungstag waren noch drei Linien vorhanden. Eine Kindereisenbahn mit einer Länge von 1,2 km bestand seit 1935, war aber in den 1990er-Jahren zumindest zeitweilig außer Betrieb, ist aber noch heute vorhanden.

Ferner wurde, sozusagen auf der Durchreise, der O-Busbetrieb in Gori (გორი) besucht. Bekannt ist die Stadt als Geburtsort des Diktators Josef Stalin. Der dortige O-Bus wurde 1972 eröffnet, und zwar mit 2 ZIU-9, 7 Skoda 9Tr und 3 Skoda 14Tr. Im März 2010 wurde er eingestellt.

Schließlich statteten wir der Hauptstadt von Armenien, Eriwan (Երևան = Yerevan), einen Besuch ab. Die Stadt besaß von 1906-1918 eine Pferdestraßenbahn, Spurweite 900 oder 914 mm. Seit 1933 existierte die elektrische Straßenbahn mit Spurweite 1524 mm und, um es vorwegzunehmen, auch sie wurde mittlerweile eingestellt, und zwar per 21.1.2004, als die letzte Linie 5 für immer in der Remise blieb. 1999 konnten auch hier RVZ-6 und KTM-5 angetroffen werden, der Betriebsstand wies damals in Summe 84 Wagen aus. Als kleine Besonderheit hatten viele Wagen Totalwerbung. Ein besonderes Detail des Niederganges der Straßenbahn sei hier erwähnt: Die Hauptwerkstätte der Straßenbahn wurde privatisiert, doch die dann teuren großen Untersuchungen an den Wagen konnten sich der Betrieb in der Folge nicht leisten. Auch Jerewan eröffnete übrigens 1981 eine Metro, nachdem schon 1972 (!) Baubeginn war. Erweiterungen und der Bau einer zweiten Linie sind derzeit geplant. Der 1949 eröffnete O-Bus verfügte 1999 über ca. 100 Skoda 14Tr und ca. 30 ZIU-9. Er besteht noch heute. Ferner gibt es noch eine 1937 eröffnete, 2,1 km lange Kindereisenbahn. ■

Literatur: Straßenbahnatlas der ehem. Sowjetunion 2003, diverse Ausgaben Blickpunkt Straßenbahn.

Alle Fotos: Roman Lillich, September 1999

Von oben nach unten:

Der Museumswagen in Tiflis, hier unterwegs im Planverkehr. Er entstand vermutlich aus einem KTM-2. Hier wäre für eine moderne Straßenbahn mit eigenem Gleiskörper genug Platz gewesen.

O-Bus und Straßenbahn in Tiflis nebeneinander. Die Linie 7 war die letzte verbliebene Linie im Südnetz.

Hier wird gut die bergige Umgebung von Tiflis sichtbar. Seilbahnen ergänzen den Stadtverkehr.





Ein Blick in das O-Busdepot von Gori mit zwei Skoda 9Tr.



Ein interessantes Stück war dieser zum Kranwagen umgebaute RVZ-6 in Yerevan.



Vor dem Bahnhof von Yerevan herrschte früher reger Straßenbahnbetrieb.

O-Bus und Straßenbahn existierten auch in Yerevan nebeneinander.



Auch die Pioniereisenbahn von Yerevan bot ein interessantes Fotomotiv.



FRITZ RODATZ
Versicherungen rund um die Eisenbahn

Seit über 50 Jahren Ihr Spezialist für Eisenbahnen!

Wir bieten Ihnen kostengünstigen Versicherungsschutz „Rund um die Bahn“

Informieren Sie sich über unsere Leistungen auf unserer Homepage:

www.eisenbahnversicherungen.de

Ihr Fritz Rodatz Team erreichen Sie unter:

E-Mail: info@fritzrodatz.de / Tel.: +49 40 23 13 93 / FAX +49 40 23 19 28

Beinahe 150 Jahre Nordwestbahnhof

- 3. Teil

Herbert Harrer

Wo Tauben sind, fliegen Tauben zu, sagt ein Sprichwort. So geschah es auch mit den Expeditionen auf dem Bahnhofsgelände - zu den vorhandenen siedelten sich immer mehr an. Hier war ausreichend Platz für Lagerflächen, mitten im Stadtgebiet und mit guter Zufahrtsmöglichkeit für die Weiterverteilung. Auch die ÖBB nutzten die zentrale Lage; Wien Nordwestbahnhof wurde zum wichtigsten Stützpunkt für die sogenannte Rollfuhr, also die Hauszustellung von Stückgütern. In der riesigen Umladehalle wurden die aufgelieferten oder mit Stückgutwagen zugerollten Frachtstücke, oft noch getrennt in Frachtgut und Expressgut, in die Kurswagen verladen. Ladegüterzüge (LEIG = Leichtgüterzug) mit Aufenthalt in allen Bahnhöfen verbanden die Knoten, während Expressgut oft mit personenbefördernden Zügen (entweder im Gepäckwagen oder in einem eigenen Kurswagen) mitlief. Das war eine logistische Herausforderung und benötigte auch sehr viel Personal - Generationen von Eisenbahnern verdienten sich ein Zubrot beim „Stauen“. Die Konzentration auf Knotenbahnhöfe, von denen aus das Stückgut - oft schon mit dem bahneigenen Kraftwagendienst (KWD) - weiter verteilt wurde, begann 1966. 1968 wurde vom LEIG in vier Stufen auf einen die Knotenbahnhöfe verbindenden Stückgutverkehr umgestellt. In der Zwischenzeit begann eine neue Transportform den Welthandel zu verändern: der Container. Dem wurde mit der Inbetriebnahme des ersten Containerkranes in Österreich am 4.3.1968 Rechnung getragen. Dazu wurde der bestehende Portalkran umgebaut und auf eine Tragfähigkeit von 35 t gebracht. Noch im selben Jahr musste die Kranbahn von 45 m auf 115 m verlängert werden; eine mögliche Verlängerung auf 250 m war damals schon eingeplant. Auch wurden Lagerflächen für Leercontainer freigemacht.

Von oben nach unten:

Die Stars der Nacht haben Aufstellung genommen: Die 1110 007, 1044 264, 1110 011 und 1142 577 werden ihre Nachtsprungzüge zuverlässig und mit hoher Pünktlichkeit ans Ziel bringen. Foto: Roman Lillich, 30.7.1998

Durch das Abwandern der Firmen und des Containerumschlages wurde viel Platz frei, der u. a. als Übungsplatz einer Fahrschule oder zum Abstellen von Autobussen diente. Doch auch bei Siemens Verkehrstechnik in Wien erzeugte U-Bahnen für Riad wurden hier bis zum gemeinsamen Versand abgestellt. Beide Fotos: Herbert Harrer





Im Bereich zwischen Handelskai und Donaukanal entstanden die Autobahnauf- und -abfahrten als Zufahrt zur Donaukanal-Schnellstraße neu; dazu wurde die Südschleife Richtung Wien Donauuferbahnhof neu angelegt und ging am 15.3.1971 in Betrieb. Auch die nun als „Mittelschleife“ (dieser Ausdruck setzte sich nicht durch) bezeichnete Verbindung zur nördlichen Ausfahrt des Bahnhofs Wien Brigittenau wurde dabei neu trassiert (Inbetriebnahme 19.4.1971). Für 1972 war die Errichtung einer weiteren Schleife von der Donauuferbahn Richtung Wien Nord Frachtenbahnhof vorgesehen, die aber nie gebaut wurde. Auf den nun vorhandenen Strecken wurde am 29.9.1974 der elektrische Betrieb aufgenommen.

Die neue Strecke von Wien-Brigittenau nach Heiligenstadt, für die eigentlich der Name Nordschleife vorgesehen war, wurde erst am 30.5.1978 eröffnet.

Im GD-Nachrichtenblatt 2/1973 wird erstmals von der „Einrichtung eines Güter-Städteschnellverkehrs im Nachtsprung“ gesprochen und dabei die bestehende Verbindung mit den Zügen G74/G75 Wien Nordwestbf. - Wien Matzleinsdorf - Graz Vbf. genannt. Ziel sei die Schaffung eines „Roten Netzes“ (auch dieser Ausdruck hat sich nicht durchgesetzt). An eine Erweiterung könne aber erst nach dem Aus- und Neubau von bestimmten Verschiebebahnhöfen gedacht werden. Der Erfolg beschleunigte aber die Entwicklung des Netzes: Ab 26.5.1974 verband mit dem „Lindwurm“ der erste namentragende Güterschnellzug den Nordwestbahnhof mit Villach Westbahnhof. Weitere Namenszüge folgten und verschafften so dem Nordwestbahnhof eine zentrale Stellung im Güterverkehr. Die Stückgut-anlieferung erfolgte zusehends mit LKW im Rollfuhrlinienverkehr. Auch die Eröffnung des Wiener Zentralverschiebebahnhofes konnte daran nichts ändern, erst recht nicht die Stückgutreform zum 1.1.1987. Wien Nordwestbahnhof wurde zum Ausgangspunkt der wichtigsten Bahn-Express-Verbindungen.

Erst die Eröffnung des Terminals Freudenau brachte einen Umschwung im

Von oben nach unten:

Dabei ließ sich auch ungestört Einblick in die Technik nehmen.

Sogar einen RoadRailer, ein letztlich nicht erfolgreicher Versuch, LKW-Sattelaufleger direkt auf der Schiene zu befördern, hat es hierher verschlagen.

Beide Fotos: Herbert Harrer

Weiterhin wurden Wagen zugestellt, allerdings nur mehr als Verschubfahrt. Die 2070 044 befördert am 14.6.2021 ihren Verschubteil nahe dem ehemaligen Einfahrsignal, das schon das Ungültigkeitszeichen trägt, Richtung Wien Brigittenau. Die Nordschleife ist schon gesperrt, Fahrleitung und Einfahrsignal sind abgebaut. Foto: Roman Lillich

boomenden Containerverkehr. Einige Expeditionen übersiedelten gleich in den Freudenaauer Hafen. Die Planungen für den Hauptbahnhof Wien samt Konzentration des Stückgutverkehrs in einem neuen Terminal auf dem erweiterten Gelände des Bahnhofs Inzersdorf Metzgerwerke (heute Wien Blumental) ließen erstmals die kommende Auffassung erahnen. 2006 beschlossen die ÖBB die schrittweise Verlegung des Containerumschlags dorthin. 2007 wurde ein städtebauliches Leitbild entwickelt, 2007 ein Architektenwettbewerb ausgeschrieben. Doch so schnell ging all das nicht. Erst mit Fahrplanwechsel 2016/2017 wurde die Containerverladung endgültig eingestellt, Anfang 2017 die Kräne abgebaut. Ab 15.12.2019 war der Bahnhof nicht mehr mit Fahrdienstleiter besetzt und Bahnhofteil von Wien Brigittenau; die Überstellung der Wagen erfolgte als Verschubfahrt. Seit Fahrplanwechsel 2020/2021 war der Nordwestbahnhof offiziell als Betriebsstelle aufgelassen und aus dem Betriebsstellenverzeichnis gestrichen. Das Erreichen des 150-Jahre-Jubiläums war ihm nicht vergönnt. ■



Am 21.11.2021 gab es noch eine Abschiedsfahrt mit dem 654 036 der NÖVOG, die Roman Lillich bei der ehemaligen Abzweigung Forsthaus schon erwartete.

66

Linie 66 (II) - vor 10 Jahren ade

Egbert Leister

Zur Kennzeichnung der Ersatzlinien während der Sanierung der U1 zwischen Reumannplatz und Schwedenplatz holte man für kurze Zeit Liniensignale eingestellter Linien aus der Versenkung.

Die Linie 66 (I) verkehrte von 1907 bis 1954 vom Kärntner Ring bis Troststraße, danach bis Anfang 1978 bis zur Raxstraße. Ihr Liniensignal wurde von 7.7.2012 bis 26.8.2012 für die Ersatzlinie auf der Strecke Kärntner Ring, Oper - 62 - 6 - 67 - Oberlaa, Therme Wien verwendet.

Die Streckenführung war:

Kärntner Ring, Oper - Kärntner Straße - Karlsplatz - Wiedner Hauptstraße - Matzleinsdorfer Platz - Quellenstraße - Reumannplatz - Favoritenstraße - Fontanestraße - Kurzentrum Oberlaa (Therme Wien)

Betrieben wurde sie von den Bahnhöfen Favoriten und Simmering. Der Auslauf war planmäßig (ab 18.7.) wie folgt:

Mo - Fr 19 B und 7 E2+c5

Sa 10 B und 6 E2+c5

SF 10 B und 5 E2+c5

Das war der nur kurze, vorübergehende Einsatz der Ersatzlinie 66 (II). ■

68

Linie 68 (II) - vor 10 Jahren ade

Egbert Leister

Auch das Liniensignal 68 wurde aus demselben Grund für eine Ersatzlinie reaktiviert. Die Linie 68 (I) verkehrte von 1907 bis 1918 vom Kärntner Ring über Wiedner Hauptstraße und Favoritenstraße zum Südbahnhof, Ankunft. Ihr Liniensignal wurde nun für die Ersatzlinie auf der Strecke Schwedenplatz - Franz-Josefs-Kai - Ring - 69 - 70 - 67 - Otto-Probst-Platz vergeben.

Die Streckenführung war:

Schwedenplatz - Franz-Josefs-Kai - Stubenring - Parkring - Schwarzenbergplatz - Prinz-Eugen-Straße - Wiedner Gürtel - Laxenburger Straße - Troststraße - Neilreichgasse - Frödenplatz - Otto-Probst-Straße - Otto-Probst-Platz.

Am 8.7.2012 wurde die Linie 68 wegen eines Radrennens auf dem Ring für ca. 3 Stunden ab Südbahnhof über die Linie O zum Praterstern umgeleitet.

Betrieben wurde die Linie 68 (II) vom 7.7. bis 26.8.2012 von den Bahnhöfen Favoriten und Simmering. Der Auslauf war planmäßig wie folgt:

Mo - Fr 10 B/B₁ und 9 E₂+c₅

Sa 10 B/B₁ und 3 E₂+c₅

SF 10 B/B₁ und 2 E₂+c₅

Als U-Bahn-Ersatzlinie verkehrte die Linie 68 auch im Nachtverkehr in den Nächten von Fr auf Sa und Sa auf So bzw. vom 14. auf den 15.8.2012 von Reumannplatz (Schleife Buchengasse) bis Schwedenplatz mit 5 B/B₁.

Für die Linie 68 wurde auf dem Franz-Josefs-Kai vor der Schwedenbrücke eine provisorische Endhaltestelle errichtet, welche nur von dieser einzuhalten war. Die Schleifenfahrt führte über Schwedenbrücke, Taborstraße, Gredlerstraße, Marienbrücke, Franz-Josefs-Kai.

Sie hatte ohne Fahrgäste zu erfolgen, da die Ausgleichszeit auf der Schwedenbrücke eingehalten wurde.

Erwähnenswert ist, dass in der Fahrtrichtung Schwedenplatz vom Wiedner Gürtel in die Prinz-Eugen-Straße zu gelangen war. Dies musste mangels direkten Gleisbogens über die Schleife Südbahn-

hof erfolgen, über die normalerweise keine Fahrgäste mitgenommen werden durften. In diesem Falle wurde eine Ausnahme gemacht.

Das war der kurze, vorübergehende Einsatz der Linie 68 (II).

Die Schynige Platte-Bahn

DI Rudolf Koller

Die Schynige Platte-Bahn (SPB) ist eine im Berner Oberland in der Schweiz gelegene Zahnradbahn mit einer für eisenbahnhistorisch Interessierte sehr seltenen Besonderheit: Der Regelbetrieb findet auch heute noch ausschließlich mit über hundert Jahre (!) alten Elektrolokomotiven statt.

Infrastruktur und Betrieb

Die 7,26 km lange, eingleisige SPB führt mit einer Spurweite von 800 mm von der Station Wilderswil (584 m Seehöhe, bei Interlaken) der meterspurigen Berner Oberland-Bahn (BOB) über die Zwischenstation Breitlauenen (1.542 m) zur Bergstation Schynige Platte (1.976 m). Diese liegt auf einem Berghang, der eine herrliche Aussicht auf das eindrucksvolle Panorama von Eiger (3.967 m), Mönch (4.107 m) und Jungfrau (4.158 m) bietet. Die Schynige Platte war bereits im 19. Jahrhundert ein populäres Ausflugsziel, 1880 entstanden erste Planungsüberlegungen für eine Bergbahn. Der Bahnbau begann dann 1891, die SPB wurde nach zweijähriger Bauzeit 1893 mit Dampftraktion in Betrieb genommen. Die Maximalsteigung der Strecke beträgt 250 ‰ (durchschnittliche Steigung 190 ‰), der kleinste Kurvenradius liegt bei 60 m. Die Zahnstange entspricht den Systemen Riggenbach-Pauli und Von Roll. 1914 wurde der elektrische Betrieb mit einer Fahrdrachtspannung von 1.500 V Gleichstrom aufgenommen. Da die Bahnstrecke nicht wintersicher ist und außerdem auf der Schynige Platte kein Wintersport betrieben wird, fährt die Bahn nur in der Sommersaison von Ende Mai bis Ende Oktober. Im lawinengefährdeten oberen Streckenteil muss die Fahrleitung jedes Jahr im Herbst abgebaut und nach der Schneeschmelze im Frühjahr wieder montiert werden.

Die Fahrzeit beträgt 53 Minuten, die Abfahrten ab Wilderswil erfolgen in der Regel alle 40 Minuten. Meist wird im

Von oben nach unten:

Die SPB-Originallok He 2/2 11 steht mit offenen Abteilwagen im Depot Wilderswil

Zug mit SPB-Originallok He 2/2 13 bei Wilderswil, rechts das Meterspurgleis der hier parallel verlaufenden Berner Oberland-Bahn

Die He 2/2 12 steht in der Bergstation Schynige Platte. Sie trägt den ursprünglichen Anstrich aus dem Eröffnungsjahr der Bahn.



Zugverband mit mehreren Garnituren hintereinander (mit Sicherheitsabstand) gefahren.

Fahrzeuge

Zur Betriebsaufnahme 1893 wurden sechs Dampfloks Nr. 1-6 (Type H 2/3) von SLM geliefert. 1914 wurde dann der elektrische Betrieb aufgenommen und in der Folge fast alle Dampfloks ausgemustert. Nur die Lok Nr. 5, Baujahr 1894, blieb für fahrleitungsunabhängige Bauzugeinsätze und Dampfsonderzüge weiter in Betrieb. Für den elektrischen Betrieb wurden vier E-Loks (He 2/2 Nr. 11-14, Baujahr 1914) von SLM/BBC beschafft, die auch heute noch im Planbetrieb zum Einsatz kommen. Bei den langlebigen Maschinen mit kantigem Lokomotivkasten handelt es sich um reine Zahnradlokomotiven, die zwei Laufachsen und zwei Triebzahnräder besitzen. Die beiden Triebzahnräder sind nicht auf den Laufachsen angebracht, sondern unmittelbar daneben gegen die Fahrzeugmitte hin.

Infolge des steigenden Verkehrsaufkommens erhielt die SPB 1963 fünf weitere, nahezu baugleiche E-Loks He 2/2 von der nahe gelegenen Wengeneralpbahn (WAB). Die WAB verwendet die gleiche Spurweite (800 mm) wie die SPB. Sie hatte bereits 1909/1910 den elektrischen Betrieb, ebenfalls mit 1.500 V Gleichstrom, aufgenommen. Infolge der Beschaffung von Triebwagen für die WAB konnten E-Loks an die SPB abgegeben werden. Die fünf Loks mit den WAB-Nummern 55-58 (Baujahr 1910) und 59 (Baujahr 1911) wurden bei der SPB als Nr. 15-19 eingereiht (davon wurden Nr. 15 und 17 im Jahr 1997 ausgemustert). 1970 kamen dann die WAB-Loks Nr. 60 (Baujahr 1911) und 61 (Baujahr 1912) zur SPB und erhielten dort die Nummern 20 und 21. Die SPB Nr. 21 wurde 1982 wieder an die WAB retourniert und erhielt dort ihre ursprüngliche Nummer 61 zurück. 1992 wurde sie wiederum an die SPB abgegeben und behielt dabei ihre Nummer 61.

Von oben nach unten:

Fabriksschild und Loknummer auf der originalen SPB-Lok He 2/2 Nr. 12.

Die He 2/2 18 kam 1963 von der WAB (dort hieß sie He 2/2 58); hier steht sie mit ihrem Zug in der Bergstation. Alle Fotos: DI Rudolf Koller, 10.7.2018

Die einzige noch vorhandene Dampfloks H 2/3 5 bei der Bergfahrt mit einem der seltenen Dampfsonderzüge, links im Hintergrund ist der Thunersee zu sehen. Foto: Jungfraubahnen Management AG, 25.10.2016

1989 bzw. 1996 wurden dann noch die WAB-Loks Nr. 62 und 63 (beide Baujahr 1912) an die SPB abgegeben, wobei sie ebenfalls ihre Nummern behielten.

Im Personenwagenbestand sind verschiedene geschlossene und offene Abteilwagen der Baujahre 1893-2002 vorhanden.

Es gab bereits einmal einen kurzen Versuch zur Ablöse der alten Elektrolokomotiven: Im Sommer 2005 wurden mit einer Triebwagen-Steuerwagen-Einheit der WAB Testfahrten für einen möglichen kostengünstigeren Betrieb auf der SPB durchgeführt. Dabei stellte sich jedoch heraus, dass die Tunnelprofile anzupassen gewesen wären und die konstant sehr steile Strecke eine große Belastung für den Triebwagen darstellte. Ende August 2005 wurde dann durch ein Hochwasser in der Talstation Wilderswil der im dortigen Depot befindliche Triebwagen stark beschädigt und ausgemustert, im Frühjahr 2006 wurde er verschrottet. ■





ÖGEG-SONDERFAHRT



9. – 11. September: Zum Dampflokkfest in Benešov

Nützen Sie die einmalige Gelegenheit und fahren Sie mit unserem Sonderzug, bestehend aus der 102 Jahre alten ÖGEG-Dampflokk 77.28, der 1958 gebauten Diesellok 2050.05 und zweiachsigen Personenwagen von Ampflwang über Linz, Budweis und Tábor nach Benešov zum großen Eisenbahnfest mit sieben betriebsfähigen Dampflokomotiven aus drei Staaten, darunter die legendäre 310.23 aus Strasshof, und - ebenfalls eine österreichische Konstruktion - die 414.096, entprechend der kkStB-Baureihe 73 bzw. ÖBB-Reihe 55. Auch die 86 1744 der Press wird vor Ort sein. Zahlreiche historische Dieselloks werden ebenfalls nach Benešov kommen.

Mit nahezu allen betriebsfähigen Fahrzeugen werden Sonderzugfahrten ab und bis Benešov veranstaltet, so werden unter anderem Fahrten mit der 310er und der 414er jeweils mit einem ex-kkStB-Wagenzug zu erleben sein. Gerade am Samstag wird ein umfassendes Programm mit zahlreichen Fahrten, der Ausstellung im Heizhaus und der Nachtfotoparade geboten. Nähere Informationen zur Veranstaltung, die unter dem Ehrenschutz des tschechischen Verkehrsministeriums steht, finden Sie unter: <https://festivalparnichlokomotiv.cz/> Dort sind auch die Eintritts-/Fahrkarten für die Veranstaltung online erhältlich. Eine Zweitageskarte (Eintritt in das Festivalgelände inklusive Fahrt in allen Sonderzügen) ist dort im Vorverkauf für 650 Kronen (derzeit rund € 26) erhältlich.

Zur Buchung Ihrer Übernachtung empfehlen wir Ihnen beispielsweise die Buchungsplattform booking.com. In Benešov sind einige gute Hotels in der Nähe des Bahnhofes. Eine Variante ist eine Übernachtung in Prag, das mit dem Zug in unter einer Stunde erreichbar ist.

Reiseverlauf: Freitag fährt unser Sonderzug von Ampflwang (ca. 5.30) über Linz (ca. 8.30) und Summerau (ca. 10.30) nach Benešov, wo Sie gegen 19.00 eintreffen. Die Rückfahrt erfolgt am Sonntag gegen 11.00 wieder über Summerau (ca. 18.30) und Linz (ca. 21.00) nach Ampflwang (ca. 23.00).



FAHRPREISE:

Erwachsene H+R	129,-
Erwachsene einfache Fahrt	90,-
Kinder *)	64,-

*) 6-15 Jahre; unter 6 Jahre gratis

BUCHUNGEN:

- Telefonisch unter der Nummer +43 (0) 664 5087 664
- per E-Mail an info@oegeg.at

Achtung: Änderungen und Absage (insbesondere aus technischen Gründen) vorbehalten. Wir bitten um Anmeldung bis 31.8.2022

**GÜLTIGES REISEDOKUMENT
ERFORDERLICH!!!**



Rapid-Bim

Sabine Grahnsner

Am 20.6.2022 war Rent a Bim mit der Garnitur M 4149 (Baujahr 1929)+m3 5312 (Baujahr 1928) für den traditionsreichen Fußballklub Rapid Wien unterwegs; mehr noch, der Motorwagen war natürlich reichlich grün-weiß dekoriert und am Dachsignal war ein Farbsignal (grüne Kreisscheibe mit weißem Querbalken), wie es von 1903 bis 1907 für das Ziel „Hütteldorf“ in Verwendung war, montiert. Bei der Haltestelle Deutschordenstraße wurden am dortigen - selbstverständlich grün-weißen - Zebrastrifen inkl. grün-weißem Verkehrsschild „Fußgängerübergang“ von den Spielern und Sportverantwortlichen Zoran Barišić, Kevin Wimmer, Emanuel Aiwu, Bernhard Zimmermann, Maximilian Hofmann und Christoph Peschek die neuen Dressen vorgestellt. Die Fußballspieler nahmen dabei u.a. für ein Fotoshooting Aufstellung wie seinerzeit 1969 die Beatles in der Abbey Road in London für das mittlerweile zum Mythos gewordene Plattencover.

Die Fahrt führte die Rapidprominenz vom Urban-Loritz-Platz zur Haltestelle Deutschordenstraße. Vor dem Allianz Stadion gab es eine Videopräsentation, Ansprachen, Interviews und einen Imbiss. Die Fahrt war sehr erfolgreich, denn fast jede Tageszeitung berichtete über die gelungene Kooperation von Rapid Wien mit der Nostalgiestraßenbahn von Rent a Bim! ■

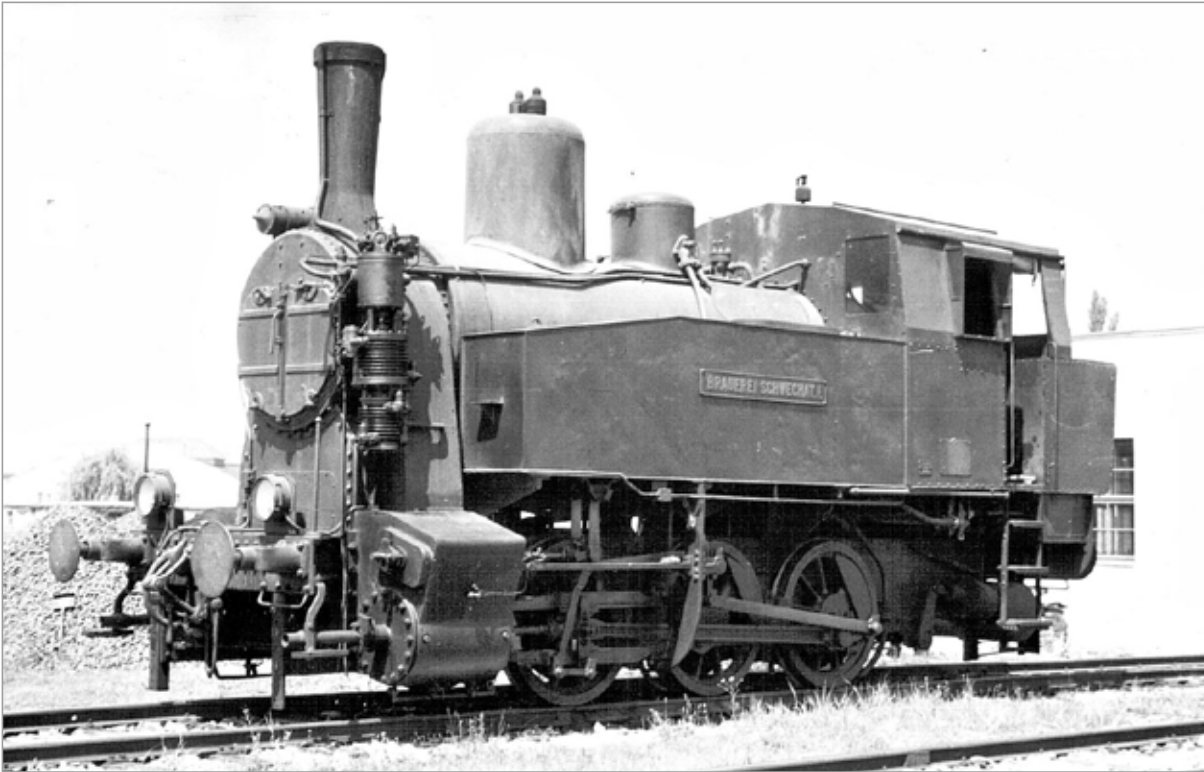
Von oben nach unten:
Fußballstars als Beatles auf dem grün-weißen Zebrastrifen in der Haltestelle Deutschordenstraße am 20.6.2022.
Foto: Sabine Grahnsner

Fußballprominenz präsentiert sich vor der M-Garnitur von Rent a Bim: Geschäftsführer Sport von SK Rapid Wien, Zoran „Zoki“ Barišić, Kevin Wimmer, Emanuel Aiwu, Bernhard Zimmermann, Maximilian Hofmann und Geschäftsführer Wirtschaft SK Rapid GmbH, Christoph Peschek.
Foto: Sabine Grahnsner, 20.6.2022

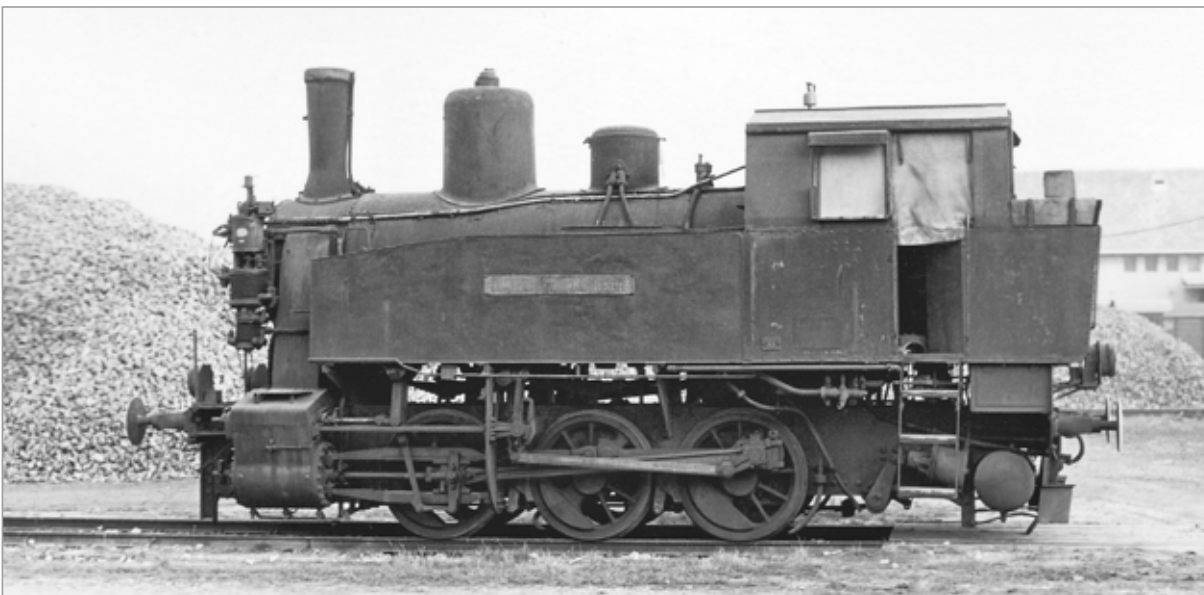
Die „Rapid-Bim“ bei passendem Sonnenlicht auf dem Rückweg.
Foto: Sabine Grahnsner, 20.6.2022

Sogar das Verkehrsschild „Fußgängerübergang“ wurde grün-weiß!
Foto: Sabine Grahnsner, 20.6.2022

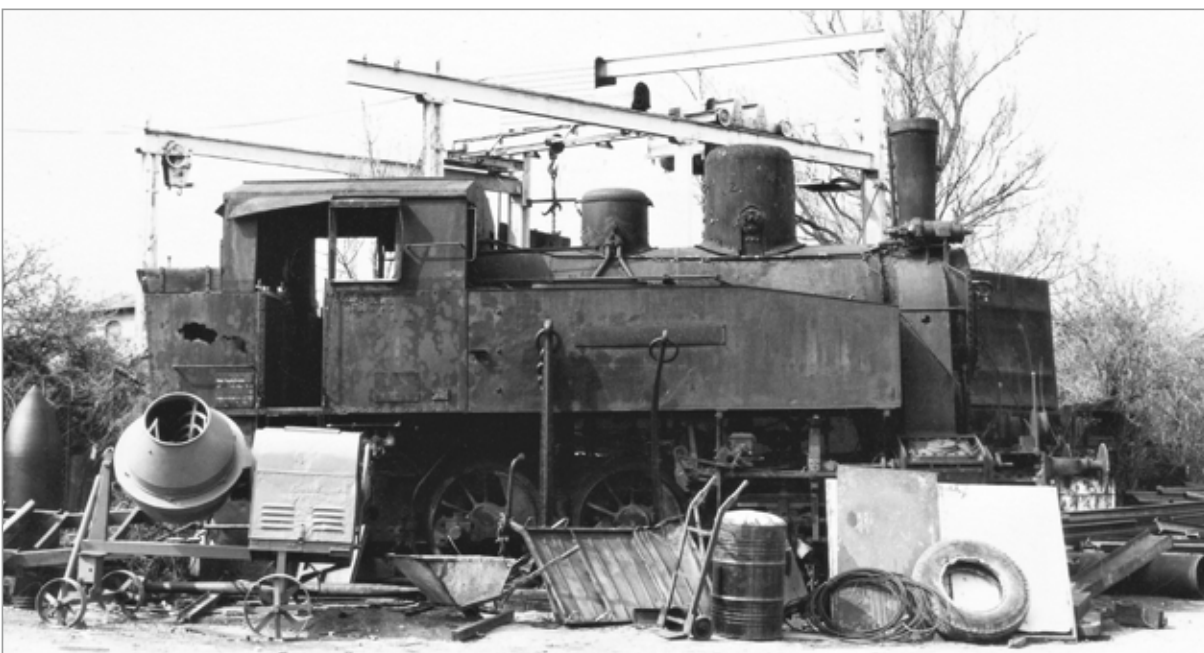




Die Lok in der Brauerei Schwechat am 12.7.1954. Die Werksbahn wurde übrigens 1993 eingestellt.
Foto: Mag. Alfred Luft



Bereits abgestellt präsentiert sich die Maschine am 6.11.1971 in der Zuckerfabrik Dürnkrot. Foto: Ernst Kabelka



Zwischen allerlei Gerümpel wurde die Lok am 14.4.1982 auf dem Schrottplatz der Firma Sieber in Guntramsdorf aufgenommen. Foto: Ernst Kabelka



Schön restauriert steht die Maschine am 20.12.2004 beim Eingang des Werkes der Knorr-Bremse in Mödling. Foto: Ernst Kabelka

Eine „neue“ Werkslok für Strasshof

Ernst Kabelka

1930 wurde sie mit der Fabriknummer 3007 von der Lokomotivfabrik Wien Floridsdorf für die Brauerei Schwechat erzeugt. Über die ersten Dienstjahre ist wenig bekannt und es gibt auch kaum Fotos aus der Anfangszeit. Selbst in der umfangreichen Chronik der Brauerei des Böhlau-Verlages (280 Seiten) wird sie nicht erwähnt und gibt es kein Bild von ihr. Der Präsident des VEF hat sie 1954 aufgenommen, allerdings nur als Typenfoto, aber immerhin.

1955 wurde sie an die Zuckerfabrik Dürnkrot verkauft, dortselbst 1970 abgestellt und durch die von der Montafonerbahn erworbene Diesellok V 20 ersetzt. In den Siebzigerjahren gelangte sie auf den Schrottplatz der Firma Sieber in Guntramsdorf, wo sie ein eher unbeachtetes Dasein fristete, aber Gott sei Dank nicht verschrottet wurde. 2003 bekam sie ein neues Zuhause bei der Firma Knorr-Bremse in Mödling, wo sie äußerlich restauriert und neben dem Eingang als Blickfang aufgestellt wurde.

Fast 20 Jahre später musste sie dort jedoch weichen, weil die Stelle für einen neuen Fahrrad-Abstellplatz benötigt wird. Die Firmenleitung der Knorr-Bremse weiß den Wert dieser Dampflok natürlich sehr zu schätzen und suchte für ihre Maschine



Nach der feierlichen Unterzeichnung der Schenkungsurkunde: links die Vertreter der Firma Knorr-Bremse, Manfred Vohla und Werksleiter Herwig Hinterreiter, rechts Andreas Kiesling und Rupert Gansterer vom Eisenbahnmuseum Strasshof und in der Mitte der Autor dieser Zeilen, Ernst Kabelka, mit dem Original-Fabriksschild, welches ihm 1973 ohne viel Formalitäten überlassen wurde und das er nun dem Eisenbahnmuseum Strasshof gespendet hat (oben). Unten der digitale Nachdruck aus Kunststoff, welcher recht gut gelungen ist und als Ersatz für das Original dient. Foto: Knorr-Bremse GmbH

eine neue Bleibe, welche sie beim Eisenbahnmuseum in Strasshof fand. Ende Juli soll sie per Straßenroller dorthin gebracht werden.

Am 30.6.2022 erfolgte die feierliche Unterzeichnung des Schenkungsvertrages bei der Knorr-Bremse in Mödling. ■

Kurzmeldungen

1142 mit RegioJet

DI Helmut Bogner

Eine interessante Strecke im Wiener Bereich fährt das RegioJet-Zugpaar RGJ 1033/1034 Prag - Wien Hauptbahnhof - Flughafen Wien - Wien Hauptbahnhof - Prag. Um über die konventionelle Route von Wien Hauptbahnhof zum Flughafen zu kommen, müsste der von Prag gekommene Zug dort gestürzt werden, dann nochmals am Flughafen und wieder in Wien Hauptbahnhof. Um das dreimalige Stürzen zu vermeiden, fährt der von Prag kommende Zug am Hauptbahnhof in dieselbe Richtung weiter und gelangt über Oberlaa zum Flughafen. Dort muss der Zug natürlich die Richtung wechseln - daher wird bereits am Hauptbahnhof eine Lokomotive am Zugschluss angekuppelt, die den Zug ab dem Flughafen über die Ostbahn zum Hauptbahnhof zieht. Die Lokomotive des RegioJet wird dabei überhaupt nicht abgekuppelt, weil der Zug ja nun von Osten her eingefahren ist und damit wieder für die Fahrt nach Prag bereit steht. ■



Für die „Runde um Wien“ wäre planmäßig eine 1142 der Steiermarkbahn vorgesehen, so wie hier die 1142 613 am 1.7.2022. Am Zugschluss des RGJ 1034 befindet sich die 7386 203 von RegioJet, die den Zug anschließend wieder nach Prag führt. Foto: DI Helmut Bogner

Koralmbahn-Baustelle bei Graz

Leo Engelmayer

Ein Bild sagt mehr als 1000 Worte - jedenfalls wird fleißig an der Koralmbahn bzw. am viergleisigen Abschnitt zwischen Graz und dem Flughafen gebaut. Ein Besuch der Infobox beim Flughafen Graz ist empfehlenswert. ■

Alle Fotos: Leo Engelmayer, 31.5.2022



Oben:

Der ungarische Ultraschallprüfzug FMK 008 durchfährt auf dem zukünftigen Nahverkehrsgleis die Haltestelle Graz-Don Bosco Richtung Graz-Puntigam.

Unten:

Noch gibt es eine Anschlussbahn für die Marienhütte; wird diese, wenn hier auf den Fernverkehr umgestellt wird, weichen müssen?





Bahnhof Graz-Puntigam; über den Gleisen am zukünftigen Nahverkehrs-Bahnsteig fehlt noch die Fahrleitung.



Die derzeitige Verschwenkung der Gleise aus Richtung Spielfeld-Straß von der zukünftigen Trasse des Nahverkehrs - im Hintergrund ist diese bereits weitgehend fertiggestellt. Ganz links liegen dann die zukünftigen Fernverkehrsgleise der Koralm-bahn Richtung Klagenfurt.



Die in offener Bauweise zu errichtende Unterflurtrasse unter dem Flughafengelände direkt vor dem Flughafen Graz. Nach derzeitigem Stand ist im Unterflurtunnel unter dem Flughafen keine Haltestelle geplant. Sie wird derzeit von der HL-AG nur so weit vorbereitet, dass eine Einrichtung zu einem späteren Zeitpunkt jederzeit möglich ist.

Der Zug 4173 der S5 bei der Einfahrt in die jetzige Haltestelle Feldkirchen-Flughafen Graz; links kann man die Halden des Ausbaus der Tunnelbaustelle unter dem Flughafen erkennen.



WLB: Alt und Neu auf dem Josefsplatz in Baden

Ernst Kabelka

Anlässlich einer Probefahrt des neuen Triebwagens 508 kam es am 29.6.2022 zu einer zufälligen Begegnung mit dem 1979 ausgelieferten Triebwagen 102 (siehe Titelbild). Letzterer war ausnahmsweise solo unterwegs. Nach anfänglichen Verzögerungen schreitet die Auslieferung der Neubaufahrzeuge nun zügig voran. So sind bis zum Berichtszeitpunkt bereits zehn der 24 bestellten Triebwagen der Type Flexity, die im Wiener Alstom-Werk, vormals Bombardier, gebaut werden, an die WLB ausgeliefert.

Covidbedingt verzögerte sich neben der Herstellung auch die Einreichung zur Betriebsbewilligung. Nach deren Eintreffen sollen die neuen Fahrzeuge offiziell präsentiert und in Betrieb genommen werden, was voraussichtlich im Oktober dieses Jahres stattfinden wird.

Ein gemischter Einsatz mit der Reihe 400 ist nicht vorgesehen und technisch auch gar nicht möglich. ■

Kletterweichen wieder in Verwendung!

Herbert Harrer

Nach vielen Jahren werden in Wien zur eingleisigen Betriebsführung wieder Kletterweichen verwendet. Das letzte Mal war dies der Fall, als am 19.6.1975 die Philadelphiabrücke überraschend wegen Bauschäden gesperrt werden musste. Damals wurde die Linie 62 in zwei Teilen geführt: von der Oper bis zum Bahnhof Meidling einerseits, andererseits ab einer provisorischen Endstelle mit einer Kletterweiche zum Umkuppeln auf der Breitenfurter Straße. Die noch in ausreichender Zahl vorhandenen M-Triebwagen machten es möglich; bevorzugt wurden solche mit Scherenbügel verwendet.

Zu einer vom 4.7. bis voraussichtlich 4.9. dauernden Gleisbaustelle auf der Simmeringer Hauptstraße griffen die Wiener Linien wieder zu dieser Maßnahme. Normalerweise wäre „nur“ ein Schienenersatzverkehr eingerichtet worden, in diesem speziellen Fall muss aber die



Die damalige Situation zeigt dieses Foto vom 19.6.1975: Der M 4050 als Stoßtriebwagen fährt auf den soeben angekommenen Zug, von dem er den Beiwagen 5277 übernehmen wird, während sich die Fahrgäste zu Fuß Richtung Philadelphiabrücke begeben. Der Autobus links dient als Pausen- und Aufenthaltsraum für das Zugpersonal und den eingesetzten Kuppler.

Alle Fotos: DI Helmut Bogner



Hauptwerkstätte Simmering ständig auf Schienen erreichbar sein. Um sicherzugehen, dass auch die seit 1975 hinzugekommenen Wagentypen Kletterweichen befahren können, wurden diese am 20. und 21.6.

nahe dem späteren Einbauort auf dem Gleis zur HW - erfolgreich - ausprobiert. Somit steht dem tatsächlichen Einsatz im Baustellensommer nichts mehr im Wege. ■

Dann weicht der angekommene Triebwagen auf das Ausfahrgleis aus, um später den Beiwagen des nächsten Zuges zu übernehmen.



Ganz genau wird das Fahrverhalten des B1 771 beobachtet.



Kurz danach waren die Gleise schon wieder gesperrt und die Kletterweichen wurden abgebaut, ...



... was interessante Detailfotos ermöglichte. Deutlich sind die flache Bauart und das Einlaufstück erkennbar.



Hinter dem ehemaligen Bahnhof Stammersdorf rollen 4784+1354 stadteinwärts. Foto: Lukas Bogner

Letzter Linieneinsatz der E₁

Herbert Harrer

Wie erwartet ging mit dem Schulschluss auch der planmäßige Einsatz der Type E₁ und gleichzeitig auch der Beiwagen c₄ im Netz der Wiener Linien zu Ende. Am Nachmittag des 1.7.2022 waren noch die Garnituren 4861+1351, 4774+1359, 4784+1354 sowie 4862+1360 als allerletztes E₁+c₄-Gespann auf der Linie 30 unterwegs. Da sie noch gültige Untersuchungsfristen haben, bleiben sie

vorläufig als „Eiserne Reserve“ abgestellt. Für einen neuerlichen Einsatz müsste zuvor allerdings allerhand Unliebsames geschehen.

Nebenbei ist Wien eine der wenigen Städte, die mit der im Einsatz verbleibenden Type c₅ noch hochflurige Beiwagen einsetzt. Beiwagenbetrieb an sich ist in Europa schon recht selten geworden. ■



Die Schule ist mit Baujahr 1907 allerdings älter als 4774 und 1359 zusammen, welche hier in der Haltestelle Großjedlersdorf gerade Fahrgäste aufnehmen. Foto: DI Helmut Bogner



Auch der Beiwagen des allerletzten E1+c4-Zuges war dem Anlass gemäß gekennzeichnet. Foto: Lukas Bogner



Wie es sich für den letzten Zug eines Tages früher gehörte, war auch dieser mit einer blauen Vorsatzscheibe gekennzeichnet. In diesem Fall war dies gleichzeitig der letzte Zug der Typen E1+c4, aufgenommen bei der Schnellbahnhaltstelle Brünner Straße. Foto: DI Helmut Bogner
Alle Fotos vom 1.7.2022

*Der Vorstand des **VEF**
gratuliert herzlichst zum Geburtstag!*

im August

Dipl.-Ing. Helge Hufschläger
Werner Rosenberg
Ferdinand Florian
Prof. Mag. Josef Maier

80
80
75
75

Dipl.-Ing. Walter Novak
Franz Haas
Reinhard Sassmann
Dr. Kurt Kellner

75
70
70
65

Videokassetten mit Spielfilmen und Eisenbahnaufnahmen

Egbert Leister, Archivar

Bei der Durchsicht der VHS-Videokassetten des VEF-Archives fand ich solche, die zwischen Eisenbahnaufnahmen auch Spielfilme enthalten oder sogar ausschließlich Spielfilme. Da diese nicht Gegenstand unseres Sammelgebietes sind, bieten wir diese Kassetten unseren Mitgliedern und Lesern der SCHIENE an. Bitte melden Sie sich an den Verbandsabenden bei mir oder per Email an archiv@vef.at.

Es sind folgende Spielfilme vorhanden:

- 1) Endstation Freiheit (Flucht aus der DDR nach Westfalen), Kurzfassung aus Eisenbahnromantik vom 2.12.2001, ca. 30 Minuten, sonst Eisenbahnfilme
- 2) Durchbruch (ein spannender Spielfilm nach einer wahren Begebenheit in Berlin), EK-Eisenbahn-Videothek, ca. 80 min.
- 3) Der Zug, Lenin I, ohne Vorspann (28 min), Werbung, Der Zug, Lenin II, 100 min
- 4) Höchste Eisenbahn, Spielfilm (34 min), Geschichten rund um die Eisenbahn (51 min); Die Parade der Bahn zu 150 Jahre Eisenbahn in Österreich 1987 (61 min)
- 5) Highländer - Die Rückkehr I und II (106 min/102 min)
- 6) James Bond: Der Mann mit dem goldenen Colt (120 min), Lawinen-Express (Agentenfilm, 84 min)
- 7) Nevada Pass (Spielfilm, 90 min), Radetzkymarsch (ORF 1995, 37 min), Nachrichten und Sport
- 8) Erste Sehnsucht (Sexfilm, 34 min), dann Straßenbahnen aus aller Welt (146 min) und Country-Musik
- 9) Abraham I und II (174 min), dazwischen Werbung
- 10) Die letzten Tage von Eden mit Sean Connery (Medicine Man, 100 min)
- 11) Crocodile Dundee, Australien 1986, 95 min, Terminator II, USA 1971, 130 min
- 12) Das vierte Protokoll, Spionagethriller, ORF II vom 1.10.1994 (104 min), Spike Force, die Spezialeinheit (Unruhen in Irland, 114 min)
- 13) Korsika in vollen Zügen (ARTE, 25.7.2007, 26 min), Salzkammergut-Idylle (Eisenbahnromantik vom 21.2.2002, 29 min), Die Waldviertelbahn (Eisenbahnromantik vom 25.8.2002, 29 min), Bahnzeit (MDR, 9.10.2002: SEV Leipzig - Dresden, Geschichte der Stromlinienlokomotiven, Geschichte der Doppelstockwagen, 89 min), Pension Schöllner, Kammerspiele 1977, 85 min
- 14) Argumente, Bürgerforum zum Transitverkehr auf der Brennerautobahn, ORF 1, 9.3.1988 (104 min), Berolina 1988 (Deutscher Musikpreis, ORF 1, 27.8.1988, 106 min), Sport (14 min), Musikillusionen in der Kunst (7 min)

Für Sie gelesen

Herbert Harrer

Prof. Harald Marincig: „Vom G₃ 2101 zum Exkursionswagen 82“

Broschüre A4, 64 Seiten, Kartonumschlag, zahlreiche schwarzweiße und farbige Abbildungen, Edition Bahn im Film 2022, € 31,-

Zunächst überrascht der Preis, doch dieser ist der relativ kleinen Auflage geschuldet. Es ist ja ein Heft für Spezialisten, die sich mit diesem besonderen Kapitel der Wiener Straßenbahngeschichte beschäftigen; auch sind schon zwei andere Publikationen zu diesem Thema erschienen. So erfolgt nur eine kurze Einleitung, in der der Gala- und die anderen Exkursionswagen samt zugehöriger Beiwagen gestreift werden. Anschließend werden die Arbeiten detailliert anhand von Fotos geschildert. Dass wieder die auf dem (abgebildeten!) Grundbuchblatt ersichtlichen Westinghouse-Fahrschalter der Type T1H und Motoren D58wg anstelle der bisherigen eingebaut wurden, wird leider nicht erklärt. Auch sonst fehlen technische Hintergründe weitgehend. Ebenso unerwähnt bleibt die Rolle des (stets bescheidenen und auf einigen Fotos abgebildeten)

Rent a Bim-Mitarbeiters Ewald Spiehs, dem die Renovierung dieses Wagens mindestens genauso am Herzen lag wie dem Autor. Auch die aktive Rolle der Arbeitsgruppe Straßenbahn des VEF, die ja immerhin den Projektleiter Johannes Hofer stellte, kommt nicht vor. Dass der Eigentümer VEF, der auch beträchtliche Leistungen erbracht hat, nur als „privater Verein“ bezeichnet wird, ist eher merkwürdig. Immerhin wurden die Leistungen bei der Verleihung des Bahnkulturpreises 2020 mit einem Ehrenpreis gewürdigt!

Es ist aber eine fotografisch reichhaltige Dokumentation der Rekonstruktionsarbeiten entstanden, die die vorangegangenen Publikationen ergänzt. Somit sei sie den Spezialisten durchaus anempfohlen. ■

Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé - 7. Teil

DI Gerhard Luft

Wahre Giganten beschaffte die RENFE zwischen 1942 und 1945 in Form von 22 Lokomotiven der Baureihe 151. Grund dafür war der Transport schwerer Kohlezüge aus den Steinkohlerevieren zwischen León und Monforte vor allem zum Atlantikhafen La Coruña, aber auch in die südlichen Landesteile. Die voll ausgerüstete Maschine brachte mit Tender gut 213 t auf die Waage und war eine der wenigen Drillingsbauarten in Spanien. Beheizt wurde sie konventionell, teilweise war die Loktype aber auch mit Stoker oder Ölbrennern ausgerüstet. Das erste Foto zeigt die 151.3110, gebaut 1944 von Maquinista (La Maquinista Terrestre y Marítima, Barcelona) mit einer Leergarnitur beachtlicher Länge in Venta de Baños am 12.9.1961.

Gut 10 Jahre jünger sind die zehn Exemplare der Bauart 242F für den Schnellzugsverkehr zwischen Irun und Madrid, die ebenfalls von Maquinista in den Jahren 1955 und 1956 an die RENFE geliefert wurden. Das „F“ hinter der Reihenbezeichnung bedeutet, dass die Maschinen mit Ölfuehrung ausgerüstet waren; mit fast 213 t Dienstgewicht standen sie der vorher beschriebenen 151 um nichts nach. Ein Treibraddurchmesser von 1,90 m erlaubte Reisegeschwindigkeiten von 100 km/h. Vor allem aber war von Irun aus mit dem Paradezug „Iberia“ nach Madrid zunächst ein Höhenunterschied von über 1.000 m zu überwinden, was gewaltige Leistungen erforderte. Das Foto vom 12.9.1961 zeigt die letzte ihrer Serie, die 242F.2010, mit dem Iberia-Express in Valladolid und besticht sowohl durch Formschönheit als auch Pflegezustand. ■





Die Fahrt des Aussichtstriebwagens 82

DI Helmut Bogner

Über die Rekonstruktion des Aussichtstriebwagens 82 haben wir bereits berichtet. Zur betriebsinternen Feier der Vollendung der Arbeiten fand am Freitag, dem 24.6.2022, eine nicht öffentliche Sonderfahrt statt, exklusiv für diejenigen als geladene Gäste, die an den Arbeiten beteiligt waren. Hinter dem T1 408, der Mitarbeitern von Rent a Bim vorbehalten war, fuhr er vom Straßenbahnmuseum Erdberg zur Hauptwerkstätte Simmering und von dort über Schwarzenbergplatz - Karlsplatz - Ring - Kai zur Schleife Prater Hauptallee, wo eine Pause gemacht wurde. Über den Ring ging es wieder zur Hauptwerkstätte und dann zurück zum Straßenbahnmuseum. Da dieser Triebwagen auch wegen seiner besonderen Inneneinrichtung zu den wertvollsten und empfindlichsten Exponaten des Straßenbahnmuseums gehört, ist er natürlich nicht als Betriebswagen ein-

Von oben nach unten:

Zwischen dem Karlsplatz und dem Schwarzenbergplatz wurde über die Lothringerstraße gefahren. Der vorausfahrende T1 408 war für das Weichenstellen zuständig und hätte den 82er im Notfall auch abschleppen können, was aber nicht notwendig war. Die schönen Ringstraßenpalais geben einen würdigen Hintergrund für diesen stilvollen Triebwagen ab.

Alle Fotos: DI Helmut Bogner

Zum Vergleich ein Foto desselben Triebwagens mit dem Beiwagen u2 3832 an derselben Stelle, aber 45 Jahre früher: Der Triebwagen war damals unter seiner Nummer 2101 mit geringen Mitteln und noch ohne den nun erfolgten Rückbau des Wagenkastens zum Salonwagen rekonstruiert worden und prägte mit seinen sonntäglichen, öffentlich zugänglichen Stadtrundfahrten viele Jahre lang das Stadtbild.

Beim Vergleich dieser beiden Bilder fällt auch auf, dass sich hinter dem T1-Triebwagen das Palais Schwarzenbergplatz 3 befindet - und dass dieses beim älteren Bild fehlt. Hier stand die 1945 ausgebrannte und 1950 abgetragene ehemalige Direktion der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Dieses, 1868-1870 von Heinrich Ferstel geplante Palais wurde erst 1983 durch einen Neubau mit historisierender Fassade ersetzt.

Da das Einbiegen vom Schwarzenbergplatz in die Lothringerstraße nur in Fahrtrichtung stadtauswärts möglich ist, musste der von Simmering kommende Wagen über die Christinschleife gewendet werden. Der Salonwagen hat gemäß seines Rekonstruktionszustandes keine Fahrtrichtungsanzeiger, daher wird eine rote Signalfahne zum Zeichen des Abbiegens verwendet. Hier fährt er auf der Nebenfahrbahn des Schubertringes und biegt gleich in die Pestalozzigasse ein.

setzbar und wird das Museum nur zu ganz besonderen Anlässen verlassen. Der Aussichtstriebwagen 82 wird daher sicher nicht so bald wieder im Netz der Wiener Straßenbahn zu sehen sein. ■

Fast „wie damals“ sieht die Szenerie hier vor dem Wiener Künstlerhaus auf dem Karlsplatz aus.



Zusammenkünfte und Veranstaltungen





Monika Harrer

WIEN: Mittwoch ab 19.00 Uhr im Restaurant "Falkensteiner Stüberl", 1030 Wien, Kleistgasse 28

GRAZ: Jeden Mittwoch im Verbandslokal: 8010 Graz, Steyrgasse 114, alte Remise, 1.Stock

INNSBRUCK: Jeden ersten Donnerstag im Monat 16.45 Uhr Stammtisch, 17.00 Uhr Vortrag; Café Inthal, 6020 Innsbruck, Wilhelm-Greil-Str. 3

EISENBAHMUSEUM SCHWECHAT: 2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2b, Öffnungszeiten: Fr 14 - 18, Sa, So, Feiertag 10 - 17 Uhr

Do, 4.8.	16.45 Uhr	Stammtisch: „Sommerplauderei“	 Innsbruck
Mi, 10.8.	19.00 Uhr	Gerold Schwann: „Tramway Graz in Schwarz-Weiß“	 Graz
So, 28.8.	10 - 17 Uhr	Dampfbetrieb auf der Feldbahn und Kinderfest	Eisenbahnmuseum Schwechat
Mi, 31.8.	19.00 Uhr	Michael Ableitner: „Sommereindrücke 2022“	 Graz
Do, 1.9.	16.45 Uhr	Stammtisch: „Das Eisenbahnmuseum Schwarzach im Pongau bzw. Museum Tauernbahn“	 Innsbruck

Bitte informieren Sie sich vor einem Besuch beim Veranstalter, ob die Ausstellungen, Sonderfahrten oder Vorträge auch wie geplant stattfinden können!

Modellbahn-Ausstellungen (alle Angaben ohne Gewähr)

Monika Harrer

Tabelle Farbcodierung:

Wien	NÖ	OO	Stmk	Kärnten	Tirol	Salzburg	Vorarlberg	Burgenland
------	----	----	------	---------	-------	----------	------------	------------

jeden Mittwoch	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	18 - 21 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66/33
jeden Sonntag	MBC Strasshof	Klubanlage	H0, H0e	10 - 12 Uhr	2231 Strasshof/Nordbahn, Sillerstr. 123, (Freigelände des Eisenbahnmuseums)
jeden Mittwoch	mntv (Modellbahn nach Tiroler Vorbild)	Anlage, Clubabend	H0	ab 17 Uhr	2500 Baden, Wienerstraße 13-21
täglich	Obralino-Minibahn	Gartenbahn im Obra-Kinderland	7¼ Zoll (184 mm)	13 - 17 Uhr	4872 Neukirchen/Vöckla, Kirchenplatz 5
jeden Samstag	MEC Graz	Anlage	H0, H0e	14 - 17.30 Uhr	8020 Graz, Lazarettgürtel 54-56
jeden Freitag	ESV Knittelfeld	Großanlage	H0	16 - 19 Uhr	8720 Knittelfeld, Bahnhofplatz 8
Do, 4.8.	MBC St. Florian	Club-Fahrttag	H0	17 - 19 Uhr	4490 St. Florian, Stiftstraße 2, Meierhof
Sa, 6.8.	MEB Kärnten	Anlage, Gartenbahn	Z, H0, G	10-12, 13-17 Uhr	9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6a

So, 7.8.	DBC Linz	Gartenbahn nur bei Schönwetter	5 Zoll, 7¼ Zoll	ab 13 Uhr	4100 Hagenau 4, neben Mühlviertler Stelzenwirt
Mi, 10.8.	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	auch 10 - 12 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66/33
Sa, 13.8.	Dampfbahnclub Graz	Lange Sommernacht	5 Zoll, 7¼ Zoll	10 - 22 Uhr	8053 Graz, Park des LKH Graz Süd-West, Wagner-Jauregg-Platz 1
Mo, 15.8.	Freunde der Mariazellerbahn- Modell	Gartenbahnfest, mit MB-Flohmarkt	G, H0e	10 - 17 Uhr	8075 Hart bei Graz, Pachernbergweg 17
Sa, 20.8.	IGM Wachau	Modulanlage	H0	10 - 18 Uhr	3485 Grunddorf (S5 10 km vor Krems, hinter Firma Pichler-Wagensonner)
	MEB Kärnten	Anlage, Gartenbahn	Z, H0, G	10-12, 13-17 Uhr	9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6a
So, 21.8.	IGM Wachau	Modulanlage	H0	10 - 18 Uhr	3485 Grunddorf (S5 10 km vor Krems, hinter Firma Pichler-Wagensonner)
Fr, 26.8.	AMV Johnstraße	Klubanlage (Vor- meldung)	H0, H0e	17 - 19 Uhr	1150 Wien, Johnstraße 40 (im Keller der Schule)
Sa, 27.8.	MBC Hörsching	Fahrtag	H0, H0e	13 - 16 Uhr	4063 Hörsching, Niederdorfstraße. 4 (im Antikhof)
	Dampfbahnclub Graz	Publikumsfahrttag	5 Zoll, 7¼ Zoll	10 - 18 Uhr	8053 Graz, Park des LKH Graz Süd-West, Wagner-Jauregg-Platz 1
Sa, 3.9.	EÖEMK	Anlage und Flohmarkt	0, 0e	10 - 18 Uhr	1140 Wien, Dampierrestraße 4/1 (Ecke Leyserstraße)
	MEB Kärnten	Anlage, Gartenbahn	Z, H0, G	10-12, 13-17 Uhr	9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6a
So, 4.9.	EÖEMK	Anlage und Flohmarkt	0, 0e	10 - 17 Uhr	1140 Wien, Dampierrestraße 4/1 (Ecke Leyserstraße)
	MEC Eferding	Tag der offenen Tür	H0, N	10 - 16 Uhr	4070 Hinzenbach, Oberrudling 6

Veranstaltungen

Monika Harrer

(Alle Angaben ohne Gewähr. Rückfragen bitte ausschließlich an den Veranstalter!)

