

Leobersdorf – Gutenstein

Die rund 33 km lange Strecke der Südwestbahn nach Gutenstein zweigt in Wittmannsdorf von der Triestingtal Bahn ab. Die Kilometrierung beginnt bei der Abzweigstelle, wo damals das Wächterhaus Nr. 3 stand. Mit der Eröffnung des Bahnhofs Wittmannsdorf wurde der Beginn der Strecke in den Bahnhof Wittmannsdorf verlegt und die ursprüngliche Abzweigung aufgelassen.

Dieser BilderBuchBogen zeigt den Planbetrieb auf dieser Strecke ab den 1960er-Jahren. Zu dieser Zeit wurde der Zugverkehr fast ausschließlich mit Dampflokomotiven abgewickelt. Es wurden die Lokomotivtypen 77 und aus-hilfsweise auch 93 für den Personenverkehr und die Reihen 52 und 152 für den Güterverkehr verwendet. In den Jahren 1964 bis 1966 kamen auch in Wien Süd stationierte Diesellokomotiven der Reihe 2045 zum Einsatz. Der letzte Betriebs-tag mit Dampflokomotiven auf der Gutensteinerbahn war der 29.5.1972.

Bereits während des zu Ende gehenden Betriebs mit Dampflokomotiven wurden Dieseltriebwagen der Reihen 5041, 5044/5144, 5145 und 5046 eingesetzt und die Diesellokomotiven der Baureihe 2143 übernahmen nach und nach die Haupt-



In Wittmannsdorf beginnt die Strecke nach Gutenstein, im Buchfahrplan wird der Bahnhof mit Streckenkilometer -1,0 angegeben. Am 29. Juli 1990 ist der 5046.205 mit dem Steuerwagen 6546.205 voraus als Zug 6510 aus Wöllersdorf eingetroffen. HD

last des Zugverkehrs. Mit Beginn der Neunzigerjahre kamen dann nach und nach die Triebwagen der Reihe 5047 und 5147, die „Retter der Nebenbahnen“, zum Einsatz und die alten Dieseltriebwagen wurden vom Planverkehr abgezogen. Ein nächster Modernisierungsschritt brachte den Einsatz der modernen Baureihen 5022 und 2016.

Die ÖBB haben mehrfach versucht, den Bahnverkehr attraktiv und kundenfreundlich zu gestalten. Es wurden Fahrplanänderungen durchgeführt und neue Haltestellen errichtet.

Im September 1989 wurden während einer Fahrplanperiode eine Reihe von Zügen neu angeboten und sogar eine Ergänzung zum Kursbuch veröffentlicht. Bemerkenswert sind Züge an Schultagen, die in Steinabrückl wenden. Dafür reichten die vorhandenen Triebfahrzeuge in Wr. Neustadt nicht aus, sodass Fahrzeuge von anderen Dienststellen „ausgeborgt“ werden mussten, wie z.B. der 5144.001 von Wien Nord bzw. drei Schienenbusse, die von Wels nach Wr. Neustadt umstationiert wurden. Diese 5081er waren schon länger abgestellt und auch sehr reparaturanfällig – bei den Fahrgästen waren sie so unbeliebt, dass es sogar zu Protes-

ten kam. Auch wurden zur Kapazitätserhöhung die 5145er Triebwagengarnituren oft mit Zwischenwagen eingesetzt.

Die Einführung des NAT91 mit 2. Juni 1991 brachte weitere Änderungen. Es gab keine durchgehenden Züge von Wien Süd über Wittmannsdorf nach Gutenstein. Bis zur Errichtung einer Blockstelle zwischen Wr. Neustadt und Bad Fischau-Brunn fuhren die Züge von Wr. Neustadt mit dem Zug nach Puchberg vereinigt bis Bad Fischau-Brunn, dann nach Wöllersdorf und weiter nach Gutenstein.

