



Es ist noch nicht 7 Uhr früh, als am 25. 3. 1986 der G 71430 nordwärts dampft: Der Heizer hat zwischen Gopprechts und Schönau bei Litschau ordentlich nachgelegt, und die lauten Auspuffschläge der 399.04 durchbrechen minutenlang die morgendliche Stille der Grenzlandschaft und verursachen mir, wie so oft in ganz ähnlichen Situationen, eine Gänsehaut ... ich bin dankbar, solches im Planverkehr noch erlebt zu haben!



Der reguläre ÖBB-Personenverkehr endete nur zwei Monate später: Am 31. 5. 1986 steht die 2095.14 mit dem GmP 71435 im Bahnhof Litschau bereit – als allerletzter fahrplanmäßiger Zug nach Gmünd. – Während es an diesem Samstag auf der Südstrecke den gewohnten Wochenend-Dampfbetrieb gab, war der Abschiedszug hier ganz schlicht mit der 2095.14 bespannt ... auf „a schöne Leich“ wurde wohl kein Wert gelegt.



Ein Schaden an einem der beiden Fahrmotoren des 5042.14 als R 7417 führte am 20. 4. 1985 zu einem Triebwagentausch der eben erwähnten letzten beiden 5042er: Der Veteran kam mit eigener Kraft bis in den Bahnhof Groß Schweinbarth, von wo er nun am Zugschluss des mit der 2143.76 bespannten GmP 80361 nach Gänserndorf gebracht und dann wieder solo nach Wien Nord fahren wird. Im umgekehrten Weg hat man den 5042.15 als Ersatz für die Weiterfahrt des R 7417 nach Stammersdorf herangeführt. – Interessantes Detail: Der 5042.14 war bald wieder fit, doch der 5042.15 wurde nur rund einen Monat später abgestellt.



Am 27. 8. 1983 hatten die ÖBB schließlich auch noch den 5042.03 im Bestand gehabt. Er fuhr zuletzt – völlig neu für diese Reihe – mit elfenbeinfarbenem Dach, hier etwa als R 7417 in planmäßiger Samstags-Einfachtraktion am Stammersdorfer Berg. Ein irreparabler Brandschaden bedeutete im März 1984 sein Ende.



Hier im nördlichen Randbereich der Bundeshauptstadt finden sich erfreulicherweise trotz der recht dichten Verbauung immer wieder auch fotogene Grünstreifen: Am 21. 7. 1999 ist die 2060 091 einmal mehr nur mit den beiden nun schon gut bekannten zweiachsigen Güterwagen als Zug 81753 von Jedlersdorf abgefahren.



Nicht mehr als rund eine halbe Stunde nach ihrer Ankunft in Floridsdorf und der nachfolgenden Fahrt ins ÖBB-Werksareal kehrte die Lok zurück: Dieses Bild zeigt die 2060 091 mit dem G 81754 am 31. 8. 1999 vor der „Skyline“ des Floridsdorfer Ortskerns bis hin zum damals gerade fertiggestellten „Millennium-Tower“.



An der Westausfahrt vom Bahnhof Korneuburg konnte am 23. 5. 1990 eine besonders schöne Zugkonstellation in der allerletzten Fahrplanwoche ihres Bestehens festgehalten werden: Bevor die wieder in den Ursprungszustand zurückversetzte 2050 002 den Umlauf E 1590 – 1591 übernahm – vgl. hier links –, führte sie das Regionalzugpaar 2216 – 2205 mit zwar stets überwiegend alten Vierachsern nach Drosendorf, doch dieser ganz „reinrassige“ R 2216 mit gleich zwei grünen Wagen hinter der Lok bot eine Extra-Überraschung!



Ans Ende der Berichterstattung über den Dieselbetrieb unter dem Fahrdrabt der Nordwestbahn passt nun wohl kein Foto besser als dieses vom Abendzug 2207 im Bahnhof Stockerau am 25. 9. 1993: Da tags darauf der elektrische Fahrbetrieb bis Retz aufgenommen wurde, führte die hier immer noch alt-lackierte 2143 075 hier nicht nur den allerletzten durchgehenden Personenzug von Drosendorf nach Wien, sondern beendete damit zugleich überhaupt die Ära des eben dokumentierten nicht-elektrischen Zugverkehrs südlich von Hollabrunn.



