Mitte des 19. Jahrhunderts wurden weitere Eisenbahnlinien unterschiedlicher Bahngesellschaften rund um Wien genehmigt. Eine Verbindung zwischen dem Wiener Nordbahnhof, im Bereich des heutigen Bahnhofs Praterstern, und Floridsdorf wurde 1838 in Betrieb genommen. 1841 folgte vom Südbahnhof ausgehend eine neue Strecke von der Reichshauptstadt ins nahe Umland bis Mödling. In diese Zeit fiel auch die Eröffnung der KFNB-Linie Floridsdorf – Stockerau, die für die Zukunft der Geschichte der heutigen Nordwestbahn äußerst bedeutsam werden sollte. Am 15. Dezember 1858 wurde die heute wohl wichtigste Fernverkehrsstrecke Österreichs von Wien Westbahnhof zum Linzer Hauptbahnhof und dann weiter zum Linzer Südbahnhof eingeweiht. Später, im Jahre 1870, gab man den Verkehr auf der Kaiser-Franz-Josephs-Bahn von Wien FJB Richtung Südböhmen frei. Die dort entstandene Etappe fand ihren Endbahnhof in Eggenburg, wo Anschluss zum weiteren Streckenverlauf nach Budweis bestand.

Die Regionen Ostböhmen und Mähren forderten nach den Wirren des Deutschen Krieges (mit der finalen Schlacht von Königgrätz am 3. Juli 1866) Maßnahmen zur Wirtschaftsbelebung. Der mährische Landtag und die Handelskammer Brünn verlangten vehement eine Bahnverbindung im Raum Znaim – Brünn und weiter Richtung Olmütz – vor allem, um das Transportmonopol der StEG und der KFNB zu brechen und die Kosten im Waren- und Personentransport zu senken.

Bau der Donau-Brücke in Wien (ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv, Josef Löwy, Ans_05447-01-024-FL, Public Domain Mark)

Bereits im Jahr 1868 wurden in die vom Handelsministerium entworfene Gesetzesvorlage Bedingungen einbezogen, die unter anderem vorschrieben, die Bahnstrecke von Wien nach Znaim direkt über Oberhollabrunn (dem heutigen Hollabrunn) zu erbauen. Damit bezweckte das Parlament den Ausschluss der StEG vom Bau der Österreichischen Nordwestbahn. Zwar legte die Gesellschaft das wohl vorteilhafteste Angebot, jedoch wollte man eine Senkung der Fahrpreise durch einen weiteren Mitspieler nicht riskieren. Damit war schon 1868 der Bau der österreichischen Nordwestbahn (ÖNWB) durch die SNDVB genehmigt worden. Sie hatte sich endgültig gegen starke Konkurrenz, insbesondere durch die StEG, die k.k. priv. Staatseisenbahn-Gesellschaft, durchgesetzt. Während die StEG ihre bevorzugte Trasse von Wien über Laa nach Brünn errichten durfte, hatte den Handelszentren Oberhollabrunn und Znaim ohne Bahnanschluss ein großer wirtschaftlicher Schaden gedroht, der mit dem Bau der Nordwestbahn abgewendet werden konnte. Zumindest eine Zweigstrecke von der StEG-Strecke nach Brünn sollte über Grusbach (heute Hrušovany nad Jevišovkou) bis Znaim führen und die beiden Konkurrenten StEG und SNDVB verbinden. Die schwierige Streckentopografie und die Nordwestbahn als dritte Hauptbahn zwischen Kaiser-Franz-Josephs-

Donaubrücke, die Nordbahnbrücke und die Stadlauer Brücke waren nicht befahrbar – wurde die sogenannte „Russenschleife“ zwischen dem Nordwestbahnhof und dem auf höherem Niveau liegenden Nordbahnhof errichtet. Sie kreuzte aus der heutigen Rebhanngasse kommend im Bereich der Einmündung der Taborstraße in die Nordbahnstraße sogar die Straßenbahnschienen der Linie O und stellte bis 1959 einen Anschluss zur Verbindungsbahn Richtung Südbahnhof her. Bis 1947 wurde der gesamte Verkehr von und nach Wien über die Nordwestbahnbrücke und den Nordwestbahnhof (dort endeten auch die Schnellzüge der Franz-Josefs-Bahn) abgewickelt. Nach der Instandsetzung der Stadlauer Brücke wurden auch die Tullner Donaubrücke 1948 und die Nordbahnbrücke 1957 wiederhergestellt.

