

# Die Mattersburger Strecke

Zu meinen Lieblings-Fotogründen zählte und zählt die Strecke Wiener Neustadt – Mattersburg – Sopron. Das liegt einerseits an der guten Erreichbarkeit und

andererseits an der Vielfalt der dort eingesetzten Fahrzeuge. Außerdem ist die umgebende Landschaft recht ansprechend.



*In der (für mich) alten Zeit dominierte die Reihe 152 des Heizhauses Wiener Neustadt. Zu sehen ist die 152.088 mit einem Güterzug beim Einfahrtssignal des Bahnhofes Neudörfel am 31.3.1972.*



*Den Personenverkehr besorgten damals Triebwagen Reihe 5044. Einer davon wurde im selben Einschnitt zwischen Neudörfel und Sauerbrunn abgelichtet. Das Vorsignal gehört zu dem auf dem oberen Foto abgebildeten Hauptsignal. (Foto vom 12.4.1979)*

Später kamen weitere Triebwagentypen wie 5145 und 5046 dazu, fallweise auch Schienenbusse der Reihe 5081.

Bei den Diesellokomotiven herrschte die Reihe 2143 vor, manchmal waren aber auch Fahrzeuge der Reihen 2060 und 2067 zu sehen.



*Auch Dampfsonderzüge kommen immer wieder in die Wachau. Am 22.8.2012 kamen im Bahnhof Dürnstein-Oberloiben gleich vier Dampfloks zusammen: 93.1421 und 1420 und hinten 109.13 und 310.23, die dort den Sonderzug übernahmen.*



*Der neueste Schrei sind die von der NÖVOG erworbenen und golden gestrichenen Triebwagen der deutschen Vogtlandbahn, die eine spürbare Qualitätsverbesserung für die Fahrgäste bringen sollen. Das Foto entstand bei der Publikumsfahrt anlässlich der Vorstellung der Fahrzeuge am 31.3.2016 im Bahnhof Weißenkirchen.*



Die ausgedehnten Hafenanlagen in Linz werden natürlich auch von der Eisenbahn erschlossen. Zu sehen ist die 2064.007 der Hafenbahn Linz mit einem Containerzug am Rande eines Hafenbeckens am 26.7.1999.

Die VÖEST ist mit ihrer „CargoServ“ seit 1.4.2001 auch im Güterverkehrsgeschäft tätig und befördert dabei in erster Linie ihre eigenen Frachten.

Weitere Motive aus Linz finden Sie im 1. Band in den Kapiteln „Werksbahnen“ und „Straßenbahnen“ sowie in diesem Band weiter hinten.



Abgebildet ist ein Güterzug mit der ES 64 U2-040 als Vorspann zu einer gleichfarbigen Dispolok auf dem achtgleisigen Abschnitt beim Hauptbahnhof am 26.7.2007.

Wie schon am Ende des 1. Teiles kurz erwähnt, erreichte die Nostalgiewelle in Österreich 1987 ihren absoluten Höhepunkt. 1987 war überhaupt ein Jahr der Superlative: Die Eröffnung der reaktivierten Vorortelinie in Wien, die Dreharbeiten zum Lenin-Film „Der Zug“, die Vorstellung des neuen Nebenbahntriebwegens Reihe 5047 und schließlich die umfangreichen Feierlichkeiten zum Jubiläum „150 Jahre Eisenbahn in Österreich“ hielten die Eisenbahnfreunde nicht nur in Atem, sondern verschafften uns Eindrücke und Erlebnisse in ungeahnter Fülle.

Am spektakulärsten war die Wiederinbetriebnahme der hauptausgebesserten 310.23, was wohl niemand für möglich gehalten hätte. Darüber hinaus wurde die 33.132 von Brenner & Brenner fertig und auch die ehemalige Wiener Stadtbahnlok 30.33 in Strasshof sowie die „Licaon“, ebenso wie die 310.23 in der Hauptwerkstätte Knittelfeld hauptausgebessert. Aber nicht nur Dampflokomotiven erlebten eine Renaissance, auch etliche elektrische Fahrzeuge und solche mit Dieselantrieb wurden äußerlich in ihren Ursprungszustand versetzt, etwa die 1010.09, 1018.05, 1042.44 oder 2143.35 (in Rot) und 40 (in Grün) sowie

die Schnellbahngarnitur 4030.210. Alte Reisezugwagen wurden ebenso aufgearbeitet wie noch ältere Güterwagen.

