

Das Buch

Mit diesem Band aus der Reihe „BilderBuchBogen“ unternehmen wir eine Bahnreise in das niederösterreichische Voralpenland, durch die Täler der Triesting, Gölsen und Traisen. Es handelt sich dabei um die Strecken von Leobersdorf nach St. Pölten und von Traisen nach Kernhof mit der Abzweigung von Freiland nach Türnitz. Im Kursbuch der Österreichischen Bundesbahnen wurden diese Strecken viele Jahre im Fahrplanbild 11a dargestellt. Erst mit der Aufgabe des durchgehenden Verkehrs von Leobersdorf nach St. Pölten wurden auch die Fahrpläne getrennt ausgewiesen.

Zwei Autoren aus unterschiedlichen Generationen porträtieren mit ihren Bildern den typischen Bahnbetrieb aus der Zeit der 1960er Jahre bis nach der Jahrtausendwende.

Auf die bildliche Darstellung des Bahnbetriebs der Jahre nach der Jahrtausendwende wurde bewusst verzichtet. Vielmehr mag dieser BilderBuchBogen für alle Interessierten ein Anstoß sein, die Strecke jetzt zu besuchen, um zu sehen, wie sich die Fotostellen und Zugarbildungen zwischenzeitlich gewandelt haben. Stillgelegte Streckenteile wurden teilweise zu Radwegen umgebaut, während die Trassen der noch befahrenen Abschnitte zum Teil stark verwachsen sind, wodurch Aufnahmen der in diesem Buch gezeigten Art nicht mehr möglich sind. Die Triebwagen der Reihen 5046 und 5146 wurden 1996/97 ausgemustert, Diesellokomotiven der Reihe 2143 werden nur mehr vor Güterzügen eingesetzt und für die Reihe 2043 gibt es keinen planmäßigen Einsatz mehr. Die Reihe 2048 wurde bereits vor längerer Zeit abgestellt und die gar nicht so alten 5147er Doppeltriebwagen wurden nach Ungarn verkauft. Die 5047er Triebwagen sind nun allgegenwärtig.

Die ÖBB haben sich viele Jahre lang wenig intensiv um einen engen Kontakt zu den Fahrgästen dieser Strecken bemüht. Investitionen in die Streckeninfrastruktur unterblieben großteils bzw. wurden nur im absolut erforderlichen Ausmaß getätigt, damit die Sicherheit der Fahrgäste nicht beeinträchtigt wurde. Dadurch blieb der idyllische Nebenbahncharakter der Bahnen erhalten, welcher allerdings nicht mehr zeitgemäß war. Der zunehmende Wohlstand der Bevölkerung hatte dazu geführt, dass sich immer mehr Bewohner ein eigenes Auto leisten konnten. Die Angebotsverbesserungen der letzten Jahre wurden daher kaum mehr angenommen, Strecken oder Streckenteile wurden stillgelegt. Die ÖBB konzentrieren sich nun darauf, auf den verbliebenen Strecken das Angebot so zu verbessern, dass es eine echte Alternative zum Auto darstellt.

Trotz der Modernisierungen der letzten Jahre lassen sich immer noch Reste dieses einstigen Lokalbahnbetriebes entdecken. Die reizvolle Landschaft der Täler in den niederösterreichischen Voralpen mit ihren weiten Talkesseln und Engstellen lädt vielleicht auch Sie zu einem Ausflug ein.

Die Autoren

Karl Wildberger (KW),

pensionierter Schuldirektor aus Berndorf, hat schon früh damit begonnen, den Eisenbahnverkehr zu dokumentieren. Geboren in einer Wohnung am Bahnhof in Gutenstein, war er von Kindesbeinen an von der Eisenbahn fasziniert. Sehr früh schon begann er, den Eisenbahnbetrieb auf verschiedenen Strecken in Niederösterreich abzulichten. Als Lehrer in Berndorf legte er sein besonderes Augenmerk auf die Lokomotiven und Züge vor seiner Haustür und fotografierte den Planbetrieb im Triestingtal.

Harald Dörner (HD),

Bankangestellter aus Bad Vöslau, hat erst später, in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre, begonnen, den Eisenbahnbetrieb zu fotografieren. Während seiner Schulzeit in der Hauptschule Berndorf wurde er auch von Karl Wildberger unterrichtet. Seine Faszination galt den alten Diesellokomotiven, welche die ÖBB im Planbetrieb einsetzten. Seit seinen ersten Fotoausflügen ins Weinviertel standen die 5046/5146er-Einsätze auf der Leobersdorferbahn im Mittelpunkt seines Interesses. Gleichzeitig wurde auch der gesamte Planverkehr auf diesen Strecken dokumentiert.

