

Kein Wunder, dass sie meine Lieblingslok wurde, fuhr sie doch stets an meiner Nase vorbei, wenn ich bei meiner Urgroßmutter in Wiener Neustadt zu Besuch weilte. Fast immer war sie als Verschubreserve im unteren Bahnhof (heute der Hauptbahnhof) eingeteilt. Unermüdlich zog sie ihren „Verschubzug“ die als Ablaufberg dienende Steigung neben der Haidbrunnungasse, wo wir wohnten, hinauf. Dann wurde zurückgeschoben und die Waggone einzeln oder gruppenweise abgestoßen. Den Lärm der Lok und auch das Geschepper der Puffer der Güterwagen hörten wir gar nicht mehr. Der Verschub rollte ja auch in der Nacht.

Zwei Erinnerungen an diese Maschine habe ich noch heute, obwohl bereits mehr als 60 Jahre vergangen sind.

Die erste stammt von einem verschneiten Wintertag, es muss also in den Weihnachtsferien gewesen sein. Es war schon dunkel und wir Kinder fuhren mit unseren Rodeln in der Haidbrunnungasse herum (Autoverkehr gab es damals noch so gut wie keinen). Da kam sie mit ihrem Verschubzug herauf, aber wie! Glühende Feuergarben schossen aus ihrem Rauchfang und es war für uns wie ein Feuerwerk.



Im Sommer 1963 war ich schon zum oberen Bahnhof (Ausfahrbahnhof) vorgedrungen, wo „meine“ Lok auch fallweise eingesetzt war. Rechts hinten ist der Langschuppen des Heizhauses zu erkennen.



Etwa zur selben Zeit und in der selben Gegend habe ich die Lok auch von der anderen Seite her aufgenommen.



Dieses Bild entstand anlässlich der Rückfahrt von einem Skikurs aus dem Fenster eines Waggonnes heraus, vermutlich im Jahre 1964.



Vier Jahre später erlebte ich die Reihe 657 nur noch beim Vershub in St. Valentin. Zu sehen ist wieder die 1002, aufgenommen vom Fenster des Stellwerkes aus, am 3.1.1968.

Es folgen nun zwei Lokomotiven der Reihe 77, die beide ebenfalls museal erhalten sind.



Die 77.66, aufgenommen am 9. 8. 1973 mit einem Personenzug nach Summerau beim Einfahrsignal (in der Gegenrichtung) des Bahnhofes Gaisbach-Wartberg. Sie befindet sich nunmehr mit der originalen Südbahn-Nummer 629.01 im Eisenbahnmuseum Strasshof.



Die 77.244, hier mit einem Personenzug nach Stadlau und Laa an der Thaya bei der Ausfahrt aus Wien Ost nächst der Hauptwerkstätte Simmering (die Zufahrt ist hinter der Lok zu erkennen) am 25. 7. 1969. Auch diese Maschine kam später als 77.250 zu „Brenner & Brenner“, wo sie einige Jahre lang im Nostalgieverkehr eingesetzt war, ehe sie an das Eisenbahnmuseum Linz abgegeben wurde.

Nun zu den Verschublokomotiven.



Auf diesem Bild sehen Sie die 1161.012 mit Hilfsbremswagen in Villach Westbahnhof. Im Hintergrund ist eine 2067 zu erkennen.



Die 1062.06 als Verschubreserve des Bahnhofes Hütteldorf, am 29.10.1980 nach getaner Arbeit in Unter Purkersdorf.

Die schönsten und bequemsten Triebwagenzüge aller Zeiten in Österreich waren jene der Reihe 4010. In der Originalausführung mit Flügelrädern habe ich leider nur Schwarzweißbilder, die Farbvarianten folgen am Ende dieses Beitrages. Abgebildet ist der 4010.04 bei der Einfahrt in den Bahnhof Hütteldorf-Hacking am 7.11.1973.