Di bis So	10 - 17 Uhr	geöffnet	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
Freitag: Sa, So:	14 - 18 Uhr 10 - 17 Uhr	„60 Jahre Schnellbahn- Stammstrecke Floridsdorf - Meidling“	2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2B	Eisenbahnmuseum Schwechat
Sonntag: Dienstag:	10 - 12 Uhr 17 - 19 Uhr	„Elektrisch in die Hinterbrühl“ - die Hinterbrühlerbahn im 20. Jhdt.	2340 Mödling, Thomas-Tamussino-Straße 3	Mödlinger Stadtverkehrs- museum
Di, Do, Sa, So	9 - 12 Uhr	geöffnet	3751 Sigmundsherberg, Museumsstraße 1	Eisenbahnmuseum Sigmundsherberg
Fr, Sa, So	12 - 18 Uhr	Sommer-Bim	Jakominiplatz ↔ Laudongasse	Tramway Museum Graz
täglich	10 - 12.30 und 14 - 17 Uhr	Öffnungszeiten	9900 Lienz, Bahnhofsplatz 10	Eisenbahnmuseum Heizhaus Lienz
täglich	lt. Fahrplan	Nach Retz mit Kellerführung	Drosendorf ↔ Retz	NÖVOG-Reblaus Express
	individuell buchbar	Betriebstage	Ernstbrunn ↔ Asparn an der Zaya	Weinvierteldraisine
	lt. Fahrplan	Zur Ausstellung „Reiternomaden in Europa“ auf der Schallaburg	Krems a. d. Donau ↔ Spitz a. d. Donau	NÖVOG-Wachaubahn
	lt. Fahrplan	große und kleine Wachaufahrt mit Bahn und Schiff	Krems a. d. Donau ↔ Spitz a. d. Donau	NÖVOG-Wachaubahn
Sa und So	9.17 Uhr	Nach Drosendorf mit Stadtführung	Retz ↔ Drosendorf	NÖVOG-Reblaus Express
	lt. Fahrplan	Betriebstage	Mistelbach ↔ Draisinenalm Grafensulz	Zayathaler Schientaxi
	lt. Fahrplan	Fahrbetrieb	Steyr Lokalbahn ↔ Grünburg	ÖGEG Steyrtalbahn
	lt. Fahrplan	Fahrten mit der Dampf- oder Diesellok nach Widnau	Lustenau ↔ Widnau	Rheinbähnle
	10 - 18 Uhr	Lendcanaltramway und Klagenfurter Stadtverkehrs- und Kinomuseum	9020 Klagenfurt, Wilsonstraße 37, Haltestelle „Lendkanal“	Nostalgiebahnen in Kärnten
	lt. Fahrplan	Rosentaler Dampfzüge mit Museum Historama	Weizelsdorf ↔ Ferlach	Nostalgiebahnen in Kärnten
jeden Samstag	lt. Fahrplan	Erlebniszug Ötscherbär	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
jeden Sonntag	10.00 Uhr	Planfahrten mit oder ohne Hauly-Rundfahrt	8794 Vordernberg, Bahnhofstraße 5	Erzbergbahn

jeden Sonntag	lt. Fahrplan	Fahrbetrieb mit TW 1 von 1926, Beiwagen nach Bedarf	Payerbach ↔ Hirschwang über Kurort Reichenau	ÖGLB Höllentalbahn
jeden Donnerstag	13.30 Uhr	„Ein Tag als Lokführer“ für 6- bis 15-jährige	6890 Lustenau, Höchster Straße 4	Rheinbähnle
Do und Fr und 2.9.	lt. Fahrplan	Sonnenaufgangsfahrten „Alpine Sunrise“	Puchberg/Schneeberg ↔ Hochschneeberg	NÖVOG-Schneebergbahn
6.8. u. 3.9.	8.37 Uhr	Alles Dirndl im Panoramawagen	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
6. und 7.8.	lt. Fahrplan	Betrieb mit der Dampflokomotive U.1	Kienberg YB ↔ Lunz am See	ÖGLB Ybbstalbahn-Bergstrecke
So, 7.8.	9.00 Uhr	Dampfbetrieb auf Straße und Schiene	Gmünd ↔ Litschau	NÖVOG-Waldviertelbahn
	15.00 Uhr	Widnaufahrt zum Rhyschopf	Lustenau ↔ Widnau	Rheinbähnle
12. und 13.8.	10 - 18 Uhr	Publikumstage mit Oldtimer-Zubringer	8020 Graz, Lazarettgürtel 55, Citypark	Tramway Museum Graz
Sa, 13.8.	9.17 Uhr	Mit der Pferdekutsche zum Heurigen	Retz ↔ Drosendorf	NÖVOG-Reblaus Express
	9.30 Uhr	Dampflokomotive nach Mäder und Werkstattführung	Lustenau ↔ Mäder	Rheinbähnle
	ab 10.00 Uhr	Draisinenfahrten, Shuttle-Fahrten zum Präbichl	8794 Vordernberg, Bahnhofstraße 5	Erzbergbahn
13. und 14.8.	lt. Fahrplan	Betrieb mit der Dampflokomotive U.1	Kienberg YB ↔ Lunz am See	ÖGLB Ybbstalbahn-Bergstrecke
13.8. (Ersatztermin 14.8.)	lt. Fahrplan	125 Jahre Schneebergbahn im Klangbild des Berges	Puchberg/Schneeberg ↔ Hochschneeberg	NÖVOG-Schneebergbahn
So, 14.8.	lt. Fahrplan	Dampfbetriebstag	Ampfswang ↔ Timelkam	ÖGEG
	15.00 Uhr	Fahrt nach Wiesenrain, Exkursion am Rohr	Lustenau ↔ Wiesenrain	Rheinbähnle
Mo, 15.8.	9.40 Uhr	„Kaiserzug“ mit 77.28 nach Bad Ischl	Attnang Puchheim ↔ Bad Ischl	ÖGEG
	15.00 Uhr	Zauberhafte Erzbergbahn mit Zauberer Gabriel	8794 Vordernberg, Bahnhofstraße 5	Erzbergbahn
Mi, 17.8.	9.00 Uhr	Candle Light Train	Gmünd ↔ Weitra	NÖVOG-Waldviertelbahn
Sa, 20.8.	16.00 Uhr	Smoke on Rails	6890 Lustenau, Höchster Straße 4	Rheinbähnle
So, 21.8.	13.17 Uhr	Fahrt zum Nostalgieheurigen „Schnitterhahn“	Retz ↔ Langau	NÖVOG-Reblaus Express
	lt. Fahrplan	Mondweinfahrten auf der Lokalbahn mit Weinverkostungen	Payerbach ↔ Hirschwang über Kurort Reichenau	ÖGLB Höllentalbahn
	15.00 Uhr	Widnaufahrt zum Rhyschopf	Lustenau ↔ Widnau	Rheinbähnle
Sa, 27.8.	lt. Fahrplan	Fahrt zum „Pleißinger Wunschlauf“	Retz oder Drosendorf ↔ Pleißing-Waschbach	NÖVOG-Reblaus Express
	lt. Fahrplan	Fahrt mit dem „Höllental Musik-Express“	Payerbach ↔ Hirschwang über Kurort Reichenau	ÖGLB Höllentalbahn
	16 - 23 Uhr	Besuchstag mit Nachtfahrten	3183 Freiland, Maierhof 8	Feld- und Industriebahn Museum
	13.30 Uhr	Erzberg erfAHREN mit Bahn - Hauly - Oldtimerbus	8794 Vordernberg, Bahnhofstraße 5	Erzbergbahn
	10.00 Uhr	Knödelexpress	Gmünd ↔ Litschau	NÖVOG-Waldviertelbahn
So, 28.8.	10 - 16 Uhr	Vorführobetrieb von Feldbahnzügen	3183 Freiland, Maierhof 8	Feld- und Industriebahn Museum
	10 - 17 Uhr	Großes Kinderfest im Eisenbahnmuseum	2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2b	EBM Schwechat
Mi, 31.8.	9.00 Uhr	Bärenwaldexpress nach Groß Gerungs, Bus nach Arbesbach	Gmünd ↔ Groß Gerungs	NÖVOG-Waldviertelbahn
Sa, 3.9.	8.42 Uhr	Märchen-Lesezug im Ötscherbär	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
	9.42 Uhr	Naturvermittlung im Ötscherbär und Erlebniswanderung	St. Pölten Hbf ↔ Kirchberg	NÖVOG-Mariazellerbahn
	lt. Fahrplan	Sonderzug zur „Airpower“	Salzburg ↔ Zeltweg	ÖGEG
	lt. Fahrplan	Partyzug zur „Airpower“	Korneuburg - Wien Hbf - Zeltweg	regiobahn
	13.00 Uhr	Dampflokomotive bis Abschlag, Alpaka-Wanderung zum „Sonnseitnhoft“	Gmünd ↔ Abschlag	NÖVOG-Waldviertelbahn
So, 4.9.	14.00 Uhr	Märchenhafte Erzbergbahn mit Märchenerzähler Helmut Wittmann	8794 Vordernberg, Bahnhofstraße 5	Erzbergbahn



die Schiene

Österreichische Post AG
MZ16Z040973M ISSN 2222-2251
Retouren an: VEF, Fruethstraße 11, 1030 Wien

VEF
Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

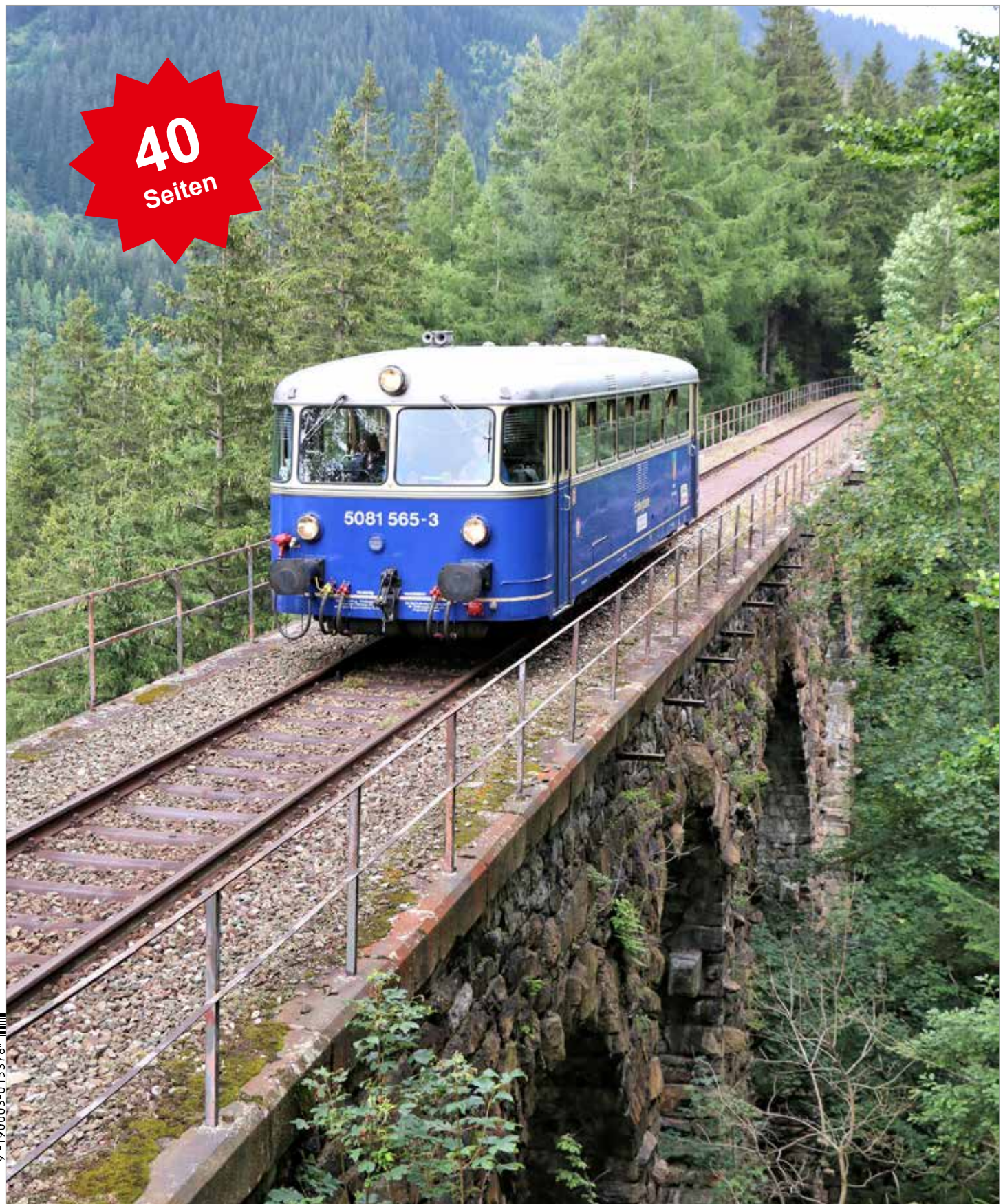
48. Jahrgang

Einzelpreis € 8,00

Nr. **09**

September **2022**

40
Seiten



9 4190003 01531 6

Inhalt

Vor 60 Jahren	3
Kletterweichen - 2. Teil	6
Besuch bei der Erzbergbahn	9
Linie TR - vor 110 Jahren Ade	12
Linie 22 - vor 40 Jahren Ade	12
Linie 132 - vor 40 Jahren Ade	15
Linie 331 - vor 40 Jahren Ade	22
Leser schreiben	27
Der Gelbe Zug	29
Sonderzüge im Höllental	32
Beinahe 150 Jahre Nordwestbahnhof - 4. Teil	33
B 303 zurück in Salzburg	34
Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé - 8. Teil	35
Veranstaltungen	36

Titelbild:

Der 5081 565 des Vereins Erzbergbahn auf dem Hochbruckgrabenviadukt, dem zweitgrößten der Strecke; siehe auch Bericht auf Seite 9. Foto: Herbert Harrer, 30.7.2022

Fotos letzte Umschlagseite:

Oben:

Triebwagen 1 und Beiwagen 21 der LBPH nähern sich der Kurhausbrücke in Reichenau. Einen Bericht vom Jubiläumswochenende finden Sie auf Seite 32. Foto: DI Helmut Bogner, 10.7.2022

Unten:

Die Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierungskommission ist eine grenzüberschreitende Schmalspurbahn in Österreich und der Schweiz. Die stählerne Grenzbrücke zwischen Widnau und Wiesenrain wird in Seitenlage ähnlich einer Straßenbahn mitbenutzt. Hier führt die Lok „ST. GALLEN - WIDNAU“ die beiden Steyrtalbahnwagen als Begleitzug für die Fotografen des Fotogüterzuges über den Rhein; rechts ist das österreichische Zollhäuschen zu erkennen. Ein Bericht über die IRR folgt im nächsten Heft! Foto: Lukas Bogner, 18.9.2021

Impressum

Der gemeinnützige VEF – Verband der Eisenbahnfreunde, 1030 Wien, Fruethstraße 11, ist zur Gänze Herausgeber und Verleger der Zeitschrift Die SCHIENE.

ZVR-Zahl: 193862159
BIC: GIBAAWXXXX
IBAN: AT32 2011 1000 0047 2948
E-Mail: dieschiene@vef.at
Redaktionsadresse: Die Schiene, Fruethstraße 11, 1030 Wien

Die SCHIENE ist das Mitteilungsblatt folgender Vereine: VEF, bahnmedien.at, Erzbergbahn, Neue Landesbahn, ÖGEG, StEF, Tramwaymuseum Graz.

Redaktion: Herbert Harrer
Monika Harrer
Satz & Layout: Manuel Szecsenyi

Hersteller: Print Alliance HAV Produktions GmbH, Druckhausstraße 1, 2540 Bad Vöslau.
Vertrieb: Presse Großvertrieb Austria Trunk GmbH.

Einzelpreis: € 8,00; Jahresabonnement: € 50,00 inkl. Postzustellung (Inland). Für VEF-Mitglieder und Mitglieder von Partnervereinen ist die Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors dar und sind – wie auch Beiträge der Partnervereine und Leserbriefe – außer Verantwortung der Redaktion.

Nachdruck bei Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.
Die Vervielfältigung jeglicher Art ist untersagt.

Hinweis:

Auf Grund der Archivierung unserer Zeitschrift im Austria-Forum der TU Graz sind Texte und Bilder der älteren Hefte auch elektronisch verfügbar.

Medienpartner der Zeitschrift Die SCHIENE:

ÖMT – Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen

FH St. Pölten – Fachhochschule St. Pölten

FEDECRAIL – Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

NÖVOG – Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.

IGE – Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH, Deutschland



Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

Mitglied im
ÖMT

Verband Österreichischer
Museums- und Touristikbahnen

Printed in Austria
Logo einsetzen

Sommer in Wien!

Rent a Bim
Oldtimer-Straßenbahnfahrten

Genießen Sie mit Ihren Freunden oder Gästen das besondere Flair, das Wien von heute aus dem Blickwinkel der Straßenbahn vergangener Jahrzehnte zu erkunden.

Steigen Sie ein und erleben Sie den Sommer in Wien bei einer (maskenfreien) Fahrt mit Ihrer persönlichen **Rent a Bim Oldtimer Straßenbahn**.

Tel.: +43 1 892 13 34
E-Mail: info@rentabim.at
www.rentabim.at

Für VEF-Mitglieder gibt es spezielle Konditionen!



DIE SCHIENE

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT & REDAKTION

Sie erreichen uns unter dieschiene@vef.at
oder per Post an:
VEF-Verband der Eisenbahnfreunde,
Fruethstraße 11, 1030 Wien

Beiträge und/oder Veranstaltungstermine sind rechtzeitig (das ist der Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe!) bekannt zu geben, sonst können wir sie nicht veröffentlichen.

**Redaktionsschlüsse der nächsten Ausgaben:
7.9. und 5.10.2022**



www.dieschiene.com



Vor 60 Jahren

Alfred Luft



Anfang September 1962 weilte Harald Navé ein weiteres Mal in Österreich. Innerhalb von nur drei Tagen entstanden in Kärnten und der Steiermark über 100 wunderschöne Aufnahmen, von denen hier nach einem nicht gerade leichten Auswahlvorgang freilich nur 11 gezeigt werden können. Nicht einmal 40 Bilder in einem ganzen Tag mag heutzutage, nach dem Siegeszug der Digitalfotografie, wo gerne der Auslöser wie ein Maschinengewehr betätigt wird, nicht viel erscheinen, aber Qualität und Quantität sind halt verschiedene Dinge! Da erinnere ich mich an einen Ausspruch von Harald, als wir einmal über die Zukunft der Lichtbildnerie diskutierten: „Nur eines werden sie nie erfinden: ein Glöckerl, das läutet, wenn im Sucher ein schönes Motiv erscheint!“

Am 1.9.1962 war Harald entlang der Murtalbahn unterwegs. Wir sehen die U.40 mit dem Zug UM 51 bei St. Ruprecht. Rechts steht die Trapeztafel dieser Station, während am oberen Bildrand eine Menge von Kornmandeln ins Auge springen [1]. Bild [2] zeigt denselben Zug nächst Ramingstein neben der rauschenden Mur.

Auf dem nächsten Bild befindet sich die U.9 mit dem Personenzug UM 10 auf der Talfahrt nächst Madling [3]. Damals verkehrten auf der Murtalbahn lediglich zwei Paare gemischter Züge, nur zwei Monate lang gab es in der Sommersaison zusätzlich das Paar UM 11/UM 10 als reinen Personenzug!



Auf Bild [4] schließlich hat die U.40 vor dem UM 54 in der schönsten Abendsonne eben Tamsweg, den Hauptort des Lungaus, verlassen.

Am 2.9.1962 widmete sich Harald der Gurktalbahn. Wir sehen die 298.25 mit dem Zug GT 62 bei Prosegger [5]. Diese Haltestelle hatte ihren Namen nach dem Wirtshaus rechts, welches als ein für die Wirtshauskultur vergangener Zeiten geradezu archetypisches Gebäude eine genauere Betrachtung verdient!

Auf der nächsten Aufnahme wird derselbe Zug bald die Endstation Weitensfeld erreicht haben [6].





Am 3.9.1962 traf Harald in Völkermarkt-Kühnsdorf die 499.01 an, von der er im besten Licht dieses Typenfoto anfertigte [7]. Dieses Einzelstück wurde 1924 mit der ursprünglichen Nummer Kh.1 (K wie Kühnsdorf!) für den starken Güterverkehr hier im Vellachtal geliefert. 1938-1953 trug sie die Reichsbahnnummer 99 1201. Ihre beiden ähnlichen Schwestern Kh.101 und 111 der Steiermärkischen Landesbahnen blieben gleichfalls Unikate. Kurz vor Zeltweg, bei Weißkirchen, wurde an diesem Tag (wie sodann auch die restlichen Fotos dieses Beitrags) die 93.1362 mit dem Zug ZD 20 Wolfsberg - Zeltweg aufgenommen. Hier gibt es seit 2010 keinen Personenverkehr mehr [8]. Einige der letzten Vertreterinnen der berühmten kkStB-Reihe 73 waren damals noch im nahen Heizhaus Knittelfeld beheimatet. In Zeltweg ist die 55.5735 auf dem Anschlussgleis Richtung Flughafen unterwegs [9].



Nächst der seit 1967 aufgelassenen Haltestelle Kaisersberg-St. Stefan zwischen St. Michael und Kraubath führen die 52.5187 und .6217 einen Güterzug [10]. Auf der Bergeshöhe thront die Burgruine Kaisersberg. Auf dem von der gotischen Kirche von Kammerm dominierten Bild [11] schließlich sehen wir die 78.612 vor dem Personenzug 4907 Bruck a/d Mur - Selzthal. ■



Kletterweichen

- 2. Teil

Herbert Harrer

Nach der vorangegangenen Erprobung wurde es ab 4.7.2022 mit Betriebsbeginn ernst mit der Verwendung von Kletterweichen im Linienbetrieb. Um den Fahrplan stabil zu halten, wurde die Linie 11 bis Zentralfriedhof, 3. Tor zurückgezogen. Auch wurde die Linie 71 stadtseitig zum Schwarzenbergplatz verkürzt, was aber keinen Einfluss auf die Verkehrsabwicklung im Baustellenbereich erkennen ließ.

Zur Regelung der Fahrten wurde eine Signalanlage eingebaut, die in Grundstellung das Fahrsignal „Halt“ zeigt. Bei Anmeldung eines Zuges (Wechselbetrieb für jede Seite) leuchtet das Fahrsignal „Ankündigung der Freiphase“. Befindet sich kein Zug im eingleisigen Streckenabschnitt, wechselt

Der B 608 wartet, bis der D 307 die Kletterweiche verlassen hat. Die Signalanlage zeigt „Halt“ und „Ankündigung der Freiphase“. Deutlich zu erkennen ist, dass der ULF mitten auf der Kreuzung steht.





das Fahrsignal auf „Vorsicht mit Geschwindigkeitsbeschränkung“. Nun darf die Fahrt in den eingleisigen Abschnitt erfolgen. Danach wechselt die Anlage automatisch auf das Fahrsignal „Halt“; das Nachfahren hinter einem Vorderzug ist verboten.

Die Anmeldung eines Zuges an der Signalanlage erfolgt über einen Oberleitungskontakt; als „Rückfallebene“ gibt es auf jeder Seite einen Schlüsselschalter. Für die Fahrt über die Kletterweichen gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 5 km/h, im eingleisigen Bereich eine solche von 15 km/h.

Trotz der Ausdünnung des Intervalls erfolgte die Betriebsabwicklung anfangs etwas holprig, weil der stadtauswärtige Anmeldekontakt nach einer ampelgeregelten Kreuzung lag und sich daher ein Richtung Stadt fahrender Zug jederzeit, der stadtauswärts fahrende aber nur dann anmelden konnte, wenn die Ampel „Frei“ zeigte. Oberleitungskontakte und Signalanlage sind auf den Fotos gut zu erkennen.

Mittlerweile wurde der eingleisige Betrieb am 28.7. „aus technischen Gründen“ beendet und für die Strecke ab Zentralfriedhof, 3. Tor ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Schauen wir einmal, ob bzw. wann und wo wieder einmal Kletterweichen in Wien zur Verwendung gelangen werden.

Zum Bericht über den probeweisen Einbau erhielten wir von Roman Lillich noch eine Korrektur: Der letztmalige Einsatz von Kletterweichen erfolgte beim eingleisigen Betrieb der Linie D in der Zahnradbahnstraße im Mai 1976. Dieser ist im Buch „Wiener Straßenbahn-Panorama“ von H. P. Pawlik und J. O. Slezak dokumentiert. ■

Von oben nach unten:

Der B 624 fährt in den eingleisigen Abschnitt ein; die Oberleitungskontakte über und hinter dem Zug sind gut zu sehen.

Der B 649 verlässt den eingleisigen Abschnitt. Rechts, aber schon länger abgetrennt, liegt noch das ehemalige Schulgleis für das Trockentraining mit Anhängeschneepflügen.

Der D 328 verlässt den eingleisigen Abschnitt.

Alle Fotos: DI Helmut Bogner, 28.7.2022

Tramway Museum Graz präsentiert
2. Mariatroster
Modellbahntauschbörse



Es erwartet Sie:

- ... Tauschbörse für Modelleisenbahnen aller Spurweiten mit Modellautos, Bausätze, Figuren und vieles mehr
- ... Eintritt: freiwillige Spende
- ... Testgleise vorhanden
- ... Speis und Trank
- ... Souvenirshop des Tramway Museum Graz
- ... Zubringerverkehr mit Oldtimertramway ab Hauptbahnhof

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Aussteller-Information:

€ 18,- pro Verkaufstisch
 Frühbucher bis 21. August € 15,-
 Tischreservierung unter
 +43 (0)681 81 68 85 59
modellbahn@tramway-museum-graz.at

Nähere Informationen
tramway-museum-graz.at

Änderungen im Programm vorbehalten

Sonntag, 25. Sept.
 9:00 bis 13:00 Uhr
 Museumsremise Mariatrost
 (Endstation Linie 1)

Jubiläumsfest
10. September
 9:00 bis 18:00 Uhr



Mit freundlicher Unterstützung von:



Es gelten die am Veranstaltungstag gültigen Covid-Bestimmungen für Massenbeförderungsmittel und Veranstaltungen!! - Änderungen im Programm vorbehalten!

Besuch bei der Erzbergbahn

Herbert Harrer

Am 30.7.2022 fand auf der Erzbergbahn eine private Fotofahrt statt, die dank vorab akribisch ausgesuchter Stopps viele schöne Fotos erbrachte. Ein paar davon seien hier gezeigt - vielleicht animieren sie den einen oder anderen zum Besuch unseres Partnervereines.

Zwar ist die Strecke wunderschön, stellt aber den Verein Erzbergbahn vor die Herkulesaufgabe von rund 20 km Streckenerhaltung in alpinem Gelände - wahrlich kein leichtes Unterfangen! ■

Alle Fahrten beginnen im alten Bahnhof Vordernberg, wo die Fahrzeuge im Lokschuppen untergestellt sind. Der Wasserkran ist noch original aus der Zeit des Dampfbetriebes erhalten. Während sich der Morgennebel lichtet, ist der 5081 565 zur Fahrt über den Berg bereitgestellt.



Das erste Teilstück bis zur Haltestelle Vordernberg Markt wurde zuletzt sogar noch elektrifiziert. Leider konnte auch das den Personenverkehr auf dieser Strecke nicht retten. Schon vor der Ortseinfahrt wird man mit „Glück auf“, dem alten Bergmannsgruß, begrüßt.





Hoch über dem Markt Vordernberg und dem Talboden führt die Strecke an der Lehne entlang, um an Höhe zu gewinnen.



Links:
Die Neigungsunterschiede zwischen beinahe ebenem Bahnhof und der anschließenden Strecke sind deutlich zu erkennen, hier nach der Haltestelle bzw. dem früheren Bahnhof Glasbremse. Auf beiden Seiten begann unmittelbar nach den Weichen der Zahnstangenabschnitt.

Rechts:
Kurz vor Glasbremse quert die ehemalige Trasse des Bremsberges einer Förderbahn. Heute ist sie ein Wanderweg.



Der Plattentunnel ist mit 1.393 m Länge der längste der fünf Tunnel der Strecke; in ihm wird der Erzberg unterfahren.



Im Bahnhof Erzberg enden die Fahrten; der Erzbergbahnverein hofft jedoch, dereinst auch wieder die restliche Strecke bis Krumpenthal in Betrieb nehmen zu können.



Seit über 50 Jahren Ihr Spezialist für Eisenbahnen!

Wir bieten Ihnen kostengünstigen Versicherungsschutz „Rund um die Bahn“

Informieren Sie sich über unsere Leistungen auf unserer Homepage:

www.eisenbahnversicherungen.de

Ihr Fritz Rodatz Team erreichen Sie unter:

E-Mail: info@fritzrodatz.de / Tel.: +49 40 23 13 93 / FAX +49 40 23 19 28



Linie TR - vor 110 Jahren Ade

Egbert Leister

Die Linie TR war eine Bedarfslinie, welche an schönen Sonntagen bei Veranstaltungen im Prater betrieben wurde, und zwar zur Hauptallee. Als die Strecke zum Rennplatz in der Freudenau eröffnet wurde, wurde ab 8.9.1909 an Renntagen auch dorthin gefahren. Die Stammlinie auf dieser Strecke zur Freudenau war bis 1951 die Linie 81, daher wurde diese Strecke zur besseren Unterscheidung von der Linie 80 nach ihrem Liniensignal benannt, denn offiziell

gab es sie nicht. Bis 1954 fuhr noch die Linie 181 zur Freudenau, nachher gab es keine Linie mehr mit einem Bezug zu diesen Liniensignalen.

Der Sommerfahrplan 1913 brachte die Änderung, dass bei den Linien, welche über Ring und Kai fuhren, der Index „R“ entfiel. Es blieb nur der Index „K“ für die Linien über Kai - Ring. Sondereinsätze gab es außer dem Silvesterverkehr keinen. Dabei wurde wie folgt gefahren: 1907-1912 Hauptallee -

Ring - Kai - Hauptallee

Angeblich sollen im Silvesternachtverkehr zur Verstärkung auch Fahrten mit weißer Scheibe über den Radius 77 (Marxergasse) durchgeführt worden sein.

Ausläufe sind keine überliefert, ein Foto eines Zuges der Linie TR in der Freudenau war in der Juli-Ausgabe im Artikel über die Linie TK abgebildet.

Eröffnung der einzelnen Teilstrecken ohne Rücksicht auf Erbauer, Betriebsart oder Betreiber:

30.6.1868	Ringstraße vom Schottentor bis Aspernplatz (heute Julius-Raab-Platz)
8.6.1869	Franz-Josefs-Kai - Schottenring
4.3.1873	Aspernplatz - Uraniastraße - Radetzkystraße - Löwengasse bis Sofienbrücke (heute Rotundenbrücke)
25.6.1898	Böcklinstraße von Wittelsbachstraße bis Thugutstraße, Sofienbrücke - Wittelsbachstraße - Rotundenallee
12.1.1904	Kaiser-Josef-Brücke (heute Stadionbrücke) - Schüttelstraße bis zur Sofienbrücke
20.2.1905	Thugutstraße
2.9.1909	Schüttelstraße ab Kaiser-Josef-Brücke - Hagelgraben - Prater, Lusthaus bzw. Freudenau

Die Streckenführung war: Prater Hauptallee - Rotundenallee - Wittelsbachstraße - bzw. Freudenau Rennplatz - Hagelgraben - Schüttelstraße - Sofienbrücke - Rasumofskygasse - Löwengasse - Radetzkystraße - Uraniastraße - Ring - Franz-Josefs-Kai - Aspernplatz - Uraniastraße - - Prater Hauptallee oder Freudenau

28.4.1907 - 13.10.1912	Hauptallee - Hauptallee	SF nach Bedarf
8.9.1909 - 29.9.1912	Freudenau - Freudenau	Rennen



Linie 22 - vor 40 Jahren Ade

Egbert Leister

Die Linie 22 war die Korrespondenzlinie in der Lassallestraße für die Linien BR und AR bis 1913, danach B und A sowie BK und AK. Sie wurde bis 1914 an Werktagen in der HVZ mit einigen Triebwagen als Verstärker geführt. Während des Ersten Weltkrieges wurde sie nicht betrieben, sie war jedoch an einem einzigen Tag im Einsatz, und zwar anlässlich des Begräbnisses von Kaiser Franz Josef am 30.11.1916. Der Ringverkehr wurde ab 11 Uhr auf die Dauer des Konduktes gesperrt und die Linie 22 pendelte von der Aspernbrückengasse bis zum Praterstern.

Erst im August 1921 erschien die Linie 22 wieder im Bäderverkehr an SF. Am 6.9.1925 wurde sie wegen des Flugtages betrieben. Von März 1928 bis Oktober 1937 verkehrte die Linie 22 erstmalig ab Schwedenplatz an W früh und an SF im Bäderverkehr. Nach einer Pause von rund 1½ Jahren fuhr die Linie 22 von März bis August 1939 an SF nach Bedarf. Die nächste Pause dauerte fast drei Jahre, nämlich bis Juni 1942. Im August 1943 war die Linie 22 wieder an SF im Bäderverkehr eingesetzt, wobei über die Strecke 27 bis zum Bahnhof Kagran gefahren wurde. 1944 gab es nur mehr Einsätze an drei Tagen. Die Schleifenfahrt beim Schwedenplatz erfolgte über die damals sonst nicht benutzte Marienbrücke.



Von oben nach unten:

Ein M-Dreiwagenzug in der Lassallestraße: M 4002+m3 5387+m3 5388 am 1.5.1958.

L1 2606+k8 1906+k8 1914 am 1.5.1958 in der Lassallestraße.



Eröffnung der einzelnen Streckenteile ohne Rücksichtnahme auf Erbauer, Betreiber und Betriebsart:
30.6.1868

Ringstraße von Schottentor bis Aspernplatz (heute Julius-Raab Platz) - Aspernbrücke - Aspernbrückengasse - Praterstraße - Lassallestraße bis Radingergasse

8.6.1869 Schottenring ab Schottentor - Franz-Josefs-Kai

4.3.1873 Aspernplatz - Uraniastraße - Radetzkystraße

30.5.1873 Schwarzenbergplatz

23.5.1876 Lassallestraße ab Radingergasse, Handelskai bis Walcherstraße

23.8.1882 Taborstraße ab Schwedenplatz bis Nordwestbahnstraße

12.4.1885 Heinestraße - Praterstern

12.9.1900 Franz-Josefs-Kai von Aspernplatz bis Schwedenplatz

22.10.1900 Stubenring bis Weiskirchnerstraße

25.6.1898 Kronprinz-Rudolf-Brücke (seit 1919 Reichsbrücke, von 1946 bis 1956 Brücke der Roten Armee) ab Mexikoplatz bis Arbeiterstrandbadstraße

26.6.1898 Lassallestraße von Mexikoplatz bis Vorgartenstraße

18.2.1899 Schüttaustraße von Wagrainer Straße bis Schüttauplatz

23.6.1899 Walcherstraße von Vorgartenstraße bis Engerthstraße

10.6.1902 Franz-Josefs-Kai ab Schwedenplatz bis Schottenring

15.6.1906 Marienbrücke - Lilienbrunnengasse - Gredlerstraße

5.12.1911 Zelinkagasse - Gonzagagasse - Eßlinggasse

8.12.1952 Schleife Kai bei der Augartenbrücke

12.11.1956 Mühlfeldgasse

24.3.1962 Schleife Kai, Schottenring bei der Stadtbahnhaltestelle

16.10.1976 Provisorische Brücke anstelle der Reichsbrücke

Die Streckenführung war wie folgt:

Eßlinggasse - Franz-Josefs-Kai - Aspernbrücke - Aspernbrückengasse - Praterstraße bzw. Matthäusgasse - Radetzkystraße - Uraniastraße - Franz-Josefs-Kai - Schwedenbrücke - Praterstraße bzw. Hochstrahlbrunnen - Schwarzenbergplatz - Parkring - Stubenring - Aspernbrücke - Aspernstraße - Praterstraße - Praterstern - Lassallestraße - Reichsbrücke - Wagrainer Straße - Schüttaustraße - Kaisermühlen, Schüttauplatz.

Von oben nach unten:

Ein Zug der Linie 22 nur mit Brustwandtafel „Schwarzenbergplatz“ besteckt in der Lassallestraße: M 4125+m3 5344+m3 5354 am 1.5.1958.

Ein Zug der Linie 22 ohne Innenbesteckung am 1.5.1958 in der Lassallestraße mit dem Ziel Schottenring: M 4079+m3 5395+m3 5331.

In der Engerthstraße vor der Abzweigweiche in die Lassallestraße stehen am 1.5.1958 M 4084+m3 5317+m3 5356 mit dem Ziel Schottenring.

2.3.1907 - 30.11.1914	Aspernbrücke - Vorgartenstraße	W-HVZ
30.11.1916	Aspernbrückengasse - Praterstern, ab 11 Uhr (Begräbnis Kaiser Franz Josef auf Dauer des Konduktes)	
31.7.1921 - 28.8.1921	Praterstern - Vorgartenstraße	SF Bäder
6.9.1925	Praterstern - Vorgartenstraße	Flugtag
19.3.1928 - 10.10.1937	Schwedenplatz - Vorgartenstraße	W früh, SF Bäder
19.3.1939 - 20.8.1939	Schwedenplatz - Vorgartenstraße	SF n. B.
21.6.1942 - 22.8.1943	Schwedenplatz - 27 - 25 - Bahnhof Kagran	SF Bäder
28.5.1944	Schwedenplatz - Vorgartenstraße	Bäder
9.11.1944	Schwedenplatz - Vorgartenstraße	abends
13.11.1944	Schwedenplatz - Vorgartenstraße	

Fahrweise bei der Endstelle Schwedenplatz:

- a) Praterstraße - Schwedenbrücke - Franz-Josefs-Kai - Aspernbrücke - Aspernbrückengasse - Praterstraße oder umgekehrt
- b) Heinestraße - Taborstraße - Gredlerstraße - Lilienbrunnengasse - Marienbrücke - Franz-Josefs-Kai - Aspernbrücke - Aspernbrückengasse - Praterstraße (Bäderverkehr vormittags)
- c) Praterstraße - Aspernbrückenstraße - Aspernbrücke - Franz-Josefs-Kai - Schwedenbrücke - Taborstraße - Heinestraße (Bäderverkehr abends)
- d) Heinestraße - Taborstraße - Gredlerstraße - Lilienbrunnengasse - Marienbrücke - Franz-Josefs-Kai - Schwedenbrücke - Taborstraße - Heinestraße (Bäderverkehr)

Relativ bald nach Kriegsende wurde die Linie 22 wieder in Betrieb genommen. Da die Aspernbrücke nicht benützbar war, wurde in der Praterstraße bei der Aspernbrückengasse gekuppelt und ab hier zur Reichsbrücke gefahren. Da es die Linie B nicht gab, war die Linie 22 bis 11.12.1945 Stammlinie. Der nächste Einsatz war im Bäderverkehr im August bis Anfang September 1946, wo ab der Matthäusschleife zur Vorgartenstraße gefahren wurde. Ende September 1946 war der nächste Einsatz von 8 bis 16 Uhr auf der Strecke Matthäusschleife - Brücke der Roten Armee wegen einer Haussprengung. Nun gab es eine längere Pause bis 1953. Ab diesem Jahr wurde die Linie 22 zur Halbjahreslinie, da sie von 1953 bis 1966 und 1970 bis 1971 nur am 1.5. zu Betriebsbeginn und am 1.11. im Zentralfriedhofsverkehr zu sehen war.

Nach Einstellung der Ringlinien wurde die Linie 22 1981/82 zur Stammlinie auf der Strecke Praterstern - Kaisermühlen. Mit Aufnahme des U-Bahn-Betriebes nach Kagran wurde die Linie 22 überflüssig, weil damit auch der Straßenbahnverkehr in der Schüttaustraße endete. Am 1.11.1981 wurde einmalig von Kaisermühlen zum Zentralfriedhof gefahren. An diesem Tag war die Friedhofslinie Stammlinie nach Kaisermühlen und auch in der Landstraßer Hauptstraße, weil die Linie T an diesem Tag stets eingestellt war.

19.8.1945 - 11.12.1945	Aspernbrückengasse - Reichsbrücke	
11.8.1946 - 8.9.1946	Radetzkystraße - Vorgartenstraße	SF Bäder
26.9.1946 - 27.9.1946	Radetzkystraße - Brücke der Roten Armee	8 - 16 Uhr
1.5.1953 - 1.5.1956	Eßlinggasse - Brücke der Roten Armee	1. Mai BB
1.5.1957 - 1.5.1965	Eßlinggasse - Reichsbrücke	1. Mai BB
1.5.1960 - 1.5.1966	Hochstrahlbrunnen - Reichsbrücke	1. Mai BB
1.5.1966	Eßlinggasse - Kaisermühlen	1. Mai BB
1.5.1970 - 1.5.1971	Eßlinggasse - Kaisermühlen	1. Mai BB
1.3.1981 - 3.9.1982	Praterstern - Kaisermühlen	



Oben:

Ein M-Dreiwagenzug, geführt vom Triebwagen 4067 bei der Auffahrt auf die Aspernbrücke am 1.5.1964.

Unten:

Der M 4019 am 1.5.1966 am Beginn der Praterstraße beim Einbiegen in die Untere Donaustraße mit dem Ziel Kai, Schottenring. Damit war die Schleife bei der Stadtbahnstation Schottenring gemeint.

Alle Fotos: Egbert Leister

Zu Sondereinsätzen wie Nachtverkehr, Stadion oder Theater wurde die Linie 22 nicht herangezogen, lediglich im Zentralfriedhofsverkehr war sie von Anfang an dabei, und zwar:

Bahnhof Vorgarten - Lassallestraße - Praterstern - Praterstraße - Aspernbrückengasse - Aspernbrücke - Aspernplatz (heute Julius-Raab-Platz) - Stubenring - Weiskirchnerstraße - Landstraßer Hauptstraße - Rennweg - Simmeringer Hauptstraße - Zentralfriedhof, 3. Tor.

27.10.1907 - 1.11.1909	ab Bahnhof Vorgarten
1.11.1910	ab Bahnhof Vorgarten über Heinestraße - Taborstraße - Franz-Josefs-Kai - Stubenring - Weiskirchnerstraße zur Landstraßer Hauptstraße (die Aspernbrücke war nicht befahrbar)
1.11.1911	ab Bahnhof Vorgarten
31.10.1920 - 2.11.1941	ab Bahnhof Vorgarten
31.10.1948 - 1.11.1971	ab Bahnhof Vorgarten
1.11.1972 - 1.11.1980	ab Bahnhof Vorgarten über Franzensbrückenstraße - Radetzkystraße - Hintere Zollamtsstraße - Invalidenstraße zur Landstraßer Hauptstraße
1.11.1981	ab Kaisermühlen über Schüttaustraße - Wagramer Straße - Reichsbrücken-Ersatzbrücke - Lassallestraße - Praterstern - Franzensbrückenstraße - Radetzkystraße - Hintere Zollamtsstraße - Invalidenstraße zur Landstraßer Hauptstraße

Die Züge wurden stets vom Bahnhof Vorgarten gestellt, bis 1927 mit einem Beiwagen, danach mit deren zwei.

Betrieben wurde die Linie 22 von den Betriebsbahnhöfen Kagran und Vorgarten. Bis 1959 gab es am 1.5. auch Fahrten zum Schwarzenbergplatz, die der Linie 22 zuzuordnen sind, jedoch ohne Besteckung mit Ausnahme der Brustwandtafel.

Auf Grund von Fotos konnten folgende Wagentypen auf der Linie 22 nachgewiesen werden: H, K, L1, L2, M; B, E1; a, c2, k5, k8, m2, m3, p; b, c2.

132

Linie 132 - vor 40 Jahren Ade

Egbert Leister

In der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg herrschte große Arbeitslosigkeit. Um diese zu bekämpfen, beschloss der Gemeinderat u.a. die Verlängerung der Straßenbahnlinie 32 durch die Prager Straße bis nach Strebersdorf. Diese 1,74 km lange Strecke schloss an das Streckenende nach der Ausweiche Teerfabrik an, querte die Nordwestbahn auf der bestehenden Straßenbrücke und führte nach einem Rechtsbogen in die Rußbergstraße zum Strebersdorfer Platz (seit 1961 Edmund-Hawranek-Platz). Die Eröffnung der neuen Strecke erfolgte am 29.9.1923, sie wurde mit dem Liniensignal 132 betrieben.

Die ersten vier Wochen wurde nur mit Solo-Triebwagen abwechselnd nach Jedleseesee (als Linie 32) oder nach Strebersdorf (als Linie 132) gefahren. Dann änderte man die Betriebsart: Ein Zweiwagenzug fuhr als 132er nach Strebersdorf, dem als Nachläufer ein Solo-Triebwagen der Linie 32 bis zur Teerfabrik folgte. Bei der Rückfahrt fuhr der Solo-Triebwagen als Vorläufer bis Am Spitz. Dort lag die Kuppelendstelle neben dem Amtshaus; tagsüber wurden hier auch gelegentlich Beiwagen hinterstellt.

In der Zeit vom 30.9.1929 bis 6.6.1930 verkehrten an Werktagen in der HVZ Züge der Linie 132 über die Jägerstraße bis zum Wallensteinplatz, die Rückfahrt erfolgte über Klosterneuburger Straße - Wexstraße. Ab 7.6.1930 gab es an W in der HVZ Einlagen zur Eßlinggasse, von denen einige als Linie 32 dann in den Bahnhof Floridsdorf einzogen. Die Linie 32 beendete dort ihren Werktagsbetrieb mit 2.11.1935, den an Sonn- und Feiertagen mit 1.3.1936. Man sah sie noch an W früh und bis 21.9.1941 bedarfsweise bei Sportveranstaltungen als Fahrten zum Wallensteinplatz sowie zu BS von Juli 1937 bis August 1938.

Bis 5.11.1944 bediente die Linie 132 nur ihre Stammstrecke Am Spitz - Strebersdorf



Oben:
G 879+I etwa 1952 in Jedlersdorf. Foto: Franz Kraus, Sammlung Egbert Leister

Unten:
Ein Zug der Linie 132, G1 500+g, in der Jägerstraße am 11.6.1953. Foto: Alfred Luft, Sammlung Egbert Leister

täglich, nachher je nach kriegsbedingten Umständen entweder die Stammstrecke oder die W-HVZ-Ziele Eßlinggasse oder Wallensteinplatz bis zur Betriebseinstellung nach dem großen Bombenangriff vom 12.3.1945.

Bald nach dem Anschluss an das Deutsche Reich stieg das Verkehrsaufkommen stark an. Nur durch eine Änderung der Infrastruktur - mehr Ausweichen oder zweigleisiger Ausbau - war eine Erhöhung der Durchlässigkeit der Strecke zu erreichen. So wurde 1938 eine Ausweiche in der Prager Straße vor der Rußbergstraße eingebaut, 1939 die Strecke von der Stryeckgasse bis zum Schranken der Nordwestbahn zweigleisig ausgebaut, 1940 neue Ausweichen bei der Anton-Störck-Gasse, bei der Rappgasse und auf der Rampe des „Eisenbahnerbergl“ eingebaut. Mit deren Inbetriebnahme am 20.7.1940 wurden gleichzeitig die Ausweichen Buchbergergasse (diese Gasse besteht heute nicht mehr; die Ausweiche begann bei der Anton-Bosch-Gasse) und Autokaderstraße aufgelassen. Am 28.11.1940 wurde in Strebersdorf eine Schleife mit Vorfahrgleis in Betrieb genommen.



Ein aus dem Betriebsbahnhof Floridsdorf ausgefahrener Zug in der Peitlgasse, ca. 1953: K+I+I 271. Foto: Sammlung Egbert Leister

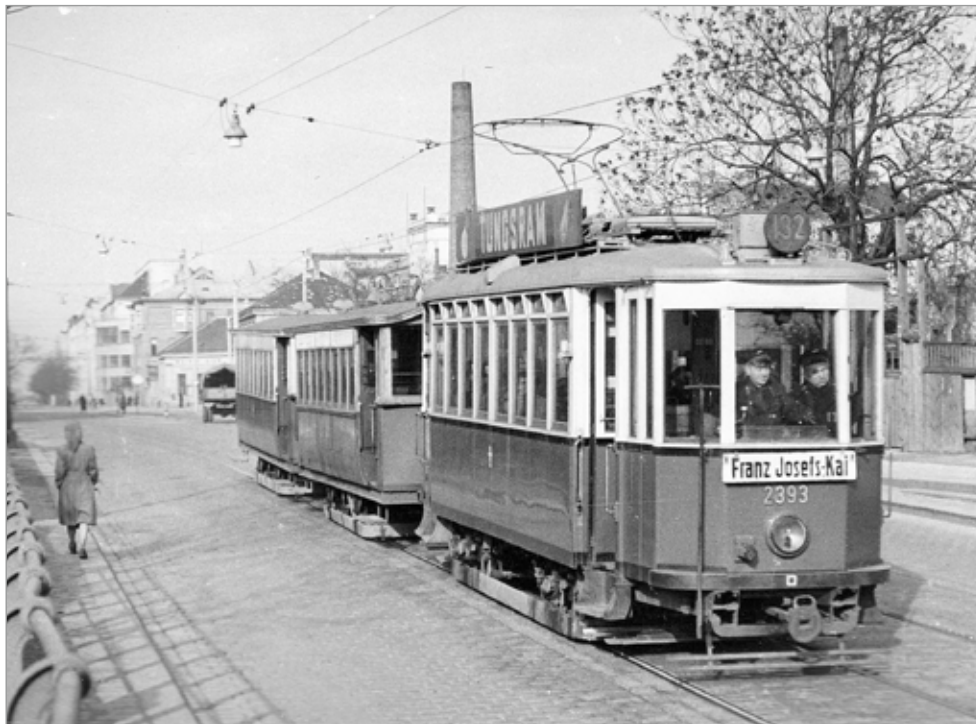
Eröffnung der einzelnen Streckenteile ohne Rücksicht auf Erbauer, Betreiber oder Betriebsart:

2.6.1886	Augartenbrücke - Obere Donaustraße - Gaußplatz - Jägerstraße - Stromstraße - Marchfeldstraße - Floridsdorfer Brücke - Floridsdorfer Hauptstraße - Am Spitz - Schloßhofer Straße
2.6.1883	Untere Augartenstraße
8.6.1869	Franz-Josefs-Kai - Schottenring
26.7.1902	Klosterneuburger Straße bis Wenzelgasse
23.7.1904	Klosterneuburger Straße ab Wenzelgasse
26.2.1907	Obere Augartenstraße
22.4.1909	Wexstraße
5.12.1911	Schleife Zelinkagasse - Gonzagagasse - Eßlinggasse
19.1.1912	Prager Straße von Am Spitz bis Jedleseesee, Teerfabrik
29.1.1912	Am Spitz
29.9.1923	Prager Straße ab Jedleseesee, Teerfabrik - Rußbergstraße bis Strebersdorfer Platz
28.11.1940	Schleife Strebersdorfer Platz (heute Edmund-Hawranek-Platz)
3.6.1961	Matthäus-Jiszda-Straße - Schöpfleuthnergasse
8.12.1957	Neue Schleife Kai bei der Augartenbrücke
24.3.1962	Neue Schleife bei der Stadtbahnstation Schottenring auf dem Franz-Josefs-Kai

Die Streckenführung war:

Franz-Josefs-Kai (Schleife Eßlinggasse - Gonzagagasse - Zelinkagasse) - Augartenbrücke - Obere Donaustraße - Gaußplatz - Jägerstraße - Stromstraße - Marchfeldstraße - Floridsdorfer Brücke - Strebersdorf, Edmund-Hawranek-Platz

29.9.1923 - 5.11.1944	Am Spitz - Strebersdorf	
30.9.1929 - 6.6.1930	Wallensteinplatz - Strebersdorf	W HVZ
ab 19.9.1938	Schleife Eßlinggasse in umgekehrter Richtung	
7.6.1940 - 15.7.1944	Eßlinggasse - Strebersdorf	W HVZ
9.7.1933 - 12.11.1944	Wallensteinplatz - Strebersdorf	SF n. B.
17.7.1944 - 16.10.1944	Eßlinggasse - Strebersdorf	W HVZ
18.10.1944 - 4.11.1944	Eßlinggasse - Strebersdorf	W HVZ
10.11.1944 - 17.11.1944	Am Spitz - Strebersdorf	
	Eßlinggasse - Strebersdorf	W HVZ
30.11.1944 - 1.12.1944	Anton-Störck-Gasse - Strebersdorf	
2.12.1944	Am Spitz - Strebersdorf	
	Eßlinggasse - Strebersdorf	HVZ
4.12.1944 - 23.12.1944	Eßlinggasse - Strebersdorf	W HVZ
4.12.1944 - 26.12.1944	Am Spitz - Strebersdorf	
27.12.1944 - 30.12.1944	Am Spitz - Scheydgasse	
31.12.1944 - 13.2.1945	Am Spitz - Strebersdorf	
2.1.1945 - 15.1.1945	Eßlinggasse - Strebersdorf	W HVZ
16.1.1945	Wallensteinplatz - Strebersdorf	HVZ
17.1.1945 - 7.2.1945	Eßlinggasse - 33 - 31 - Strebersdorf	W HVZ
8.2.1945 - 13.2.1945	Wallensteinplatz - Strebersdorf	W HVZ
21.2.1945 - 5.3.1945	Am Spitz - Jedleseesee, Teerfabrik	
6.3.1945 - 12.3.1945	Am Spitz - Strebersdorf	



Nach der Beseitigung der Kriegsschäden konnte die Linie 132 am 4.3.1946 ihren Betrieb auf der Stammstrecke wieder aufnehmen. Als „Vorarbeit“ konnte die Linie 32 bereits am 13.1.1946 bis Jedlese, Teerfabrik (Ausweiche auf der Brückenrampe des Eisenbahnerbergl) fahren. Da die Floridsdorfer Brücke am 12.4.1945 von der Deutschen Wehrmacht gesprengt worden war, war ein Betrieb in die Stadt nicht möglich. Es dauerte bis 19.5.1946, bis man die nunmehr in Malinovskijbrücke umbenannte Brücke mit der Straßenbahn benützen konnte. Die Linie 132 kam erst ab 6.6.1946 in den Genuss, über die Malinovskijbrücke zu fahren und wieder die W-HVZ Fahrten aufzunehmen. Die Bedarfsfahrten an SF ab Wallensteinplatz erfolgten ab 14.7.1946.

Wegen des schneereichen Winters 1947 entfielen vom 28.1. bis 29.3.1947 die werktäglichen HVZ-Fahrten zur Eßlinggasse. Wegen Sperre der Schleife Eßlinggasse wurde vom 1. bis 11.8.1953 über den neu eingelegten Gleisbogen von der Unteren Augartenstraße in die Obere Donaustraße eine große Schleife gefahren (Gaußplatz - Obere und Untere Augartenstraße - Obere Donaustraße - Gaußplatz).

1954 wurde als Ersatz für die aufgelassene Schuttdeponie in der Magdeburgstraße eine neue Schleppgleisanlage von der Prager Straße durch die Autokaderstraße zur neuen Deponie Schwarzlackenau gebaut, welche bis 1983 bestand. Diese Anlage wurde nicht nur für Lastzüge, sondern auch zum Hinterstellen von Einlagezügen für die in der Regel sehr gut besuchten Fußballspiele auf dem Admiraplatz verwendet; sie verfügte über eine Ausweiche und ein verlegbares Schüttgleis. Die alte Schleppgleisanlage in der Magdeburgstraße wurde abgetragen.

Am 12.4.1954 wurde auf der Strecke 331 die Betriebsausweiche Gerasdorfer Straße in Betrieb genommen. Diesen Umstand nützte man, um den Verkehr in Floridsdorf neu zu gestalten. Die Linie 132 fuhr bis 19.18 Uhr alle 5 Minuten zur Eßlinggasse, nachher nur bis Am Spitz. Als Auslauf ist im Jahresbericht 1954 (bearbeitet von der Arbeitsgruppe Schienenverkehr) 16:32 (K; I, g, k - k₃) angegeben. Am 3.12.1956 gab es Früheinlagen (3 G aus Floridsdorf) Autokaderstraße - Wallensteinplatz. Über

Von oben nach unten:

K 2393+I 250+I 295 fahren am 20.4.1955 in der Stromstraße Richtung Franz-Josefs-Kai.

Foto: Erich Hoch, Sammlung Egbert Leister

K 2542+I 235+I 256 am 3.4.1956 in der Rußbergstraße, knapp nach der Abfahrt von der Endstation. Foto: Dr. G. Gilnreiner/Sammlung TAö, Sammlung Egbert Leister

Der Z 4220 am 28.4.1957 auf der Fahrt nach Kai, Eßlinggasse. Foto: Egbert Leister

die Dauer dieses Einsatzes ist nichts dokumentiert. Wegen Angelobung des Bundespräsidenten Dr. Adolf Schärff am 22.5.1957 verkehrte die Linie 132 eine Zeit lang nur bis zur Augartenbrücke.

Wegen der Sperre der Schleife Eßlinggasse wurde am Kai gleich nach der Augartenbrücke eine provisorische Schleife für die Floridsdorfer Linien gebaut und am 8.12.1957 in Betrieb genommen. Sie war bis März 1962 in Betrieb.

1961 begann der Umbau der Prager Straße. Die Gleise wurden nach und nach in die Mitte verlegt und die Strecke zweigleisig ausgebaut. Es wurde auch eine neue Brücke über die Nordwestbahn in der Flucht der Prager Straße gebaut um die verkehrshemmenden S-Kurven der alten Brücke zu vermeiden. Ab 17.9.1961 war die neue Brücke befahrbar und ab 28.10.1961 die durchgehend zweigleisige Strecke nach Strebersdorf. Zur besseren Anbindung der Floridsdorfer Straßenbahnlinien an die (damals) zukünftige Schnellbahn wurde eine neue Strecke durch die Matthäus-Jiszda-Straße - Schöpfleuthnergasse - Franz-Jonas-Platz bis zur Schloßhofer Straße samt Schleifenanlagen vor dem ÖBB-Bahnhof Floridsdorf errichtet. Die Inbetriebnahme erfolgte am 4.6.1961.

Der letzte eingleisige Abschnitt in der Prager Straße, ausgestattet mit Nachrangsignal, war bei der Eisenbahnkreuzung mit der Nordwestbahn. Erst nach Änderung der Gleisanlagen im Bahnhof Jedlesees und der Entfernung der Schrankenanlage konnte das letzte verbliebene eingleisige Stück umgebaut werden und stand ab 22.8.1963 für den zweigleisigen Betrieb bereit.

Am 24.3.1962 wurde die neue Schleife Kai, Schottenring bei der Stadtbahnstation in Betrieb genommen und das Provisorium nächst der Augartenbrücke wieder abgebaut. Am 9.6.1965 wurde die Linie 132 (nur einen Tag) bis zum linken Donaukanalufer gekürzt. Das weiter oben zitierte Provisorium wurde dazu benützt, den Auslauf der Linie 132 um einen Zug zu kürzen.

Die Floridsdorfer Brücke, welche 1956 wieder ihren alten Namen bekam, musste ersetzt werden. Sie wurde am 23.12.1976 ab 16 Uhr gesperrt und war ab 2.4.1977 wieder befahrbar, nachdem sie verschoben worden war um für den Bau der neuen Platz zu machen. Die

Von oben nach unten:

Der g 3011 auf der Fahrt nach Strebersdorf, etwa 1957.

Foto: Alfred Luft, Sammlung Egbert Leister

Ein schöner Altwagenzug aus G 861+s2 1480 nach Verlassen der Floridsdorfer Brücke in Richtung Strebersdorf, etwa 1957.

Foto: Alfred Luft, Sammlung Egbert Leister

Der G 803 fährt am 3.12.1956 in der Klosterneuburger Straße Richtung Wallensteinplatz.

Foto: Alfred Luft, Sammlung Egbert Leister



neue Brücke konnte ab 3.10.1978 anstelle der alten Brücke befahren werden.

Das Ende war ausnahmsweise nicht eine Umstellung auf Autobusbetrieb, sondern ein Wechsel des Liniensignales. Es wechselte von 132 auf 32, da es ja keine kurzgeführten Züge mehr gab. Die Änderung galt ab 4.9.1982.

Auch auf der Linie 132 fuhren Z-Triebwagen; ihr erster Einsatz erfolgte am 1.11.1951, dann ab Herbst 1952 bis 18.3.1962 an Sonn- und Feiertagen, wobei nach einem weissen WStW-VB-Ratschluss jeder zweite Kurs mit zwei Z geführt wurde. Mit Logik war diese Maßnahme jedoch nie erklärbar.

Die Streckenänderung ab 15.7.1972 über Wexstraße - Klosterneuburger Straße war der Ersatz für die eingestellte erste Linie 33.

4.3.1946 - 4.10.1950	Am Spitz - Strebersdorf	
6.6.1946 - 27.1.1947	Eßlinggasse - Strebersdorf	W HVZ
14.7.1946 - 1.11.1948	Wallensteinplatz - Strebersdorf	SF n. B.
31.3.1947 - 4.10.1950	Eßlinggasse - Strebersdorf	W HVZ
6.3.1949 - 26.7.1953	Eßlinggasse - Strebersdorf	SF n. B.
6.10.1950 - 11.4.1954	Am Spitz - Strebersdorf	
6.10.1950 - 31.7.1953	Eßlinggasse - Strebersdorf	W HVZ
1.8.1953 + 10.8.1953	Obere und Untere Augartenstraße - Obere Donaustraße - Strebersdorf	W HVZ
2.8.1953 - 9.8.1953	Obere und Untere Augartenstraße - Obere Donaustraße - Strebersdorf	
11.8.1953 - 10.4.1954	Eßlinggasse - Strebersdorf	W HVZ
15.8.1953 - 11.4.1954	Eßlinggasse - Strebersdorf	SF n. B.
12.4.1954 - 7.12.1957	Eßlinggasse - Strebersdorf	bis 20 Uhr
12.4.1954 - 3.6.1961	Am Spitz - Strebersdorf	
3.12.1956	Autokaderstraße - Wallensteinplatz	früh (3 G-Triebwagen)
8.12.1957 - 23.3.1962	Kai, Augartenbrücke - Strebersdorf	bis 20 Uhr
ab 4.6.1961	Matthäus-Jiszda-Straße - Schöpflleuthnergasse - Schloßhofer Straße	
4.6.1961 - 23.3.1962	Floridsdor S - Strebersdorf	ab 20 Uhr
24.3.1962 - 8.6.1965	Kai, Schottenring - Strebersdorf	
9.6.1965	linkes Donaukanalufer - Streberdorf	
ab 15.7.1972	Untere und Obere Augartenstraße - Klosterneuburger Straße - Wexstraße	
10.6.1965 - 23.12.1976	Kai, Schottenring - Strebersdorf	
23.12.1976 - 1.4.1977	Kai, Schottenring - Friedrich-Engels-Platz und Floridsdorf SB - Strebersdorf	Brückenbau
2.4.1977 - 13.7.1979	Kai, Schottenring - Strebersdorf	
14.7.1979 - 15.7.1979	Wallensteinplatz - 31 - Strebersdorf	Gleisbau
16.7.1979 - 3.8.1979	Kai Schottenring - Strebersdorf	
4.8.1979 - 5.8.1979	Wallensteinplatz - 31 - Strebersdorf	Gleisbau
6.8.1979 - 3.9.1982	Kai, Schottenring - Strebersdorf	

An Sondereinsätzen wie Theaterverkehr, Hohe Warte, Zentralfriedhof oder Stadion war die Linie 132 nicht beteiligt, lediglich 24 Jahre im Silvesternachtverkehr, und zwar:

1958 - 1961	Kai, Augartenbrücke - Josef-Zapf-Gasse
1962 - 1970	Kai, Schottenring - Strebersdorf
1971 - 1981	Floridsdorf S - Strebersdorf

Betrieben wurde die Linie 132 von den Betriebsbahnhöfen Floridsdorf und Brigittenau. Ausläufe sind keine überliefert; die eingesetzten Wagentypen (G, G₁, G₂, G₃, K, T; g, k, k₁, k₂, k₃, k₄, l, n₁, s₂, E, F, L₄, Z; c₂, c₃, l₃) wurden aufgrund von Fotos ermittelt, wobei die Type n₁ nur 1945 kurzzeitig im Einsatz war und die Dampftramwaybeiwagen bis 1959 verwendet wurden.

Die Ursache der Umbenennung der Linien 132 und 331 lag in der Verlängerung der U-Bahn-Linie U1 nach Kagran - man nutzte diese Gelegenheit, die dreistelligen Liniensignale loszuwerden. ■



K 2536+I+I in der Prager Straße, etwa 1957. Foto: Gerhard Luft, Sammlung Egbert Leister

Ein Dreiwagenzug am Beginn der Floridsdorfer Brücke: G2 2060+k 3189+k fahren am 10.7.1959 Richtung Stadt. Foto: Egbert Leister



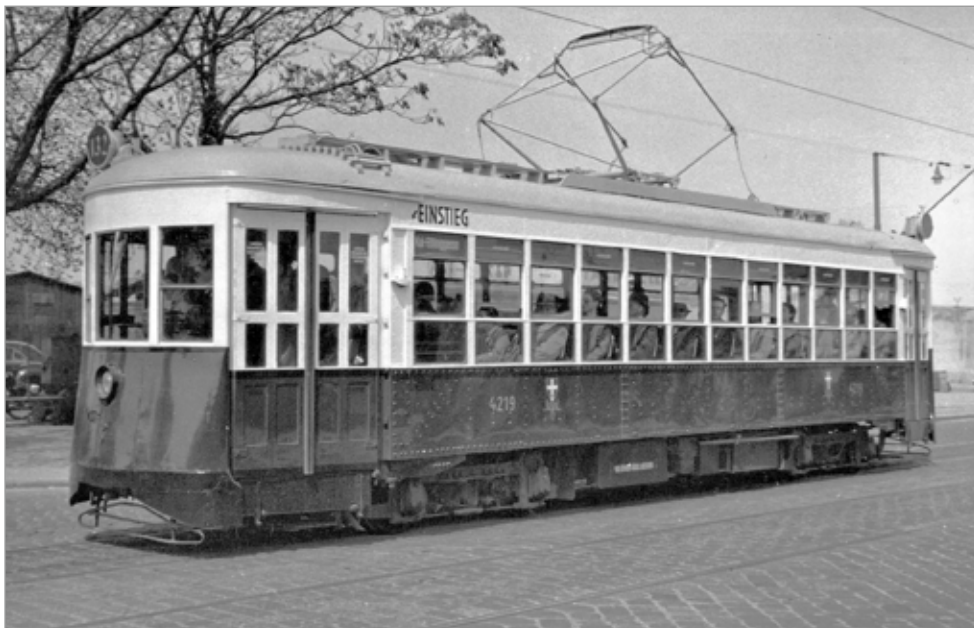
Ein aus der Prager Straße Am Spitz in die Floridsdorfer Hauptstraße einbiegender Zug aus G2 2073+k2 3558. Foto: Egbert Leister, 5.9.1959



Am Beginn der Floridsdorfer Brücke fahren am 6.5.1960 G3 2131+k1 3277. Foto: Egbert Leister



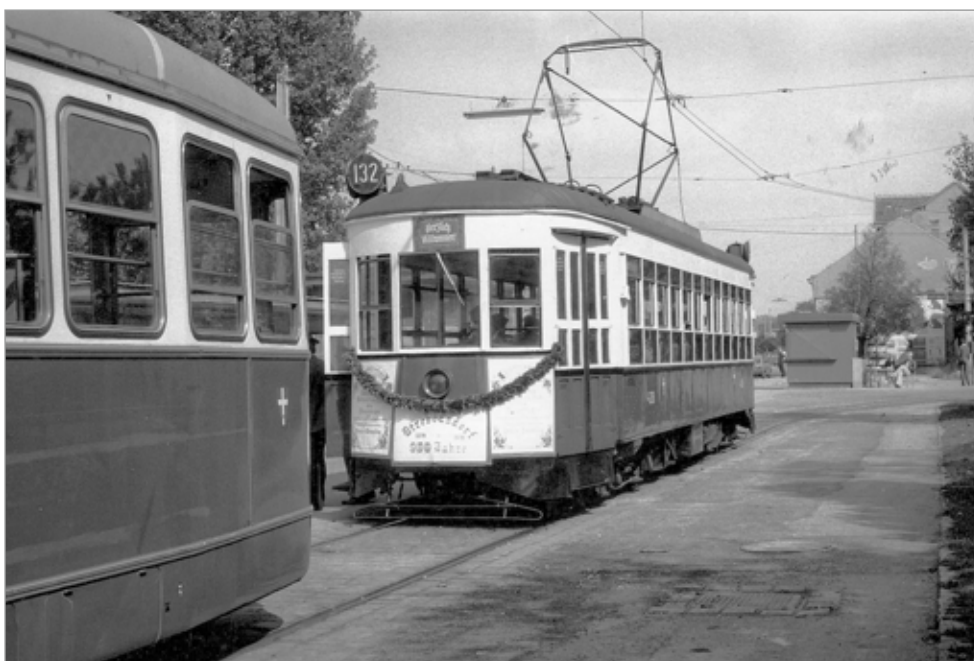
Der Z 4219, ca. 1961.
Foto: Sammlung Egbert Leister



Der Z 4224 wartet in einer Ausweiche auf der Prager Straße den Gegenzug ab, 9.4.1961.
Foto: Egbert Leister



Der VEF-eigene Z 4208 anlässlich des Jubiläums „900 Jahre Strebersdorf“ im Sonder-einsatz in der Endstelle Strebersdorf.
Foto: Egbert Leister, 16.9.1978



331

Linie 331 - vor 40 Jahren Ade

Egbert Leister



Von oben nach unten:

Der Z 4222 biegt am 20.9.1957 in die Zelinkagasse ein.