Der Betrieb auf dem Streckenteilstück von Wittmannsdorf nach Wöllersdorf ist bereits Geschichte. Der Personenverkehr wurde mit 2. Juni 1996 eingestellt. Sehr nützlich war die Strecke letztmalig für den Umleitungsverkehr im Sommer 2010. Die Strecke zwischen Bad Fischau-Brunn und Wr. Neustadt war aufgrund von Sanierungsarbeiten an der Brücke über die Autobahn gesperrt und die Güterzüge wurden über Steinabrückl und Leobersdorf umgeleitet.

2015 ist die Strecke abgetragen worden und nur mehr das Stück von Wöllersdorf bis vor Steinabrückl wird für die Bedienung eines Kunden genutzt.

Zwei Zylindertransporte in die Papierfabrik in Ortmann verlangten von den ÖBB spezielle Leistungen:

Im Jänner 1971 wurde ein Trockenzylinder mit 4,6 Metern Durchmesser und einem Gewicht von 80 Tonnen mit einem Straßenroller zum Bahnhof Wöllersdorf gebracht und dort auf einen DB-Achtachser umgeladen. Trotz beträchtlicher Lademaßüberschreitung konnte der Transport ohne größere Schwierigkeiten durchgeführt werden.

21 Jahre später kam ein noch größeres Stück mit 5,6 Metern Durchmesser und 190 Tonnen Gewicht auf dem Wasserweg nach Wien und wurde im Alberner Hafen von zwei Eisenbahnkränen umgeladen. Für den Schienen-

transport wurde ein zwanzigachsiger Spezialwagen bereitgestellt, der für die Aufnahme des Zylinders eigens für diesen Transport ein von der VÖEST hergestelltes 50 Tonnen schweres Traggestell als Zwischenstück eingesetzt bekam. Der Transport auf der Gutensteiner Bahn begann in Leobersdorf. Die 2067 051+053 an der Zugspitze und die 2067 052 am Zugschluss fuhren mit dem Sondergüterzug 96005 über Steinabrückl ins Piestingtal. Um die Durchfahrt unter der Autobahnbrücke bei Wöllersdorf zu ermöglichen, musste das Gleis erheblich abgesenkt werden. Die engste Stelle befand sich in Wopfing, die auch bildlich festgehalten wurde. Dieser Zylinder war das größte Einzelstück, das die ÖBB bis dato befördert haben.



Der erste Trockenzylinder hat am 28.1.1971 sein Ziel in der Papierfabrik in Ortmann erreicht. KW



Die Personenzüge von Wien nach Gutenstein und Puchberg fahren mit einer E-Lok bis Leobersdorf oder Wittmannsdorf. Dort übernimmt die Dampftraktion – Reihe 77 oder 93 – die Weiterbeförderung. Die 93.1314 erwartete am 29. Jänner 1966 in Leobersdorf den P5415 zur Weiterfahrt nach Puchberg. KW



Der im vorhergehenden Bild im Hintergrund wartende P5415 wurde nach dem Wasserauffüllen von der 93.1314 übernommen. Der Dienstwagen pendelte zwischen Puchberg und Leobersdorf. Der Lokführer hat den Regler kräftig geöffnet. KW



Am 31.5.96 fuhr der letzte Personenzug von Wittmannsdorf nach Wöllersdorf. Zum Einsatz kam der 5047 088 als Zug 6513. Anschließend wurde die Strecke nur mehr sporadisch befahren. Bei Streckensperren zwischen Wr. Neustadt und Bad Fischau gab es jedoch umfangreichen Verkehr mit Umleitungszügen. KW



In Wittmannsdorf gab es ein Heizhaus mit Wasserkran, Bekohlungsturm und Drehscheibe, das bei Bedarf von den Dampflok frequentiert wurde. 93.1320 und 1437 warten am Samstag, dem 28.9.1968, auf ihren nächsten Einsatz als Doppeltraktion nach Puchberg. KW