Leobersdorf – Hainfeld

Die rund 44 km lange Strecke der Südwestbahn nach Hainfeld beginnt in Leobersdorf an der Südbahn.

Dieser BilderBuchBogen zeigt den Planbetrieb auf der Strecke beginnend in den Sechziger Jahren. Zu dieser Zeit wurde der Zugverkehr fast ausschließlich mit Dampflokomotiven abgewickelt. Die Standardlok im Triestingtal war die Reihe 77 für den Personenverkehr und die Reihen 52 und 152 für den Güterverkehr. Gelegentlich kam auch die Reihe 93 zum Einsatz. Eine Ausnahme war der Einsatz der Diesellokomotive Baureihe 2045 in den Jahren 1964 bis 1966. Am 30. Mai 1970 endete der planmäßige Einsatz der Dampflokomotiven zwischen Leobersdorf und St. Pölten. Die neuen Diesellokomotiven der Reihe 2143 traten in Erscheinung und beherrschten für viele Jahre die Beförderungsleistungen, gelegentlich kamen auch Kremser 2043er zum Einsatz.

In den schwächeren Tageszeiten wurden Dieseltriebwagen verwendet – waren es anfangs die schon betagten Reihen 5044 und 5144, waren es dann bis 1996 die leistungsstärkeren 5046/5146er.



Am Nachmittag des 7. November 1969 treffen sich in Leobersdorf die 1042.539 mit dem P 2913, die 93.1437 kommt mit dem P 5636 aus Kaumberg zurück und die 77.16 steht mit dem P 5615 zur Abfahrt nach Hainfeld bereit. (KW)

Um die alten Triebwagen zu schonen und einen Defekt zu vermeiden, wurde an wärmeren Tagen bei der Bergfahrt ein allfälliger Beiwagen in Pottenstein abgekuppelt und erst bei der Retourfahrt wieder mitgenommen. Die stärkeren Triebwagen der Reihen 5046/5146 fuhren mit zweiachsigen oder vierachsigen Triebwagenanhängern und in den letzten Betriebsjahren dieser Bauart mit Steuerwagen. Als Triebwagensersatz wurde sogar die Reihe 2067 mit zweiachsigen Personenwagen verwendet.

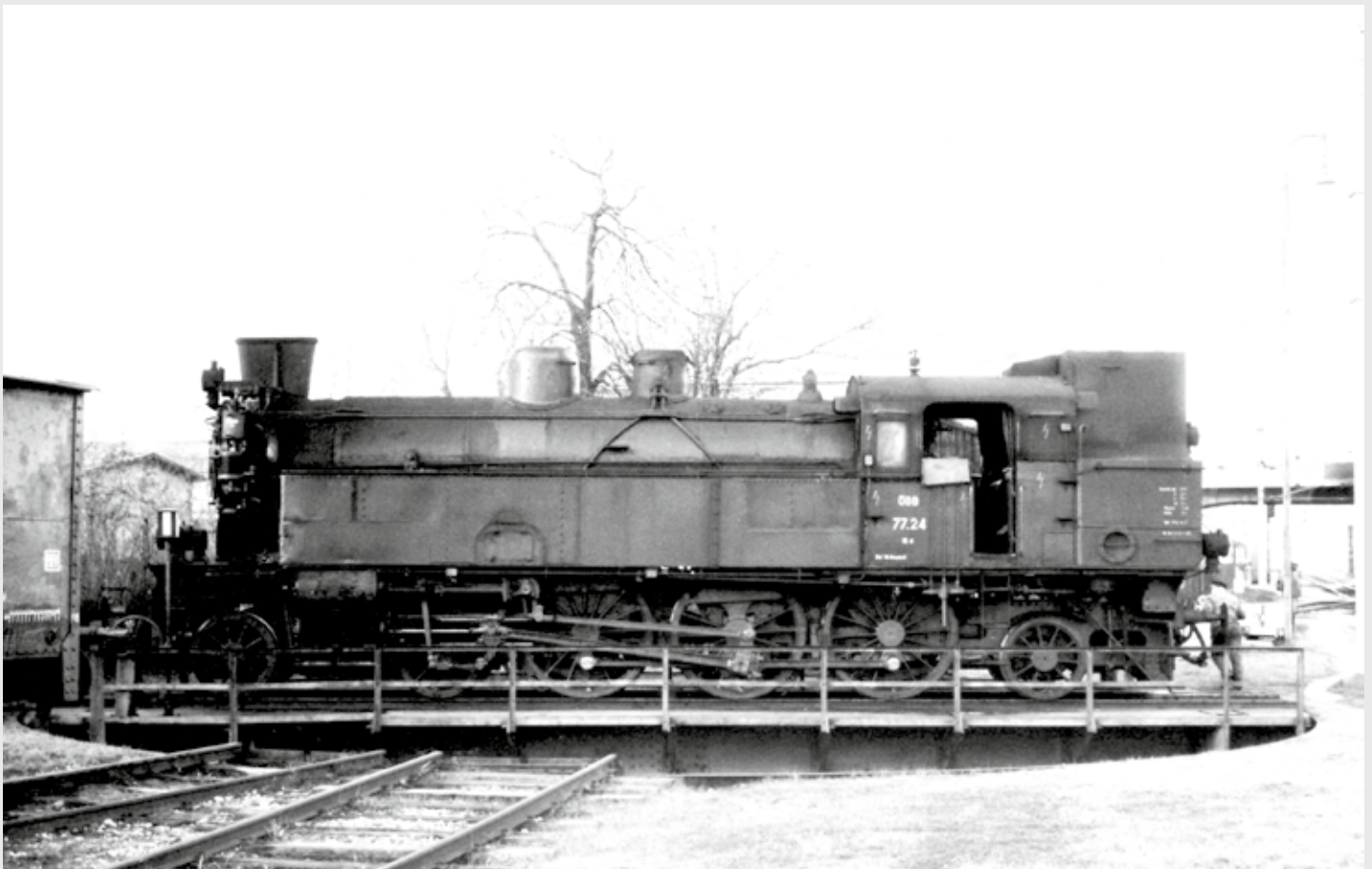
In den Neunziger Jahren wurden dann auch bereits die ersten modernen 5047er eingesetzt. Nach Ausscheiden der alten Triebwagenreihen waren diese und die 5147er Doppeltriebwagen die Träger des Planverkehrs. Im Güterverkehr wurde noch die 2143 und später dann auch bereits die 2016 eingesetzt.