Am Franz-Josefs-Kai steht der Z 4217 am 28.3.1957 vor der Abzweigung in die Zelinkagasse.

Ein Zug der Linie 331 mit Beiwagen der Dampfstraßenbahn auf der Augartenbrücke: K 2397+I 271+I 270 am 28.4.1957.

Anno 1927 ordnete man den Verkehr in Floridsdorf neu. Abgesehen von der Linie 132, welche die Linie 32 teilweise ersetzte, war es bei den Linien 31 und 131 anders. Hier wurden daraus drei Linien geschaffen, nämlich 31 (bis zur Transitbahn), 231 (bis Großjedlersdorf) und 331 (bis Stammersdorf). Bei den letzten beiden Linien standen bestimmt die Signalscheiben der Linien 317 und 360 Pate, welche ja einfach auf 217 bzw. 260 umstellbar waren.

Die neue Linie 331 nahm am 16.5.1927 den Betrieb zwischen Eßlinggasse und Stammersdorf auf. Zuzugabe der Wirtschaftskrise wurde täglich ab Am Spitz gefahren, an W früh und an SF ab Eßlinggasse. Dies galt im Prinzip vom 11.7.1932 bis 14.9.1941. Interessant war folgende Regelung: In der letzten Betriebsstunde wurde nur bis Großjedlersdorf gefahren, jedoch ab 3.11.1936 bis Gerasdorfer Straße. 1938 wurde die Betriebszeit verlängert und bis kurz nach Mitternacht bis Stammersdorf gefahren, nur die letzte Fahrt endete bereits bei der Gerasdorfer Straße. Mit der Inbetriebnahme des zweiten Gleises von der Transitbahn bis Großjedlersdorf am 15.9.1941 und wegen der bis 20 Uhr verkehrenden Linie 231 pendelte die Linie 331 bis 31.5.1942 nach der Früh-HVZ nur mehr zwischen Großjedlersdorf und Stammersdorf. Umgekuppelt wurde in Großjedlersdorf durch Umfahren des Beiwagens über eine Umkehrweiche im noch zweigleisigen Teil der Strecke. Nach Betriebsschluss der Linie 231 bis nach Mitternacht verkehrte die Linie 331 zwischen Am Spitz und Stammersdorf, der letzte Zug fuhr nur bis Gerasdorfer Straße.

Ab 1.6.1942 verkehrte die Linie 331 wieder ab Franz-Josefs-Kai. Ab Mitte Juni 1944 begann die Zeit der Bombardierungen, die Betriebsunterbrechungen und mehrmals Inselbetriebe zwischen Stammersdorf und Großjedlersdorf verursachten. Ab 17.1.1945 musste bis zum durch die großen Schäden verursachten Betriebsschluss am 21.2.1945 wegen Bombenschäden über die Strecke der Linie 33 ausgewichen werden; danach ging nichts mehr.

Ein Relikt aus der Landesbahnzeit ist noch erwähnenswert, nämlich die Beförderung von Reisegepäck. Bei den Anschlusszügen zur Landesbahn wurden die Colli in einem Dampftramway-Güterwagen mit einem Triebwagen zur alten Dampftramwaystation bei der Augartenbrücke befördert. Wegen mangelnder Inanspruchnahme dieses Angebotes wurde dieser Dienst ab 22.2.1931 eingestellt.

Inbetriebnahme der einzelnen Streckenteile ohne Berücksichtigung des Erbauers, Betreibers oder Betriebsart:

8.6.1969	Franz-Josefs-Kai - Schottenring
2.6.1882	Untere Augartenstraße
7.6.1886	Obere Donaustraße ab Augartenbrücke - Gaußplatz - Jägerstraße - Stromstraße - Marchfelderstraße - Floridsdorfer Brücke - Floridsdorfer Hauptstraße - Am Spitz - Brünner Straße - Stammersdorf sowie Schloßhofer Straße
26.7.1902	Obere Augartenstraße ab Untere Augartenstraße - Klosterneuburger Straße bis Wenzelgasse
23.7.1904	Klosterneuburger Straße ab Wenzelgasse
22.4.1909	Wexstraße
5.12.1911	Schleife Eßlinggasse - Gonzagagasse - Zelinkagasse
29.1.1912	Am Spitz
3.6.1961	Matthäus-Jiszda-Straße - Schöpfleuthnergasse
8.12.1957	Neue Schleife Kai bei der Augartenbrücke
24.3.1962	Neue Schleife Kai, Schottenring bei der Stadtbahnstation
6.6.1964	Schleife Stammersdorf

Die Streckenführung war:

Franz-Josefs-Kai (Schleife Eßlinggasse - Gonzagagasse - Zelinkagasse) - Augartenbrücke - Obere Donaustraße - Gaußplatz - Jägerstraße - Stromstraße - Marchfeldstraße - Friedrich-Engels-Platz - Floridsdorfer Brücke - Floridsdorfer Hauptstraße - Am Spitz - Brünner Straße - Stammersdorf;

vom 10.10.1928 - 5.11.1928, 17.1.1945 - 21.2.1945 und 23.8.1978 - 3.9.1982 jeweils über

Augartenbrücke - Untere und Obere Augartenstraße - Gaußplatz - Jägerstraße

16.5.1927 - 10.7.1932 Eßlinggasse - Stammersdorf

11.7.1932 - 14.9.1941 Am Spitz - Stammersdorf

Eßlinggasse - Stammersdorf

ab 19.9.1938 Schleife Eßlinggasse in umgekehrter Richtung

15.9.1941 - 31.5.1942 Großjedlersdorf - Stammersdorf

Am Spitz - Stammersdorf

Eßlinggasse - Stammersdorf

1.6.1942 - 16.6.1944 Eßlinggasse - Stammersdorf

17.6.1944 Eßlinggasse - Am Spitz

18.6.1944 Eßlinggasse - Peitlgasse und

Großjedlersdorf - Stammersdorf bzw.

Transitbahn - Stammersdorf

19.6.1944 - 25.6.1944 Eßlinggasse - Stammersdorf

26.6.1944 + 27.6.1944 Eßlinggasse - Am Spitz und

Großjedlersdorf - Stammersdorf

28.6.1944 - 7.7.1944 Eßlinggasse - Stammersdorf

8.7.1944 - 15.7.1944 Eßlinggasse - Peitlgasse und

8.7.1944 - 29.7.1944 Großjedlersdorf - Stammersdorf

16.7.1944 Eßlinggasse - Friedrich-Engels-Platz

17.7.1944 - 29.7.1944 Eßlinggasse - Peitlgasse

30.7.1944 - 12.10.1044 Eßlinggasse - Stammersdorf

13.10.1944 - 16.10.1944 Eßlinggasse - Peitlgasse

17.10.1944 Wallensteinplatz - Peitlgasse

18.10.1944 - 25.10.1944 Eßlinggasse - Transitbahn

22.10.1944 - 5.11.1944 auch Großjedlersdorf - Stammersdorf

26.10.1944 - 27.10.1944 Eßlinggasse - Peitlgasse

28.10.1944 - 5.11.1944 Eßlinggasse - Transitbahn

8.11.1944 - 17.11.1944 Eßlinggasse - Peitlgasse und

12.11.1944 - 17.11.1944 Großjedlersdorf - Stammersdorf

20.11.1944 - 1.12.1944 Großjedlersdorf - Stammersdorf

2.12.1944 Eßlinggasse - Stammersdorf

3.12.1944 - 13.12.1944 Eßlinggasse - Am Spitz und

3.12.1944 - 17.12.1944 Großjedlersdorf - Stammersdorf

18.12.1944 - 15.1.1945 Eßlinggasse - Stammersdorf

16.1.1945 Wallensteinplatz - Stammersdorf

17.1.1945 - 14.2.1945 Eßlinggasse - Stammersdorf

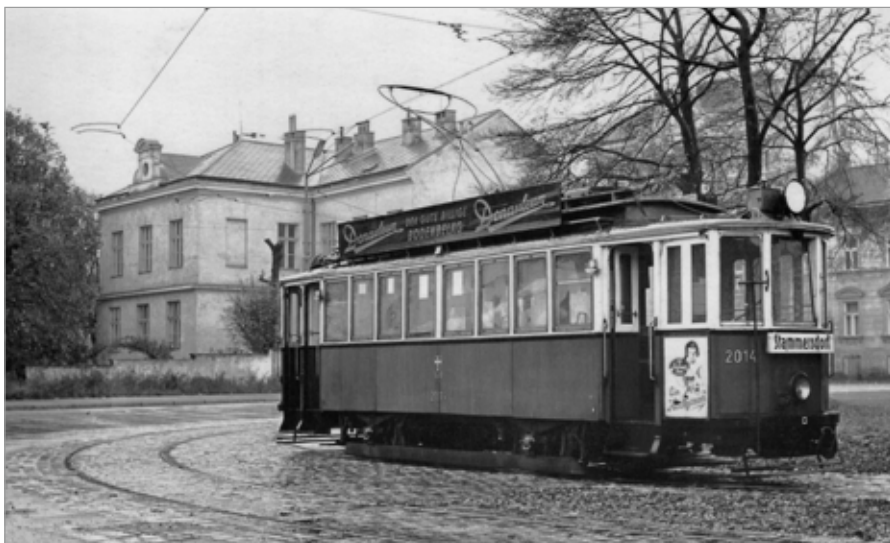
15.2.1945 - 18.2.1945 Eßlinggasse - Hubertusdamm

19.2.1945 - 20.2.1945 Eßlinggasse - Am Spitz bzw.

15.2.1945 - 20.2.1945 Großjedlersdorf - Stammersdorf

21.2.1945 Eßlinggasse - Stammersdorf

Nach Kriegsende erfolgte die Betriebsaufnahme immerhin schon am 19.9.1945 auf der Strecke Großjedlersdorf - Stam-



Ein Verstärkerzug der Linie 331, der G2 2014 (Vorläufer, daher kein Liniensignal), steht am 1.11.1962 in der rechten Schleife vor dem ÖBB-Bahnhof Floridsdorf.

W früh, SF

W 8 - 20 Uhr

W ab 20 Uhr

W früh, SF



Ein kurz geführter Zug der Linie 331 - das Liniensignal daher gestrichen - noch mit dem Zielschild „Floridsdorf Schnellbahnhof“: F 735 am 1.11.1968.



E 4422+c3 1284 vor der linken Schleife vor dem ÖBB-Bahnhof Floridsdorf am 1.11.1964. Diese „brustschwache“ Kombination war nicht lange im Einsatz.



mersdorf im Anschluss an die Linie 231, welche bereits seit 3.5.1945 zwischen Hubertusdamm und Großjedlersdorf verkehrte. Ab 8.10.1945 wurde der Verkehr bis Hubertusdamm ausgedehnt, wo mit der Linie 231 gekuppelt wurde. Über die seit 11.4.1946 in Malinowskijbrücke umbenannte Floridsdorfer Brücke konnte mit 19.5.1946 wieder durchgehend vom Franz-Josefs-Kai bis Stammersdorf gefahren werden, und zwar bis zum damaligen Betriebsschluss um 21 Uhr. Mit der Verlängerung der Betriebszeiten ab 18.11.1946 gab es wieder einen Pendelverkehr der Linie 331 zwischen Großjedlersdorf und Stammersdorf im Anschluss an die bis Mitternacht verkehrende Linie 231.

Im Juni 1946 konnte wegen eines drohenden Hauseinsturzes an zwei Tagen nur bis Obere Donaustraße gefahren werden.

Wegen eines Hauseinsturzes musste die Schleife Eßlinggasse ab 1.8.1953 gesperrt werden. Im Eilverfahren musste ein Gleisbogen von der Unteren Augartenstraße in die Obere Donaustraße gelegt werden, um eine Ersatzschleife zu bekommen. Diese wurde bis 11.8.1953 befahren.

Übrigens wurde am 13.10.1947 eine neue Werktagfahrordnung eingeführt. Die Linie 31 verkehrte ganztägig, die Linie 231 nur in der HVZ an Werktagen, die Linie 331 bis 21 Uhr ab Franz-Josefs-Kai, danach ab Am Spitz.

Nachdem die ÖBB ihren Bahnhof Floridsdorf von der Nordbahnanlage auf das Gelände bei der Schloßhofer Straße verlegten, bauten die WVB eine neue Strecke durch die Matthäus-Jiszda-Straße und die Schöpfleuthnergasse bis zur Schloßhofer Straße mit Schleifen vor dem Bahnhof. Heute heißt der Platz vor dem Bahnhof Franz-Jonas-Platz und die Schleifen sind umgebaut. Diese Strecke wurde am 4.6.1961 in Betrieb genommen; seit diesem Tag fuhr die Linie 331 ganztägig bis Stammersdorf.

Wegen eines Wasserrohrbruches verkehrte die Linie 331 vom 6. bis 9.7.1963 als Inselbetrieb von der Peitlgasse nach Stammersdorf. Starker Schneefall und Schneeverwehungen erzwangen vom 6. bis 9.12.1969 den Einsatz von Autobussen mit Schneeketten ab Großjedlersdorf bis Stammersdorf im Anschluss an die kurz geführte Linie 331. Bedenken Sie, verehrter Leser, damals gab es zwischen Großjedlersdorf und Stammersdorf keine Verbauung, nur Felder, die Brünner Straße und das Gleis der Straßenbahn. Es gab auf der eingleisigen Strecke eine Ausweiche, Betriebsausweiche genannt, da kein Objekt für eine Namensfindung vorhanden war.

Aufgrund umfangreicher Untersuchungen wurde die Floridsdorfer Brücke am 23.12.1976 um 16 Uhr wegen Baufälligkeit für den Straßenbahnverkehr und nach 17 Uhr für den gesamten Verkehr gesperrt. Die wegen der drohenden Brückensperre bereits vorbereiteten Maßnahmen traten

Von oben nach unten:

Hier sind beide Schleifen zu sehen: oben K 2490 (331), darunter Z 4207 (17) und G2 2030 (17A) am 10.5.1964.

Der G2 2012 verlässt am 1.11.1963 als Vorläufer die Haltestelle vor dem Bahnhof Floridsdorf.

Lässig gewährt der Halbstarke auf seiner Schlurf- rakete am 6.9.1959 dem Z 4239 beim Einbiegen von der Brünner Straße zum Am Spitz die diesem zustehende Vorfahrt.

umgehend in Kraft. Drei elektrische Weichen, die die Zufahrt zur Floridsdorfer Brücke ermöglichen, wurden ausgeschaltet. Weiters wurde die Strecke Schloßhofer Straße - Donaufelder Straße wieder für das Befahren in beiden Richtungen freigegeben.

Erst am 2.4.1977 konnte der Straßenbahnbetrieb über die Floridsdorfer Brücke wieder aufgenommen werden. Die Linien 132 und 331 konnten wieder durchgehend fahren, 31/5 und 231 wieder in Betrieb genommen werden, die Linie 29 wieder nur in der HVZ.

Wegen der endgültigen Sperre der Strecke Obere Donaustraße musste die Linie 331 über Untere und Obere Augartenstraße zum Gaußplatz fahren. Diese Sperre trat am 23.8.1978 in Kraft.



Z 4210 und 4209 begegnen einander am 10.5.1964 knapp nach dem Beginn der Ausweiche Stammersdorf. Gut ist der sogenannte Signaldraht zu erkennen, der das Straßenbahn-Lichtsignal zur Deckung des eingleisigen Abschnittes mit Strom versorgte.

19.9.1945 - 7.10.1945	Großjedlersdorf - Stammerdorf	
8.10.1945 - 19.5.1946	Hubertusdamm - Stammersdorf	
19.5.1946 - 8.6.1946	Eßlinggasse - Stammersdorf	
9.6.1946 - 10.6.1946	Obere Donaustraße - Stammersdorf	Hauseinsturz
11.6.1946 - 4.10.1950	Eßlinggasse - Stammersdorf	1)
6.10.1950 - 31.7.1953	Eßlinggasse - Stammersdorf	
1.8.1953 - 11.8.1953	Augartenbrücke - Stammersdorf	Hauseinsturz, 2)
11.8.1953 - 7.12.1957	Eßlinggasse - Stammersdorf	
8.12.1957 - 23.3.1962	Kai, Augartenbrücke - Stammersdorf	
ab 4.6.1961	Matthäus-Jiszda-Straße - Schöpfleuthnergasse - Schloßhofer Straße	
24.3.1962 - 6.7.1963	Kai, Schottenring - Stammersdorf	
6.7.1963 - 9.7.1963	Peitlgasse - Stammersdorf	Rohrbruch
9.7.1963 - 6.12.1969	Kai, Schottenring - Stammersdorf	
ab 6.6.1964	Josef-Flandorfer-Straße ab Brünner Straße - Herrenholzgasse - Johann-Weber-Gasse bis Brünner Straße (Schleife Stammersdorf)	
6.12.1969 - 10.12.1969	Kai, Schottenring - Großjedlersdorf	Schnee
	Großjedlersdorf - Stammersdorf	Bus
11.12.1969 - 23.12.1976	Kai, Schottenring - Stammersdorf	
23.12.1976 - 1.4.1977	Kai, Schottenring - Engelsplatz und Floridsdorf S - Stammersdorf	Brücke
2.4.1977 - 13.7.1979	Kai, Schottenring - Stammersdorf	
14.7.1979 - 15.7.1979	Kai, Schottenring - Wallensteinplatz Bus	
	Wallensteinplatz - 33 - Stammersdorf	Gleisbau
16.7.1979 - 3.8.1979	Kai, Schottenring - Stammersdorf	
4.8.1979 - 5.8.1979	Kai, Schottenring - Wallensteinplatz Bus	
	Wallensteinplatz - 33 - Stammersdorf	Gleisbau
6.8.1979 - 3.9.1983	Kai, Schottenring - Stammersdorf	

1) 5.10.1950 kein Straßenbahnbetrieb auf einem Teil des Netzes wegen des Putschversuches der Kommunistischen Partei

2) Gaußplatz - Obere und Untere Augartenstraße - Obere Donaustraße - Gaußplatz

An Sondereinsätzen wie Theater, Sportplatz Hohe Warte oder Zentralfriedhofsverkehr war die Linie 331 nicht beteiligt, jedoch im Silvesternachtverkehr wie folgt:

1940	Am Spitz - Großjedlersdorf	
1962 - 1975	Kai, Schottenring - Stammersdorf	
1976	Kai, Schottenring - Friedrich-Engels-Platz und Floridsdorf S - Stammersdorf	Brücke
		Brücke
1977 - 1981	Kai, Schottenring - Stammersdorf.	

Betrieben wurde die Linie 331 von den Betriebsbahnhöfen Floridsdorf und Brigittenau. Ausläufe sind keine überliefert, die eingesetzten Wagentypen sind auf Grund von Fotos oder Jahresberichten ermittelt worden:

G₂, K, M, Z; g, k₁, k₃, l, m₂, m₃ bzw. E, F, L₄, L; c₃, l₃, l

Der Wagenpark der Linie 331 war interessant, insbesondere der jahrelange Einsatz der Dampftramwaybeiwagen, der bis 1959 dauerte. 1947 kamen M+m₂/m₃-Züge zum Einsatz, welche nach drei Jahren von den Amerikanern, Type Z, abgelöst wurden. Sie überlebten bis 1969, allerdings nicht auf der Linie 331, sondern ab 1964 auf der Linie 11. Die Ursache der Abgabe der Z an die Linie 11 war der, dass in Stammersdorf eine Schleife im Zuge der Verlegung der Strecke auf die andere Seite der ÖBB-Gleisanlagen des Bahnhofes Stammersdorf erfolgte und die dortige Kuppelendstelle aufgelassen wurde. Zu Zeiten der Dampftramway ging das Gleis geradeaus weiter; es lag bis zum Schleifenbau genau in der Flucht von jenem der Lokalbahn. Da die Schaffner beim Z mehr Fahrgäste abfertigen mussten als in einem der damals üblichen Wagen, erhielten sie Zangen, deren Dorn Herzform hatte (keine Verwechslungsmöglichkeit mit den bei der Stadtbahn üblichen Formen). Damit brauchten sie statt drei nur zwei Felder zu markieren, nämlich den Tag (hier die Uhrzeit) und die Betriebswoche. Die Linie musste nicht markiert werden, weil sie durch das Herz feststand. ■

K 2333+I+I verlassen Stammersdorf. Das Gehäuse der Stellhebelweiche im Vordergrund trägt im oberen Teil noch den weißen Anstrich, der es trotz Verdunkelung erkennbar machte. Fotograf und Datum unbekannt, Sammlung Egbert Leister



Z 4210, 4239 und 4206 warten am 10.5.1964 auf das Umsetzen auf Gleis 2 zur Fahrt in Richtung Stadt.



Z 4210, 4239 und 4206 stehen am 10.5.1964 in Stammersdorf aufgereiht.



Alle Fotos bis auf das gesondert bezeichnete: Egbert Leister



Der Z 4202 am 10. 04.1964 in Höhe der rechts sichtbaren Gleise der neuen Strecke auf die andere Seite des Lokalbahnhofes, die zur neuen Schleife führen werden.

Leser schreiben

Zur Digitalen Automatischen Kupplung schreibt uns DI Georg Barta: „Dem interessanten Leserbrief von Kollegen Willi Saliger in der Juli-SCHIENE können zu den vielen von ihm angesprochenen noch mindestens zwei weitere Probleme im Zusammenhang mit der Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) im Güterverkehr der europäischen Eisenbahnen hinzugefügt werden:

- Bekanntlich werden derzeit die Zugkräfte zwischen den Waggons über die konventionelle Schraubekupplung übertragen, Druckkräfte jedoch seitlich über die Puffer. Bei der DAK werden jedoch sowohl Zug- als auch Druckkräfte mittig in den Rahmen des Waggons eingeleitet. Für letztere sind viele Wagen jedoch dort nicht ausgerüstet, sodass vermutlich entsprechende Verstärkungen erforderlich sein werden.
- Es ist keineswegs so, dass bei allen Güterwaggons überhaupt der notwendige Einbauraum für eine DAK vorhanden ist.

Die optimistischen Aussagen von Seiten der ÖBB und anderen Bahnen betreffend den Zeitplan und die Kosten scheinen auch aus den genannten Gründen - so wünschenswert die Einführung der DAK auch wäre - zweifelhaft oder zumindest verfrüht.“

Ein Blick ins Archiv bringt einen interessanten Artikel zu diesem Thema ans Licht. Er erschien im Nachrichtenblatt der Generaldirektion der ÖBB, 5. Stück, vom 20.4.1964(!); Verfasser: BB-Zentralinspektor Dipl. Ing. Wilhelm Saliger. Er vergleicht zunächst die Einführung der Mittelpufferkupplung bei den Bahnen, die diese damals schon verwendeten:

Die Bahnen der USA, welche zuvor schon Mittelpufferkupplungen hatten. Nachteile: viele Bahnen, die sich auf einen Typ einigen mussten, viele Fahrzeuge, aber einfacher Umbau; Übergangszeit: 7 Jahre.

Japan: Umbau weg von Seitenpuffern; Untergestell verstärken, aber nur ein von den Nachbarn unabhängiges System und eine Verwaltung - 1 Jahr.

Sowjetunion: detto; 1935-1957 (Unterbrechung durch den Zweiten Weltkrieg).

„In Europa hingegen treffen alle ungünstigen Umstände wie die Umstellung von Seitenpuffern auf Mittelpuffer, das Vorhandensein sehr spezialisierter zweiachsiger Fahrzeuge, die große Anzahl der betroffenen Fahrzeuge und eine große Anzahl von Verwaltungen, die den gleichen Entschluss fassen und zur gleichen Zeit durchführen müssen, zusammen. Kein Wunder, dass das hier oft in Angriff genommene Problem der Einführung der automatischen Kupplung immer wieder hinausgeschoben wurde. Es wurde aber dadurch immer schwieriger.“

Damals erhoffte man eine Entscheidung über den zu verwendenden Kupplungskopf innerhalb von zwei Jahren.

Geschätzte Übergangszeit bei allmählicher Einführung: 7 Jahre, bei schlagartiger Umrüstung und daher längerer Vorbereitungszeit: 10 Jahre. „Da man durch lange Jahre hindurch mit der Verwendung der reinen Zugkupplung neben der Zug-Druckkupplung rechnen muß, wird die Abnahme der Seitenpuffer erst in 20 bis 25 Jahren möglich sein.“

Lange Nacht der Museen 1./2. Oktober 2022 Fahren Sie „Im Museum zum Museum“!

Oldtimer-Straßenbahnen auf der Wiener Ringstraße wie anno dazumal:
Oldtimer-Straßenbahnen mit Schaffner auf der Wiener Ringstraße, die
2015 ihren 150. Geburtstag feierte!

Spüren und hören Sie wie es ist, mit einer historischen
Straßenbahn während der Langen Nacht der Museen mitzufahren!
Auch bei der heurigen Langen Nacht der Museen ist Rent a Bim
mit seinen Oldtimern als "Rollendes Museum" beteiligt!

***Von 18 bis 1 Uhr früh fahren die Oldtimer
unter dem Motto
„Im rollenden Museum zum Museum“ RING-RUND.***

Das Lange-Nacht-Ticket ist Ihr Fahrschein - so oft Sie wollen.

Und ein ganz heißer Tipp: Sie bekommen die offiziellen
Lange-Nacht-Tickets auch bei unseren freundlichen Schaffnern
direkt im Zug, ganz ohne Anstellen und Warteschlange!

Weiterer Vorteil: Ticketverkauf schon ab ca. 16:30 Uhr rund um
die Straßenbahnhaltestelle Oper (vor dem Hotel Bristol) sowie im
Bereich der Straßenbahnhaltestelle Bellaria bei unseren Standschaffnern.

Zwei Oldtimer aus dem unter <http://www.rent-a-bim.at/> anmietbaren
Sonderwagenbestand der Geschäftsstelle Straßenbahn des
VEF umrunden im Uhrzeigersinn in der Nacht vom 1. auf 2. Oktober
2022 von 18.00 Uhr bis 1.00 Uhr früh im 15-Minuten-Intervall die
Wiener Ringstraße und bieten als Rollendes Museum das Gefühl,
wie anno dazumal die Fahrt durch Wien erfolgte, als noch Schaffner die Fahrkarten zwickten, durch den Wagen gingen und
Fragen der Fahrgäste beantworteten. Wer also einmal das Feeling von anno dazumal schnuppern will, ist herzlich eingeladen,
am 1. Oktober zum Ring zu kommen und mit einem unserer Nostalgiezüge „Im rollenden Museum zum Museum“
mitzufahren! Die Fahrt über die nächtliche Ringstraße ist auch eine angenehme Entspannung zwischen den
Museumsbesuchen. Bitte beachten Sie die an diesem Tag gültigen Covid-19-Regeln!

Auf Ihren Besuch freut sich die VEF-Geschäftsstelle Straßenbahn!



*Bitte kaufen Sie Ihr Lange Nacht Ticket bei einem/einer
Schaffner/Schaffnerin von Rent a Bim! Ein kleiner Anteil
kommt dem Erhalt der Oldtimerzüge zugute - danke!
Das Bild zeigt einen unserer freundlichen Schaffner in
der Remise Speising. Foto: Sabine Grahsner, 19.8.2011*



*Ein Dreiwagenzug von „Rent a Bim“ hält in der Haltestelle vor dem nächtlichen Burgtheater auf der Wiener Ringstraße.
Foto: Roman Lillich, 6.10.2012*

Der Gelbe Zug

Gunter Mackinger

Die SNCF-Schmalspurbahn vom male-
rischen Pyrenäenstädtchen Villefranche
de Conflent ins rund 62 km entfernte
Latour de Carol/Enveitg an der span-
ischen Grenze (ein Bahnhof mit drei
Spurweiten von 1.000 mm, 1.435 mm
und 1.600 mm) hat sich seit jeher eine
Sonderstellung unter den französischen
Eisenbahnen bewahren können. Erbaut
durch den legendären SNCF-Vorgänger
MIDI, wurde die heutige Gesamtstrecke
zwischen 1910 und 1928 in Etappen in
Betrieb genommen. Die Bahn - auf dem
Sprung zum Status eines UNESCO-
Weltkulturerbes - besticht durch viele
Alleinstellungsmerkmale: zum einen die
grandiose Trassierung mit Neigungen
bis zu 60 ‰, zum anderen die einmaligen
Brückenkonstruktionen. Die Strecke
überwindet mehr als 1.000 Höhenmeter
und erreicht in der heutigen Haltestelle
Bolquère/Eyne die höchst gelegene Ver-
kehrsstelle der SNCF in 1.592 m über
dem Meer. Aufgrund der Trassierung
kam nur elektrischer Betrieb in Frage.
Die Spannung in der seitlichen, von
oben bestrichenen Stromschiene beträgt
850 Volt. Bis auf zwei moderne Stadler-
Triebwagen aus dem Jahr 2004 besteht
der Fuhrpark im Wesentlichen aus den
Originalfahrzeugen der Eröffnungsjahre,
damals bereits analog der Metro Paris
mit einer Vielfachsteuerung von Sprague
ausgestattet.

Immer wieder stand die Ligne de Cer-
dagne, auch Petit Train Jaune (kleiner
gelber Zug) genannt, auf der Kippe zur
Einstellung. Der Güterverkehr wurde in
den 1970ern eingestellt und das Ange-
bot massiv zurückgenommen, der Fuhr-
park reduziert. Die Region kämpfte und
kämpft nach wie vor für die Erhaltung
der einmaligen Schmalspurbahn. Der
Petit Train Jaune ist inzwischen zum
touristischen Zugpferd einer ganzen Re-
gion geworden, mit Bedeutung für Som-
mer- aber auch die Wintersaison. Links
und rechts der Schmalspurbahn gibt
es Vieles zu entdecken, da ist wohl für
jede und jeden etwas dabei! Diese Ge-
birgsbahn braucht den Vergleich mit den
großen Alpenbahnen Europas nicht zu
scheuen. ■



Das gemauerte, 237 m lange Viaduc
Sejourne nahe Thues-Carenca.

Die Hinweise auf die nicht abge-
deckte Stromschiene sind wohl
unmissverständlich - hier wird Ei-
genverantwortung noch groß ge-
schrieben.



Ein Zug mit dem Z 108 (Carde &
Cie./Thomson-Houston 1908) an der
höchsten Stelle im französischen
Eisenbahnnetz bei Bolquere/Eyne
auf knapp unter 1.600 Höhenmetern.



Alle Fahrzeuge verfügen über eine doppelte Mittelpufferkupplung.



Zugkreuzung in Planes - links Z 118 (1921 Umbau aus Beiwagen), rechts Z 108 (Baujahr 1908).



Von einst 10 Gütertriebwagen blieben bis heute die Motorwagen Z 201 und 202 (Carde & Cie./Thomson-Houston 1909) erhalten - sie dienen fast ausschließlich nur noch der Schneerräumung in den harten Pyrenäenwintern. Hier stehen sie in Villefranche-Vernet les Bains.





Der ZR 20038, ein Beiwagen mit offenen Plattformen, in Villedor-Vermet les Bains.



Das Wirrwarr an Meterspurgleisen mit von oben bestrichener Stromschiene in Villedor-Vermet les Bains.



Für den Betrieb in den Nebensaisonen beschaffte die SNCF 2004 die beiden Z 150 - hier der Z 151 in Villedor-Vermet les Bains.

Die 253 m lange Pont de Cassagne nahe Planes ist eine der wenigen Schrägseilbrücken im Eisenbahnwesen.

Alle Fotos: Gunter Mackinger, 23.5.2022



Sonderzüge im Höllental

DI Helmut Bogner

Anlässlich des 45-jährigen Bestehens der Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen (ÖGLB) verkehrten am Sonntag, dem 10.7.2022, neben den planmäßigen Museumszügen als besondere Rarität auch Güterzüge zwischen Payerbach Lokalbahn und Hirschwang. Deren planmäßige Kreuzungen mit den Personenzügen gaben den Fahrgästen Gelegenheit, diese Güterzüge zu erleben. Die gute Zugänglichkeit eines Großteils der Strecke ermöglichte trotz des wechselhaften Wetters viele interessante Fotomotive. ■



Oben:
Der Betrieb des Triebwagens mit dem Beiwagen 21 ist nur bei starkem Fahrgastaufkommen üblich. Das Besondere an diesem Bild ist aber, dass die 31 Meter lange Kurhausbrücke neben der Schwarza in Reichenau nach einem Vierteljahrhundert wieder fotografierbar ist. Die schnell fortschreitende Uferbewachung ließ die Brücke hinter einer dichten Baumreihe verschwinden - „fleißige“ Biber sorgten aber vor einigen Monaten dafür, dass diese interessante Szenerie wieder ans Tageslicht kam!

Unten:
Der Turmwagen T1 samt einem Bahnmeisterwagen war diesmal hinter der E1 nicht wegen Reparaturarbeiten, sondern als Fotosonderzug unterwegs. Hier sehen wir ihn am Ufer der Schwarza bei der Ausfahrt aus Reichenau in Richtung Hirschwang.



Gegen Mittag war die E1 mit den beiden LBPH-Güterwagen 96, 325 und dem von der Lokalbahn Kühnsdorf - Eisenkappel stammenden G/s 201 unterwegs, hier am Straßenrand zwischen Haaberg und Reichenau.



Nachmittags kam die Diesellokomotive V 10 zum Einsatz. Zu sehen ist sie hier am Rand des Wander- und Radweges zwischen Hirschwang und Haaberg.

Alle Fotos: DI Helmut Bogner, 10.7.2022



Beinahe 150 Jahre Nordwestbahnhof

- 4. Teil

Herbert Harrer

Die Geschichte des Nordwestbahnhofes wäre nicht vollständig ohne die Versuche, ihn mit anderen Bahnlinien direkt zu verbinden. Schon zur Zeit seiner Erbauung plante die ÖNWB eine Strecke

Die Russenschleife stellte die einzige jemals hergestellte Verbindung zwischen Nordwest- und Nordbahnhof dar. Die Eisenbahnkreuzung musste von erst vier, dann nur mehr drei Mann „bewacht“, also mit Handzeichen gesichert werden. Zwei davon sind links zu sehen, während 39.307 + 52.7643 Taborstraße und Nordbahnstraße überqueren.



in Hochlage auf Viadukten durch das Volkertviertel zur Verbindungsbahn zu führen. Die Stadtverwaltung lehnte dies jedoch aus Rücksichten der Stadtplanung ab¹⁾.

Den zweiten Versuch unternahm die Deutsche Reichsbahn: Schon 1939 gab es erste Planungen. Zunehmende Bombenangriffe ließen die Zerstörung einer Donaubrücke befürchten. Doch erst, nachdem ein Bombentreffer auf die Brücke über die Alte Donau im November 1944 für eine mehrwöchige Unterbrechung der Nordbahn gesorgt hatte, wurde am 26.1.1945 die Errichtung einer Brücke über die Dresdner Straße zur Herstellung einer Verbindung zwischen Nord- und Nordwestbahnhof - dort in Verlängerung des letzten Gleises parallel zur Universumstraße - angeordnet²⁾ und auch sofort, nach³⁾ erst am 18.3.1945, mit dem Bau begonnen.

Viel konnte in der kurzen Zeit bis Kriegsende aber nicht erreicht werden. Erst die russische Besatzungsmacht war erfolgreich, indem sie 1945 einfach ein Gleis auf dem Straßenpflaster quer über Nordbahn- und Taborstraße legen ließ, was aufgrund von Bauherrn und Bauweise zum Namen Russenschleife führte. Möglicherweise ab August, spätestens aber im Oktober 1945 rollten hier die Züge. Da dieses Provisorium länger halten musste und die Straßenbahnlinie O nicht auf Dauer unterbrochen sein sollte, wurden Rillenschienen von der Stadtstrecke der Preßburger Bahn sowie deren Gleiskreuzungen mit der Straßenbahn bei der Rotundenbrücke ausgebaut und das Gleis am 12. und 13.12.1945 eingepflastert³⁾.

Am 26.1.1959, 8.00 Uhr, wurde das Gleis gesperrt²⁾, um die Gleise der Schnellbahn fertigstellen zu können. Am 31.5.1959 er-



Tabaktrafik und Telefonzelle waren früher unverzichtbare Zutaten des Straßenbildes, hinter denen die 657.1959 einen Zug der Gegenrichtung führt. Der Bewacher der Taborstraße tratscht derweil ungeniert mit dem Fahrer eines Streifenwagens. Beachtenswert ist auch der „Packwagen“ hinter der Lok, ein Pwg 75200, der beim Neuaufbau einen gesickten Stahlkasten bekommen hat. Beide Fotos: Erich Hoch, 17.4.1956

folgte die offizielle Einstellung³⁾.

Nun sollen die Gleisanlagen des Nordwestbahnhofes zur Gänze verschwinden. 6.500 Wohnungen werden ab 2024 hier gebaut - es stellt sich die Frage nach der Verkehrsanbindung. Ein Teil der Trasse soll zum Rad-Highway werden, eine neue Straßenbahnlinie 12 das Gebiet queren. Das soll alles sein? Hier gibt es ja (noch) eine bereits bestehende Trasse, zum Großteil in Hochlage. Eben wurde noch von einer Zweiten Schnellbahn-Stammstrecke fantasiert, eine teure Lösung überbot die andere. Die günstige Gelegenheit aber, z.B. die

Franz-Josefs-Bahn mit der S7 zum Flughafen zu verbinden und den neuen Bezirksteil der Länge nach zu erschließen, wird bald im wahrsten Sinne des Wortes verbaut. ■

1) Alfred Horn: Die Österreichische Nordwestbahn, Bohmann Verlag, Wien, Heidelberg 1967

2) Peter Wegenstein: Wege aus Eisen in Wien, Edition Winkler-Hermaden, Schleinbach 2017

3) Franz Haas, Der Wiener Nordbahnhof, BAHNmedien.at, Wien 2018

B 303 zurück in Salzburg

Gunter Mackinger

Nach rund 20 Jahren im Exil - dem VEF-Eisenbahnmuseum in Schwechat - war es dem Beiwagen B 303 der Salzburger Lokalbahn am 12.7.2022 gegönnt, wieder in die Nähe seiner ehemaligen Wirkungsstätte zurückzukehren.

Ab 1946 entwickelte SGP in Graz eine Fahrzeugfamilie von Diesel- und Elektrotriebwagenzügen, letztere für Gleich- und Wechselspannung. Selbst unterschiedliche Spurweiten von 760 mm bis zur Normalspur waren vorgesehen. Aufgebaut hat diese weitgehend vereinheitlichte Typenfamilie auf wieder aufgegriffenen Planungen aus den 1930er-Jahren.

Durchsetzen konnte sich das Konzept nicht, nur zwei Unternehmen beschafften bei SGP diese Fahrzeuge: Die Linzer Lokalbahn erwarb zwei Triebwagen, vier Personenbeiwagen und zwei kombinierte Personen/Gepäckwagen. Für die Salzburger Lokalbahn wurden drei Triebwagen (einer



davon zunächst ohne E-Ausrüstung), fünf Personenbeiwagen und ein kombinierter Personen/Postwagen beschafft. Auf beiden Bahnen trugen diese Fahrzeuge über fast vier Jahrzehnte die Hauptlast des Verkehrs. Die Tatsache, dass werktäglich auf der Linzer Lokalbahn noch einer der beiden vorhandenen Triebwagen im Planauslauf verkehrt und in Salzburg zwei Triebwagen und zwei Beiwagen als strategische Reserve vorgehalten werden, zeugt von der Qualität dieser Konstruktion.

Die grundsätzlichen Überlegungen bei der Salzburger Bestellung im Jahr 1946 fußten auf dem Gedanken, dass die Forderung Österreichs an Deutschland und die Alliierten nach Angliederung des Berchtesgadener Landes an Österreich erfüllt wird. In diesem Fall wäre die 1938 eingestellte Lokalbahnstrecke zwischen St. Leonhard und Berchtesgaden wieder aufgebaut worden und die „Grazer“ Triebwagenzüge hätten den Schnellzugdienst zwischen Salzburg und Berchtesgaden übernommen. Bei der Auslieferung der Fahrzeuge zwischen 1950 und 1952 waren diese Überlegungen vom Tisch und der Einsatz konzentrierte sich auf die Linie Lamprechtshausen - Salzburg LB - Mozarteum - Parsch LB und gelegentlich auf den Streckenast nach Hellbrunn - St. Leonhard. 1953 wurden die südlichen Lokalbahnstrecken dem Autowahn geopfert und auch die nördliche Linie Salzburg - Oberndorf - Lamprechtshausen stand vor dem Aus.

Die 9 „Grazer“ trugen durch ihre bloße Existenz wesentlich zum Erhalt dieser

Reststrecke bei. Ab den 1990er-Jahren wurden vor allem die Beiwagen zunehmend in die Reserve verdrängt. 301 und 306 wurden historisch aufgearbeitet und bereichern den denkmalgeschützten Fahrzeugbestand der Salzburger Lokalbahn. Die Beiwagen 302, 304 und 305 fanden keinen Abnehmer und wurden verschrotet. Der Beiwagen B 303 wurde an

den VEF (Verband der Eisenbahnfreunde) für dessen Fahrzeugsammlung in Schwechat abgegeben. Im Zuge der Sammlungsvereinbarung stand das Fahrzeug zur Disposition und ein erfolgreicher Salzburger Geschäftsmann und Eisenbahnliebhaber erwarb das gute Stück. Die jahrelange Abstellung im Freien hatte ihre Folgen gezeitigt und so wurde der Beiwagen vom VEF-Team im Auftrag des neuen Besitzers äußerlich in einen ansehnlichen und historischen Zustand versetzt.

Auf dem Firmengelände des neuen Besitzers in Salzburg Sam wurde für den Beiwagen ein Stück Gleis errichtet. In einem nächsten Schritt soll dieser innen restau-

riert werden. Dabei sollen auch eine Bar und ein Ausstellungsbereich zur Geschichte der SLB entstehen. ■

Daten zum SLB B 303:

- geliefert von SGP unter der Fabriksnr. 51359
- Auslieferung : 16.11.1950
- erster Betriebstag: 1.12.1950
- Länge über Kupplung: 17,8 m
- Breite: 2,8 m
- Eigengewicht: 24,7 t
- Sitzplätze : 68
- Stehplätze: 20

Fotos an seinem neuen Standort: Gunter Mackinger, 13.7.2022



Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé -

8. Teil

DI Gerhard Luft

Waren in der letzten Ausgabe wahre Riesen zu sehen, so kommen diesmal Zwerge an die Reihe.

Die Lok 020.0202 wurde 1871 von Schneider & Cie, Le Creusot, für eine Nebenbahn in Andalusien gebaut und landete letztendlich bei der RENFE und in Sevilla. Die Aufnahme vom 15.9.1961 zeigt die liebevoll gepflegte Maschine mit einem sie überragenden Personenwagen im Heizhausbereich von Sevilla, wo sie - Sie lesen richtig - auf ihren nächsten Einsatz wartet. Dieser reine Personalzug brachte nämlich die hier arbeitenden Bediensteten ins Stadtzentrum zum Hauptbahnhof und holte die nächste Schicht zurück zu ihren Arbeitsplätzen. Mit 9 Tonnen Eigengewicht





und einem Achsabstand, der ca. der Spurweite entspricht, war sie wirklich ein Zwerg unter den Giganten und wurde vom dortigen Personal als die „Maus“ bezeichnet. Seltener Glücksfall war es, am 14.9.1961 im Heizhaus Madrid Atocha die Vorbereitungen und später auch die Fahrt des RENFE-Jubiläumszuges miterleben zu dürfen. Die Lok MATARÓ wird gerade angeheizt, auf der Pufferbrust prangen der Schriftzug „Tren del Centenario“ und darunter die Jahreszahlen 1848-1948. Die Lok ist ein

originalgetreuer Nachbau von der Lokfabrik Maquinista in Barcelona, nachdem die Eröffnungsmaschine der ersten spanischen Eisenbahnstrecke zwischen Barcelona und Mataró, einem Hafenstädtchen ca. 40 km nordöstlich, in Barcelona vom Denkmalsockel gestürzt und dabei so stark beschädigt worden war, dass sie verschrottet werden musste. Dem Zug gehören auch drei originalgetreu aufgebaute Personenwagen an. Der Aufwand dürfte sich aber lohnen, denn vor 1941 gab es in Spanien sieben große

und noch mehr kleine private Bahnverwaltungen, die alle ihre Jubiläen feiern wollen. Auch sonst wird der Zug bei bestimmten Anlässen eingesetzt. Die Fahrzeuge befinden sich heute im Rundheizhaus Vilanova i la Geltrú, wo sich das Katalanische Eisenbahnmuseum befindet. Dem geschuldet ist auch eine neue Beschriftung an der Pufferbrust („Centenari“), das nachfolgende (spanische) o gibt es in Katalonien nicht... ■



Zusammenkünfte und Veranstaltungen







Monika Harrer

WIEN: Jeden Mittwoch außer dem ersten im Monat ab 19.00 Uhr im Restaurant "Falkensteiner Stüberl", 1030 Wien, Kleistgasse 28

GRAZ: Jeden Mittwoch im Verbandslokal: 8010 Graz, Steyrgasse 114, alte Remise, 1.Stock

INNSBRUCK: Jeden ersten Donnerstag im Monat 16.45 Uhr Stammtisch, 17.00 Uhr Vortrag; Café Inthal, 6020 Innsbruck, Wilhelm-Greil-Str. 3

EISENBAHMUSEUM SCHWECHAT: 2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2b, Öffnungszeiten: Fr 14 - 18, Sa, So, Feiertag 10 - 17 Uhr

Do, 1.9.	16.45 Uhr	Hauptthema: „Das Eisenbahnmuseum Schwarzach/Pongau bzw. das Museum Tauernbahn“	 Innsbruck
Mi, 7.9.	19.00 Uhr	Dr. Arno Pfeifer: „Dampf in Norwegen“	 Graz und TMG
Mi, 14.9.	19.00 Uhr	Adolf Sykora: „Alte Sonderfahrten“	 Wien
Mi, 21.9.	19.00 Uhr	Dieter Mörtl: 2019, 2. Quartal: „Straßenbahn in Wien, Stettin und Frankfurt an der Oder“	 Wien
So, 25.9.	10 - 17 Uhr	Dampfbetrieb auf der Feldbahn; Sonderausstellung „60 Jahre Schnellbahn-Stammstrecke“	Eisenbahnmuseum Schwechat
Mi, 28.9.	19.00 Uhr	Alfred Luft zeigt aus dem Schatzkästchen von Harald Navé: „Eisenbahn und Straßenbahn in den 50er- und 60er-Jahren“	 Wien
Sa, 1.10.	14.00 Uhr	Sonderfahrt mit Oldtimergarnitur Stubaitalbahnhof ↔ Igls, Besichtigung Tiroler Lokalbahnmuseum, Vortrag: „Tiroler Eisen- und Straßenbahnen in den Sechzigern“	 Innsbruck
	ab 18 Uhr	Lange Nacht der Museen: Fahrbetrieb Normalspur und Feldbahn; geplant sind Pendelfahrten im historischen Triebwagen zwischen Schwechat und Perchtoldsdorf.	Eisenbahnmuseum Schwechat

Bitte informieren Sie sich vor einem Besuch beim Veranstalter, ob die Ausstellungen, Sonderfahrten oder Vorträge auch wie geplant stattfinden können!

*Der Vorstand des **VEF**
gratuliert herzlichst zum Geburtstag!*

im September

Dkfm. Peter Brantner	85	Richard Stürmer	75
Gerhard Haschke	75	Dipl.-Ing. Dr. Robert Granditsch	70
Rudolf Hauber	75	Istvan Keresztesi	60
Margaretha Müller	75		

Modellbahn-Ausstellungen (alle Angaben ohne Gewähr)

Monika Harrer

Tabelle Farbcodierung:

Wien	NÖ	OÖ	Stmk	Kärnten	Tirol	Salzburg	Vorarlberg	Burgenland
------	----	----	------	---------	-------	----------	------------	------------

jeden Mittwoch	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	18 - 21 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66/33
jeden Sonntag	MBC Strasshof	Klubanlage	H0, H0e	10 - 12 Uhr	2231 Strasshof/Nordbahn, Sillerstr. 123, (Freigelände des Eisenbahnmuseums)
jeden Mittwoch	mntv (Modellbahn nach Tiroler Vorbild)	Anlage, Klubabend	H0	ab 17 Uhr	2500 Baden, Wienerstraße 13-21
jeden Samstag	MEC Graz	Anlage	H0, H0e	14 - 17.30 Uhr	8020 Graz, Lazarettgürtel 54-56
Do, 1.9.	MBC St. Florian	Fahrtag	H0	17 - 19 Uhr	4490 St. Florian, Stiftstraße 2, Meierhof
	MBV Mexikoplatz	Klubanlage	H0, H0e	15 - 18 Uhr	1020 Wien, Mexikoplatz 1, Ecke Walcherstraße
Fr, 2. - So, 4.9.	Obralino-Minibahn	Gartenbahn im Obra-Kinderland	7¼ Zoll (184 mm)	13 - 17 Uhr	4872 Neukirchen/Vöckla, Kirchenplatz 5
Sa, 3.9.	EÖEMK	Anlage und Flohmarkt	0, 0e	10 - 18 Uhr	1140 Wien, Dampierrestraße 4/1 (Ecke Leyserstraße)
	MEB Kärnten	Anlage, Gartenbahn	Z, H0, G	10-12, 13-17 Uhr	9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6a
So, 4.9.	EÖEMK	Anlage und Flohmarkt	0, 0e	10 - 17 Uhr	1140 Wien, Dampierrestraße 4/1 (Ecke Leyserstraße)
	MBC Strasshof	Klubanlage	H0, H0e	10-12, 13-16 Uhr	2231 Strasshof/Nordbahn, Sillerstr. 123, (Freigelände des Eisenbahnmuseums)
	MEC Eferding	Tag der offenen Tür	H0, N	10 - 16 Uhr	4070 Hinzenbach, Oberrudling 6
	DBC Linz	Gartenbahn nur bei Schönwetter	5 Zoll, 7¼ Zoll	ab 13 Uhr	4100 Hagenau 4, neben Mühlviertler Stelzenwirt
Fr, 9. - So, 11.9.	Obralino-Minibahn	Gartenbahn im Obra-Kinderland	7¼ Zoll (184 mm)	13 - 17 Uhr	4872 Neukirchen/Vöckla, Kirchenplatz 5
Sa, 10.9.	EMSÖ (Erster Modellstraßenbahnverein Österreichs)	Modulanlage	H0, N	13 - 17 Uhr	2460 Bruck/Leitha, Stefaniegasse 11, Museum „Ehemaliges Bezirksgericht“
	Dampfbahnclub Graz	Internationales Herbsttreffen	5 Zoll, 7¼ Zoll	10 - 17 Uhr	8053 Graz, Park des LKH Graz Süd-West, Wagner-Jauregg-Platz 1
So, 11.9.	Dampfbahnclub Graz	„Spiel mit Fest“ der Stadt Graz	5 Zoll, 7¼ Zoll	10 - 17 Uhr	8053 Graz, Park des LKH Graz Süd-West, Wagner-Jauregg-Platz 1
Sa, 17.9.	MEC N-Spur Austria	Klubanlage und Module	N	13 - 18 Uhr	1120 Wien, Meidlinger Hauptstraße 11, Stiege 2, Lokal 15
	IGM Wachau	Modulanlage	H0	10 - 18 Uhr	3485 Grunddorf (S5 10km vor Krems, hinter Firma Pichler-Wagensonner)
	MEV Attergau	Modulanlage	H0	10 - 17 Uhr	4881 Straß im Attergau, Volksschule
So, 18.9.	IGM Wachau	Modulanlage	H0	10 - 18 Uhr	3485 Grunddorf (S5 10km vor Krems, hinter Firma Pichler-Wagensonner)
	MEV Attergau	Modulanlage	H0	10 - 16 Uhr	4881 Straß im Attergau, Volksschule
Sa, 24.9.	BK 1951	Modulanlage	H0	9 - 17 Uhr	1150 Wien, Oeverseestraße 2c, Pfarrsaal der Pfarre Akkonplatz
	MBC Hörsching	Anlage, Fahrzeuge	H0, H0e	13 - 16 Uhr	4063 Hörsching, Niederdorfstr. 4 (im Antikhof)
So, 25.9.	BK 1951	Modulanlage	H0	9 - 17 Uhr	1150 Wien, Oeverseestraße 2c, Pfarrsaal der Pfarre Akkonplatz
Fr, 30.9.	AMV Johnstraße	Klubanlage (Vorankmeldung)	H0, H0e	17 - 19 Uhr	1150 Wien, Johnstraße 40 (im Keller der Schule)
So, 2.10.	DBC Linz	Gartenbahn nur bei Schönwetter	5 Zoll, 7¼ Zoll	ab 13 Uhr	4100 Hagenau 4, neben Mühlviertler Stelzenwirt

Veranstaltungen

Monika Harrer

(Alle Angaben ohne Gewähr. Rückfragen bitte ausschließlich an den Veranstalter!)

Sonntag Mittwoch	10.00 - 12.00 Uhr 17.00 - 19.00 Uhr	Vor 60 Jahren: „Linie 47 ade“ und Straßenbahnen in Penzing anno dazumal	1140 Wien, Penzinger Straße 59	Bezirksmuseum Penzing
Di bis So	10 - 17 Uhr	geöffnet	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
Freitag: Sa, So:	14 - 18 Uhr 10 - 17 Uhr	„60 Jahre Schnellbahn- Stammstrecke Floridsdorf - Meidling“	2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2B	Eisenbahnmuseum Schwechat
Sonntag: Dienstag:	10 - 12 Uhr 17 - 19 Uhr	„Elektrisch in die Hinterbrühl“ - die Hinterbrühlerbahn im 20. Jhdt., nur noch bis Ende September!	2340 Mödling, Thomas-Tamussino-Straße 3	Mödlinger Stadtverkehrs- museum
Di, Do, Sa, So	9 - 12 Uhr	geöffnet	3751 Sigmundsherberg, Museumsstraße 1	Eisenbahnmuseum Sigmundsherberg
Fr, Sa, So bis 11.9.	12 - 18 Uhr	Sommer-Bim	Jakominiplatz ↔ Laudongasse	Tramway Museum Graz
täglich bis 16.9.	10 - 12.30 und 14 - 17 Uhr	Öffnungszeiten	9900 Lienz, Bahnhofplatz 10	Eisenbahnmuseum Heizhaus Lienz
jeden Sonntag	13 - 16 Uhr	Museum zur Geschichte der Pferdeisenbahn	4261 Rainbach im Mühlviertel, Kerschbaum 61	Pferdeisenbahnmuseum & Gaststätte
täglich	lt. Fahrplan	Fahrt nach Retz mit Kellerführung	Drosendorf ↔ Retz	NÖVOG-Reblaus Express
täglich	individuell buchbar	Betriebstage	Ernstbrunn ↔ Asparn an der Zaya	Weinvierteldraisine
täglich außer 25.9.	lt. Fahrplan	Zur Ausstellung „Reiternomaden in Europa“ auf der Schallaburg	Krems a. d. Donau ↔ Spitz a. d. Donau	NÖVOG-Wachaubahn
täglich	lt. Fahrplan	große und kleine Wachaufahrt mit Bahn und Schiff	Krems a. d. Donau ↔ Spitz a. d. Donau	NÖVOG-Wachaubahn
jeden Sonntag	lt. Fahrplan	Fahrbetrieb mit TW 1 von 1926, Beiwagen nach Bedarf	Payerbach ↔ Hirschwang über Kurort Reichenau	ÖGLB Höllentalbahn
Sa und So	lt. Fahrplan	Fahrbetrieb	Steyr Lokalbahn ↔ Grünburg	ÖGEG Steyrtalbahn
Sa und So	9.17 Uhr	Nach Drosendorf mit Stadtführung	Retz ↔ Drosendorf	NÖVOG-Reblaus Express
Sa und So	lt. Fahrplan	Betriebstage	Mistelbach ↔ Draisinenalm Grafensulz	Zayathaler Schienentaxi
Sa und So außer 11.9.	lt. Fahrplan	Erlebniszug Ötscherbär	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
jeden Sonntag	10.00 Uhr	Planfahrten mit oder ohne Hauly-Rundfahrt	Bahnhof Vordernberg Markt ↔ Bahnhof Erzberg	Erzbergbahn
jeden Do sowie 4., 6. und 11.9.	lt. Fahrplan	Dampffugfahrten	Murau ↔ Tamsweg oder Murau ↔ Stadl	Club 760/Murtalbahn
Sa und So	lt. Fahrplan	Fahrten mit der Dampf- oder Diesellok nach Widnau	Lustenau ↔ Widnau	Rheinbähnle
4.9. u. 25.9.	15.00 Uhr	Widnaufahrten zum Rhyschopf	Lustenau ↔ Widnau	Rheinbähnle
3. u. 4.9. 10. u. 11.9.	lt. Fahrplan	Rosental: Betrieb mit Diesellok 383.10 mit Museum Historama	Weizelsdorf ↔ Ferlach	Nostalgiebahnen in Kärnten
Fr, 2.9.	lt. Fahrplan	Sonnenaufgangsfahrt „Alpine Sunrise“	Puchberg/Schneeberg ↔ Hochschneeberg	NÖVOG-Schneebergbahn
Sa, 3.9.	8.42 Uhr	Märchen-Lesezug im Ötscherbär	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
	9.42 Uhr	Naturvermittlung im Ötscherbär und Erlebniszug	St. Pölten Hbf ↔ Kirchberg/Pielach	NÖVOG-Mariazellerbahn
	lt. Fahrplan	Sonderzug zur „Airpower“	Salzburg ↔ Zeltweg	ÖGEG
	lt. Fahrplan	Partyzug zur „Airpower“	Korneuburg - Wien Hbf - Zeltweg	regiobahn
	13.00 Uhr	Dampfflokkfahrt bis Abschlag, Alpaka- Wanderung zum „Sonnseitnhof“	Gmünd ↔ Abschlag	NÖVOG-Waldviertelbahn
	8.37 Uhr	Alles Dirndl im Panoramawagen	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
	15.00 Uhr	Widnaufahrt zum Rhyschopf	Lustenau ↔ Widnau	Rheinbähnle
3. u. 4.9.	lt. Fahrplan	Dampfflokkfahrten	Birkfeld ↔ Koglhof	Club U44 Feistritzalbahn
So, 4.9.	10 - 17 Uhr	Kinderfest	2232 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
	14.00 Uhr	Märchenhafte Erzbergbahn mit Märchenerzähler Helmut Wittmann	Bahnhof Vordernberg Markt ↔ Bahnhof Erzberg	Erzbergbahn
	14.00 Uhr	Kaiserzug	Steyrtal ↔ Grünburg	ÖGEG/Steyrtalbahn

Sa, 10.9.	9.42 Uhr	Naturvermittlung im Ötscherbär und Erlebniswandern	St. Pölten Hbf ↔ Kirchberg/Pielach	NÖVOG-Mariazellerbahn
	10 - 18 Uhr	Jubiläumsfest	8020 Graz, Lazarettgürtel 55, Citypark	Tramway Museum Graz
10. u. 11.9.	lt. Fahrplan	Betrieb mit der Dampflokomotive U.1	Kienberg YB ↔ Lunz am See	ÖGLB Ybbstalbahn-Bergstrecke
So, 11.9.	ab 10.30 Uhr	Festprogramm: „10 Jahre Zayataler Schienentaxi“ in Asparn	2151 Asparn a. d. Zaya, Bahnhof	Zayathaler Schienentaxi
	lt. Fahrplan	Fahrten mit der Dampflokomotive Mh.6	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
	10 - 17 Uhr	Remisen-Frühshoppen mit Fahrzeugausstellung	4490 St. Florian, Leopold-Kotzmannstraße 14a, Alte Remise	Club Florianerbahn
Sa, 17.9.	lt. Fahrplan	mit dem Blauen Blitz zum Ghega-Museum in Breitenstein	Straßhof ↔ Breitenstein	Heizhaus Strasshof
	10 - 17 Uhr	LOKtoberfest	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
	8.37 Uhr	mit dem Panoramawagen zum Naturpark Ötscher-Tormäuer	St. Pölten Hbf - Gösing, Wanderung nach Wienerbruck - St. Pölten Hbf	NÖVOG-Mariazellerbahn
	9.00 Uhr	Fotofahrt für Liebhaber	Lustenau ↔ Mäder	Rheinbähne
17. u. 18.9.	lt. Fahrplan	Dampflokomotivefahrt	Birkfeld ↔ Koglhof	Club U44 Feistritzalbahn
17. u. 18.9.	9 - 15 Uhr	8. Lienzertage mit Heizhausfest und Modellbahnbörse	9901 Lienz, Bahnhofplatz 10	Eisenbahnmuseum Heizhaus Lienz
So, 18.9.	10.30 Uhr	Ausstellungseröffnung: „150 Jahre Nordwestbahn“: Streckenabschnitt Nordwestbahnhof bis Strebersdorf	1210 Wien, Prager Straße 33	Bezirksmuseum Floridsdorf
	ab 10.00 Uhr	Dampftag, Frühshoppen	2232 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
	10.00 Uhr	Erdäpfelexpress	Gmünd ↔ Litschau	NÖVOG-Waldviertelbahn
	15.00 Uhr	Fahrt nach Wiesenrain, Exkursion am Rohr	Lustenau ↔ Wiesenrain	Rheinbähne
Di, 20.9.	18.30 Uhr	Dieter Mörtl: „Frankreich und Schweiz 2019“	1030 Wien, Kleistgasse 28, Gasthaus Falkensteiner Stüberl	EMC „Karl Gölsdorf“
Sa, 24.9.	lt. Fahrplan	50 Jahre 1.ÖSEK, Fahrt auf den Waldviertler Schmalspurbahnen	Wien FJB - Gmünd - Alt Nagelberg - Heidenreichstein und Litschau und zurück	Heizhaus Strasshof
	13.00 Uhr	Schafkäseexpress	Gmünd ↔ Bruderdorf	NÖVOG-Waldviertelbahn
	16 - 23 Uhr	Probefahrten und Ausstellung	3183 Freiland, Maierhof 8	Feld- und Industriebahn Museum
	14.30 Uhr	Bierverkostungsfahrt	Bahnhof Vordernberg Markt ↔ Bahnhof Erzberg	Erzbergbahn
	16.00 Uhr	Smoke on Rails	6890 Lustenau, Höchster Straße 4	Rheinbähne
	9.20 Uhr	mit 93.1332 zum St. Veiter Wiesenmarkt	Rosenbach ↔ St. Veit an der Glan	Nostalgiebahnen in Kärnten
So, 25.9.	ca. 9.00 Uhr	Dampflokomotivefahrt zum 14. „OldtimerTreffen Schiene & Straße“	Wien Praterstern ↔ Ernstbrunn	regiobahn
	9.00 Uhr	Fahrt mit dem Goldenen Triebwagen, Bustransfer nach Arbesbach	Gmünd ↔ Groß Gerungs	NÖVOG-Waldviertelbahn
	Sonderfahrplan	gratis zum Wachau-Marathon!	Krems a. d. Donau ↔ Emmersdorf a. d. Donau	NÖVOG-Wachaubahn
	10 - 16 Uhr	Vorführbetrieb von Feldbahnzügen	3183 Freiland, Maierhof 8	Feld- und Industriebahn Museum
Sa, 1.10.	18.00 - 1.00 früh	Lange Nacht der Museen	Details größtenteils noch nicht bekanntgegeben	Bitte erkundigen Sie sich bei den Veranstaltern!
	16.30 bis 21.30 Uhr	Lange Nacht der Museen in Weitra	Gmünd ↔ Weitra	NÖVOG-Waldviertelbahn
	18.00 - 1.00 früh	Im rollenden Museum zum Museum	Ring-Rund	Rent a Bim
1. u. 2.10.	lt. Fahrplan	Betrieb mit der Dampflokomotive U.1	Kienberg YB ↔ Lunz am See	ÖGLB Ybbstalbahn-Bergstrecke
So, 2.10.	10 - 17 Uhr	Herbstdampf	2237 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
	10.00 Uhr	Karpfenexpress: Dampflokomotivefahrt zur Schlossfischerei Litschau	Gmünd ↔ Schönau	NÖVOG-Waldviertelbahn



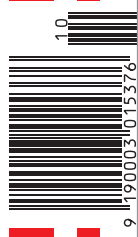
die Schiene

Österreichische Post AG
MZ16Z040973M ISSN 2222-2251
Retouren an: VEF, Fruethstraße 11, 1030 Wien

VEF
Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

48. Jahrgang
Nr. **10**

Einzelpreis € 8,00
Oktober **2022**



Inhalt

Vor 60 Jahren	3
Linie 15 - vor 80 Jahren Ade	6
150 Jahre Vorarlberger Bahn	7
M1 4152 generalüberholt	10
Die Zahnradbahn Principe - Granarolo (Genua)	14
Fahrzeugprojekte des Eisenbahnclubs Mh.6	18
Leser schreiben	19
Kinderfest im Eisenbahnmuseum Schwechat	20
Für Sie gelesen	20
Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé - 9. Teil	23
Ins Ländle, zum „Rhein Schauen“ - Teil 1	25
Veranstaltungen	29

Titelbild:

Der 4152 auf dem Döblinger Gürtel vor der Döblinger Hauptstraße, besteckt als Linie 8. Das „neue“ Schmuckstück von Rent a Bim kann ab sofort wieder für Sonderfahrten gemietet werden! Den Bericht über die Renovierung finden Sie auf Seite 10. Foto: Sabine Grahner, 10.8.2022

Fotos letzte Umschlagseite:

Oben:

Zum Jubiläum „150 Jahre Vorarlberger Bahn“ (siehe auch Bericht auf Seite 7) reisten die Eisenbahnfreunde Lienz stilecht mit ihrer 1020.18 und ihrer Schlierenwagen-Garnitur an; hier im besten Licht bei der Einfahrt in den Bahnhof Bludenz. Foto: Markus Rabanser, 28.8.2022

Unten:

In Böhmen gehen die Uhren anders. Dort wurde ein ganzer Bahnhof (Martinice v Krkonošich = Merzdorf bzw. Martinitz) der ehemaligen Österreichischen Nordwestbahn mitsamt seiner Gleisanlage und den mechanischen Stellwerken unter Denkmalschutz gestellt. Passend dazu verkehrte am 15.7. ein historischer Zug mit der ČSD 310.0134. Foto: Johann Hauner

Impressum

Der gemeinnützige VEF – Verband der Eisenbahnfreunde, 1030 Wien, Fruethstraße 11, ist zur Gänze Herausgeber und Verleger der Zeitschrift Die SCHIENE.

