

Franz Haas



# Die Lokalbahn Bruck<sup>a</sup>/L. - Hainburg

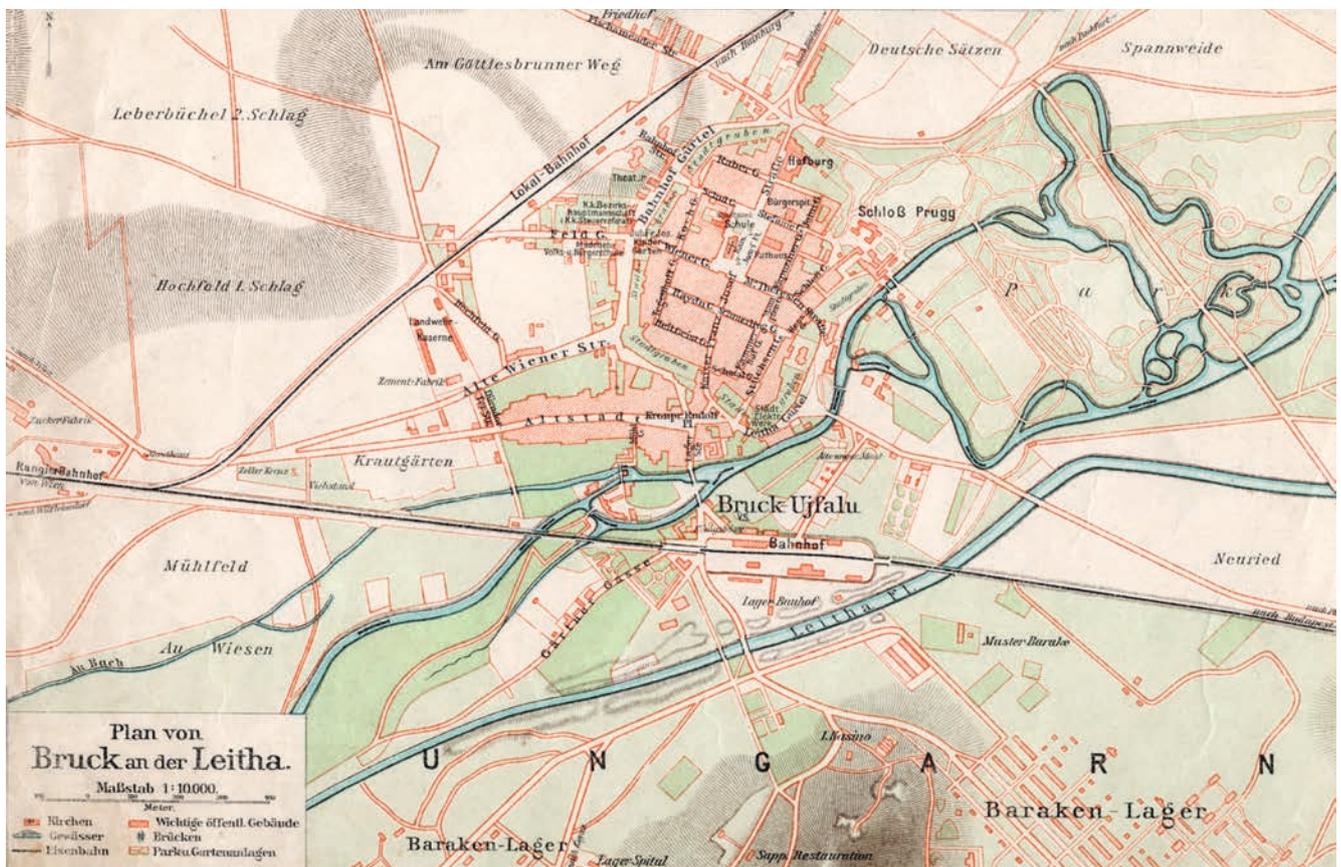


## Die Errichtung der Lokalbahnstrecke nach Hainburg und der Betrieb bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges 1886 – 1914

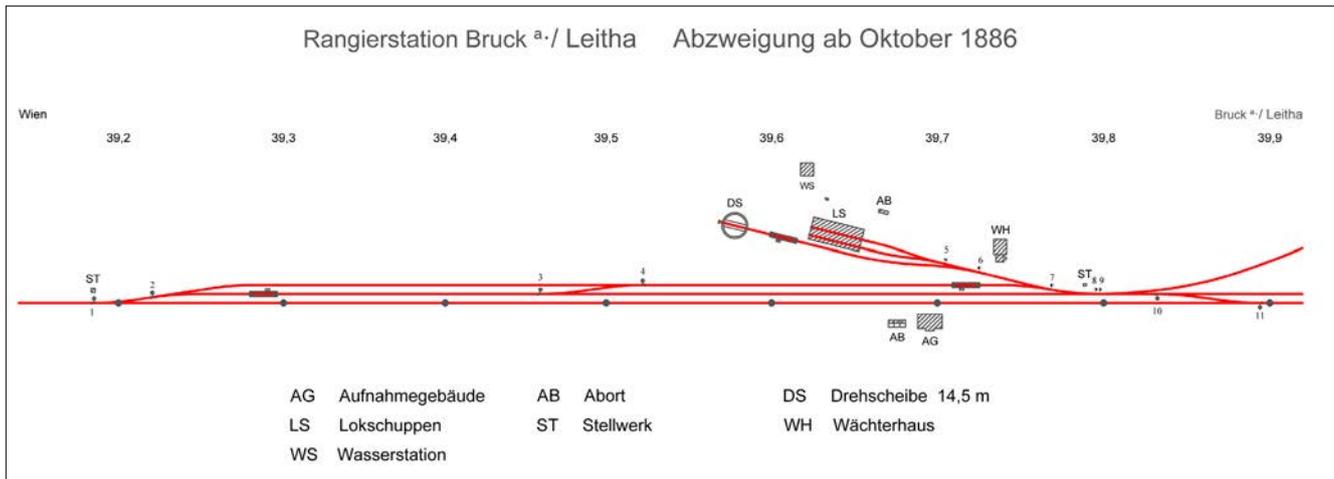
Bereits mit der Konzessionserteilung für die Lokalbahn Schwechat – Mannersdorf am 19. Mai 1882, verpflichtete sich damals Baron Oscar Lazarini über Verlangen der Staatsverwaltung eine Eisenbahnstrecke, abzweigend von einem Punkt dieser Lokalbahn, nach Hainburg zu errichten, sobald die finanzielle Lage der Gesellschaft ausreichend sichergestellt war. Diese Auflage wurde nie schlagend, da die Lokalbahn bereits wenige Monaten nach ihrer Eröffnung von der StEG aufgekauft und der Betrieb übernommen wurde. Mit der Übertragung der Konzession der Lokalbahnstrecke Schwechat – Mannersdorf im Juli 1884 an die StEG, verfügte das k. k. Handelsministerium auch den Bau