Der Niedergang der alten ÖNWB-Hauptstrecke

Wie schon nach dem Ersten Weltkrieg kam auch nach dem Zerfall des Deutschen Reiches und der damit einhergehenden politischen Neugliederung Europas der Nord-Süd-Verkehr zwischen Elbe und Donau faktisch zum Erliegen. Lediglich die Strecke im Elbetal erfuhr einen deutlichen Aufschwung. Modernere Fahrzeuge konnten ihre möglichen höheren Geschwindigkeiten nicht auf der bogenreichen Trasse der Nordwestbahn ausfahren – Schnellzüge wurden auf den nach Kilometern längeren Bahnlinien Franz-Josefs-Bahn und Nordbahn geführt. Der Nordwestbahn in Österreich blieb damit nur der Personenzugverkehr zwischen Wien und Unterretzbach – ab 5. Oktober 1952 wurden die Züge dann von Retz weiter bis Drosendorf geführt, Unterretzbach verlor den Fahrgastbetrieb. Den Grenzverkehr mit Güterzügen bis zum Bahnhof Schattau (Šatov) erledigten die Dampflokomotivreihen 93 und 52, während im Personenzugverkehr die Reihen 75.5, 35, 77 sowie die Dampftriebwagen 3071 oder die Dieseltriebwagen der Reihe 5041 eingesetzt wurden.
Mitte der 1960er-Jahre nahm auch der öffentliche Busverkehr stark zu und die Nordwestbahn geriet in den Hintergrund. Dies führte zu einem enormen Rückgang der Fahrgastzahlen. Die dritte Wagenklasse wurde abgeschafft, der teure Dampfbetrieb wurde zugunsten von Diesel- und Elektrofahrzeugen stark reduziert. Im Güterverkehr blieb der Dampfbetrieb bis zum Jahr 1978 erhalten. Am 17. Jänner 1962 wurde die Wiener Schnellbahn eröffnet und ein Teil der Nordwestbahn nun mit modernen Schnellbahnzügen der Reihe 4030 in der Relation Wien Praterstern – Floridsdorf – Stockerau befahren. Bereits am 30. Mai 1959 hatte der letzte Personenzug den Wiener Nordwestbahnhof verlassen – er fungierte fortan als Güterbahnhof. Da der Verkehr der Nordwestbahn nunmehr von Jedlersdorf weiter über Floridsdorf zur heutigen Schnellbahn-Stammstrecke abgeleitet werden konnte und die neu instandge-

Die 1913 von der Böhmisch-Mährischen Maschinenfabrik gebaute 229.119 war auch am 5. August 1955 noch im Einsatz und passierte mit dem „T“ (Sowjet-Beutezeichen) als 75.730 die „Russenschleife“ Nordbahnhof – Nordwestbahnhof. (Alfred Luft)

Der neu elektrifizierte Streckenabschnitt wurde durch ein in Zellerndorf aufgestelltes fahrbares Unterwerk mit Strom versorgt, bis die elektronischen Stellwerke in Hetzmannsdorf-Wullersdorf und Guntersdorf Ende 1993 und in Retz bis 1994 in Betrieb genommen werden konnten.