Am 21. 5. 2004 ist die 2050 005 mit dem G 81711 bereits kurz nach 8 Uhr im Bahnhof Wien Lobau Hafen angekommen, wo das Doppelgespann 2068 002 und 2068 003 schon für die Verschubarbeiten bereitsteht.



Der 2067er-Tandembetrieb, im Bild oben mit 2067 104 und 2067 105 beim G 81718 am 10. 3. 1999, endete bereits zur Jahrtausendwende wieder, und auch die darunter mit dem G 81728 ebenfalls in Wien Lobau Hafen aufgenommene 232 462 stand am 6. 5. 2002 bereits kurz vor ihrer Rücküberstellung nach Deutschland.



Der ab Juni 1991 von zuvor vier auf zehn Zugpaare stark verdichtete Fahrplan im Nordteil der Aspangbahn (siehe Seite 85) sah nunmehr auch vier Zugkreuzungen in Maria Lanzendorf vor. Nach einem kurzen 5047er-Intermezzo dominierten zudem erfreulicherweise bald wieder die stilvollen 5145er, und am 30. 7. 1991 trafen hier sogar zwei Wagen dieser Reihe mit Zierspitz und noch vier Frontfenstern zusammen: Links fährt eben der 5145 015/6645 001 als R 2792 neben dem 5145 011/6545 012 als Gegenzug 2781 in den Bahnhof ein.



Nicht nur der bekannte Schlosspark von Laxenburg, sondern auch der auf halbem Weg an der Straße nach Biedermannsdorf gelegene Bahnhof hat sich viel an altertümlicher Noblesse bewahrt. Am 7. 2. 1990 ist der „lange Blitz“ 6545 001/7645 006/5145 001 als Vormittagszug 2702 in Laxenburg-Biedermannsdorf eingetroffen.



Zwischen Müzzschlag und Neuberg verfügte nur Kapellen über ein zuletzt zwar schon unbesetztes, aber sehr attraktives Bahnhofsgebäude. Der 5044.021 wird am 7. 5. 1987 den hier in den R 2986 zusteigenden Fahrgästen nun gleich Schutz vor dem Regen bieten, während sich der Fotograf für dieses Abschiedsbild vom letzten 5044er im Mürtal zuvor sogar wissentlich einer Vorschriftsmisachtung schuldig gemacht hat ...



Diese im Bild hier oben vor der Triebwagen-Seitenwand erkennbare, auf einem Holzpflock angebrachte Tafel war wohl ein Relikt aus längst vergangenen strengen Zeiten und wird aber auch in jenen Jahrzehnten, als in Kapellen noch eventuell ein Bahnhofsvorstand darüber gewacht hat, nicht uneingeschränkt befolgt worden sein, gingen doch ausgerechnet genau von hier aus in Richtung der bewaldeten Berghänge südlich der Bahntrasse einige Wanderwege ab – diese hatten mich schließlich ja auch zum Standpunkt für das obige Foto hingeführt!



Auch der an Werktagen außer Samstag verkehrende GmP passte perfekt zum antiquierten Bahnbetrieb im Mürtal, denn wo sonst konnte der Fahrgast damals noch in einem planmäßig von einer 2060er-Kleinlok geführten Zug reisen! Hier hat am 2. 11. 1984 die 2060.77 in Kapellen eben zwei weitere Güterwagen abgeholt und wird mit dem Zug 72055 gleich ihre nun noch beschwerlichere Fahrt nach Neuberg fortsetzen.



Die auf dieser Seite porträtierten drei Bedarfshaltestellen zwischen Bischofstetten und Ruprechtshofen bildeten schon am 5. 10. 1994 ein weiteres Mahnmal für das Fehlen dringend nötiger Investitionen: So scheint die Holzhütte von Teufelsdorf ja kaum mehr den Erschütterungen der 2190 003 mit dem R 6846 gewachsen ...