ZVR-Zahl: 193862159
BIC: GIBAAATWWXXX
IBAN: AT32 2011 1000 0047 2948
E-Mail: dieschiene@vef.at
Redaktionsadresse: Die Schiene, Fruethstraße 11, 1030 Wien

Die SCHIENE ist das Mitteilungsblatt folgender Vereine: VEF, bahnmedien.at, Erzbergbahn, Neue Landesbahn, ÖGEG, STEF, Tramwaymuseum Graz, Club Mh.6.

Redaktion: Herbert Harrer
Monika Harrer
Satz & Layout: Manuel Szecsenyi

Hersteller: Print Alliance HAV Produktions GmbH, Druckhausstraße 1, 2540 Bad Vöslau.
Vertrieb: Presse Großvertrieb Austria Trunk GmbH.
Einzelpreis: € 8,00; Jahresabonnement: € 50,00 inkl. Postzustellung (Inland). Für VEF-Mitglieder und Mitglieder von Partnervereinen ist die Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors dar und sind – wie auch Beiträge der Partnervereine und Leserbriefe – außer Verantwortung der Redaktion.

Nachdruck bei Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.
Die Vervielfältigung jeglicher Art ist untersagt.

Hinweis:

Auf Grund der Archivierung unserer Zeitschrift im Austria-Forum der TU Graz sind Texte und Bilder der älteren Hefte auch elektronisch verfügbar.

Medienpartner der Zeitschrift Die SCHIENE:

ÖMT – Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen
FH St. Pölten – Fachhochschule St. Pölten
FEDECRAIL – Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen
NÖVOG – Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.
IGE – Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH, Deutschland


Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

Mitglied im
ÖMT
Verband Österreichischer
Museums- und Touristikbahnen



Sommer in Wien!

Rent a Bim
Oldtimer-Straßenbahnfahrten

Genießen Sie mit Ihren Freunden oder Gästen das besondere Flair, das Wien von heute aus dem Blickwinkel der Straßenbahn vergangener Jahrzehnte zu erkunden.

Steigen Sie ein und erleben Sie den Sommer in Wien bei einer (maskenfreien) Fahrt mit Ihrer persönlichen **Rent a Bim Oldtimer Straßenbahn**.

Tel.: +43 1 892 13 34
E-Mail: info@rentabim.at
www.rentabim.at

Für VEF-Mitglieder gibt es spezielle Konditionen!



DIE SCHIENE

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT & REDAKTION

Sie erreichen uns unter dieschiene@vef.at
oder per Post an:
VEF-Verband der Eisenbahnfreunde,
Fruethstraße 11, 1030 Wien

Beiträge und/oder Veranstaltungstermine sind rechtzeitig (das ist der Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe!) bekannt zu geben, sonst können wir sie nicht veröffentlichen.

**Redaktionsschlüsse der nächsten Ausgaben:
5.10. und 2.11.2022**



www.dieschiene.com



Vor 60 Jahren

Alfred Luft

Am 13. und 14.10.1962 weilte Harald Navé auf der Nordrampe der Tauernbahn. Wir werden wohl nie mehr erfahren, warum er an beiden Tagen zusammen nur zehnmal den Auslöser betätigt und dabei keinen einzigen Schnellzug oder Ferngüterzug, von denen gewiss nicht wenige unterwegs waren, aufgenommen hat. Mit Sicherheit aber war er hinter den letzten Krokodilen der Reihe 1189 her. Nur zwei Bilder zeigen andere Triebfahrzeuge wie den 4030.03 in vierteiliger Version als TS 148 „Wörthersee“ von Klagenfurt nach Salzburg ein Stück oberhalb von Badgastein [1]. Während im Sommerabschnitt (27.5. bis 29.9.) das internationale Zugpaar D 148/149 zwischen Klagenfurt und Frankfurt (M) verkehrte, bediente außerhalb der Saison ein stolz als Triebwagenschnellzug deklariertes Nahverkehrsfahrzeug den innerösterreichischen Streckenabschnitt!

An derselben Stelle führt die 1280.13 den „Sammler“ [2]. Schon damals war hier das lokale Güteraufkommen sichtlich bescheiden. Dass noch 1927 diese Güterzugstypen mit nur 50 km/h Höchstgeschwindigkeit beschafft worden war, ließ sie schon früh in untergeordnete Dienste wechseln.

Offenkundig gab es damals zumindest bei Tageshelle nur eine einzige



Planleistung der 1189 am Tauern, nämlich das Zugpaar 3543/3546. Der Lauf des 3543 begann interessanterweise nicht erst in Schwarzach-St. Veit, sondern bereits um 13.25 im Mittelschulstandort St. Johann im Pongau als Schülerzug ins Gasteinertal. Das Foto der 1189.06 nächst Angertal vom 14.9. ist in meinen Augen das schönste dieser Baureihe [3]. Wie ein Theaterscheinwerfer hebt die Sonne den Zug und den Talkessel von Hofgastein aus der Düsternis eines wolkenverhangenen Tages!

Bild [4] zeigt den 3543 auf der Brücke knapp vor der Einfahrt in Böckstein. Nach der Durchquerung des Tauerntunnels endete er um 14.50 in Mallnitz. Der Rücklauf als 3546 begann sodann um 15.33. Dabei übernahm er den Kurswagen nach Wien Westbf., welcher anderthalb Stunden zuvor mit dem D 221, ab 6.35, von dort angekommen war. Mit dem 3546 sehen wir die 1189.02 am 13.10. bei der Einfahrt in Badgastein [5] sowie bei Hofgastein Haltestelle [6]. Kurioserweise findet man im Kurswagenverzeichnis als Ziel- bzw. Ausgangsbahnhof das bekanntere Badgastein, obgleich der Wagen nachweislich (er ist ja in Badgastein schon bei der Einfahrt mit dabei!) in Mallnitz wendete! Bei dieser Gelegenheit möge sich der Leser vergleichsweise die derzeitigen Verbindungen Badgastein - Wien West ansehen: von 6.17 bis 20.17 zweistündlich in 4 St. und 13 Min, wengleich zumeist





mit Umsteigen in Salzburg. Dazumals erreichte der 3546 um 16.42 Schwarzach-St. Veit, die Weiterfahrt des Kurswagens mit dem D 220 war um 17.14, Ankunft in Wien (nach Halten auch in Ybbs, Pöchlarn und Melk!) um 23.35. Allerdings konnte man um 17.08 in den Transalpin TS 12, der dort den D 220 überholte, umsteigen und schon um 21.40 in Wien sein, mit gut fünfeinhalb Stunden Badgastein - Wien damals eine einsame Spitzenleistung, zu der in der Ära vor dem Laufweg übers Deutsche Eck auch der Halt in Salzburg Aigen um 18.02 statt des Stürzens im Hbf. beitrug. (Alles Erkenntnisse, die sich erschließen, wenn man die alten Kursbücher aufhebt!)

1962 wurde die Prager Straße wesentlich verbreitert und dabei die Gleise des damaligen 132ers von eingleisiger Seitenlage auf zweigleisige Mittellage geändert. Kurzfristige Streckenunterbrechungen führten unter anderem auch zum Einsatz von Solo-M-Triebwagen an Stelle von Einrichtungsfahrzeugen. Die nächsten beiden Bilder (Foto: Alfred Luft) vom 13.10.1962 zeigen den 4038. Auf Bild [7] fährt er stadtauswärts auf der Höhe der Guschelbauerstraße, wo von den neuen Gleisen erst eines liegt. Auf Bild [8] steht er im Schuttgleis Autokaderstraße zur Abfahrt Richtung Stadt bereit. Alle diese Züge fuhren mit weißer Scheibe! Noch gewähren dort, wo heute Wohnblocks stehen, weite Äcker einen freien Blick zu den Wiener Hausbergen Kahlen- und Leopoldsberg. ■



Seit über 50 Jahren Ihr Spezialist für Eisenbahnen!

Wir bieten Ihnen kostengünstigen Versicherungsschutz „Rund um die Bahn“

Informieren Sie sich über unsere Leistungen auf unserer Homepage:

www.eisenbahnversicherungen.de

Ihr Fritz Rodatz Team erreichen Sie unter:

E-Mail: info@fritzrodatz.de / Tel.: +49 40 23 13 93 / FAX +49 40 23 19 28

15

Linie 15 - vor 80 Jahren Ade

Egbert Leister

Die Linie 15 wurde eingeführt um die Linie 5 im Bereich des Klinikviertels zu entlasten, wobei sie allerdings mehr auf der Strecke der Linie 5 fuhr, als auf ihrer eigenen von der Spitalgasse bis zur Florianigasse. Am 12.12.1912 wurde diese Strecke in Betrieb genommen und stets nur von der Linie 15 befahren.

Vorerst fuhr die Linie 15 vom Stockgleis Friedensbrücke bis Mariahilfer Straße, ab 1913 ab Wallensteinplatz, nach Bedarf an Badetagen ab Kronprinz-Rudolf-Brücke (heute Reichsbrücke) oder an SF nach Bedarf ab Lagerhaus oder Volksprater. Ab 1917 gab es an Werktagen eine Verlängerung zum Gellertplatz, wobei 1917 an SF ab Nordwestbahnhof gefahren wurde, was noch im September 1917 auf Wallensteinplatz geändert wurde. Dies galt bis Anfang Oktober 1919. Von Mitte 1917 bis Mitte Dezember 1924 herrschte Werktagsbe-

trieb ab Wallensteinplatz bis Gellertplatz. Am 17.12.1924 konnte nur ab Friedensbrücke gefahren werden, da zum Neubau dieser Brücke nach dem Verschieben der alten eine Gleisumlegung erforderlich war. Ein Hauseinsturz erforderte an drei Tagen im November 1928 eine Umlegung der Abfahrtsstelle zum Bahnhof Gürtel. Gleichzeitig erfolgte die Fahrt über die Neubaustrecke am inneren Gürtel von der Gumpendorfer Straße bis zur Mariahilfer Straße. Von Ende 1928 bis 1942 verkehrte die Linie 15 grundsätzlich an Werktagen, wobei bis Mitte November 1936 sogar täglich gefahren wurde.

Der Sonn- und Feiertagsverkehr ab November 1936 sah so aus:

ab Bahnhof Brigittenau bis Mariahilfer Straße 1936 bis Anfang 1940,

ab Reichsbrücke Mitte Juni 1937 bis Ende Oktober 1940 nach Bedarf,

ab Volksprater von Anfang 1938 bis Ende 1941,

ab Volksprater bis Josefstädter Straße von Mitte April 1940 bis Oktober 1942,

ab Reichsbrücke von Mitte Juni 1940 bis Mitte September 1942 bis Josefstädter Straße nach Bedarf.

Eine Früheinlage an Werktagen gab es von Anfang Oktober 1938 bis Mitte Oktober 1942 vom Nordwestbahnhof bis Gellertplatz. Die Führung der Linie 15 ab dem Bahnhof Brigittenau 1936 bis 1940 erfolgte wegen der gesunkenen Frequenz. Als weitere kriegsbedingte Einschränkung verkehrten sonntags die Züge ab 1940 nur bis Josefstädter Straße. Die Linie 15 fiel kriegsbedingten Sparmaßnahmen zum Opfer; sie verkehrte Sonntag, 11.10.1942, zum letzten Mal.

Eröffnung der einzelnen Streckenteile ohne Rücksicht auf Erbauer, Betreiber oder Betriebsart:

23.5.1876	Lassallestraße ab Radingergasse, Handelskai bis Walcherstraße
23.6.1890	Albertgasse ab Florianigasse - Josefstädter Straße - Blindengasse - Kaiserstraße - Wallgasse bis Gumpendorfer Straße
3.6.1891	Reinprechtsdorfer Straße - Gudrunstraße bis Jagdgasse
19.10.1891	Gumpendorfer Straße bis Wallgasse
28.1.1897	Lassallestraße ab Vorgartenstraße - Praterstern - Nordbahnstraße - Am Tabor - Trunnerstraße - Nordwestbahnstraße - Rauscherstraße - Wallensteinstraße - Nußdorfer Straße - Spitalgasse bis Lazarettgasse
26.6.1898	Lassallestraße von Mexikoplatz bis Vorgartenstraße
23.6.1899	Walcherstraße von Vorgartenstraße bis Engerthstraße
7.10.1899	Brückengasse, Nevillegasse
7.10.1899	Schönbrunner Straße, Gudrunstraße von Jagdgasse bis Keplerplatz
28.11.1928	Mariahilfer Straße - Innerer Mariahilfer Gürtel - Gumpendorfer Straße

Die Streckenführung war:

Reichsbrücke (früher Kronprinz-Rudolf-Brücke) - Lassallestraße - Praterstern - Nordbahnstraße - Am Tabor - Trunnerstraße - Nordwestbahnhof - Nordwestbahnstraße - Rauscherstraße - Wallensteinstraße - Friedensbrücke (früher Brigittabrücke) - Alserbachstraße - Nußdorfer Straße - Spitalgasse - Lazarettgasse - Hebragasse - Albertgasse - Josefstädter Straße - Blindengasse - Kaiserstraße - Mariahilfer Straße - Wallgasse - Gumpendorfer Straße - Brückengasse - Nevillegasse - Schönbrunner Straße - Reinprechtsdorfer Straße - Gudrunstraße - Favoritenstraße - Quellenstraße - Gellertplatz bzw. ab 28.11.1928: Mariahilfer Straße - innerer Mariahilfer Gürtel - Gumpendorfer Straße

12.12.1912 - 13.10.1913	Brigittabrücke - Mariahilfer Straße	
19.1.1913 - 15.7.1917	Volksprater - Mariahilfer Straße	SF nach Bedarf
4.5.1913 - 5.10.1913	Lagerhaus - Mariahilfer Straße	SF nach Bedarf
22.6.1913 - 15.7.1917	Kronprinz-Rudolf-Brücke - Mariahilfer Straße	Badetage
14.10.1913 - 17.7.1917	Wallensteinplatz - Mariahilfer Straße	
18.7.1917 - 16.12.1924	Wallensteinplatz - Gellertplatz	W
22.7.1917 - 8.9.1917	Nordwestbahnhof - Gellertplatz	SF
15.9.1917 - 1.12.1918	Wallensteinplatz - Gellertplatz	SF
2.2.1919 - 5.10.1919	Wallensteinplatz - Gellertplatz	SF
17.12.1924	Friedensbrücke - Gellertplatz	
18.12.1924 - 26.11.1928	Wallensteinplatz - Gellertplatz	
26.11.1928 - 29.11.1928	Währinger Gürtel - 37 - Gellertplatz	Hauseinsturz
29.11.1928 - 10.10.1942	Wallensteinplatz - Gellertplatz	W
2.12.1928 - 15.11.1936	Wallensteinplatz - Gellertplatz	auch an SF
22.11.1936 - 7.1.1940	Bahnhof Brigittenau - 34 - 31 - Mariahilfer Straße	SF
23.6.1937 - 27.10.1940	Reichsbrücke - Mariahilfer Straße	SF nach Bedarf
9.1.1938 - 14.12.1941	Volksprater - Mariahilfer Straße	SF
3.10.1938 - 10.10.1942	Nordwestbahnhof - Gellertplatz	W früh
21.4.1940 - 11.10.1942	Volksprater - Josefstädter Straße	SF
2.6.1940 - 20.9.1942	Reichsbrücke - Josefstädter Straße	SF nach Bedarf

Die Linie 15 wurde nur zwischen 1.2.1942 und 10.5.1942 als Stadionzubringer verwendet, aber sonst zu keinen Sondereinsätzen herangezogen. Betrieben wurde sie von den Bahnhöfen Floridsdorf und Brigittenau. Die eingesetzten Typen wurden auf Grund der Ausläufe und einem Foto ermittelt: D, D1, G, G1, G2; d, dz, k, k1, k2, k3, k4, uz.

Ausläufe:

20.8.1914 Wallensteinplatz - Mariahilfer Straße: 686, 593, 695, 2031

20.12.1918 Wallensteinplatz - Gellertplatz: 141+3402, 171+3310, 283+3360, 290+3652, 294+3456, 300+3481, 350+3284, 353+3835, 377+3569, 874+3416

4.3.1930 Wallensteinplatz - Gellertplatz: 357+3708, 383+3262, 887+3359, 400+3636, 335+3464, 335+3297, 698+3252, 706+3754, 524+3733, 936+3608, 394+3446, 385+3211, 920+3483, 333+ 3665.

11.10.1942 Volksprater - Josefstädter Straße (letzter Betriebstag): 510+3109, 527+5019, 553+5067, 556+5115, 557+5001, 575+5094, 584+5065, 596+5095, 610+5114, 613+5071, 838+5097

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die Linie 15 nicht mehr in Betrieb genommen. Erst ab 18.4.1946 erfolgte die Sperre der Strecke ab Florianigasse bis Lazarettgasse vor der Spitalgasse. Im Jahre 1958 wurden die Gleise in der Hebragasse von der Kinderspitalgasse bis zur Lazarettgasse für die Neubaustrecke der Linie 43 Kinderspitalgasse - Hebragasse - Lazarett-



Parade an einem 1. Mai der 1930er-Jahre im Bahnhof Favoriten: K 2471/Linie 6, G 791/Linie 15, K 2330/O, L 2560/65, G 802/D und, mit unleserlicher Nummer, ein G der Linie 67. Foto: ÖNB/Archiv VEF

gasse bis Hernalser Gürtel (Anschluss an die Bestandsstrecke) verwendet. Mit dieser Maßnahme wollte man das bisherige Befahren des inneren Gürtels vermeiden. Bei dieser Gelegenheit wurde auf dem Zimmermannplatz auch eine aus beiden Richtungen befahrbare Schleife angelegt. Beides ist seit 30.11.1958 in Betrieb.

Bei der Einmündung der Strecke in die Spitalgasse bestand die Möglichkeit, in Richtung Mariahilf oder Volksprater zu fahren, es war somit ein Gleisdreieck. Die gesperrte Strecke endete etwa gute zwei

Zuglängen vor der Weiche. Dieses Gleisdreieck wurde bis 1962 zum Umkehren von Zügen bei Betriebsstörungen verwendet sowie zum kurzfristigen Abstellen von Arbeitswagen (z. B. Schienenschleifwagen), was beim heutigen Autoverkehr unvorstellbar erscheint. Bei Störungen kehrten hier auch Züge aus der Alser Straße oder der Nußdorfer Straße um. Mit der Sperre des letzten Abschnittes war der letzte Rest der eigenen Strecke Geschichte. ■

150 Jahre Vorarlberger Bahn

Johann Mlaker

Mit einer großen Leistungsschau der ÖBB und einem sehr interessanten Rahmenprogramm wurde das Jubiläum „150 Jahre Vorarlberger Bahn“ am Samstag, 3.9.2022, am Bahnhof Bludenz begangen. Dabei wurden die Eröffnungen der ersten Bahnstrecken im „Ländle“ im Jahr 1872 (als „k.k. privilegierte Vorarlberger Bahn“) in Erinnerung gerufen. Sie verlief jeweils zwischen Lindau und Bludenz, Lauterach und St. Margrethen bzw. Feldkirch und Buchs. Schon mehr als zwei Jahrzehnte davor waren Ideen einer Erschließung des Landes mittels eines Schienenstranges bis hin zu einer Verbindung über den Arlberg

Die 1020.18 fährt mit ihrem passenden Zug durch die neu errichtete Haltestelle Innsbruck Messe Richtung Hauptbahnhof. Foto: Raimund Jahn, 3.9.2022





Die zum Besichtigen aufgestellten Tfz: eine Gleisstopmaschine, der ET 10.104 des Vereins Pro Bahn Vorarlberg (ex Montafonerbahn), die 1293 013, 1116 157 („Gemeinsam sicher“) und 1144 040, wozu sich später noch die 1020.18 mit ihrem Zug gesellte. Auf dem Gleis dahinter standen noch ein Fahrradwagen, ein neu umgebauter Liegewagen und der genannte Postwagen. Foto: Hans-Peter Pürgg

geschmiedet worden. Als bedeutender Vordenker brachte sich dabei Carl Ganahl, der Präsident der Vorarlberger Handelskammer, ein. Nach einer Neufassung des Eisenbahnprogrammes des österreichischen Staates im Jahr 1864 wurde die Eisenbahnverbindung Innsbruck - Dornbirn erstmals ernsthaft in das Bauprogramm aufgenommen. Die drei ersten in Vorarlberg umgesetzten Strecken dienten vornehmlich dem Hintergedanken, im Zeitalter der beginnenden Industrialisierung die wichtigsten Orte mit den benachbarten Ländern Deutschland, Schweiz und Liechtenstein zu verbinden.

Die Eröffnung der Arlbergbahn ermöglichte schließlich den Lückenschluss zu den restlichen Eisenbahnnetzen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Ihr Bau ist unweigerlich mit zwei herausragenden Bauingenieuren des 19. Jahrhunderts verbunden: mit Alois Negrelli, der anfangs Eisenbahnprojekte in Böhmen, Mähren, Galizien bis hin in die Bukowina geleitet hatte. Er wurde im Jahr 1819 zum Innsbrucker Baudirektor bestellt; seine Zuständigkeit reichte damals vom Garda- bis zum Bodensee und mit Julius Lott, einem gebürtigen Wiener. Dieser studierte anfangs an der Technischen Universität Wien und schloss schließlich sein Studium an der Universität Karlsruhe ab. Seine erste Anstellung fand

er beim Baudienst der Badischen Staatsbahnen. Im Jahr 1861 ereilte ihn der Ruf von Carl von Etzel, dem Erbauer der Brennerbahn. Julius Lott wurde daraufhin mit den Projektierungsarbeiten und später mit der Bauausführung des geologisch schwierigen Streckenabschnittes Patsch - Matrei betraut. Im Mai 1880 wurde er zum Baudirektor der zu errichtenden Arlbergbahn bestellt. Die Haupthürde des Projekts stellte die Errichtung des Arlbertunnels dar. Leider konnte er den Bauabschluss, der ein halbes Jahr nach seinem frühen Tod erfolgte, nicht mehr erleben. In Würdigung seines Schaffens errichteten Lotts Freunde am Ostportal des Arlbertunnels ein Denkmal in Form eines Obelisken, der anlässlich der Eröffnung der Arlbergbahn am 20.4.1884 durch Kaiser Franz Josef I. feierlich enthüllt wurde. Zudem erinnert in Wien seit dem Jahr 1913 in Wien-Floridsdorf die Lottgasse an diesen bedeutenden Eisenbahningenieur.

Sehr intensiv eingebunden in diesem Jubiläumsjahr ist der Verein „Pro Bahn Vorarlberg“. Eines der Hauptanliegen war dabei das Organisieren von Nostalgiezügen. Nachdem der vereinseigene ET 10.104 nur über 64 Sitzplätze verfügt, nahm man erfolgreichen Kontakt mit den Eisenbahnfreunden Lienz auf. Diese stellten schon ab Juli die Garnitur „Südbahn- Express“, gezo-

gen von der 1020.18, und vier Schlierenwagen in Jaffa-Lackierung zur Verfügung. Am mehreren Tagen verkehrte diese zwischen Bregenz und Bludenz, einmal sogar bis Langen am Arlberg. Von dort aus konnten mittels Bustransfer das Spullersee-Kraftwerk und das Klostertalmuseum in Wald am Arlberg besucht werden.

Am Jubiläumstag waren auf dem westlichen Areal des Bahnhofs Bludenz zu besichtigen: der historische Postwagen des Vereins Pro Bahn Vorarlberg (im Inneren bestückt mit der Wanderausstellung „Geschichte der Arlbergbahn“ mit Texten, Bildern und Filmen. Dabei werden die technische Entwicklung bis heute und auch der soziale und wirtschaftliche Einfluss der Eisenbahn dokumentiert); die Führerstände der Lokomotiven 1144 040-3, 1116 157-9, des Vectron 1293 013-9 und des Triebwagens ET 10.104. Ausgestellt war auch der dreigliedrige ÖBB-Tunnellochzug der Feuerwehr Bludenz. Nicht nur zum Gaudium der Kinder verkehrte eine kleine Feldbahn auf dem Gelände mit der Möglichkeit der Mitfahrt.

Am Sonntag, 4.9.2022, erfolgte schließlich die Rückführung des Südbahn-Express über Innsbruck, Kitzbühel, Schwarzach-St. Veit und Spittal-Millstättersee nach Lienz. ■

Der Vorstand des **VEF**
gratuliert herzlichst zum Geburtstag!

im Oktober

Christian Wagner

75

Gerhard Bütow

70

Der VEF dankt den Herrn

Dr. Werner Frank, Mag.pharm. Alfred Luft, Reg.Rat Ernst Schmid und Egbert Leister
für mehr als 70 Jahre treue Mitgliedschaft!

Tramway Museum Graz präsentiert

ORF-Lange Nacht der Museen „Das fahrende Museum“



Programm:

Sonderlinie:

... Oldtimer-Tramway zwischen dem „Treffpunkt Museum“ am Jakominiplatz und Eggenberg im 30 Minuten-Takt

Am Jakominiplatz:

... Sonderausstellung in einem Gelenktriebwagen
... Souvenirshop
... Ticketverkauf durch unsere „Schaffner“ ab 17:00 Uhr



Nähere Informationen unter:
www.tramway-museum-graz.at

Änderungen im Programm vorbehalten

Samstag, 1. Oktober
18:00 bis 01:00 Uhr

Öffnungstage Museum

in den Herbstferien

23. & 30. Oktober

11:00 bis 16:00 Uhr

Ticketpreise:

Regulär: € 15,-

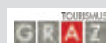
Ermäßigt: € 12,-

für SchülerInnen, Studierende, SeniorInnen,
Menschen mit Behinderungen, Präsenzdienere
und Ö1-Club-Mitglieder.

Freier Eintritt für Kinder bis 12 Jahren.



Mit freundlicher Unterstützung von:



Durchführung des Programms unter Einhaltung der zum Veranstaltungstermin gültigen Covid19-Verordnungen - Änderungen im Programm vorbehalten!

M₁ 4152 generalüberholt

Roman Lillich

Am Rent a Bim-Betriebswagen 4152 zeigten sich 2020 starke Gebrauchsspuren, sodass eine Generalüberholung beschlossen wurde.

Kurz zur abwechslungsreichen Geschichte unseres Wagens: Im Jahr 1929 wurde der 4152 von der Simmeringer Waggonfabrik ausgeliefert und 1930 in Betrieb genommen. Er stellt eine Weiterentwicklung der bewährten Type M dar und unterscheidet sich von dieser durch ein Wagenkastengerippe komplett aus Stahl, Nockenfahrschalter sowie - zum Zeitpunkt der Auslieferung - Steyr Rollenlager. Bei der Umstellung auf Rechtsverkehr 1938 dürfte nicht viel Arbeit angefallen sein, lediglich die Klappen zur Arretierung von jeweils zwei Schubtüren in Halbstellung wurden zu einem nicht bekannten Zeitpunkt jeweils auf den Türrahmen der gegenüberliegenden (nun in Fahrtrichtung rechten) Seite versetzt. 1939 erhielt der Wagen Fahrtrichtungsanzeiger. Er überstand den Zweiten Weltkrieg und bekam bei einem Aufenthalt bei Gräf & Stift Ende 1955/Anfang 1956 Schienenbremsen sowie eine 10-polige Elin-Kupplungsdose eingebaut. Dabei erfolgte auch die Umrüstung der Kupplung von der alten Bauart (ein Griff oben) auf die neue Bauart (zwei Griffe seitlich). 1961 bekam er neue, gummigefasste Stirnwandfenster und eine Sicherheitsverglasung quer zur Fahrtrichtung. In den Jahren 1963/64 folgte eine größere Instandsetzung samt sogenannter „großer Kastenreparatur“. Diese umfasste eine Sanierung des Innenraumes mit Maxplatten, neues Dachleinen, Leuchtstoffröhren, Ecksignale, Abblendscheinwerfer, 16-polige Elin-Kupplungsdose, Fahrschalter NFBGw 7 und Fahrersitz, Umstellung auf batterievoreregten Bremsstromkreis sowie Scherenstromabnehmer SS 53. Derart „modernisiert“ wurden noch 1966 die Rollenlager gegen Gleitlager getauscht und 1971 der Stromabnehmer auf SS 53/58 geändert.

1972 erfolgte der Abzug aus dem Personenverkehr um den Wagen für die elektrische Messpartie als modernen Arbeitswagen unter der Bezeichnung MR 6152 einzusetzen. Dazu wurde er gelb lackiert, auf einer Seite zwei Seitenwandfenster sowie die Fenster einer Schubtüre verblecht, der Innenraum sozusagen in ein Büro um- und Frischstrom-Gebläseheizkörper eingebaut. So blieb er bis 1986 zusammen mit dem Beiwagen mg 7125 und dem MR 6150 im Einsatz. Ersatz kam durch die Typen FR und cg und der Wagen kam zu Rent a Bim. Im März 1992 wurde er wieder für den Betrieb als MR 6152 zugelassen, und zwar als Werbewagen für die Firma Manner. Im Dezember 1997 konnte die rekonstruierte ursprüngliche Inneneinrichtung fertiggestellt werden, allerdings mit Frischstromheizkörpern (hinter Abdeckgittern),



Von oben nach unten:

Der 4152 im Bahnhof Gürtel vor seinem Aufenthalt bei Gräf & Stift 1955/56.

Foto: Elfried Schmidt, Archiv VEF

1964, nach seiner gründlichen HU, wurde der 4152 auf Linie 18 beim Südbahnhof fotografiert. Foto: Archiv Wögerer-Wojnar, Sammlung Roman Lillich

Der 4152 im Zustand vor der Umwidmung zum MR, aufgenommen vor dem Bahnhof Brigittenau. Foto: Harald Herrmann, Sammlung Roman Lillich

welche sich im Nostalgieverkehr im Winter sehr bewähren und den historischen Eindruck nicht stören. Also war er fortan wieder als M₁ 4152 angeschrieben. Die rosa Werbung blieb vorerst, allerdings waren die Fenster nun nicht mehr mit Werbefolie beklebt.

Nach dem Auslaufen des Werbevertrages per 31.10.2022 verblieb er noch einige Zeit





rosa, danach erfolgte in der Hauptwerkstätte der Wiener Linien die Umlackierung. Am 3.9.2004 absolvierte er seine erste Sonderfahrt als rot-weißer M1 4152.

Von 2004 bis 2019 legte der Wagen dann 46.642 km zurück, zuvor, während der „Manner-Ära“ von 1992 bis 2003 waren es sogar stolze 50.400 km. Selbstverständlich erfuhr der Wagen in dieser Zeit beste technische Wartung, die anfangs angesprochenen Gebrauchsspuren waren jedoch unübersehbar. So erfolgte nun eine komplette Neulackierung des Wagens, wobei alte Lackschichten bis auf das Blech entfernt wurden. Dabei kamen übrigens neben der alten Grundierung die Farben Gelb und Rosa zum Vorschein. Ein Stück Blech musste wegen Rostschäden neu angefertigt, Delen ausgerichtet werden, verkittet und schließlich grundiert, gespachtelt und lackiert werden. Ferner wurden eine Prellschiene und ein Stirnwandfenster gegen solche aus Lagerbeständen getauscht. Das Dachleinen, wie eingangs erwähnt aus 1964, musste an zwei Stellen instandgesetzt werden. Danach erfolgten das vorsichtige Abschleifen des alten Dachlacks bis auf das Leinen und eine Neulackierung. Alle Fenster wurden ausgebaut und die Rahmen gereinigt und aufpoliert. Auch etliche Messingteile wie z. B. die Türöffner erstrahlen mittlerweile gereinigt und aufpoliert.

Für all diese Arbeiten war es notwendig, den Wagen relativ weit zu zerlegen und wieder zusammenzubauen. Ferner mussten auch die Innendächer der Plattformen abgeschliffen und neu lackiert werden. Aufwändig gestaltete sich auch die Aufarbeitung der ausgebauten Schubtüren, deren Lack nicht nur durch Witterungseinflüsse, sondern auch durch das ständige Öffnen und Schließen beansprucht wird. Hier wurde besonderes Augenmerk darauf gelegt, dass der Lack beständig bleibt, indem die Holzteile darunter vor dem Kitten neu verleimt wurden. Als optisches i-Tüpfelchen erhielten auch Fangkorb, Tastgitter und Schutzrahmen eine neue Lackierung. Alles in allem gestaltete sich der Arbeitsaufwand sehr groß, so groß, dass die unzähligen Arbeitsstunden gar nicht mehr gezählt

Von oben nach unten:

Unser 4152 noch als Arbeitswagen 6152 mit seinem Beiwagen mg 7125 unterwegs vom Bahnhof Ottakring zum Bahnhof Hernalts in der Sandleitengasse; Februar 1986.

Foto: Roman Lillich

Manner-Werbefahrt in Stammersdorf im Dezember 1993 mit zwei Beiwagen. Gut ist zu erkennen, dass die Fenster nur foliert sind. Die E1 auf Linie 31 sind mittlerweile auch schon historisch. Foto: Roman Lillich

Als Manner-Werbewagen unterwegs mit einem m3-Beiwagen in der Alser Straße im Mai 1996. Die Beschriftung 6152 ist noch nicht mit den üblichen Ziffern der Wiener Linien erfolgt. Foto: Roman Lillich

wurden. Auch wurden die Arbeiten durch die Lockdowns der Corona-Pandemie mehrmals unterbrochen.

Selbstverständlich erfolgten nach Abschluss der Arbeiten eine gründliche technische Revision und eine Abnahme nach § 61. Schlussendlich fand am 10.8.2022 die „Jungfernfahrt“ des Wagens statt, gleich verbunden mit einer kleinen innerbetrieblichen Feier für die Mitarbeiter, die am Wagen gewerkt hatten. Somit ist der 4152 nun wieder für viele Jahre gerüstet und wird hoffentlich viele Fahrgäste im Betrieb erfreuen. Dank gebührt den unermüdlichen und fleißigen Mitarbeitern von Rent a Bim, die gemäß dem Motto „nur Fahren ohne Arbeiten geht nicht“ über Monate viel von ihrer Freizeit in diesen Wagen investiert haben. Die harte Arbeit hat aber auch Spaß gemacht und erwies sich als sehr produktiv. Das „Kernteam“ der Renovierung bildete sich aus Mario Fürst (Projektleiter Sanierung 4152), Andreas Richard (stellvertretender Leiter Technik von Rent a Bim), Arthur Segur-Cabanac sowie dem Autor dieser Zeilen. Weitere Mitarbeiter für Werkstattarbeiten, wie z.B. für derartige Renovierungen, können sich gerne melden. Dank gebührt auch allen, die sonst in irgendeiner Weise mitgearbeitet haben, wie z.B. Richard Pecevar oder Gea und Herbert Müller. Danke auch Andreas Richard für die Unterstützung dieses Artikels mit Daten. Hinweis: Eine ausführliche Beschreibung des 4152 findet sich auch auf der VEF- und der Rent a Bim-Homepage. ■



Von oben nach unten:

Der 6152 nun schon mit Ziffern nach Norm der Wiener Linien auf dem Ring vor dem Parlament. Foto: Andreas Richard

Als Manner-Werbewagen, aber schon als 4152 mit dem passendem Beiwagen m3 5400 auf einer Sonderfahrt in der Hietzinger Hauptstraße. Foto: Roman Lillich, 18.6.1998.

Der 4152 bei der Börseschleife am 8.5.2002 mit Stromabnehmer Siemens SS 53 und Manner-Werbefahrgastzug ohne „mag man eben“ sowie ohne Dachreklametafel für Manner. Foto: Roman Lillich





Unser 4152 ist auch bei innerbetrieblichen Überstellfahrten universell verwendbar: hier mit den Badnerbahnwagen 223 und 224, dahinter der 4152 anlässlich der Überstellung des 224 zum Bahnhof Wolfganggasse, fotografiert auf der Philadelphiabrücke am 3.2.2013.
Foto: Roman Lillich



Da ist am 29.6.2021 im wahrsten Sinne des Wortes der Lack ab. Arthur Segur-Cabanc und Roman Lillich beim Abtragen alter Lackschichten. Benachbarte Fahrzeuge wurden gegen Verschmutzung durch Staub mit Plastikfolien abgedeckt. Foto: Mario Fürst, Archiv Roman Lillich



Mario Fürst passt ein Ersatz-Blechstück ein.
Foto: Roman Lillich, 2.11.2021



Instandhaltungsarbeiten am Fahrschalter durch unsere Experten.
Foto: Roman Lillich, 18.4.2022



Links:

Am 9.5.2022 war es soweit: Die Nummern und das Emblem konnten wieder angebracht werden, fachmännisch ausgeführt von Andreas Richard. Da die alten Nassschiebebilder nicht mehr ohne das Risiko, dass sie brüchig werden würden, verwendbar waren, wurden von Andreas Richard Nummern und Embleme aus neuer Produktion angeschafft. Foto: Roman Lillich

Oben:

Am 10.7.2022 ist das Innendach der Plattform nach dem Abtragen alter Farbschichten bereit zum Neulackieren. Foto: Roman Lillich

Am 10.8.2022 zeigt sich der 4152 in der Abendsonne vor dem Bahnhof Gürtel, hier als Linie 37 betafelt. Für Fotozwecke wurde in mühevoller Kleinarbeit auch eine historische Werbetafel außen (ergänzend zu den im Innenraum angebrachten historischen Werbungen) angefertigt.

Foto: Roman Lillich



Die Zahnradbahn Principe - Granarolo

DI Rudolf Koller

In der SCHIENE 4/2019 haben wir bereits über diese interessante Bahn berichtet. Details zur Strecke und zur Technik entnehmen Sie bitte diesem Artikel. Nur auf die Besonderheit der auf dieser Bahn eingebauten zungenlosen Abt'schen Ausweiche, welche es sonst nur bei Standseilbahnen gibt, sei hier hingewiesen.

In Italien existierten einst knapp 20 Zahnradbahnen, von denen heute nur mehr drei in Betrieb stehen: Neben der Strecke Catanzaro Citta - Catanzaro Lido (Dieselbetrieb) in Kalabrien und der Turiner Zahnradbahn (elektrischer Betrieb) ist dies die Zahnradbahn Principe - Granarolo in der norditalienischen Hafenstadt Genua (rund 570.000 Einwohner). Diese Bahn ist ein eisenbahnhistorisches Kleinod und eine der kleinsten weltweit: Die Streckenlänge beträgt nur 1,13 km und sie besitzt nur zwei Fahrzeuge.

Ab 2003 verkehrte die Zahnradbahn infolge von Schäden an der Streckeninfrastruktur und den Stützmauern des oberen Streckenteils nur im unteren Abschnitt Principe - Bari. Es drohte, wie schon mehrmals in der Geschichte der Bahn, die Einstellung. Erfreulicherweise wurde aber 2012, nach der Durchführung der notwendigen Instandsetzungsarbeiten, der Betrieb auf der Gesamtstrecke wieder aufgenommen. Dabei wurde die Riggenbach-Leiterzahnstange durch eine Lamellenzahnstange vom Typ von Roll ersetzt.

Die Wagenkästen der beiden, bei der Streckeneröffnung im Jahr 1901 in Betrieb genommenen Wagen 1 und 2 wurden, vergleichbar mit Standseilbahnwagen, der mittleren Steigung angepasst. Nach einem Unfall wurden die beiden Triebwagen 1929 von der Firma Piaggio modernisiert und umgebaut. In den 2000er-Jahren wurden beide Triebwagen wie die Wagen der städtischen Standseilbahnen rot lackiert.

2002 wurde Triebwagen 2 für umfangreiche Wartungs- und Erneuerungsarbeiten zu einer Fremdfir-

Rechts:
Der Wagen 1 auf der Talfahrt kurz vor der Station Principe, die oberhalb des Hauptbahnhofs Genova Porta Principe liegt.

Unten:
Der Führerstand des Wagens 1 ähnelt dem einer Oldtimer-Straßenbahn.





ma überstellt, die jedoch in den Konkurs schlitterte. Die Arbeiten kamen dadurch zum Stillstand, der Betrieb der Zahnradbahn erfolgt daher seit 2002 nur mehr mit dem Triebwagen 1. Dadurch kommt es infolge von technischen Störungen am einzigen Betriebsfahrzeug immer wieder zu längeren Einstellungen des Betriebes. Erst 2019 kehrte der Triebwagen 2 wieder auf seine Strecke zurück und wurde im Depotgebäude in der Bergstation Granarolo hinterstellt. Dort sollen die finalen Revisionsarbeiten erfolgen, der Wagen ist aber nach wie vor noch nicht im Einsatz. Dem Vernehmen nach ist aktuell aber nun doch mit der Wiederinbetriebnahme von Triebwagen 2 in naher Zukunft zu rechnen.

Die Zahnradbahn wird vom städtischen Verkehrsbetrieb AMT (Azienda Mobilità e Trasporti Genova S.p.A) mit der Linienbezeichnung FGR betrieben. AMT betreibt darüber hinaus auch die U-Bahn (Metropolitana di Genova), ein Linienbusnetz, die übrigen Standseilbahnen und Aufzüge sowie die schmalspurige Vorortbahn Genua - Casella.

Die Bahn verkehrt fahrplanmäßig an Werktagen rund alle 30 bis 60 Minuten (kein regelmäßiger Takt); am Wochenende ist die Anzahl der Fahrten um etwa ein Drittel reduziert. ■

Von oben nach unten:

Fabrikschild der Firma Piaggio & C., die 1929 den Umbau und die Modernisierung der 1901 gelieferten Wagen durchführte, am Wagen 1.

Das an die Steigung angepasste, stufig ausgeführte Wageninnere hat das Flair einer Oldtimer-Tramway.

Der Wagen 2 ist nach seiner Aufarbeitung bereits im Depot in der Bergstation Granarolo hinterstellt und sollte bald wieder in Betrieb gehen.

Der Wagen 1 in der Bergstation Granarolo, die gleichzeitig als Depot und Werkstätte dient.



Der Wagen 1 auf Talfahrt zwischen den Stationen Granarolo (im Hintergrund) und Via Bianco auf einer mit Lichtzeichen gesicherten Eisenbahnkreuzung.



Der Wagen 1 in der Talstation Principe, im Hintergrund die Hafenanlagen von Genua. Alle Fotos: DI Rudolf Koller, 6.4.2022



Investieren Sie jetzt ins neue Jahr ...



Kalender aus unserem Webshop sind immer ein Gewinn!

Fahrzeugprojekte des Eisenbahn- clubs Mh.6

DI Helmut Bogner

Der im Heizhaus in Ober-Grafendorf ansässige Verein beschäftigt sich nicht nur mit der Erhaltung und dem Betrieb der Mh.6, sondern - im Rahmen der Obergrafendorfer Anschlussbahn - auch mit dem Betrieb einer historischen Eisenbahnstrecke sowie mit Restaurierungen und Wiederinbetriebnahmen von Schmalspurfahrzeugen. Neben den hier vorgestellten Projekten sind noch weitere Fahrzeuge in Arbeit!

Die Besuchszeiten des Heizhauses und die Betriebstage auf der „Kruppen“ sind auf der Homepage des Eisenbahnclubs Mh.6 ersichtlich.

Die Besuchszeiten des Heizhauses und die Betriebstage auf der „Kruppen“ sind auf der Homepage des Eisenbahnclubs Mh.6 ersichtlich.

Am 12.8.2022 wurde der noch unbeschriftete Wagen mit der 2092.03 für den Sicherheitscheck, der vor der Inbetriebnahme notwendig ist, auf das Kanalgleis geschoben. Foto: DI Helmut Bogner

Rechts:

Das Einzelstück 2090.01 wird bald die Lokomotivflotte ergänzen; derzeit wird hauptsächlich am Dieselmotor gearbeitet. Foto: DI Helmut Bogner, 12.8.2022

Mit diesem Heft heißen wir auch den Club Mh.6 als neuen Partnerverein offiziell herzlich willkommen!



Oben:

Der schon längere Zeit abgestellt gewesene Buffetwagen 95 905, früher von der ÖBB-Nostalgie im Dampfzug der Mariazellerbahn eingesetzt, war einst der Dienstwagen Dih/s 6270. Er wurde in den vergangenen Monaten aufgearbeitet und wieder in Betrieb genommen und soll in Haag-Klein-



Ein wenig bekanntes Langzeitprojekt ist die Wiederaufarbeitung der 298.207. Diese Lokomotive wurde 1905 als Nr. 22 an die NÖLB für die Pielachtalbahn ausgeliefert und war zuletzt in Gmünd tätig. Seit Mitte 2014 ist sie im Eigentum des Eisenbahnclubs Mh.6. Die Lokomotive hat einen neuen Kessel erhalten; derzeit wird an der weiteren Komplettierung gearbeitet. Die ungleich großen Zylinder des Verbundtriebwerkes sind gut erkennbar. Beide Fotos: DI Helmut Bogner, 12. bzw. 17. 8.2022

Leser schreiben



Im August gab es noch einige Sonderzüge zwischen Lübeck und der Insel Fehmarn wie z.B. am 6.8. den hier abgebildeten mit zwei ehemals dänischen NOHAB-Loks, den My 1142 und 1151. Foto: Torsten Schlie

Vogelfluglinie

Torsten Schlie

Seit 31.8. ist der Zugverkehr über die 1963 eröffnete Vogelfluglinie - die direkte Verbindung zwischen Hamburg und Kopenhagen - auch auf deutscher Seite eingestellt. Grund ist der Bau der sogenannten „Hinterlandanbindung“ zum ebenfalls neuen Tunnel zwischen Deutschland und Dänemark unter der Ostsee. Dieser ersetzt die

bereits am 14.12.2019 wegen der Bauarbeiten auf dänischer Seite eingestellte Trajektierung der Züge mittels Fähre.

1962 wurde die Insel Fehmarn mit der Fehmarnsundbrücke mit dem Festland verbunden - schauen wir mal, ob neue Bauwerke die bessere Wahl sind? ■

Kletterweichen

Roman Lillich

...sandte uns ein Bild zum vorletzten Einsatz von Kletterweichen in Wien: T₁ 402 und m₃ fahren am 18.6.1976 soeben in der Zahn-

radbahnstraße in den eingleisigen Abschnitt ein. Foto: Dr. Ernst Plefka/Sammlung Roman Lillich ■





Kinderfest im Eisenbahnmuseum Schwechat

Monika Harrer

Ein voller Erfolg war das Kinderfest am Sonntag, dem 28.8.2022: 465 (!) Kinder und Erwachsene stürmten unser Eisenbahnmuseum - das ist ein neuer Besucherrekord.

Geduldig zogen Dampflok Barbara und die rote „Ruhrtaler“ den gut gefüllten Waggon über das Museumsgelände hin und zurück. Am anderen Ende erwarteten Eltern und Kinder nicht nur ein Feuerwehrgewagen mit Rutsche und ein junger Mann, der die Kinder schminkte, sondern auch die Möglichkeit, im Führerstand einer Diesellok mitzufahren. Aber auch die vielen offenen Hallen mit den verschiedensten Fahrzeugen, die man nicht nur außen, sondern auch innen besichtigen kann, waren begehrte Attraktionen.

Zusätzlich konnte man mit dem schon fast 60 Jahre alten Elektrotriebzug 4030, gezogen von der Diesellok 2160 003-7 (ex Brauerei Schwechat) auf und ab fahren und dabei auf den gemütlichen Polstersitzen im Triebwagen, Zwischenwagen oder Steuerwagen Platz nehmen. Auf die vielen Fragen der Besucher gab es kompetente Antworten von unseren ehrenamtlichen Mitarbeitern und die noch bis Saisonende zu besichtigende Ausstellung „60 Jahre Wiener Schnellbahn“ fand viele Interessenten.

Auch verhungern musste niemand, da es an unserem Buffet ja Würstel, Getränke, Kaffee und Kuchen und Eis zu erwerben gibt.

Mit dem „Zuckerl“-Zug in der Ausstellungshalle, den die Kinder selbst in Bewegung setzen können, wurden bald begeistert vornehmlich Plastikkekse transportiert.

Bald waren die Kinderbücher und Holzmodelle beim Eingang ausverkauft, da sich viele junge Besucher ein Erinnerungsstück an das Museum mit nach Hause nehmen wollten.

Oft hörten wir ein „Auf Wiedersehen“ und wir freuen uns darauf, viele spätestens am 26.10. bei unserem Saisonabschluss zu sehen. Dann werden wieder einige besondere Attraktionen auf die Besucher warten. ■

Für Sie gelesen

Alfred Luft

Albert Ditterich, Franz Straka: Die Achenseebahn (in der Reihe Bilder Buch Bogen)

160 Seiten, A4, ca. 250 vorwiegend farbige Abbildungen, Verlag Railway-Media-Group, Wien 2022, € 40,-

Wie alle Eisenbahnfreunde, die in den 2010er-Jahren Monat für Monat mit immer neuen Negativschlagzeilen und Horrormeldungen konfrontiert wurden, wissen, schlitterte damals die Achenseebahn immer mehr in eine bedenkliche Richtung. Allein schon der unüberlegte Ankauf der unterdessen verschrotteten elektrischen Zahnradtriebwagen der Schweizer Appenzellerbahn 2018 löste in der Fachwelt allgemeines Kopfschütteln aus. Dazu kamen neben der Vernachlässigung von Erhaltungsinvestitionen unter anderem auch noch unschöne interne, gerichtsanhängige Differenzen, an deren Ende die Betriebs-einstellung und der Gang zum Konkursrichter standen. Das alles liegt gottlob hinter uns, denn glücklicherweise ergriff das Land Tirol, das hierfür eine Menge Geld in die Hand nahm, eine bemerkenswerte Initiative zur Rettung des Kulturgutes Achenseebahn: Zur Jahreswende 2020/21 kam es zur Neugründung der „Achenseebahn Infrastruktur- und Betriebs-GmbH“ (60% Land Tirol, 20% Zillertalbahnen, während die restlichen 20% von den drei Anliegergemeinden Jenbach, Eben und Achenkirch gehalten werden. Zugleich kostensparend und Synergien ausnützend liegt die gesamte Betriebsorganisation nunmehr in den Händen der benachbarten Zillertalbahnen. Danach schritt eine Menge von Baumaßnahmen, unter denen die totale Oberbauerneuerung des gesamten Adhäsionsabschnittes Eben - Achensee heraussticht, zügig voran. An deren Ende stand nun am 29.4.2022 nach zwei betriebslosen Jahren die feierliche Wiedereröffnung.

Mit der Fertigstellung dieses Buches wurde natürlich zugewar-

tet um in zahlreichen schönen Bildern die Wiederauferstehung dieser wahrhaft einmaligen Bahn dokumentieren zu können. Wo gibt es sonst weitem noch eine Bergbahn, die ausschließlich mit Dampfloks aus ihrem Eröffnungsjahr (1889) betrieben wird? Dieses nebstbei auch wiederum tadellos gedruckte Buch führt uns die ganze 133-jährige Geschichte vor Augen. Allein schon die aktuelle Berichterstattung über den Niedergang und den Wiederaufbau sorgt dafür, dass die gezeigten Fotos in ihrer Mehrzahl bisher unveröffentlicht sind. Es sei damit auch daher diese Neuerscheinung allen Eisenbahnliebhabern wärmstens ans Herz gelegt!

PS.: Eine Besonderheit hat der Rezensent im Buch vermisst und sie sei daher unseren Lesern nicht vorenthalten: Gleich beim ersten Vereinsabend nach dem Sommer berichtete Harald Navé begeistert von einem ganz besonderen Fang bei der Achenseebahn. In der Tat war ein nicht nur innerbetrieblicher, sondern echter kommerzieller Gütertransport auch schon damals eine Seltenheit. ■



Drei Negative vom 1.8.1956 dokumentieren einen Kohlentransport zum Achensee, wo noch bis 1958 das letzte Dampfschiff St. Benedikt (I), Baujahr 1889, in Verwendung stand. Praktischerweise hatte man die Fracht der letzten Bergfahrt (Jenbach ab 18.15), bei der ein Personenwagen ausreichte, beigegeben. Ein Bild zeigt den Zug mit dem damals noch bestehenden Perrondach vor der Abfahrt, das andere schräg von vorne auf den Wiesen gleich nach Jenbach.



Johann Blieberger, Arthur Meyer, Josef Pospichal: Schmalspurig durch Alt-Österreich (bahnmedien Band 37)

368 Seiten, 28 x 21,5 cm, 410 vorwiegend schwarzweiße Abbildungen, Verlag bahnmedien.at, Wien 2022, € 65,-

Den Aufbau dieses neuen Werkes treffend zu beschreiben fällt dem Rezensenten nicht eben leicht - Potpourri wäre einfach, aber doch zu kurz gegriffen. Eine Ähnlichkeit mit den in gleicher Aufmachung erschienenen Bänden über die Lokreihen der kkStB, der BBÖ und den ÖBB Dampftriebfahrzeugen ab 1945 besteht vor allem in der von Josef Pospichal geschaffenen, in allen genannten Werken, und so auch in diesem, konsequent einheitlich aufgebauten Statistik. Aufgenommen sind in dieser alle bis zum Ende der Monarchie beschafften Triebfahrzeuge. Ebenso ist das Buch auch ein Nachschlagewerk hinsichtlich von Eröffnungs-, Umbau-, Elektrifizierungs- und Einstellungsdaten. Weiterhin sind bei jeder Bahn die diese behandelnden Buchtitel angeführt.

Insgesamt umfasst das Werk sämtliche 53 Betriebe, auf denen öffentlicher Verkehr stattgefunden hat; nicht aufgenommen sind reine Wald-, Bergwerks- und Industriebahnen. 29 von diesen lagen im heutigen Österreich und 24 in verschiedenen Kronländern der österreichischen Reichshälfte („Cisleithanien“). Nicht Gegenstand dieses Buches ist die ungarische Reichshälfte, obgleich es da zumindest einen Grenzfall gibt, der eine Aufnahme gerechtfertigt hätte: Der Strecke von Rozsahegy (deutsch Rosenberg, heute slowakisch Ružomberok) wurden im Krieg alle drei Loks weggenommen, welche dann sozusagen aus dem Nichts im Grödnertal, Fleimstal und bei der Linie Mori - Arco - Riva auftauchen! Unter den 53 Bahnen finden sich freilich auch solche, über die es mehr als genug Literatur gäbe, die aber im Sinne einer lückenlosen statistischen Aufstellung aller Triebfahrzeuge hier Aufnahme finden mussten. Eine Stärke dieses Buches ist jedenfalls auch, dass hier eine Menge von Betrieben, von denen die meisten unter uns noch nie gehört haben, dem Vergessen entrissen werden.

Die Einteilung der Bahnlinien erfolgte in 4 Gruppen:

- zumindest bei ihrer Gründung private Bahnen mit Dampftrieb,

Josef Pospichal, Wolfgang Siegl: Die Type E₁ der Wiener Verkehrsbetriebe (bahnmedien.at Bild, Band 27)

144 Seiten, 21x25 cm, 140 ganzseitige, überwiegend farbige Abbildungen, Verlag bahnmedien.at, Wien 2022, € 37,90

Zusammen mit dem hier ebenfalls besprochenen Buch über die Achenseebahn liegt hier ein weiteres, aus aktuellem Anlass erschienenen Werk vor uns: Am 1.7.2022 endete der planmäßige Liniendienst der E₁ in Wien. Den legendären G von 1900-1901 kamen nur die 1966 bis 1976 gelieferten 338 Stück E₁ einigermaßen nahe; sie waren ebenfalls viele Jahre straßenbildprägend. Im Gegensatz zu den Bildbänden über G, G₂ und G₃ dienten diesmal nicht die Wagennummern in aufsteigender Reihenfolge als Ordnungsprinzip, sondern die Liniensignale, also 1 bis 331 und danach A bis T. Diese Anordnung lässt leicht erkennen, dass sie beinahe

- Bahnen mit elektrischem Betrieb,
- später rechtlich zu Straßenbahnen umgewandelte elektrische Lokalbahnen,
- Bahnen im Eigentum oder im Betrieb der kkStB.

Ideal hinsichtlich der Bebilderung wären lauter Aufnahmen aus der Zeit der Monarchie gewesen, die freilich nur selten in ausreichendem Ausmaße zu finden sind. Eine Reihe von Bildern verdanken wir österreichischen Eisenbahnfreunden, die unter erheblichen Schwierigkeiten in den damaligen „Volksdemokratien“ der 50er- und 60er-Jahre wertvolle Relikte der Monarchie auf Filmbannen und damit so manche Lücke schließen konnten. Damit wird die Bildausstattung im Großen und Ganzen dem Anspruch dieses Werkes gerecht und der Betrachter darf sich somit an so manchem, bislang unbekanntem historischen Leckerbissen erfreuen. Einige Kritik verdienen leider die Bildunterschriften, etwa wenn deutlich erkennbare Loktypen nicht genannt werden oder wenn auf Seite 329 nicht erwähnt wird, dass die PKP 3103 ein Nachbau der Reihe Uv ist. Besonders interessant (und damit hohe Aufmerksamkeit des Lesers fordernd) sind die Jahre von 1914-1918, in denen Militärstrategen den Fahrpark völlig durcheinander wirbelten. Dabei erweist es sich als Vorteil, dass man z.B. die SKGLB-Lok 5 zugleich auch bei der bosnischen Steinbeisbahn nachschlagen kann, ohne ein weiteres Buch zu Rate ziehen zu müssen. Zweifellos füllt also dieses Buch in mehrfacher Weise eine schon lange bestehende Lücke in der Literatur und gehört damit in die Bibliothek jedes Freundes der österreichischen Schmalspur!



überall unterwegs waren! Dieser schön aufgemachte Bildband, der allein schon vom gegebenen Umfang her natürlich nicht auf alle Details eingehen kann, vermittelt einen guten Überblick über die Einsatzgeschichte und ist allen Freunden der Wiener Straßenbahn vorbehaltlos zu empfehlen!






Waldviertelbahn

www.waldviertelbahn.at

8. & 9. Oktober 2022

Diesellokfestival

Dieses Wochenende steht ganz im Zeichen der Diesellokbaureihe V (2095). Highlight ist dabei der Einsatz einer der neu in blau lackierten Dieselloks der Mariazellerbahn im Waldviertel.

NÖ-CARD wird anerkannt 

8.10.: Sonderfahrten mit blauer Lok nach Weitra und retour. Dreifachtraktion nach Groß Gerungs mit Lokparade in Weitra.

Südast		Samstag, 8. Oktober	
Gmünd NÖ	Ⓢ 10:00		13:00
Weitra	10:29	Ⓢ 13:29 - 13:51	
Groß Gerungs			15:10
Groß Gerungs			16:15
Weitra	11:00		17:15
Gmünd NÖ	11:30		17:55

9.10.: Sonderfahrten mit blauer Lok nach Litschau und retour. Doppeltraktion, Lokparade in Alt Nagelberg sowie Doppelausfahrten mit Zügen nach Heidenreichstein.

Nordast					Sonntag, 9. Oktober			
Gmünd NÖ	08:50	10:00	12:50	14:30				
Alt Nagelberg	09:10	Ⓢ 10:20	13:10	14:50				
Alt Nagelberg		10:50	13:30	15:00	17:00			
Heidenreichstein		11:30	14:10	15:40	17:40			
Alt Nagelberg	09:10	Ⓢ 10:50	Ⓢ 13:30	Ⓢ 15:00				
Litschau	09:35	11:15	13:55	15:25				
Litschau	09:45	13:00	14:15	16:00				
Alt Nagelberg	Ⓢ 10:10	13:25	14:45	16:25				
Heidenreichstein	09:30	12:30	14:15	15:45				
Alt Nagelberg	10:10	13:10	14:55	16:25				
Alt Nagelberg	11:00	13:30	15:05	16:30				
Gmünd NÖ	11:20	13:50	15:25	16:50				

Hinweise: Ⓢ Doppelausfahrt Ⓢ Lokparade Ⓢ Nostalgiegarnitur mit 1, 2 oder 3 Dieselloks Ⓢ Nostalgiegarnitur mit blauer Diesellok

Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé - 9.

Teil

DI Gerhard Luft

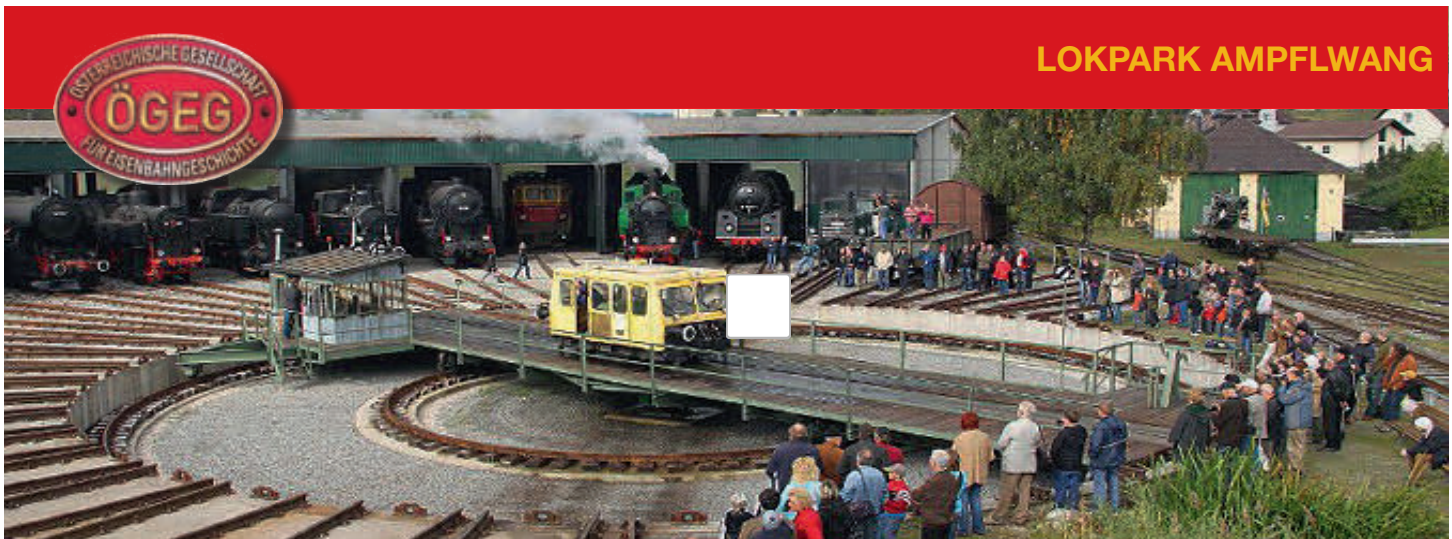
Was 1962 in Spanien an modernen Fahrzeugen eingesetzt wurde, war wirklich modern.

Nachdem wir in den beiden ersten Tagen wie erwartet uralte Dampfloks im Verschub angetroffen hatten, staunten wir nicht schlecht, als plötzlich in Venta de Baños am 12.9.1962 eine Diesellok vor uns stand. Abgedrückt habe ich, aber mein Interesse an dem Bild war so gering, dass ich nicht einmal irgendwelche Notizen dazu gemacht habe. Das Bild 1 zeigt eine Verschublok der Baureihe 10500, von der im Jahre 1954 20 Stück von Henschel und Krauss-Maffei an die RENFE geliefert wurden. Ein langes Leben war ihnen nicht beschieden, denn bereits 1972 endete ihr Einsatz, nachdem noch eine Umnummerierung in Reihe 305 erfolgt war (Erkenntnisse aus dem Internet). Die 10511 war übrigens das einzige Exemplar, das wir gesichtet haben.