Ab 26. September 1993 – einen Tag nach der Eröffnung – gab es eine Neuordnung des Fahrplanes durch die Möglichkeit der durchgehenden Führung elektrisch betriebener Züge von Wien bis Retz. Dort wurde ein 2-Stunden-Eilzug- beziehungsweise ein 2-Stunden-Regionalzugtakt mit zusätzlichen Zügen in den Hauptverkehrszeiten eingeführt. Im Gegensatz zum bisher schnellsten Zug, der 76 Minuten brauchte, betrugen die Fahrzeiten der Eilzüge 64 oder 66 Minuten. Außerdem wurde das Zugangebot bis nach Retz von 28 auf 38 Verbindungen erhöht. Eine Weiterführung der Elektrifizierung über Unterretzbach zum Grenzübergangsbahnhof mit der ČD in Šatov und bis Znojmo war nicht geplant. Der Güterverkehr war auf diesem Abschnitt für die ÖBB zu gering, die ČD boten damals noch keine anschließenden elektrifizierten Linien im Bereich Znaim.

Auch der Verkehr auf der Lokalbahn Retz – Drosendorf wurde neu gestaltet, indem dort ein 2-Stunden-Regionalzugtakt gefahren wurde und sich die Reisezeiten weiter reduzierten. Geführt wurden diese Züge nach Drosendorf nun ausschließlich mit Triebwagen der Reihe 5047.

Mit Messwagen und Schlierenwagen fuhr am 23. September 1993 die 1044 501 in Retz ein. (Alfred Schmid)

Am 4. Mai 1957 waren die Spuren des Zweiten Weltkriegs noch immer präsent – die Ruinen des an der Nordbahnstraße gelegenen Abfahrtsteils (vgl. S. 48 im Gemälde links) boten die bizarre Kulisse für den mit einer Zugschlussscheibe versehenen SGP-Dieseltriebwagen 5046.14 und die beiden Richtung Gleisabschluss gereihten 7140.01 und 02. (Gerhard Luft)

Der als dreiachsiges Einzelstück im Jahr 1936 von der Simmeringer Maschinen- und Waggonbaufabrik AG gelieferte VT 43 war im Krieg bereits abgestellt worden, wurde jedoch wieder instandgesetzt und 1956 elektrisch an die Reihe 5042 angeglichen. Am 12. April dieses Jahres wartete er als T 3207 am Nordwestbahnhof auf seine Abfahrt. (Harald Navé, Archiv Alfred Luft)

HALTESTELLENSTECKBRIEF

km 18,810
Seehöhe 174 m ü. A. (über Adria)

Personenbefördernde Züge an Werktagen:

	von Wien	nach Wien
1926	-	-
1943	16	16
1953	11	15
1975	39	39
1985	38	38
1999	45	41
2021	48	48

Leobendorf-Burg Kreuzenstein

HÖBERSDORF

Abb. oben u. Mitte: Als Schnellbahnzug 29629 aus Hollabrunn haben 4746 105 und 087 am 10. August 2021 Höbersdorf verlassen. (Werner Prokop) 50 Jahre zuvor waren zwei 5042er mit einem Di und sechs Bi hier im Regionalverkehr eingesetzt. (Alfred Luft)