der Lokalbahnstrecke nach Hainburg beginnend bei einem Punkt in der Nähe von Bruck an der Leitha – jedoch unbedingt noch auf österreichischem Gebiet. In diesem Vertrag war auch eine eventuelle Verlängerung der Strecke bis zur Landesgrenze nächst Berg vorgesehen. Die Stadt Hainburg lag damals an einem wichtigen Handelsweg zwischen Wien und Pressburg und verfügte über einen Donauhafen für Frachtschiffe, sowie eine Anlegestelle für Personenschiffe.

Nach dem Ausarbeiten der Detailpläne und Einreichung bei den zuständigen Behörden, fand die technisch-polizeiliche Begehung des Streckenabschnittes Bruck – Petronell am 21. Oktober 1885 statt. Da zu



Stadt- und Umgebungsplan von Bruck an der Leitha, in welchem die einzelnen Bahnstationen eingezeichnet sind. Auch die Grenze zwischen der österreichischen und ungarischen Reichshälfte, sowie das Brucker Lager, welches sich in unmittelbarer Nähe zur Bahnstation befindet, sind dargestellt. *Archiv Stadtmuseum Bruck an der Leitha*



Gleisplan der dreigleisigen Abzweigstation Bruck<sup>a</sup>/L. Abzw mit dem Langschuppen und der Drehscheibe aus dem Jahr 1886.  
*Zeichnung Rupert Göd*

diesem Zeitpunkt die meisten einfachen Gebäude – wie Bauernhäuser, Stadl, Scheunen, Schuppen usw. – noch mit Stroh oder Holzschindel eingedeckt waren, wurden die Vertreter der Gemeinden darauf hingewiesen, infrage kommende Bauwerke entlang der Bahnstrecke mit feuerfesten Dächern versehen zu lassen, um mögliche Brände, welche durch Funkenflug entstehen könnten, zu vermeiden. Dieser Umstand führte auch dazu, dass viele Bahnstrecken und Bahnhöfe in einiger Entfernung zu den Ortschaften errichtet worden waren. Die Begeisterung über den Bau der Lokalbahn war bei einem Großteil der örtlichen Bevölkerung derart groß, dass viele Grundbesitzer Zusagen über Grundabtretungen abgaben. Dort wo noch Grundstücke benötigt wurden, setzten die Kommissäre der StEG die örtlichen Gemeindevertretungen stark unter Druck und drohten auch mit Klage, sodass die eingeschüchterten Bürgermeister die vorgelegten, für die Gemeinden meist ungünstigen, Verträge unterzeichneten.

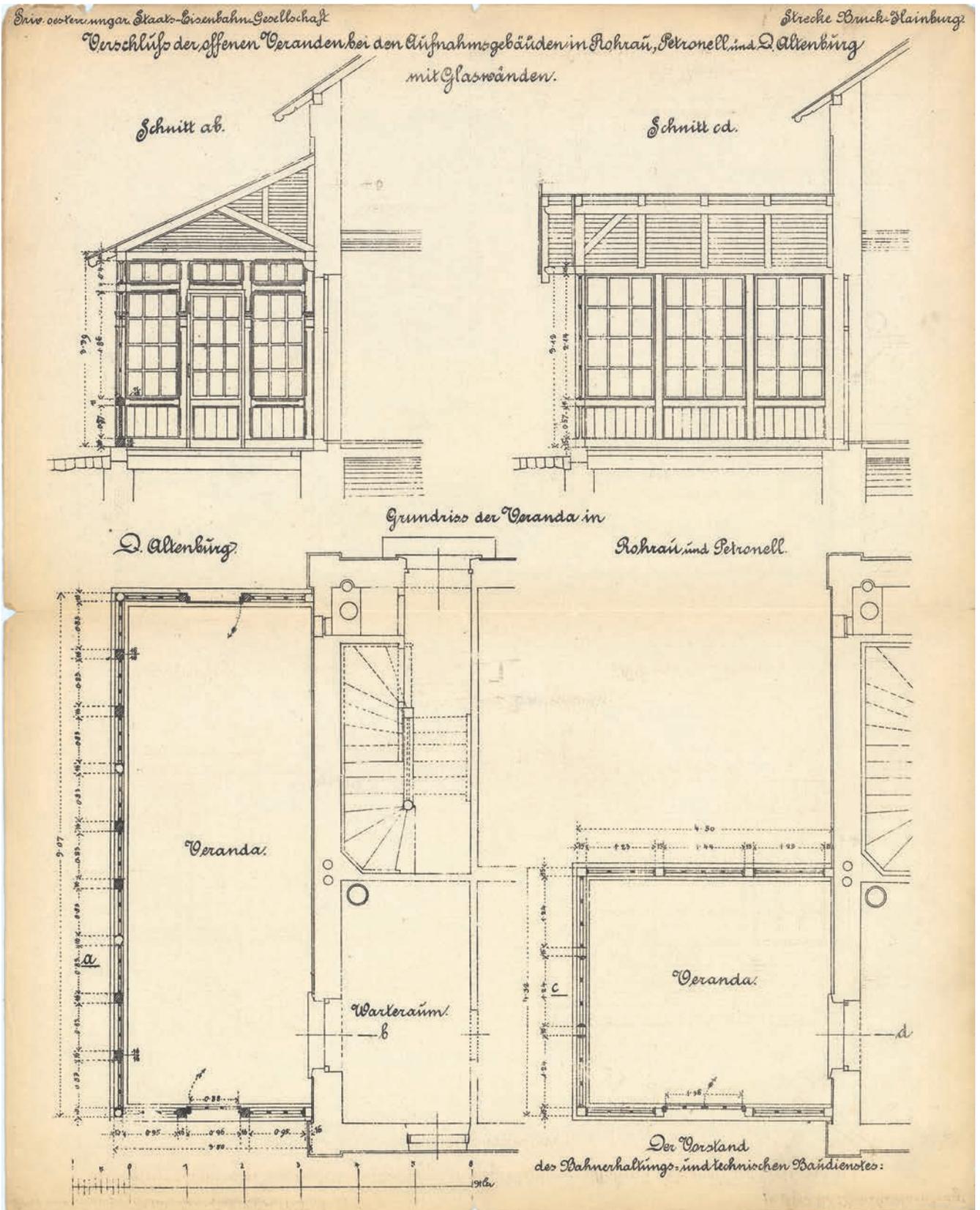
Als Ausgangspunkt der Lokalbahnstrecke entschied sich die StEG die bereits vorhandenen Heizhausanlagen im km 39,7, die noch in der österreichischen Reichshälfte