Ein anderes „Kaliber“ war da schon der auf seiner Stammstrecke Madrid - Irun verkehrende TALGO „Virgen del Pilar“ („Unsere Liebe Frau auf dem Pfeiler“, Schutzheilige von Spanien und Saragossa) bei der Ausfahrt aus Medina del Campo am 12.9.1962 (Bild 2). Die Entwicklung dieses Gliederzuges in Leichtbauweise („Tren articulado ligero Goicoechea-Oriol“) begann Ende der Dreißigerjahre und revolutionierte den Bau von Eisenbahnfahrzeugen durch Leichtbauweise, Stummelachsen, Abstützung eines Bauteiles auf dem nächsten und sensationell niedrige Einstiegshöhe. Ein geringer Nachteil war, dass nur die zwei „Technikteile“, erkenntlich an den runden Fenstern, in denen sich Gepäckablage, WC, ein technischer Begleiter etc. befanden, Einstiege besaßen. Für Notfälle hatte das letzte Element einen Notausstieg nach hinten. Gewendet werden konnte nur auf einem Gleisdreieck, ein Wagentausch war nur in der Werkstätte möglich.

Gleich am nächsten Tag - und damit ist Schluss mit modern - erblickten wir einen Triebwagenzug bei der Einfahrt in Madrid-Atocha (Bild 3) mit der Kurzbezeichnung TAF (Train Automotor Fiat), der von 1952 bis 1980 im Einsatz stand. Haupteinsatzgebiet war der Städteschnellverkehr, wobei man durch die Zugbildung Triebwagen-Mittelwagen-Triebwagen von Madrid aus durch Zugteilung zwei Großstädte bedienen konnte wie z. B. Valencia und Alicante durch Teilung in La Encina. Auffällig an den Triebwägen waren die großen Kupplungsbälge, eine Fahrzeugnummer ist nirgends erkennbar. ■





LOKPARK AMPFLWANG

Sa, 1. und So, 2. Oktober 2022: HERBSTDAMPFTAGE

Am ersten Oktoberwochenende stellen die Dampf- und Dieselloks der Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) wieder eindrucksvoll unter Beweis, dass sie noch lange nicht zum alten Eisen zählen. Erleben Sie bei einer Fahrt mit der Museumsbahn Ampflwang - Timelkam eine Eisenbahnreise wie zu „Großvaters Zeiten“ oder blicken Sie am Führerstand auf einer Dampf- oder Diesellokomotive dem Lokführer über die Schulter. Während des Aufenthaltes in Timelkam können Sie die ErlebnisWeltEnergie bei freiem Eintritt besuchen. Außerdem haben Sie heuer wieder die Möglichkeit, das Museum am Samstag im Rahmen der Langen Nacht der Museen bis 1 Uhr früh zu besuchen!



AN BEIDEN TAGEN VON 10:00 BIS 17:00 UHR GEÖFFNET!

- ☞ Alle Museumsbereiche geöffnet
- ☞ Führungen und Schauarbeiten
- ☞ Drehscheibenvorführung am Samstag und Sonntag um 15:00 Uhr
- ☞ Gratis-Führerstandsmittfahrten auf Dampfloks und Motordraisinen mindestens 3 Lokomotiven in Betrieb
- ☞ großer Eisenbahn- und Bergbau-Erlebnisspielplatz
- ☞ Spur 1 und H0-Modelleisenbahn in Betrieb
- ☞ Lokpark-Café geöffnet
- ☞ Nacht-Fotostunde Samstag 20-21 Uhr (Unkostenbeitrag: 15 €; gesonderte Anmeldung notwendig.)
- ☞ Samstag (Lange Nacht der Museen) bis 1 Uhr geöffnet!

EINTRITTSPREISE:

Erwachsene	16,-
Erwachsene ermäßigt	14,-
Familien (Kinder*)	29,- 8,-

MUSEUMSBAHN:

Einfache Fahrt Erwachsene	12,-
Hin+Rückfahrt Erwachsene	17,-
Einfache Fahrt Kinder*)	5,-
Hin+Rückfahrt Kinder*)	7,-

KOMBI (Eintritt + Hin+Rückfahrt)

Erwachsene	26,-
Erwachsene ermäßigt	24,-
Familien (Kinder*)	49,- 12,-

*) 6-15 Jahre; unter 6 Jahre gratis.
Erm. Eintritt f. Studenten, Lehrlinge, Präsenz-, Zivildienstler, Senioren, Behinderte, Mitglieder v. ÖGEG, AK u. Eisenbahnromantik-Club, Inhaber der OÖN- od. Salzkammergut-Erlebniscard; Gruppen ab 10 Personen.

Samstag ab 17 Uhr gelten ausschließlich die Tickets der „Langen Nacht der Museen“!

INFORMATIONEN:

- Telefonisch unter 0664-5087664
- per E-Mail an info@lokpark.at
- im Internet unter www.lokpark.at

Fahrplan der Museumsbahn:

Die Haltestelle „Timelkam Energie-AG“ ist 10 Min. Fußweg vom ÖBB-Bahnhof Timelkam entfernt.

Bergfahrt			
Timelkam Energie-AG	10:00	14:00	17:15
Ampflwang Museum	10:30	14:30	17:45
Talfahrt			
Ampflwang Museum	9:00	12:45	16:30
Timelkam Energie-AG	9:30	13:15	17:00

Sonderhalte der WESTbahn:

Für die bequeme Anreise aus Richtung Wien und Linz hält der WESTbahn-Zug WB 904 (Wien West ab 7:40) in Timelkam. Für die Rückreise legt auch der Zug WB 925 (Wien West an 19:20) in Timelkam einen außerplanmäßigen Halt ein.





Ins Ländle, zum „Rhein Schauen“ - Teil 1

DI Helmut Bogner

Die schmalspurige „Dienstbahn der Internationalen Rheinregulierung“ und die daraus hervorgegangene Museumsbahn ist im Osten Österreichs recht wenig bekannt - Grund genug, um über diesen interessanten und außergewöhnlichen Betrieb hier einmal zu berichten.

Der erste Teil befasst sich hauptsächlich mit der Geschichte der IRR, den wichtigsten Fahrzeugen des Personenverkehrs und dem Nostalgiebetrieb des Vereins „Rhein-Schauen“ zum Bodensee. Im zweiten Teil werde ich auf weitere Fahrzeuge, den Museumsverkehr in Richtung Schweiz, zum Steinbruch Kadelberg und auf die interessanten Nostalgiegüterzüge eingehen.

Ein kurzer Blick in die Geschichte der „Internationalen Rheinregulierung“ IRR:

Ähnlich wie die Donau in Wien bis etwa 1875 verlief der Rhein im Flachland im Bereich von Ostschweiz und Vorarlberg bis zur Bodenseemündung breit gefächert in zahlreichen kleinen Flussläufen. Diese konnten nicht allzu viel Wasser weiterleiten und der Rückstau hatte, vor allem nach der Schneeschmelze in der Schweiz, in Liechtenstein und in Österreich, regelmäßig Hochwasserkatastrophen zur Folge. Ende des 19. Jahrhunderts begann man, ähnlich wie in Wien, dem Rhein in diesem Bereich ein neues Bett mit geringem Strömungswiderstand zu geben, in dem sich das mitgeschwemmte Geschiebe nicht ablagern, sondern in den See weitergeleitet werden konnte. Zu diesem Zweck mussten enorme Mengen an Material transportiert werden.

Von oben nach unten:

Das bekannteste, aber in dieser Saison baustellenbedingt nicht erreichbare Ziel der Ausflugszüge ist der östliche Damm im Bodensee. Die beiden parallelen Dämme dienen der strömungstechnisch günstigen Einleitung des Rheins in den See. Die Strecke endet mit einer zweigleisigen Ausweiche. Hier ist derzeit keine Oberleitung mehr vorhanden, der Stangenstromabnehmer ist niedergebunden und die Lokomotive fährt im Dieselbetrieb. Im Bild ist „URS“, die 1950 in Betrieb genommene Schwesterlokomotive der „HEIDI“, mit dem planmäßigen Zug nach dem Umsetzen am Streckenende zu sehen. Foto: DI Helmut Bogner, 26.8.2021

Das Fabriksschild der Lokomotive URS mit der damaligen Firmenbezeichnung „Ernst Stadler - Elektrofahrzeuge Zürich“. Foto: DI Helmut Bogner, 26.8.2021

„Sicher ist sicher“: ein Felsbrocken sichert den Prellbock am Gleisabschluss auf dem Bodensedamm, im Hintergrund der See in Blickrichtung Lindau. Foto: DI Helmut Bogner, 17.9.2021



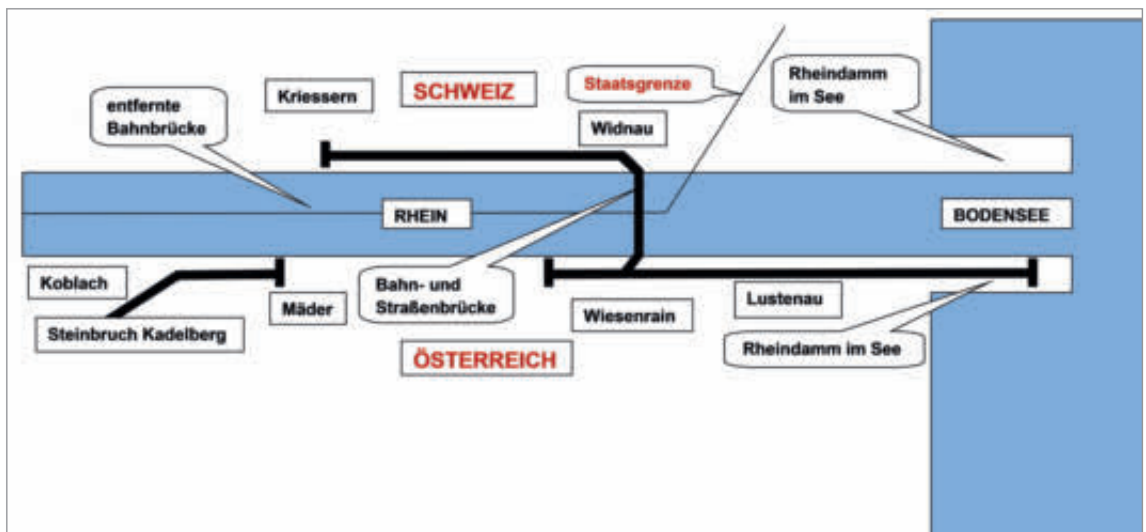
tiert werden. Der Staatsvertrag von 1892 zwischen der Schweiz und Österreich regelte diese internationalen Arbeiten und führte zur Gründung der schmalspurigen, dampfbetriebenen „Dienstbahn der Internationalen Rhein-Regulierungs-Kommission“. Hauptaufgabe war der Abtransport von ausgebaggertem Material und der Transport von großen Steinen von nahegelegenen Steinbrüchen zur Errichtung der erforderlichen Dämme und Mauern. Besonders markante Bauwerke sind die beiden Dämme, die weit in den Bodensee reichen und den Rhein strömungstechnisch günstig in den Bodensee leiten. Auch auf diesen beiden Dämmen verlaufen Gleise.

Entsprechend dem Baufortschritt wurden die ursprünglich dampfbetriebene Strecke und deren Nebengleise immer wieder angepasst. Ab 1946 begann die Elektrifizierung der Streckengleise, die immer wieder kurzfristig veränderten Nebengleise blieben ohne Oberleitung. Wegen dieser nur teilweisen Elektrifizierung kamen nach den Dampflokomotiven Hybridlokomotiven zum Einsatz. Das Oberleitungssystem war für Stangenstromabnehmer ausgelegt, der auf kurzen Auslegern verlegte Fahrdrat verläuft seitlich der Gleismitte. Es gibt keine Oberleitungsweichen; Ausweichen besitzen nur einen durchgehenden Fahrdrat. Bei Begegnungen zweier Elektrolokomotiven muss daher bei einer Lokomotive der Rollenstromabnehmer abgezogen werden.

Ebenso ist das Betriebszentrum in Lustenau, abgesehen vom Durchfahrtsgleis, ohne Oberleitung ausgeführt. Das ursprünglich dichte Netz dieser Bahn wurde auch für andere Aufgaben, etwa für den Autobahnbau in der Schweiz, verwendet.

Strecke:

Kurz vor dem Ende des Güterverkehrs im Jahre 2006 führte die damals noch 33 km lange Strecke nur mehr vom Vorarlberger Steinbruch Kadelberg in Koblach rechtsrheinisch bis zur eigenen Eisenbahnbrücke beim Grenzübergang Mäder/Kriessern, wo auf die linke Stromseite, also auf Schweizer Staatsgebiet, gewechselt wurde. Im Jahre 2012 wurde die Strecke wegen dem Abbau dieser Eisenbahnbrücke leider in zwei Teile getrennt. Entlang des Rheins führt die Strecke in der Schweiz weiter, parallel zum Rhein bis zum Grenzübergang Widnau/Wiesenrain, wo wieder auf die österreichische Seite gewechselt wird. Diese Straßenbrücke wird ähnlich einer Straßenbahn in Seitenlage mitbenutzt. Kurz nach der Brücke wendet sich die Strecke wieder nach Süden zu einem zweigleisigen „Kopfbahnhof“. Von dort geht es nach dem Stürzen der Züge nach Norden zum Betriebszentrum Lustenau und weiter bis zur Endstation auf dem rechtsrheinischen Damm im Bodensee. Die Spurweite beträgt 750 mm, der kleinste Bogenradius 60 m, die Maximalsteigung 15 ‰.



Oben:

Vor dem Heizhaus im Betriebszentrum Lustenau befindet sich eine kleine, handbetriebene Drehscheibe, auf der die Lokomotive ST. GALLEN-WIDNAU am 28.8.2021 für den Einsatz vor dem Nostalgiezug in Richtung Bodensee gedreht wird. Diese 1910 von der Lokomotivfabrik Jung unter der Fabriknummer 1516 gebaute, 80 PS starke Lokomotive hieß ursprünglich ST. GALLEN. Nach der Abstellung 1959 war sie vor dem Gemeindehaus in Widnau als Denkmal aufgestellt und wurde 1999 wieder in Betrieb genommen. Foto: DI Helmut Bogner

Mitte: Streckenskizze

Rechts:
Namens- und Fabriksschild der ST. GALLEN-WIDNAU.

Foto: Lukas Bogner, 18.9.2021





Museumsbetrieb:

Schon in den letzten Jahren des Güterverkehrs wurden an Wochenenden Sonderzüge angeboten. Seit 2008 wird die Bahn ausschließlich als Museumsbahn vom Verein „Rhein-Schauen“ betrieben. Die Fahrten beginnen meist im Betriebszentrum im Bauhof Lustenau, wo sich neben den Werkstätten auch ein Rundheizhaus mit einer kleinen Drehscheibe befindet. In zwei Museumshallen kann man sich dort auch über die Rheinregulierung informieren und im Heizhaus sind interessante Exponate zu besichtigen. Am bekanntesten sind die Fahrten zum Bodensee, wo das Gleis auf dem rechten, im See gelegenen Stromleitdamm mit einer Ausweiche endet. Wegen des Neubaus der Straßenbrücke über den Rhein bei Fussach ist die Strecke zum Bodensee in der Saison 2022 dort allerdings unterbrochen. Bisher kreuzte die Straße nämlich gleich nach der Brücke die Bahn auf einer mit Lichtzeichen gesicherten Eisenbahnkreuzung. Die höher gelegte neue Brücke muss aber von der Bahn unterfahren werden. Das Gleis wird daher abseits des weiter bestehenden Damms tiefer gelegt. Heuer wird daher von Lustenau ausgehend ausschließlich in Richtung Süden, auch über die Grenze in die Schweiz und eventuell - nach der zu Fuß erfolgten Überquerung des Straßenbrücke bei Mäder - weiter auf der abgetrennten Strecke bis zum Steinbruch Kadelberg gefahren. Dort gibt es einen kleinen Bahnhof und Hallen, wo die dort stationierten Fahrzeuge beheimatet sind. Im bereits gesperrten Steinbruchgelände selbst gibt es keinen Schienenverkehr mehr.

Bemerkenswert ist die Vielfalt der angebotenen Fahrten und - nach eigener Erfahrung - die freundliche Bereitschaft, bei Fotofahrten auch besondere Fotowünsche gerne zu erfüllen. Aktuelles ist auf der Homepage von „Rhein-Schauen“ zu erfahren.

Fahrzeuge:

Da es sich um eine reine Güterbahn ge-

Von oben nach unten:

Die zweite betriebsfähige Dampflokomotive, die 90 PS starke, 1920 bei Maffei in München unter der Fabriknummer 4124 gebaute LIESL, während Revisionsarbeiten im Heizhaus Lustenau. Foto: DI Helmut Bogner, 28.8.2021

Die kleine Verschub-Diesellokomotive MIKI wurde wie ihre beiden Schwestern SUSI und JUNO 1950 bzw. 1951 in England von Motor Rail Simplex gebaut. Sie waren ursprünglich für ein Bergwerk in Südafrika konzipiert, wurden jedoch nicht übernommen. Da SUSI bei einem Brand zerstört wurde, wurde sie durch die baugleiche, 1960 hergestellte SUSI II ersetzt. Links wartet die ST. GALLEN-WIDNAU auf ihren Einsatz. Foto: DI Helmut Bogner, Lustenau, 28.8.2021

Der planmäßige Nostalgiezug mit der Lokomotive ST. GALLEN-WIDNAU bei der Ausfahrt aus Lustenau in Richtung Rheindamm. Foto: DI Helmut Bogner, 28.8.2021

handelt hatte, war es erforderlich, für den Museumsbetrieb geeignete Personenwagen selbst zu fertigen. Auf zweiachsigen Güterwagenuntergestellen von österreichischen Schmalspurbahnen wurden nostalgisch gestaltete Wagenkästen mit Plattformen aufgebaut. Da alle Bahnsteige in Fahrtrichtung zum Bodensee rechts gelegen sind, haben diese Neubauwagen auch nur Einstiege an einer Seite. Zwei Wagen stammen von der Steyrtalbahn und wurden unter Verwendung möglichst vieler Originalteile rekonstruiert. Der ehemalige ÖBB-Dienstwagen Di/s 6507 wird nach einigen Adaptierungsarbeiten als D 51 eingesetzt. Auf dem seit 2012 abgeschnittenen Streckenstück zwischen Kadelberg und Mäder stehen drei, 1954/1955 gebaute, umgespurte vierachsige Personenwagen der Trogenerbahn im Einsatz. Die Lokomotiven und zahlreiche historische Güterwagen stammen von der Rheinregulierungsbahn. Derzeit sind zwei Dampflokomotiven, drei Elektro/Diesel-Hybridlokomotiven und mehrere kleine Diesellokomotiven vorhanden. Die beiden Dampflokomotiven ST. GALLENWIDNAU und LIESL waren nach ihrem Einsatz im Güterverkehr als Denkmäler in Widnau bzw. Lustenau aufgestellt und wurden mehrere Jahre danach wieder betriebsfähig gemacht.

Bemerkenswert ist die erste, 1947 in Betrieb genommene Elektrolokomotive HEIDI: Sie und ihre 1950 in Betrieb genommene Schwesterlokomotive URS sind die ersten von Stadler gebauten Lokomotiven für Oberleitungsbetrieb und damit die Ur-ahnen der heute in aller Welt betriebenen Triebwagen und Lokomotiven dieser international tätigen Firma. Die heute noch betriebsfähige, nach einer Tochter von Ernst Stadler benannte Lokomotive HEIDI wurde erst 1951 durch den Einbau eines Akkumulators für fahrleitunglosen Betrieb ertüchtigt. Der Akkumulator wurde 1959 durch ein Dieselaggregat ersetzt. Der Vorbau, der den Akkumulator bzw. das Dieselaggregat beherbergt, war bei der Lieferung der Lokomotiven noch nicht vorhanden. Zur Eröffnungsfahrt des elek-

Von oben nach unten:

Der C 12, einer der druckluftgebremsten, unter Verwendung eines Güterwagenuntergestells selbst gebauten Personenwagen. Foto: DI Helmut Bogner, 26.8.2021

Ebenfalls selbst gebaut wurde der C 21, der mit seiner herabklappbaren Rampe auch Rollstuhlfahrern eine Mitfahrt im Zug ermöglicht. Foto: DI Helmut Bogner, 26.8.2021

Nr. 10, der 1891 gebaute vormalige Ci 4770, ist einer der beiden ehemaligen Steyrtalbahnwagen. Diese Wagen sind seit 1960, also schon lange vor dem Beginn des Museumsbetriebes, hier und waren ursprünglich nicht als nostalgische Museumswagen, sondern für den Personaltransport eingesetzt. In diesem roten „Salonwagen“ reiste übrigens Bundespräsident Theodor Körner, als er 1955 neben der Eröffnung der Bregenzer Festspiele auch die IRR besuchte. Foto: DI Helmut Bogner, 18.9.2021





trischen Betriebes 1947 waren auf dieser Plattform Bänke für Ehrengäste angebracht. Anschließend wurde dort zur Erhöhung des Gewichtes ein Felsbrocken dauerhaft befestigt. ■

Am regnerischen 27.8.2021 verzichtete man auf das Aufbügeln mitten auf der Strecke zwischen dem Bodensee und Lustenau. Die Lokomotive URS fährt hier mit dem planmäßigen Zug im Dieselpetrieb im Gefälle kurz vor dem Betriebszentrum Lustenau.
Foto: DI Helmut Bogner



Zusammenkünfte und Veranstaltungen

Monika Harrer

WIEN: Jeden Mittwoch außer dem ersten im Monat ab 19.00 Uhr im Restaurant "Falkensteiner Stüberl", 1030 Wien, Kleistgasse 28
GRAZ: Jeden Mittwoch im Verbandslokal: 8010 Graz, Steyrergasse 114, alte Remise, 1.Stock
INNSBRUCK: Jeden ersten Donnerstag im Monat 16.45 Uhr Stammtisch, 17.00 Uhr Vortrag; Café Inthal, 6020 Innsbruck, Wilhelm-Greil-Str. 3
EISENBAHMUSEUM SCHWECHAT: 2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2b, Öffnungszeiten: Fr 14 - 18, Sa, So, Feiertag 10 - 17 Uhr

Sa, 1.10.	14.00 Uhr	Sonderfahrt mit Oldtimergarnitur Stubaitalbahnhof ↔ Igls, Besichtigung Tiroler Lokalmuseum, Vortrag: „Tiroler Eisen- und Straßenbahnen in den Sechzigern“	VEF Innsbruck
	ab 18.00 Uhr	Lange Nacht der Museen: Fahrbetrieb Normalspur und Feldbahn; Pendelfahrten im historischen Triebwagen zwischen Schwechat und Perchtoldsdorf	Eisenbahnmuseum Schwechat
Do, 6.10.	16.45 Uhr	Monatsstammtisch	VEF Innsbruck
Mi, 12.10.	19.00 Uhr	Ing. Rudolf Koller: „Schmalspurparadies Wales“	VEF Wien
Mi, 19.10.	19.00 Uhr	Christian Köller: „2021 ging mehr“, 2. Teil „Eisenbahnen in Österreich und der Schweiz“	VEF Wien
Sa, 22.10.	16.45 Uhr	Fahrt nach Bozen und Besichtigung der Rittnerbahn inklusive Wanderung entlang der historischen Trasse	VEF Innsbruck
Mi, 26.10.	10 - 17 Uhr	Saisonschluss: Dampfbetrieb auf der Feldbahn; Sonderausstellung „60 Jahre Schnellbahn-Stammstrecke“	Eisenbahnmuseum Schwechat
Do, 3.11.	16.45 Uhr	Jahresrückblick	VEF Innsbruck

Bitte informieren Sie sich vor einem Besuch beim Veranstalter, ob die Ausstellungen, Sonderfahrten oder Vorträge auch wie geplant stattfinden können!

Modellbahn-Ausstellungen (alle Angaben ohne Gewähr)

Monika Harrer

Tabelle Farbcodierung:

Wien	NÖ	OÖ	Stmk	Kärnten	Tirol	Salzburg	Vorarlberg	Burgenland
------	----	----	------	---------	-------	----------	------------	------------

jeden Mi, (auch 26.10.!)	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	18 - 21 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66/33
jeden Mittwoch	mntv (Modellbahn nach Tiroler Vorbild)	Anlage, Klubabend	H0	ab 17 Uhr	2500 Baden, Wienerstraße 13-21
jeden Samstag	MEC Graz	Anlage	H0, H0e	14 - 17.30 Uhr	8020 Graz, Lazarettgürtel 54-56
Sa, 1.10.	EMSÖ (Erster Modellstraßenbahnverein Österreichs)	Modulanlage, Nachtfahrt	H0, N	18 - 1 Uhr	2460 Bruck/Leitha, Stefaniegasse 11, Museum „Ehemaliges Bezirksgericht“
So, 2.10.	MBC Strasshof	Klubanlage	H0, H0e	10-12 u.13-16 Uhr	2231 Strasshof/Nordbahn, Sillerstr. 123 (Freigelände des Eisenbahnmuseums)
	DBC Linz	Gartenbahn nur bei Schönwetter	5 Zoll, 7¼ Zoll	ab 13 Uhr	4100 Hagenau 4 (neben Mühlviertler Stelzenwirt)
Do, 6.10.	MBC St. Florian	Fahrtag	H0	17 - 19 Uhr	4490 St. Florian, Stiftstraße 2 (Meierhof)

Sa, 8.10.	MEAV Traiskirchen	Klubanlage	0, 0e	13 - 18 Uhr	2514 Traiskirchen, ÖLW-Gasse 3
So, 9.10.	MBC Strasshof	Klubanlage	H0, H0e	10 - 12 Uhr	2231 Strasshof/Nordbahn, Sillerstr. 123 (Freigelände des Eisenbahnmuseums)
Sa, 15.10.	MEC N-Spur Austria	Klubanlage und Module	N	13 - 18 Uhr	1120 Wien, Meidlinger Hauptstraße 11, Stiege 2, Lokal 15
	MEB Kärnten	Anlage, Gartenbahn	Z, H0, G	10-12, 13-17 Uhr	9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6a
So, 16.10.	MBC Strasshof	Klubanlage	H0, H0e	10-12, 13-16 Uhr	2231 Strasshof/Nordbahn, Sillerstr. 123 (Freigelände des Eisenbahnmuseums)
	IGM 1:87, Wien	Modulanlage	H0	10 - 17 Uhr	2451 Hof am Leithaberge, Wasenbruckerstrasse 3 (Sporthalle)
Fr, 21.10.	IGM 1:87, Wien	Modulanlage	H0	14 - 18 Uhr	2451 Hof am Leithaberge, Wasenbruckerstrasse 3 (Sporthalle)
Sa, 22.10.	IGM 1:87, Wien	Modulanlage	H0	10 - 17 Uhr	2451 Hof am Leithaberge, Wasenbruckerstrasse 3 (Sporthalle)
	Tullner Gartenbahnverein	Anlage; ab 10 Uhr Frühschoppen	G	13 - 18 Uhr	3430 Tulln, Egon-Schiele-Gasse 6
So, 23.10.	MBC Strasshof	Klubanlage	H0, H0e	10 - 12 Uhr	2231 Strasshof/Nordbahn, Sillerstr. 123, (Freigelände des Eisenbahnmuseums)
Mi, 26.10.	MBC Strasshof	Klubanlage	H0, H0e	10-12 u.13-16 Uhr	2231 Strasshof/Nordbahn, Sillerstr. 123, (Freigelände des Eisenbahnmuseums)
	IGM 1:87, Wien	Modulanlage	H0	10 - 17 Uhr	2451 Hof am Leithaberge, Wasenbruckerstrasse 3 (Sporthalle)
	MEFE Ebensee	Fahrbetrieb	H0, H0n3z	14 - 17 Uhr	4802 Ebensee, Rindbachstraße 25
Fr, 28.10.	AMV Johnstraße	Klubanlage (Vorankündigung)	H0, H0e	17 - 19 Uhr	1150 Wien, Johnstraße 40 (im Keller der Schule)
	IGM 1:87, Wien	Modulanlage	H0	14 - 18 Uhr	2451 Hof am Leithaberge, Wasenbruckerstrasse 3 (Sporthalle)
Sa, 29.10.	IGM 1:87, Wien	Modulanlage	H0	10 - 17 Uhr	2451 Hof am Leithaberge, Wasenbruckerstrasse 3 (Sporthalle)
	MBC Hörsching	Anlage, Fahrzeuge	H0, H0e	13 - 16 Uhr	4063 Hörsching, Niederdorfstr. 4 (im Antikhof)
Sa, 5.11.	EÖEMK	Anlage und Flohmarkt	0, 0e	10 - 18 Uhr	1140 Wien, Dampierrestraße 4/1 (Ecke Leysersstraße)
	MEC Salzkammergut	Schauanlage	H0, H0e	10 - 16 Uhr	4810 Gmunden, Druckereistraße 7, Einkaufspark (im Zwischengeschoß)
	MEB Kärnten	Anlage, Gartenbahn	Z, H0, G	10-12, 13-17 Uhr	9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6a
So, 6.11.	EÖEMK	Anlage und Flohmarkt	0, 0e	10 - 17 Uhr	1140 Wien, Dampierrestraße 4/1 (Ecke Leysersstraße)

Veranstaltungen

Monika Harrer

(Alle Angaben ohne Gewähr. Rückfragen bitte ausschließlich an den Veranstalter!)

Sonntag Mittwoch	10.00 - 12.00 Uhr 17.00 - 19.00 Uhr	Vor 60 Jahren: „Linie 47 ade“ und Straßenbahnen in Penzing anno dazumal	1140 Wien, Penzinger Straße 59	Bezirksmuseum Penzing
Sonntag Dienstag	10.00 - 12.00 Uhr 15.00 - 17.00 Uhr	„150 Jahre Nordwestbahn“: Streckenabschnitt Nordwestbahnhof bis Strebersdorf	1210 Wien, Prager Straße 33	Bezirksmuseum Floridsdorf
Di bis So bis 26.10.	10 - 17 Uhr	geöffnet	2231 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
Freitag: Sa, So:	14 - 18 Uhr 10 - 17 Uhr	„60 Jahre Schnellbahn-Stammstrecke Floridsdorf - Meidling“	2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2B	Eisenbahnmuseum Schwechat
Di, Do, Sa, So	9 - 12 Uhr	geöffnet	3751 Sigmundsherberg, Museumsstraße 1	Eisenbahnmuseum Sigmundsherberg
jeden Sonntag	13 - 16 Uhr	Museum zur Geschichte der Pferdeisenbahn	4261 Rainbach im Mühlviertel, Kerschbaum 61	Pferdeisenbahnmuseum & Gaststätte
täglich	lt. Fahrplan	Fahrt nach Retz mit Kellerführung	Drosendorf ↔ Retz	NÖVOG-Reblaus Express
Sa, So und Feiertag	individuell buchbar	Betriebstage	Ernstbrunn ↔ Aspam an der Zaya	Weinvierteldraisine
Sa, So und Feiertag	lt. Fahrplan	Zur Ausstellung „Reiternomaden in Europa“ auf der Schallaburg	Krems a. d. Donau ↔ Spitz a. d. Donau	NÖVOG-Wachaubahn
jeden Sonntag	lt. Fahrplan	Fahrbetrieb mit TW 1 von 1926, Beiwagen nach Bedarf	Payerbach ↔ Hirschwang über Kurort Reichenau	ÖGLB Höllentalbahn

Sa und So	lt. Fahrplan	Fahrbetrieb	Steyr Lokalbahn ↔ Grünburg	ÖGEG Steyrtalbahn
Sa und So	9.17 Uhr	Nach Drosendorf mit Stadtführung	Retz ↔ Drosendorf	NÖVOG-Reblaus Express
Sa, So, Feiertag, außer 9.10.	lt. Fahrplan	Erlebniszug Ötscherbär	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
Sa und So und 26.10.	lt. Fahrplan	Fahrten mit der Dampf- oder Diesellok nach Widnau	Lustenau ↔ Widnau	Rheinbähnle
täglich bis 26.10.	lt. Fahrplan	Große und kleine Wachaufahrt mit Bahn und Schiff	Krems a. d. Donau ↔ Spitz a. d. Donau	NÖVOG-Wachaubahn
Sa, 1.10.	18.00 - 1.00 früh	Lange Nacht der Museen	Details größtenteils noch nicht bekanntgegeben	Bitte erkundigen Sie sich bei den Veranstaltern!
	16.30 bis 21.30 Uhr	Lange Nacht der Museen in Weitra	Gmünd ↔ Weitra	NÖVOG-Waldviertelbahn
	lt. Fahrplan	Lange Nacht im EBM Schwechat	Pendelfahrten EBM ↔ Perchtoldsdorf	KlG B und VEF
	18.00 - 1.00 früh	Im rollenden Museum zum Museum	Ring-Rund	Rent a Bim
	lt. Fahrplan	Erlebniszug Leiser Berge	Korneuburg - Wien Hbf - Zeltweg	regiobahn
	9.42 Uhr	Naturvermittlung im Ötscherbär und Erlebniszug	St. Pölten Hbf ↔ Kirchberg/Pielach	NÖVOG-Mariazellerbahn
1. u. 2.10.	lt. Fahrplan	Betrieb mit der Dampflok U.1	Kienberg YB ↔ Lunz am See	ÖGLB Ybbstalbahn-Bergstrecke
	lt. Fahrplan	Dampflokfahrten	Birkfeld ↔ Koglhof	Club U44 Feistritzalbahn
	10 - 17 Uhr	Herbstdampftage	Lokpark Ampflwang	ÖGEG
So, 2.10.	10 - 17 Uhr	Herbstdampf	2237 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
	10.00 Uhr	Karpfenexpress: Dampflokfahrt zur Schlossfischerei Litschau	Gmünd ↔ Schönau	NÖVOG-Waldviertelbahn
	10.00 Uhr	Planfahrten mit Hauly-Rundfahrt	Bahnhof Vordernberg Markt ↔ Bahnhof Erzberg	Erzbergbahn
Mi, 5.10.	18.30 Uhr	Heinz Kapuscinsky: „80 Jahre Baureihe 52“	1220 Wien, Bernoullistraße 1	VHS Donaustadt
Sa, 8.10.	lt. Fahrplan	Diesellokfest: Sonderfahrten, Dreifachtraktion, Lokparade in Weitra	Gmünd ↔ Weitra Weitra ↔ Groß Gerungs	NÖVOG-Waldviertelbahn
	9.42 Uhr	Naturvermittlung im Ötscherbär und Erlebniszug	St. Pölten Hbf ↔ Kirchberg/Pielach	NÖVOG-Mariazellerbahn
	16.05 Uhr	Kulinarischer Genusszug	Mariazell - St. Pölten	NÖVOG-Mariazellerbahn
So, 9.10.	lt. Fahrplan	Diesellokfest: Sonderfahrten, Doppeltraktion, Lokparade und Doppelausfahrten in Alt Nagelberg	Gmünd ↔ Alt Nagelberg ↔ Litschau	NÖVOG-Waldviertelbahn
	lt. Fahrplan	Fahrten mit der Dampflok Mh.6	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
Sa, 15.10.	lt. Fahrplan	Sturm und Maroni am Erzberg	Bahnhof Vordernberg Markt ↔ Bahnhof Erzberg	Erzbergbahn
	8.37 Uhr	Mit dem Panoramawagen zum Naturpark Ötscher-Tormäuer	St. Pölten Hbf - Gösing, Wanderung nach Wienerbruck - St. Pölten Hbf	NÖVOG-Mariazellerbahn
	ganztags	Bahnhofsfest in Oberbozen	Bahnhof Oberbozen	Rittnerbahn
So, 16.10.	10.00 Uhr	Waldviertler Gulaschzug, Dampflokfahrt	Gmünd ↔ Litschau	NÖVOG-Waldviertelbahn
15. u. 16.10.	lt. Fahrplan	Dampflokfahrten	Birkfeld ↔ Koglhof	Club U44 Feistritzalbahn
Di, 18.10.	18.30 Uhr	Christian Köller: „2021 ging mehr“ Teil 3	1030 Wien, Kleistgasse 28, Gasthaus Falkensteiner Stüberl	EMC Karl Gölsdorf
Fr u Sa 21. u. 22.10.	8.26 Uhr	„Bahndl-Tage“ zu „115 Jahre Rittnerbahn“ mit Sonderfahrt	Bhf Oberbozen - Klobenstein - Maria Himmelfahrt	Rittnerbahn
Mi, 26.10.	10 - 17 Uhr	Abdampfen	2237 Strasshof/Nordbahn Sillerstraße 123	Heizhaus Strasshof
	lt. Fahrplan	Sonderzug zur „Steinbacher Schmankerlroas“	Steyrtal ↔ Grünburg	ÖGEG/Steyrtal-Museumsbahn
	lt. Fahrplan	Fischverkauf im Anglerparadies Hessendorf	Retz ↔ Hessendorf	NÖVOG-Reblaus Express
	lt. Fahrplan	Dampflokfahrt	Birkfeld ↔ Koglhof	Club U44 Feistritzalbahn
Sa, 29.10.	lt. Fahrplan	Abfischen im Klosterteich	Retz Retz ↔ Geras-Kottaun	NÖVOG-Reblaus Express
So, 30.10.	10.00 Uhr	Martiniganslexpress	Gmünd ↔ Litschau	NÖVOG-Waldviertelbahn
Mi, 2.11.	18.30 Uhr	Dieter Moertl: „Baltikum 2019“	1220 Wien, Bernoullistraße 1	VHS Donaustadt



DIE SCHIENE

Österreichische Post AG
MZ16Z040973M ISSN 2222-2251
Retouren an: VEF, Fruethstraße 11, 1030 Wien

VEF
Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

48. Jahrgang

Einzelpreis € 8,00

Nr. **11**

November **2022**

40
Seiten



Inhalt

Vor 60 Jahren	3
Wiener Tramwaytag 2022	6
Der neue Nightjet.....	10
Aktuelles von der Mariazellerbahn	12
Neue Schwellen für die Mariazellerbahn	12
Die Innsbrucker Waldstraßenbahn	13
Kurzberichte.....	15
Rent a Bim im Zubringerverkehr zum Arbeitertag der Wiener Linien.....	15
Innotrans 2022 in Berlin.....	16
Leser schreiben	24
Linie G - vor 100 Jahren Ade	24
Linie 165 - vor 60 Jahren Ade	25
Die Lange Nacht der Museen	27
Ins Ländle, zum „Rhein Schauen“ - Teil 2.....	28
Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé - 10. Teil.....	34
Kurioses am Schienenstrang	37
Veranstaltungen.....	37

Titelbild:

An dieses Gesicht wird man sich gewöhnen müssen: Der Kopf des Steuerwagens des neuen Nightjet, aber auch der neuen RailJet, entspricht weitgehend dem der „Vectron“-Loks aus dem gleichen Haus - siehe auch Bericht auf Seite 10. Foto: Herbert Harrer, 6.9.2022

Fotos letzte Umschlagseite:

Oben:

Die neuen Gesichter der Bahn waren auch auf der Innotrans in Berlin zu sehen: links der Alstom Coradia, in der Mitte der FPS Plus und rechts der Newag-Hybridtriebzug IMPULS, siehe auch Bericht auf Seite 16. Foto: DI Helmut Bogner, 20.9.2022

Unten:

Die Strecke der IRR verläuft meist auf der Krone des rheinbegleitenden Hochwasserschutzdammes. Am 18.9.2021 führte die Museumsbahn einen Fotogüterzug, der von einem Personenzug für die Reisetilnehmer begleitet wurde. Hier im Bild die mit Holzpellets beheizte Dampflok „ST. GALLEN-WIDNAU“ mit den beiden Steyrtalbahnwagen, dahinter der Fotogüterzug auf dem Damm zwischen Lustenau und Wiesenrain. Foto: Lukas Bogner

Impressum

Der gemeinnützige VEF – Verband der Eisenbahnfreunde, 1030 Wien, Fruethstraße 11, ist zur Gänze Herausgeber und Verleger der Zeitschrift Die SCHIENE.

ZVR-Zahl: 193862159
BIC: GIBAATWWXXX
IBAN: AT32 2011 1000 0047 2948
E-Mail: dieschiene@vef.at
Redaktionsadresse: Die Schiene, Fruethstraße 11, 1030 Wien

Die SCHIENE ist das Mitteilungsblatt folgender Vereine: VEF, bahnmedien.at, Erzbergbahn, Neue Landesbahn, ÖGEG, StEF, Tramwaymuseum Graz, Club Mh.6.

Redaktion: Herbert Harrer
Monika Harrer
Satz & Layout: Manuel Szecsenyi

Hersteller: Print Alliance HAV Produktions GmbH, Druckhausstraße 1, 2540 Bad Vöslau.
Vertrieb: Presse Großvertrieb Austria Trunk GmbH.

Einzelpreis: € 8,00; Jahresabonnement: € 50,00 inkl. Postzustellung (Inland). Für VEF-Mitglieder und Mitglieder von Partnervereinen ist die Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors dar und sind – wie auch Beiträge der Partnervereine und Leserbriefe – außer Verantwortung der Redaktion.

Nachdruck bei Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.
Die Vervielfältigung jeglicher Art ist untersagt.

Hinweis:

Auf Grund der Archivierung unserer Zeitschrift im Austria-Forum der TU Graz sind Texte und Bilder der älteren Hefte auch elektronisch verfügbar.

Medienpartner der Zeitschrift Die SCHIENE:

ÖMT – Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen

FH St. Pölten – Fachhochschule St. Pölten

FEDECRAIL – Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

NÖVOG – Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.

IGE – Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH, Deutschland



Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

Mitglied im
ÖMT

Verband Österreichischer
Museums- und Touristikbahnen

Printed in Austria
Logo einsetzen

Sommer in Wien!



Genießen Sie mit Ihren Freunden oder Gästen das besondere Flair, das Wien von heute aus dem Blickwinkel der Straßenbahn vergangener Jahrzehnte zu erkunden.

Steigen Sie ein und erleben Sie den Sommer in Wien bei einer (maskenfreien) Fahrt mit Ihrer persönlichen **Rent a Bim Oldtimer Straßenbahn**.

Tel.: +43 1 892 13 34
E-Mail: info@rentabim.at
www.rentabim.at

Für VEF-Mitglieder gibt es spezielle Konditionen!



DIE SCHIENE

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT & REDAKTION

Sie erreichen uns unter dieschiene@vef.at
oder per Post an:
VEF-Verband der Eisenbahnfreunde,
Fruethstraße 11, 1030 Wien

Beiträge und/oder Veranstaltungstermine sind rechtzeitig (das ist der Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe!) bekannt zu geben, sonst können wir sie nicht veröffentlichen.

**Redaktionsschlüsse der nächsten Ausgaben:
2.11. und 7.12.2022**



www.dieschiene.com



Vor 60 Jahren

Alfred Luft

Nachdem die allerbesten Zeiten des Wiener Zentralfriedhofsverkehrs zu Allerheiligen schon vorbei waren und zudem ausgesprochen garstiges Wetter herrschte, fertigte ich im Vorübergehen halb zufällig nur ein paar Bilder beim Bahnhof Floridsdorf an. Rückblickend war das aus heutiger Sicht allein schon wegen der damals noch zahlreichen Sonderlinien gewiss ein Fehler.

Das erste Bild zeigt einen Zug der Linie 17, den G₂ 2075 mit einem k-Beiwagen [1] am 1.11.1962 in dem Teil der Schöpfleuthnergasse vor dem Bahnhof, der seit 1975, nach dem Tod des hier in Floridsdorf gebürtigen Wiener Bürgermeisters bzw. danach noch Bundespräsidenten, Franz-Jonas-Platz heißt. Von den vielen kleinen Häusern hinter dem Zug ist heute nichts mehr übrig, hohe Neubauten säumen nun den Platz!

Aus Anlass der 125. Wiederkehr der Eröffnung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, der ersten dampfbetriebenen Eisenbahn Österreichs am 13.11.1837, gab es in Deutsch Wagram, das kurzfristig Endpunkt der ersten Teilstrecke war, eine kleine Ausstellung, welche ich am 25.11.1962 besuchte. Dort war auch die erste, 1912 für die Mittenwaldbahn gelieferte Elektrolok 1060.001 zu sehen [2]. Dieses Prachtstück



des Technischen Museums ist zurzeit für Besucher unzugänglich im Depot Haringsee verwahrt. Ebenfalls ausgestellt war die 55.5708 (heute in Strasshof) als älteste damals noch in Verwendung stehende ÖBB-Dampflok [3]. Die schier unverwüsthche, einfache und pflegeleichte Reihe 73 der kkStB wurde zwischen 1885 und 1909 in nicht weniger als 454 Exemplaren geliefert. Obgleich zuletzt schon unter anderem wegen ihrer „Höchstgeschwindigkeit“ von 35 km/h längst überholt, hatte das Militär wegen vorgenannter Eigenschaften lange auf dieser Type bestanden. Die äußerlich wunderschön restaurierten, aber nur rollfähigen Schnellzugsloks 310.23 [4] und 214.10 [5] waren ebenfalls zu bewundern. Während erstere nun betriebsfähig im Museum Strasshof untergebracht ist, befindet sich letztere unter ihrer letzten Nummer 12.10 im Wiener Haupthaus des Technischen Museums. Darüber hinaus waren noch zwei Personenwagen des Technischen Museums ausgestellt. Der 1897 gebaute Dritte-Klasse-Wagen aus der Dampfzeit der Wiener Stadtbahn, Cu 9424 [6], steht derzeit im Wiener Straßenbahnmuseum „Remise“ neben seinen elektrischen Nachfolgern, während der Ci 1018 des Baujahrs 1888 [7] nun im Eisenbahnmuseum Schwechat des VEF zu sehen ist.





Kurz zuvor, am 23.11., war auch Peter Schmied in Deutsch Wagram. Er hatte dabei das Glück, dass dort unter beachtlicher Dampfwolke die 52.7651 vor einer langen Kette offener Güterwagen vorbeikam [8]. Zweiachser bestimmten damals noch das Bild des Güterverkehrs.

Am 17.11.1962 fand mein Bruder Gerhard Luft in Hütteldorf noch die auf ihre Verschrottung wartende 12.13 vor [9]. Geliefert 1936 als 214.13 von der Floridsdorfer Lokomotivfabrik, war sie die letztgebaute Dampfschnellzugslok Österreichs! ■



Wiener Tramwaytag 2022

Roman Lillich

Der diesjährige Tramwaytag fand am 3.9.2022 im Betriebsbahnhof Brigittenau der Wiener Linien sowie am Vorplatz der U6-Haltestelle Spittelau statt. Selbstverständlich war Rent a Bim mit einem Stand sowie mit den Garnituren L 548+l₃ 1852 und M 4149+m₃ 5235 im Zubringerverkehr vertreten. Auch die Wiener Linien - mit der Garnitur E₁ 4862+c₄ 1359 - sowie der Verein WTM waren mit Nostalgiefahrzeugen unterwegs. Im Betriebsbahnhof Brigittenau war der Museums-E₁ 4549 ausgestellt, mit dem sich die Besucher kostenlos fotografieren lassen konnten, was rege in Anspruch genommen wurde. Er war korrekt als Linie N besteckt und bereits am Vortag zugeführt worden. Am Gleisvorfeld posierte der GP 6408 als Bühne und als modernes Schienenfahrzeug war ein Flexity ausgestellt. Somit darf also mit Fug und Recht behauptet werden, dass die Type E₁ nun schon zu den historischen Wagen zählt. Die SCHIENE berichtete in den Ausgaben 03/2017 sowie 02 und 08/2022 über die Geschichte der Type und die zu Ende gehende Ära der Wagen Type E₁. Mittlerweile wurden per 13.7.2022 alle Wagen bis auf die beiden VRT (4866 und 4867) sowie den 4862 offiziell skartiert. Der 4862 trat am 6.9.2022 samt Beiwagen als letzter nicht skartierter E₁ seinen „letzten Weg“ in die Hauptwerkstätte an. Damit war der Tramwaytag sozusagen auch aller Wahrscheinlichkeit nach der unwiderrufliche Abschied von E₁ und c₄ und dokumentierte nochmals die Ära, die mit dem Ersteinsatz der E₁ am 30.1.1967 auf der Linie 38 begann. Der erste Einsatz der Type c₄ datiert mit 30.10.1974 auf der Linie 6. Die c₄ wurden in der Regel hinter Motorwagen der Type E₁ eingesetzt, selten waren Einsätze hinter E, L oder L₃. Museal wird von den Wiener Linien zum E₁ 4549 der c₄ 1360 aufbewahrt. Als ältester Wagen erlebte der 4774 beachtliche 50 Jahre im aktiven Dienst. Während die c₄ von Anfang an schaffnerlos

Von oben nach unten:

So hat es begonnen: Wagen 4702 fabriksneu 1968 am Gelände der alten Hauptwerkstätte Jheringgasse. 2004 in Wien ausgemustert kam er nach Miskolc, wo er von 2005 bis 2014 im Einsatz war. Foto: Fotograf unbekannt, Sammlung Roman Lillich

Noch 2015 konnte man solche Aufnahmen machen: Der VRT-E₁ 4866 einmal nicht am Ring, sondern in Stammersdorf neben dem E₁ 4803 auf der Linie 31.

Foto: Roman Lillich

Verbeulte Ikonen einer glorreichen Zeit posieren kurz vor ihrem Ende im Jahr 2022 vor dem Bahnhof Floridsdorf.

Foto: Roman Lillich





geliefert wurden, war der schaffnerlose Betrieb bei den E₁ erst ab den Wagen 4729 (SGP) bzw. 4500 (Lohner) möglich (als Geomatic mit Schaffnerplatz wurden noch 4729-4778 und 4500-4504 geliefert, danach ab Werk ohne Schaffnerplatz). Gebaut wurden die E₁ bis 1976, die c₄ bis 1977. Der Ausbau der Schaffnersitze aus den E₁ zog sich übrigens bis 1988 hin.

Das Einsatzgebiet der E₁ erstreckte sich auf fast alle Linien (Linien, die 1967 bestanden bzw. bis heute bestehen und wo nie E₁ zum Einsatz kamen waren: 106, 7, 17, 17A, 217/317, 39, 48, 260/360, 61neu, 74, 78, 80, 181 sowie die Sonderlinien 17/16, 45/46 und 75/78 sowie U2Z und die U-Bahn-Ersatzlinien 66 und 68). Erwähnenswert ist noch die VRT (Vienna Ring Tram). Hier wurden ab 1.4.2009 die E₁ 4866 bzw. 4867 als Stadtrundfahrtenwagen auf der Strecke Ring-Rund eingesetzt. Seit 2020 ruht der Betrieb, zum Berichtszeitpunkt war ihr weiteres Schicksal noch unklar.

Neben den Fotos vom Tramwaytag wollen wir mit einigen Bildern auch von den E₁+c₄ Abschied nehmen. ■



Von oben nach unten:

„A new star is born“: Der Museums-E₁ 4549 am 2.9.2022 unterwegs zu seinem ersten Termin außerhalb des Museums, hier als Linie N bestückt auf der Kreuzung Rennweg/Landstraßer Hauptstraße.
Foto: Roman Lillich

Die Rent a Bim-Garnitur 4149+5235 als Zubringer zum Tramwaytag auf der Augartenbrücke. Foto: Roman Lillich, 3.9.2022

Nach dem Abzug von der Linie 30 hieß es nun endgültig Abschied nehmen: vermutlich letzter Einsatz von E₁+c₄ am Tramwaytag, hier 4862+1359 auf der Augartenbrücke. Foto: Roman Lillich, 3. 9. 2022

Den zweiten Zubringerzug von Rent a Bim bildeten 548+1852, hier vor dem Bhf. Brigittenau. Foto: Roman Lillich, 3.9.2022



Der E1 4549 schon als Museumsfahrzeug, ausgestellt im Bhf. Brigittenau. Foto: Sabine Grahsner, 3. 9. 2022



Unbeachtet von der Öffentlichkeit fahren am 6.9.2022 E1 4862+c4 1359 nach ihrem letzten Einsatz am Tramwaytag Richtung Hauptwerkstätte und somit ihrem Ende entgegen. Foto: Roman Lillich



Tramway Museum Graz präsentiert

Nikolo-Bim 2022



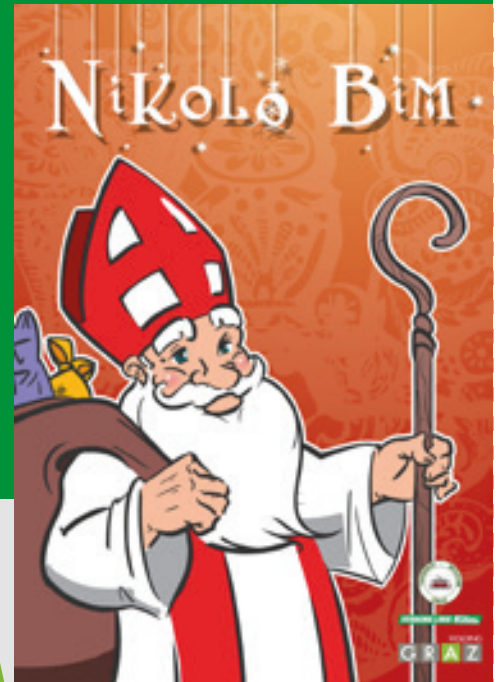
Erleben Sie eine Straßenbahnfahrt mit einem ganz besonderen Fahrgast. Die Frage, die sich alle Kinder stellen, wann steigt der Nikolaus zu?

Die Antwort: Während der ca. 45-minütigen Fahrt durch das vorweihnachtliche Graz, aber wann genau bleibt eine Überraschung und er hat für jedes Kind auch ein kleines Geschenk dabei.

Leuchtende Kinderaugen sind garantiert.

In der Remise gibt es einen kleinen „Adventmarkt“ mit weihnachtlichen Köstlichkeiten!

(Konsumation nicht im Fahrpreis enthalten)



Nähere Informationen und Tickets unter:
www.tramway-museum-graz.at

3. & 4. Dezember
jeweils 12:00; 13:30; 15:00 & 16:30
ab Remise Steyrergasse

Advent-Bim

24.11. bis 23.12.

jeweils Freitag, Samstag und Sonntag
und am 8. Dezember 16:00-21:00 Uhr

sowie am 24. Dezember

in der Zeit von 10:00-17:00 Uhr

Fahrpreise:

Erwachsene	€ 15,-
Kind 5-15 Jahre	€ 8,-
Kind unter 4 Jahren	€ 4,-



Tickets rechtzeitig unter
tramway-museum-graz.at
reservieren!

Mit freundlicher Unterstützung von:



Der neue Nightjet

Herbert Harrer

Am 6.9.2022 fand im Werk von Siemens Verkehrstechnik in der Leberstraße (vormals SGP) in Simmering die Vorstellung von drei Wagen der neuen Nightjet-Garnituren statt. Diese stießen auf großes Interesse der Fachwelt und auch einiger Zeitungen, handelt es sich doch um die ersten, nach langen Jahren neu beschafften Fahrzeuge für den Nachtreiseverkehr auf Europas Schienen.

Nicht nur die Anzahl der Medienvertreter, auch die Anwesenheit von Frau Bundesminister Leonore Gewessler und dem ÖBB-Vorstandsvorsitzenden Andreas Mattha sowie leitender Herren von Siemens unterstrich die Wichtigkeit des Ereignisses. Nach einigen Ansprachen und Reporterfragen durften die drei bereitgestellten Wagen auch innen besichtigt werden. Dies waren:

- Der Steuerwagen Bfmpz 73 81 80-91 706-9 mit neuartigen Sitzbänken, in den allerdings nur durch die Stirntür hineingeschaut werden konnte,
- der Liegewagen Bcmz 73 81 52-91 403-7 mit drei herkömmlichen Vierer(Familien-)abteilen und 28 abgetrennten Schlafkojen und
- der Schlafwagen WLAmz 73 81 70-91 203-9 mit 9 Zweierabteilen mit Längsbetten, WC mit integrierter Duscmöglichkeit sowie einem Deluxe-Abteil mit quer angeordneten Betten, WC und Duschkabine. Es befindet sich am Wagenende über dem Drehgestell (!), was aber durch die besondere Schalldämmung kein Problem sein soll. In allen Abteilen sind die Stufen zum oberen Bett fix eingebaut. Eine Garnitur soll aus einem Steuerwagen (Großraumwagen mit Sitzplätzen), einem behindertengerechten, mit Niederflureinstieg versehenen Multifunktionswagen mit entsprechendem Abteil, rollstuhlgängigem WC, Fahrradstellplätzen und Zugführerabteil, drei Liegewagen und zwei Schlafwagen bestehen. Mehrere nur halb fertige Fahrzeuge, teilweise noch ohne Drehgestelle, standen hinter den drei Wagen „ums Eck“ abgestellt. Derzeit laufen umfangreiche Test- und Zulassungsfahrten, sodass mit dem Einsatz der ersten Garnituren im Herbst 2023 gerechnet werden darf. Speziell im Italienverkehr werden sie schon sehnsüchtig erwartet. ■

Alle Fotos: Herbert Harrer, 6.9.2022



Tag- (links) und Nachtstellung (rechts) der geräumigen Abteile mit nur mehr vier Liegen, aber dafür auch Platz zum Sitzen und zum Frühstück.



Deutlich enger schauen bei gleicher Bettgröße die mit einem Rollladen verschließbaren Miniabteile aus - links geöffnet, rechts ein Blick in den Gang bei geschlossenen Läden. Viel Gepäck sollte man aber nicht mithaben...



Oben:
Auch von außen sind die in Vierergruppen angeordneten Minikabinen gut auszumachen.

Rechts:
Die Schlafwagenabteile wirken geräumiger und haben ein WC mit integrierter Dusche sowie sogar ein kleines Tischchen.



Das Deluxe-Abteil bietet mit quer zur Fahrrichtung angeordneten Betten deutlich mehr Platz, eine Sitzecke mit Tisch und sogar eine abgetrennte Duschkabine.



Ums Eck standen noch ein paar halbfertige Wagen.



Das Drehgestell soll bei geringerem Gewicht über eine verbesserte Laufruhe verfügen.

Aktuelles von der Mariazellerbahn

Roman Lillich

Am 10. 9. 2022 verkehrte der Erlebniszug „Ötscherbär“ mit den Lokomotiven E 10 und E 7 in Doppeltraktion. Beide Lokomotiven (ehemals ÖBB 1099) sind im neuen Farbschema braun-gold lackiert. Erstmals war somit eine Doppeltraktion in dieser Lackvariante unterwegs. Normalerweise genügt eine Lok, doch an diesem Tag fuhr der Zug, für eine Reisegruppe verstärkt, mit 11 Wagen.

Dem Vernehmen nach wird derzeit an der E 11 gearbeitet, sie soll spätestens nächstes Jahr wieder in Rot-Crème zur Verfügung stehen, womit dann mit E 11 und E 14 auch wieder zwei rote vorhanden sind.

Der Bahnhofsumbau Mariazell ist nun für 2024 vorgesehen, somit verbleibt dort derzeit noch Alles beim Alten.

Der Aussichtswagen 3, welcher in den Sommermonaten oft im Erlebniszug „Ötscherbär“ mitläuft, soll dem Vernehmen nach nächste Saison durch einen moderneren Wagen, der keine Aufsichtsperson benötigt, ersetzt werden. ■



E 7+ E 10 bei der Ausfahrt aus Wienerbruck-Josefsberg am 10. 9. 2022. Foto: Roman Lillich

Neue Schwellen für die Mariazellerbahn

DI Helmut Bogner

Eine wesentliche Aufgabe der Schwellen ist es, die Lage des Gleises über lange Zeiträume hinweg stabil zu halten. Besonders in engen Bögen kommt es nicht nur durch die Fliehkraft der Fahrzeuge, sondern auch durch die regelmäßigen, temperaturbedingten Spannungs- bzw. auch Längenänderungen der Schienen zu seitlichen Verschiebungen, die über lange Zeiträume hinweg zu Lageänderungen des Gleises führen können. Diese Unregelmäßigkeiten verschlechtern die Laufgüte der Fahrzeuge und machen dadurch eine Nachbearbeitung des Oberbaues notwendig. Es gab schon viele Versuchsbauarten, allgemein bekannt sind vielleicht die V-förmig diagonal verlegten Schwellen im Weichenbereich des Bahnhofes Eichberg an der Semmeringbahn. Im Zuge der Oberbausanierungen hat man seitens der NÖVOG gemeinsam mit der Herstellerfirma MABA Fertigteileindustrie GmbH eine optimierte Betonschwelle für 760 mm Spurweite entwickelt. Eine neue Formgebung, mehr Masse und eine spezielle Kunststoffschicht auf der Unterseite, die sich mit dem Schotter besser verzahnt, bewirken eine bessere Lagestabilität. Die nach Neulagen übliche Setzung, die man bei hochbelasteten Normalspurbahnen meist durch eine Nachbearbeitung mit einem dynamischen Gleisstabilisator verhindert, wird vermindert.

In sechs Versuchsabschnitten wurden bisher etwa 3000 Stück eingebaut. Bei verschiedenen Belastungen hinsichtlich Geschwindigkeit, Seitenbeschleunigung und Zugfrequenz wurden vorerst einmal bisher sehr positive Testergebnisse gemeldet. ■



Ein Vergleich zwischen alten und neuen Schwellen zeigt den Größenunterschied. Foto: Tschudnig, NÖ Bahnen, 25.9.2022

Die Innsbrucker Waldstraßenbahn

Johann Mlaker

Eine Fahrt mit einer Oldtimergarnitur (dem Triebwagen 1) der „Sechserlinie“ nach Igls und retour und anschließend einen Besuch des Tiroler Lokalmuseums inklusive eines Vortrags „Eisen- und Straßenbahnen Tirols in den Achtzigern“ erlebten die teilnehmenden Mitglieder des VEF am 1.10. Ausgezeichnet organisiert hatte die Veranstaltung Herr Andreas Lassnig von den Tiroler Museumsbahnen.

Sehr interessant liest sich die Geschichte der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn - so eigentlich die aktuell richtige Charakterisierung. Erste Projekte für den Bau reiner Ausflugsbahnen zu Touristendestinationen nach Schweizer Vorbild tauchten mit Beginn des Fremdenverkehrszeitalters in Tirol am Ende des 19. und Beginn des 20. Jahrhunderts auf. Nach dem erfolgten Bau der Achenseebahn in den Jahren 1887 bis 1889 dachte man an eine Zahnradbahnstrecke von Innsbruck aus über den Paschberg Richtung Igls auf den Hausberg Innsbrucks, den Patscherkofel. Die Pläne dazu verliefen sehr schnell im Sand. Verwirklicht wurde im Anschluss der Bau einer dampfbetriebenen Ausflugsbahn vom Betriebsbahnhof der Lokalbahn Innsbruck - Hall in Tirol in Amras, am Fuße des Bergisel gelegen, bis zur damals selbstständigen Gemeinde Igls, die im Jahr 1904 zum Luftkurort erhoben wurde. Die 8,362 km lange meterspurige Überlandstraßenbahn war ursprünglich als Lokal- bzw. als Kleinbahn konzessioniert. Trotz widriger Topographie mit feuchten Moränenhängen gelang es, die Strecke nach verhältnismäßig kurzer Bauzeit fertigzustellen. Die feierliche Eröffnung erfolgte im Jahr 1900. Leider wurden die Ortschaften Aldrans, Lans und Sistrans nur sehr peripher erschlossen, da die Anwohner eine große Rauchbelästigung durch die Dampflokomotiven in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft befürchteten. So befinden sich die angeführten Haltestellen sehr weit vom heutigen Siedlungsgebiet entfernt und berauben der Bahn dadurch der möglichen Attraktivität im öffentlichen Verkehrsnetz. Dafür klingen weitere Stationen wie Bretterkeller, Tummelplatz, Schönrud und Tanteget an der Strecke recht einladend. Zudem gibt es im unmittelbaren Umfeld sehr viel zu entdecken und zu bestaunen, zum Beispiel den Waldmoorkomplex, ein etwa 1,5 Hektar großes Moorgebiet am Paschberg in Amras. Dieses empfindliche Biotop wurde in den vergangenen Jahren liebevoll saniert und somit die Voraussetzung geschaffen, dass sich das Moor renaturieren kann. Hier eingebettet befindet sich auch

ein Keltisches Baumhoroskop. Auch zwei Kunstbauten sind Teil der Strecke: die Sillbrücke Innsbruck und der Tunnel Amras.

Die Elektrifizierung der Bahn erfolgte im Jahr 1936. Dadurch erlebte sie in den 1950er- und 1960er-Jahren eine erneute Blütezeit. Im Zuge des Baus der Südtangente der Autobahn durch Innsbruck waren in den 1970er-Jahren die beiden Lokalbahnen nach Igls und Fulpmes von Einstellungsplänen betroffen, welche aber glücklicherweise verworfen wurden. Im Anschluss erfolgte, nach dem Einbau einer Wendeschleife am Bahnhof Igls, wieder eine Modernisierung der Linie 6 mit gebrauchten Straßenbahngarnituren. Die Schleife könnte auch noch heute genützt werden.

Der derzeitige Fahrplan der Linie 6 zeitigt ein tristes Bild: an Schultagen von Montag bis Freitag verkehrt lediglich nur ein Zug (Abfahrt Igls Bahnhof 7.00 Uhr,



Der Oldtimertriebwagen 1 wartet auf die Abfahrt. Foto: Johann Mlaker, 1.10.2022



Kreuzung der Oldtimergarnitur mit Linie 6 in Tanteget. Der Name leitet sich von Tann-t-Egart ab, was soviel heißt wie „Wiese im Tann“. Dieser Bereich ist vor allem für prähistorisch Interessierte sehenswert. Das einstige Bahnwärterhäuschen daneben steht während der warmen Jahreszeit in einem wahren Blumenmeer, das von mehreren Steinmandeln gesäumt wird. Das Gebäude ist ganzjährig bewohnt. Foto: Raimund Jahn, 1.10.2022

Ankunft Bergisel 7.19 Uhr - retour muss wohl gelaufen werden...), an Samstagen, Sonn- und Feiertagen scheinen sechs Zugpaare auf. Von vielen Teilen der Bevölkerung, vor allem aus Igls, werden die Weiterführung des „Sechser“ ins Stadtzentrum bzw. zum Hauptbahnhof und eine

Attraktivierung des Fahrplans gefordert, ohne aber in den letzten Jahren Gehör bei den Verantwortlichen der Innsbrucker Verkehrsbetriebe zu finden. ■

Investieren Sie jetzt ins neue Jahr ...