Von den ganz alten Fahrzeugen dieser Art habe ich nur mehr die Gepäcktriebwagen der Reihe 4060 erlebt bzw. fotografiert. Hier ist der 4060.02 in der Nähe von Maria Ellend am 20.4.1967 zu sehen. Je ein Fahrzeug der Reihen 4041 und 4042 werden nach ihrer Restaurierung wahrscheinlich noch heuer in Betrieb kommen.



Die gegenwärtigen Schnellbahnzüge gehören der Reihe 4020 an. Als für die bevorstehende Reaktivierung der Vorortelinie Reklame gemacht wurde, kamen einige Garnituren ohne Oberleitung, gezogen oder geschoben von Dieselloks der Reihe 2143 zum Einsatz. Hier sind zwei solche Züge, vorne der 4020.43, im Bahnhof Ottakring zu sehen.



Die Raaberbahn

Die Raab – Oedenburg – Ebenfurter Eisenbahn (RoeEE) heißt auf ungarisch Győr – Sopron – Ebenfurti Vasút (GySEV) und trug früher nicht nur den Nimbus eines einzigartigen, grenzüberschreitenden Verkehrssystems zwischen dem kommunistischen Osten und dem kapitalistischen Westen, sondern auch jenen einer Eisenbahn, bei der die Zeit stehen geblieben zu sein schien. Während bei uns fast ausschließlich nur mehr die Reihe 52 in Betrieb stand, fand man auf der GySEV uralte Dampfloks und ebensolche Triebwagen und Waggone, die der Bahn den Charakter eines Museumsbetriebes verliehen und

dementsprechend Eisenbahnfreunde aus halb Europa anzogen, darunter auch mich. In Ungarn war derartiges damals normal, die Besonderheit stellte jedoch die freie Zugänglichkeit der Fahrzeuge in Österreich dar.

Meine ersten Kontakte erfolgten mit der Reihe 403, welche aus der altösterreichischen Reihe 270 bzw. deren Nachbauten hervorgegangen war und die in den sechziger Jahren den Güterverkehr auf der GySEV besorgte.



Die 403.617 (unserer Reihe 156 gleichend) wartet bei noch geöffnetem Schranken auf die Einfahrt in den Bahnhof Ebenfurth (bei uns mit „th“ geschrieben).



Mit Doppeldom und Verbindungsrohr präsentierte sich die 403.610, hier im Unkraut überwucherten Bahnhof Neufeld an der Leitha. (Beide Aufnahmen aus dem Sommer 1963).



Dieses stimmungsvolle Bild von nicht weniger als sechs Loks der Reihe 56 im Heizhaus des Köflacher Bahnhofes konnte ich im Juli 1965 aufnehmen, als ich mit dem Verband der Eisenbahnfreunde auf einer zweiwöchigen Reise nach Jugoslawien unterwegs war.



1968 begann die Umstellung des Güterverkehrs auf von den ÖBB erworbene Loks der Reihe 152. Am 8.4.1974 ist die 152.1367 mit einem aus Graz kommenden Leerwagenzug bei der Einfahrt im Bahnhof Bergla zu sehen.



Auch verschiedene Diesellokomotiven tauchten nach und nach bei der GKB auf. Auf dem Foto vom 30.4.1978 sind zu sehen (von links nach rechts): 360.1 (die ehemalige 2065.01 der ÖBB), 390.1 von Henschel, eine Jenbacher Lok Reihe 600 und, vor dem Mast, die 700.1 von MAK.



Jetzt wird es erst richtig bunt! Die Steiermarkbahn, eine Tochterfirma der StLB, ist seit der Liberalisierung im Güterverkehrsgeschäft sowohl in Österreich, als auch im angrenzenden Ausland aktiv und hat natürlich auch entsprechende Diesel- und Elektro-Triebfahrzeuge angeschafft. Hier die 1223 004, baugleich mit der Reihe 2016 der ÖBB in ihrem schmucken, grünweißen Design mit einem ÖBB-Güterzug bei der Einfahrt in Wiener Neustadt am 19.9.2014. Die Steiermarkbahn führt beispielsweise für die ÖBB den Güterverkehr zwischen Wiener Neustadt und Rohrbach-Vorau bzw. Oberwart.