auf dem Gemeindegebiet von Bruck an der Leitha liegen, zu einer Station auszubauen. Die Lokalbahnstrecke umfährt westlich die Stadt Bruck an der Leitha und führt über die Orte Pachfurth und Rohrau nach Petronell, größtenteils in unmittelbarer Nähe der Grenze zur ungarischen Reichshälfte. Dieses Gebiet war vorwiegend durch Getreideanbau landwirtschaftlich genutzt, aber auch Rinderzucht und Milchwirtschaft wurde betrieben, außerdem gab es in Altenburg einen Steinbruch, von dem sich die Bahngesellschaft ein hohes Transportaufkommen und damit satte Gewinne erhoffte. Auf der Lokalbahnstrecke gab es einfache Betriebsverhältnisse und sie wies daher keine größeren Bahnhöfe auf. Der Betriebsmittelpunkt der Strecke war die Station Bruck<sup>a</sup>/L.-Lokalbahn. Die Aufnahmegebäude wurden nach den Normen der StEG für Nebenbahnen errichtet. Die Stationen Bruck<sup>a</sup>/L.-Lokalbahn, Rohrau, Petronell und Hainburg Güterbahnhof wiesen in der Gleisgeometrie einen Achssprung auf. Alle Weichen waren ortsbedient und schlossgesperrt, in den Stationen, ausgenommen Bruck<sup>a</sup>/L.-Abzw., waren keine Signale vorhanden.

### Achssprung

Als Achssprung versteht man, wenn die durchgehenden Hauptgleise eines Kreuzungsbahnhofes einer eingleisigen Strecke an den Stationsenden versetzt angeordnet sind. Somit muss der durchfahrende Zug eine Weiche in der Ablenkung passieren. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts waren meist die Weichen nur in der geraden Stellung verriegelt. So konnte der Zug in den Bahnhof über die gerade und verriegelte Weiche mit höherer Geschwindigkeit einfahren. Bei der Ausfahrt befuhr der Zug die Weiche dann mit verminderter Geschwindigkeit in der Ablenkung.

Mit Beginn des 20. Jahrhunderts erhöhte sich die Geschwindigkeit der Züge und personenbefördernde Züge hielten vermehrt nicht mehr in allen Stationen. Aus diesem Grund beseitigten die Bahnverwaltungen auf Hauptstrecken vermehrt diesen Umstand durch Umbau der Weichenstraßen auf eine „gerade Durchfahrt“. Mit Fortschreiten der Sicherheitstechnik werden die Weichen in beiden Stellungen verriegelt. Diese Gleiskonfiguration kann man heute noch bei Stationen auf Nebenstrecken vorfinden. ①

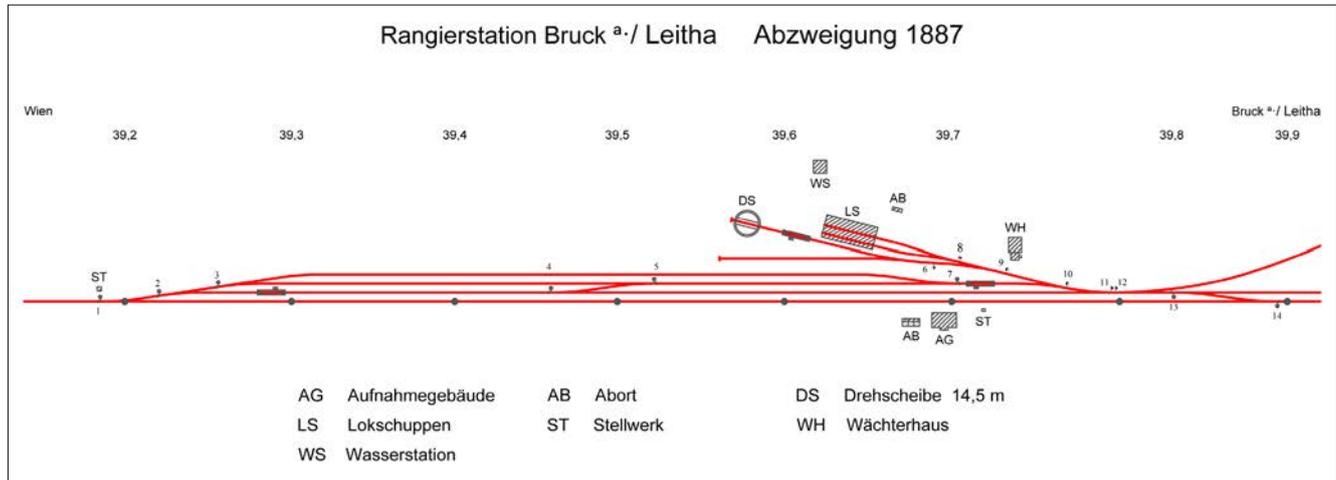


Der Plan zeigt die verschiedenen Größen der Veranden bei den Stationen Rohrau, Petronell und Altenburg. Diese dienten in der warmen Jahreszeit auch als Wartesaal.  
 Archiv Modellbahnclub Preßburgerbahn-Fischamend

Seiten einen Anbau mit ein bis drei Fensterachsen. Sie wiesen die gleichen Hauptabmessungen wie Hauptbahngebäude auf.

