



Am 13. Mai 2006 fahren die Triebwagen 5047 002 + 5047 027 als R 6122 bei km 14,0 nächst Joching nach Spitz. Der rot-weiße Pfeifpflock kennzeichnet die Stelle, ab der bei Fahrt in der Blickrichtung bis zum Erreichen der nicht technisch gesicherten EK bei dem rechts erkennbaren gelben Bildstock wiederholt das Signal „Achtung“ zu geben ist. Die Rautentafel weist den Triebfahrzeugführer auf das folgende EK-Überwachungssignal hin, das wiederum anzeigt, ob die technisch gesicherte EK mit der Seiberstraße befahren werden darf oder nicht. Die mächtige Wehrkirche von Weißenkirchen wirkt bei dieser Aufnahme mit einem starken Teleobjektiv sehr nahe. Zwischen dem Zug und dem Kirchturm liegen allerdings 1,5 km. (MW)

Lagen zwischen der Bahn und der Donau sind wegen günstigerer Bodenwasserverhältnisse keine Bewässerungsanlagen notwendig. Unterhalb der Rieden Klaus und Achleiten bleibt wieder nur Platz für Bahn und Straße.

Bei km 12,3 liegt der mit Rückfallweichen ausgestattete und seit 1991 unbesetzte Bahnhof Weißenkirchen. Das Ladegleis wurde von der NÖVOG entfernt und der Bahngrund nordöstlich des Aufnahmegebäudes an die Gemeinde Weißenkirchen veräußert, die darauf wegen des im Ortsgebiet bestehenden Parkplatzmangels optisch recht ansprechende Parkmöglichkeiten für PKW geschaffen hat. Somit existiert auch die Verladerampe nicht mehr.

Viele Häuser des Ortes stehen auf oder am Rand einer eiszeitlichen Felsterrasse etwa 25 Meter über der Donau. Ein gedeckter Stiegenaufgang führt zu der auf dem gleichem Niveau errichteten Kirchenburg. Die schon bestehende Befestigungsanlage wurde 1531 zum Schutz gegen die Türken ausgebaut. Im Bereich von Weißenkirchen befinden sich drei mit Lichtzeichenanlagen gesicherte Bahnübergänge (EK km 12,614 und 12,661, EK mit der Seiberstraße bei km 13,2).

Nun führt die Trasse durch fast ausschließlich weinbaulich genutzte Flächen mit der seit 1952 unbesetzten Haltestelle Wösendorf-Joching bei km 14,5 nach St. Michael, wo sich keine Bahnhaltestelle befindet, hingegen der 77 m lange St. Michaeler Tunnel. Die Wehrkirche aus dem 16. Jahrhundert ist spätgotisch. Nach einem Brand 1532 erhielt der Kirchturm die Bekrönung mit Rundzinnen und Ecktürmchen im Renaissancestil. Im Karner befinden sich zwei Sparsärge mit ausklappbarem Boden, wie sie unter Josef II. zu verwenden waren.

Danach verläuft die Strecke am Fuße des steil zur Donau abfallenden Michaelerberges nach Spitz. Der bei km 18,1 liegende Bahnhof wurde 1971 mit Einfahrsignalen versehen. Er war von 1983 bis 2010 Zugleitbahnhof für die Donauuferbahn.

Im denkmalgeschützten Gütermagazin waren seit 1977, solange in Spitz noch ein Bahnhelfer tätig war, Fahrräder eingestellt, die im Rahmen der ÖBB-Dienstleistung „Fahrrad am Bahnhof“ ausgeborgt und bei jedem besetzten Bahnhof zurückgegeben werden konnten. Nun betreibt hier die Firma Wachau Touristik Bernhardt einen Fahrradverleih.

Das Aufnahmegebäude steht genauso unter Denk-



Auf der Fahrt nach Krems hat am 28. August 1990 die Triebwagengarnitur 6546 222 + 5146 202 des R 6113 gerade das Franzosendenkmal am Fuße des Höherecks bei Oberloiben passiert, das 1905 zum Gedenken an die Schlacht von Loiben errichtet wurde. Durch Umbau von 1958 gebauten Reisezugwagen Bp 20-04 sind von 1979 bis 1986 die Steuerwagen 6546 221-226 mit kantiger Front entstanden. (KH)



Am 6. Juli 1968 fährt die 93.1339 mit einem Schotterzug beim Franzosendenkmal vorbei. Hinter dem Zug erheben sich die terrassierten Lagen des Kellerberges auf Urgesteinsböden. Sie sind überwiegend mit Grünem Veltliner und Riesling bestockt. Südlich der Bahntrasse liegen die Weingärten, wie hier in der Ried Oberhauser, in der Ebene, wo sich die Böden aus Schwemmmaterial entwickelt haben. (HA)



Unmittelbar südwestlich von Wösendorf liegt in der Ried Marienfeld die zweite gemauerte Bahnüberführung in der Wachau, über die weitere Rieden zu erreichen sind. Hier fährt der R 6140 am 3. April 1988 mit der Triebwagengarnitur 5146 204 + 6546 223 nach Spitz. Charakteristisch für alle Bahnstrecken waren früher die auf Holzmasten hängenden Freileitungen aus Stahldrähten für das bahninterne Telefonnetz. (KH)



Bei der Wösendorfer Bahnüberführung ist am 22. April 1993 der 5047 016 als R 6105 in der Gegenrichtung nach Krems unterwegs. Im Zuge der Modernisierung der Strecke wurden die hier noch vorhandenen Stahldrähte von den ÖBB durch Fernmeldekabel ersetzt. Diese führten unter der Überführung hindurch, wodurch an dieser Stelle die hoch aufragenden Masten entfernt werden konnten. (AF)



