

Franz Haas

Die Lokalbahn Schwechat – Mannersdorf



k.k. privilegierte österreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (StEG)

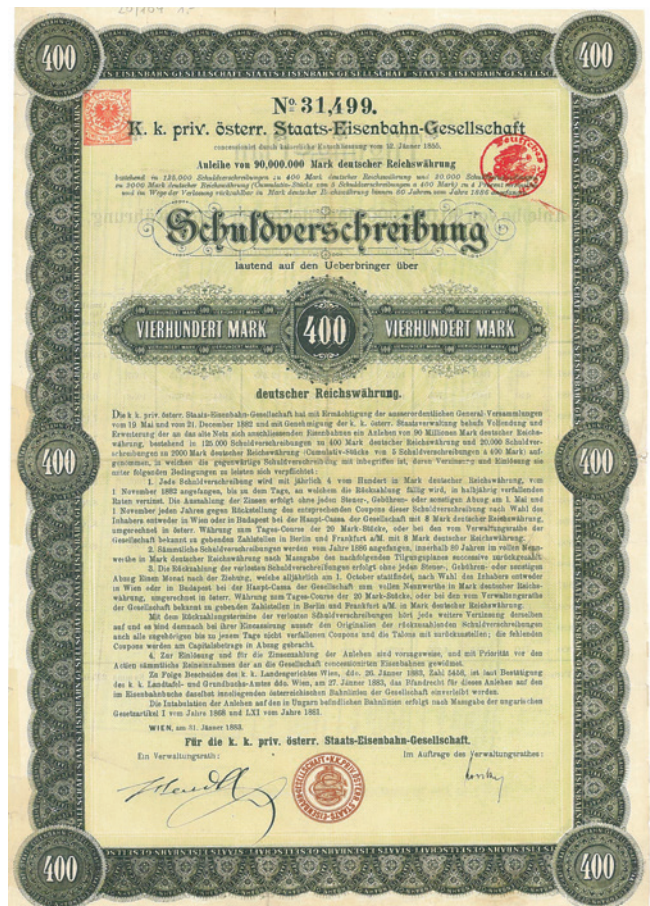
Mit Anordnung von Kaiser Ferdinand vom 19. Dezember 1841 sollte in Hinblick der Bau von Eisenbahnstrecken auf Staatskosten erfolgen. Im Herbst 1842 begann der Staat mit dem Bau von Bahnlinien und kaufte auch einige Privatbahngesellschaften samt Streckennetz und Fahrbetriebsmitteln auf. Auf dem Gebiet der österreich-ungarischen Monarchie waren 1854 bereits 994 km Eisenbahnstrecken in Staatsbesitz. Mitte der 1850er Jahre fand diese erste erfolgreiche Staatsbahnperiode aufgrund der maroden Staatsfinanzen aber ein schnelles Ende. Um einen drohenden Staatsbankrott abzuwenden, wurde per Gesetz vom 29. Oktober 1854 der Verkauf von im Staatsbesitz befindlichen Eisenbahnstrecken angeordnet. Nun schlug die große Stunde der StEG.

Die mit vorwiegend finanzkräftigem französischem Kapital ausgestattete Gesellschaft wurde am 17. Oktober 1854 gegründet. Sie erwarb zu äußerst günstigen Bedingungen bereits am 1. Jänner 1855 die vom österreichischen Staat erbaute „Nördliche Staatsbahn“ sowie die „Südöstliche Staatseisenbahn“. Daraus gründete sich auch der Name der Gesellschaft „privilegierte österreichische Staatseisenbahngesellschaft“. Das Unternehmen war trotz des irreführenden Namens eine Privatbahngesellschaft und auf Gewinn ausgerichtet. Da nur wenig österreichisches Kapital eingebracht werden konnte, war auch der heimische Einfluss in der Entscheidungsebene eher bescheiden. Mit 13. Februar 1855 konnte auch die k.k. privilegierte Wien-Raaber Bahn erworben werden und am 1. Jänner 1870 fand der Erwerb der Brünn-Rossitzer Eisenbahn statt. Um das mittlerweile stark angewachsene Schienennetz leichter zu verwalten, teilte die Gesellschaft die österreichischen und ungarischen Strecken mit 14. April 1883 in zwei Teile auf und änderte auch den Namen in „k.k. privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft“.