Gebäude der Kategorie II und III waren jedoch ebenerdig und nur das Dachgeschoss war mit einer Wohnung für den Stationsvorstand mit innenliegendem WC und ein bis zwei einzelnen Ledigzimmern ausgebaut. Gebäude der

Klasse I waren zweigeschossig mit zusätzlich ausgebautem Dach. Kleinere Abweichungen oder Anbauten passten sich den örtlichen Gegebenheiten an. Ledigzimmer wurden nur an unverheiratete Bedienstete vergeben und bestanden nur aus einem Raum. In jedem Stockwerk befand sich eine gemeinschaftliche WC-Anlage im Bereich des Stiegenhauses. ①

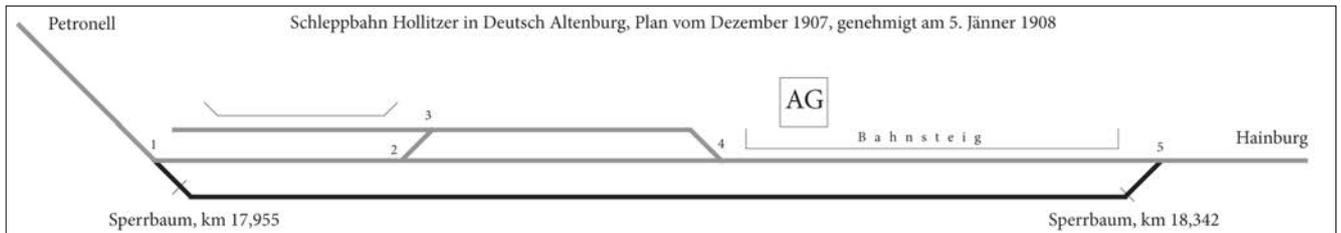


Gleisplan der Abzweigstation Bruck <sup>a</sup>/L. Abzw mit dem Langschuppen und der Drehscheibe nach der ersten Erweiterung aus dem Jahr 1887. Die Station verfügte nun über vier durchgehende Hauptgleise. Zeichnung Rupert Göd

Im Zuge der Errichtung der Strecke Bruck – Hainburg wurden die Gleisanlagen beim Wächterhaus Nr. 25 – später als Bahnhof Bruck <sup>a</sup>/L.-Abzweigung bezeichnet – zu einem Bahnhof erweitert. Neben dem durchgehenden Hauptgleis der Ostbahn Wien – Bruck wurden 1886 zwei weitere Hauptgleise mit insgesamt 10 Weichen, sowie drei Semaphore (so bezeichnete man damals die Formsignale) als Einfahrtsignale, je eines aus Richtung Wien, Bruck/Ujfalú und Hainburg, errichtet. Alle Weichen waren handgestellt und schlossgesperrt, die Semaphore waren vom Wächterhaus Nr. 25 aus elektrisch bedienbar. Am Heizhausgleis vom ungarischen Bahnhof war zu jener Zeit noch kein Signal vorhanden.

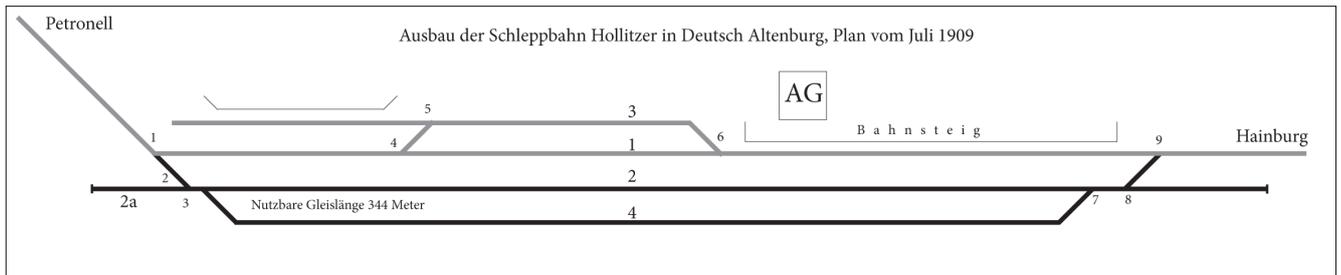
Die Eröffnung der ersten Teilstrecke zwischen Bruck <sup>a</sup>/L.-Abzw. und Petronell fand am 1. Oktober 1886 mit den Stationen Bruck <sup>a</sup>/L. (Stadt), Pachfurth, Rohrau und Petronell statt. Der erste Zug wurde von der StEG-Lokomotive Nr. 433 (B3 n2) gezogen. Er bestand aus dem vierachsigen Personenwagen II/III Klasse (CD 911) und dem zweiachsigen Gepäckwagen (Ea 4212). Die Abfahrt in Bruck <sup>a</sup>/L. (Stadt) war um 5:30 Uhr, Pachfurth wurde um 5:45/5:46 Uhr erreicht, im Bahnhof Rohrau war von 5:53 bis 5:56 Uhr Aufenthalt und der Zug erreichte Petronell um 6:13 Uhr (*ÖStA 13049 1ad.*). Die Fahrzeiten und die Zugzusammenstellung lassen darauf schließen, dass

es keine offiziellen Eröffnungsfeierlichkeiten gab, da es sich nur um eine Teilstrecke handelte. Die örtlichen Tageszeitungen kündigten wohl die Eröffnung der Bahnstrecke an, teilweise auch mit Fahrplänen, von Feierlichkeiten war jedoch nichts geschrieben worden. Die Bahnhöfe Bruck <sup>a</sup>/L. (Stadt), Rohrau und Petronell waren für den Gesamtdienst, die Halte- und Ladestellen Pachfurth für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, sowie für Frachten in ganzen Wagenladungen eingerichtet. Alle lokalen Personenzüge von Wien kommend fuhren nicht mehr in die Station Bruck/Ujfalú der ungarischen Staatsbahn, sondern verließen in der Station Bruck <sup>a</sup>/L.-Abzw. die Hauptstrecke und endeten in der neuen, auf österreichischem Gebiet liegenden, Station Bruck <sup>a</sup>/L. (Stadt) der privilegierten österreichischen-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. Auch die meisten Personenzüge nach Wien fuhren vom Lokalbahnhof Bruck <sup>a</sup>/L. (Stadt) ab, da die Station näher bei der Stadt lag. Im Fahrplan war die Station Bruck <sup>a</sup>/L. (Stadt) als Bruck <sup>a</sup>/L. StEG bezeichnet. Zur ungarischen Station Bruck/Ujfalú verkehrten nur mehr die Schnellzüge nach und von Budapest, sowie der grenzüberschreitende Güterverkehr. In der Station Bruck <sup>a</sup>/L.-Abzw. hielten planmäßig keine personenbefördernden Züge an, nur wenn Güterwagen beigegeben wurden nahmen die Personenzüge einen Aufenthalt, wobei die Reisenden weder aus- noch einsteigen durften. Die Station



Schematischer Gleislageplan der Station Deutsch-Altenburg mit der Schlepplahn zur Firma Hollitzer aus dem Jahr 1907.