Am späten Nachmittag des 11. Juli 1991 fährt die Triebwagengarnitur 5146 201 + 6546 221 als R 6119 an Willendorf vorbei. Am anderen Ufer liegt auf 501 m Seehöhe die Ruine Aggstein ungefähr 300 m über der Donau. Jahrzehntlang wurde die Post der an der Strecke liegenden Postämter in den einem Reisezug beigegebenen Bahnpostwagen St. Valentin – Grein – Wien verladen und abbefördert. (KH)



Durch Einbau eines Führerstandes in die 20 Beiwagen der Reihe 7046 sind ab 1965 die 20 Steuerwagen der Reihe 6546 mit gerundeter Front entstanden. Einige Altbaufahrzeuge erhielten wenige Jahre vor ihrem Ausscheiden noch eine den neuen Dieseltriebwagen 5047 und 5147 angepasste Lackierung. In dieser zeigt sich die Triebwagengarnitur 6546 219 + 5146 205 am 22. Juni 1991 als R 6113 bei Willendorf. (KH)



Westlich von Marbach fährt am 30. August 1958 die 93.1460 mit dem G 4180. In den fünfziger Jahren war die Schlepsschiffahrt üblich. Ein Zweikaminer arbeitet sich als Zugschiff mit drei Güterkähnen an den Schlepseilen stromaufwärts. Der Bereich zwischen Fluss und Bahntrasse ist heute ziemlich verbaut. Die nahe, 2001 eröffnete Filiale eines Möbelhauses wurde infolge des Hochwassers 2013 geschlossen. (HN)



In den Morgenstunden des 5. Dezember 1979 prallt die 2143.58 des von Krems kommenden P 6110 in km 50,722 zwischen den Bahnhöfen Marbach-Maria Taferl und Persenbeug in etwa 40 bis 50 m<sup>3</sup> auf die Gleise gestürzte Steine. Wegen dichten Nebels kommt die Notbremsung des Triebfahrzeugführers zu spät, es gibt aber keine Verletzten. Der Sachschaden an Lok, Wagen und Oberbau beträgt rund 282.000 Schilling. (SGB)



Am 20. Dezember 2004 hat die 2043 050 mit dem R 6167 bei km 72,9 gerade den Gießenbach überquert. Dieser hat in seinem südlichsten Teil aufgrund des Höhenunterschiedes vom Südrand des Mühlviertels zur tiefeingeschnittenen Donau die landschaftlich reizvolle Stillensteinklamm geschaffen. (WN)



Mit dem SGAG 91640 rollt am 7. Juli 2015 die 2043 016 über den siebenbogigen Gießenbachviadukt (vgl. S. 92 unten). Dieser und fünf weitere Viadukte der Donauuferbahn in Oberösterreich stehen seit 2012 unter Denkmalschutz. Die Generalsanierung erfolgt/e daher in Absprache mit dem Bundesdenkmalamt. (TN)



Auch im Personenzugdienst ist die Reihe 2045 Anfang der 1980er-Jahre auf der Donauuferbahn häufig anzutreffen. Am 19. Februar 1980 erreicht die 2045.16 mit dem P 6158 von Perg kommend unterhalb des Friedhofs den Bahnhof Schwertberg. Die beiden Vorbauten der Maschine sind bereits umgebaut. (WN)



Um den Mangel an leichten Vershubdieselloks zu überbrücken, kauften die ÖBB Anfang der 1990er-Jahre ausgemusterte DB-Maschinen der Baureihe 211 (V 100). Am 8. Juni 1998 steht die 2048 020 mit dem G 76174 im Bahnhof Schwertberg, der nach Abriss des Aufnahmegebäudes heute komplett verändert ist. (AF)



Wenige Kilometer weiter rollt der Sonderzug bei Weißenkirchen durch die herbstlich verfärbte Wachau. Die 100 km/h schnelle Maschine beeindruckt vor allem mit ihren imposanten Treibrädern, die einen Durchmesser von 2,14 Metern aufweisen. Eingesetzt wurde sie von der kkStB unter anderem auf der Franz-Josefs-Bahn. (RB)



Die bei der Deutschen Reichsbahn als 16.08 bezeichnete Schnellzugdampflok wurde nach ihrer Ausmusterung vor dem Technischen Museum in Wien als Schaustück aufgestellt, zur 150-Jahr-Feier der Eisenbahn 1987 wieder betriebsfähig gemacht und 1999 mit einem neuen Kessel ausgestattet. Mit drei Salonwagen ist die 310.23 am 28. Oktober 2016 bei Weißenkirchen zu sehen. (HPR)



Auch am 16. Mai 2015 fällt die 2043.24 aus – diesmal hilft die imposante Dieselloklegende 2050.04 aus, deren unverwechselbarer Klang wohl auch die Fahrgäste des NÖVOG-Zuges Richtung Emmersdorf erfreut. Mit dem Spitzer Steinbruch im Hintergrund ist sie südlich von Schwallenbach unterwegs (vgl. S. 58). (NN)



Am 23. Juni 2013 ist die stilreine NÖVOG-Garnitur mit der für die Wachau gedachten 2043.24 auf der 34 km langen Strecken zwischen Krems und Emmersdorf unterwegs. Mit ihrem R 16953 fährt sie bei Dürnstein-Oberloiben dem Donautrom folgend der Bezirkshauptstadt Krems entgegen. (MM)