Da die Gesellschaft äußerst finanzkräftig war, wurden auch aus Konkurrenzgründen laufend kleine Eisenbahngesellschaften aufgekauft und Strecken neu gebaut. So wuchs in der österreichischen Reichshälfte das Netz der StEG bis 1890 auf 1350 km an, im ungarischen Teil waren über 1500 km Eisenbahnstrecken Eigentum der Gesellschaft. Die StEG hatte das größte Streckennetz aller Privatbahnen



Eine Aktie der kaiserlich-königlich privilegierten österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft über 200 Gulden (etwa 4.000,- Euro) österreichischer Währung vom 1. Jänner 1863. Für die Aufbringung vom 80 Millionen Gulden wurden 400.000 Aktien ausgegeben (Sammlung Franz Haas).



Eine Schuldverschreibung der kaiserlich-königlich privilegierten österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft über 400 Mark deutscher Reichswährung - es wurden 125.000 Stück ausgegeben - vom 31. Jänner 1883 (Sammlung Franz Haas).

Államvasutak-MÁV) abgetreten werden. Der österreichische Streckenanteil wurde am 1. Jänner 1909 verstaatlicht. Die k.k. Staatsbahn übernahm allerdings erst mit 15. Oktober 1909 den Betrieb samt Fahrzeugen und Personal. ⓘ





Das Bild zeigt den neu erbauten Bahnhof Mannersdorf mit der wunderschönen Holzveranda und links dem ehemaligen Wärterhaus. Rechts steht eine StEG Lokomotive der Reihe 32000 (*Ct-n2*), spätere k.k.StB Reihe 195. Von dieser Baureihe wurden insgesamt 45 Stück für die Verwendung auf Nebenbahnen in den Jahren 1879-1891 gebaut. 25 Maschinen für das ungarische, 20 Lokomotiven für das österreichische Streckennetz. 1909 reihete sie die Staatsbahn als 195.01-20 ein und nach dem Ersten Weltkrieg kamen diese Maschinen (*ausgenommen 195.04*) zu den neugegründeten Tschechoslowakischen Staatsbahnen – Československé státní dráhy ČSD –, wo sie zwischen 1924 und 1938 ausgemustert wurden (*Foto Leopold Pleß, Sammlung: Stadtmuseum Mannersdorf*).

haltsraum der Bahnerhaltung weitere Verwendung (*Bahnhof-Chronik Mannersdorf*).

Im Fahrplan vom 1. Mai 1901 verkehrten drei Zugpaare über die gesamte Lokalbahnstrecke von Klein Schwechat bis Mannersdorf und zwei zusätzliche Zugpaare zwischen Fischamend und Mannersdorf, wobei in der Station Götzendorf immer ein längerer Aufenthalt eingeplant war.

Am 2. Jänner 1903 brannte im Bahnhof Mannersdorf das hölzerne Frachtmagazin aus ungeklärter Ursache völlig ab. Dabei wurden auch zwei bereits beladene, gedeckte Güterwagen vollständig vernichtet. Kurz darauf fand die Neuerrichtung des Frachtenmagazins statt, dabei konnte durch den stärkeren Frachtanfall das hölzerne Gebäude entsprechend großzügig ausgestaltet werden (*Bf-Chronik Mannersdorf; Festschrift 100 Jahre FF-Mannersdorf 1882-1982*).

Aufgrund von gesetzlichen Änderungen musste die Eisenbahnübersetzung in Sandberg mit der Bezirksstraße umgebaut werden. Dazu fand am 24. August 1904 die politische Begehung und Begutachtung der geplanten Bauarbeiten statt, diese wurden dann im Herbst ausgeführt (*Bez. Bote, So 07.08.1904*).

Eine aufregende Fahrt erlebten die Passagiere des Zuges 1315 am 8. September 1906 zwischen

Götzendorf Hauptbahnhof und dem Lokalbahnhof. Der Zug musste dreimal zurückschieben, bis er endlich die Steigung zum Viadukt überwinden konnte. Daraus resultierte eine halbstündige Verspätung. Nach der Ankunft im Lokalbahnhof in Götzendorf war an eine Weiterfahrt nicht zu denken. Trotz mehrmaliger Versuche gelang es nicht die Maschine wieder in Gang zu setzen. Eine Reservelokomotive war nicht vorhanden, so mussten die Passagiere den restlichen Weg nach Mannersdorf zu Fuß zurücklegen (*Bezirksbote Bruck an der Leitha vom 16. September 1906*).