*Zeichnung Franz Haas*



Schematischer Gleislageplan der Station Deutsch-Altenburg mit der Schlepplahn zur Firma Hollitzer nach der ersten Erweiterung aus dem Jahr 1909.

*Zeichnung Franz Haas*

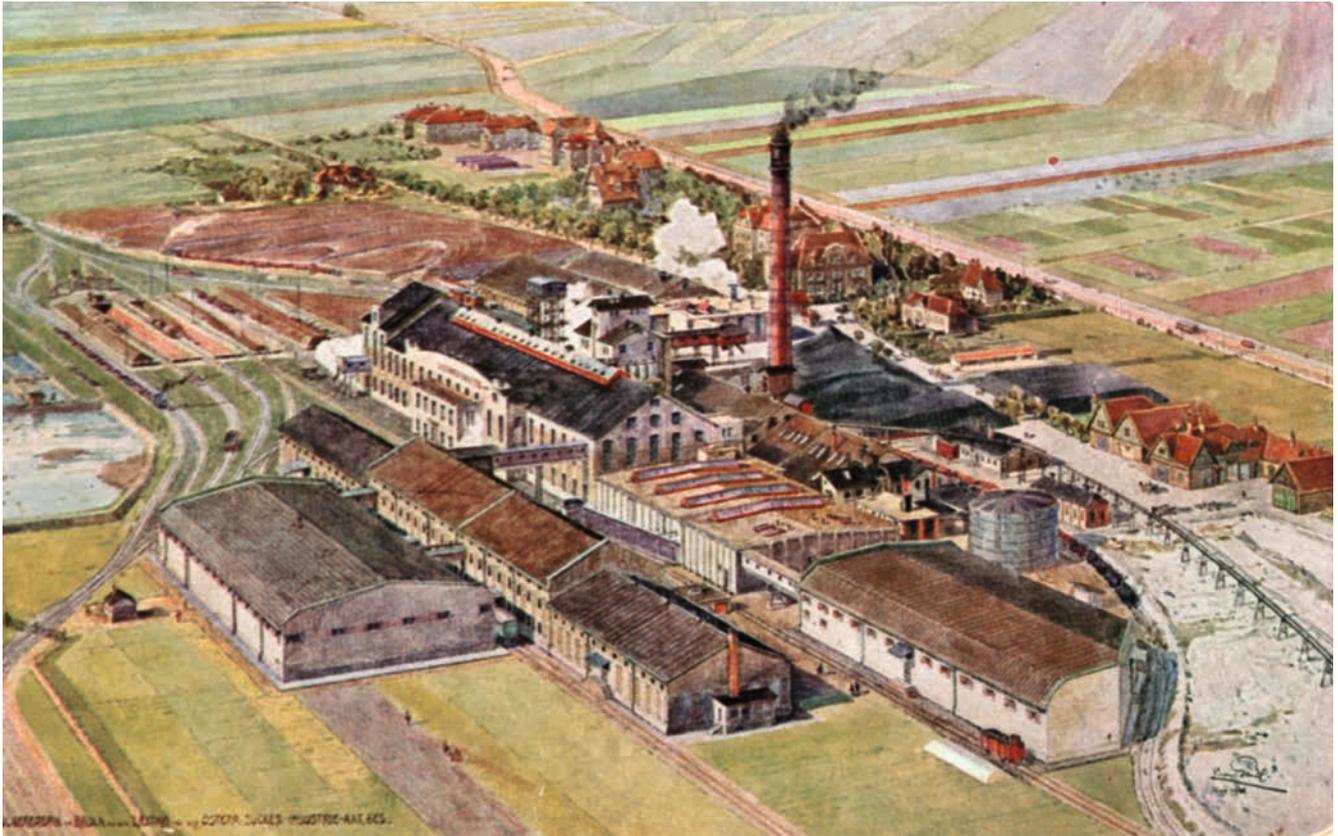
auf der Strecke stehen blieb, oder ein Stück zurückrollte und erst nach Erreichen des vorgesehenen Kesseldrucks (Dampfsammeln) seine Fahrt fortsetzen konnte. So kamen die Züge immer wieder mit größerer Verspätung in Bruck an. Beschwerden beim Schaffner wurden meist rüde zurückgewiesen. Über diese Übelstände berichtete die lokale Zeitung „Der Bezirksbote“ immer wieder. Auch diese negativen Zeitungsberichte führten zu keiner Besserung der Situation (*Bezirksbote Bruck/Leitha, So 01.05.1904; Chronik Petronell-Carnuntum*).

Im Jahr 1903 unterzeichneten die Gemeinde Petronell und die Stadt Bruck an der Leitha einen Vertrag über eine Wasserleitung von Petronell nach Bruck, um die Wasserversorgung der Stadt sicherzustellen. Von der gefassten „Schaffelhof-Quelle“ im Einschnitt vor Petronell wird eine Wasserleitung entlang des „alten Hainburger Weges“ nach Bruck verlegt. Zur feierlichen Eröffnung der neuen Wasserleitung am 13. Juni 1904 reisten Gemeindevertreter von Bruck mit einem Sonderzug nach Petronell, um an diesem feierlichen Festakt teilzunehmen. Anschließend erfolgte die Rückreise der Delegation nach Bruck, wo die Feiern weitergingen (*Chronik Petronell-Carnuntum*).

