



Prototypen im Einsatz: Die am 23. September 1974 (1044.01) und 20. Februar 1975 (1044.02) nach ihrer amtlichen Erprobung angemeldeten nagelneuen Thyristormaschinen waren vorerst in Wien Süd beheimatet. Per 1. August 1975 gelangten die beiden Vorserien-Lokomotiven zur Zugförderungsleitung Wien Westbahnhof. Für gut zweieinhalb Jahre sollten sie noch die einzigen 1044er bleiben, ehe per 6. Februar 1978 mit der 1044.03 die erste Serienmaschine offiziell in Betrieb ging. Kurz nach ihrer Umstationierung konnte die 1044.01 mit dem Ex 468 *Arlberg-Express* in der Einfahrt von Hütteldorf-Hacking beobachtet werden. Die Leistung vor diesem gemischten Wagensatz aus Inlandsreisezugwagen „Schlieren“ und internationalen Fahrzeugen wie einem Gepäckwagen der SNCF zählte zum zweitägigen Umlaufplan der Reihe 1044 zwischen Wien West und Salzburg Hbf.

(Foto Adalbert Zronek)



Eine der grenzüberschreitenden Leistungen ins Netz der DB war der Ex 262 *Orient-Express*, den am 14. Mai 1991 die Salzburger 1044 032 in Wien West übernommen hatte. Die Garnitur mit vier Wagen der MÁV hinter der 1044 war in kleinen Teilen ab București Nord unterwegs gewesen und hatte sowohl in Budapest Keleti als auch in Wien Kurswagen für die Fahrt nach Stuttgart und darüber hinaus mit einem Liege- und einem Schlafwagen bis Paris Est aufgenommen. Der Express-Zug mit dem gemischten Wagensatz der ungarischen MÁV, der französischen SNCF, der deutschen DB, der österreichischen ÖBB und der rumänischen CFR war seit St. Pölten Hbf ohne Zwischenstopp unterwegs. Über Amstetten hatte er nun den Rand des Mostviertels erreicht und fuhr am westlichen Einfahrtsignal von St. Peter-Seitenstetten seinem nächsten fahrplanmäßigen Aufenthalt Linz Hbf entgegen.

(Foto Walter Niederl)



Zurück zum Gmünder Ast der Franz-Josefs-Bahn: Im sanften Hügelland am Übergang vom Schmidatal ins Tullnerfeld liegt die Marktgemeinde Großweikersdorf mit ihrer Pfarrkirche zum Heiligen Georg. Am Nachmittag des 20. März 2014 hatte die 1144 278 den damals abweichend zur Ortschaft als „Groß Weikersdorf“ bezeichneten Bahnhof ohne Halt durchfahren – die schnelle Verbindung nach Gmünd NÖ hieß damals REX 2110 *Waldviertel-Bote* mit dem nächsten fahrplanmäßigen Aufenthalt in Sigmundsherberg. Ein Blick in die Wagenliste verrät eine Gesamtlänge über Puffer von 148 Metern bei 344 Tonnen Gesamtgewicht. Die fünf Wagen der Reihen 21-90 und 20-94 (Modularwagen) hinter der zum Aufnahmezeitpunkt knapp 20 Jahre jungen 1144 waren in Wien Westbahnhof beheimatet und stellten mit vollständiger Klimatisierung und Abteil- sowie Großraumwagen den wohl hochwertigsten Reisezug der FJB dar.

(Foto Werner Prokop)



Auf den Seiten 57, 60 und 63 haben wir bereits Militärzüge auf ihrer Fahrt vom Waldviertel kommend Richtung Bundeshauptstadt beobachtet – nun sehen wir einen nachmittäglichen Transport in die Gegenrichtung zur Anschlussstelle Wurmbach nahe Göpfritz am bekannten Truppenübungsplatz Allentsteig. An diesem 10. März 2008 hatte die 1044 092 den Bahnknotenpunkt Sigmundsherberg verlassen und strebte unweit der bereits 1994 aufgelassenen Haltestelle Kainreith-Walkenstein dem Ziel des 90150 entgegen. Im Hintergrund grüßen die römisch-katholische Pfarrkirche zur hl. Margareta von Antiochia und das frühbarocke Schloss Walkenstein, dessen rechteckige Bauform vom viereckigen Turm samt Zeltdach im Westtrakt dominiert wird. Zwischen dem Standpunkt des Fotografen und der Trasse der heutigen Franz-Josefs-Bahn ist noch das Planum des 1958 abgetragenen zweiten Gleises erkennbar.

(Foto Nicholas Fürschuss)



Eine der beliebtesten Fotostellen für den aus Retz nach Wien fahrenden Pendler-Frühverkehr ist die Eisenbahnbrücke über den Donaugraben, der von Bisamberg kommend wenige hundert Meter weiter in die Donau führt. Sie liegt nahe der Haltestelle Bisamberg zwischen den Regionalzugstationen Korneuburg und Wien Floridsdorf. Am 30. Juni 2016 war die 1144 259 für den R 2221 eingeteilt, der als vierteilige Doppelstock-Garnitur über 400 Fahrgästen Platz bot. Die mittlerweile 23 Jahre alte Thyristormaschine (vgl. Seite 9) war gegen Ende 2005 zur Wendezuglokomotive umgebaut worden, um die allerersten wendezugtauglichen ÖBB-Maschinen der Reihe 1142 nach und nach abzulösen. Vor allem auf den Nahverkehrslinien rund um die Ballungszentren spart das Wendezugkonzept wertvolle Platz- und Personal-Ressourcen in den Endbahnhöfen, weil kein Umfahren der Wagen mehr nötig ist.