Ab 1. Oktober 1906 nahm die k.k. österreichische Post- und Telegraphenverwaltung die Post- und Paketbeförderung mit den Bahnposten Nr. 525 und 526 auf der Strecke Schwechat – Götzendorf auf. Es sollte noch bis zum 1. Dezember 1911 dauern, bis endlich die Postbeförderung mittels Eisenbahn auch bis Mannersdorf ausgedehnt werden konnte. Auch die Post für die Ortschaft Hof wurde über Mannersdorf befördert. Zu dieser Zeit gab es in Mannersdorf ein Post- und Telegraphenamt, in Hof nur ein Postamt.

Erst ab 25. April 1907 setzte die StEG einen neuen Frühzug ab Mannersdorf in Verkehr. Dieser verließ Mannersdorf um 05:45 Uhr, hatte in Götzendorf direkten Anschluss an den Zug 108w mit der Ankunft um 07:19 Uhr in Wien. Damit war die lange Forderung



Der Bahnhof Mannersdorf kurz nach 1905. Stolz steht der Stationsmeister, damalige Bezeichnung für den Bahnhofsvorstand, vor dem neuen Bahnhofsgebäude. Rechts erkennt man den Kohlenlagerplatz mit den Körben und die hölzerne Treppe für die Bekohlung der Lokomotiven. In Mannersdorf war ein zweistöndiger hölzerner Lokscheune vorhanden, wo die Lokomotiven für die ersten beiden morgendlichen Züge untergestellt wurden. Ebenfalls bestand in Mannersdorf die Möglichkeit, die Lokomotiven mit Wasser und Kohle zu versorgen. Die Anzahl der am Bild erkennbaren Güterwagen lässt auf einen regen Güterverkehr schließen. Am zweiten Gleis von links, dem Hauptgleis, steht eine Garnitur Personenwagen (Foto Leopold Pleß, Sammlung: Stadtmuseum Mannersdorf).

der Bevölkerung einer raschen Frühverbindung nach Wien erfüllt worden.

Die bereits ab 1903 geführten Verhandlungen über die Verstaatlichung des, in der österreichischen Reichshälfte gelegenen, Eisenbahnnetzes der StEG (nördliche Linien) mit der Regierung konnten am 21. Oktober 1908 beendet werden und mündeten in

einem Abkommen, welches in der außerordentlichen Generalversammlung der StEG am 30. Oktober 1908 nach eingehenden Diskussionen von den Aktionären genehmigt wurde. Mit dem Reichsgesetz vom 27. März 1909 trat die Verstaatlichung in Kraft, und in der Folge wurden Maßnahmen für die Übergabe des Eisenbahnbetriebes eingeleitet.

Die Papierfabrik Klein-Neusiedl

In der Gemeinde Klein-Neusiedl an der Fischa befand sich einst die modernste Papierfabrik des 18. Jahrhunderts der österreichisch-ungarischen Monarchie. Ignaz Theodor Pachner Edler von Eggenstorff, ein gewiefter wie ehrgeiziger Unternehmer, setzte seinen Plan um, feine Papiere in Österreich selbst zu erzeugen. Damals musste gutes und feines Papier aus dem Ausland teuer importiert werden. Das Gebiet um Klein-Neusiedl bot den idealen Standort, die Fischa war meist auch im Winter eisfrei und lieferte die nötige Wasserkraft. Zu jener Zeit entstand Papier aus Textilabfällen (Hader), welche aus dem naheliegenden Ungarn leicht angeliefert werden konnten. Am 1. Februar 1793 wurde der Bau der Papierfabrik bewilligt und im Jahr 1797 nahm das Werk die Papiererzeugung auf. Pachner schloss mit der in Wien ansässigen „k.k. Banco-Zettel-Hauptkasse“ einen Vertrag über die Lieferung von Spezialpapier für die Erstellung von „Banco-Zettel“ (Banknoten), Schuldscheinen und