Kalender aus unserem Webshop sind immer ein Gewinn!

+++ Kurzberichte +++ Kurzberichte +++ Kurzberichte +++ Kurzberichte



Die Dampflokomotive Da2 neben dem restaurierten Lätowerk im Hauptbahnhof der Liliputbahn im Wiener Prater. Dieses Mantelbuden-Lätowerk wurde um 1870 gebaut und ist seit Oktober 2021 frisch renoviert wieder im Einsatz. Foto: Sabine Grahsner, 24.9.2022



Neuartige Eierbriketts Marke „smokeless coal“ im Tender der Dampflokomotive. Foto: Sabine Grahsner, 24.9.2022

Mit Olivenkernen volle Kraft voraus

Sabine Grahsner

Man möchte es kaum glauben, aber es gibt auch beim Betrieb von Dampflokomotiven noch Innovationen. Auf der Wiener Liliputbahn kam das so: Die bisher aus Wales bezogene Steinkohle galt als besonders raucharm bei gleichzeitig hohem Brennwert. Allerdings ist diese Kohle nun

nicht mehr lieferbar. Ersatz wurde in England gefunden, und zwar in Form von Eierbriketts, die aus Olivenkernen und Kohlenstaub hergestellt werden und ebenfalls raucharm bei entsprechendem Brennwert verbrennen. Am 24.9.2022 fand dazu eine Probefahrt statt, die in den Tageszeitungen

großen Widerhall fand. Der Test der neuen „ökologischen Kohle“ (spart auch CO₂) geht selbstverständlich im Alltagsbetrieb weiter, die ersten Ergebnisse sind dem Vernehmen nach vielversprechend. ■

ÖBB retten den (musikalischen) Weltuntergang

Alfred Luft

Im Wiener Musikverein stand am 5., 6. und 7.10.2022 das Oratorium „Das Buch mit sieben Siegeln“ von Franz Schmidt (nach der Offenbarung des Johannes) auf dem Programm. Einer der beiden Tenöre sagte bald nach Beginn der Proben ab. Ein Ersatz wurde rasch gefunden, der sich aber nach der ersten Vorstellung gleichfalls krank meldete. So sprang der zweite Tenor

Maximilian Schmitt ein, doch musste dieser nun in seiner ursprünglichen Rolle ersetzt werden. Als Einspringer für den Einspringer fand sich nach wohl hektischen Telefonaten am Vormittag des 6. der Tenor Jan Petryka bereit, der sich zu diesem Zeitpunkt aber noch in Vorarlberg bei der Schubertiade Hohenems aufhielt. Buchstäblich in letzter Minute erwischte er in Feldkirch um 12.17

noch den RJX 165 Zürich - Budapest und erreichte den Wiener Hauptbahnhof um 18.30 Uhr, gerade eine Stunde vor Beginn der Vorstellung! Damit hatte der dank ausgebliebener Stellwerksstörungen planmäßig verkehrende Zug die sodann lebhaft bejubelte Aufführung gerettet. ■

Rent a Bim im Zubringerverkehr zum Mitarbeitertag der Wiener Linien

Roman Lillich

Am 24.9.2022 veranstalteten die Wiener Linien für ihre Mitarbeiter und deren Angehörige einen Mitarbeitertag, der auch rege in Anspruch genommen wurde. Auf dem Ge-

lände der Hauptwerkstätte wurden neben Kulinarik auch Unterhaltung für Kinder, ein Beachvolleyball-Platz sowie die Möglichkeit, Busse und Straßenbahnen selbst fahren

zu können, geboten. Als Zubringer von der Schlachthausgasse zur Hauptwerkstätte war je ein Zug von Rent a Bim, WTM sowie der Wiener Linien im Einsatz. ■



Unser Zubringerzug M 4149+m3 5235 neben dem zum Aufnahmezeitpunkt neuesten Flexity, dem D 332, in der Endstelle Schlachthausgasse U am 24.9.2022. Foto: Roman Lillich



Innotrans 2022 in Berlin

DI Helmut Bogner

Nach vier Jahren pandemiebedingter Unterbrechung fand von 20. bis 23.9.2022 die 13. „Weltleitmesse“ Innotrans auf dem Berliner Messegelände statt. Es ist vermutlich die größte Ausstellung der Welt, die sich ausschließlich mit der Eisenbahn befasst. Obwohl chinesische Aussteller weniger präsent waren als vor vier Jahren und russische überhaupt nicht, gab es diesmal genauso viele Teilnehmer wie 2018. Etwas mehr als 2.800 Aussteller präsentierten hier alles, was nur irgendwie mit der Eisenbahn zu tun hat: Fahrzeuge und Infrastruktur, Bauelemente, kleinste Details. Auf dem Freigelände, das 3,5 km Gleise umfasst, präsentierten sich 128 Fahrzeuge und Exponate.

Eindeutiger Trend war „grün“: Fast alles, vom Ersatz des Dieselmotors bis zu

Von oben nach unten:

Hier ein authentisches Bild der gut besuchten Ausstellung - die weiteren Fotos geben die gewaltigen Besuchermassen nicht mehr wieder!



Triebwagen und Triebzüge

Kurz nach einem Regenguss konnte das Ausstellungsgelände von einem Kesselwagen aus fast ohne Besucher im Bild fotografiert werden. Direkt vorne steht der für Großbritannien vorgesehene vierteilige Gelenkzug Stadler FLIRT UK, der sowohl unter einer 25 kV/50 Hz-Oberleitung als auch batteriegetrieben fahren kann. Ein Dieselgenerator übernimmt bei Bedarf die Batterieladung. Die Traktionsbatterie und der Dieselmotor befinden sich im sogenannten „Powerpack“, das ist ein eigener Gelenkteil ohne Fahrgastplätze. Insgesamt 24 dieser drei- bzw. vierteiligen Fahrzeuge werden ab 2023 in Südwales eingesetzt.

Leichtbaugüterwagen, wurde unter dem allgegenwärtigen Thema „Umweltschutz“ präsentiert. Dieselfahrzeuge waren kaum vertreten, anstelle des Dieselmotors treten elektrische Antriebe, die die Energie entweder direkt von der Oberleitung, aus Brennstoffzellen (Wasserstoff) oder aus Batterien beziehen. Dieselgetriebene Fahrzeuge haben meist Batterien, die einen emissionsfreien Betrieb auf Teilstrecken wie Tunnels oder Bahnhöfen ermöglichen. Faktisch ist das also das „Aus“ für dieselhydraulische Antriebe. Beispiele dazu sind eine elektrisch betriebene Gleisstopfmaschine, wasserstoffbetriebene Triebfahrzeuge, die direkt mit Wasserstoff betankt werden müssen, und Fahrzeuge, die auf teilelektrifizierten Strecken fahren und die elektrische Energie aus der Oberleitung oder aus dem dieselbetriebenen Generator in Batterien speichern. Kritische Stimmen gab es trotzdem: Peter Spuhler, Chef der Firma Stadler, verwies darauf, dass die aktuelle Lebensdauer von Batteriepaketen nur bei sieben bis acht Jahren liege und der Wirkungsgrad von Wasserstoffantrieben weniger als 30 Prozent betrage. Schauen wir, wie die Entwicklung weitergeht. Für die Betankung der wasserstoffgetriebenen Fahrzeuge wurden fahrbare Tankstellen präsentiert: LKW-Sattelanhänger! Eine wasserstoffgetriebene Lokomotive war für den innerbetrieblichen Verkehr von Industrieunternehmen, die selbst Wasserstoff haben, vorgesehen. Das sind also die Nachfolger der Diesel-Tankstellenwaggons bzw. der Dampf-speicherlokomotiven.

Bei den Europäischen Fahrzeugbezeichnungen zeigt sich, dass man zwar Elektro- und Dieselfahrzeuge von der Nummer her klar unterscheiden kann, die Hybridfahrzeuge aber unter „90“ eingeordnet werden, der Sammelnummer für „alles Andere“ wie etwa auch Dampflokomotiven. Unter den 90ern sind sowohl der polnische Newag-Hybridtriebzug als auch der Dual-Vectron zu finden.

Von oben nach unten:

Stadler, stellte den ersten, mit Wasserstoff betriebenen Triebzug FLIRT H₂ vor, der für die USA vorgesehen ist. Ab 2024 werden diese Züge bei der San Bernardino County Transportation Authority in Betrieb sein. Die gesamte Wasserstofftechnik ist in dem mittig angeordneten „Powercar“ untergebracht. Die Endwagen, die dem elektrischen Flirt entsprechen, sind frei von H₂-Techniken. Der Triebzug wird, als erster wasserstoffgetriebener Personenzug in den USA, in Kalifornien im Einsatz sein. Auch bei großer Hitze, also mit hoher Leistung der Klimaanlage, soll er rund 500 Kilometer am Tag ohne Nachtanken zurücklegen. Der normalspurige Zug ist 51,5 m lang, hat eine Höchstgeschwindigkeit von 127 km/h und bietet 116 Sitz- sowie 120 Stehplätze. Da das US-Schiennetz kaum elektrifiziert ist, hat man große Erwartungen in das Geschäft mit Wasserstoffzügen in den USA.

Gemeinsam mit dem Auftraggeber, dem Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein, stellte Stadler den neuen Flirt Akku vor. Das Fahrzeug kann mit 15 kV/16,7 Hz unter Oberleitung fahren oder mit der Batterie. Nachgeladen wird diese entweder über die Oberleitung, vom Bremsstrom oder extern über Kabelverbindungen mit 1000 V („Vorheizanlage“) oder den in Remisen üblichen 400 V-Verbindungen. Die ersten der 55 bestellten Züge gehen im Mai 2023 in den Fahrgastbetrieb. Ziel ist es, rund 40 Prozent der Leistungen im Regionalverkehr von Schleswig-Holstein mit Batteriezügen zu erbringen. Ausgestellt war der Triebzug 94 80 826 007+526 007.



Bei Güterwagen ist die automatische Kupplung ein wichtiges Thema - eine Lok mit dieser Kupplung war allerdings nicht zu sehen. Ansonsten gab es viele Optimierungen, aber nichts essentiell Neues. Bemerkenswert war ein Kreuzankerdrehtgestell auf Basis des Y 25-Güterwagendrehtgestells.

In fast allen Bereichen - von der Kommunikation und Verkehrsstromanalysen bis zur Signalisierung und der Steuerung von Geräten und Maschinen - wurden

Von oben nach unten:
Siemens präsentierte den im Werk Krefeld gebauten, zweiteiligen elektrischen Triebzug Mireo Plus B 94 80 0563 106+94 80 0563 006 mit Batteriehybridantrieb. Der Zug bietet 120 Sitzplätze. Die unterflur angebrachten Lithium-Ionen-Batterien können an der Oberleitung und durch Nutzung der Bremsenergie aufgeladen werden. Es gibt bereits Bestellungen für Regionalbahnen in Deutschland und Dänemark. Die Auslieferung soll zwischen Juni und Dezember 2023 erfolgen. Rechts steht der bis auf eine Werbeaufschrift in der Mitte fast gleich aussehende Mireo Plus H 94 80 0563 101; dieser ist weitgehend mit dem elektrischen Mireo identisch, aber zusätzlich mit einem Wasserstofftank und Brennstoffzellen-Antrieb ausgerüstet. Die zusätzliche Wasserstofftechnik ist auf dem Dach angeordnet. In einem Gemeinschaftsprojekt erproben die Deutsche Bahn und Siemens Mobility ein Gesamtsystem aus dem neu entwickelten Zug und einer neu konzipierten fahrbaren Tankstelle, die sich in einem LKW-Sattelanhänger befindet. DB Energie stellt die Wasserstoffversorgung sicher, das Gas wird im DB-Werk Tübingen durch Elektrolyse erzeugt. Der Mireo Plus H hat als Zweiteiler eine Reichweite von bis zu 800 km, der Dreiteiler eine von 1000 km. Die Antriebsleistung beträgt 1,7 MW, die Höchstgeschwindigkeit 160 km/h. Die DB Regio-Werkstätte Ulm wird für die Instandhaltung von Wasserstofftriebzügen umgerüstet. Nach derzeitiger Planung wird der Zug ab 2024 zwischen Tübingen, Horb und Pforzheim eingesetzt.

Der vierteilige, in den ehemaligen Ansaldo-Breda-Werken in Pistoia und Neapel für Trenitalia hergestellte „Blues-Train“ ist eine mit Batterien ergänzte Variante des dieselelektrischen „Blues“-Triebzuges. Er wird der erste der sogenannten „Tri-Mode-Flotte“ sein, die noch in diesem Jahr in den Fahrgastbetrieb geht. Mit der Batterie, die sowohl von der Oberleitung als auch vom dieselbetriebenen Generator aufgeladen werden kann, ist eine emissionsfreie Fahrt auf Gleisen ohne Oberleitung möglich. Der Batteriebetrieb ist aber eher als Hilfsantrieb für emissionsfreie Bahnhofseinfahrten anzusehen. Auf nicht elektrifizierten Strecken wird mit Dieselantrieb gefahren, wobei der dieselbetriebene Generator auch zur Batterieladung verwendet wird. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h; es ist Platz für 300 Personen.

Die Luxemburger Bahn beauftragte Alstom mit der Lieferung von 34 Coradia-Triebzügen in Doppelstockausführung. Der 83 m lange Zug mit der Europäischen Fahrzeugnummer 94 82 0024 051 hat eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und fährt unter 25 kV/50 Hz.





Ein technisch außergewöhnliches Projekt ist der ICE L der DB, der von Talgo aus Spanien geliefert wird. Das L steht für „low floor“. Die zwischen den einachsigen, drehgestellähnlichen Elementen pendelnd aufgehängten, kurzen und daher sehr breiten Wagenkästen erlauben eine Fußbodenhöhe, die den 760 mm hohen Bahnsteigen entspricht. Voraussichtlich ab 2024 werden 23 dieser lokbespannten Zugeinheiten geliefert. Ein (ohne Lokomotive) 20-achsiger Zugverband ist leer 425 t schwer, 235 m lang, besteht aus 17 Reisezugwagenkästen und bietet 85 Sitzplätze der 1. Klasse und 485 Sitzplätze der 2. Klasse. Der gesamte Zug - technisch gesehen eigentlich ein 17-teiliger Gelenkwagen - hat an den Enden je einen Übergangswagen und einen Steuerwagen mit normaler Kupplung, sodass er von verschiedenen Lokomotiven gezogen werden kann. Falls die von Talgo bestellten zugehörigen Lokomotiven später geliefert werden sollten, werden Vectron-Triebfahrzeuge eingesetzt, für nicht elektrifizierte Strecken auch Vectron-Dual-Lokomotiven. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 230 km/h. Die DB plant, die neuen Fernverkehrszüge vorerst zwischen Berlin und Amsterdam einzusetzen. Ausgestellt war ein Talgoelement mit der Fahrzeugbezeichnung D-DB 93 80 2891 000-5. Die Einzelräder tragen einen Portalrahmen, an dem die Wagenkästen pendelnd hängen. Der Portalrahmen richtet sich immer in die Winkelhalbierende zwischen beiden Wagenkästen, wodurch die beiden Einzelräder nicht schräg laufen. Damit ergibt sich infolge der Fliehkraft bei Bogenfahrt eine passive Neigung. Da keine Radsatzwelle vorhanden ist, sind die Wagendurchgänge auch genauso niedrig wie der Boden des Wagens.

Innovationen im Bereich der Digitalisierung präsentiert.

Einen großen Bereich nahmen die Sonderfahrzeuge ein, wobei eine wasserstoffgetriebene Schienenschleifmaschine und eine elektrische Gleisstopfmaschine besonders erwähnenswert sind.

Leider entfielen diesmal die Publikumstage, an denen bisher dem breiten Publikum der Zugang zum Freigelände sehr kostengünstig gewährt wurde. Die offizielle Begründung „...mit der erfreulichen Entwicklung der Fachmesse“ klingt etwas seltsam. Ebenso entfiel heuer der Nostalgie dampfbetrieb, der sonst Führerstandsmitfahrten auf der zum Messege-

lände führenden Anschlussbahn bot.

Dieser Kurzbericht kann natürlich nicht vollständig sein, er umfasst nur die interessantesten Fahrzeuge, einige Besonderheiten und Fahrzeuge, die vielleicht bald in Österreich zu sehen sein werden und soll nur eine Übersicht über die aktuellen Trends geben. Alle Angaben stammen aus Informationen der ausstellenden Firmen.

Dass sich von den 140.000 Besuchern fast immer mindestens einer vor einem Fahrzeug befand, machte das Fotografieren recht schwierig. Viel Geduld, zweimaliger Messebesuch und einige Regengüsse ermöglichten Fotos, auf denen das komplette Fahrzeug zu sehen ist. ■

Alle Fotos: DI Helmut Bogner

Traditionell ist auch ein nostalgisches Fahrzeug auf dem Freigelände vertreten. Diesmal diente der Schienenbus 95 80 0798 610-1 D-HANS der HANSeatischen Eisenbahn als Werbeträger für die von diesem EVU betriebenen Bahnstrecken und für die veranstalteten Sonderfahrten.





Lokomotiven

Der polnische Hersteller Pesa präsentierte mit der 98 51 8620 573-0 PL-ORKOL eine 70 t schwere und 90 km/h schnelle, noch nicht zugelassene, vierachsige, funkfernsteuerbare, wasserstoffbetriebene Verschublok. Sie soll vorerst als Werkslok beim Mineralölkonzern PKN Orlen betrieben werden. Sie ist mit vier 180 kW-Drehstrom-Asynchronmotoren ausgerüstet und verfügt über eine Batterie mit 167 kWh Kapazität, die kontinuierlich von den Brennstoffzellen aufgeladen werden kann. Pesa und PKN Orlen werden auf dem Gebiet der Wasserstoffversorgung von Schienenfahrzeugen zusammenarbeiten: Es soll mit der Lieferung von Fahrzeugen auch deren Versorgung mit Wasserstoff und deren Betankung angeboten werden. Als mobile Tankstelle wurde ein LKW-Sattelaufleger präsentiert. Die Lokomotive wird voraussichtlich im ersten Quartal 2023 im PKN Orlen-Werk in Plock in Betrieb genommen werden.



Durch eine andere Getriebeübersetzung und Anpassungen am Fahrwerk (z.B. Dämpfer) sowie an der Motoraufhängung konnte die Höchstgeschwindigkeit der Vectron-Loks von 200 auf 230 km/h erhöht werden. Damit können sie auch im Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr eingesetzt werden. 50 dieser Lokomotiven, die auch im ÖBB-Netz zugelassen werden sollen, wurden von der ČD für den internationalen Verkehr bestellt. Die ČD wollen damit ab 2025 auch die EC-Züge Prag - Berlin - Hamburg auf den ČD-Railjet umstellen. Die ausgestellte Lokomotive 91 80 6193 400-9 D-SIEAG ist noch unter dem unternehmenseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen eingestellt. Möglicherweise werden derartige Vectrons auch zu den ÖBB kommen. Dahinter steht die ebenfalls noch beim werkseigenen EVU eingestellte starke Hybridvariante Vectron DUAL MODE 90 80 2248 019-2 D-SIEAG. Dieselgetrieben sind 2 MW verfügbar, das Stromsystem ist 15 kV/16,7 Hz. Achslast 22,5 t, v_{max} 160 km/h.

Der chinesische Hersteller CRRC Zhuzhou Locomotive Co. Ltd. (CRRC ZELC) präsentierte mit der in Deutschland unter dem werkseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen CRRC (steht gemäß der ERA-VKM-Liste für ZELC Verkehrstechnik GmbH) zugelassenen D-CRRC 91 80 0181 002-0 „Bison“ eine der für Rail Cargo Hungaria vorgesehene Lokomotiven. Vorerst sollen zwei dieser Lokomotiven für vier Jahre angemietet werden. Diese bereits TSI-zertifizierte, 90 t schwere vierachsige Mehrsystemlokomotive für 15 kV/16,7 Hz und 25kV/50Hz wurde vom chinesischen Hersteller speziell für den europäischen Markt entwickelt. Ein „last mile“-Batterieantrieb durch Lithiumbatterien mit 200 kWh und 350 kW am Rad ist ergänzend eingebaut. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 140 km/h, die Leistung 5,6 MW, die Anfahrzugkraft sowohl im Batterie- als auch im Oberleitungsbetrieb 300 kN, der Mindestradius 100 m, die Lüp 19,47 m.



Newag, gleichfalls aus Polen, präsentierte die 20,34 m lange und 118 t schwere sechsachsige Elektrolokomotive „Dragon 2“ 91 51 3 260 012-2 PL-PKPC. Sie ist für 3 kV Gleichstrom und 25 kV/50 Hz geeignet und hat eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Mit 5 MW Leistung und einer Anfahrzugkraft von 410 kN ist sie für Güterzüge vorgesehen.



Die neue Vectron Dual Mode Light von Siemens ist mit kleinerem und damit leichterem Dieselmotor als die bisherige Vectron Dual ausgerüstet und kann damit auch auf Nebenbahnen mit 21 t zulässiger Achslast eingesetzt werden. Die für DB-Cargo vorgesehene, 120 km/h schnelle Lokomotive soll vor allem zur Bedienung von Anschlussbahnen eingesetzt werden. Dafür ist sie mit komfortablen Verschieberritten mit zusätzlichen Handgriffen, mit Funkfernsteuerung und einer Beleuchtung für das Umfeld sowie für den Raum des Kupplers ausgestattet. Die Leistung am Rad beträgt im Oberleitungsbetrieb 2210 kW, im Dieselmotorbetrieb 926 kW.





Eine ganz konventionelle, bereits bewährte dieselelektrische Lokomotive - fast schon ein bemerkenswertes Einzelstück auf der Innotrans - ist die DE 18 von Vossloh. Der als zuverlässig und langlebig beworbene, 1800 kW starke Motor macht diese 17 m lange und 120 km/h schnelle Lokomotive zur leistungstärksten Mittelführerstandslok auf dem europäischen Markt. Falls ein 150 kWh-Batteriepaket ergänzt wird, ist ein emissionsfreier, mehr als einstündiger Verschubbetrieb möglich.



Vossloh hat die EBB DM 20 MODULA mit modularen Antriebssystemen vorgestellt. Diese von Elektromotoren angetriebene Lokomotivbauart kann ganz individuell mit Batterie-, Oberleitungs- und dieselelektrischem Antriebssystem ausgestattet werden, geeignet für Stromsysteme 15 kV/16,7 Hz und 25 kV/50 Hz sowie mit zwei Dieselmotoren mit je 480 kW und/oder mit zwei Lithium-Titanat-Batterien mit je 175 kW. Durch den modularen Aufbau sind nachträgliche Umbauten oder Ergänzungen möglich. Auffällig ist das deutlich verlängerte Führerhaus - hier ist die gesamte elektrische Ausrüstung für den Oberleitungsbetrieb untergebracht.



Stadler präsentiert mit der 2019 302 die in Valencia gebaute neue Generation der Co'Co'-Loktype EURO 9000. Die funkfernsteuerbare Maschine, mit 9 MW und einer Zugkraft von 500 kN die derzeit leistungstärkste Elektrolokomotive auf dem europäischen Markt, ist für Wechselstrom und 3 kV Gleichstrom ausgelegt. Sie verfügt zusätzlich über zwei 950-kW-Dieselmotoren für den alternativen dieselelektrischen Antrieb. Die modulare Bauweise der EURO 9000 ermöglicht den Einbau von bis zu drei verschiedenen Antriebssystemen: Elektro-, Diesel- und Batterieantrieb.



Straßenbahnen, U-Bahnen

Mit den Wagen 3711 und 3511 waren ein Endwagen und ein Zwischenwagen der von Siemens hergestellten dritten Generation der Wiener U-Bahntriebzüge ausgestellt. Die Type X, die auch fahrerlos betrieben werden kann, soll im gesamten U-Bahnnetz mit Stromschienenbetrieb zum Einsatz kommen. Der in den Endwagen vorhandene Führerstand kann für einen vollautomatischen Betrieb zu einem Fahrgastraum rückgebaut werden.



Auf dem Stand der Firma Robel war ein mit dem Logo der Wiener Linien, aber noch nicht mit Nummer beklebter Staubsaugertriebwagen zu sehen. Mit zwei weit ausschwenkbaren Saugrüsseln kann auch der Bahnsteigbereich gereinigt werden.



Noch 2022 werden in Deutschland neue Škoda-Triebwagen der Type T unterwegs sein. Bestellt sind die Züge für Mannheim, Heidelberg und Ludwigshafen. Die T-Reihe gibt es in unterschiedlichen Längen: in der kürzesten Version 30,5 m (36T) und in der längsten 58,59 m (38T+38T). Das Fassungsvermögen reicht von 178 bis zu 368 Fahrgästen.



Gemeinsam mit HEAG mobilo präsentierte Stadler die komplett neu entwickelte Straßenbahnbauart TINA (total integrierter Niederflurantrieb), die in Darmstadt als neue Baureihe ST 15 fahren wird. Der meterspurige Zug war auf den Transportdrehgestellen des für derartige Sondertransporte spezialisierten Eisenbahnverkehrsunternehmens RailAdventure bereitgestellt.



Stadler stellte eine neue Variante des seit 2003 gebauten vollbahn- und straßenbahntauglichen "citylink tram train" vor. Für Wales ist ein 40,7 m langer, dreiteiliger Gelenktriebwagen vorgesehen, der im Bahnbetrieb mit 25 kV/50 Hz und im Straßenbahnbetrieb mit Batterieenergie betrieben wird. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h, der Zug bietet 128 Sitz- und 252 Stehplätze.



Der für Nürnberg vorgesehene, 36,85 m lange, 600 kW starke und 70 km/h schnelle Straßenbahn-Gelenktriebwagen bietet 218 Plätze und wird noch heuer in Betrieb genommen. Insgesamt sind 26 Triebwagen bestellt, im Herbst 2022 soll der Fahrgastbetrieb aufgenommen werden.



Plasser & Theurer präsentierte mit der Unimat 09-4x4/4S Dynamic E³ eine Stopfmaschine mit Hybridantriebstechnik. Wie die gesamte Maschinenanlage werden auch die Stopfaggregate elektrisch angetrieben, was zusätzlich die Lärmbelastung senkt. Die Maschine ist auch zur Überarbeitung von Weichen geeignet: Wie im Bild zu sehen ist, werden Stopfaggregate aus dem längsbeweglichen grün lackierten Maschinenrahmen seitlich hinausgeschoben, um den nicht befahrenen Strang der Weiche kontinuierlich zu bearbeiten. Für die notwendige Gleislagestabilisierung sorgt ein Dynamischer Gleisstabilisator und für die Endreinigung gibt es einen ergänzenden Wagen mit einer Kehreinrichtung. Die Höchstgeschwindigkeit für Überstellfahrten beträgt 100 km/h.

Die ausgestellte Maschine mit der Maschinennummer 7241 ist für die DB Bahnbaugruppe GmbH vorgesehen und hat bereits die Europäische Fahrzeugkennzeichnung D-DB 99 90 9124 033-8 angeschrieben.



Sonderfahrzeuge:

Höchstes Exponat war eindeutig dieses Bohrpfahlggerät. Auf dem 8-achsigen Kranfahrgestell D-HGUI 99 80 940 012-5 ist ein sogenanntes „Gründungsgerät“ angebracht, mit dem zylindrische Bohrungen in den Untergrund gesetzt und mit Stahlbeton verfüllt werden. Diese dienen dann als Basis für Bauten. Schwere Geräte dieser Art sind üblicherweise auf Raupenuntergestellen montiert.



Der vierachsige „ATMO“ (Automatic Track Machine Oscillator) von Plasser & Theurer ist ein für Stadt- und Straßenbahnen neu entwickelter Anhängewagen. Er kombiniert zwei Arbeitsverfahren: Klassisches Steinschleifen und oszillierendes Schleifen. An den beiden zweiachsigen Schleifgeräten befinden sich zwei längsbewegliche Schleifsteine pro Schienenkopf. Diese werden hydraulisch mit variabler Frequenz in Längsrichtung bewegt. Damit wird auch bei langsamer Überfahrt - maximale Arbeitsgeschwindigkeit sind 30 km/h - eine größere Schleifgeschwindigkeit erzielt. Der vierachsige Schleifanhänger kann Radien bis minimal 17,25 m bearbeiten bzw. bis minimal 16,25 m befahren. Das Gerät wird vom Zugfahrzeug aus ferngesteuert.



Die auf Schienenschleiffahrzeuge spezialisierte österreichische Firma Linsinger stellte den selbstfahrenden, wasserstoffgetriebenen MG 11 vor. Jeder Radsatz ist elektrisch angetrieben. Auf jeder Seite befinden sich eine elektrisch betriebene Fräs- und eine elektrisch betriebene Schleifeinheit. Die Energieversorgung erfolgt über Brennstoffzellen und ein Batteriesystem. Je Überfahrt ist eine Abtragung von 1,2 mm an der Fahrfläche und 3 mm an der Fahrkante möglich. Abhängig vom Gleiszustand ist eine Arbeitsgeschwindigkeit von 360 bis 840 m/h möglich. Der MG 11 ist speziell für den Einsatz in U-Bahnnetzen mit einem sehr engen Profil konzipiert. Gleise mit Mindestradien von 35 m können bearbeitet werden, die Maschine ist mit Spurweiten von 1000 mm bis 1668 mm lieferbar.



Die ÖBB erhalten von Plasser & Theurer 56 Instandhaltungsfahrzeuge mit Elektro-Hybrid-Antrieb. Sie basieren auf dem gleichen Trägerfahrzeug; geliefert werden vier verschiedene Typen mit individuellen Aufbauten. Zur Baustelle fahren die Fahrzeuge rein elektrisch, vor Ort werden für acht Stunden Arbeit die Batterien genutzt. Ende 2023 soll das erste Fahrzeug geliefert werden.

Ausgestellt war ein sich drehendes Modell hinter Plexiglas.



Stellvertretend für die große Anzahl an neuen Zweibegefahrzeuge, die sowohl als Sonderfahrzeuge für Baustellen als auch als Verschubtriebfahrzeuge für Werksbahnen angeboten werden, sei hier der batteriebetriebene E-MAXI XXL von ZAGRO erwähnt: Bei einem Gesamtgewicht von nur 25 t kann er in der Ebene beachtliche 2000 t ziehen.



Güterwagen:

Thema Nummer eins war natürlich die digitale automatische Kupplung DAK, über die wir schon mehrmals berichtet haben. Ausgestellt waren die Kupplungen von Dellner und Voith, die auf dem bewährten Kupplungskopf der Bauart Scharfenberg aufbauen. Mit den obenliegenden Kontakten, deren Schutzhaube und der Druckluftleitung erinnert diese Anordnung ein bisschen an die Kupplung der Wiener Stadtbahnwagen N₁ und n₂.

Folgende Daten waren über die von Voith hergestellte „DAC4EU“ zu erfahren:

Zulässige Zugkraft: 1000 kN
 Zugkraft (Bruchlast): > 1500 kN
 Druckkraft: 2000 kN
 Horizontaler Auslenkwinkel: +/- 17° bei bis zu 50 mm Hub und +/- 12° bei 50 mm bis 110 mm Hub
 Vertikaler Auslenkwinkel: +/- 6°
 Kuppelgeschwindigkeit: 0,6 bis 12 km/h
 Horizontaler Greifbereich: +275 mm /- 370 mm
 Vertikaler Greifbereich: +/- 140 mm
 Zug-/Druckhub jeweils 110 mm
 Energieverzehr: 70 kJ

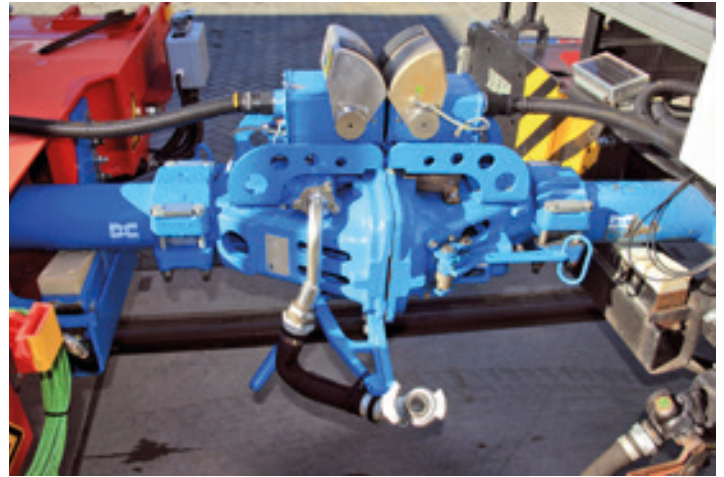
Die von Dellner entwickelte Kupplung, die sich nur in Details unterscheidet und natürlich mit der vorgenannten kompatibel ist, hat fast identische Parameter.

Die präsentierte Migrationsstrategie lautet: Vorbereitend wird die Zughakenfeder durch das DAK-Federpaket ersetzt, die neue Verrohrung angebracht und die alte Kupplung bleibt. Der Wagen ist „DAK ready“. Im zweiten Schritt, „Big Bang“ genannt, erfolgt innerhalb kurzer Zeit die Umrüstung der vorbereiteten Wagen auf die DAK. Viele Fragen bleiben offen. Die Übertragung der Druckkräfte, die ja derzeit nur über die Seitenpuffer und damit über die Seitenlängsträger und niemals über den Zughaken erfolgt, ist anscheinend ein gut gehütetes Geheimnis. Oder es können eben viele Güterwagen nicht umgerüstet werden...

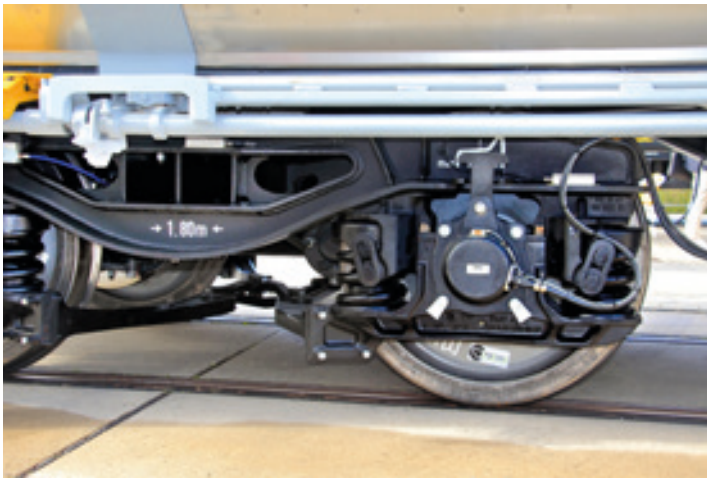
Der DAK-Versuchszug, über dessen Präsentation in Wien wir berichteten, war ausgestellt. Hier ist der Schüttgutwagen Fanps TEN F-ERSA 33 87 6771 791-5 zu sehen.



Hier ist das Innere des Scharfenberg-Kupplungskopfes gut erkennbar, rechts der Hebel zum manuellen Entkuppeln.



Zwei von Dellner hergestellte DAK-Kupplungen, gekuppelt.



Eine sehr interessante Innovation ist ein Kreuzankerdrehgestell für Güterwagen. Diese Bauart wird nach ihrem südafrikanischen Erfinder auch Scheffeldrehgestell genannt. Eine diagonale, kreuzende Verbindung der Achslager bewirkt das gegenläufige Lenken der beiden Radsätze um denselben Winkelbetrag und unterstützt damit die lauffechnisch ideale Radialstellung der Radsätze. Im Bild ist der Mechanismus unter der Drehgestellmitte gut erkennbar. Angewendet wird dieses System üblicherweise bei engen Bogenradien wie bei der Wiener U-Bahnlinie U2. Für Güterwagen ist es sicher eine teure Innovation, die den Verschleiß und vielleicht auch den Lärm vermindert. Eingebaut war es im mit verschiedensten Innovationen versehenen Güterwagen Habbiillnss 00 00 2740 001-9 zu sehen.

Leser schreiben

Zum Artikel „Auf den Spuren einer altösterreichischen Straßenbahn“ (SCHIENE 08/2022) teilte uns dankenswerterweise Herr Ing. Jörg Prix mit, dass die Beiwagen 27 und 28 samt Motorwagen 10 aus Cavtat nach Dubrovnik zurückgeholt, aber dort 2012 wegen Platzmangels verschrottet wurden.



Linie G - vor 100 Jahren Ade

Egbert Leister

Die Straßenbahnlinie G war eine für Wien untypische Linie, denn sie fuhr einen Rundkurs: Sie traf am Johann-Nepomuk-Berger-Platz auf ihre Strecke der Hinfahrt. Auch wurde ihr angekreidet, dass sie für eine Durchgangslinie zu kurz am Ring führe. Ihre Einführung fußte auf einem Gemeinderatsbeschluss. Der in Wien nicht übliche Rundkurs hatte betriebliche Gründe, nämlich um die Schleife Schottengasse - hier kehrten ja die Linien aus der Universitätsstraße und aus der Währinger Straße um - und die Stockgleisanlage Bellariastraße zu entlasten. Nachteilig war die unterschiedliche Auslastung der beiden Äste, weshalb die Linie G zwischen Hernals und Schottengasse bis 30.4.1915 in der HVZ mit der Radiallinie 44 verstärkt wurde. Am Samstag, 3.6.1917, verkehrte die Linie 44 von der Schottengasse über Ottakringer

Straße nach Neuwaldegg; warum, ist nicht bekannt.

Auf der Strecke Wattgasse - Teichgasse verkehrte die Linie G vom 13.3.1907 bis 18.8.1918, vom 11.6.1919 bis 11.10.1919 täglich, vom 13.10.1919 bis 6.3.1920 nachkriegsbedingt nur an Werktagen und vom 8.3.1920 bis 14.11.1922 wieder täglich. Eine kriegsbedingte Kürzung bis zum Stockgleis Herbststraße gab es in der Zeit vom 19.8.1918 bis 7.12.1918, vom 9.12.1918 bis 25.1.1919 nur an Werktagen und täglich vom 27.1.1919 bis 10.6.1919. Verlängerungen nach Dornbach und Neuwaldegg an SF bei Schönwetter nach Bedarf gab es von beiden Ästen in der Zeit vom 17.3.1907 bis 5.6.1922.

Im Jahre 1922 wurde die seit 1904 bestehende Schleife Bellariastraße der Linie 46 insoweit umgebaut, dass sie aus allen

Richtungen befahrbar wurde. Damit wurde auch das Stockgleis der Linie 49 obsolet und daher aufgelassen. Mit dem Umbau war auch die Linie G überflüssig geworden und man ersetzte sie ab 15.11.1922 durch die Radiallinien 44 (Schottengasse - Wattgasse) und 48 (Bellariastraße - Johann-Nepomuk-Berger-Platz).

Damit war allerdings das Problem der überlasteten Schleife Schottengasse nicht gelöst. Man verlängerte nun die Linie C, die bisher in der Schleife Laudongasse geendet hatte, über die Ottakringer Straße und Rosensteingasse nach Hernals, Wattgasse. Dadurch konnte die Linie 44 erneut auf Verstärkerfahrten in der HVZ reduziert werden, was bis 31.1.1924 so geschah. Danach beschränkte sich die Linie 44 auf eine Korrespondenzfahrt zur Schottengasse in der Früh.

Eröffnung der einzelnen Streckenteile ohne Rücksicht auf Erbauer, Betreiber oder Betriebsart:

4.10.1865	Schottentor - Universitätsstraße - Alser Straße - Ottakringer Straße - Taubergasse - Hernalser Hauptstraße bis Wattgasse
24.4.1866	Hernalser Hauptstraße ab Wattgasse - Dornbacher Straße bis Vollbadgasse
30.6.1868	Ringstraße vom Schottentor bis Bellariastraße
2.6.1870	Bellariastraße - Burggasse bis Breite Gasse
20.10.1874	Rosensteingasse von Ottakringer Straße bis Hernalser Hauptstraße
21.11.1891	Burggasse von Breite Gasse bis Kaiserstraße
12.8.1901	Burggasse von Kaiserstraße bis Gürtel
10.12.1901	Vollbadgasse - Alseile - Dornbacher Straße bis Neuwaldegg
2.8.1908	Teichgasse von Taubergasse bis Rosensteingasse
8.8.1901	Feßtgasse
31.12.1902	Gablengasse ab Neubaugürtel - Neumayrgasse- Herbststraße - Panikengasse bis Thaliastraße

Die Streckenführung war:

Neuwaldegg - Dornbacher Straße - Alseile - Vollbadgasse - Dornbacher Straße - Hernalser Hauptstraße - Taubergasse (in der Gegenrichtung Rosensteingasse) - Ottakringer Straße - Alser Straße - Universitätsstraße - Franzensring (später Dr. Karl-Lueger-Ring, heute Universitätsring) - Dr. Karl-Renner-Ring - Bellariastraße - Burggasse - Gablengasse - Neumayrgasse - Herbststraße - Panikengasse - Feßtgasse - Johann-Nepomuk-Berger-Platz - Rosensteingasse bzw. Taubergasse - Hernalser Hauptstraße - Neuwaldegg (Rundkurs in beiden Richtungen)

13.3.1907	- 18.8.1918	Wattgasse - Teichgasse	
19.8.1918	- 7.12.1918	Teichgasse - Herbststraße	
9.12.1918	- 25.1.1919	Teichgasse - Herbststraße	W
27.1.1919	- 10.6.1919	Teichgasse - Herbststraße	
11.6.1919	- 11.10.1919	Wattgasse - Teichgasse	
13.10.1919	- 6.3.1920	Wattgasse - Teichgasse	W
8.3.1920	- 14.11.1922	Wattgasse - Teichgasse	

Verlängerungen an SF nach Bedarf (bei Schönwetter)

17.3.1907	- 10.10.1910	Dornbach - Dornbach (Stockgleis Vollbadgasse)
24.10.1910	- 4.7.1915	Neuwaldegg - Neuwaldegg
11.7.1915	- 30.9.1917	Neuwaldegg - Wattgasse
7.10.1917	- 1.11.1917	Wattgasse - Wattgasse
6.7.1919	- 5.10.1919	Neuwaldegg - Teichgasse
4.4.1920	- 13.5.1920	Neuwaldegg - Teichgasse
16.5.1920	- 26.9.1920	Neuwaldegg - Neuwaldegg
3.10.1920	- 5.6.1922	Neuwaldegg - Teichgasse

Bis zum 10.10.1910 verkehrte die Linie G mit beiden Ästen an Sonntagen über 43 in das Stockgleis Vollbadgasse, vom 24.4.1910 bis 5.6.1922 war der Ast 44 an Sonntagen bei Bedarf bis Neuwaldegg verlängert, während der Ast 48 je nach Frequenz bis Neuwaldegg oder Bahnhof Hernals, Wattgasse geführt wurde. Die Kürzung der Linie G an beiden Ästen in den Jahren 1918/19 erfolgte wegen Strommangel, wobei in der Panikengasse und Feßtgasse kein Betrieb war.

Nach Einstellung der Linie G wurde dieses Liniensignal noch bei der Wiener elektrischen Stadtbahn verwendet.

Die Linie G wurde vom Betriebsbahnhof Hernals betrieben.

Einige Ausläufe sind überliefert und daher sind auch die eingesetzten Wagentypen auf der Linie G bekannt:

D, G, H, K; a, b1, c2, f5, k1, k2, k3, o1, p, s, s1, s2, u1, v.

Ausläufe:

21.8.1914 Bahnhof Hernals - Teichgasse: 2485+1767, 2312+3420, 2496+3510, 2342+3555, 2480+3296, 2225+3208, 2417+3205, 2289+3369, 2333+3278, 2206+3349, 2211+3261, 2359+3478, 2189+3229, 2474+3429, 2380+3392, 2395+3376, 2353+3345, 2299+3379, 2344+3371, 2451+3562, 2387+3374, 2398+3489, 2334+3281, 2384+3355, 2346+3407, 674+3549.

2.4.1919 Teichgasse - Herbststraße: 2540+1900+1508, 2358+1560+1693, 2269+1496+1714, 2198+1302+1313, 2260+1567+1804, 2400+1592+1133, 2412+1172+1732, 2537+1805+1865, 2306+1336+1639, 2319+1883+1608, 2489+1006+1582, 2538 Herbststraße

1.11.1922 Bahnhof Hernals - Teichgasse:

103+3620, 110+3558, 133+3292, 138+1521, 154+1508, 157+3461, 222+1381, 233+3222, 270+1551, 284+3429, 289+1951, 295+1550. ■

165

Linie 165 - vor 60 Jahren Ade

Egbert Leister

Die Strecke der Linie 165 war eine der letzten Neubaustrecken der Wiener Straßenbahn vor 1945. Sie verlief im Zuge der Triester Straße von der Troststraße, wo die Linie 65 endete, mit einer Betriebsausweiche am Wienerberg bis Inzersdorf und war 2,2 km lang. Die Endstelle befand sich vor der Donauländebahn, wo links neben der Straße gekuppelt wurde. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug 26 km/h.

Am 28.10.1939 wurde in Inzersdorf eine Schleife in Betrieb genommen, in der End-

stelle Troststraße jedoch weiterhin gekuppelt. Die zunehmende Besiedlung in der Gegend der Raxstraße und der Wienerbergstraße machte es notwendig, die Linie 165 mit Dreiwagenzügen zu führen und im Frühverkehr über die Strecke der Linie 65 bis zum Kärntner Ring zu verlängern. Dies geschah vom 28.10.1935 bis 11.1.1945, wobei es kriegsbedingte Unterbrechungen gab.

In der Zeit vom 12.10.1942 bis 16.5.1942 verkehrte die Linie 165 abends ab 21 Uhr

ab der Gudrunstraße, wo sich eine Umkehrweiche befand, nach Inzersdorf sowie zu Betriebsschluss nur bis Raxstraße. Vom 18.10.1942 bis 4.2.1945 wurde an Sonn- und Feiertagen bis 12 Uhr von der Gudrunstraße nach Inzersdorf gefahren.

Vom 25. bis 27.1.1945 gab es eine interessante Umleitung, nämlich ab Opernring über 61 - 63 - 6 nach Inzersdorf. Vom 9.2. bis 20.3.1945 gab es keinen Verkehr, jedoch fuhr die Linie 165 vom 21.3. bis 6.4.1945 von der Gudrunstraße bis Inzersdorf. Die

Betriebseinstellung erfolgte wegen des Einmarsches der Roten Armee, die bereits am 3.4.1945 die Grenze von Groß Wien erreicht hatte. Eröffnung der einzelnen Streckenteile ohne Berücksichtigung des Erbauers, des Betreibers oder der Betriebsart:

31.10.1873	Wiedner Hauptstraße von Mayerhofgasse bis Spengergasse
4.11.1877	Wiedner Hauptstraße von Kärntner Straße bis Mayerhofgasse
11.6.1891	Reinprechtsdorfer Straße - Matzleinsdorfer Platz - Triester Straße bis Gudrunstraße
20.4.1895	Wiedner Hauptstraße von Spengergasse bis Reinprechtsdorfer Straße
2.6.1913	Bösendorferstraße, Akademiestraße
30.11.1902	Triester Straße von Margaretengürtel bis Spinnerin am Kreuz
4.9.1913	Schleife Kärntner Straße: Kärntner Straße - Kärntner Ring - Akademiestraße - Bösendorferstraße (ab 19.9.1938 in umgekehrter Richtung)
1.3.1924	Triester Straße von Spinnerin am Kreuz bis Inzersdorf

Die Streckenführung war:

1.3.1924:	Triester Straße ab Troststraße - Inzersdorf, Donauländebahn	
28.10.1935:	Kärntner Ring - Kärntner Straße - Karlsplatz - Wiedner Hauptstraße - Matzleinsdorfer Platz - Triester Straße - Inzersdorf, Donauländebahn	
1.3.1924 - 23.8.1944	Troststraße - Inzersdorf	
28.10.1935 - 23.8.1944	Kärntner Ring - Inzersdorf	W früh
12.10.1942 - 16.5.1943	Gudrunstraße - Inzersdorf	ab 21 Uhr
12.10.1942 - 16.5.1943	Gudrunstraße - Raxstraße	BS
18.10.1942 - 4.2.1945	Gudrunstraße - Inzersdorf	SF bis 12 Uhr
25.8.1944 - 17.10.1944	Troststraße - Inzersdorf	
26.8.1944 - 17.10.1944	Kärntner Ring - Inzersdorf	W früh
19.10.1944 - 11.1.1945	Troststraße - Inzersdorf	
20.10.1944 - 9.12.1944	Kärntner Ring - Inzersdorf	W früh
12.12.1944 - 11.1.1945	Troststraße - Inzersdorf	W früh
14.1.1945 - 16.1.1945	Gudrunstraße - Inzersdorf	
17.1.1945 - 20.1.1945	Troststraße - Inzersdorf	
21.1.1945	Gudrunstraße - Inzersdorf	
25.1.1945 - 27.1.1945	Opernring - 61 - 63 - 6 - Inzersdorf	W früh
25.1.1945 - 28.1.1945	Troststraße - Inzersdorf	
21.3.1945 - 6.4.1945	Gudrunstraße - Inzersdorf	

Die Wiederaufnahme des Betriebes nach Kriegsende erfolgte am 4.2.1946 auf der Stammstrecke. Die Erweiterung des Betriebes an SF bis 12 Uhr und an allen Tagen ab 21.30 Uhr erfolgte am 17.6.1946, da die Linie 65 zu diesen Zeiten nicht verkehrte. Die Verlängerung an SF endete am 12.8.1951, jene ab 21.30 Uhr am 13.8.1951. Vom 29.11.1948 bis 13.3.1949 verkehrte die Linie 165 zu Betriebsschluss von der Gudrunstraße bis Raxstraße. Wegen des Umbaus des Matzleinsdorfer Platzes (Errichtung der Unterführung für den Autoverkehr) fuhr die Linie 165 in der Zeit vom 14.8.1951 bis 10.12.1951 täglich von der Gudrunstraße bis Inzersdorf. In dieser Zeit verkehrte die Linie 65 nur an Werktagen von der Gudrunstraße bis zur Troststraße.

Vom 11.12.1951 bis 23.11.1962 verkehrte der 165er täglich ab Troststraße bis Inzersdorf bis 21 Uhr, danach ab Gudrunstraße; lediglich an SF vormittags bis 12 Uhr wurde vom 16.12.1951 bis 18.11.1962 ab Gudrunstraße gefahren. Ab 10.11.1952 gab es erstmals seit 1944 wieder Fahrten zum bzw. ab Kärntner Ring, und zwar von Montag bis Freitag früh, was ab 1.9.1954 an diesen Tagen auf die HVZ ausgedehnt wurde. Vom 14.9.1959 an gab es, wie zuletzt 1949, bis zum letzten Betriebstag die Fahrten zu Betriebsschluss von der Gudrunstraße zur Raxstraße.

Vor 60 Jahren war die Linie 165 bereits die neunte Linie, die seit 1958 dem Autobus weichen musste. Allerdings war es in diesem Falle das zunehmende Verkehrsaufkommen auf der Triester Straße, das zur Einstellung führte, denn fünf Jahre später (ab 1.9.1967) verlegte man die Linie 65 aus der Triester Straße in die Knöllgasse. Abgesehen davon konnte man mit dem Autobus Inzersdorf besser erschließen, denn dieser fuhr bis zur Willendorfer Gasse.

Der Auslauf war bis 1945 zwischen 2:0 und 8:4, wobei die Kreuzungen in der Betriebsausweiche erfolgten. Ab 1945 war der Auslauf auf der Stammstrecke zwischen 3:0 und 6:0; Kreuzungen fanden in der Anfangsstelle Troststraße und in der Betriebsausweiche statt. Auf der Strecke Kärntner Ring - Inzersdorf war der Auslauf 4:7, dann früh 6:12, abends 6:6. Im Jahre 1947, als großer Triebwagenmangel herrschte, war auf der Linie 165 Beiwagenbetrieb 4:3 mit Stoßtriebwagen.



Die Einziehfahrt des allerletzten 165ers in Inzersdorf am 23.11.1962. Wie ersichtlich, fand dieses Ereignis praktisch unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt! Foto: Peter Schmied

Die Fahrzeiten waren wie folgt angegeben:

Triester Straße - Inzersdorf: 1926-1960: 10, 1961: 11 Minuten, Gudrunstraße - Inzersdorf: 1953: 14, 1961: 16

Kärntner Ring - Inzersdorf: 1953: 27/28, 1961: 29/30 Minuten

4.2.1946 - 13.8.1951	Troststraße - Inzersdorf	
31.3.1946 - 12.8.1951	Gudrunstraße - Inzersdorf	SF bis 12 Uhr
17.6.1946 - 13.8.1951	Gudrunstraße - Inzersdorf	SF ab 21.30 Uhr
29.11.1948 - 13.3.1949	Gudrunstraße - Raxstraße	BS
14.8.1951 - 10.12.1951	Gudrunstraße - Inzersdorf	Umbau Matzleinsdorfer Platz
11.12.1951 - 23.11.1962	Troststraße - Inzersdorf	bis 21 Uhr
11.12.1951 - 23.11.1962	Gudrunstraße - Inzersdorf	ab 21 Uhr
16.12.1951 - 18.11.1962	Gudrunstraße - Inzersdorf	SF bis 12 Uhr
10.11.1952 - 31.8.1954	Kärntner Ring - Inzersdorf	Mo-Fr früh
1.9.1954 - 23.11.1962	Kärntner Ring - Inzersdorf	Mo-Fr HVZ
14.9.1959 - 23.11.1962	Gudrunstraße - Raxstraße	BS

Betrieben wurde die Linie 165 vom Betriebsbahnhof Favoriten. Der letzte Zug zum Ring war 2001+3753, von der Gudrunstraße nach Inzersdorf 2346 (ab Gudrunstraße 23.30, ab Inzersdorf 23.46, eingezogen nach Bahnhof Favoriten). Nach diesem Zug verkehrten noch zwei kurzgeführte Züge bis zur Raxstraße (Gudrunstraße ab 23.42 und 23.54) mit den Wagen 2624 und 2445. Letzterer war der allerletzte Zug mit dem Liniensignal 165. Nach Betriebsschluss wurde das Streckengleis bei der Raxstraße vom übrigen Netz getrennt. Der Streckenteil zwischen Troststraße und Raxstraße wurde in der Zeit von September bis November 1962 wegen der künftigen Verlängerung der Linie 65 über die Raxstraße zum Stefan-Fadinger-Platz zweigleisig ausgebaut. Von der Linie 165 wurde dieser Teil stets nur eingleisig befahren. Ab 24.11.1962 verkehrte die Linie 65 über diese neu gebaute Verlängerungsstrecke zum Stefan-Fadinger-Platz, den sie seit 1.9.1967 nicht mehr über die Triester Straße, sondern über die Knöllgasse erreichte.

Folgende Wagentypen waren in der Zeit von 1924 bis 1962 auf der Linie 165 eingesetzt:

G, G2, G3, H, K, L, L1, L2, M, T; a, dz, g, k, k1, k3, k4, ks, k8, m2, m3, pz.

Einige Ausläufe:

1.3.1924 Troststraße - Inzersdorf (erster Betriebstag): 2280+2248, 2171+2622

20.1.1949 Troststraße - Inzersdorf: 592+575, 570+779, 713+572

23.11.1962 Kärntner Straße - Inzersdorf (früh, letzter Betriebstag): 2001+3753+3585, 2004+3744+3770, 2100+3587+3776, 2103+3589+3594, 2104+3774+3767, 2106+3700+3759; abends: 2001+3753, 2004+3744, 2104+3774, 2106+3700, 2340+5378, 2376+5385.

Troststraße - Inzersdorf (tagsüber): 2322, 2346, 2445 (letzter Zug nach Inzersdorf: 2346).

Gudrunstraße - Raxstraße (zu Betriebsschluss): 2624, 2445 (letzter Zug)

Dem K 2346 wird nachgesagt, dass er bei seiner letzten Fahrt nach Inzersdorf mit sagenhafter Geschwindigkeit die Triester Straße hinunter gefahren sei. ■

Die Lange Nacht der Museen

Herbert Harrer

...stellt jedes Jahr eine besondere Herausforderung dar, gilt es doch, in kurzer Zeit viele Leute auf einmal zu befördern (wozu ja Eisenbahn und Straßenbahn bestens geeignet sind) bzw. ihnen unsere Tätigkeit der Erhaltung und Präsentation von Fahrzeugen näherzubringen.

Im Vorfeld waren schon ab 17.00 Uhr die Standschaffner von Rent a Bim bei der Bellaria und der Oper im Einsatz, wo fast ohne Anstellen die Lange-Nacht-Tickets reißenden Absatz fanden.

Anschließend waren zur Freude der Mitfahrenden zwei Zweiwagengarnituren (und damit im Viertelstundentakt) bis 1 Uhr früh Ring-Rund unterwegs.

Auch das Eisenbahnmuseum Schwechat konnte sich über zahlreichen Besuch freuen. Dort konnten mit dem gasbeheizten Wagen auf Normalspur und der Feldbahn auf 60 cm Pendelfahrten unternommen werden. Ebenso verkehrte heuer wieder in bewährter Zusammenarbeit mit der Kaltenleutgebner Bahn der Schienenbus zwischen Schwechat und Perchtoldsdorf, der durch seinen Halt am Hauptbahnhof vermehrt auch als Zubringer zu den anderen Attraktionen in der Stadt genutzt wurde. Alles in allem war die Lange Nacht ein (manchmal im wahrsten Sinn des Wortes) voller Erfolg! ■



Ausnahmsweise beide eingesetzte Garnituren auf einem Bild bei der Zufahrt zum Lange-Nacht-Verkehr. Foto: Arthur Segur-Cabanac, 1.10.2022



Der 5081 055 auf seinem Weg nach Schwechat beim Halt in Wien Hbf. Foto: DI Helmut Bogner, 1.10.2022

Ins Ländle, zum „Rhein Schauen“ - Teil 2

DI Helmut Bogner

Im zweiten Teil stelle ich noch einige Fahrzeuge der „Dienstbahn der internationalen Rheinregulierung“, die vom Verein „Rhein-Schauen“ als Museumsbahn betrieben wird, vor, außerdem den Nostalgiegüterzugbetrieb und den Museumsbetrieb über die südlich von Lustenau gelegene, bis Koblach zum Steinbruch Kadelberg verlaufende Strecke. Wie bereits berichtet, wird in dieser Saison der baustellenbedingt vorübergehend eingestellte Betrieb zum Bodensee durch Fahrten in diese Richtung ersetzt. Die Strecke in Richtung Süden beginnt mit der Unterquerung der Eisenbahnlinie Bregenz - St. Margrethen. Bei der darauffolgenden Steigung, die wieder auf



Oben:

Die Hybridlokomotive „URS“ mit dem Fotogüterzug vom 18.9.2021 vor dem österreichischen Zollamtsgebäude Wiesenrain. Kurz nach dieser Stelle wird der Zug gestürzt und fährt in einem Linksbogen auf dem Mattengleis der Wiesenrainbrücke über den Rhein in die Schweiz.

Foto: DI Helmut Bogner

Unten:

Von der schweizerischen Seite ist die imposante Stahlkonstruktion der Wiesenrainbrücke gut erkennbar. Ähnlich einer Straßenbahn wird diese in Seitenlage mitbenutzt. Die „ST. GALLEN-WIDNAU“ dampft mit dem Fotogüterzug gerade am Zollamt vorbei.

Foto: DI Helmut Bogner, 18.9.2021





die Krone des Hochwasserschutzdammes führt, wird Dampfzügen in der Regel elektrisch nachgeschoben, um eine Rauchbelästigung der nahe gelegenen Villen zu vermeiden. Anschließend verläuft die Strecke oben am Damm bis zum Lustenauer Ortsteil Wiesenrain. Dort wird der Rhein auf der stählernen Grenzbrücke zum Schweizer Ort Widnau überquert. Die Museumsstrecke verläuft nun zwischen den beiden Grenzübergängen Widnau/Wiesenrain und Mäder/Kriessern am linken Rheinufer entlang, also auf Schweizer Staatsgebiet. Während die Straßenbrücke Widnau/Wiesenrain auf einem straßenbahnähnlichen Gleis mitbenützt wird, endet das Gleis seit dem Abriss der Bahnbrücke im Jahre 2012 beim Grenzübergang Mäder/Kriessern in der Schweiz. Bei „durchgehenden“ Sonderfahrten überqueren die Fahrgäste den Rhein auf der nahegelegenen gleislosen Rheinbrücke zu Fuß und ohne größere Grenzformalitäten. Die wie üblich auf der Dammkrone verlaufende Strecke beginnt neuerlich am österreichischen Ufer in Mäder und endet nach 2 Kilometern in Koblach auf dem Werkplatz des Steinbruches Kadelberg, dessen umfangreiche Gleisanlagen bereits entfernt sind. Hier befinden sich ein Bahnhofsgebäude mit einer interessanten Ausstellung und die Hallen für die Fahrzeuge dieser kurzen Bahnstrecke. Für die Gäste der Sonderfahrten gibt es hier auch Speis und Trank. Der Bestand der gesamten, heute vorhandenen südlichen Museumsstrecke ist nicht unumstritten, da das Rhein-Renaturierungs- und Hochwasserschutzprojekt „Rhesi“ im Bereich der Strecke

Oben nach unten:

Stählerne Kippwagen, hölzerne Plattwagen und hölzerne Kastenkipper sind die wichtigsten Güterwagenbauarten. Alle dienen dem Transport von Steinmaterial von den Steinbrüchen zu den Uferverbauungsstellen bzw. zu den Umladeanlagen auf LKW. Plattwagen transportierten große Felsbrocken, die Kippwagen kleineres Material verschiedenster Körnung. Gekuppelt werden die grundsätzlich ungebremsten Güterwagen mittels Ketten. Das große Kupplungsspiel ermöglicht es, dass beim Anfahren nicht alle Wagen gleichzeitig in Bewegung gesetzt werden, was die Belastung der Lokomotive wesentlich mildert. Die Zugdynamik spielt hier ohnehin keine Rolle! Die Plattwagen und die alten Kippwagen sind bis auf wenige Bauteile wie Laufwerk, Kupplung und Verbindungselemente aus Holz gefertigt. Die Rahmen bilden gleichzeitig die ungefederten Puffer. Die hölzernen Kastenkipper können nur mit fremder Hilfe entladen werden, wobei vom Damm aus ein darunter stehender LKW beladen wurde. Ein Hydraulikzylinder besorgte die Kippbewegung, während das Untergestell mechanisch festgehalten wurde, um nicht selbst umzukippen. Bei der Einstellung der Transporte waren noch 85 dieser Wagen vorhanden.

Fotos: Lukas Bogner, 18.9.2021

Lustenau - Widnau umfangreiche Neugestaltungen der Landschaft vorsieht. Der Baubeginn wird in etwa 10 Jahren erfolgen; der Stand der Planungen ist im Internet nachzulesen.

Die Museumsbahn bietet nicht nur nette und abwechslungsreiche Familienausflüge, sondern auch Fotogüterzüge speziell für Eisenbahnfreunde. Das umfangreiche Programm ist auf der Website des Vereins zu finden. ■



Oben nach unten:

Der typische Streckenverlauf auf der Dammkrone des Hochwasserschutzdammes. Hier fährt die Lokomotive „URS“ mit einem Foto-GmP am 18.9.2021 auf Schweizer Staatsgebiet nahe Widnau. Die gute Fernsicht lässt die Schweizer Bergwelt im Hintergrund erkennen.

Foto: Lukas Bogner

Eine der wenigen Gelegenheiten, einen Zug aus erhöhter Position zu fotografieren, ist die Durchfahrt unter der Diepoldsauer Brücke, die nur wenig höher als die Dammkrone ist und die Strecke daher zum Ausweichen nach unten zwingt. Hier im Bild ein von der Dampflokomotive „ST. GALLEN-WIDNAU“ gezogener Sonderzug mit der „URS“ als Schiebelokomotive. Dieser ungeplante Fotohalt wurde auf unseren Wunsch vom freundlichen Personal gerne organisiert.

Foto: DI Helmut Bogner, 18.9.2021

In der näheren Umgebung der Rheinregulierungsbahn gibt es mehrere Denkmalfahrzeuge wie hier am linksrheinischen Kreisverkehr nahe Diepoldsau: Eine kleine Diesellokomotive und drei beladene Plattwagen erinnern an den Gütertransport.

Foto: Lukas Bogner, 18.9.2021





Auf dem abgetrennten Streckenstück zwischen Mäder und der Endstation beim Werkplatz des Steinbruches Kadelberg ist keine Oberleitung mehr vorhanden. Die in Duisburg von DEMAG gebaute, 100 PS starke dieselmechanische Lokomotive „DEMAG 2610“ der Type ML 100 wurde 1940 an die Vorarlberger Illwerke geliefert, wo sie als „VIW 2“ auf der Strecke Schruns - Partenen und der Höhenbahn Trominier - Vermuntstausee eingesetzt war. 1997 kam sie zur IRR. Hier zieht sie zwei der drei von der Trogenerbahn übernommenen und umgespurten Wagen. Als Kuriosum sei noch erwähnt, dass die baugleiche „VIW 1“, 1963 auf Normalspur umgespurt, auf der Anschlussbahn der Illwerke in Tschagguns eingesetzt war.

