

# das Weinviertler Lokalbahn-Requiem in der ÖBB-Tonart R-Moll:



## 3. Satz (Allegro): Renaissance ...

... in dem ab Mitte 1988 von den ÖBB dann nur noch planmäßig betriebenen Bahnkreuz südlich von – und später auch wieder rund um – Groß Schweinbarth sowie im kurzen Stück Drösing – Zistersdorf: Hier fahren nun deutlich mehr Züge als zuvor im gesamten Lokalbahnnetz, doch auch dieser fortschrittliche und anschluss-taugliche Taktverkehr mit den damals jungen Triebwagen der Reihe 5047 fand im neuen Millennium sukzessive sein Ende.

*Bild:* Das Tangieren der Ostbahn hatte den Lokalbahnbetrieb von und nach Obersdorf bis 2019 gerettet – am 24. 5. 2019 wartet am Gleisstützen der 5047 013 als R 7221.

(Foto: Leiß)

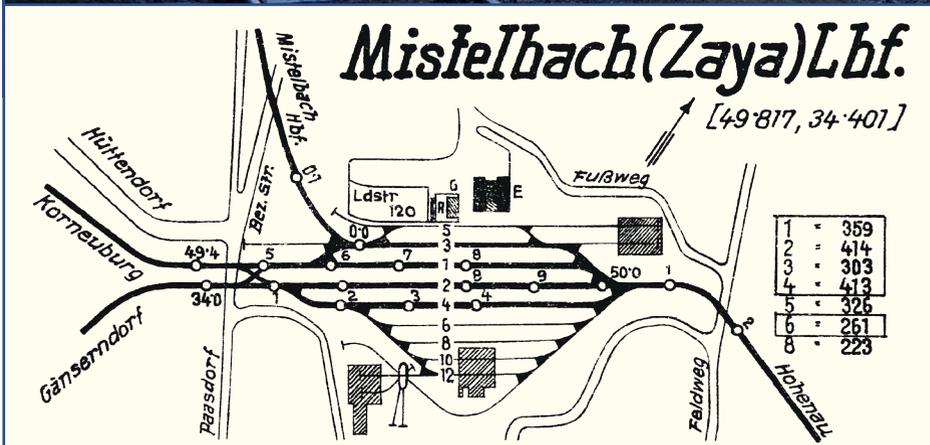


## 4. Satz (Andante): Recycling ...

... vieler nach den Einstellungen ab dem Jahr 1988 jäh ihrer Funktion beraubten Gebäude: Manche der Bahnhöfe dienen nun privaten Wohnzwecken, manches verfällt oder wurde schon abgetragen – und manches findet sich recht unerwartet in sehr überraschender und origineller Weiterverwendung, so etwa an einem Feldweg, der einst das Gleisbett des Schienenstrangs für die letztlich leider glücklosen Lokalbahnzüge gewesen ist.

*Bild:* Das unverwüsthliche frühere Haltestellenhäuschen von Walterskirchen fungierte am 29. 3. 2021 als Schuppen, der wie sonst wohl keiner auch seinen Standort auswies.

(Foto: Leiß)



Eisenbahnkennern ist der Mistelbacher Lokalbahnstation als letztes Betriebszentrum für die im Weinviertler Nebenbahnnetz noch bis in die 1970er-Jahre von Dampfzügen geprägte Zugförderung bekannt. An diese Ära erinnernd bespannten hier am 9. 12. 2012 die 93.1420 und 52.4984 den mit 1200 Tonnen Zuckerrübenfracht imposant langen G 74292 für die Fahrt nach Hohenau.

(Foto: Steiner)





Der Bahnhof Pirawarth bot die stilvolle Kulisse für so manche interessante Zugbegegnungen, von denen drei besondere nun diese Doppelseite füllen: Nur an Samstagen tangierten einander in der Periode 1984/85 hier gleich drei von den vier Altbaetriebwagenumläufen – am 9. 6. 1984 waren es der 5144.02 als R 7310, der 5144.01 als R 7313 sowie der 5042.15 als R 7413. (Foto: Leiß)

Nebenseite oben: Am 12. 8. 1985 lockte eine weitere bemerkenswerte Konstellation: Von Montag bis Freitag bespannte jetzt eine 2050er den R 7313, und so erwartet zur gleichen Morgenstunde wie soeben die 2050.09 den Gegenzug 7310, mit dem dann auch der vom R 7421 freigewordene und eben leer hierher geführte 5042.14 nach Mistelbach überstellt werden wird. (Foto: Leiß)

Nebenseite unten: Die Laderampe diente am 31. 7. 1985 als geeigneter Blickpunkt auf das den Tag stets abschließende Zugtreffen: Der hereinkommende „Blaue Blitz“ 6545/5145.07 des R 7316 macht den Weg frei für die Weiterfahrt des 5144.01 als R 7429; er verdankt seine außergewöhnliche Länge lediglich der planmäßigen Rückführung der zwei Wagen des GmP 80361. (Foto: Leiß)



Noch am 25. 8. 1976 mussten 52er im Weinviertler Lokalbahnverkehr aushelfen: Die 52.7594 hatte den nachmittäglichen G 71230 von Mistelbach LB nach Hohenau zu führen, hier festgehalten in lichttechnisch wohlüberlegter Perspektive. (Foto: Luft)