Aktien ab. Im heute noch bestehenden dreistöckigen Hauptgebäude waren Wohnungen, Verwaltungsräume und Produktionsstätten untergebracht. Die gesamte Anlage wurde stetig erweitert und umfasste eine Vielzahl an Gebäuden sowie einen parkähnlichen Garten. Im eigens angelegten Werkskanal waren drei Wasserräder zum Antreiben der Maschinen vorhanden. Nachdem Prachner im Jahr 1800 auch die Papiermühle in Leersdorf erwarb, galt er als größter Papierproduzent der Monarchie. 1811 beschäftigte er insgesamt 237 Arbeiter. Nach dem Tod Pachners 1814 übernahmen seine Witwe Maria Anna und sein ältester Sohn Anton Ignaz Josef das Unternehmen, es gelang ihnen jedoch nicht, den Betrieb gewinnbringend weiterzuführen. In den folgenden Jahren waren andere Papiererzeuger erfolgreicher, besonders im nahen Franzenthal, wo 1819 die erste Papiermaschine Österreichs den Betrieb aufnahm. 1837 kaufte der Großhändler Georg Borckenstein das

Die BBÖ-Zeit von 1919 bis 1938

Nach dem Zerfall der Monarchie gab es anfangs einige Aufregung bezüglich der Namensgebung der auf österreichischem Gebiet verbliebenen Eisenbahn. Ab 12. November 1918 als „Deutsch-Österreichische Staatseisenbahnen“ (DÖStB) bezeichnet, musste aufgrund einer Auflage im Friedensvertrag von Saint Germain der Name der Staatsbahnen mit 21. Oktober 1919 auf „Österreichische Staatseisenbahnen“ (ÖStB) geändert werden. Ab dem 1. April 1921 fand die endgültige Namensgebung auf „Österreichische Bundesbahnen“ mit der Kurzbezeichnung BBÖ statt. Das Kürzel ÖBB durfte wegen eines Markenstreits mit

der schweizerischen Önsingen Balsthal Bahn (OeBB) nicht gewählt werden.

In den Jahren 1919/20 fand eine neuerliche Erweiterung der Gleisanlagen des Bahnhofes Mannersdorf statt. Nach seinerzeitigen Aufzeichnungen verkehrten in den 1920er Jahren zwischen Mannersdorf und Götzendorf täglich sieben Zugpaare, zusammen beförderten sie durchschnittlich 70-80 Güterwagen pro Tag. Es gelangten vorwiegend Zement, Sand, Schotter, Holz sowie landwirtschaftliche Produkte zum Versand, ankommende Güter waren hauptsächlich Kohle und Koks. Auf dem restlichen Streckenabschnitt



Zwischen 1875 und 1886 ließ die StEG in der eigenen Lokomotivfabrik insgesamt 31 Stück dieser robusten Nebenbahn-Tenderloks bauen. Im Zuge der Verstaatlichung im Jahre 1909 kamen noch 15 Maschinen zur k.k. Staatsbahn und wurden mit den Reihenummern 393.01-15 bezeichnet. Die Lokomotiven 393.07-10, 393.13 und 393.15 waren mit Stand vom 30. Juni 1918 im Heizhaus Wien Ost beheimatet. Diese kleine Maschine war in der Lage, einen Zug mit 170 Tonnen auf einer 10‰ Steigung noch mit 15 km/h zu befördern. Die Höchstgeschwindigkeit war mit 35 km/h eher bescheiden, reichte jedoch für Nebenbahnen aus. Die Ausmusterung dieser Lokreihe fand zwischen 1928 und 1930 durch die BBÖ statt.

Das Bild zeigt eine Lokomotive der Reihe 393, die genaue Nummer ist leider nicht erkennbar, mit dem Zug- und Bahnhofspersonal vor dem Aufnahmegebäude Mannersdorf am 28. Jänner 1924. Links unter dem Fenster ist der Signalhebel des Einfahrsignales vom Bahnhof Mannersdorf zu erkennen (*Sammlung: Stadtmuseum Mannersdorf*).