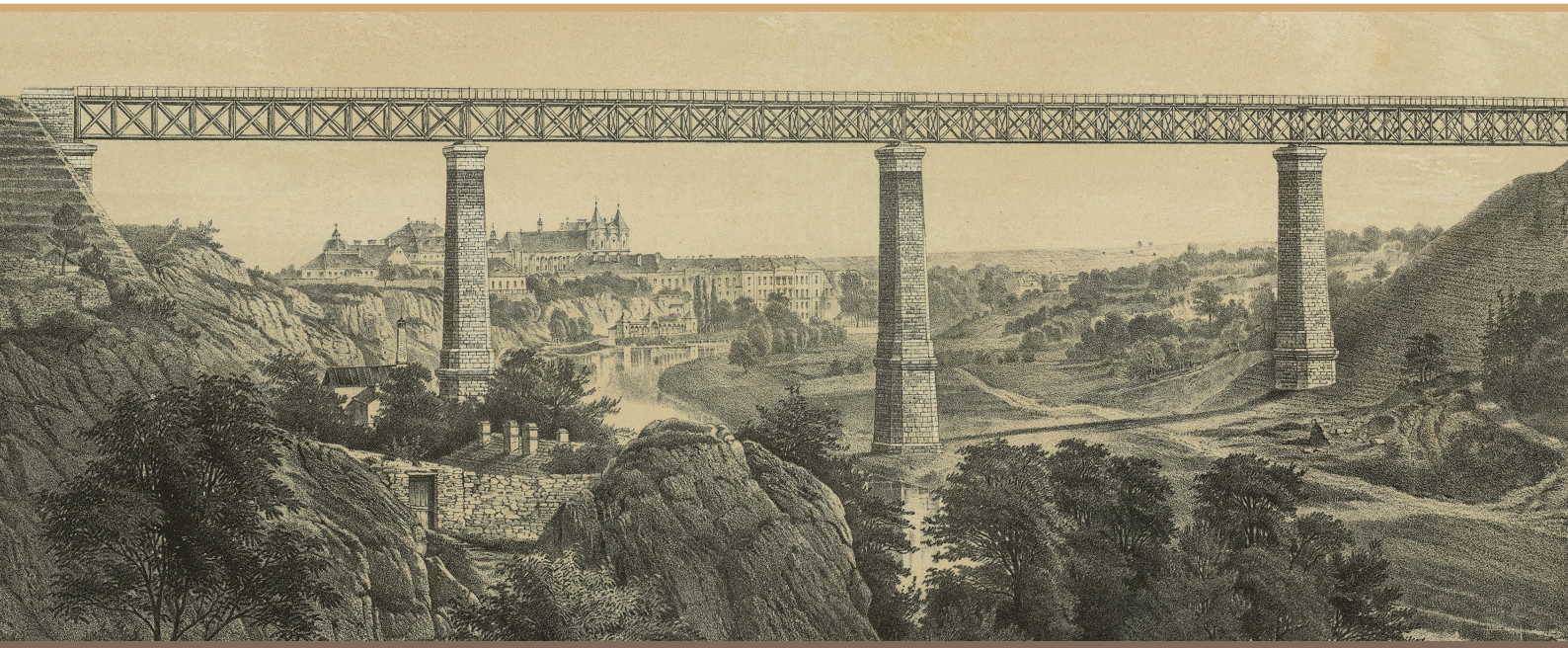
Abb. S. 129 oben: Vor der Kulisse von Untermallebarn erreichte die 1116 177 am 10. August 2021 in einem Rechtsbogen den Ortsanfang von Höbersdorf, wo sie mit dem REX3 2249 ohne Halt ihrer nächsten Station Stockerau entgegeneilte. (Werner Prokop)

Abb. S. 129 Mitte: Haltestellenarchitektur 2021: In Höbersdorf wurde eine rundum verglaste Wartebox aufgestellt. (Werner Prokop)

Abb. S. 129 unten: Mit zwei Güterwagen am Zugschluss bot dieser Zug nahe Höbersdorf ein gelungenes Motiv. (Heinz Albrecht)

Am 4. März 1988 erreichte der Steuerwagen 6545 012 als Regionalzug aus Drosendorf die Einfahrt Retz. (Adalbert Zronek)

Für eine höhere Fahrgastfrequenz Richtung Drosendorf wartete der Doppeltriebwagen 5147 007/008 am 25. September 1993 im Lokschuppen Retz gegenüber der Tankstelle auf seinen nächsten Einsatz in Richtung der Thayastadt im Waldviertel. (Anton Freisinger)