Foto: DI Helmut Bogner, 18.9.2021



Im Werkshof des Steinbruches Kadelberg endet die Museumstrecke. Im Bahnhofsgelände, das auch eine interessante Ausstellung beherbergt, werden die Fahrgäste mit Speis und Trank versorgt. Hier die „DEMAG 2610“ mit zwei Trogenerwagen bei der Ankunft eines Sonderzuges. Die drei 1930 bzw. 1954 von der Tramway Lausanne gebauten Vierachser B11, B12 und B13 wurden 2004 von der Trogenerbahn übernommen. Nach dem Umspuren von Meterspur auf 750 mm werden zwei davon seit 2009 hier eingesetzt. Links im Bild, vor dem Lokschuppen, steht die Diesellokomotive „SUSI II“. Die ehemals umfangreichen Gleisanlagen zum Steinbruch und zu den Brecheranlagen sind nicht mehr vorhanden. Foto: DI Helmut Bogner, 18.9.2021



Mit den Wagen der Trogenerbahn gibt es eine weitere Variante im ohnehin schon reichhaltigen „Kupplungssalat“ der Rheinregulierungsbahn. Mit diesem Kupplungszwischenstück ist die „DEMAG 2610“ mit den Trogener Wagen verbunden.

Foto: DI Helmut Bogner, 18.9.2021

Neben den bereits vorgestellten Elektrolokomotiven mit zusätzlichem Dieselantrieb gibt es eine weitere Zweikraftlokomotive, die 1958 von GEBUS gebaut und in den Werkstätten der IRR fertiggestellt wurde - die „ELFI“. Sie ist etwas schwächer als „URS“ und „HEIDI“ und stand daher meist für leichtere Züge oder im Verschub im Einsatz. Hier ist sie vor der winzigen JW 20 im leichten Verschub im Werkshof Lustenau zu sehen.

Foto: DI Helmut Bogner, 27.8.2021



Rechts:

Die dieselmekanische Lokomotive „RHEIN“ wurde 1950 in eigener Werkstatt auf dem Untergestell einer Dampflokomotive der Maschinenfabrik Heilbronn aufgebaut. Ein 45-PS-Dieselmotor, der vorher als Kompressorantrieb diente, wurde als Fahrmotor verwendet. Hier steht sie im Bauhof Lustenau.

Foto: Lukas Bogner, 17.8.2021



Unten:

Im Lokschuppen Lustenau ist die 1954 von Stadler und BBC in den Werkstätten der IRR gebaute Hybridlokomotive „SÄNTIS“ zu sehen. Wie die „ELFI“ war diese Maschine eher im leichten Zug- oder Verschubdienst eingesetzt.

Foto: DI Helmut Bogner, 28.8.2021

Unten rechts:

Diese betriebsfähige Draisine wurde 1949 von der Firma Asper in Küsnacht hergestellt, sie und eine sehr ähnliche weitere Draisine sind im Heizhaus in Lustenau ausgestellt. Als Antrieb dient ein Einzylinder-Zweitakt-Benzinmotor, ein Dreiganggetriebe überträgt die Leistung auf beide Radsätze. Ein Wenden im Gleis ist von Hand aus möglich.

Foto: DI Helmut Bogner, 17.9.2021





Eine Lokomotive mit Stromabnehmer an der Dieseltankstelle! Nach der Fahrt vom 27.8.2021 wird die Hybridlokomotive „URS“ im Heizhausgelände in Lustenau aufgetankt. Foto: DI Helmut Bogner



Die kleinste Lokomotive ist der „MAIKÄFER“, eine Jenbacher JW 20 mit der Fabriknummer 2019/1950. Sie war fabrikneu zur IRR gekommen und wird bis heute für leichte Verschubaufgaben in Lustenau eingesetzt. Der 20 PS starke, liegende Einzylinder-Viertakt-Dieselmotor reicht dafür aus. Foto: DI Helmut Bogner, 26.8.2021



Ein recht kurioser, aber vorschriftsmäßig gekennzeichnete Gleisabschluss am Ende des Berichtes. Hier befand sich der Beginn des Bogens zur abgebauten Rheinbrücke nahe Mäder. Erfreulicherweise wird die Strecke hier um einige Meter geradeaus verlängert, um den von der Schweizer Seite zu Fuß kommenden Fahrgästen einen näheren und komfortableren Bahnsteig zu bieten. Foto: DI Helmut Bogner, 18.9.2021

Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé -

10. Teil

DI Gerhard Luft

Während der vierzehn Tage dauernden Intensivbearbeitung des spanischen Eisenbahnnetzes gelangte uns nur eine einzige Diesellok bei Vershubtätigkeiten vor die Kamera, sonst waren - welche Freude - nur Dampfloks am Werk. Im Nachschiebedienst auf Rampenstrecken waren auch regelmäßig Vershubmaschinen eingesetzt. Zur Auflockerung bringe ich diese Serie in Farbe!

Bild 1 führt uns in das Ausbesserungswerk in Madrid-Atocha, wo die Lok Nr. 602 im Einsatz stand. Diese wurde von der Société Anonyme des Usines Métallurgiques du Hainault, Couillet et Marcinelle in Belgien, kurz Couillet, im Jahre 1885 mit der Nr. 787 gebaut und sieht fast gleich wie die RENFE Serie 020.02.. aus, die ebenfalls von Couillet 1898 erbaut wurde. Rege Betriebsamkeit herrschte dort, denn wenige Augenblicke später erschien aus der Werkstätte die 030.2300 in frisch ausgebeuertem Zustand. Gebaut von Graffenstaden unter der Fabriksnummer 746, war sie damals bereits 101 Jahre alt und wurde noch immer gebraucht (**Bild 2**). Beide Aufnahmen entstanden am 12.9.1961.

Bild 3 entstand am 13.9.1961 in Madrid-Delicias und zeigt die Lok 120.0241, ebenfalls im Werkstättenvershub. Sie kam erst nach der Verstaatlichung der spanischen Privatbahnen von der Bilbao-Portugalete-Eisenbahn in den Bestand der RENFE. Gebaut wurde sie von Sharp & Stewart in Manchester, wobei ein genaues Baujahr nicht bekannt ist. Nicht zum guten Aussehen der sonst nicht unüblichen Tenderlok trägt der blecherne Rauchabweiser am Kamin bei.





Gleich am ersten Exkursionstag, nachdem wir das nordspanische Schmalspurnetz besucht hatten, kam uns noch am 11.9.1962 im schönsten Abendlicht in Burgos das erste Schmuckstück einer spanischen Verschublok in Form der 040.2103 „EL EO“ vor die Linsen. 1883 von Schneider, Le Creusot, an die spanische Nordbahn geliefert, sollte sie noch eine der jüngeren aktiven Maschinen sein, die wir antrafen (**Bild 4**).

Auf dem weiteren Weg nach Madrid sichteten wir am folgenden Tag in Venta de Baños die 030.2152 „EL EGA“ beim Verschub, eine 1862 in Graffenstaden gebaute Lok in noch schönem Morgenlicht bei angenehmen Temperaturen (**Bild 5**). Am Radkasten der Treibachse prangt der Name der Lok auf einer Messingtafel.

Am 13.9. wurde uns vor der Drehscheibe in Madrid-Delicias die 030.2107 „El Alagon“ (**Bild 6**) präsentiert. Die Maschine, 1861 von Parent & Schaken (Société Parent, Schaken, Caillet & Cie, Fives, Lille) in Frankreich gebaut, besorgte den Heizhausverschub. Links im Bild lugt die Rauchkammer einer Stromlinienlok der Reihe 241.21 hervor.

Die Ausfahrt so einer Lok, gebaut 1939 von Maquinista, mit einem Schnellzug ab Madrid-Delicias war ein Augen- und Ohrenschmaus! Auf **Bild 7** sehen wir die 241.2102 ebenda am 14.9.1961.

Bild 8 zeigt eine etwas ungewöhnliche C'1t-Lok mit der Nr. 031.0211, 1897 von Kitson (Kitson & Co. Ltd, Leeds) in England gebaut. Sie war am 14.9.1961 im Werks- und Heizhausverschub in Madrid-Delicias tätig und verfügte nur auf der Seite der Rauchkammer über Puffer. In der Literatur (Steam on the RENFE, L. G. Marshall 1965) wird sie überhaupt als ohne Puffer beschrieben.

Das letzte **Bild, 9**, führt uns nach Sevilla, wo wir am 15.9.1961 die 030.2304 bei der Beistellung einer Personenzugsgarnitur in die Bahnhofshalle beobachten konnten. Die bestens gepflegte Lok, 1864 von Grafenstaden gebaut, zeigt sich bei tief stehender Sonne im schönsten Abendlicht. Beide Dienstwagen sind mit einem bemerkenswert großen Bremserhaus, über eine lange Außenleiter erreichbar, ausgestattet, wie überhaupt Lokal- und Güterzüge oft reichlich Waggons mit Bremserhäuschen mitführten. ■



Kurioses am Schienenstrang

... findet sich manchmal auch in alten Zeitungen, so z.B. in der „Neuen Zeitung“ vom 19.9.1912.

Aber lesen Sie selbst, welche Schmerzen Herrn Gamal die Eisenbahnfahrt von Wolkán nach Mladá Boleslav (Jung Bunzlau) verursachte. Wenn es sich bei Wolkán um das heutige Vlkava bei Čachovice handelt, war er nicht einmal eine halbe Stunde unterwegs.

Aborte auf Eisenbahnzügen.

Am 20. August 1911 fuhr der Nähmaschinenhändler Rudolf Samal mit der Nordwestbahn von Wolkán nach Sunabunzlau. Vor der Station Dobrovice folgte er auf die Seite, doch schloß im ganzen Zuge eine Abortanlage. In der Station Dobrovice hielt der Zug zu kurze Zeit, damit Samal hätte aussteigen können. Infolgedessen traten bei ihm große Leibschmerzen auf, so daß er in ärztliche Behandlung gehen mußte. Samal klagte sodann beim Handelsgerichte auf Schmerzensgeld im Betrage von 1000 Kronen und auf 20 Kronen Heilungskosten. Bei der Verhandlung bekannte der Vertreter des Eisenbahnars ein, daß in jenem Zuge keine Abortanlage vorhanden war, bekämpfte jedoch die Kompetenz des Gerichtes und die körperliche Schädigung, wie sie der § 1 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes verlangt. Das Gericht ging jedoch nur auf die Begründung des Klägers ein und nachdem noch Zeugen und der Eisenbahnsachverständige und Professor Zuforsky einvernommen worden waren, erkannte es, daß die Forderungen des Klägers begründet sind.

Es ist der erste Rechtsfall, in welchem festgelegt wurde, daß jeder Eisenbahnzug mit einer Abortanlage versehen sein muß, was besonders für Personenzüge von Wichtigkeit ist.



**Seit über 50 Jahren
Ihr Spezialist für Eisenbahnen!**

Wir bieten Ihnen kostengünstigen Versicherungsschutz „Rund um die Bahn“

Informieren Sie sich über unsere Leistungen auf unserer Homepage: www.eisenbahnversicherungen.de

Ihr Fritz Rodatz Team erreichen Sie unter:

E-Mail: info@fritzrodatz.de / Tel.: +49 40 23 13 93 / FAX +49 40 23 19 28



Zusammenkünfte und Veranstaltungen

Monika Harrer

- WIEN: Jeden Mittwoch außer dem ersten im Monat ab 19.00 Uhr im Restaurant "Falkensteiner Stüberl", 1030 Wien, Kleistgasse 28
 GRAZ: Jeden Mittwoch im Verbandslokal: 8010 Graz, Steyergasse 114, alte Remise, 1.Stock
 INNSBRUCK: Jeden ersten Donnerstag im Monat 16.45 Uhr Stammtisch, 17.00 Uhr Vortrag; Café Inthal, 6020 Innsbruck, Wilhelm-Greil-Str. 3
 EISENBAHMUSEUM SCHWECHAT: 2320 Schwechat, Hintere Bahngasse 2b, Öffnungszeiten: Fr 14 - 18, Sa, So, Feiertag 10 - 17 Uhr

Do, 3.11.	16.45 Uhr	Jahresrückblick	Innsbruck
Mi, 9.11.	19.00 Uhr	DI Eduard Saßmann: Eisenbahn- und Straßenbahn-Farbfilme 1971-1981 aus Österreich, ČSSR und DDR	Wien
Mi, 9.11.	19.00 Uhr	Wolfgang Eberl: „Von Bordeaux bis Bourg-St. Maurice - auf Schienen quer durch Frankreich“	Graz
Mi, 16.11.	19.00 Uhr	DI Helmut Bogner: „Burgen, Berge und Bahnen im UNESCO-Weltkulturerbe Oberes Mittel-Rheintal 2013-2022“	Wien
Mi, 16.11.	19.00 Uhr	Michael Ableitner: „Salzburger Lokalbahn“	Graz
Mi, 23.11.	19.00 Uhr	Mag. Alfred Luft: „Aus dem Schatzkästchen von Harald Navé: Eisenbahn und Straßenbahn aus den 50er- und 60er-Jahren“	Wien
Mi, 23.11.	19.00 Uhr	Gottfried Aldrian und Christian Wagner: „Circum Mare Balticum“ (vorwiegend Bahn)	Graz
Mi, 30.11.	19.00 Uhr	DI(FH) Stefan Thier: „Dreimal Tageskare Gruppe A-B - ein Wochenende in Hannover und Umgebung“	Wien
Mi, 30.11.	19.00 Uhr	Arno Pfeifer: „Circum Mare Balticum“ (vorwiegend Straßenbahn)	Graz
Do, 1.12.	16.45 Uhr	(Vor-)Weihnachtsfeier	Innsbruck

Bitte informieren Sie sich vor einem Besuch beim Veranstalter, ob die Ausstellungen, Sonderfahrten oder Vorträge auch wie geplant stattfinden können!

Der Vorstand des **VEF**
gratuliert herzlichst zum Geburtstag!

im November

Therese Tesar	85	Alfred Winkelhofer	75
Karl Emminger	75	Peter Klötzl	70
Ing. Norbert Ludwig	75	Wolfgang Utrata	60
Gottfried Strecker	75		

Modellbahn-Ausstellungen (alle Angaben ohne Gewähr)

Monika Harrer

Tabelle Farbcodierung:

Wien	NÖ	OÖ	Stmk	Kärnten	Tirol	Salzburg	Vorarlberg	Burgenland
------	----	----	------	---------	-------	----------	------------	------------

jeden Mittwoch	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	18 - 21 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66 Stiege 33 (Gemeinschaftsraum)
jeden Mittwoch	mntv (Modellbahn nach Tiroler Vorbild)	Anlage, Klubabend	H0	ab 17 Uhr	2500 Baden, Wienerstraße 13-21
jeden Samstag	MEC Graz	Anlage	H0, H0e	14 - 17.30 Uhr	8020 Graz, Lazarettgürtel 54-56
Do, 3.11.	MBC St. Florian	Club-Fahrttag	H0	17 - 19 Uhr	4490 St. Florian, Stiftstraße 2 (Meierhof)
Sa, 5.11.	EÖEMK	Anlage und Flohmarkt	0, 0e	10 - 18 Uhr	1140 Wien, Dampierrestraße 4 (Ecke Leyserstraße)
	BK 1951	Modulanlage ca. 45 Meter	H0	10 - 18 Uhr	Wien Westbahnhof, Erdgeschoß, beim Eingang Mariahilfer Straße
	MEC Salzkammergut	Schauanlage	H0, H0e	10 - 16 Uhr	4810 Gmunden, Druckereistraße 7, Einkaufspark (im Zwischengeschoß)
	MEB Kärnten	Anlage, Gartenbahn	Z, H0, G	10-12, 13-17 Uhr	9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6a
So, 6.11.	EÖEMK	Anlage und Flohmarkt	0, 0e	10 - 17 Uhr	1140 Wien, Dampierrestraße 4 (Ecke Leyserstraße)
Sa, 12.11.	BK 1951	Modulanlage ca. 45 Meter	H0	10 - 18 Uhr	Wien Westbahnhof, Erdgeschoss, beim Eingang Mariahilfer Straße
	MEAV Traiskirchen	Klubanlage	0, 0e	10 - 16 Uhr	2514 Traiskirchen, ÖLW-Gasse 3
So, 13.11.	MEC Eferding	Klubanlage	H0, N	10 - 16 Uhr	4070 Hinzenbach, Oberrudling 6
Sa, 19.11.	BK 1951	Modulanlage ca. 45 Meter	H0	10 - 18 Uhr	Wien Westbahnhof, Erdgeschoss, beim Eingang Mariahilfer Straße
Fr, 25.11.	AMV Johnstraße	Klubanlage	H0, H0e	17 - 19 Uhr	1150 Wien, Johnstraße 40 (im Keller der Schule)
Sa, 26.11.	BK 1951	Modulanlage ca. 45 Meter	H0	10 - 18 Uhr	Wien Westbahnhof, Erdgeschoss, beim Eingang Mariahilfer Straße
	MBC Hörsching	Anlage, Fahrzeuge	H0, H0e	13 - 16 Uhr	4063 Hörsching, Niederdorfstr. 4 (Antikhof)
	Schmalspur Modul- baugruppe	Module	H0	10 - 18 Uhr	4451 Garsten, Am Platzl
	1. Salzburger MEC	Klubanlage	H0, H0e	10 - 17 Uhr	5023 Salzburg-Gnigl, Gaisbergstraße 29 (im alten Stellwerk)
So, 27.11.	MEB Kärnten	Anlage, Gartenbahn	Z, H0, G	10-12, 13-17 Uhr	9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6a
	MBV Mexikoplatz	Klubanlage	H0, H0e	10 - 16 Uhr	1020 Wien, Mexikoplatz 1, Ecke Walcherstraße
	MBC St. Florian	1. Adventfahrttag	H0	10 - 16 Uhr	4490 St. Florian, Stiftstraße 2 (Meierhof)
	Schmalspur Modul- baugruppe	Module	H0	10 - 18 Uhr	4451 Garsten, Am Platzl
Do, 1.12.	1. Salzburger MEC	Klubanlage	H0, H0e	10 - 17 Uhr	5023 Salzburg-Gnigl, Gaisbergstraße 29 (im alten Stellwerk)
Sa, 3.12.	MBC St. Florian	Club-Fahrttag	H0	17 - 19 Uhr	4490 St. Florian, Stiftstraße 2 (Meierhof)
	Schmalspur Modul- baugruppe	Module	H0	10 - 18 Uhr	4451 Garsten, Am Platzl
	MEC Salzkammergut	Schauanlage	H0, H0e	10 - 16 Uhr	4810 Gmunden, Druckereistraße 7, Einkaufspark (im Zwischengeschoß)
	MEB Kärnten	Anlage, Gartenbahn	Z, H0, G	10-12, 13-17 Uhr	9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstraße 6a

So, 4.12.	MBV Mexikoplatz	Klubanlage	H0, H0e	10 - 16 Uhr	1020 Wien, Mexikoplatz 1, Ecke Walcherstraße
	Schmalspur Modulbaugruppe	Module	H0	10 - 18 Uhr	4451 Garsten, Am Platzl
	MBC St. Florian	2. Adventfahrttag	H0	10 - 16 Uhr	4490 St. Florian, Stiftstraße 2 (Meierhof)
Do, 8.12.	Schmalspur Modulbaugruppe	Module	H0	10 - 18 Uhr	4451 Garsten, Am Platzl
	Freunde der Mariazell-erbahn-Modell	Modulanlage und Gartenbahn mit Flohmarkt	LGB, H0e	10 - 16 Uhr	8075 Hart bei Graz, Pachernbergweg 17

Veranstaltungen

Monika Harrer

(Alle Angaben ohne Gewähr. Rückfragen bitte ausschließlich an den Veranstalter!)

Sonntag Mittwoch	10.00 - 12.00 Uhr 17.00 - 19.00 Uhr	Vor 60 Jahren: „Linie 47 ade“ und Straßenbahnen in Penzing anno dazumal	1140 Wien, Penzinger Straße 59	Bezirksmuseum Penzing
Sonntag Dienstag	10.00 - 12.00 Uhr 15.00 - 17.00 Uhr	„150 Jahre Nordwestbahn“: Streckenabschnitt Nordwestbahnhof bis Strebersdorf	1210 Wien, Prager Straße 33	Bezirksmuseum Floridsdorf
ab 2.11.	auf Anfrage	individuell buchbar	Ernstbrunn ↔ Asparn an der Zaya	Weinvierteldraisine
Sa und So	lt. Fahrplan	Fahrbetrieb	Steyr Lokalbahn ↔ Grünburg	ÖGEG/Steyrtalbahn
ab 19.11.: Sa, So, Feiertag	lt. Fahrplan	Fahrten mit dem Panoramawagen oder mit der Mh6	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
Mi, 2.11.	18.30 Uhr	Dieter Moertl: „Baltikum 2019“	1220 Wien, Bernoullistraße 1	VHS Donaustadt
Sa, 12.11.	lt. Fahrplan	Martinigansl-Express	Wien Praterstern ↔ Ladendorf	regiobahn
Di, 15.11.	18.30 Uhr	Christian Köller: „2021 ging mehr“, Teil 4	1030 Wien, Kleistgasse 28, Gasthaus Falkensteiner Stüberl	EMC Karl Gölsdorf
Sa, 19.11.	lt. Fahrplan	Erlebniszug Ötscherbär	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
	lt. Fahrplan	Nikolozüge	Bahnhof Ferlach ↔ Weizelsdorf	Nostalgiebahnen in Kärnten
So, 20.11.	lt. Fahrplan	Nikolozüge	Bahnhof Ferlach ↔ Weizelsdorf	Nostalgiebahnen in Kärnten
Fr, 25.11.	lt. Fahrplan	Nikolozüge	Bahnhof Ferlach ↔ Weizelsdorf	Nostalgiebahnen in Kärnten
Sa, 26.11.	lt. Fahrplan	Fahrt zur Adventmeile im Naturpark Seebenstein	Ernstbrunn ↔ Seebenstein	regiobahn
	lt. Fahrplan	Nostalgisch von Ampfwang zum Wiener Christkindlmarkt	Ampfwang ↔ Wien	ÖGEG
	lt. Fahrplan	Sonderzug zum Weitraer Advent	Gmünd ↔ Weitra	NÖVOG-Waldviertelbahn
	lt. Fahrplan	Nikolaus und Krampus im Ötscherbär	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
	lt. Fahrplan	Erlebniszug Ötscherbär	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
	lt. Fahrplan	Nikolozüge	Bahnhof Ferlach ↔ Weizelsdorf	Nostalgiebahnen in Kärnten
So, 27.11.	lt. Fahrplan	Fahrbetrieb	Steyr Lokalbahn ↔ Grünburg	Steyrtalbahn
	lt. Fahrplan	Sonderzug zum Weitraer Advent	Gmünd ↔ Weitra	NÖVOG-Waldviertelbahn
	lt. Fahrplan	Nikolozüge	Bahnhof Ferlach ↔ Weizelsdorf	Nostalgiebahnen in Kärnten
Sa, 3.12.	lt. Fahrplan	Mit Zug und Naturparkbus zum Advent im Schüttkasten Klement	Wien Praterstern ↔ Ernstbrunn	regiobahn
	13.30 Uhr	Nikolauszug	Retz ↔ Drosendorf	NÖVOG-Reblausexpress
	lt. Fahrplan	Fahrt zum Wachauer Advent	Krems a. d. Donau ↔ Emmersdorf	NÖVOG-Wachaubahn
	lt. Fahrplan	Fahrbetrieb	Steyr Lokalbahn ↔ Grünburg	ÖGEG/Steyrtalbahn
	lt. Fahrplan	Nikolofahrten	Ampfwang ↔ Timelkam	ÖGEG
	lt. Fahrplan	Erlebniszug Ötscherbär	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
	lt. Fahrplan	Nikolaus und Krampus im Ötscherbär	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
	7.45 Uhr	Christkindlfahrt mit dem „Südbahn-Express“ und 1020.18	Lienz - Spittal/Millstättersee - Tauernbahn - Salzburg und zurück	EBFL Lienz
So, 4.12.	lt. Fahrplan	Fahrt zum Wachauer Advent	Krems a. d. Donau ↔ Emmersdorf	NÖVOG-Wachaubahn
	lt. Fahrplan	Nikolofahrten	Ampfwang ↔ Timelkam	ÖGEG



DIE SCHIENE

Österreichische Post AG
MZ16Z040973M ISSN 2222-2251
Retouren an: VEF, Fruethstraße 11, 1030 Wien

VEF
Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

48. Jahrgang

Einzelpreis € 8,00

Nr. **12**

Dezember **2022**



Wir wünschen unseren Lesern,
Freunden und Partnervereinen

Frohe Weihnachten und ein
gutes Neues Jahr 2023!



Inhalt

Vor 60 Jahren	3
Diesellokfestival auf der Waldviertelbahn.....	6
Tag der offenen Hallentore	7
ÖMT-Herbsttagung	9
Ein Traum wurde wahr.....	10
Fragen an Mario.....	13
Linie 37/40 - vor 70 Jahren Ade.....	14
Schmalspurbahnen auf Sardinien	16
In eigener Sache.....	21
Für Sie gelesen.....	21
Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé - 11. Teil.....	22
286. Schulfahrt am 8.11.2022.....	23
Lundenburg.....	24
Einst und Heute	28
Veranstaltungen.....	29

Titelbild:

Alljährlich ist, so wie hier auf dem Foto vom 13.12.2017, in Graz die Advent-Bim unterwegs und lädt im Glanz hunderter LED zu einer Rundfahrt ein.

Fotos letzte Umschlagseite:

Oben:

Für die Teilnehmer an der ÖMT-Herbsttagung wurde der planmäßige Dampfbus der Bregenzwald-Museumsbahn („Wälderbähnle“) entsprechend verstärkt. Foto: Herbert Harrer, 15.10.2022, kurz vor Schwarzenberg.

Unten:

Zwei Wiener Wahrzeichen auf einem Bild: Schnellbahn und Riesenrad. Foto: Adrian Geringer, 29.10.2022

Impressum

Der gemeinnützige VEF – Verband der Eisenbahnfreunde, 1030 Wien, Fruethstraße 11, ist zur Gänze Herausgeber und Verleger der Zeitschrift Die SCHIENE.

ZVR-Zahl: 193862159
BIC: GIBAATWWXXX
IBAN: AT32 2011 1000 0047 2948
E-Mail: dieschiene@vef.at
Redaktionsadresse: Die Schiene, Fruethstraße 11, 1030 Wien

Die SCHIENE ist das Mitteilungsblatt folgender Vereine: VEF, bahnmedien.at, Erzbergbahn, Neue Landesbahn, ÖGEG, StEF, Tramwaymuseum Graz, Club Mh.6.

Redaktion: Herbert Harrer
Monika Harrer
Satz & Layout: Manuel Szecsenyi

Hersteller: Print Alliance HAV Produktions GmbH, Druckhausstraße 1, 2540 Bad Vöslau.
Vertrieb: Presse Großvertrieb Austria Trunk GmbH.
Einzelpreis: € 8,00; Jahresabonnement: € 50,00 inkl. Postzustellung (Inland). Für VEF-Mitglieder und Mitglieder von Partnervereinen ist die Zeitschrift im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors dar und sind – wie auch Beiträge der Partnervereine und Leserbriefe – außer Verantwortung der Redaktion.

Nachdruck bei Quellenangabe und Belegexemplar gestattet.
Die Vervielfältigung jeglicher Art ist untersagt.

Hinweis:

Auf Grund der Archivierung unserer Zeitschrift im Austria-Forum der TU Graz sind Texte und Bilder der älteren Hefte auch elektronisch verfügbar.

Medienpartner der Zeitschrift Die SCHIENE:

ÖMT – Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen

FH St. Pölten – Fachhochschule St. Pölten

FEDECRAIL – Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

NÖVOG – Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.

IGE – Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH, Deutschland



Verband der Eisenbahnfreunde
info@vef.at

Mitglied im
ÖMT

Verband Österreichischer
Museums- und Touristikbahnen

Printed in Austria
Logo einsetzen

Winter in Wien!

Rent a Bim
Oldtimer-Straßenbahnfahrten

Zur Winterzeit ist Wien ein spezielles Erlebnis. Genießen Sie den Zauber der kalten Jahreszeit aus dem Blickwinkel der Straßenbahn vergangener Jahrzehnte.

Steigen Sie ein und erleben Sie den zauberhaften Winter in Wien bei einer Fahrt mit ihrer persönlichen **Rent a Bim Oldtimer-Straßenbahn!**

Tel.: +43 1 892 13 34

E-Mail: info@rentabim.at

www.rentabim.at

Für VEF-Mitglieder gibt es spezielle Konditionen!



DIE SCHIENE

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT & REDAKTION

Sie erreichen uns unter dieschiene@vef.at
oder per Post an:
VEF-Verband der Eisenbahnfreunde,
Fruethstraße 11, 1030 Wien

Beiträge und/oder Veranstaltungstermine sind rechtzeitig (das ist der Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe!) bekannt zu geben, sonst können wir sie nicht veröffentlichen.

**Redaktionsschlüsse der nächsten Ausgaben:
7.12. und 4.1.2022**



www.dieschiene.com



Vor 60 Jahren

Alfred Luft

Um die Weihnachtszeit weilte Harald Navé wieder auf Besuch bei seiner Mutter in Wien und wie immer entstanden dabei auch einige Eisenbahnfotos - alle am 28.12.1962 als Nebenprodukt schifahrerischer Aktivität. Die drei hier abgebildeten zeigen tiefsten Winter. Auch wenn selbstverständlich das Wetter an einem einzelnen Tag statistisch irrelevant ist, machen diese Bilder nachdenklich!

Wir sehen die 91.74 mit dem Personenzug MN 18 kurz vor Mürzzuschlag [1] bzw. mit dem MN 21 bei der Haltestelle Hirschbachbrücke [2], sodann die 35.224 mit einem Personenzug in der Engstelle des Murtales bei Preg [3], bekannt durch die dortigen Steinbrüche, die auch in großen Mengen Gleisschotter liefern.

Um diese Zeit herum begann die Ära der durch unseren langjährigen Organisationsreferenten Johann Kössner veranstalteten Sonderfahrten. Möglich waren diese Veranstaltungen durch ein aus heutiger Sicht geradezu unfassbares Entgegenkommen von ÖBB-Dienststellen und ebenso auch von Privatbahnen, und das nicht nur bezüglich der ausgefallensten Wünsche, sondern auch in tariflicher Hinsicht. Aus heutiger Rückschau ist zu bekennen, dass Vieles davon ein Kasperlthe-



ater war! So gibt es aus dieser Zeit eine Flut von Fotos absolut unhistorischer Zugkombinationen, deren Wert für die bildliche Dokumentation der Eisenbahngeschichte höchst fragwürdig ist. Im konkreten Fall der St. Pöltner Straßenbahn verkehrten infolge des bescheidenen Fahrgastaufkommens meist nur Solotriebwagen. Es wäre deshalb gescheiter gewesen, im Laufe eines Tages Zwei- und Dreiwagenzüge die Runde fahren zu lassen, um sie an allen schönen Plätzen abzulichten. Auch ein echt aussehender Güterzug mit ein paar Leerwagen hätte der Realität entsprechende Motive geboten. Stattdessen ließen wir uns an diesem 8.12.1962 zum Gaudium aller eine Güterzuglok vor zwei Beiwagen spannen - eine Kombination, die es zuvor sicher nie gegeben hat. Es wäre überheblich und unschön, wenn der Autor es jetzt im Sinne hätte, seinen lieben Freud Johann Kössner herunterzumachen; allen, die wir damals mit dabei waren, stünde es besser an, sich bei der eigenen Nase zu nehmen. Als schlimme Nebenwirkung ist festzuhalten, dass, als nun der Fokus auf Sonderveranstaltungen lag, die Meisten darauf vergaßen, die damals alltäglichen Betriebssituationen im Bilde festzuhalten. Aufnahmen des Alltagsbetriebs entstanden oft nur deshalb, weil vor dem Sonderzug noch ein anderer daherkam! Und ein Fehler, dem seit diesen Anfängen bis heute nicht Einhalt geboten wurde: Auch wenn ein Sonderzug bis aufs letzte i-Tüpfelchen der Historie entspricht, so ist ein Foto entwertet, wenn alle Köpfe aus den Fenstern quellen und die Wiese voller herumlaufender Fotografen ist.

Nach dieser moralpaukenden Vorrede nun zu den Bildern dieser Fahrt. Das von Gerhard Luft





stammende Foto **[4]** zeigt die Lok 2 aus dem Eröffnungsjahr 1911 mit den Beiwagen 13 und 4, ersterer (von 1905) 1926 gebraucht aus Bremen gekauft, letzterer ein Umbau von 1938 aus dem Gepäcktriebwagen 4 von 1911. Da die Lok natürlich nicht die passenden Haken für die Tafel „Sonderzug“ besitzt, ist diese mit einer Schnur aufgehängt.

Die restlichen Fotos dieser Folge stammen von Peter Schmied. An diesem Tag fuhr morgens, natürlich wie zuvor dargelegt, der Triebwagen 5 ohne Beiwagen **[5]**. Gemäß seinem Baujahr 1928 kann er seine stilistische Verwandtschaft mit der Wiener Type M nicht verleugnen. Im Verschub vor der Remise erhaschte er sodann den Triebwagen 1 mit den Beiwagen 13 und 4, eine Garnitur, wie sie der Autor gerne auf der Strecke gesehen hätte **[6]**. Nachmittags war der Triebwagen 3 im Personenverkehr unterwegs, und das natürlich wiederum ohne Beiwagen **[7]**. Am 31.12.1962 stand in Heiligenstadt eine Reihe von Stadtbahntrieb- und Beiwagen der ersten Generation von 1925 abgestellt herum, welche erst ganz kurz zuvor teilweise mit nur provisorisch aufgemalten Ziffern in den Arbeitswagenstand überführt worden waren. Abgebildet sind **[8]** der Triebwagen NL 6217 (ex N 2746) und der Beiwagen nl 7708 (ex n 5557) **[9]**. Das Besondere daran ist, dass aus diesem Bestand die Badnerbahn 1963 je drei Trieb- und Beiwagen übernahm und noch ein paar Jahre sozusagen als letztes Aufgebot im Personenverkehr einsetzte. Der NL 6217 wurde so noch zum Triebwagen 242, der nl 7708 zum Beiwagen 283. ■

Diesellokfestival auf der Waldviertelbahn

Andreas Duchek

Mit Auflage des Fahrplanes für das neue Jahr 2022 fiel mir beim Durchblättern sofort das Diesellokfestival im Oktober auf, das im Zeichen der Diesellokbaureihe V (2095) stand; Termin: Sa, 8.10. und So, 9.10.2022. Beworben wurde das Wochenende mit einem Foto der blauen V10 der Mariazellerbahn, die im Waldviertel ihre Runden ziehen und dafür extra anreisen würde. Für mich wurde das sofort fix eingepplant.

Am Samstag, dem 8.10., war es soweit, am Bahnhof Gmünd wurde der Fahrbetrieb auf dem Südast gestartet. Planabfahrt der blauen V10 war um 10 Uhr mit einem Kurzzug vom Gmünd nach Weitra zum Fototermin und wieder zurück nach Gmünd.

Für 13 Uhr wurde am Bahnhof Gmünd die Dreifachtraktion zusammengekuppelt: Vorne die blaue V10, dahinter V5 und V12 mit den grünen Spantenwagen der Waldviertelbahn. Der Wetterbericht zeigte für genau 13 Uhr Regen an, wir hatten aber das Glück auf unserer Seite: Kurz zuvor zeigte sich blauer Himmel. Die Abfahrt war ein Erlebnis ... und los ging es in Richtung Weitra. Mühelos wurde der lange Zug flott durch die Landschaft gezogen. Die Kurven entlang der Teiche ergaben tolle Eindrücke. Im Bahnhof Weitra war ein Aufenthalt von 20 Minuten für einen speziellen Fototermin geplant. Die Dieselloks wurden abgekuppelt und nebeneinander aufgestellt. Danach ging es weiter zum südlichen Ende der Strecke, nach Groß Gerungs, und später planmäßig zurück nach Gmünd.

Am Sonntag, dem 9.10., fand der Fahrbetrieb auf dem Nordast statt. Um 8.50 Uhr fuhr die blaue V10 mit dem Kurzzug von Gmünd nach Litschau, wo ich zusteig, um mit zurück in Richtung Gmünd zu fahren. In Alt Nagelberg stand ein Fototermin an. Dort gab es zuerst eine Paralleleinfahrt mit dem Wackelsteinexpress aus Heidenreichstein, gezogen von der roten 2091.09. Im Bahnhof angekommen, wurden die beiden Dieselloks

Von oben nach unten:

Fototermin in Weitra! Die drei 2095 in verschiedenem Design wurden nebeneinander aufgestellt; 8.10.2022.

Anschließend ging die Fahrt weiter nach Groß Gerungs und zurück, hier kurz nach St. Martin bei Weitra am 8.10.2022.

Aufstellung der Loks in Alt Nagelberg am 9.10.2022: 2091.09 des WSV, V10, V5 und V12.





9.10.2022: Der Zug ist in Litschau angekommen und beschließt eine gelungene Veranstaltung.

passend positioniert und kurz danach kam schon der Gegenzug in Doppeltraktion mit V5 und V12 an, die ebenfalls für den Fototermin auf den vier Gleisen aufgestellt wurden. „Großer Bahnhof“ also in Alt Nagelberg!

Dann stieg ich in den Gegenzug um, der mit Doppeltraktion nach Litschau fuhr. Bei der Ausfahrt aus Alt Nagelberg gab es die traditionelle Wett- bzw. Parallelfahrt mit dem Wackelsteinexpress. Die Fahrgäste verabschiedeten sich dabei immer mit Handschlag vom daneben fahrenden Zug, das löst bei Jung und Alt Begeisterung aus ... eine gelungene Veranstaltung!

Ich möchte einen großen Dank an die ganze Mannschaft der Waldviertelbahn und vom Wackelsteinexpress aussprechen, wo alle Mitarbeiter anwesend waren und sich so sehr bemüht haben, dass alles bestens abläuft. ■

Alle Fotos: Andreas Duchek



Tag der offenen Hallentore

Sabine Grahnsner

Die Museumstramway Mariazell lud am Nationalfeiertag, dem 26.10.2022, zum Ende der Sommersaison zu einem „Tag der offenen Hallentore“ ein.

Neben den planmäßigen Zügen zwischen Mariazell und dem Erlaufsee gab es die Möglichkeit zur Besichtigung der historischen Sammlung von Straßenbahn- und Lokalbahnfahrzeugen in der Remise. Dazu war auch eine kleine Parade vor der Halle aufgestellt. Ein Highlight war diesmal der Einsatz der Lok 31 „Stammersdorf“, Baujahr 1904, der DTKC (Dampftramway Krauss & Co.). Ein ursprünglich mit mehreren Fahrzeugen geplanter zusätzlicher Zubringer mit historischen Straßenbahnwagen zwischen Promenadenweg über Bahnhof zur Remise stand in Form des K 2362 (Baujahr 1913) zur Verfügung. Auch wenn sich die Sonne rar machte, war es trotzdem ein schöner Ausflug in das herbstliche Mariazellerland, den viele Straßenbahnfans mit Freude wahrgenommen haben. ■



Von oben nach unten:
Die Dampftramwaylok DTKC 31 „Stammersdorf“ auf der Fahrt zurück vom Erlaufsee Richtung Remise am 26.10.2022.
Foto: Sabine Grahnsner

Im Bahnhofsbereich Mariazell kreuzen die Dampftramwaylok DTKC 31 „Stammersdorf“ und der K 2362.
Foto: Sabine Grahnsner, 26.10.2022.

Tramway Museum Graz präsentiert

Advent 2022



Echt
GRAZ

GRAZ
HOLDING

Im Advent und rund um Weihnachten bietet das Tramway Museum Graz ein buntes Programm:

-) Advent-Bim
-) Nikolo-Bim (ausverkauft)
-) Betrieb der Modellbahn in Mariatrost
-) Silvester-Bim

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Nähere Informationen unter:
www.tramway-museum-graz.at

Silvsert-Bim
am 31. Dezember
09:00-15:00 Uhr

Advent-Bim
25. Nov. bis 24. Dez. (Fr-So)
zusätzliche Betriebstage am 8. Dezember
16:00-21:00 Uhr
(24. Dezember 11:00-17:00)

Betrieb Modellbahn
am 24. Dezember
13:00-17:00 Uhr
Museumsremise Mariatrost
Advent-Bim als Zubringer



Mit freundlicher Unterstützung von:



Durchführung des Programms unter Einhaltung der zum Veranstaltungstermin gültigen Covid19-Verordnungen - Änderungen im Programm vorbehalten!

ÖMT- Herbsttagung

Herbert Harrer

Die diesjährige Herbsttagung der Österreichischen Museums- und Touristikbahnen fand vom 14. bis 16.10. im Ausstellungssaal der Internationalen Rheinregulierungsbahn statt. Rund 50 Teilnehmer aus allen Bundesländern sowie aus Deutschland und Slowenien waren anwesend. Der Vorstellung der veranstaltenden Vereine folgten interessante Vorträge, z.B. über Kohle. Nicht nur, dass diese möglichst schwefelfrei sein und raucharm verbrennen sollte, um Anrainerbeschwerden vorzubeugen - sie muss auch erhältlich und leistbar sein.

Viele Fragen treten auch zur zukünftigen Durchführung von Sonderzügen auf dem staatlichen Schienennetz auf; hier erregte besonders der Vergleich mit Deutschland, wo alle in den EU-Richtlinien vorgesehenen Ausnahmeregelungen für historische Fahrzeuge genützt werden können, gesteigerte Aufmerksamkeit.

Die Versicherung der Fahrzeuge und der Risiken einer Sonderfahrt waren natürlich auch ein Vortragsthema, ebenso Neuheiten aus Meinungen, um eigene Präsentationsräume der Tätigkeiten als „Dampflokwelt Meiningen“ vor der Fertigstellung stehen.

Nach der zeitlichen und örtlichen Festlegung der ÖMT-Frühjahrstagung folgte die Verkündung der Preisträger des Österreichischen Bahnkulturpreises 2022. Die Wiederinbetriebnahme des 4030 durch den VEF errang den ehrenvollen 3. Platz!

Anschließend erfolgte der Transfer zum Hotel in Lustenau - stilgerecht mit dem Rheinbähnle.

Auch die Abholung am nächsten Tag wurde ebenfalls mit dem Rheinbähnle durchgeführt, denn am Vormittag standen noch einige Vorträge auf dem Programm, wo u.a. Ing. Galun vom Wiederaufbau eines Teilstücks der 1970 abgetragenen Schmalspurbahn Poljčane (Pölschach) - Gonobice (Gonobitz) - Zreče (Retschach) in der ehemaligen Untersteiermark berichtete.

Von oben nach unten:

Da die SCHIENE erst über das Rheinbähnle berichtet hat, mögen die Bilder von der Bregenzerwald-Museumsbahn von der ÖMT-Herbsttagung erzählen: Im Endbahnhof Schwarzenberg hat die 498.02 ihren Zug, den sie gerade aus Bezau gebracht hat, soeben umfahren und setzt sich nun an das andere Ende. Die Bushaltestelle im Hintergrund nimmt die typische Form eines Personenwagens mit Tonnendach auf.

Wassernehmen in Bezau, dem anderen Endpunkt der Strecke.

Anschließend fährt die Maschine ins Heizhaus.



Mit dem Bus gelangten die Teilnehmer zum Bahnhof Schwarzenberg des Wälderbähnles, wo sie, zuvor mit Käsknöpfe gestärkt, in den planmäßigen Dampfzug nach Bezau stiegen. Eine ausgiebige Besichtigung der Betriebsanlagen mit der neuen Werkstatt und der abgestellten Fahrzeuge endete mit einer Kaffeejause, bevor der Zug aus 2095 und der Vierachser-Garnitur alle wieder zum Bus zurückbrachte - natürlich nicht ohne Fotohalt auf der Sporeneggbrücke über die Bregenzer Ache. Diese war ja am 22.5.1999 einem Hochwasser zum Opfer gefallen und wurde vom Verein in nur 11 Monaten (Belastungsprobe am 5.5.2000) neu errichtet!

Am Sonntag bestand nach der Abholung mit dem Rheinbähnle und einer Sonderfahrt über die Straßenbrücke in die Schweiz noch Gelegenheit, das Museum Rhein-Schauen zu besichtigen, bevor die offizielle Verabschiedung stattfand.

Die ÖMT-Tagung bietet immer viele Möglichkeiten, andere Vereine und deren Aktivitäten kennenzulernen sowie aktuelle Fragen zu diskutieren, sodass sich sicher alle schon auf die nächste Tagung im März 2023 in Salzburg freuen. ■

Alle Fotos: Herbert Harrer, 15.10.2022.



Die Vierachser-Garnitur mit der 2095.13 brachte die Teilnehmer wohlbehalten zurück zum Bus nach Schwarzenberg, hier aufgenommen auf der Sporeneggbrücke über die Bregenzer Ache.

Ein Traum wurde wahr...

Herbert Harrer

Als krönender Abschluss des Jubiläumsjahres „60 Jahre Wiener Schnellbahn“ konnte am 29.11.2022 der in der Betreuung des VEF stehende 4030.210 zeigen, dass er noch lange nicht zum alten Eisen gehört. Drei Mal wurde als S 15 von Wien Westbahnhof über Meidling und die Schnellbahn-Stammstrecke nach Floridsdorf und zurück gefahren, drei Mal blickten die Zugmannschaft in viele erfreute, teilweise überraschte Gesichter.

Auch eine Menge Fotografen waren unterwegs, darunter erfreulicherweise viele junge - keine Sorge also, dass das Hobby Eisenbahn ausstirbt!

Der Triebwagen lief dank guter Pflege und Vorbereitung „wie ein Glöckerl“ und ließ alle Anstrengungen und Widrigkeiten, die mit der Wiedergulassung und den Vorbereitungen einer derartigen Fahrt verbunden sind, vergessen. Danke allen, die das Projekt hartnäckig verfolgten, allen, die vor und bei der Fahrt mithalfen und auch unseren Fahrgästen, die der Bitte nach Spenden großzügig nachkamen! Bleibt nur noch die Frage: Warum investiert ein Verein einen namhaften, nicht zu geringen Betrag und viel Arbeitszeit und -kraft in ein Fahrzeug, das ihm nicht gehört?



Der erste Schritt waren Einstellungs- und Prüfarbeiten, die am 11.10. im Bahnhof Klein Schwechat stattfanden, sowie die anschließende Fahrt zur BU ins TS-Werk Floridsdorf.

Foto: Herbert Harrer, 11.10.2022

- Es steht in den Statuten des VEF.
- Wir betreuen Fahrzeuge, nicht Stehzeuge.
- Fahrzeuge muss man erleben, sehen, riechen, fühlen und angreifen können - sonst sind sie tot.
- Uns liegt die Zukunft unserer technischen Vergangenheit am Herzen!

Diese Bemühungen wurden auch mit dem 3. Platz beim Österreichischen Bahnkulturpreis 2022 belohnt. ■



Auf dieser Fahrt nach Floridsdorf passierte er auch die Stadlauer Ostbahnbrücke über Donau und Neue Donau.

Foto: DI Helmut Bogner, 11.10.2022



Endlich wieder auf der angestammten Strecke! Der 4030.210 fährt in die (seit seinem letzten Einsatz etwas veränderte) Haltestelle Südtiroler Platz-Hauptbahnhof ein.

Foto: Christian Peschl, 29.10.2022



Fast wie in alten Zeiten überquert der 4030.210 als zusätzlicher Schnellbahnzug 17429 nächst der früheren Haltestelle Strandbäder die Neue Donau.

Foto: Christian Peschl



Während der Triebwagen das Flügelrad trägt, zieht den Steuerwagen 6030.203 das Schnellbahnsymbol, hier zu sehen bei der Einfahrt in die Haltestelle Traisengasse.
Foto: Christin Peschl



Fahrtziel und S 15 waren stets korrekt angezeigt, ebenso das verantwortliche EVU NÖVOG bzw. der Untertitel „60 Jahre Wr. Schnellbahn“. Korrekt waren Trieb- und Steuerwagen beidseitig mit SCHNELLBAHNZUG betafelt, was in der Anfangszeit aus tariflichen Gründen zwecks Unterscheidung von „gewöhnlichen“ Zügen erforderlich war. Fotos: Herbert Harrer, Christian Peschl



In der Abendstimmung steht der 4030.210 abfahrtsbereit als Zug 17432 am Bahnsteig 1 des Wiener Westbahnhofes.
Foto: Christian Peschl

Fragen an Mario

Monika Harrer führte das Interview mit Mario Zelsacher, Leiter der Geschäftsstelle Eisenbahnmuseum Schwechat des VEF.

Mario, Du bist von Beruf Lokführer. Wie bist Du auf die Idee gekommen, in Deiner Freizeit gerade ein Eisenbahnmuseum zu betreiben?

Ich bin da hineingewachsen. Nachdem ich schon vorher aus der Not, weil nahezu alles defekt war oder kurz davor ex zu gehen, begonnen habe, die Fahrzeuge und Anlagen zu reparieren, war es nur ein kleiner Schritt, mir die administrativen Aufgaben aufzubürden.

Was macht gerade dieses Museum aus bzw. zu etwas Besonderem?

Ich habe 2019, als ich zugesagt habe, mich wieder um den 4030.210 zu kümmern, nur den Kopf geschüttelt, als ich das Museum betreten habe. Nach knapp 10 Jahren war kein Fortschritt zu erkennen, im Gegenteil. Dieses Museum hat die Größe, die ein Verein mit ehrenamtlichen Mitarbeitern noch betreiben kann.

Das Gelände ist an einem Tag zu mähen und kein Wochen- oder Monatsprojekt. Die infrastrukturelle Pflege und Instandhaltung (wenn der Wartungsrückstand behoben ist) gehen „nebenbei“.

Und das Wichtigste: sehr viele Gleismeter unter Dach. Es macht somit Sinn, Fahrzeuge zu restaurieren bzw. aufzuarbeiten, ohne sie nach erfolgter Arbeit wieder der Witterung aussetzen zu müssen.

Hast Du ein besonderes Lieblings-Museumsstück und warum?

Er ist zwar nur eine Leihgabe, aber natürlich der 4030.210, den ich seit seiner Ausmusterung betreue. Und von den VEF-eigenen Fahrzeugen die 2160.003, da wir sie von einer defekten Lok zu einem Triebfahrzeug mit Netzzulassung und 12-stelliger UIC-Nummer aufarbeiten konnten.

In so einem Museum gibt es immer etwas zu arbeiten. Was sind deine nächsten Projekte?

Die unfertigen Projekte abschließen: Steinhoflok, Kbs, Oberbau sanieren,...

Der N28 ist äußerlich aufgearbeitet, innen entkernt und wird zukünftig die LGB-Anlage beherbergen. Die Daimler-Verschublok, da sie das erste Objekt ist, das die Besucher sehen, wenn sie aus der Feldbahn aussteigen.

Gibt es von hier aus auch Sonderfahrten? Kann man auf die ÖBB-Gleise hinausfahren?

Solange die OMV ihre Anschlussbahn hat, haben wir eine Möglichkeit auf das Netz der ÖBB-Infra zu kommen. Sonderfahrten direkt aus dem Museum bedürfen einer AB mit „beschränkt öffentlichem Verkehr“. Da wird es nun kompliziert. Da ist es einfacher, die Garnitur per Verschub am Bahnsteig bereitzustellen. Aber vielleicht schaffen wir es ja?

Bitte noch um 3 Sätze bzw. Kurzantworten in Bezug auf das Museum!

- *Eine Überraschung für Dich.....* war das Kinderfest am 28.8., da wurden wir förmlich überrannt.
- *Ein Wunsch von Dir.....* dass die Causa Kamper endlich abgeschlossen ist.
- *Ein Danke an.....* alle Mitarbeiter und Unterstützer des Museums. Wir sind auf einem guten Weg und ohne euch würde wieder Stillstand herrschen.

Danke für das Gespräch!



Mario in typischer Arbeitshaltung, in diesem Falle unter dem 4030. Foto: Herbert Harrer, 19.3.2022



Die Wendezeit am Westbahnhof bot auch Gelegenheit für ein Erinnerungsfoto mit dem 4030.210. Foto: Monika Harrer, 29.10.2022

37

/ 40

Linie 37/40 - vor 70 Jahren Ade

Egbert Leister

Vor 70 Jahren verabschiedete sich die ziemlich kurzlebige Linie 37/40, welche es nie zu einem Dachsignal brachte und nur bei der Innenbesteckung und der Linienführung den befahrenen Strecken entsprach, nach insgesamt rund 14-monatiger Betriebszeit am 12.12.1952.

Nach Kriegsende wurden die Linie 37 auf der Strecke Währinger Gürtel - Hohe Warte sowie die Linie 40 auf der Strecke Währinger Gürtel - Sternwartestraße - Gregor-Mendel-Straße bis Türkenschanzpark am 19.1.1948 wieder in Betrieb genommen. Beide Linien konnten zufolge von Kriegsschäden nur ab Gürtel betrieben werden. Die gemeinsame Haltestelle beim Bahnhof Gürtel bot sich an, beide Linien miteinander zu verknüpfen, was man auch tat. Ab 9.2.1948 verkehrte

eine durchgehende Linie, die weiterhin mit Solotriebwagen betrieben wurde. Das Liniensignal 37/40 stand nur auf der Innenbesteckung, und zwar korrekterweise durchgestrichen! Als Dachsignal wurde in Richtung Hohe Warte 37, in der Richtung Türkenschanzpark 40 verwendet. Auch in den Fahrplänen wurden die Linien stets getrennt ausgewiesen.

Der Betrieb endete vorerst am 11.11.1951, da die Linie 40 ab 12.11.1951 bis in die Sechsschimmelgasse (Markthalle) und ab 26.5.1952 weiter über Alserbachstraße - Liechtensteinstraße - Kolingasse - Peregringasse - Wipplingerstraße zum Börseplatz fahren konnte. Die Linie 37 verkehrte weiterhin ab Marsanogasse zur Hohen Warte. Wegen eines Kanalbaues in der Alserbachstraße kam es ab 18.8.1952 nochmals wie zuvor zum Einsatz der Linie 37/40. Das endgültige Aus war dann am 12.12.1952.

Es waren in der Regel Triebwagen der Reihe T im Einsatz. Betrieben wurde diese Linie vom Bahnhof Gürtel.

Eröffnung der einzelnen Teilstrecken ohne Rücksicht auf Erbauer, Betreiber oder Betriebsart:

19.10.1869	Döblinger Hauptstraße bis Schegargasse
27.5.1870	Döblinger Hauptstraße von Schegargasse bis Osterleitengasse
17.5.1882	Gürtel von Sternwartestraße bis Nußdorfer Straße
12.6.1883	Sternwartestraße - Gymnasiumstraße bis Hasenauerstraße (- Billrothstraße)
22.9.1903	Hasenauerstraße - Gregor-Mendel-Straße bis Linnéplatz
23.12.1903	Döblinger Hauptstraße von Osterleitengasse bis Hohe Warte, Wollergasse bis Steinfeldgasse

Die Streckenführung war:

Linnéplatz - Gregor-Mendel-Straße - Hasenauerstraße - Gymnasiumstraße - Sternwartestraße - Währinger Gürtel - Döblinger Hauptstraße - Hohe Warte - Wollergasse

9.2.1948 - 11.11.1951 Türkenschanzpark - Hohe Warte

18.8.1952 - 12.12.1952 Türkenschanzpark - Hohe Warte

Einige Ausläufe sind überliefert, und zwar:

21.4.1949 Hohe Warte - Türkenschanzpark: 449, 434, 448, 442, 429, 437, 441

14.4.1950 Hohe Warte - Türkenschanzpark: 406, 417, 411, 414, 407, 412

1.11.1952 Hohe Warte - Türkenschanzpark: 402, 407, 408, 412, 413, 418, 419

Fotos gibt es wenige, denn die damals jüngere Generation hatte nicht die finanziellen Mittel sich einen Fotoapparat samt Nebenkosten zu leisten und musste die Besonderheiten im Straßenbahnverkehr durch Zuschauen genießen.

Die Linie 37 verkehrte noch bis 17.5.1953 ab Marsanogasse, ab 18.5.1953 kam an Werktagen wieder die Linie G₂ (Hohe Warte - Praterstern, ab 24.4.1962 nur bis Radetzkystraße) in Betrieb und die Linie 37 fuhr wieder - in der Regel an SF Schottentor (unten) - Hohe Warte - als Radiallinie, und zwar bis 23.9.1973. Nach der Einstellung der Linie G₂ am 27.6.1980 wurde die Linie 37 ab dem nächsten Tag Stammlinie auf der Strecke Schottentor (unten) - Hohe Warte.

Die Linie 40 konnte bis zu ihrer Einstellung am 13.11.1960 wieder ihre ganze Strecke befahren. Ihr Liniensignal wurde ab 28.6.1980 als Ersatz für die am Vortag eingestellte Linie E₂ auf deren Teilstrecke in der Währinger Straße wieder verwendet. ■



Ein Zug der Linie 37/40, bestehend aus dem T 405, auf der Fahrt zur Hohen Warte etwa im November 1952.
Foto: Franz Kraus/Sammlung Egbert Leister



Ideal für Weihnachtsgeschenke:



Der Webshop des VEF

www.rentabim.at/shop

Die Adresse für Sonderpublikationen des VEF,
Kalender, HO-Modelle historischer Straßenbahnen
und bald auch vieles mehr!



Modell Triebwagen
Type M „Rent a Bim“
als Standmodell



Modell Triebwagen
Type M „Rent a Bim“
motorisiert



Oldtimer-Kalender
2023: Rent a Bim-
Tramway in Wien



Kalender 2023: Mit
4030 und 4130 durch
das Jahr



Publikation: 60 Jahre
Wiener Schnellbahn
1962-2022



Publikation: Der
Sonderverkehr zum
Wr. Zentralfriedhof

Bequem bestellbar mit Zahlung per Überweisung.
Paypal oder Kreditkarte, teils versandkostenfrei.
Und Sie unterstützen aktiv Ihren VEF - vielen Dank!

Schmalspurbahnen auf Sardinien

DI Rudolf Koller

Sardinien ist nach Sizilien die zweitgrößte Insel im Mittelmeer. Die Fläche beträgt rund 24.000 km², damit ist die Insel flächenmäßig in etwa gleich groß wie die Bundesländer Niederösterreich und Burgenland zusammen. Neben einem Bahnnetz mit Normal- und Schmalspurstrecken existieren auch zwei schmalspurige Stadtbahnbetriebe in den Städten Cagliari und Sassari. Der Zugverkehr auf dem 430 km langen Normalspurnetz (Dieselbetrieb) wird durch FS Trenitalia durchgeführt. In diesem Artikel sollen aber die interessanten Schmalspurstrecken näher betrachtet werden. Das aktuelle Schmalspurnetz mit der in Italien verbreiteten Spurweite von 950 mm besteht aus drei nicht zusammenhängenden Teilen im Süden (bei Cagliari), in der Mitte (um Macomer) und im Norden (um Sassari). Von dem ursprünglich nahezu 1.000 km umfassenden Schmalspurnetz stehen heute nur noch 172 km im Regelbetrieb. Dazu kommen noch 438 km Strecken, die (gänzlich oder teilweise) von Touristenzügen („Trenino verde“) befahren werden.

Streckengeschichte

Die Schmalspurstrecken auf Sardinien dienten ursprünglich zum Anschluss des Inselinneren an die Häfen an der Küste und wurden anfangs von mehreren, voneinander unabhängigen Gesellschaften errichtet und betrieben. Die ersten Streckenabschnitte (Cagliari – Isili, Bosa – Macomer – Tirso und Monti – Tempio Pausania) wurden 1888 von der SFSS (Società italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna) eröffnet. Als Ausgangsstation der Strecke nach Isili wurde im Stadtzentrum von Cagliari der Kopfbahnhof Cagliari Viale Bonaria errichtet.

In den folgenden Jahrzehnten wurden weitere Strecken durch die SFSS, die FCS (Ferrovie Complementari della Sardegna) und die FMS (Ferrovie Meridionali Sarde) eröffnet. 1921 wurden die SFSS-Strecken durch die FCS übernommen. Die 1933 gegründete SFS (Strade Ferrate Sarde) erwarb Strecken im Norden der Insel von der FCS.

Von oben nach unten:

Im Bahnhof San Gottardo der Stadtbahn Cagliari besteht am selben Bahnsteig direkte Umsteigemöglichkeit zwischen Stadtbahn (links der Wagen CA05) und Schmalspurbahn (rechts ein mit Graffiti verzierter Triebwagen der Reihe ADE 91); 23.8.2021.

Der Triebwagen ADE 97 am 23.8.2021 im fotogenen Neulack kurz vor dem Bahnhof Settimo San Pietro.

Die Diesellok LDe 603 steht am 25.8.2021 mit einem Arbeitszug im Bahnhof Mandas.





In der Nachkriegszeit ab 1945 wurde die im Stadtzentrum von Cagliari verlaufende Schmalspurbahn als störend für den Autoverkehr empfunden; in der Folge wurde 1968 der Bahnhof Cagliari Viale Bonaria aufgegeben und die Strecke um 1,2 km nach Norden zur neuen Ausgangsstation Piazza Repubblica verkürzt.

1974 erfolgte die Einstellung aller Strecken der im Südwesten der Insel gelegen FMS. 1989 fusionierten die FCS und die SFS zur FdS (Ferrovie della Sardegna), wodurch sich erstmals alle Schmalspurstrecken in einer Hand befanden. 2008 wurden die FdS durch die im Eigentum der Regionalverwaltung stehende regionale Transportgesellschaft ARST (Azienda Regionale Sarda Trasporti) übernommen, die bis heute den Betrieb führt.

Durch Streckenstilllegungen (insbesondere in den 1950er- und 1960er-Jahren) schrumpfte das ursprünglich nahezu 1.000 km umfassende Schmalspurnetz stark, heute werden noch folgende vier Strecken im Regelbetrieb befahren:

- Cagliari Monserrato – Mandas – Isili (71 km)
- Macomer – Nuoro (61 km)
- Sassari – Alghero (30 km)
- Sassari – Sorso (10 km):

Grundsätzlich findet ein Zugverkehr (meist je Strecke rund 10 – 15 Zugpaare/Tag) nur an Werktagen statt (Ausnahme: auf der Strecke Sassari – Alghero verkehren die Züge täglich).

Zu den genannten Strecken kommen noch vier weitere (Gesamtlänge 438 km), die in den Sommermonaten zumindest abschnittsweise von den Touristenzügen „Trenino verde“ befahren werden (siehe unten).

Rollmaterial

Auf den sardischen Schmalspurstrecken kommt ein recht vielfältiger Fahrzeugpark aus Triebwagen (für den fahrplanmäßigen Personenverkehr) und Lokomotiven (für Sonder- und Arbeitszüge) zum Einsatz, die sich aktuell auf folgenden Baureihen aufteilen:

Dieseltriebwagen:

- Reihe ADe 01 (Baujahr 1957 – 1960, Fiat/Stanga/TIBB): diesel-elektrische VT, an FCS geliefert
- Reihe ADe 301 (Baujahr 1958 – 1960, Fiat/Stanga/TIBB): wie Reihe ADe 01, jedoch mit größerer Höchstgeschwindigkeit; an FMS geliefert

Von oben nach unten:

Der Dieseltriebwagen ADe 05 als „Trenino verde“ nach der Ankunft im Zielbahnhof Laconi, 25.8.2021.

Der CAF-Stadtbahnwagen CA12 auf der Linie 2 (links) neben dem Škoda-Stadtbahnwagen CA03 der Linie 1 in San Gottardo am 26.8.2021.

Stadtbahn Cagliari: Der Škoda-Wagen CA 01 auf der Hochbahnstrecke kurz vor der Endstation Policlinico der Linie 1.



- Reihe ADm 51 (Baujahr 1957, Fiat/Stanga): dieselmekanische Version der Reihe ADe 01, an SFS geliefert
- Reihe ADe 91 (Baujahr 1995, Breda/ABB): dieselelektrische VT, an FdS geliefert
- Reihe ADe S01 (Baujahr 2014 – 2017, Stadler): dieselelektrische Niederflur-Gelenktriebwagen, an ARST geliefert; derzeit im Einsatz auf den Strecken ab Sassari und Macomer

Leider sind - wie in Italien allgemein häufig - insbesondere die älteren Triebwagen oftmals mit Graffiti verunziert.

Lokomotiven:

- Reihe LDe 500 (Baujahr 1959 – 1960, Breda/TIBB): vierachsige dieselelektrische Lokomotiven mit Mittelführerstand, an SFS geliefert
- Reihe LDe 600 (Baujahr 1959 – 1960, Breda/TIBB): wie Reihe LDe 500, an FCS geliefert
- Dampflokomotiven: Verschiedene Maschinen sind in unterschiedlichen Erhaltungszuständen nur mehr betriebsuntauglich vorhanden. Zuletzt war bis vor einigen Jahren noch die FCS Nr. 400 (Baujahr 1931, Officine Meccaniche Reggiane) betriebsfähig. Etliche Dampfloks sind auf diversen Bahnhöfen im Freien abgestellt und rosten vor sich hin.

Der Großteil des Planbetriebes wird mit den Reihen ADe 91 und ADe S01 durchgeführt, vereinzelt kommen dafür auch noch die ADe 01 bzw. 301 sowie die ADm 51 zum Einsatz. Der gesamte Planverkehr ab Sassari und Macomer wird in der Regel durch die modernen Stadler-VT der Reihe ADe S01 bewältigt.