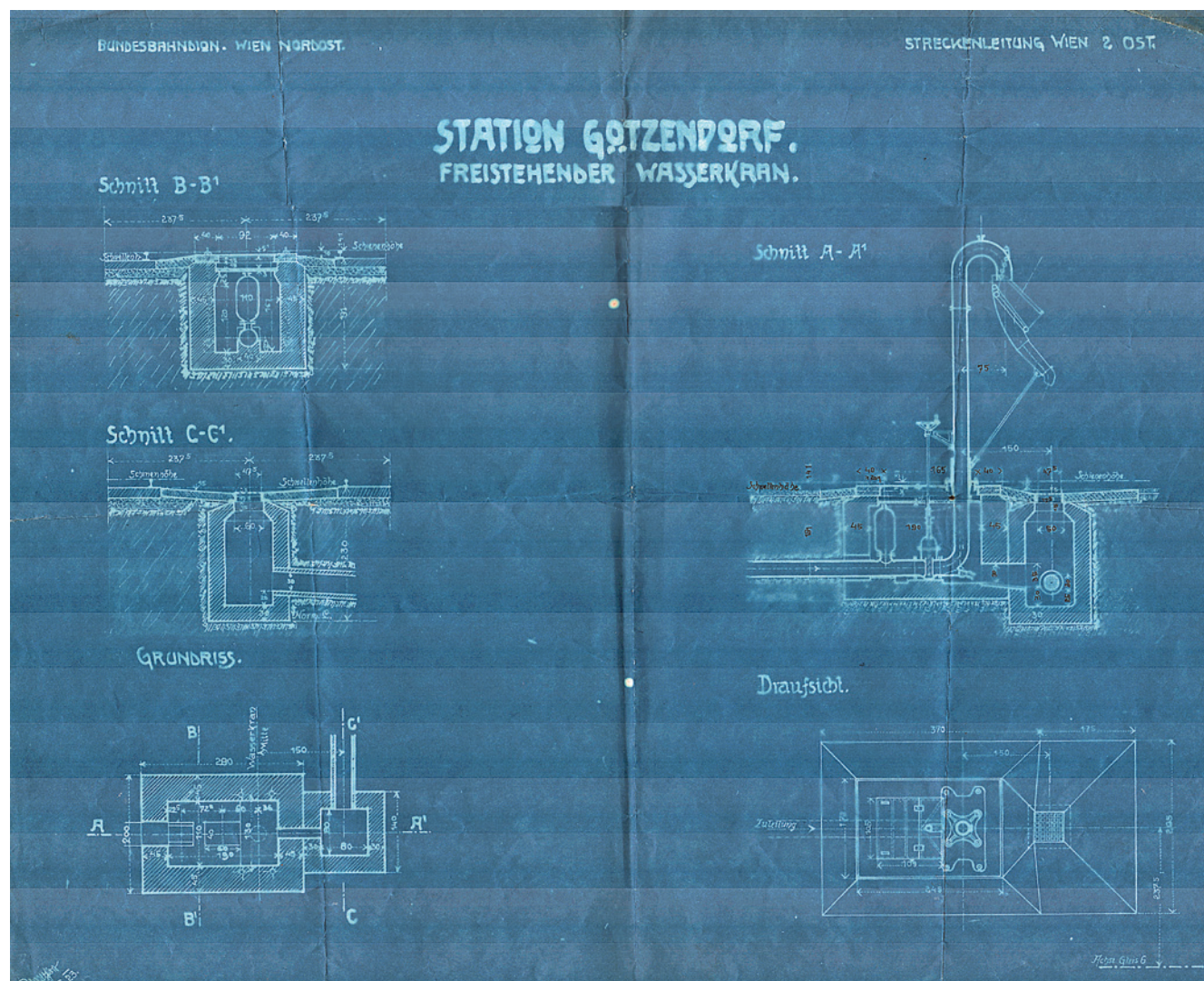
zwischen Götzensdorf und Fischamend war das Frachtaufkommen mit etwa 20 Waggons täglich eher bescheiden. Fracht fiel vorwiegend von der Papierfabrik und der Mühle in Klein Neusiedl, sowie von landwirtschaftlichen Produkten vom Lagerhaus Schwadorf und den Gutshöfen an. Die anfallende Fracht aus den Industriewerken Fischamend wurde über den Bahnhof Fischamend StEG abbefördert, da das Anschlussgleis zur Preßburger Bahn abgetragen worden war.