Die Bediensteten der verschiedenen Bahngesellschaften waren äußerst schlecht entlohnt, hatten lange Dienstzeiten (bis zu 18 Stunden war normal) und nur wenige Rechte. Auch in die persönlichen Entscheidungen griff die Bahnverwaltung massiv ein. So durften Eisenbahner nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Vorgesetzten heiraten und mussten außerdem noch einen ersparten Geldbetrag vorweisen können. Aus diesen Gründen kämpften die Eisenbahner im Jahr 1907 für bessere Arbeitsbedingungen

und für höhere Löhne. Um diesen Forderungen mehr Nachdruck zu verleihen, begannen sie mit der „passiven Resistenz“, im heutigen Sprachgebrauch „Dienst nach Vorschrift“. Dabei kam es in der ganzen Monarchie im Personen- und Schnellzugverkehr zu beträchtlichen Verspätungen, der Güterverkehr brach nach wenigen Tagen völlig zusammen. Besonders rasch verschlechterte sich die Versorgung der Wiener Bevölkerung mit Lebensmitteln aus dem Umland. Viele Milch-, Fleisch-, Lebendvieh- und Gemüsetransporte fielen aus, beziehungsweise erreichten Wien mit großer Verspätung, sodass deren Ladung teilweise bereits verdorben waren. So berichteten einige Tageszeitungen, dass der Milchzug aus Bruck an der Leitha, der um dreiundzwanzig Uhr in Wien eintreffen sollte, erst am nächsten Tag gegen acht Uhr früh Wien erreichte, während der zweite Milchtransport, der planmäßig um Mitternacht erwartet wurde, erst am folgenden Tag am späten Nachmittag eintraf. Grundsätzlich wurde die Milch mit dem Zug zu den Wiener Bahnhöfen gebracht und dann den verschiedenen Molkereien zugestellt. Aus den zuvor geschilderten Umständen ergaben sich bei der Abbeförderung der Milch entlang der Lokalbahnstrecke massive Schwierigkeiten, sodass der Transport der Milchkannen mittels Pferdewagen nach Bruck an der Leitha und weiter per Automobil nach Wien von den Molkereien umorganisiert werden musste. Eine Tageszeitung beschrieb diese Umstände als „Verkehrsstockungen“ (*Wiener Zeitung, 04.10.1907*).

Da die vorhandene Möglichkeit zur Schotterverladung in der Station Deutsch-Altenburg nicht mehr ausreichte, begannen im Dezember 1907 die Planungen für eine neue Verladeanlage. Nachdem mit 5. Jänner 1908 die Baugenehmigung erteilt wurde, errichtete die Firma



Gesamtansicht der Zuckerfabrik in Bruck an der Leitha mit den umfangreichen Schlepplgleisanlagen. Im Hintergrund, entlang der Reichsstraße (heutige B10), steht das Direktionsgebäude und die Wohnhäuser für die Arbeiter, Postkarte.

*Archiv Stadtmuseum Bruck an der Leitha*

Hollitzer im Frühjahr 1908 ein zusätzliches durchgehendes Gleis rechts der Bahn, welches ausschließlich der Schotterverladung diente, und nahm dieses noch im selben Jahr in Betrieb. Es stellte sich bereits nach kurzer Zeit heraus, dass auch dieses eine Gleis nicht ausreichte, daher musste bereits im Jahr 1909 die Verladeanlage um ein zusätzliches durchgehendes Gleis erweitert werden. Die Schlepplgleisanlage war an beiden Bahnhofenden eingebunden und mittels Schutzweichen gesichert. Den Bau der Schlepplbahn führte die StEG aus (ÖStA 67875/7 und 20732; AB-Vertrag vom 31. Mai 1967).

Im Zuge der Hayden-Gedenkfeiern im Jahr 1909 (geb. Joseph Hayden 31. März 1732 – † 31. Mai 1809 in Wien) hielt die internationale Musikgesellschaft zwischen 25. und 29. Mai ihren dritten Musikkongress in Wien ab. Im Rahmen dieser Veranstaltung fanden in Haydens Geburtshaus in Rohrau zahlreiche Konzerte und Gedenkveranstaltungen statt. Aus diesem Grund verkehrten einige Sonderzüge für Besucher dieser Veranstaltungen von Wien nach Rohrau und zurück. Anzahl der Sonderzüge und Fahrzeiten sind leider nicht überliefert (*Ortschronik Rohrau*).

Mit dem Bau der Zuckerfabrik westlich von Bruck an der Leitha im Jahr 1909 und der Errichtung der Schlepplbahnanlagen erfuhr die Betriebsstation Bruck<sup>a</sup>/L.-

Abzw. einen wesentlichen Aufschwung. Eine Verlängerung der bestehenden Gleisanlagen des Bahnhofes (Gleise 1,3,5 und 7) um rund 200 Meter wurde daher notwendig. Zusätzlich ist die Station um die beiden durchgehenden Gleise 9 und 11 erweitert worden. Damit waren sechs durchgehende Gleise, wobei das Gleis 11 nur als Neben- und Zufahrtsgleis zur Zuckerfabrik fungierte, vorhanden. Im Zuge der Verlängerung der Station mussten auch die Weichen bei der Einfahrt von Wien um rund 240 Meter in Richtung Wilfleinsdorf verlegt werden. Ebenso errichtete die StEG ein neues Stumpfgleis 3a mit einer Nutzlänge von 300 Meter samt dazugehörigen Weichen. Die Abzweigweiche 6 auf Gleis 11 zur Zuckerfabrik lag im km 39,382. Zur Sicherung des Bahnhofes gegen Entrollen von Fahrzeugen aus der Schlepplbahnanlage fand im km 0,050 der Schlepplbahn der Einbau eines Gleissperriegel statt. Aufgrund des Umbaus und der Erweiterung der Gleisanlagen in der Station Bruck<sup>a</sup>/L.-Abzw. 1909, erfolgte im Jahr 1910 die Anpassung der Sicherungsanlage. Die Planungen konnten im November 1909 abgeschlossen werden, die Baugenehmigung erfolgte am 11. März 1910. Die Ergänzungsarbeiten bestanden durch Anbringung von Kontrollriegel bei den gegen die Spitze befahrenen Weichen, sowie die Aufstellung und Einbindung von zwei Vorsignalen. Von der Lokalbahnstrecke sowie auch am Heizhausgleis gab es aufgrund der geringen Geschwindigkeit keine Vorsignale.



Die großen Draisinen konnten insgesamt sieben Passagiere benützen. Drei von ihnen mussten jedoch kräftig in die Pedale treten.

*Foto Walter Stransky, 4. September 2011*



Letzter Check vor der Abfahrt, dann kann die lustige Truppe endlich mit der Fahrt beginnen.