(Foto Thomas Niederl)





Wien Südbahnhof war viele Jahre die Heimat der Schnellfahrlokomotive 1044 501. Von hier aus wurde sie häufig im Eilzugverkehr eingesetzt. Am 29. April 1994 – wenige Tage vor ihren Vorspanndiensten bei der Präsentation des italienischen Pendolinos in Wien (vgl. Band 3) – hatte sie den E 1639 zu führen. Am Ende der „Halle“, dem Bahnsteigbereich der Südseite, passierte die so wie die 1044 501 in Blutorange, Elfenbein und Umbragrau gehaltene Garnitur das Stellwerk 11 des Wiener Südbahnhofs, dessen markante Silhouette viele Jahrzehnte die Eisenbahnfotos hier prägte. Gut zweieinhalb Jahre nach der Schließung des Kopfbahnhofs zugunsten des neuen Wiener Hauptbahnhofs per Fahrplanwechsel 2009 wurde es im Juli 2012 abgerissen. An seiner Stelle gegenüber dem Busterminal am Südtiroler Platz befindet sich heute der Vorplatz zum Eingang von Wien Hauptbahnhof.



Wenige hundert Meter weiter gelang diese stimmungsvolle Aufnahme mit der 1044 092 in den Gumpoldskirchner Weinbergen. An diesem 16. Jänner 2009 hatte sie den gemischten Wagensatz des 733 nach Lienz am Haken – an der Zugspitze gar mit nicht klimatisierten Wendezug- und einem Abteilwagen mit Übersetzfenstern. Am Südportal des „Busserltunnels“ sind die römischen Jahreszahlen „MDCCCXLI“ für das Eröffnungsjahr 1841 angegeben. Er ist damit der älteste Eisenbahntunnel Österreichs und unterquert den Katzenbühel entlang einer langen Geraden. Das Nordportal des mit Steinquadern eingewölbten Bauwerks trägt sinngemäß die Inschrift „RECTA SEQUI“ – „Folge der Geraden“. Der Spitzname „Busserltunnel“ wurde dem Tunnel ob seiner geringen Länge angedichtet: Die wenige Sekunden andauernde Dunkelheit im Zugabteil reiche lediglich für einen kurzen Kuss, ein „Busserl“ eben.

(Foto Nicholas Fürschuss)







Die kräftige Abendsonne des 27. Februar 2001 tauchte das Murtal zwischen Kraubath und Fentsch-St. Lorenzen in ein harmonisches Farbenspiel aus Grün-, Braun-, Rot-/Orange- und Goldtönen, als die „Euro-Lok“ 1044 018 den Güterzug 50509 entlang der Landesstraße unweit des Mur-Südufers nach St. Lorenzen Richtung Knittelfeld brachte. Die Felsformationen im Hintergrund deuten auf das Abbaugelände östlich der Bahn im Steinbruch Pronat in Preg hin. In dieser kleinen Ortschaft, deren Haltestelle im Dezember 2008 aufgelassen wurde, wird im Tagbau das besonders harte, abriebfeste und zähe Preger Gestein abgebaut, das einerseits für Dekor- und künstlerische Zwecke verwendet werden kann, andererseits auch als Zuschlagstoff für die Feuerfestindustrie und als Schotter für den Oberbau der Eisenbahn. Das Abbaugelände verfügt darüber auch über einen direkten Gleisanschluss.

(Foto Herbert Pfoser)



Sechseinhalb Jahre zuvor sah die 1044 039 noch ansprechender aus: Am 15. September 1990 spannte die Villacher Maschine der in derselben Dienststelle beheimateten 1020 026 und dem Güterzug 45039 bei Neuhaus a. d. Gail vor. (Foto Anton Freisinger)

Abb. S. 141 o.: Mit der Neuhauser Kirche zum hl. Nikolaus im Hintergrund bespannte die 1044 267 am 15. Juni 1996 unweit der Haltestelle Pöckau den abendlichen D 233 *Gondoliere* von Villach Hbf bis Tarvisio Centrale, wo heute kein Zug mehr hält – die Trasse wurde neu nach Tarvisio Boscoverde gebaut. Der Schnellzug fuhr mit drei Wagen bis Venezia Santa Lucia. (Foto Anton Freisinger)

Abb. S. 141 u.: Auf Arnoldstein mit dem Anschluss zur Gailtalbahn nach Hermagor und Kötschach-Mauthen folgt entlang der Rudolfsbahn nur noch Thörl-Maglern, ehe die Bahnlinie die Grenze zu Italien erreicht. Zwischen der Haltestelle Pöckau und dem Bahnhof Arnoldstein fuhren die beiden Schwesternmaschinen 1044 216 und 217 am 25. September 1997 mit einem Güterzug der Abendsonne entgegen. Sie waren erst per 1. Juni 1997 von Innsbruck nach Villach umstationiert worden. (Foto Anton Freisinger)