Im Juli 1920 kam eine ganz besondere Fracht nach Mannersdorf. Die neuen Stahlglocken für die Pfarrkirche Mannersdorf wurden per Bahn von den Böhlerwerken in Kapfenberg nach Mannersdorf transportiert. Die feierliche Weihe der Glocken fand am 25. Juli 1920 statt. Die ursprünglichen Bronzeglocken der Pfarrkirche aus dem Jahre 1913 wurden 1916 für Kriegszwecke eingezogen und eingeschmolzen.

Im Zuge der allgemeinen Sparmaßnahmen fanden Mitte der 1920er Jahre gravierende Änderungen

im Zuglauf der Lokalbahnzüge, aber auch in der Besetzung der Bahnhöfe und Haltestellen statt. So wurde die Station Götzensdorf Lokalbahn mit 10. Juli 1924 in eine unbesetzte Personenhaltestelle umgewandelt. Die Auf- und Abgabe von Expressgut und Wagenladungssendungen wurde eingestellt. Reisegepäck musste direkt beim Zug abgeholt werden, eine Aufgabe von Gepäckstücken war nicht möglich. Die Fahrkartenausgabe erfolgte durch eine Privatperson im Ort (*Neues Wiener Tagblatt, Do 10.07.1924*).

Um den immer schwerer werdenden Wagen und Lokomotiven Rechnung zu tragen, wurden 1921 die Schienen zwischen Götzensdorf und der Leithabrücke, 1922 ab der Leithabrücke bis Mannersdorf und 1923 zwischen Fischamend Reichsstraße und Götzensdorf ausgewechselt. Dabei fanden im gesamten Streckenabschnitt 9 Meter lange altbrauchbare Schienen nach dem Muster StEG III Verwendung. Nachdem die Betriebsführung auf der gesamten



Detailzeichnung vom 8. Dezember 1923 des in der Station Götzensdorf/Ostbahn freistehenden Wasserkrans. Diese Wasserkranbauart war in Österreich, besonders auf Nebenbahnen, weit verbreitet (*Sammlung Franz Haas*).



Am 27. April 1957 schiebt die 156.3472 einen langen Wagenzug zwischen den sehr eng stehenden Bäumen auf die Anschlussbahn des Zementwerkes in Mannersdorf (Foto Harald Navé).

Da der größte Teil des Personenverkehrs auf Autobusbetrieb verlagert wurde, verlor der Lokscheunen in Mannersdorf seinen Verwendungszweck. Mitte der 1950er Jahre - das genaue Datum ist leider nicht überliefert - fand der Abtrag der Gleise sowie der Weiche 5 im ehemaligen Heizhausbereich in Mannersdorf statt. Die Zufahrtsweiche 6 wurde abgesperrt und erst im Zuge der Gleisneulage im Dezember 1966 ausgebaut. Das Gebäude blieb stehen und fand nach einigen Adaptierungsarbeiten als Busgarage eine Weiterverwendung.

Wegen massiven Schäden am Gleis in der Anschlussbahn am Sandberg kam es im Jahr 1950 zur Entgleisung einiger Wagen. Auch die Weiche zur Anschlussbahn wies Schäden auf und musste aus Sicherheitsgründen 1952 gesperrt werden. Durch den geringen Wagenumlauf rentierte sich eine neuerliche Reparatur der Gleisanlagen nicht mehr, daher kündigte der damalige Besitzer Franz Saßmann im Oktober 1955 den Anschlussbahnvertrag mit den ÖBB auf. Nach dem Abschluss des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens fand der Abtrag der Weiche und der Gleisanlagen noch im Dezember 1955 statt. Bei einer behördlichen Begehung im Februar 1956 waren die Gleise bereits größtenteils abgebaut (*Ortschronik Götzendorf. Pischelsdorf; Verhandlungsschrift vom 2. Februar 1956*).

Da der Flughafen in Schwechat immer mehr Bedeutung im steigenden zivilen Luftverkehr bekam, fand mit Fahrplanwechsel zum 2. Juni 1957 die Umbenennung der Haltestelle von Heidfeld in „Schwechat Flughafen Wien“ statt. An der Attraktivität und Ausgestaltung des Haltepunktes änderte sich nichts, es war nur ein wenig einladendes Wartehäuschen vorhanden. Außerdem mussten die Passagiere zum Flughafen erst die Bundesstraße 9 überqueren und hatten anschließend einen längeren Fußweg zum Abfertigungsgebäude des Flughafens.