Etliche der nostalgisch hergerichteten Triebfahrzeuge waren noch im Betriebsstand und fuhren zum Teil wieder in normalen Umläufen, was mich besonders faszinierte, weil ich zahlreiche früher versäumte Motive nachholen konnte. Mehr darüber sehen Sie im Bildteil.

Die Feierlichkeiten gliederten sich in drei Gruppen: Die Jubiläums-Paraden in Strasshof, welche an Wochenenden von Ende August bis Mitte September stattfanden und mit rund 35 000 Besuchern eine enorme Werbewirkung erzielten. Weiters gab es, ebenfalls überwiegend an den Wochenenden, von Anfang Mai bis November unzählige Sonderfahrten mit historischen Garnituren, die sogenannten „Touren“, mit 17 verschiedenen Zielen bzw. Streckenführungen und, quasi als Abschluss, Anfang Oktober die große Fahrzeugschau in Wien Nord. Doch lassen wir jetzt die Bilder sprechen.



*Oben: Die frisch hauptausgebesserte „Licaon“ mit ihrem grünen Satteltank, vermutlich die älteste noch in Betrieb stehende Lokomotive der Welt (Baujahr 1851), auf ihrer Überstellfahrt von Knittelfeld nach Strasshof am 9. 8. 1987 in Tattendorf. Dieser originelle Zug war mangels ausreichender Ankündigung nur sehr schwach besetzt.*



*Unten: Die ungarische 424 219 mit einem langen, Richtung Wien fahrenden Sonderzug in Wiener Neustadt am 28.5.1987. Ganz links ist der Wiener Neustädter Dom zu erkennen.*

Nahezu zeitgleich mit „meiner“ Zeitschrift wurde 1974 in Linz die „Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte“ gegründet und ich war von Anfang an hautnah dabei und unterstützte den Verein mit redaktioneller Tätigkeit. Vorerst fanden sich auf Initiative von Günther Oberbreyer ein paar eisenbahnbegeisterte Burschen zusammen, die einige ÖBB-Lokomotiven optisch aufmöbelten. Daraus entwickelte sich das Ziel, eine Lok der Reihe 78 zu erhalten und wieder betriebsfähig aufzuarbeiten, was in Amstetten mit dem Ankauf und der Hauptausbesserung der 78.618 gelang. Aus dieser kleinen Gruppe ist 1974 die ÖGEG entstanden, die sich in den vergangenen vier Jahrzehnten zu einer der großen europäischen Eisenbahnvereinigungen entwickelte, die nicht nur 44 Dampflokomotiven (davon derzeit 9 betriebsfähig),

45 Elektroloks (davon derzeit 9 betriebsfähig), 19 Diesel-loks (davon derzeit 4 betriebsfähig) und 10 Triebwagen (2 elektrisch: 4010 und 4041) und 8 Dieseltriebwagen (5046, 5146 und 5081) sowie unzählige Waggons ihr Eigen nennt, sondern auch den Bahnhof samt Umgebung des ehemaligen WTK-Kohlenwerkes Ampflwang erwerben konnte. Besonders wichtig war der Kauf der rund 11 km langen Anschlussbahn zum ÖBB-Bahnhof Timelkam, auf der die ÖGEG unabhängig Nostalgieveranstaltungen und kleinere Fahrten in Eigenregie durchführt. Darüber hinaus betreibt die ÖGEG die Steyrtalbahn, von der im Schmalspurteil noch die Rede sein wird, und sogar das historische und letzte Dampf-Fahrgastschiff auf der Donau, die „Schönbrunn“, Baujahr 1912, wurde erworben, gerettet und wird erfolgreich vermarktet.



*Mein jetzt auch schon pensionierter „alter Freund“ Günther Oberbreyer teilt mit mir die Leidenschaft für „alte Preußen“ und er kaufte sich in Rumänien Nachbauten von zwei P 8 und drei G 10. Eine G 10, die 50.459, wurde bei AEG in Deutschland gebaut. Zwei Maschinen wurden optisch „austrifiziert“ und vervollständigen die Flotte der betriebsfähigen Dampflokomotiven. Die beiden sind hier im Bahnhof Ried im Innkreis am 13.3.2011 zu sehen. Links steht die 78.618, die erste eigene, betriebsfähige Dampflokomotive der ÖGEG.*

*Unten:*

*2005 wurde in Ampflwang im Hinblick auf die Oberösterreichische Landesausstellung 2006 ein respektable, 21-ständiger Halbrundschuppen erbaut. Die 26-m-Drehscheibe aus Rosenheim wurde dort abgebaut, aufgearbeitet und in Ampflwang wieder aufgebaut. Die darauf stehende 12.14 kam auch aus Rumänien und wurde den österreichischen Maschinen ebenfalls erfolgreich angeglichen.*





Angenehm überrascht hat mich die Tatsache, dass der Bahnhof Lienz noch immer sehr gut fotografierbar ist, zumindest Züge auf Bahnsteig 1, wie hier die vereinseigene 1020.018 mit drei im Ursprungszustand aufgearbeiteten „Jaffa-Schlieren“ (mit elfenbeinfarbenem Dach!).