Trenino verde

Bereits in den 1980er Jahren begannen FCS und SFS mit der Führung von touristischen Sonderzügen unter dem Markennamen „Trenino verde“ (zu Deutsch: „der kleine grüne Zug“). Nach der Fusion von FCS und SFS zur FdS (heute ARST) wurde von dieser der „Trenino verde“ – Service weiter ausgebaut, wobei Rollmaterial und Streckenabschnitte u. a. mit finanzieller Unterstützung der EU restauriert wurden. Seit 1995/1997 wird auf den nachstehenden vier Strecken, auf denen der Regelverkehr eingestellt worden war, ein touristischer Verkehr durchgeführt:

- Mandas – Seui – Gairo – Arbatax (159 km)

Von oben nach unten:

Der Stadler-Triebwagen ADeS 07 am 27.8.2021 im Bahnhof Macomer.

Die Diesellok LDe 611 im aktuellen Farbleid im Depot Macomer, 29.8.2021.

Diese abgestellte, schrottreife Dampfloks im Depot Sassari ist vermutlich die SFS 6 (CEMSA 1931); 31.8.2021.





- Isili – Laconi – Sorgono (83 km)
- Macomer – Bosa (46 km)
- Sassari – Nulvi – Tempio Pausania – Palau (150 km)

Diese Strecken werden in den Sommermonaten zumindest abschnittsweise von den Touristenzügen „Trenino verde“ befahren, meist verkehren pro Strecke ca. ein bis drei Fahrten pro Woche. Bis 2015 bestand auf dem 35 km langen Abschnitt Sassari – Nulvi auch noch ein Regelbetrieb.

Anfangs kamen für die Traktion der Touristenzüge „Trenino verde“ noch Dampflokomotiven zum Einsatz, heute werden dafür die Triebwagen-Baureihen ADe 01/ADm 51 sowie die Lokreihen LDe 500/600 eingesetzt.

Stadtbahn Cagliari

Die seit 2008 bestehende neue straßenbahnähnliche Stadtbahn (etwas übertrieben als „Metrocagliari“ bezeichnet) ging aus der sardischen Schmalspurbahn FdS hervor und besitzt dieselbe Spurweite von 950 mm. Der erste Abschnitt zwischen dem stadtseitigen Endpunkt Cagliari Piazza Repubblica und San Gottardo (6,5 km) entstand durch Umbau und Elektrifizierung (750 V Gleichstrom) eines Abschnittes der FdS-Strecke Cagliari – Isili und wurde 2008 als Linie 1 eröffnet. San Gottardo ist der Name der neu errichteten Umsteigestelle zwischen Stadtbahn und Schmalspurbahn im Westteil des Bahnhofes Monserrato (nördlicher Vorort von Cagliari), von dort fahren nun die Züge Richtung Mandas – Isili ab. Für den Betrieb der Stadtbahn wurden neun Niederflur-Gelenkwagen der Type Škoda 06 T aus der Tschechischen Republik beschafft (Betriebsnummern CA 01 – 09).

Im Februar 2015 wurde der neu errichtete und nahezu vollständig als aufgeständerte Hochbahnstrecke verlaufende Abschnitt San Gottardo – Policlinico (1,9 km) eröffnet und die Linie 1 bis Policlinico verlängert. Zeitgleich war der Abschnitt San Gottardo – Settimo S. Pietro (3,9 km) der Schmalspurbahnstrecke nach Isili elektrifiziert und adaptiert worden, wodurch im April 2015 die neue Linie 2 (Policlinico – San Gottardo – Settimo S. Pietro) in Verkehr gehen konnten. Für den Betrieb dieser Linie wurden drei Niederflur-Gelenkwagen vom Typ Urbos (Betriebsnummern CA 10 – 12) der spanischen Herstellerfirma CAF beschafft. Zwischen Monserrato/San Gottardo und

Von oben nach unten:

Der Dieseltriebwagen ADm 52 am 31.8.2021 im Depot Sassari.

Die Sirio-Wagen SS 04 (links) und SS 03 kreuzen am 30.8.2021 auf dem Vorplatz des FS-Bahnhofes Sassari (im Hintergrund).

Die Triebwagen ADe 20+ADe 17 am 28.1.2012 im Bahnhof Isili. 2012 bewältigten die heute über 60 Jahre alten Triebwagen der Reihe ADe noch die Hauptlast des Verkehrs.



Bis 2015 gab es noch Planverkehr von Sassari nach Nulvi - hier am 30.1.2012 mit dem Triebwagen ADm 52 im Bahnhof Nulvi.

Settimo S. Pietro wird die Strecke weiterhin auch von den dieselbetriebenen Schmalspurzügen Richtung Isili mitbenützt. In San Gottardo besteht am selben Bahnsteig eine bequeme Umsteigemöglichkeit zwischen Stadtbahn und Schmalspurbahn.

Weitere Ausbauten des derzeit 12,3 km langen Streckennetzes sind vorgesehen: Im nächsten Schritt ist eine Verlängerung vom stadtseitigen Ende (Repubblica) durch das Stadtzentrum zum FS-Bahnhof Cagliari geplant.

Stadtbahn Sassari

Die im Norden Sardinien gelegen Stadt Sassari ist die zweitgrößte der Insel. Auch die seit 2006 verkehrende straßenbahnähnliche Stadtbahn von Sassari (Spurweite ebenfalls 950 mm) wurde im Zusammenhang mit bestehenden Schmalspurstrecken errichtet. Der 2006 eröffnete erste Abschnitt war aber eine eingleisige Straßenbahn-Neubaustrecke (mit Ausweichen) in den Straßen von Sassari, die vom Bahnhofsvorplatz über das Universitätsklinikum zur Endstation „Emiciclo Garibaldi“ im Stadtzentrum führt. 2009 wurde

dann eine Verlängerung bis Santa Maria di Pisa vom Bahnhofsvorplatz auf einem eigenen Gleis neben der Schmalspurstrecke nach Sorso in Betrieb genommen, wodurch die Stadtbahnstrecke nun eine Länge von 4,3 km umfasst.

Zur Verkehrsabwicklung wurden vier Niederflur-Gelenkwagen des Typs Sirio (Betriebsnummern SS 01 – 04) von Ansaldo Breda beschafft.

Für die Zukunft bestehen auch in Sassari Ausbaupläne: Die bestehenden Schmalspurstrecken nach Sorso und zum wichtigen Fremdenverkehrsort Alghero sollen elektrifiziert und auf Stadtbahnbetrieb umgestellt werden, weiters soll auch der Flughafen Alghero an das Netz angeschlossen werden.

Die regionale Transportgesellschaft ARST betreibt auch die Stadtbahnen von Cagliari und Sassari. ■

*Der Vorstand des **VEF**
gratuliert herzlichst zum Geburtstag!*

im Dezember

Günther Kochmann
Kurt Michel
Fritz Slezacek

80
75
75

Rudolf Pospisil
Dipl.-Ing. Robert Detz
Sabine Grahsner

65
60
60

In eigener Sache

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

leider machen die allgemeinen Teuerungen auch vor der SCHIENE nicht halt. Im letzten Jahr stiegen die Papierpreise um nahezu 100 %, seit Oktober möchte die Post mehr Geld fürs Porto (für welche Leistung eigentlich - verspätete oder überhaupt verschlammte Zustellung?) - und die Erhöhung der Druck- und Lohnkosten ist noch gar nicht abzusehen.

Da die letzte Preiserhöhung der Schiene mit dem Heft 1/2016 erfolgte und die Steigerung des Verbraucherpreisindex bisher nicht berücksichtigt wurde, bitten wir um Verständnis und hoffen, dass sie uns trotz eines künftigen Aboppreises von € 54.-, außerhalb Österreichs € 64 -, bzw. eines neuen Einzelpreises von € 8,50 weiterhin die Treue halten. Für VEF-Mitglieder bleibt der Bezug der SCHIENE weiterhin im Mitgliedsbeitrag inbegriffen; unsere Partnervereine haben zum Teil andere Regelungen getroffen.

Sollten Sie die SCHIENE unter diesen Umständen nicht mehr im Abo beziehen wollen, bitten wir um eine formlose schriftliche Nachricht; von der sonst üblichen Kündigungsfrist sehen wir in diesem Fall selbstverständlich ab.

Für die Redaktion: Herbert Harrer

Für Sie gelesen

Alfred Luft

Peter Wegenstein: Wege aus Eisen in Tirol und Vorarlberg. Zur Eisenbahngeschichte der beiden Länder

132 Seiten, 24 x 20 cm, 105 Abbildungen, Edition Winkler-Hermaden, Schleinbach 2022, € 24,90.

Über diese erfolgreiche Bücherreihe hat der Leser der Schiene seit 2012, als ein anfänglich gar nicht als Beginn einer Serie gedachtes Buch über die Bahnen im Weinviertel herauskam, beständig nur Lob aus der Feder des Rezensenten vernommen. „Wege aus Eisen“ ist unterdessen zum Markenzeichen des Autors Peter Wegenstein geworden, sodass sich weitere Rekapitulationen fast erübrigen. Mit dem nun vorliegenden zehnten Band über Tirol und Vorarlberg ist bis auf das Burgenland (für das noch ein dünnerer Band vorgesehen ist) das gesamte Bundesgebiet abgedeckt. Daher nur so viel: Wie immer sind der Reihe nach alle Strecken kurz beschrieben, wobei stets die genauen Streckenlängen, die Daten von Eröffnungen, Eigentumsübertragungen, Umbauten, Zulegungen eines

zweiten Gleises, Einstellungen oder der Elektrifizierung zu finden sind.

Wer nach verlässlichen, aus Originalquellen geschöpften Daten sucht, hat hier auch ein Nachschlagewerk zur Hand. Schön wie immer sind die hervorragend gedruckten Bilder. Die komplette Reihe gehört einfach in eine gute Eisenbahnbibliothek! ■



Karl und Martin Zellhofer: Eisenbahnen im Weinviertel. Von den 1970er-Jahren bis heute

132 Seiten, 24 x 20 cm, 126 farbige Abbildungen, Edition Winkler-Hermaden, Schleinbach 2022, € 24,90

Von Karl Zellhofer, einem Eisenbahnfreund mit besonderem Bezug zum Weinviertel, und seinem Sohn Martin ist im selben Verlag bereits das Buch „Verschwundene Eisenbahnen im Weinviertel“ (siehe unsere Nummer 6/2018) erschienen. Die nunmehrige Veröffentlichung beschreibt nach dem einleitenden Kapitel „Die ersten 125 Jahre“ unterteilt in Zehnjahresschritten die Entwicklung der hier verlaufenden Haupt- und Nebenbahnen. Neben Aufnahmen von Zügen lockern auch Bilder von Warteräumen, Kassenschaltern, Fahrgästen und Eisenbahnern bei ihrer Arbeit die Bilderfolge auf. Hier stach dem Rezensenten besonders das wohlgelungene, geradezu archetypische Porträt eines Weinviertler Bauern auf Seite 19 ins Auge! Wie rasch sich unterdessen der Ablauf des Eisenbahnbetriebs verändert hat, rufen uns fünf aufschlussreiche Erinnerungen von Eisenbahnern ins Gedächtnis. Aus denen eines Schalterbeamten musste der Rezensent entnehmen, dass es im gesamten Weinviertel nur noch einen einzigen Fahrkartenschalter, nämlich den in Korneuburg, gibt. Und am Ende des Buches steht ein Gespräch

mit dem letzten Block- und Schrankenposten in Grafenberg an der FJB. Auch dieser soll in naher Zukunft Vergangenheit sein! Insgesamt liegt

da vor uns ein sehr informatives Werk von ungewöhnlicher Konzeption. Da zudem noch, wie bei allen Druckwerken aus diesem Verlag, eine ausgezeichnete Bildwiedergabe vorliegt, ist das Buch uneingeschränkt zu empfehlen. ■



Erinnerungen an die Spanienreise mit Harald Navé - 11. Teil

DI Gerhard Luft

Da in der letzten Ausgabe versehentlich ein Bild doppelt vorkam, wollen wir Ihnen das richtige, das an diese Stelle gehört hätte, nicht vorenthalten. Es zeigt die rege Betriebsamkeit im Ausbesserungswerk in Madrid-Atocha, wo aus der Werkstätte die 030.2300 in frisch ausgebessertem Zustand erschien. Gebaut von Graffenstaden unter der Fabriknummer 746, war sie damals bereits 101 Jahre alt und wurde noch immer gebraucht!



Nun endet aber diese wundervolle Reise durch Spanien mit einem Bild, das die beiden Fotografen scherzhaft als Harris Alptraum bezeichneten: Vor der Drehscheibe in Zaragoza lauernde Loks der Reihe 241.4 stürzen sich auf den Fotografen!

Foto: G. Luft, 23.9.1961





286. Schulfahrt am 8.11.2022

Egbert Leister

Vorweg: Erschrecken Sie nicht ob der Nummer. Ich habe einmal die Aufzeichnungen über die Schulfahrten durchgesehen und dabei etliche gefunden, die, aus welchem Grund immer, ohne Nummer geblieben sind. Diese habe ich jetzt nachträglich in die Liste aufgenommen.

Die Schulfahrt fand auf der Atterseebahn statt; gefahren wurde wieder mit dem altbekannten ET 20 104 von Stern & Hafferl, welcher der Lokalbahn Vöcklamarkt - Attersee als Leihwagen zur Verfügung steht.

Der Wagen funktionierte einwandfrei, es gab auch nicht die üblichen Probleme mit der Saugluftbremse.

Trotz starken Nebels bei der Anreise verschwand dieser in der Gegend von Vöcklabruck und wir hatten einen herrlichen, sonnigen Tag. Auf der Strecke gab es auch eine Gleisbaustelle am Ende der Kurvenstrecke vor Haid mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h. Der Name der bei der vorigen Schulfahrt auf dieser Strecke am 23.6.2022 noch in Bau befindlichen Haltestelle zwi-

schen Palmsdorf und Attersee ist Neuhofen-Bienenhof. Nun ist sie bereits fertiggestellt und soll mit dem Fahrplanwechsel am 11.12. in Betrieb genommen werden.

Alle Fahrten konnten planmäßig durchgeführt werden, wir waren stets früher in den Kreuzungsbahnhöfen. Beim Zug 14016 (letzter Zug auf der ganzen Strecke) kam der Planzug bei der Kreuzung in St. Georgen um 5 Minuten zu spät, sodass der Kurzzug 14017 (Attersee - St. Georgen) ohne Zwischenhalt verkehren musste, damit wir als Gegenzug 14018 (nach einer kurzen Wende in St. Georgen) wieder planmäßig verkehren konnten, was uns auch gelang. Die Tierbeobachtung ergab nur Falken und Bussarde. Auffallend war eine Katze, welche stets in größerer Entfernung von unserem Zug mit Höchstgeschwindigkeit das Gleis übersetzte, um zu ihrem Wohnsitz zu gelangen. Bei der Vorbeifahrt konnten wir sie dann dort sehen.

Es war eine schöne Fahrt, die Teilnehmer waren Dank dem umsichtigen Betreuer, den wir hatten, auch zufrieden. ■

DIE SCHIENE

Redaktionsschlüsse 2023:
jeweils der 4. des Vormonats

Lundenburg

Egbert Leister

Im Zuge der Durcharbeitung des Archives des VEF fand ich Unterlagen über den Bahnhof Lundenburg (heute Břeclav) im Kriegswinter 1942/1943 hinsichtlich Betriebsabwicklung und Lokständen. Der Bahnhof liegt in Südmähren nahe der Grenze zu Niederösterreich. Seit den Anfängen des Eisenbahnverkehrs am 6.6.1839 ab Floridsdorf steht, nach der Betriebsaufnahme nach Brünn am 7.7.1839, dieser Bahnhof im Blickpunkt. Seine spätere Bedeutung konnte man damals nicht erahnen. Für die k.k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn war Lundenburg der erste große Abzweigungsbahnhof, wo die Strecke über Prerau nach Oderberg in Richtung Krakau weitergebaut wurde. Nach Westen kam die Strecke nach Grusbach (Hrušovany) hinzu. Schließlich kam die Strecke von Pressburg (Pozsony, heute Bratislava) dazu, wo in der Station Landshut (Lanžhot) der Übergang von der ungarischen Reichshälfte stattfand. So wurde Lundenburg ein wichtiger Knotenpunkt mit einem entsprechenden Heizhaus. Der Güterverkehr war durch den Kohleverkehr vom Ostrauer Revier beachtlich. Daran änderte sich nichts, als die KFNB auf die kkStB überging und in Ungarn verschiedene Privatbahnen zur MÁV verschmolzen.

Erst nach dem Ende des Ersten Weltkrieges änderte sich durch die neue Grenzziehung, durch die Lundenburg tschechisch und daher zu Břeclav wurde, einiges. Der bisherige Knotenpunkt wurde zum Durchgangsbahnhof der Relation Brünn - Pressburg und zum Grenzbahnhof zu Österreich.

Einen Schönheitsfehler freilich war, dass die Strecke aus Pressburg aus nördlicher Richtung in den Bahnhof einmündete, wodurch der innertschechoslowakische Verkehr die Fahrtrichtung wechseln musste. Es erfolgte der Bau einer neuen Südausfahrt, was dieses Problem löste.

Die nächste Änderung kam im März 1938, als Österreich zum Deutschen Reich kam, die BBÖ von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurden und nun diese nach Lundenburg fuhr.

Kurz darauf, im Oktober 1938, kam durch das Münchner Abkommen das Sudetengebiet zum Deutschen Reich. Am 16.3.1939 entstand das Reichsprotectorat Böhmen und Mähren, wobei eine neue Grenzziehung erfolgte (Gebiete mit deutscher Bevölkerung kamen zum Deutschen Reich). Davon war auch der Reichsgau Niederdonau betroffen, denn die Strecke Lundenburg - Brünn überquerte sechsmal die Grenze!

Nach dem Kursbuch der Deutschen Reichsbahn, gültig ab 3.7.1944, sah dies in der Praxis so aus:

Die Kilometerzählung begann an der Staatsgrenze vor Landshut (Mähren). Die Übergänge wurden im Fahrplan kilometergenau angegeben:

km 17,8	nach Lundenburg
km 29,5	nach Rakwitz (Rakovice), zugleich vor Saitz
km 33,1	nach Saitz
km 36,2	vor Auspitz
km 44,5	nach Pausram, vor Branowitz (Vranovice)
km 55,3	nach Rohrbach (bei Brünn), zwischen Hrušovany und Brno, vor Wolkowitz
km 57,7	nach Wolkowitz

Da am 14.3.1939 in Pressburg die Slowakei ausgerufen wurde, wurde Landshut (Mähren) wieder ein Grenzbahnhof, nun zur slowakischen Eisenbahn.

Zwischen den drei Bahnverwaltungen (Deutsche Reichsbahn, Böhmischo-mährische Bahnen BMB/ČMD und Slowakische Eisenbahnen SŽ) mussten mehrere Vereinbarungen getroffen werden: Es gab Korridorzüge durch das Protectorat, die man ohne Kontrolle benutzen konnte, andererseits Schnellzüge, die teilweise Sperrwagen führten (auch ohne Kontrolle benutzbar, um von der Ostmark nach Schlesien zu reisen). Im anderen Zugteil brauchte man entweder eine Bescheinigung zur Einreise in das Protectorat oder einen Durchlassschein.

Eine Belastungsprobe für den Bahnhof war im August 1939, als die Reichsbahn die Garnisonen aus der Ostmark nach Schlesien transportieren musste. Ab 27.8.1939 wurde der zivile Verkehr dras-

tisch eingeschränkt (siehe auch Die SCHIENE, Heft 8/2019, Seite 13: Vor 80 Jahren...).

Im Korridorverkehr liefen die pfälzischen S 3/6 vom Bw Heydebreck, welche Ende März 1940 durch aus Leipzig umstationierte 03 ersetzt wurden. Die ersten Fronturlauberzüge verkehrten ab Ende September 1939. Der gesamte Verkehr lief nahezu planmäßig, da es eine vereinbarte Aufteilung zwischen der DRB und den BMB/ČMD gab.

Doch dann kam der 22.6.1941 mit dem Angriff auf die Sowjetunion, was für diesen Bahnhof wieder eine Belastungsprobe war. Dessen Vorboden waren die Transporte von Soldaten und Material in die Aufmarschgebiete. Der Personenverkehr zu dieser Zeit war, abgesehen vom Wehrmachtverkehr, auf den Berufs- und Schülerverkehr in unbedingt notwendigem Maß beschränkt. Das Bw Lundenburg stellte nur für wenige Dienste die Lokomotiven. Nach Znaim fuhr 77 344 und 345 oder fallweise eine 75.8, nach Eisgrub 75.8 oder 98.13, letztere auch auf der Auspitzer Lokalbahn.

Die Strecke Lundenburg - Brünn stellte insofern eine Besonderheit dar, da Personenzüge hier von den BMB als auch von der DRB geführt wurden. Letztere waren im Deutschen Kursbuch extra gekennzeichnet. Die vier Zugpaare der Reichsbahn sollten vom Bw Lundenburg mit einer 38.41 bespannt werden. In der Praxis betraf das nur den Zug 3702, alle übrigen fuhr mit 354.7 der BMB vom Depot Horní Heršpice (Obergerspitz) in Brünn. Die Maschinen 354.713, 757, 761, 1791 und 7128 waren in diesem Umlauf zu sehen.

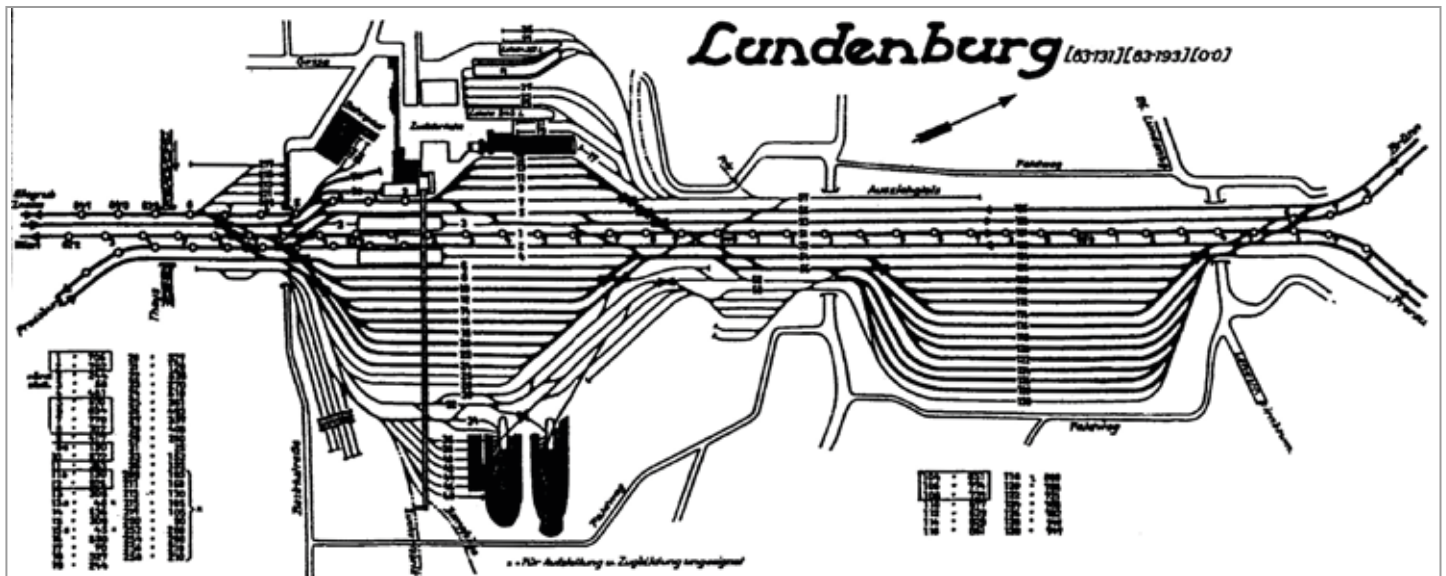
Der eigentliche Grund der Zuteilung der 38.41 nach Lundenburg war der, dass dieses Bw notfalls bei den Korridor-Schnellzügen einspringen musste, wenn deren Lokomotiven untauglich wurden. Davor waren einige P8 beim Bw Wien Ost vorgesehen, doch diese mussten in den Osten abgegeben werden. Die 38.41 hat man in diesem Dienst kaum gesehen, sie fuhr eher mit Lazarettzügen nach Wien.

Mit etwas Glück konnte man in Lundenburg auch drei Lokomotiven derselben Bauart sehen, deren jede einer anderen Verwaltung gehörte, und zwar: ex kkStB 310 = BMB 375.0, ex BBÖ als DRB 16 und Pn 12 - polnische Loks, die in der Sowjetunion erbeutet, aber nicht umgezeichnet wurden.

Die Personenzüge in Richtung Prerau - Mährisch Ostrau wurden nur von den BMB geführt; hier kamen die Reihen 365.0 und 387 zum Einsatz. Gelegentlich kamen die 387.0 mit Lazarettzügen oder Schnellzügen bis Wien.

Im vierten Kriegsjahr stand natürlich der Güterverkehr an erster Stelle („Räder müssen rollen für den Sieg“), denn in Lundenburg kamen einige Verkehrsströme zusammen bzw. teilten sich wieder. Es gab den umfangreichen Kohleverkehr aus Schlesien und dem Ostrauer Revier, wobei die Kohlenzüge nach Italien an der Spitze standen, gefolgt vom Kesselwagenverkehr von und zu den Ölfeldern von Zistersdorf und Neusiedl. Im Herbst kam der Rübenverkehr zu den Zuckerfabriken Dürnkrut, Hohenau und Lundenburg dazu. Weiters gab es Güterzüge, deutsche Militärzüge und solche für Truppen anderer Nationen und die entsprechenden Leerzüge hierfür. Es gab ein gut funktionierendes System für die Bespannung dieser Züge. Vom Norden her führte die Strecke von der RBD Breslau über Glatz und Wildenschwert nach Brünn, wo Böhmischo-Trübau (Česká Třebová) als Doppel-Bw für BMB- und DRB-Lokomotiven geführt wurde. Lokomotiven beider Verwaltungen fuhrten bis Lundenburg durch. Von der DRB war die Reihe 50, von den BMB die Reihe 534.0 vorherrschend. Für jene Güterzüge, die nicht von Böhmischo-Trübau, sondern von Brünn kamen, fuhrten die BMB meist mit 524.0 und 434.2. Für die Führung von Reisezügen wurden eigene Umläufe geplant; die Loks blieben teils bis Kúty, teils bis Lundenburg vor den Zügen. In der Relation Brünn - Lundenburg waren auch 365.1 und 375.0 der BMB zu sehen.

Auf der stark befahrenen Strecke Oderberg - Mährisch Ostrau - Lundenburg - Wien arbeiteten die RBD Wien gut mit den Nachbarn zusammen, indem die Maschinen des Bw Oderberg bis Prerau



Der Bahnhof Lundenburg zur Zeit der deutschen Besetzung Tschechiens. Plan: Archiv VEF

(im Protektorat) führen, wo sie von Maschinen der Reihen 50 oder 57.7 übernommen wurden. Diese fuhren dann bis Straßhof, wo die Züge für die Ziele in Wien oder darüber hinaus zusammengestellt wurden. Sollte ein Zug in Lundenburg behandelt werden müssen, endete auch für die Lok die Fahrt. Im Binnenverkehr ab Mährisch Ostrau oder Prerau wurden meist die BMB 434.1 und 432.2 eingesetzt, ohne Unterschied, ob sie in Lundenburg an die DRB oder in Kúty an die SŽ übergeben wurden.

Ausnahmen vom planmäßigen Lokwechsel gab es gelegentlich auch. So kam die 50 696 des Bw Oderberg (vormals Bw Kattowitz) daher, die aus unbekanntem Grund nicht in Prerau getauscht wurde, sondern mit ihrem Militärzug bis Lundenburg durchgefahren war. Dieser Zug hatte immerhin 5 „P“-Wagen!

Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass nach Kriegsbeginn die BMB beauftragt wurden, Güterzüge mit ihren Lokomotiven im Durchlauf von Prerau über Lundenburg bis Straßhof zu führen. Meist sah man die 434.2, später auch die 534.0.

Für den Verschub waren 6 Maschinen (als V1 bis V6 bezeichnet) in Lundenburg stationiert. Erst waren 35.2 dran, später kamen preußische Bauarten oder polnische, belgische und französische Beute- oder Mietloks zum Einsatz. Für die Korridorschnellzüge D 71 bis D 74 und das Schlafwagenzugpaar D 75/D 76 gab es keinerlei Lokzuteilung. Meist waren es 03 und 17.10-12. Bei Überlast gab es ab Oderberg Vorspann mit P8 bis Lundenburg.

Der Winteranfang 1943 war ja bekannt kalt, es gab ab 10.1. starke Schneefälle in Mähren und Niederdonau, der auch dem Eisenbahnverkehr stark zusetzte. So ist vermerkt, dass am 11.1. der D 75 von Berlin nach Wien in Lundenburg total vereist und mit kaum Wasser im Tender der Lok 03 031 ankam. Nach dem Ausrüsten der Lok ging es mit +280 Minuten weiter, +315 waren es bei der Ankunft in Wien. Die Kälte setzte offenbar den Lokomotiven zu, denn am 15.1.1943 kam der D 72 mit der 17 1145 von Wien nach Lundenburg und hatte starkes Rohrrinnen, sodass der Lokführer einen Vorspann anforderte. Da keine DRB-Maschine greifbar war, nahm man eine 434.2 der BMB vom Bw Prerau für die Weiterfahrt nach Schlesien. Die nächsten 1½ Wochen ließ der Schneefall nach und der Betriebsablauf normalisierte sich wieder, jedoch nur bis zum 24.1., dann begannen wieder die Probleme. Erwähnt ist, dass die Lok des D 75 mit dem Feuer Probleme hatte und daher in Lundenburg von der 50 2995 zur Weiterfahrt nach Wien abgelöst wurde.

Am nächsten Tag, dem 27.1.1943, hatte wieder der D 75 Probleme mit seiner Lok, es war die 17 1091, der Zug blieb vor Göding (Hodonin) auf Protektoratsgebiet liegen. Seine Vorspann, 57 729, wurde von einem Güterzug Prerau - Lundenburg - Straßhof abgekuppelt. In Lundenburg wurde die Lok wieder aufgerüstet, die Weiterfahrt war jedoch nicht möglich, da sich in Hohenau ein Aufwahrnfall ereignet hatte, wodurch die Hauptgleise und einige Nebengleise durch Wagen und Trümmer blockiert waren. Nach der Wiederaufnahme des Betriebes hatte der D 75 mehr als 300 Minu-

ten Verspätung, die aus Wien kommenden Züge D 151 mit BMB 387.015 und D 72 mit 17 1148 je 240 Minuten.

Auf der zweiten Korridorstrecke über Böhmisches Trübau, welche ähnliche Strecken- und Witterungsverhältnissen hatte, gab es kaum Störungen. Es waren P8 aus Böhmisches Trübau und 16.0 vom Bw Wien Ost im Einsatz. Gegenüber der 03 hatten die Maschinen eine etwa 15% größere Rostfläche bei etwa gleicher Verdampfungsheizfläche. Die BMB 387.0 fuhr mit zwei Zugpaaren bis Wien, fallweise auch mit Lazarettzügen. Das Zugpaar D 147/D 148 verkehrte von Budapest über Preßburg, Lundenburg, Prag, Lobositz, Dresden nach Berlin und umgekehrt. Es war die einzige Schnellzugverbindung der Slowakei mit dem Protektorat.

Eine Besonderheit gab es auch laut Deutschem Kursbuch, und zwar die Führung eines Schlafwagens mit einem Personenzug. Der Zug um 20.40 ab Prag Hibernier Bf (Anm.: der frühere Franz-Josef-Bahnhof, heute Praha Masarykovo nadraží) mit der Nummer 303 hatte montags, mittwochs und freitags einen Schlafwagen 1., 2. und 3. Klasse. Ab Brünn hatte der Zug 412 um 23.15 dienstags, donnerstags und sonntags einen Schlafwagen 1., 2. und 3. Klasse nach Prag Hibernier Bf, wo er um 8.02 ankam. Für Wien war ein Zug, welcher durchfuhr, etwas Besonderes, da es damals nur Kopfbahnhöfe gab. Diese Durchfahrt schaffte der SF 83 von München nach Brest. In Hütteldorf-Hacking übernahm ihn eine 56.31-33 und führte ihn über die Verbindungsbahn nach Wien Nordbahnhof, wo meist die 77 209 diesen Zug nach Lundenburg brachte.

Wie sich im folgenden Jahr herausstellte, waren die 03 und 17.10 im Einsatz stets über ihre technischen Möglichkeiten gefordert. Endlich bekam Oderberg die Reihe 19.1 für den Korridor zugewiesen, wodurch sich die Lage entspannte.

Noch eine Änderung gab es Ende 1943, weil das Bw Prerau litauische Gp bekam, welche als BMB 399.0 bezeichnet wurden. Sie kamen zusammen in einen Plan für alle Dienste in Richtung Wien, also Planzüge, Erforderniszüge und auch Lazarettzüge. Dies ging so bis in die letzten Tage des Krieges.

Interessant sind auch die Aufzeichnungen über Lokzüge und Überstellungen, die folgenden Zwecken dienten:

- 1) Für die laufende Ausbesserung zum und vom RAW (Linz, Marburg, Gmünd, Knittelfeld und Floridsdorf):
- 2) Einsatzüberstellungen innerhalb des Reiches
- 3) Überstellung nach der GEDOB (Ostbahn) und DRB-Ost (Sowjetunion) bzw. umgekehrt
- 4) Überstellung von Neubaulokomotiven der Reihe 86 in Richtung Ostmark oder der Reihe 52 in Richtung Osten.

Dass es reichlich Bewegung gab, ist aus nachfolgender Aufstellung zu entnehmen.

Lokzüge und Überstellungen im Bahnhof Lundenburg von Dezember 1942 bis Februar 1943:

16.12.1942	57 1115 Osten - RAW Linz; 57 1142 früher Frankfurt, untersucht im RAW Floridsdorf, ab 11.12.1942 → Bw Scheptowka
17.12.1942	56 2026 RAW Marburg → Bw Ljubotin
18.12.1942	38 2967 RAW Marburg → Bw Dolinskaja; 56 3521 RAW Gmünd → Bw Sezakowa, 57 1908 (früher Bw Graz) Bw Amstetten → Bw Charkow, 56 2618 RAW Marburg → Bw Kazatin, 56 3230 RAW Linz → Bw Heydebreck
28.12.1942	56 2105 RAW Marburg → Bw Tschaplino; 57 1099, 57 1522, 57 3216; 57 1077 Bw Zdolbinow → RAW Ingolstadt; 57 1766, Ti 2-46 an, Zugloks ab Lundenburg: 2 Stück G 10; 58 2447, 55 3857, Pd 4-7
30.12.1942	55 5952 RAW Marburg → Bw Kattowitz, 57 2418 (früher Bw Jassinowataja) RAW Floridsdorf → Bw Taganrog
4.1.1943	50 126 Bw Beuthen, 50 762 RBD Oppeln → RAW Floridsdorf, T14 (93 2357)
5.1.1943	91 1314 RBD Oppeln → Außenstelle Belgrad, 91 1575, 91 1207
6.1.1943	50 268 Bw Lázy → RAW Floridsdorf, 50 312 Bw Rybnik, 50 1828 Bw Lázy → Außenstelle Belgrad
7.1.1943	38 2480, 55 4637, 56 4179, 57 1978, 57 1360, 57 3443, 57 1995, 57 1169, 55 1268, 57 1739, 57 1336; 55 5336 als ungeteilter Lokzug von Bw Zdolbunow nach RAW Marburg, Zuglok: die Lundenburger 57 726 und Reihe 50; 50 832 von RBD Oppeln → RAW Floridsdorf; Windleitbleche bei Ausbesserung entfernen
11.1.1943	52 301, 52 302, 52 303, 52 304, 52 306, 52 307 Bw Lundenburg → Bw Zdolbunow, Aufschrift „DR-Ost“ an den Loks im Bw Lundenburg nachtragen; 52 312, 52 309, 52 310 mit Zuglok von Bw Stadlau → Bw Lundenburg; 50 1156, 86 475 üK unter Dampf Bw Posen → Bw Stadlau, 86 474 üK kalt Posen → Bw Wien West (Ablieferung DWM Posen 9.1.1943)
12.1.1943	44 517; 44 1039 Bw Linz → RBD Posen, Bw Karáňice; 44 521
13.1.1943	57 3336 RAW Marburg → Bw Jassinowataja, 52 311 Bw Stadlau → Bw Lundenburg, 52 313 Bw Stadlau → Bw Lundenburg (Ablieferung Floridsdorf 12.1.1943)
14.1.1943	52 315 Bw Stadlau → Bw Lundenburg, 52 317 Bw Stadlau → Bw Lundenburg; 57 2430 EBD Kiew, Bw Zdolbunow mit 57 3336 → RAW Floridsdorf, 56 3315 RAW Floridsdorf → RBD Breslau, 50 1539 und 50 1639 ohne Windleitbleche
15.1.1943	52 309, 52 310, 52 311, 52 312, 52 313, 52 315, 52 317 Bw Lundenburg → Bw Zdolbunow
19.1.1943	86 476, 86 477 üK RBD Posen → RBD Wien, Bw Stadlau, fabriksneu von DWM Posen; 55 3207 RAW Marburg → Bw Schitomir
26.1.1943	57 3109 von Bw Poltawa → RAW zur Ausbesserung; 52 326, 52 328, 52 333, 52 334, 52 335, 52 336, 52 338 Bw Wien Nordwest (nicht mehr Stadlau!) zur Weiterleitung über Bw Lundenburg an DR-Ost
27.1.1943	55 1604, 55 338; 57 1138 (früher Bw Osnabrück); 55 4550; 55 5517 Bw Sarny, 55 3007 Bw Dnjepropetrowsk, 55 2959 (früher Bw Frankfurt/Oder), 55 5604 Bw Gomel (früher Bw Köln-Eifelort), 56 460 Bw Kirowgrad (früher Bw Ludwigshafen)
28.1.1943	56 3972 RAW Gmünd → Bw Kr.-Plaszów, früher Bw Tarnowitz; Ti 16-4 RAW Gmünd → Bw Lemberg-West; 50 028 (früher Bw Heilbronn bzw. Bw Wien Nord) RAW Floridsdorf → Bw Schoppnitz; 55 2058 (früher Bw Breslau Hbf) RAW Marburg → Bw Zdolbunow; 56 3176 mit vier Tendern für Reihe 52 von den Raxwerken Wr. Neustadt bis Lundenburg
29.1.1943	86 481, 86 482 üK, fabriksneu von DMW von EBD Posen → RBD Villach, Bw St. Veit/Glan
2.2.1944	01 125 RAW Gmünd → OBD Lemberg, Bw Stryi
3.2.1943	52 321, 52 324, 52 325, 52 337 Bw Lundenburg → Zdolbunow für DR-Ost, ebenso 52 322, 52 330, 52 332; 55 1704 → Bw Losowaja
4.2.1943	57 2964 Bw Amstetten → Bw Faslow, 93 829 Bw Suhe, Rostow/Don; 57 2920; 57 1154 Bw Kiew; 57 1874 Bw Scheptowka → RAW Marburg; 38 2368 Bw Scheptowka, 38 1743 Bw Seesen → Bw Illowaskoje (bzw. Kasatin); 38 3129 (früher Bw Linz 1) von Bw Lundenburg → RAW Floridsdorf; 55 1925 Bw Dnjepropetrowsk, 55 3243 Bw Halberstadt, 57 3416 Bw Radolfzell → Bw Christinowka; 57 2372 Bw Husum, 57 1768 Bw Oppeln, 56 796 (alle DR-Ost) über Bw Lundenburg → RAW Marburg; 57 2429, 93 832 RBD Stuttgart, 91 1229 Bw Korschen
5.2.1943	57 1411 (früher Bw Fulda), 57 3246 (früher Bw Nordhausen) von RBD Linz → Bw Zdolbunow, 57 3109 57 1511, 57 3246 von Bw Lundenburg → Bw Zdolbunow

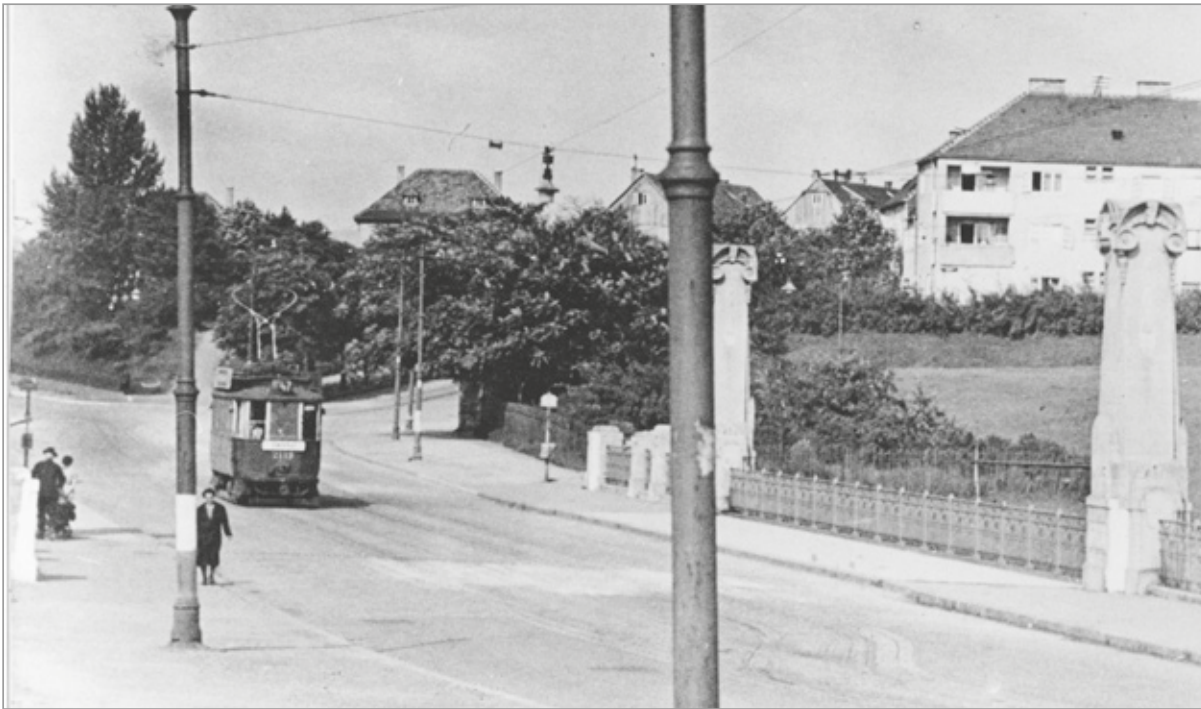
Während der starken Schneefälle sollen die Zugsbewegungen eines Tag, es ist der 14.1.1943 (Zeitraum 6.40 Uhr bis 17.30 Uhr), dargestellt werden:

50 1173, das „üK“ unberechtigt nachträglich vom Bw angebracht	Bw
57 710, 711, 722, 729, 743	Bw
75 830, 832	Bw
4.1943 SNCF-2 (T13)	V1
54 009	V2
4.1947 SNCF-2 (T13)	V3
54 036	V5
54 031	V6
V 4 heute nicht besetzt, Verschiebefb wegen Schnee unbenützbär	
57 722	V 6 ab 11.30 Uhr
77 344	P nach Znaim
75 822	3702
50 2422	LeerG von Straßhof
50 2423	G nach Straßhof
354.1214	966
434.1134	Lz von Kúty
16 015	713
54 418	statt V 4
387.419	350 Minuten Verspätung
434.1130	D 118 nach Wien
354.799	Bw
57 2430	3701
57 3336	von EBD Kiew über Bw Zdolbunov → RAW Floridsdorf
434.1134	Tank nach Brünn
52 309 bis 313, 315, 317 (Ankunft von Bw Stadlau am Vortag)	315, 317 Bw

354.799		3701
57 2430	von EBD Kiew über Bw Zdolbunov → RAW Floridsdorf	
57 3336, 387.020		Bw
03 077	240 Minuten Verspätung	D 73 Berlin-Wn
534.001	hat am Tender Aufschrift: „Räder müssen rollen für den Sieg“, Reichsbahnnummer 58 2201 und G 56.14 übermalt; früher Bw Barzdorf, Lok vor kaum 4 Wochen an BMB zurückgegeben und jetzt Heizhaus/Výtopna Prerau/Přerov.	
354.737 799		Bw
38 1953	aus Böhmisches Trübau	Bw
38 4102, 4106		Bw
50 1157 1189, 2196, 2381, 2382, 2418, 2683		Bw
98 1302		Bw
365.010	(2 Dome und Schlotkragen)	406
50 2420		G von Straßhof
50 2422		Kohle nach Straßhof
56 3315	von RAW Floridsdorf	G nach Straßhof
59 1639	über Bw Oderberg an RBD Breslau, ohne Windleitbleche	Bw
434.297		Bw
03 031		D 72 nach Berlin
365.023		972
16 001	100 Minuten Verspätung	SF 2492 Berlin-Wn
50 2418		Kohle nach Straßhof
387.007		D 151
434.136		G von Kúty
50 2416		G von Straßhof
50 2999+56 3114		Laz 504 von Straßhof
16 003		720
434.201 278		Bw
54 423		Bw
50 2381		LeerG von Straßhof
354.783		3703
365.023		Bw
387.020		940
38 2911	Bw Oderberg, 400 Minuten Verspätung	SF 95 von Wirballen
98 1312		P nach Eisgrub
50 2417		LeerG von Straßhof
50 2420		Kohle nach Straßhof
56 3121		Bw
56 3188	Bw Straßhof	Bw
50 1189		Kohle nach Straßhof (→ Italien)
354.1135		P nach Göding
354.799		3704
50 1157		Kohle nach Straßhof (→ Italien)
354.737		G nach Brünn
50 1159		LeerG von Straßhof
50 2382		Kohle nach Straßhof
50 2381	Lz Hohenau; brachte fabriksneue offene Zweiachser für SŽ, Nr. Vut 42.350 ff	
57 708		Bw
434.1116		G nach Brünn-Kúty
16 016		719
434.292		G nach Brünn
75 811		Bw
434.215		Bw
98 1303		Loktausch Auspitz
354.1135		403
52 311		D 251 Königsberg
52 312		971
52 313	fertig im Bw für Abgang am selben Tag zu Lok-Verteilungs-Bw Zdolbunow	

Der Dienst war für die Eisenbahner bestimmt nicht einfach, denn es mussten Reichsbahner mit Kollegen der BMB und SŽ zusammenarbeiten und manchmal Schwierigkeiten in kollegialer Weise erledigen. Dass dies möglich war, könnte auch daran liegen, dass die jüngeren Kollegen (35 bis 40 Jahre) noch in der k. k. Monarchie zur Schule gegangen waren und die älteren Semester vor 1918 ihre Laufbahn noch bei den kkStB begonnen hatten.

In Lundenburg gab es zwei Kantinen, eine für die DRB und eine für die BMB. Der Besuch der fremden Kantine war streng verboten, aber manchmal wurde ein Problem verbotswidrig gelöst. Nach Kriegsende ersuchten die ČSD die ÖBB den Namen Lundenburg nicht mehr zu verwenden, sondern Břeclav. Auch solle man keine Eisenbahner nach Břeclav senden, die in Lundenburg Dienst gemacht haben. ■



Einmal und Heute

Die Flötzersteigbrücke über die Ameisbachzeile wurde in den Jahren 1908/09 von den Firmen Rudolph Philip Waagner und Rella & Co. errichtet und besitzt einen Eisenstützenunterbau und secessionistische Brückenkopfpfeiler. Sie ersetzte eine kleine, von der ehemaligen Gemeinde Ottakring hergestellte gewölbte Brücke, auf der der Flötzersteig den Ameisbach überquerte.

Da die Bauarbeiten an der II. Wiener Hochquellwasserleitung zum Hochbehälter am Gallitzinberg wegen des großen Rohrdurchmessers und des zu erwartenden Wasserdrucks besondere Sorgfalt der Bauausführung erforderten, konnte mit dem Brückenbau nicht früher begonnen werden, sodass die Straßenbahnlinie 47 von ihrer Eröffnung am 12.1.1908 an nur bis zur Brücke fahren konnte. Erst nach deren Fertigstellung wurde sie ab 21.1.1909 zu ihrem geplanten Ziel Steinhof verlängert.

Mitten auf der Brücke befand sich die Haltestelle Flötzersteigbrücke mit einer Ausweiche. In diese fährt soeben der Solotriebwagen G₃, soweit erkennbar mit der Nummer 2117, ein (Foto: Bezirksmuseum Penzing). Wir befinden uns mitten im Zweiten Weltkrieg: Der Triebwagen hat einen Tarnscheinwerfer, die Masten der Straßenbeleuchtung tragen einen weißen Anstrich. Die Umgebung wirkt friedlich; hier oben waren die Auswirkungen des Krieges auch kaum zu spüren, sodass auch die Linie 47 bis zum Stromausfall am 6.4.1945 ohne größere Unterbrechungen verkehrte - und eben-

so als eine der ersten Linien ab 29.4.1945 wieder bis zu ihrer Einstellung am 11.2.1962.

Der unterschiedlichen, teilweise hohen Auslastung, namentlich zu den Besuchszeiten „Am Steinhof“, begegnete die Straßenbahn mit zusätzlichen Beiwagen und eventuell noch einem „Nachläufer“-Solotriebwagen hinter dem Planzug.

Ersetzt wurde die Straßenbahn durch eine Autobuslinie 47A, die später mit der Linie 48A kombiniert wurde und damit endlich die schon anfangs gedachte direkte Verbindung mit dem Stadtzentrum herstellte. Dank reger Bautätigkeit rundum ist heute ein Gelenkbus unterwegs, der aber nur zu den Stoßzeiten auch wirklich voll wird. Nach der Verlängerung der Besuchszeiten und der teilweisen Absiedlung von Spitalsabteilungen ist der Andrang zum Spital nicht mehr so groß und auch keine Verstärkung mehr nötig.

Der Mercedes Benz MB O530 GL Citaro C2 CapaCity L, Baujahr 2019, mit dem Kennzeichen W 3601LO und der (auf dem Bild nicht sichtbaren) Wagennummer 8552 (Foto: Friedrich Schandera, 3.5.2022) hat die zur Abzweigung der Spiegelgrundstraße zurückverlegte Haltestelle hinter sich gelassen und fährt nur ein paar Meter weiter als der G₃ auf dem vorherigen Bild seinem Ziel Ring, Volkstheater U entgegen. Rechts, dort wo früher die Wiese war, steht die Müllverbrennungsanlage, die als Vorwand für die Einstellung der Tramway diente, und liefert heute Fernwärme u.a. für die nahen Spitäler. ■



Seit über 50 Jahren Ihr Spezialist für Eisenbahnen!

Wir bieten Ihnen kostengünstigen Versicherungsschutz „Rund um die Bahn“

Informieren Sie sich über unsere Leistungen auf unserer Homepage:

www.eisenbahnversicherungen.de

Ihr Fritz Rodatz Team erreichen Sie unter:

E-Mail: info@fritzrodatz.de / Tel.: +49 40 23 13 93 / FAX +49 40 23 19 28



Zusammenkünfte und Veranstaltungen

Monika Harrer

WIEN: Jeden Mittwoch außer dem ersten im Monat ab 19.00 Uhr im Restaurant "Falkensteiner Stüberl", 1030 Wien, Kleistgasse 28

GRAZ: Jeden Mittwoch im Verbandslokal: 8010 Graz, Steyrergasse 114, alte Remise, 1.Stock

INNSBRUCK: Jeden ersten Donnerstag im Monat 16.45 Uhr Stammtisch, 17.00 Uhr Vortrag;
Café Inthal, 6020 Innsbruck, Wilhelm-Greil-Str. 3

Do, 1.12.	16.45 Uhr	(Vor-) Weihnachtsfeier	Innsbruck
Do, 8.12.	9 - 18 Uhr	Fahr- und Museumsbetrieb, Krampus, Punsch, Maroni, Bratkartoffeln, Pendelfahrt Schwechat ↔ Perchtoldsdorf, dort Nikolo mit Punsch und Keksen, Pendelbus zum Adventmarkt	Eisenbahnmuseum Schwechat
Mi, 14.12.	19.00 Uhr	DI Rudolf Koller: „Schmalspurbahnen in Ungarn, Tschechien und in der Slowakei“	Wien
	19.00 Uhr	DI Stefan Thier: Nachts im Museum - SNNTG-Festival im HSM	Graz
Mi, 21.12.	lt. Fahrplan	Weihnachtsfahrt mit der Adventbim	Graz

Bitte informieren Sie sich vor einem Besuch beim Veranstalter, ob die Ausstellungen, Sonderfahrten oder Vorträge auch wie geplant stattfinden können!

Modellbahn-Ausstellungen (alle Angaben ohne Gewähr)

Monika Harrer

Tabelle Farbcodierung:

Wien	NÖ	OÖ	Stmk	Kärnten	Tirol	Salzburg	Vorarlberg	Burgenland
------	----	----	------	---------	-------	----------	------------	------------

jeden Mittwoch	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	18 - 21 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66, Stiege 33 (Gemeinschaftsraum)
jeden Mittwoch	mntv (Modellbahn nach Tiroler Vorbild)	Anlage, Klubabend	H0	ab 17 Uhr	2500 Baden, Wienerstraße 13-21
jeden Samstag	MEC Graz	Anlage	H0, H0e	14 - 17.30 Uhr	8020 Graz, Lazarettgürtel 54-56
jeden Sa im Advent	MEC Salzkammergut	Schauanlage	H0, H0e	10 - 16 Uhr	4810 Gmunden, Druckereistraße 7, Einkaufspark (im Zwischengeschoß)
	MEB Kärnten	Anlage, Gartenbahn	Z, H0, G	10-12, 13-17 Uhr	9071 Köttmannsdorf, Sonnenhangstr. 6a
Sa und So im Advent	ESV Knittelfeld	Großanlage	H0	10 - 17 Uhr	8720 Knittelfeld, Bahnhofplatz 8
jeden So im Advent	MBV Mexikoplatz	Klubanlage	H0, H0e	10 - 16 Uhr	1020 Wien, Mexikoplatz 1 (Ecke Walcherstraße)
	MBC Hörsching	Anlage, Fahrzeuge	H0, H0e	10-12, 13.30-17 Uhr	4063 Hörsching, Niederdorfstr. 4 (im Antikhof)
	MBC St. Florian	Adventfahrtage	H0	10 - 16 Uhr	4490 St. Florian, Stiftstraße 2 (Meierhof)

Do, 1.12.	MBC St. Florian	Clubfahrttag	H0	17 - 19 Uhr	4490 St. Florian, Stiftstraße 2 (Meierhof)
Sa, 3.12.	Schmalspur Modulbaugruppe	Module	H0	10 - 18 Uhr	4451 Garsten, Am Platzl (Garstner Advent)
So, 4.12.	Schmalspur Modulbaugruppe	Module	H0	10 - 18 Uhr	4451 Garsten, Am Platzl (Garstner Advent)
Do, 8.12.	AMV Johnstraße	Klubanlage	H0, H0e	15 - 18 Uhr	1150 Wien, Johnstraße 40 (im Keller der Schule)
	Schmalspur Modulbaugruppe	Module	H0	10 - 18 Uhr	4451 Garsten, Am Platzl (Garstner Advent)
	Freunde der Mariazellerbahn-Modell	Modulanlage und Gartenbahn mit Flohmarkt	LGB, H0e	10 - 16 Uhr	8075 Hart bei Graz, Pachernbergweg 17
Sa, 10.12.	EÖEMK	Anlage und großer Bücherflohmarkt	0, 0e	10 - 18 Uhr	1140 Wien, Dampierrestraße 4 (Ecke Leyserstraße)
	EMSÖ (Erster Modellstraßenbahnverein Österreichs)	Modulanlage	H0, N	14 - 18 Uhr	2460 Bruck/Leitha, Stefaniegasse 11, Museum (ehem. Bezirksgericht)
So, 11.12.	EÖEMK	Anlage und großer Bücherflohmarkt	0, 0e	10 - 17 Uhr	1140 Wien, Dampierrestraße 4 (Ecke Leyserstraße)
	Modellbaugruppe Wien ZVBF	Klubanlage	H0, H0e	10 - 16 Uhr	1110 Wien, Zentralverschiebebahnhof, Stellwerk 1, Gadnergasse 104 (im Dachgeschoß)
	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	14 - 19 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66, Stiege 33 (Gemeinschaftsraum)
Sa, 17.12.	Postsport - Modellbahn	Klubanlage	H0	10 - 16 Uhr	1090 Wien, Althanstr.10 (Postgebäude)
	MEC N-Spur Austria	Klubanlage und Module	N	13 - 18 Uhr	1120 Wien, Meidlinger Hauptstraße 11, Stiege 2, Lokal 15
	MBC Wiener Flur	Klubanlage	H0, H0e, H0n3z	14 - 19 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66 Stiege 33 (Gemeinschaftsraum)
	MEB Mistelbach	Clubanlage	H0	10 - 18 Uhr	2130 Mistelbach, Wiedenstr. 1 (Vereinslokal im 1. Stock)
	MEB St. Pölten	PSV-Klubanlage	H0, H0e	10 - 17 Uhr	3100 St. Pölten, Linzer Str. 47 (im Dachgeschoß der Polizei)
	IGM Wachau	Modulanlage im Klublokal	H0	10 - 17 Uhr	3485 Grunddorf (S5 10 km vor Krems, hinter Firma Pichler-Wagensonner)
	Freunde der Sulmtalbahn	Klubanlage	H0	10 - 17 Uhr	8443 Gleinstätten 20 (ehemaliger Sparmarkt)
So, 18.12.	Postsport - Modellbahn	Klubanlage	H0	10 - 16 Uhr	1090 Wien, Althanstr.10 (Postgebäude)
	MEB Mistelbach	Clubanlage	H0	10 - 18 Uhr	2130 Mistelbach, Wiedenstraße 1 (Vereinslokal, 1. Stock)
	MEB St. Pölten	PSV-Klubanlage	H0, H0e	10 - 17 Uhr	3100 St. Pölten, Linzer Str. 47 (im Dachgeschoß der Polizei)
	IGM Wachau	Modulanlage	H0	10 - 17 Uhr	3485 Grunddorf (S5 10 km vor Krems, hinter Firma Pichler-Wagensonner)
Mi, 21.12.	MBC Wiener Flur	Modellbahnweihnacht	H0, H0e, H0n3z	18 - 21 Uhr	1230 Wien, Basler Gasse 50-66 Stiege 33 (Gemeinschaftsraum)
Fr, 23.12.	BK 1951	Modulanlage	H0	10 - 17 Uhr	1220 Wien, Speikweg 4 (Siedlervereinshaus Neu-Eßling)
Weihnachten					
Sa, 24.12.	MEC N-Spur Austria	Klubanlage und Module	N	10 - 14 Uhr	1120 Wien, Meidlinger Hauptstraße 11, Stiege 2, Lokal 15
	BK 1951	Modulanlage	H0	10 - 14 Uhr	1220 Wien, Speikweg 4 (Siedlervereinshaus Neu-Eßling)
	MBC Hörsching	Anlage, Fahrzeuge	H0, H0e	10-12, 13-16 Uhr	4063 Hörsching, Niederdorfstr. 4 (im Antikhof)
	MEC Salzkammergut	Schauanlage	H0, H0e	10 - 13 Uhr	4810 Gmunden, Druckereistraße 7, Einkaufspark (im Zwischengeschoß)
	M.E.V. Salzburg	Modulanlagen	H0, H0e, G, TT, Z	10 - 16 Uhr	5020 Salzburg-Itzling, Kirchenstraße 30
	Freunde der Mariazellerbahn-Modell	Modulanlage und Gartenbahn, mit Flohmarkt	LGB, H0e	10 - 14 Uhr	8075 Hart bei Graz, Pachernbergweg 17

Sa, 24.12.	ESV Knittelfeld	Großanlage	H0	10 - 17 Uhr	8720 Knittelfeld, Bahnhofplatz 8
Mo, 26.12.	Nspurwelt Mistelbach	Klubanlage	N	10 - 18 Uhr	2130 Mistelbach/Zaya (Lokalbahnhof)
	ESV Knittelfeld	Großanlage	H0	10 - 17 Uhr	8720 Knittelfeld, Bahnhofplatz 8
27. - 30.12.	1. Salzburger MEC	Klubanlage	H0, H0e	10 - 17 Uhr	5023 Salzburg-Gnigl, Gaisbergstraße 29 (im alten Stellwerk)
2. - 6.1.	1. Salzburger MEC	Klubanlage	H0, H0e	10 - 17 Uhr	5023 Salzburg-Gnigl, Gaisbergstraße 29 (im alten Stellwerk)
Do, 5. 1.	ESV Knittelfeld	Großanlage	H0	10 - 17 Uhr	8720 Knittelfeld, Bahnhofplatz 8
Fr, 6.1.	AMV Johnstraße	Klubanlage	H0, H0e	15 - 18 Uhr	1150 Wien, Johnstraße 40 (im Keller der Schule)
	ESV Knittelfeld	Großanlage	H0	10 - 17 Uhr	8720 Knittelfeld, Bahnhofplatz 8
Sa, 7.1.	MEC Salzkammergut	Schauanlage	H0, H0e	10 - 16 Uhr	4810 Gmunden, Druckereistraße 7, Einkaufspark (im Zwischengeschoß)

Veranstaltungen

Monika Harrer

(Alle Angaben ohne Gewähr. Rückfragen bitte ausschließlich an den Veranstalter!)

Sonntag Mittwoch bis 18.12.	10.00 - 12.00 Uhr 17.00 - 19.00 Uhr	Vor 60 Jahren: „Linie 47 ade“ und Straßenbahnen in Penzing anno dazumal	1140 Wien, Penzinger Straße 59	Bezirksmuseum Penzing
Sonntag Dienstag	10.00 - 12.00 Uhr 15.00 - 17.00 Uhr	„150 Jahre Nordwestbahn“: Streckenabschnitt Nordwestbahnhof bis Strebersdorf	1210 Wien, Prager Straße 33	Bezirksmuseum Floridsdorf
Sa und So Nachmittag	je nach Wetterlage, individuell buchbar	Betriebstage	Asparn – Grafensulz – Asparn	Weinvierteldraisine
Sa, So, Feiertag	lt. Fahrplan	Fahrten mit dem Panoramawagen oder mit Dampflok Mh.6	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
jeden Samstag	lt. Fahrplan	Erlebniszug Ötscherbär	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
Sa, 3.12.	lt. Fahrplan	Mit Zug und NaturparkBus zum Advent im Schüttkasten Klement	Wien Praterstern ↔ Ernstbrunn	regiobahn
	13.30 Uhr	Nikolauszug	Retz ↔ Drosendorf	NÖVOG-Reblausexpress
	lt. Fahrplan	Fahrt zum Wachauer Advent	Krems a. d. Donau ↔ Emmersdorf	NÖVOG-Wachaubahn
	lt. Fahrplan	Nikolaus und Krampus im Ötscherbär	St. Pölten Hbf ↔ Mariazell	NÖVOG-Mariazellerbahn
	7.45 Uhr	Christkindfahrt mit dem „Südbahn-Express“ und 1020.18	Lienz - Spittal/Millstättersee - Tauernbahn - Salzburg und zurück	EBFL Lienz
3. und 4.12.	lt. Fahrplan	Nikolofahrten	Ampfawang ↔ Timelkam	ÖGEG
	lt. Fahrplan	Fahrbetrieb	Steyr Lokalbahn ↔ Grünburg	ÖGEG/Steyrtalbahn
So, 4.12.	lt. Fahrplan	Fahrt zum Wachauer Advent	Krems an der Donau ↔ Emmersdorf	NÖVOG-Wachaubahn
	lt. Fahrplan	Nikolofahrten	Ampfawang ↔ Timelkam	ÖGEG
Mi, 7.12.	18.30 Uhr	Wieland Zimmer: „60 Jahre Schnellbahn in Wien“	1220 Wien, Bernoullistraße 1	VHS Donaustadt
Do, 8.12.	9 - 18 Uhr	Fahr- und Museumsbetrieb, Krampus, Punsch, Maroni, Bratkartoffeln, Pendelfahrt Schwechat ↔ Perchtoldsdorf, dort Nikolo mit Punsch und Keksen, Pendelbus zum Adventmarkt	Schwechat ↔ Perchtoldsdorf	Eisenbahnmuseum Schwechat und Kaltenleutgebner Bahn
	lt. Fahrplan	Fahrbetrieb	Steyr Lokalbahn ↔ Grünburg	ÖGEG/Steyrtalbahn
Sa, 10.12.	lt. Fahrplan	Sonderzug mit Diesellok, Bustransfer zum Adventmarkt in der Johannesbachklamm	Ernstbrunn ↔ Bad Fischau-Brunn	regiobahn
10. u 11.12.	lt. Fahrplan	Fahrbetrieb	Steyr Lokalbahn ↔ Grünburg	ÖGEG/Steyrtalbahn
So, 18.12.	lt. Fahrplan	Fahrbetrieb	Steyr Lokalbahn ↔ Grünburg	ÖGEG/Steyrtalbahn
Di, 20.12.	18.30 Uhr	Heinz Kapuscinsky: „80 Jahre Baureihe 52“	1030 Wien, Kleistgasse 28, Gasthaus Falkensteiner Stüberl	EMC Karl Gölsdorf
Sa, 31.12.	lt. Fahrplan	Fahrbetrieb	Steyr Lokalbahn ↔ Grünburg	ÖGEG/Steyrtalbahn
Do, 5.1.2023	15.30 Uhr	Fahrt zur Steinbacher Perchtenraunacht	Steyr Lokalbahn ↔ Grünburg	ÖGEG/Steyrtalbahn