Der Wartepavillon der unbesetzten Haltestelle Götzendorf Lokalbahn stammte noch aus der Anfangszeit der Bahn und war in einem äußerst desolaten und baufälligen Zustand, so dass eine Sanierung nicht mehr durchgeführt werden konnte. Ein Neubau des Wartehäuschens war für die ÖBB unwirtschaftlich, da nur mehr ein Zugpaar mit Personenbeförderung auf der Strecke verkehrte. Außerdem war die Reisendenfrequenz sehr niedrig. Die Kleinabortonanlage war wegen Unbenutzbarkeit bereits abgetragen und der Brunnen aufgrund Einsturzgefahr zugeschüttet worden. Die Gemeindevertreter von Götzendorf sprachen sich gegen den Abtrag aus, wollten aber nicht die Kosten für einen Neubau übernehmen. So



Am 29. Mai 1959 erfolgte die Überstellung der einstigen Semmering Vorspann- und Schiebelokomotiven der Reihe 95 von Gloggnitz zu ihren neuen Einsatzdienststellen. Harald Navé fotografierte den aus sieben 95 bestehenden Lokzug ins Heizhaus Bruck an der Leitha im damaligen Bahnhof Pottendorf-Landegg (Foto Harald Navé).

fand im Sommer des Jahres 1957 – Bescheid vom 20. Mai 1957 – der Abbruch des alten Gebäudes statt (Verhandlungsschrift vom 7. November 1956).

Am Dienstag, dem 8. März 1959 ereignete sich um 16:56 Uhr auf der unbeschränkten Eisenbahnkreuzung im km 14,710 (Danubiastraße) zwischen den Bahnhöfen Groß Schwechat und Fischamend Reichsstraße ein Zusammenprall zwischen Zug 4835 und einem Tankwagenzug mit Anhänger. Der Zug bestand aus der Lokomotive 1073.14 und acht zweiachsigen Personenwagen. Der Triebfahrzeugführer gab bei der Annäherung an die Eisenbahnkreuzung mehrmals Achtungssignal, der Tankwagen übersetzte kurz vor dem Zug noch die Schienen. Trotz sofort eingeleiteter Schnellbremsung kollidierte die Lok mit dem mit Schweröl beladenen Hänger und schleuderte ihn zur Seite. Die Lok und die ersten vier ineinandergeschobenen Personenwagen entgleisten und wurden schwer beschädigt. Am Anhänger entstand Totalschaden und er kam mit den Rädern nach oben neben der Straße zum Liegen, das geladene Schweröl ergoss sich über die Fahrbahn. Es wurden 12 Fahrgäste teilweise schwer verletzt und vom Roten Kreuz Schwechat ins Meidlinger Unfallkrankenhaus gebracht. An den Aufräumarbeiten waren mehrere Feuerwehren

beteiligt, in diesem Zeitraum wurde auch die B9 für den gesamten Autoverkehr gesperrt. Der Gleiskörper wurde auf etwa 100 m schwer beschädigt und musste erneuert werden.

Die damals im Jahr 1940 nicht durchgeführten Grundstückseinzölungen in Fischamend führten im Herbst des Jahres 1958 zu einem gerichtlichen Nachspiel. Die geschädigten Grundeigentümer klagten die ÖBB auf Entschädigung beim Bezirksgericht Wiener Neustadt. Aus dem Schriftverkehr geht hervor, dass die Deutsche Reichsbahn die Gleisbauarbeiten durchführte, die Wiener Neustädter Flugzeugwerke sollten sich um die Grundeinzölung kümmern, was jedoch nicht geschah. Die ehemaligen Flugzeugwerke wurden 1946 in die Wiener Neustädter Maschinenwerke Ges.m.b.H. umgewandelt und meldeten am 31. Juli 1959 Konkurs an. Die ÖBB fühlten sich für ausgeführte Maßnahmen vor 1945 nicht zuständig und so erhielten die Grundbesitzer nur sehr geringe Entschädigungen. Die Folge daraus war, dass noch im Frühjahr 1959 der Rückbau des Streckengleises zwischen den Bahnhöfen Fischamend und Klein Neusiedl von km 11,830 bis 12,700 auf die alte Trasse durchgeführt wurde. Das alte Schotterbett war noch fast vollständig vorhanden, da die Russen 1946 nur die Schienen und teilweise auch