Neu für mich waren auch die schmucken, von Stadler gebauten Triebwagen des Südtiroler SAD, die nun fast den gesamten Verkehr auf der Strecke Richtung Franzensfeste besorgen. (Alle Fotos vom 28.8.2016)

Fußball hat mich noch nie interessiert, weder aktiv noch passiv. Mit einer einzigen Ausnahme: das Jahr 2008. Da fand nämlich die Europameisterschaft in Österreich statt und da hatten die ÖBB die hervorragende Idee, für jedes teilnehmende Land einen

Taurus in den entsprechenden Farben zu dekorieren, also insgesamt 16 Lokomotiven. Dazu kamen noch zwei mit allgemeinen Themen, die ich auf dieser Seite vorstelle.



Die 1116.264 „Euromotion“ mit Kinderportraits und einem großen Fußball, hier am 15.5.2008 im Bahnhof Launsdorf-Hochosterwitz.



Die „UEFA-Lok“ 1116.080 in herbstlicher Umgebung am 17.10.2007 zwischen Bad Vöslau und Baden.



Recht erfolgreich ist die NÖVOG auf der Mariazellerbahn, welche nun mit neuen Gelenktriebwagen von Stadler betrieben wird und in Laubenbachmühle ein neues Betriebszentrum erhalten hat. Zu sehen ist einer dieser Triebwagen im Bahnhof Mariazell am 3.10.2015.



Für die Waldviertlerbahn wurde in Gmünd ein völlig neuer und ziemlich protziger Bahnhof samt Werkstätte errichtet. Die Aufnahme vom 6.7.2014 zeigt den ebenfalls „vergoldeten“ 5090.008 in der neuen Bahnhofshalle.



Links:

Im Sommer 1965 war ich bei der Zillertalbahn, die damals natürlich, ausgenommen einen Triebwagen, ausschließlich mit Dampf fuhr. Abgebildet ist die Lok 5 „Gerlos“ mit zwei von der Lokalbahn Payerbach-Hirschwang stammenden Vierachsern.

Mitte:

Einer dieser Vierachser wurde rund 40 Jahre später als Triebwagen rekonstruiert und ist seither auf der nun Höllentalbahn genannten Linie im Einsatz. (Foto vom 27.8.2006 in Payerbach Lokalbahn)



Unten:

Am 31.7.1968, drei Jahre vor der Einstellung des Güterverkehrs, habe ich die Strecke Völkermarkt-Kühnsdorf – Rechberg „bearbeitet“. Im Bahnhof Miklauzhof, wo die schweren Güterzüge geteilt wurden, konnte ich die 199.03 und die 699.101 aufnehmen. Die ganze Fracht war für die Papierfabrik Rechberg bestimmt, der Personenverkehr schon seit 1966 eingestellt.



54 Jahre war ich bereits alt, als ich das erste Mal in das gelobte Land der Eisenbahnen kam. Ich war als Redakteur zur 70-Jahr-Feier des Glacier-Express eingeladen und es gefiel mir in der Schweiz so gut,

dass ich im darauffolgenden Jahr auf eigene Faust einen zehntägigen Fotoausflug (natürlich per Bahn!) unternahm. Einige wenige Bilder von dieser Reise will ich nun präsentieren.



*Während bei uns die alten Stangen-Verschubloks schon längst ausgemustert waren, feierten sie in der Schweiz noch „fröhliche Urständ“. Hier die Ee 3/3 16 360 beim Verschub unter der denkmalgeschützten Signalbrücke in Romanshorn am 13.8.2001.*



*Besonders angetan hatten es mir die noch grünen Exemplare der mächtigen Reihe Ae 6/6 mit ihren schönen Wappen und den verchromten Zierleisten. Bei uns waren zu dieser Zeit die meisten Loks schon rot gestrichen und mit „Pflatschen“ versehen.*

*Abgebildet ist eine dieser Ae 6/6, die mich an unsere Reihe 1010 in früherer Zeit erinnerten, im Bahnhof Winterthur am 20.8.2001.*