*Foto Walter Stransky, 4. September 2011*



benützt werden, um das nahe Schloss Rohrau oder die dortige Taverne zu besuchen. Weitere Ausbauten im touristischen Bereich waren geplant, wurden jedoch nie ausgeführt. Die Strecke und die dazugehörigen Grundstücke im Ausmaß von 185.531 m<sup>2</sup> wurden vom Betreiber der Draisinenbahn von der NÖVOG im Frühjahr 2013 angekauft. In den folgenden Jahren florierte der Draisinenbetrieb halbwegs zufriedenstellend, musste jedoch wegen schweren Oberbaumängel (morsche Schwellen) mit Saisonende 2018 eingestellt werden. Eine Sanierung, die Kosten beliefen sich auf etwa eine halbe Million Euro, hätte die finanzielle Lage des Betreibers bei weitem überstiegen. Daher fand im Frühjahr und Sommer 2019 der Abtrag der Gleise statt. In der Ladestelle Rohrau standen am 10. Mai 2019 noch zwei Schienenfahrzeuge, 9732 991-1 „Kinderparadies“ (vormals Behindertenwagen 36-35 000 ex 17-35 005 – kurzer Schlieren) und der blaue „Bühnenwagen“ (Gbs). Der weitere Verbleib des „Kinderspielwagens“ ist nicht bekannt, der „Bühnenwagen“ steht neu lackiert bei Petronell-Carnuntum seitlich der ehemaligen Trasse auf einem Feld (*Die Schiene* 08/2019; *Berichte der NÖN und des Bezirksblattes aus den Jahren 2010, 2011, 2013, 2019*).

Um Unfälle zu vermeiden, sind bei den Kreuzungen mit den Straßen die Autofahrer auf den Draisinenverkehr aufmerksam gemacht worden. Nach der Einstellung der Draisinenbahn blieben die Schilder einfach stehen. *Foto vom 20. Juli 2021 Franz Haas*



Kurzer Halt bei der ehemaligen Abzweigung zur Anschlussbahn Harrach. Müde Treter konnten sich in der Taverne vom Schloss Rohrau für die Weiterfahrt stärken. *Foto Walter Stransky, 4. September 2011*

## Die Anschlussbahnen (AB) der Lokalbahnstrecke zwischen Bruck <sup>a</sup>/L-Abzw und Hainburg an der Donau

*Km -0,1 Station Bruck an der Leitha Abzweigung*

### **Km 39,161/30,588 der Ostbahn, Weiche 6 auf Gleis 11 in km 39,382 Anschlussbahn der Zuckerfabrik Bruck an der Leitha**

Ein Konsortium von Großindustriellen bestehend aus den Herren Dr. Bruno Graetz und Dr. Paul Hellmann, sowie dem Bankier Komm-Rat Bernhard Wetzler errichteten in Bruck an der Leitha eine Zuckerfabrik samt einer Schlepfbahn von der Station Bruck <sup>a</sup>/L.-Abzweigung. Die behördlichen Begehungen fanden am 23. April sowie 12. und 17. Mai 1909 statt. Die Baubewilligung zur Errichtung und dem Betrieb der Zuckerfabrik erfolgte mit Entschluss vom 1. September 1909. Die Vergebühung in der Höhe von 438 Kronen und 90 Heller mussten die Antragsteller selbst entrichten. Interessanterweise wurde in diesen Verhandlungsschriften noch die StEG als Bahnunternehmen angeführt. Die Begehung zur Errichtung der Schlepfbahn in der Station Bruck <sup>a</sup>/L.-Abzweigung fand am 30. September 1909 statt. Die Abzweigweiche 6 zur Zuckerfabrik auf Gleis 11 lag im km 39,382. Zur Sicherung des Bahnhofes gegen Entrollen von Fahrzeugen aus der Schlepfbahnanlage wurde nach der Weiche 6 im km 0,050 der Schlepfbahn ein Gleissperrriegel errichtet. Die Gleisanlagen in der Zuckerfabrik wurden in den folgenden Jahren mehrmals erweitert und erreichte in seiner größten Ausdehnung rund acht Kilometer.

