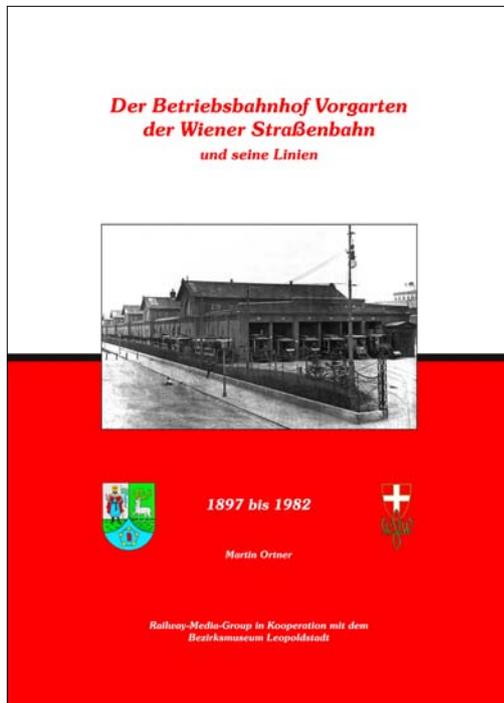


Martin Ortner: Der Betriebsbahnhof Vorgarten der Wiener Straßenbahn und seine Linien

112 S. A4, 65 farbige und 150 SW-Abb., Verlag Railway-Media-Group, Wien 2013, € 35,00



Der Bau der siebengleisigen Halle I wurde 1895 von der damaligen privaten Wiener Tramwaygesellschaft (WTG) schon in Erwartung eines künftigen elektrischen Betriebes begonnen. Ab 281.1897 war sie denn auch der Betriebsstützpunkt der ersten „Elektrischen“ in Wien, der 9,4 km langen „Transversallinie“ Vorgartenstraße – Wallgasse, die unterwegs den Nord-, den Nordwest-, den Franz Josefs- und den Westbahnhof berührte. Der durchschlagende Erfolg des elektrischen Betriebes und dessen rasche Ausweitung bedingte schon 1898 den Bau der Halle II an der Stelle wo sich zuvor die Stallungen für nicht weniger als 500 Tramwaypferde befunden hatten. Damit war Vorgarten zu einem der größten Betriebsbahnhöfe Wiens geworden.

Minutiös beschreibt das Buch anhand zahlreicher Pläne und Fotos die gesamte Entwicklung über die Verwüstungen im Zweiten Weltkrieg und den Wiederaufbau bis zum traurigen Ende im September 1982. Dieses ergab sich durch den völlig überraschenden Einsturz der Reichsbrücke am 1. August 1976 und die darauf folgende Umplanung der U1 und damit die Führung derselben über die neue Brücke anstatt einer eigenen knapp stromaufwärts gelegenen Donauquerung. Die Gleise über die Reichsbrücke wären wohl im Sinne eines Netzzusammenhanges zumindest als Betriebsgleis erhalten geblieben und der Bau der Remise Kagran II nicht notwendig geworden. So aber hatte mit dem Verlust der transdanubischen Linien Vorgarten seine Daseinsberechtigung größtenteils eingebüßt und in weitere Konsequenz verschwanden in der Folge auch die Gleise in der Engerth- und Ausstellungsstraße.

Außer dem Betriebsbahnhof selbst befasst sich das Buch auch mit der mit ihm schicksalhaft verknüpften Reichsbrücke, den hier verwendeten Personentriebwagen und Arbeitsfahrzeugen (hier befand sich ja auch das zentrale Schienenlager, welches für interessante Sondertransporte sorgte) und der Geschichte der von hier aus betriebenen Linien.

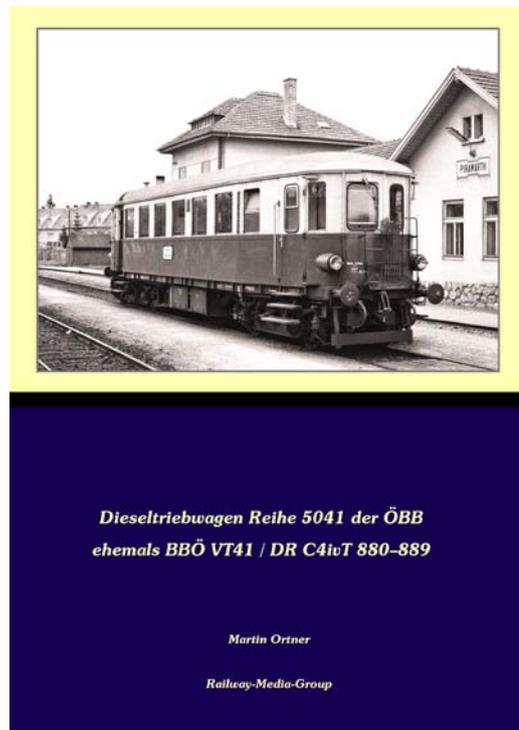
Die Bildqualität ist im Großen und Ganzen zufriedenstellend, ein Teil der Schwarzweißaufnahmen hätte nach Ansicht des Rezensenten ein wenig kontrastreicher sein können, ebenso hätte die Bildausstattung noch gewonnen wenn einige nicht unbedingt notwendige Fotos weggelassen und dafür statt drei nur zwei dafür entsprechend größerer Bilder pro Seite angeordnet worden wären.

Insgesamt ein schönes und wichtiges Buch für jeden Freund der Wiener Straßenbahn!

