

Eine große symphonische Bildkomposition in vier Sätzen –



1. Satz (Moderato): **Reduktion ...**

... der Fahrpläne ab den 1950er-Jahren auf ein mitunter spärliches Restangebot, um dem öffentlichen Beförderungsauftrag noch Genüge zu leisten: Die dünnen Fahrpläne mit ihren bis 1984 oft bloß nur 30 km/h langsamen Zügen und der zugleich stark prosperierende Individualverkehr lockten folglich immer weniger Fahrgäste an, doch war die Zeit damals noch nicht wirklich reif für laute Rufe nach der Einstellung dieses antiquierten Nebenbahnbetriebs.

Bild: Am 25. 8. 1976 sorgte die 52.3315 mit dem Zug 71228 in Hauskirchen für einläutende Abschiedsmomente von der langen Dampflokkära im Weinviertel.

(Foto: Luft)



2. Satz (Adagio): **Refugium ...**

... für viele alte und längst am Ende ihrer praktischen Nutzungsdauer angekommene Triebfahrzeuge: Waren es noch bis 1976 allerletzte Dampflokomotiven gewesen, die die Lokalbahnzüge in den Mittelpunkt des Interesses gerückt hatten, so ging die Plantraktion im Jahrzehnt danach nahtlos und quasi schicksalhaft auf die ältesten Vorkriegsdieseltriebwagen über – beide Epochen boten ein reiches fotografisches Betätigungsfeld mit großem Suchtpotenzial.

Bild: Noch am 18. 5. 1988, nur zehn Tage vor dem Letzttag, übernahm der 5042 014 einen Planumlauf im Weinviertel – hier ist er als R 7207 in Grafensulz zu sehen.

(Foto: Leiß)

Niederöstrerr. Landesbahnen. * An Sonn- u. Feiertagen. † An Werktagen. Vom 1. Mai 1909.

41. Gänserndorf L. B. — Mistelbach L. B. und zurück.

		6.05	9.15	...	1.14	1.10	6.22	Ab Wien K.F.N.B.339 An		7.53	11.10	3.04	...	9.08	...							
Fahrpr. II, III	Mwz.	Prsz	Mwz.	Gmz	Mwz.	Mwz.	Gmz	Stationen								Gmz	Mwz.	Mwz.	Gmz	Prsz	Mwz.	
		II, III	II, III	II, III	II, III	II, III	II, III	Mitteleurop. Zeit								II, III						
Von		35, 37, 39, 39a																				
Gänserndorf	5.04	7|33	10.33	...	2.29	5.22	7|44	Ab Gänserndorf L. B. An								6|46	9.54	15.46	...	7|35	10.32	
40	30	5.15	7.45	10.45	...	2.40	5.33	7.57	↓ Protes								6.35	9.43	1.35	...	7.25	10.21
50	40	5.23	7.53	10.53	...	2.48	5.41	8.10	Matzen ↓								6.26	9.34	1.27	...	7.18	10.18
70	50	5.31	8.03	11.03	...	2.58	5.51	8.22	Raggendorf								6.13	9.22	1.17	...	7.09	10.00
90	60	5.38	8.11	11.11	...	3.06	5.00	8.34	Schweinbarh ↓								6.03	9.13	1.09	...	7.01	9.51
120	80	5.51	8.22	11.22	...	3.17	5.11	8.51	Pyrawarth ↓								5.50	9.00	1.58	...	6.51	9.39
120	80	5.52	8.26	11.26	...	3.21	5.15	8.55	Bad Pyrawarth P.H. ↓								5.41	8.53	1.53	...	6.46	9.32
130	90	6.00	8.31	11.31	...	3.26	5.20	9.00	Kollbrunn P.H. ↓								5.36	8.47	1.48	an	6.41	9.26
140	100	6.10	8|40	11.36	2.47	3.36	5.30	9|05	Gainersdorf ↓								5|31	8.41	1.54	...	6|36	9.20
160	110	6.20	8.50	an	2.57	3.46	6.10	an	Hähersbrunn-Atzelsdorf .....								...	8.24	...	1.28	6.20	9.01
210	110	6.41	9.11	...	3.18	4.07	7.01	...	↓ Paasdorf L. B. ...								...	8.04	...	1.08	6.01	8.39
220	150	6.48	9.18	...	3.25	4.14	7.08	...	An Mistelbach L. B. 36, 37, 305 Ab								...	7.55	...	1.00	5.53	8.30
		9.39	...	8.04	...	10.44	...	...	An St. E. G. 305 Ab								...	4.01	...	17.55	12.25	4.12