Foto Mitte:
Im traditionellen Blau zeigen sich die beiden normalspurigen Verschublokomotiven VEL 1 und VHL 2 (von Gebus und den Jenbacher Werken) der ansonsten schmalspurigen Lokalbahn Mixnitz–St. Erhard im Bahnhof Mixnitz-Bärenschützklamm am 12.9.2003.



Foto unten:
Auch zwei farblich „steirisierte“ V 100 der DB gibt es bei der StLB, und zwar die noch mit ihren letzten ÖBB-Nummern versehenen 2048.024 und 035. Erstere konnte ich anlässlich eines Einsatzes für die ÖBB am 16.8.2009 im Bahnhof Wittmannsdorf ablichten.



Bleiben wir noch ein wenig in Linz. Diese Stadt hat in meinem Leben seine große Rolle gespielt, weil dort meine Schwiegereltern lebten. Entsprechend umfangreich war auch meine fotografische Tätigkeit in dieser Gegend (siehe auch Seite 158). Die steilste Adhäsionsbahn Europas fährt von Urfahr (jetzt vom Hauptplatz) auf den Pöstlingberg. In der Abfahrts-Haltestelle habe ich am 26.8.1998 die Triebwagen VIII und XVI fotografiert.



Vor rund fünf Jahren wurde die Abfahrtsstelle der Pöstlingbergbahn auf den Linzer Hauptplatz verlegt, was dem Fremdenverkehr große Vorteile beschert. Zu sehen ist der Neubau-Triebwagen No. 503 und dahinter ein City-Runner der neuesten Generation auf dem malerischen Hauptplatz am 28.8.2011.

Eigentlich wollte ich ja immer Eisenbahner werden. Doch für Maturanten waren damals in den sechziger Jahren nur Posten als Fahrdienstleiter verfügbar, natürlich mit Nachtdiensten. Diese hielten mich letztendlich davon ab, den Beruf eines Eisenbahners zu ergreifen.

Da in dieser Zeit auch großer Lehrermangel herrschte, wurden einjährige Kurse zur Ausbildung als Volksschullehrer veranstaltet, wovon ich schließlich Gebrauch machte. Lehrer wollte ich ohnehin auch schon immer werden und ich ergriff diese zweite Option. Das brachte mir nicht nur einen geregelten Tagesablauf, sondern auch viel Freizeit, die ich für mein Hobby nützen konnte.

Im Sommer 1973 bewarb ich mich um den Posten eines Redakteurs für eine Eisenbahnfreunde-Zeitschrift, der nebenberuflich auszuüben war und der schließlich mein Traumjob wurde.

Als die Zeitschrift Ende 2009 an einen Schweizer Verlag verkauft wurde, studierte ich die in den 36 Jahren meiner Tätigkeit entstandenen 433 Hefte durch, um die thematischen Schwerpunkte herauszusuchen. Ein Auszug aus meinem Abschiedsartikel im Heft 12/09 möge verdeutlichen, was in dieser Zeit alles passiert ist und worüber wir berichtet haben:

Der Einstieg erfolgte zu einem recht günstigen Zeitpunkt. Wir haben das Ende der planmäßigen Dampftraction gerade noch erlebt und anschließend eine zum Teil recht aufregende Periode des Umbruchs, wir haben das Entstehen der Eisenbahn-Nostalgie hautnah miterlebt. Außer gutem Bildmaterial boten wir wichtige Informationen für Eisenbahnfreunde, beispielsweise Stationierungs-listen oder Umlaufpläne. Viele Jahre lang war jeder Ausgabe ein Typenplan beigelegt, zuerst im Heft selbst (Lok im Brennpunkt), später dann als lose Beilage, wobei nicht nur Triebfahrzeuge, sondern auch Waggone oder andere Fahrzeuge dargestellt waren.