Alfred Luft

Martin Ortner: Dieseltriebwagen Reihe 5041 der ÖBB

112 S. A4, 74 SW- und 38 Farbbilder, zahlreiche Pläne und Tabellen, Verlag Railway-Media-Group, Wien 2013, € 35,00



Nach einer Versuchsphase mit Triebwagen mit Verbrennungsmotoren, von denen die Mehrzahl Einzelstücke blieben, wurde 1933 erstmals mit den Wagen VT 41.01–10 eine als Serie zu bezeichnende Beschaffung getätigt. Mit einem Dienstgewicht von 34 t und einer Motorleistung von gerade einmal 160 PS war der VT 41 eine lahme Ente. Die Berichte über thermische Überlastung der dieselektrischen Antriebsanlage und die Einsatzbeschränkungen auf steileren Strecken ziehen sich durch die ganze Betriebsgeschichte – aber dafür hatte man endlich eine solide Konstruktion, die schließlich über 40 Jahre treu ihren Dienst versah.

1938 bezeichnete sie die Deutsche Reichsbahn als C4iVT 880–889 und sieben Stück erlebten 1953 noch die Umzeichnung auf 5041. Die letzten wurden 1977 ausgemustert, der unter diesen befindliche 5041.03 gelangte glücklicherweise in den Bestand des Technischen Museums und ist heute eines der Schmuckstücke der Sammlung des VEF in Schwechat.

Der recht informative Text beginnt mit einer ausführlichen technischen Beschreibung nach den Originalunterlagen der Simmeringer Maschinen- und Waggonfabrik, gefolgt von den Kapiteln „Inbetriebnahme und Erprobung“ und „Einsatz und Umbauten“ sowie dem Kuriosum eines nach 42 Jahren zufällig entdeckten Konstruktionsfehlers. 20 Seiten befassen sich mit den Beiwagen. Auf die 10 1933 mitgelieferten Leichtbauzweiachser (nachmalige Reihe 7040) folgte eine Reihe weiterer Fahrzeuge, angefangen mit den ab 1936 umgebauten Wiener Stadtbahnwagen, die dafür wegen ihrer leichten Bauart prädestiniert waren, bis zuletzt zu den für den 5041 viel zu schweren Spantenwagen mit Gepäckabteil (Reihe 7440). Allein schon wegen ihrer Überzahl konnte man alle diese Anhänger natürlich auch hinter neueren Triebwagen wie auch in lokbespannten Zügen sehen. Das hinderte den Betrieb freilich nicht daran gelegentlich einen ganz gewöhnlichen grünen Waggon an einen 5041er zu hängen! Am Schluss sind noch drei Seiten den Modellen des 5041 und etlicher Beiwagen gewidmet.

Die Qualität der Wiedergabe der Schwarzweißfotos ist stark schwankend zwischen blass und flau und kontrastreich mit ausgewogener Helligkeitsabstufung, bei den Farbbildern ist oft ein Blaustich festzustellen. Als Testobjekte seien die Aufnahmen Seite 87 oben und Umschlag hinten angeführt, welche Motive in unserem „Postkartenkalender Österreichische Eisenbahnen“ in wesentlich natürlicheren Farben zu sehen sind (Juni 1991 bzw. Titelblatt 1998). Trotz dieser kritischen Anmerkungen ist das Buch im Großen und Ganzen recht ansehnlich und jedem Interessenten zu empfehlen.

Alfred Luft

PS: An dieser Stelle möchte der Rezensent seine erste bleibende Erinnerung an den 5041 anschließen. Es war dies eine Fahrt im Februar 1955 bei orkanartigem Schneesturm von Wiener Neustadt nach Wien über die Pottendorfer Linie auf dem als Einstiegsplattform für den Fahrgast zugänglichen Führerstand II. Die seitlich auftreffenden Böen ließen den Wagenkasten gehörig schwanken und mehrfach durchstießen wir frisch aufgeworfene, damals noch mit Umlaut a geschriebene Wechten, wobei jedesmal die beiden gerade unter uns befindlichen Elektromotoren ein jammerndes Geräusch von sich gaben und das Amperemeter ruckartig nach oben schnellte!

Otto Leiß: BilderBuchBogen Weinviertel – Land der Lokalbahnen, Band 2

112 S. A4, ca. 200 ausschließlich farbige Abb., ein Beilageblatt Fahrpläne 1986, Verlag Railway-Media-Group, Wien 2013, € 29,00



Nach dem in unserer Nummer 4/2013 besprochenen ersten Band ist nun also der zweite Teil erschienen, der – wie auf dem abgebildeten Buchdeckel zu ersehen – die zweite Hälfte der Weinviertler Lokalbahnen behandelt. Bis auf die Nordbahn-Flügelstrecke (Lundenburg) – Wildendürnbach – Laa – Zellerndorf – Sigmundsherberg handelt es sich um Strecken der ehemaligen NÖLB. Der geraffte Einleitungstext findet sich auch in englischer und tschechischer Sprache. Dieser Bildband enthält ausschließlich Fotos des Autors aus den 80er- und 90er-Jahren, womit er natürlich nur Dieseltriebfahrzeuge enthält. Da aber zu dieser Zeit die alten Triebwagenreihen 5042, 5044, 5144 und 5145 hier ihr Ausgedinge verbrachten werden die Bilder besonders den Verehrern dieser Veteranen Freude bereiten. Weiters sind die Lokreihen 2043, 2143, 2050, 2062 und 2067 vertreten. Über das Eisenbahntechnische hinaus vermitteln die wiederum recht schön gedruckten Fotos einen guten Eindruck von der glücklicherweise weitgehend unzersiedelten bäuerlich geprägten flachen bis sanftwelligen Landschaft des Weinviertels.

Alfred Luft

Alle hier besprochenen Werke sind sowohl bei den Verbandsabenden des VEF im Verbandslokal „Zum Hagentaler“ als auch per Postversand (Kontaktdaten unter www.vef.at) zu beziehen.