Eine Besonderheit war Mitte der Neunziger Jahre an Sonntagen zu beobachten. Bei zwei Zugpaaren um die Mittagszeit wurde mit „Lok und einer Klasse“ als Triebwagensersatz gefahren. Es war das eine 2143 und ein vierachsiger Personenwagen. Gründe dafür sind keine bekannt.

Von der Strecke nach Hainfeld sind zum Zeitpunkt des Erscheinens nur mehr rund 19 km, bis nach Weißenbach-Neuhaus, in Betrieb.



Am 26. April 1992 kämpft sich der 5146.206 mit dem Steuerwagen 6546.218 als Zug 6642 das letzte steile Stück zur Station Gerichtsberg hinauf. (HD)



In Leobersdorf gab es im südlichen Bahnhofsbereich eine Drehscheibe für Tenderloks, die mit Muskelkraft bewegt werden musste. Lokführer und Heizer wenden am schneelosen 2. Jänner 1966 ihre 77.24 zur Fahrt über den Gerichtsberg. (KW)



Die Kilometrierung der (ehemaligen) Südwestbahn beginnt in Leobersdorf, wo sie von der Südbahn abzweigt. Bis 1990 gab es hier nur drei Gleise für den Gesamtverkehr und ein Magazingleis. Erst im Sommer 1990 wurden die ersten Bahnsteige errichtet und nach Abtragung des Magazins die Gleisanlagen erweitert.

Am 6. Juli 1967 fährt die 1042.505 mit dem E 963 in Richtung Wr. Neustadt. Die 77.77 setzt sich mit dem P 5611 nach St. Pölten in Bewegung und die 77.16 brachte den P 5610 aus St. Pölten und fährt als Lokzug ins Heizhaus nach Wr. Neustadt. (KW)



Am kalten 8. Dezember 1969 versammelten sich nach ihrer Ankunft in Leobersdorf der 5144.04 vom P 5510 und die 77.08 und 77.73 vom P 5610 zur gemeinsamen Rückfahrt ins Heizhaus Wr. Neustadt. An Feiertagen wurde in Hainfeld aus Umlaufgründen (Ausfall P 5622) beim P 5610 eine 77er als Leervorspann beigegeben. (KW)



Beim Einsatz der Reihen 5046 und 5146 musste einige Zeit mit vierachsigen Beiwagen, vereinzelt auch mit grünen Zweiaxsern, gefahren werden. 5146.108 fährt mit Beiwagen 7759.11 am 9. April 1985 als P 6619 in Leobersdorf aus. (KW)



Kein Schnee am 27. Dezember 1992, als der Triebwagen 5046.211 mit dem Steuerwagen 6546.206 voraus als Zug 6607 den großen Bogen in Richtung Wittmannsdorf durchfährt. Bis Wittmannsdorf ist die Strecke elektrifiziert, um einen Lokwechsel im Bahnhof Leobersdorf zu vermeiden. Früher gab es direkte Züge von Wien nach St. Pölten oder Gutenstein. (HD)