1909

93b Drösing — Zistersdorf

Alle Züge 2. Klasse

Wien Nord 9		4.46	7.06	9.16	12.36	14.14	16.06	17.06	18.06
Drösing 93		5.55	8.14	10.11	13.48	15.21	17.10	18.07	19.05
ÖBB, Dion Wien		7355	7359	7361	7365	7369	7373	7375	7379
km		↕	↕	↕	↕	↕	↕	↕	↕
0	Drösing 93	5.57	7.00	8.26	11.05	13.58	15.25	17.14	18.10
3	Ringelsdorf Hu	6.02	7.04	8.31	11.09	14.02	15.29	17.18	18.14
4	Niederabsdorf Hu	6.05	7.07	8.34	11.12	14.05	15.32	17.21	18.17
6	Eichhorn Hu	6.08	7.11	8.37	11.16	14.09	15.36	17.25	18.21
11	Zistersdorf 93 d	6.17	7.19	8.46	11.24	14.17	15.44	17.33	18.29
ÖBB, Dion Wien		7352	7354	7358	7360	7362	7364	7368	7372
km		↕	↕	↕	↕	↕	↕	↕	↕
0	Zistersdorf 93 d	5.01	6.35	8.32	7.31	7.51	10.36	13.26	15.00
5	Eichhorn Hu	5.09	6.43	8.40	7.39	7.59	10.44	13.34	15.08
7	Niederabsdorf Hu	5.12	6.46	8.43	7.42	8.02	10.47	13.37	15.11
8	Ringelsdorf Hu	5.15	6.49	8.46	7.45	8.05	10.50	13.40	15.14
11	Drösing 93	5.20	6.54	8.51	7.50	8.10	10.55	13.45	15.19
Drösing 93		5.22	6.12	6.55	7.55	8.25	11.03	13.50	15.56
Wien Nord 9		6.28	7.20	8.07	8.50	9.20	12.17	14.50	16.57

1986

1923

119a Drösing — Zistersdorf

Km	Oest. Bundesbahnen Dion Wien Nordost	Gm 1851 II III	Gm 1853 II III	Gm 1855 II III
—	ab Wien Nbf 117	5.05	8.40	16.45
—	Lundenburg 117	—	9.55	17.40
—	Drösing 117 . . . ab	7.00	10.50	18.52
4	Ringelsdorf II . . . «	7.12	—	—
5	Nieder-Absdorf II . . . «	7.18	11.08	19.10
7	Eichhorn H «	7.26	—	—
12	Zistersdorf 114 . . an	7.42	11.32	19.34
33	Pyrawarth an 114	—	—	—

1965

119b Zistersdorf — Drösing

Km	Oesterr. Bundesbahnen Dion Wien Nordost	Gm 1852 II III	Gm 1854 II III	Gm 1856 II III
—	ab Pyrawarth 114	—	—	10.14
—	Zistersdorf 114 ab	3.54	9.41	17.41
5	Eichhorn II «	—	9.57	17.57
7	Nieder-Absdorf II . . . «	4.17	10.04	18.04
8	Ringelsdorf II «	—	10.11	18.11
12	Drösing 117 . . . an	4.33	10.20	18.20
31	Lundenburg an 117	7.43	11.15	19.23
71	Wien Nordbf. 117	6.57	12.50	20.35