Erklärung der Abkürzungen zu den Anlagen

LWP	Lokalbahn Wien – Preßburg, die Kilometerangabe ab Wien Großmarkthalle. Die anderen Kilometerangaben sind jene der Lokalbahn Schwechat – Mannersdorf
AB	Anschlussbahn / Schleppbahn
VL	Diesel-Verschublokomotive
D	Dampflokomotive
DS	Dampfspeicherlokomotive / feuerlose Dampflokomotive
JW	Jenbacher Werke AG, seit 2019 Innio Jenbacher GmbH & Co OG
Fabr.Nr.	Fabriknummer
+	verschrottet / ausgemustert
System GEBUS	mit einem kleinen Benzin- oder Dieselmotor wurde ein Stromaggregat und mit dem erzeugten Strom anschließend der elektrische Motor der Lokomotive betrieben.
Bahnhofleiter	Ein Bahnhofleiter hatte nur eine einfache kommerzielle Ausbildung. Er wurde meist in Ladestellen auf Nebenbahnen eingesetzt werden.

unter der Rubrik Bauart:

B	Lokomotive mit 2 angetriebenen Achsen
C	Lokomotive mit 3 angetriebenen Achsen
D	Lokomotive mit 4 angetriebenen Achsen
be	Antriebsart Benzin-elektrisch
dm	Antriebsart diesel-mechanisch
de	Antriebsart diesel-elektrisch
dh	Antriebsart diesel-hydraulisch
fl	Antriebsart feuerlose Dampflokomotive (Dampfspeicherlokomotive)
1D	Anzahl der Vorlaufachsen / Anzahl der angetriebenen Achsen
n2v	Nassdampf Lokomotive mit 2 Zylindern Verbundtechnik
h2	Heißdampf Lokomotive mit 2 Zylindern

Bahnhöfe, Ladestellen und Anschlussbahnen zwischen Klein Schwechat und Fischamend Reichsstraße



Bis zum Ausbau des Flughafen Wien in den 1970er Jahren verliefen die Gleise zwischen den Bahnhöfen Groß Schwechat und Fischamend Reichsstraße parallel zur Bundesstraße 9. Die 1080.19 fährt am 15. April 1956 mit dem Personenzug 4816 zwischen Fischamend Reichsstraße und der Haltestelle Heidfeld in Richtung Schwechat (*Foto Alfred Luft*).



In der Grube selbst wurde der Ton (*Tegel*) mittels handgeschobener Kipploren zum elektrischen Schrägaufzug gebracht, wo er in die Feldbahn umgeladen wurde. Das Bild entstand 1933 (*Sammlung Lafarge Zementwerke GmbH*).



Zur Tegelbeförderung wurden nicht nur Loren, sondern auch Seitenkipper eingesetzt. Hier wird ein Zug mit beladenen Seitenkippern von der Tongrube ins Werk geschoben, datiert mit 1940er Jahre (*Sammlung Stadtmuseum Mannersdorf*).



Alltag bei der Tegelverladung im Jahr 1940. Die Loren wurden teilweise händisch beladen (*Sammlung Lafarge Zementwerke GmbH*).

Die Jung-Lokomotive (9610) brachte am 6. April 1966 einen leeren Lorenzug vom Werksgelände zur Verladung in die Tegelgrube (Foto Peter Schmied).



Auch von der Firma Rusten & Hornsby war eine Feldbahnlokomotive lange Zeit im Einsatz. Wann die 1960 gebaute Lok nach Mannersdorf kam, ist leider nicht überliefert (Foto 6. April 1966, Peter Schmied).



Auch eine Feldbahnlok der Firma Gmeinder war auf dem umfangreichen 600mm Industriebahnnetz im Zementwerk Mannersdorf im Einsatz. Eine baugleiche Lokomotive ist heute beim Kalkofen BAXA aufgestellt (Foto 6. April 1966, Peter Schmied).

