

Der akute Triebfahrzeugmangel in der unmittelbaren Nachkriegszeit hatte zur Motorisierung von fünf ursprünglich für die 5044er gefertigten Steuerwagen geführt, die nachfolgend als Reihe 5144 in den ÖBB-Bestand eingegliedert wurden. Diese Neuzugänge waren äußerlich auf den ersten Blick kaum von ihren Vorbildern zu unterscheiden, bis sie dann aber, ziemlich unerwartet, rund um 1980 noch einmal umgebaut wurden, was ihnen dann doch ein markant verändertes Aussehen verleihen sollte, wie untenstehend nun gleich gezeigt wird. – Letzter im antiquierten originalen Erscheinungsbild der Reihe 5044 war der 5144.02, er ist hier noch am 7. 5. 1983 als R 7416 im Bahnhof Stammersdorf zu sehen.

(Foto: O. Leiß)



In den 1970er-Jahren setzte eine erste Ausmusterungswelle von Dieseltriebwagen aus der Zwischenkriegszeit ein, während die 5145er und 5046er bzw. 5146er damals als noch unverbraucht und zeitgemäß galten. Vor der Beschaffung von Neubaufahrzeugen bekamen somit zunächst die noch recht gut erhaltenen fünf 5144er eine Rundum-Erneuerung, deren auffälligstes Merkmal das nun modernere Erscheinungsbild in Form der jetzt an die „Blauen Blitze“ angelehnten Frontpartien darstellte. Erster Umbauwagen war der 5144.03, dem auch als einziger noch bis zum Herbst 1986 die markante frontseitige Kennzeichnung fehlte. Als Plantriebswagen der Strecke Siebenbrunn-Leopoldsdorf – Engelhartstetten kam er kaum auf anderen Strecken zum Einsatz, doch am 24. 8. 1986 „verirrte“ sich der 5144.03 als R 7412 tatsächlich auch einmal nach Stammersdorf.

(Foto: O. Leiß)







Auersthal, einst Endpunkt der Dampftramwaylinie aus Wien, hatte sich seinen besonderen Stellenwert als noch bis 1988 besetzter und somit letzter Geschäftsführerbahnhof zwischen Stammersdorf und Groß Schweinbarth bewahrt. Die Bedeutung der Strecke für den Fahrgastverkehr ging schon viel früher bergab, doch am 30. 1. 1960 schien bei dem von der 93.1419 geführten Personenzug 4413 – er entspricht dem späteren R 7412 – die Lokalbahnwelt noch in Ordnung. (Foto: H. Navé)

Nebenseite oben: Westlich des Bahnhofs von Auersthal prägen nicht nur das stattliche Gebäude und der benachbarte hohe Lagerhausturm das Landschaftsbild, sondern zusätzlich auch die hier nun allgegenwärtigen Erdöl-Pumpsonden. Davor sind am 26. 3. 1987 der 5042 014 und der 6545 006/5145 004 als R 7417 nach Stammersdorf unterwegs. (Foto: O. Leiß)

Nebenseite unten: Die Luftaufnahme vom 25. 4. 2019 lässt hinter dem als R 7231 an ähnlicher Stelle fahrenden 5047 024 durch-aus beachtliche Distanzen zwischen dem Bahnhof und dem Ortszentrum von Auersthal erkennen. (Foto: W. Prokop)





Die erste von nur zwei Brücken über das Gleis der Stammersdorfer Lokalbahn diente zwischen Martinsdorf und Hohenruppersdorf bloß einem Feldweg und bot am trüben 7. 12. 1984 den willkommen erhöhten Standpunkt für dieses Bild vom R 7417 in dessen letzter Fahrplanperiode mit Doppeltraktion bereits ab Zistersdorf. Hier sind der 5042.14 und der 5145/6545.04 zu sehen – in den drei Folgejahren kam das zweite Triebfahrzeug dann erst in Groß Schweinbarth an den Zug. (Foto: O. Leiß)

Nebenseite oben: In der Endzeit des Dampfbetriebs fanden im Weinviertel vornehmlich 52er vom Heizhaus Straßhof ihr letztes Betätigungsfeld, doch schon am 25. 8. 1976 zeigt dieser aufschlussreiche Querblick auf und vor allem in den „Bummler“ 7421 vor der Kirche und dem Friedhof von Klein Harras, dass hier kein Fahrgast mehr von der 52.6084 Notiz nahm. (Foto: A. Luft)

Nebenseite unten: Am 11. 5. 1976 führte dieselbe Lok noch den nicht minder zeitintensiven Langlauf des GmP 71332; sie überquert soeben langsam und mit lautem Pfeifsignal die Straße von Klein Harras nach Hohenruppersdorf. (Foto: E. Kabelka)



Für die Zistersdorfer lag die Bedeutung des als Abzweigungspunkt mit einem großen Gebäude ausgestatteten Bahnhofs kaum in den Destinationen Stammersdorf oder Dobermannsdorf, sondern vorwiegend in der Fahrtrichtung Drösing. Diese Lokalbahn wurde auch schon früh auf Dieselbetrieb umgestellt: Am 8. 12. 1966 steht der 5041.04 zur Abfahrt bereit. (Foto: H. Navé)

Nebenseite oben: Am 5. 8. 1985 genügte für den Pendelverkehr auf den elf Kilometern zwischen Drösing und Zistersdorf längst ein Solotriebwagen. Umso interessanter zeigte sich der R 7361 durch die Plan-Mitnahme einer Zweiachsergarnitur von einem unpaarigen Gegenzug: Nach der Ankunft im Bahnhof Zistersdorf schiebt der 5042.14 die Wagen zurück. (Foto: O. Leiß)

Nebenseite unten: Fotografisch lockten in Zistersdorf stets die Zugsbegegnungen: Am 24. 7. 1986 war die Fahrzeugsituation so angespannt, dass anstelle von 5144ern links die 2060.92 den R 7372 nach Drösing bespannt und daneben die beiden aller-ältesten Triebwagen 5042.14 und 5044.17 als R 7417 und 7304 von der Stammersdorfer Strecke kreuzen. (Foto: O. Leiß)





Der am 25. 8. 1981 aus Mistelbach LB als Zug 7226 soeben in Dobermannsdorf eingetroffene 5144.01 zeigt hier noch sein altes Aussehen – man könnte ihn glatt für einen 5044er halten, aber diese hatten ja kreisrunde Pufferteller. (Foto: O. Leiß)

Nebenseite oben: An Sonn- und Feiertagmorgen konnte man von Dobermannsdorf in alle vier Richtungen abfahren, doch die schöne Fahrzeugparade interessierte am sonnigen 28. 9. 1986 nur den Fotografen: Neben der Doppeltraktion aus 5144.04 und 5144.05 als R 7225 (Hohenau – Mistelbach, der Zweittriebwagen ab hier als R 7415 – 7315 nach Gänserndorf) stehen der 6545.11 vom Gegenzug 7222 und ganz rechts der Altbau-6545 012 vom R 7463 nach Poysdorf. (Foto: O. Leiß)

Nebenseite unten: Auf der eben erwähnten Strecke nach Poysdorf dominierten in den letzten Jahren die „Blauen Blitze“, doch samstags wurde der R 7464 mit Zweiachsern geführt, die am Nachmittag dann bis Stammersdorf kamen (vgl. Seite 96 unten): Am 22. 3. 1986 trifft in Dobermannsdorf die 2143 059 mit besagtem R 7464 auf den 5042.14 als R 7412. (Foto: O. Leiß)