1943

13a Drösing — Zistersdorf

4.25	...	6.67	12.27	14.12	16.67	18.05	ab Praterstern	...	an	6.33	8.18	12.30	15.00	...	19.06	20.45	...
4.32	...	7.06	12.34	14.20	17.04	18.13	ab Floridsdorf	...	an	6.25	8.10	12.22	14.52	...	18.58	20.37	...
6.47	...	8.39	13.55	15.26	18.06	19.26	an Drösing	...	ab	5.20	7.02	11.03	13.45	...	17.28	19.16	...
DZ 11	b6 2.	DZ 13	b6 2.	DZ 51	b6 2.	DZ 15	b6 2.	DZ 17	b6 2.	DZ 19	b6 2.	DZ 57	2.	km	ÖBB Dion Wien		
0	ab Drösing	5.05	6.56	8.25	13.40	15.23	17.126	19.10	21.45								
3	ab Ringelsdorf	5.00	6.51	8.18	13.35	15.18	17.21	19.05	21.38								
4	ab Niederabsdorf	4.56	6.47	8.12	13.31	15.14	17.17	19.01	21.30								
5	ab Eichhorn	4.51	6.41	8.07	13.26	15.09	17.12	18.56	21.23								
11	an Zistersdorf 13c	4.40	6.30	7.55	13.15	14.58	17.01	18.45	21.10								

462b Drösing — Zistersdorf

Alle Züge nur 3. Klasse

...	...	6.30	...	13.20	...	18.04	ab Wien Nordbf	462	...	an	7.27	9.35	...	15.47	18.44	20.57	...	
...	...	5.43	...	15.09	...	19.55	an Drösing	...	ab	5.35	7.44	...	13.55	16.52	19.03	...	...
...	...	2883	11530	2886	2888	2890	2892	km	Zug Nr	RBD Wien	Zug Nr	2881	2883	2885	2887	11545	11551	...
...	...	5.49	8.45	11.22	15.15	17.10	20.00	0.0	ab Drösing	...	5.25	7.35	10.56	13.35	16.40	18.45	...	
...	...	5.57	8.55	11.30	15.22	17.18	20.07	3.1	ab Ringelsdorf	...	5.17	7.27	10.48	13.27	16.32	18.40	...	
...	...	6.01	9.01	11.34	15.26	17.22	20.11	4.4	ab Niederabsdorf	...	5.13	7.23	10.44	13.23	16.27	18.30	...	
...	...	6.07	9.08	11.40	15.32	17.28	20.17	6.3	ab Eichhorn (Zistersdorf)	...	5.07	7.17	10.38	13.17	16.21	18.19	...	
...	...	6.19	9.20	11.52	15.44	17.40	20.29	11.5	an Zistersdorf 462 s	...	4.55	7.05	10.26	13.05	16.08	18.05	...	



Breitstetten

Verzweigungsbahnhof, ab 1996 unbesetzt, der Strecke von **Siebenbrunn-Leopoldsdorf** nach

- Engelhartstetten,
- Orth an der Donau

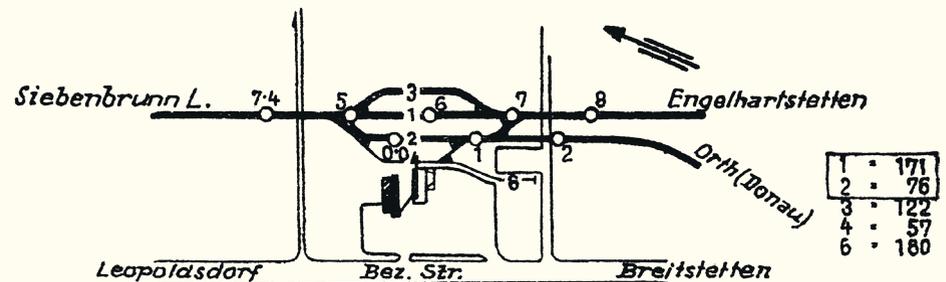
(Eröffnungen 1909)

Bahn-Km 7,6 (ab Siebenbrunn-L.),
Bahn-Km 0,0 (nach Orth an der D.)