ZNOJMO

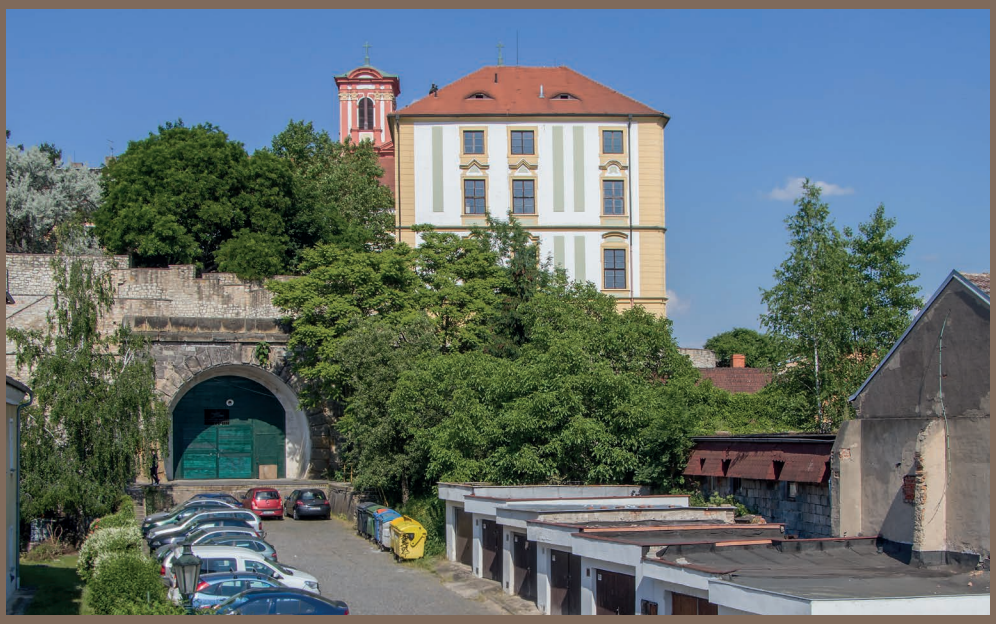
Abb. oben: Darstellung der Znaimer Thayabrücke als Gitterkastenkonstruktion auf Steinpfeilern aus der Zeit der Fertigstellung der Nordwestbahn 1871. (ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv, Ans_05447-02-001-PL, Public Domain Mark)

Abb. Mitte: Das Motiv mit Blick auf die Stadt zierte auch zeitgenössische Postkarten. (Archiv Slg. Grafenberg)

Abb. S. 203 oben: Im Herbst 1992 mussten Hilfspfeiler an der Znaimer Thayabrücke errichtet werden. Am 20. August 2011 überquerte der 140-Jahre-Nordwestbahn-Dampfzug mit der 433.001 bereits die neu gebaute Brückenkonstruktion. (Peter Seelmann)

Abb. S. 203 Mitte: Konstruktionsdetails der Brücke. (ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv, Ans_05447-02-002-PL, Public Domain Mark)

Eines der anspruchsvollsten Streckenstücke der Elbetal-Passage der Österreichischen Nordwestbahn führte durch das Stadtgebiet von Leitmeritz. Unter dem Kloster zur Verkündigung der Jungfrau Maria wurde ein Tunnel gegraben, um die Trasse nicht direkt ans Ufer der Elbe zu bauen. Südöstlich der Altstadt gelangte die Bahnlinie wieder ins Freie, um der Elbe bis Aussig zu folgen. (ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv, Oscar Kramer, Ans_05447-01-041-FL, Public Domain Mark)



Bald nach Eröffnung der Eisenbahn musste nach Beschwerden der Bevölkerung eine Haltestelle unweit der Stadt errichtet werden. Sie wird heute noch als Station Litoměřice Město im Personenverkehr bedient. Neben dem zweigleisigen Ausbau der Nordwestbahn zwischen Lysá nad Labem und Mělník ab 1909, der im Ersten Weltkrieg über Litoměřice bis Děčín durch russische Kriegsgefangene ausgeführt wurde, konnte die Stadt-Trasse in Richtung Elbeufer verlegt werden. (Werner Prokop)

Carl Schlimp plante für die Nordwestbahn-Station Leitmeritz einen Bahnhof der Klasse II. Er wurde östlich der Stadt am Elbe-Nordufer errichtet und dient als Litoměřice dolní nádraží (Leitmeritz Unterer Bahhof) nur noch dem Güterverkehr. (Werner Prokop)