In Heinrichsberg (Bild in der Mitte) fuhr die 2190 003 mit dem R 6848 genauso durch wie in Lehenleiten die 2095 004 mit dem R 6843 und der 2190 003 am Zugschluss (Bild unten): Hier gab es zwar jeweils besser erhaltene Unterstandshäuschen, doch auch diese fand wohl nur der Fotograf attraktiv, aber kein Fahrgast.



An Werktagen außer Samstag wurde der komplette R 6965 nach der Ankunft in Ybbsitz am Zugschluss der Garnitur des zuvor aus dem R 6961 gebildeten R 6960 wieder nach Gstadt zurückgeführt, um dort den R 6967 zu übernehmen. Am 22. 8. 1994 schob die 2091 011 an der Osteinfahrt zum Bahnhof Gstadt, wo die Gleise nach Lunz am See und Ybbsitz nebeneinander verliefen, beim R 6960 nach, dessen Zuglok 2091 009 durch die an beiden Frontseiten gleich hohen Vorbauten eine ästhetisch angenehm auffallende Außenseiterin war.



Züge nach Lunz am See und Ybbsitz verließen recht häufig fast zeitgleich den Abzweigebahnhof Gstadt (vgl. vorige Seite oben), doch am 22. 8. 1994 war es der netten Mithilfe des Bahnhofsvorstands sowie der beiden Lokführer zu verdanken, dass die 2091 007 mit dem R 6921 und die 2091 011 mit dem R 6971 in perfekter Parallelfahrt am Ende des zweigleisigen Abschnitts vorbeikamen, was dem Fotografen diese denkwürdige Aufnahme ermöglichte, die auch stark an die einst ganz ähnliche Situation in Alt Nagelberg im Waldviertel erinnert!



Noch im Jahr 2001 hatte man an Samstagen ausgerechnet eine 1041er für den nur an Wochenenden von Amstetten nach Selzthal verkehrenden Gesäuse-Eilzug 1800 eingeteilt, doch am 11. 8. 2001 überraschte bei der Durchfahrt im Bahnhof Frauenberg an der Enns die 1040 006: Sie war damals für einige Zeit im 1041er-Turnus mitgelaufen und stellte mit ihrem bunt gemischten Wagensatz ein wirkliches *Schmankerl* dar ... und dabei zugleich den vermutlich letzten Einsatz einer Lok ihrer Reihe im höherrangigen Reisezugverkehr!



Auch die oft kränkelnden und daher nur rund 30 Jahre alt gewordenen dreiachsigen 1067er dienten in Selzthal aus: Von den zwei am 30. 3. 1991 noch existierenden Loks dieser recht auffälligen elektrohydraulischen Reihe konnte hier die 1067 004 beim Verschieben einer Garnitur deutscher Reisezugwagen festgehalten werden – sie hatte kurzfristig die noch ältere, in meinem obgenannten Buch eingehend präsentierte 1161.020 ersetzt.



Für den auf Seite 139 oben schon einmal gezeigten, am 2. 7. 1997 mit ET 21104 und ET 24103 doppelt bespannten R 8202 bot sich aufgrund der frühen Tagesstunde als nächster Fotostandpunkt erst der Planhalt in Stadl-Paura an ... und hier fällt auf, dass beim führenden Triebwagen die vorderste Seitenscheibe offenbar bereits gebrochen ist und nur noch notdürftig mit einem transparentem Klebeband zusammengehalten wird.



Trotz der im Jahr 1993 erfolgten Umbezeichnung des GmP 76952 in den Platzzug R 8210 wurde daraufhin auch diesem recht oft Transportgut mitgegeben, was dann wiederum einen Altwagen mit Normkupplung erforderte: Am 19. 7. 1994 hatte der ET 24103 in Stadl-Paura zwei ganz unterschiedliche Wagen am Haken.