Bild unten: Am 12. 5. 2024 war die Bahnstrecke durch den Verein *Neue Landesbahn* von Mistelbach bis hierher wieder revitalisiert, und die 2062.53 glänzte mit ihren geschmackvollen Muttertags-Sonderwagen vor der Rückfahrt blitzblank in der Sonne. (Foto: Leiß)





## Pulkau

Geschäftsführerbahnhof\* an der Strecke  
**Zellerndorf – Sigmundsherberg**  
(Eröffnung 1872)

Bahn-Km 10,9 (ab Zellerndorf)

ÖBB-Fahrplanbilder (2. Republik):

12 d in den 1950ern,

12 e bis 1975,

94 c \* bis 1988

Der große Bahnhof im Nirgendwo verdankte seine Bedeutung wohl hauptsächlich der strategischen Errichtung einer mittigen Ausweichstation zwischen Zellerndorf und Sigmundsherberg: Einen Kilometer südlich von Großreipersdorf, jedoch zwei vom erst dahinter liegenden Ort Pulkau entfernt, erspähte das suchende Auge am Bahnsteig noch am ehesten einige Häuser des westlich benachbarten Rafing, wo sich bereits die nächstfolgende Bahnhaltestelle befand (s. d.). Doch anstelle von *Großreipersdorf-Rafing* hieß der Bahnhof eben *Pulkau*, wobei man sich über die tatsächliche Entfernung dorthin in jenen Zeiten, als dies auch noch einen Eintrag im Kursbuch fand, offenbar nicht wirklich vollends im Klaren war, vergrößerte sich doch um 1960 die Distanz plötzlich auf geheimnisvolle Weise von zwei auf drei Kilometer, wie ein direkter Vergleich der bei diesem Bahnhof hinzugefügten Ziffern in eckigen Klammern in Band 1 auf den Seiten 17 oben und 124 rechts unten aufzeigt. – Personenzüge benützten in Pulkau grundsätzlich das ganz außen gelegene Durchgangsgleis, doch fand an Schultagen bis zuletzt auch eine Kreuzung statt, und so hielt am Morgen des 10. 3. 1987 die 2045.020 mit dem zuerst ankommenden R 6270 in der Ausweiche und abseits des Hauses.

(Foto: Leiß)



Die Historie der kleinen Eisenbahn-Endstelle in Stammersdorf ist untrennbar mit jenem anderen Verkehrsmittel verknüpft, das viele Wiener immer noch altertümlich als ihre *Tramway* bezeichnen: Bereits 1886 hatte die Straßenbahn hier den nördlichen Stadtrand erreicht und wurde 1903 sogar bis nach Auersthal verlängert. Die im darauffolgenden Jahrzehnt vorgenommene Elektrifizierung im urbanen Bereich erforderte dann jedoch die Abkopplung von der nun im Weinviertel schon vernetzten Landesbahn, und so entstand jener Bahnhof, vor dem am 16. 4. 1963 noch auf der ostseitigen Straßenbahn-Kuppelendstelle (vgl. Gleisplan nebenseitig) der aus dem Marshall-Hilfsprogramm stammende „Amerikaner“ Z 4223 als ein Zug der Linie 331 vom Franz-Josefs-Kai endet. (Foto: Navé)

Nebenseite oben: An der gegenüberliegenden Hausfront wendeten nunmehr bis 1988 die Lokalbahnzüge nach Dobermannsdorf, und am Morgen des 13. 3. 1987 waren mit dem 5042 014 als R 7412 sowie einem kleinen Motorbahnwagen für einen Arbeits-einsatz tatsächlich beide Gleise belegt. Die mittlerweile ihre neue kurze Liniennummer 31 führende Straßenbahn nach Stammersdorf besaß jetzt eine Umkehrschleife auf dieser Seite des Bahnhofs, wie die Fahrleitungen in der rechten Bildhälfte belegen. (Foto: Leiß)



Wir wenden den Blick nach Nordwesten, denn der leicht erhöhte Feldrand neben dem Durchgangsgleis bot sich auch in diametraler Richtung als lohnender Fotostandpunkt an, sodass diese Doppelseite ebenso mit zwei Vergleichsbildern aufwarten kann – hier sogar im zeitlichen Abstand von mehr als dreieinhalb Jahrzehnten. – Am 2. 4. 1983 ist die Triebwagengarnitur 6545/5145.10 als R 7215 in Wetzleinsdorf eingefahren, und die günstige Halteposition des mit seinem gepflegten und damals noch im komplett unverfälschten Altbauzustand befindlichen Steuerwagens voraus fahrenden *Blauen Blitzes* gestattete auch den Durchblick auf den ansprechenden alten Trakt der örtlichen landwirtschaftlichen Lagerhausanlage, die durch den Zubau des hohen Turmsilos eine weitere Aufwertung erfahren hat: Auch an diesem Frühlingstag und somit abseits der Agrar-Hauptsaison sind Güterwagen auf dem Ladegleis beigestellt.

(Foto: Leiß)