Nachdem wir im ersten Heft, das an die Abonnenten der Zeitschrift Spurkranz und an Bekannte gratis geschickt wurde und heute eine gesuchte Rarität ist, fast ausschließlich über Sonderfahrten berichtet hatten, beschäftigte uns in der ersten Ausgabe vom Jänner 1974 bereits die erste ausgeschiedene Loktype der ÖBB, nämlich die Reihe 152 und im zweiten Heft beschäftigten wir uns vor allem mit der eingestellten Florianerbahn. Im Sommer listeten wir die dampfgeführten Reisezüge auf, und das waren gar nicht so wenig. Schon im ersten Erscheinungsjahr konnten wir im Rahmen der „Aktion 91“ mit Hilfe unserer Leser die 91.107 retten, welche sich heute im Eisenbahnmuseum Schwechat des „Verbandes der Eisenbahnfreunde“ befindet. Im Heft 11/74 beschäftigten uns erstmals die Lokomotiven des Technischen Museums in Wien, die damals im Park neben

dem Hauptgebäude aufgestellt wurden. Im Dezember wirbelte ein Comic, das sich über fotografierende Eisenbahnfreunde lustig machte, viel Staub auf. Im Jänner 1975 erschien erstmals unsere Serie „Einst und jetzt“. Im März 1975 beschäftigten wir uns mit der ausgeschiedenen Reihe 77 und im August dieses Jahres tauchte die erste 1044 auf. Auch die rot-gelben Schlierenwagen stammen aus dieser Periode. Im Jänner 1976 wurde die Reihe 1073 kassiert und im Februar erschien unser erster Beitrag „Vor 20 Jahren“ sowie eine der längsten Artikelserien (36 Folgen) mit dem Thema „Signale“. Auch die Reihe 1072 schied aus und einen Monat später wurde die Straßenbahn in St.Pölten eingestellt. Erstmals gab es ein Modellbahn-Titelbild über die Nürnberger Messe.

Im Jänner 1977 präsentierten wir eine Neugestaltung des Titelbildes mit einem orange Balken und weißer Schrift sowie die Unterschriftenaktion „Rettet die Steyrtalbahn“. Im folgenden Monat mussten wir über das Ende des planmäßigen Dampfbetriebes (ausgenommen Erzbergbahn) berichten. Recht erfolgreich waren meine sehr persönlich gehaltenen „Erinnerungen an Wiener Neustadt“, denen bald die „Erinnerungen an Stadlau“ folgten. Schließlich wurde der Erzberg dampffrei und der Zentralverschiebehnhof Wien begonnen.

Ab dem Heft 1/79 hatten wir bereits 48 Seiten inklusive des Typenplanes. Einen Monat später wurde die Reihe 52 ausgeschieden und kurz darauf erschien die Reihe 4020 als neue Schnellbahn-Generation. Im November 1979 machte Direktor Brenner mit seiner 52.7612 von sich reden und im Heft 1/80 erschien die erste Folge meiner Artikelserie „Schöne Bahnhöfe“. Im Märzheft 1980 erschien unser erstes farbig gedrucktes Mittelbild, allerdings mit mäßigem Erfolg. Es war damals noch viermal hintereinander gedruckt worden.

Anfang des folgenden Jahres war die Reaktivierung der Vorortelinie in Wien die Sensation und im Oktober 1981 beschäftigten wir uns unter anderem mit den „letzten Grünen“ (Lokomotiven). Im März 1982 wurde die Steyrtalbahn eingestellt und im November dieses Jahres die Reihe 93 ausgeschieden. Außerdem gab es 1982 einen Fotowettbewerb für unsere Leser. Im Juli 1983 wurde „unsere“ 91.107 fertig, allerdings mit einem unpassenden Kobel, den man später durch einen richtig dimensionierten und dann durch den originalen Rundschlot ersetzte.

Im September 1983 wurde die Reihe 1670 kassiert und im darauffolgenden Oktober faszinierte uns der Papstverkehr in Wien mit all seinen Begleiterscheinungen. Im Heft 5/84 berichteten wir unter anderem über die Eröffnung des Museumsheizhauses Strasshof. Rund zwei Jahre später öffnete das Wiener Straßenbahnmuseum seine Pforten. Im Herbst 1986 wurde nicht nur der Erzverkehr auf der Strecke über