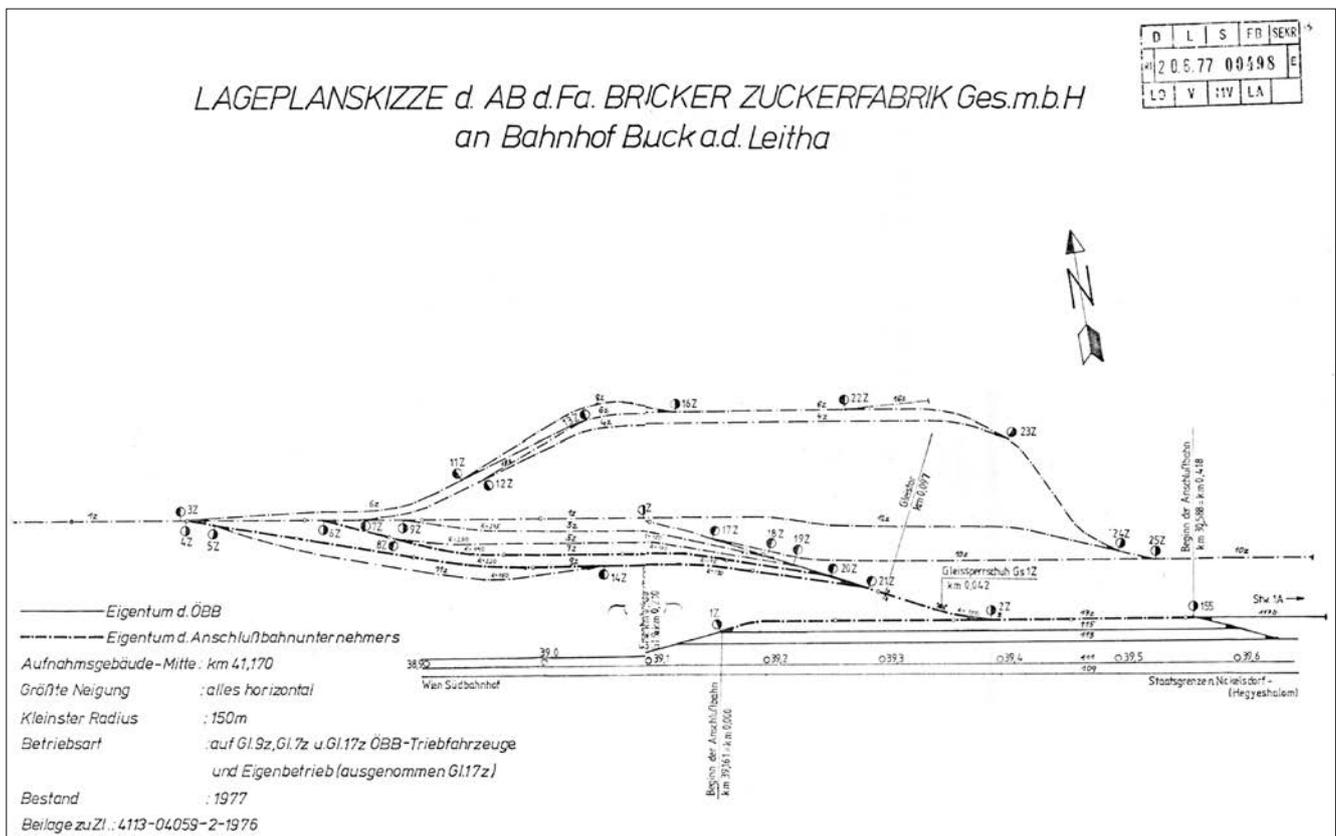


Die kleine Werkslokomotive „Johanna“ wartet am 31. Dezember 1957 auf ihren nächsten Einsatz. Hinter der Lokomotive ist die ehemalige Eisenbahnerkaserne, heute ein Wohnhaus, und rechts am Bildrand das Stellwerk Ost der Deutschen Reichsbahn zu sehen. *Foto Alfred Luft*



Das Bild zeigt die Werkslokomotive Ö.Z.I. (österreichische Zuckerindustrie) welche 1922 in die Zuckerfabrik Bruck an der Leitha gekommen ist. Das Foto dürfte Mitte der 1920er-Jahr entstanden sein, da die Lok noch keine Alterungsspuren aufweist.

Archiv Stadtmuseum Bruck an der Leitha



Gleisplan der Schleppbahnanlage in der Zuckerfabrik aus dem Jahr 1976 (Beilage der Bedienungsanweisung).

Archiv Stadtmuseum Bruck an der Leitha

verliehen. In den Jahren 1938 und 1939 wurde von der NSDAP aus Propagandazwecken eine Feldbahnstrecke im Stadtbereich von Bruck/Leitha zwischen dem Hauptplatz und der D.A.F.-Halle (Deutsche Arbeitsfront) verlegt und mit der von GEBUS 1925 gebauten Lokomotive befahren. Die schmalspurige Industriebahn im Fabrikareal dürfte bis zum Ende der 1940er-/Anfang der 1950er-Jahre noch in Betrieb gewesen sein. In der Bedienungsanweisung von 1956 finden sich keine Hinweise mehr auf den Betrieb einer Feldbahn, obwohl es seinerzeit fixe Gleiskreuzungen mit der normalspurigen Schleppbahn gab. Über den weiteren Verbleib der schmalspurigen Fahrzeuge ist nichts bekannt.

Nach Aufzeichnungen der Bedienungsanweisung vom 5. Oktober 1956 durften folgende ÖBB-Dampflokomotiven die Gleise der AB-Zuckerfabrik befahren: ÖBB-Reihe 52, 152, 156, 656, 57, 77, 93. Der zulässige Achsdruck war 15 Tonnen, es waren keine Vorspann- oder Schiebedienste erlaubt. Später kam noch die ÖBB-Lokreihe 95 dazu. In der Bedienungsanweisung aus dem Jahr 1977 waren folgende ÖBB-Triebfahrzeuge auf der Anschlussbahn zugelassen: 2060, 2062, 2067, 2043.05-34, 2143.04-Ende, Triebfahrzeuge der Reihen 2020, 2043.01-04, 2043.35-Ende, 2143.01-03 und 2050 durften nicht verkehren. Der zulässige Achsdruck war damals 17 Tonnen (*Stadtmuseum Bruck an der Leitha*).

Nach der Zuckerrübenkampagne 1985/86 fand mit 31. März 1986 die Schließung der Zuckerfabrik Bruck a.d. Leitha statt. Noch im April 1986 begann der Abtrag aller verwertbaren Teile der Produktionsanlagen und Lagerstätten durch die in Österreich noch produzierenden Zuckerfabriken. Gleise der Anschlussbahn sind keine rückgebaut beziehungsweise abgetragen worden. In den folgenden Jahren war der Rübenplatz, der etwas abseits lag, weiterhin während der Rübenkampagne in Verwendung. Hier wurden die Rüben mit Traktoren und LKW angeliefert und anschließend auf die Bahn für den Weitertransport in die Zuckerfabriken nach Leopoldsdorf oder Tulln umgeladen. Im Jahr 1987 begannen die Planungen für die Weiterverwendung des Geländes durch die Errichtung einer Ölmühle. Nach dem Abschluss der behördlichen Genehmigungsverfahren begann 1988 der Bau der Anlagen für die Ölmühle unter teilweiser Weiterverwendung einzelner bestehender Gebäude. Die neuerrichtete Anlage nahm 1989 unter der Firmenbezeichnung „Ölmühle Ges. m. b. H & Co. KG“ als rein österreichisches Unternehmen den Betrieb auf. Die Gleisbaufirma Schmidt & Metzger baute 1988 einen Teil der



Die ehemalige ÖBB-Verschublokomotive 2060 076 kam nach ihrer Ausmusterung bei den ÖBB im Jahr 1994 in die Ölmühle nach Bruck an der Leitha und wurde 2009 abgestellt und verschrottet. *Foto Herbert Sillaber*



Die von den Jenbacher-Werken gebaute Diesellokomotive DH 200 B28 kam im Jahr 1999 zur Ölmühle nach Bruck und ist, nach ihrer Aufarbeitung 2009, heute noch im Werksverschub im Einsatz. *Foto Franz Haas*



Die von der Firma Gmeinder 1982 erbaute, 2011 von der Firma BUNGE erworbene, und im Jahr 2016 nach Bruck an der Leitha überstellte Lokomotive leistet heute im Werksverschub gute Dienste. *Foto Franz Haas*