ÖBB-Fahrplanbilder (2. Republik):
13 g in den 1950ern,
13 e bis 1975,
71 a bis 2001,
711 bis 2002

Bereits die hier im Vordergrund durch ihre hoch emporragende Laterne auffallende erste Weiche in Km 7,5 an der Nordwesteinfahrt trennte die Lokalbahn-Streckenäste: Am 20. 9. 1985 ist der von Engelhartstetten kommende 5144.03 als Leerpersonenzug 34613 zwischen dem R 2592 und dem R 2594 neben dem im Bahnhof parallel laufenden Gleis aus Orth an der Donau zu sehen. (Foto: Leiß)

Breitstetten [7551-00]





Vor dem alten Gebäude, das 1945 der Kriegszerstörung zum Opfer fiel, steht auf dieser vor 1935 entstandenen Aufnahme die 296.02, eine der beiden einst für Stammersdorf – Auersthal gebauten Lokomotiven. (Archiv Sammlung Zopf)

Bild unten: So kannte man diesen Bahnhof zuletzt: Vor dem deutlich größeren Neubau erreicht am 16. 9. 1974 die 93.1429 mit dem Schülerzug 7485 aus Poysdorf über den markant eng gewordenen Einfahrbogen ihr Ziel. (Foto: Zopf)



Enzersdorf bei Staatz

Ausgangsbahnhof (Ostbahn-Nordast)
der Lokalbahnstrecke nach
Poysdorf (– Dobermannsdorf)
(Eröffnung 1888 → Poysdorf; 1907)

Alias: *Enzersdorf bei Staatz;*
Enzersdorf (bei Staatz)

Bahn-Km 0,0 (nach Poysdorf)

ÖBB-Fahrplanbilder (2. Republik):
12 k in den 1950ern,
12 d bis 1975,
93 c bis 1988, aber:
kein Personenverkehr mehr ab 1977



Diese Aufnahme dokumentiert nun besser als alle Worte jenen markanten Generationenwechsel, auf den am bedeutungsschweren 28. 5. 1988 in Groß Schweinbarth so viel erwartungsfrohe Hoffnung gesetzt wurde: Der Diesellok 2143 075 war die Ehre zuteil geworden, den aus Gründen des erhöhten Fahrgastandrangs aus zwei „Schnellbahn“-Zwischenwagen der Reihe 7030 gebildeten allerletzten R 7416 von Stammersdorf nach Dobermannsdorf zu führen. Der im vorigen Bild gezeigte R 7429 entfiel an diesem Samstag, und so konzentrierte sich hier das Augenmerk auf die Gegenüberstellung mit dem daneben bereits für seine am nächsten Morgen beginnenden Planeinsätze im neuen Kurzpendel-Taktverkehr nach Gänserndorf und Obersdorf bereit stehenden 5047 001.

(Foto: Leiß)



Nach den rigorosen Einstellungsmaßnahmen hatte das Weinviertel Ende Mai 1988 sein durchgehendes Lokalbahnnetz eingebüßt, und Groß Schweinbarth mutierte zum einzig verbliebenen betrieblichen Zentrum eines kleinen, dafür aber ungemein verdichteten und modernisierten Nachfolgeverkehrs, der hier – in nunmehr ausschließlicher Prägung durch 5047er-Triebwagen – noch für stolze 31 ½ Jahre Bestand haben sollte. Die alten mechanischen Signale verschwanden bald ebenso wie der schon desolat gewesene Wasserturm des Lokschuppens, doch dessen verbliebenes Langhaus fand noch für einige Zeit Verwendung als Dieseltankstelle für die nun drei bis vier hier ständig ein- und ausfahrenden Triebwagen – am 19. 9. 1989 ergänzte etwa der 5047 022 seine Vorräte.

(Foto: Schmid)



In Hauskirchen bot auch der Damm am Südufer der Zaya gute Fotomöglichkeiten, wovon die Aufnahmen dieser Doppelseite zeugen: Am 24. 4. 1985 gruppierte sich der 5144.05 als R 7234 mit den Bahnanlagen zu einem Frühlingsstillleben (Foto: Leiß), dessen Lichtmalerei die unseligen Zeiten von 1943 vergessen lässt, als hier jene Fahrkarte benützt worden ist, die den Mistelbacher Lokalbahnhof als *Mistelbach (Zaya) Süd* ausweist – diese Umbenennung galt nur kurz und wertet das kleine Stück Karton somit zu einem besonderen Zeitdokument auf.

Nebenseite oben: Am 2. 11. 1985 verkehrte der R 7227 in einer selbst für die damaligen Lokalbahnverhältnisse ungewöhnlichen Reihung, als die 2143 069 den 5044 017 nämlich nicht zog, sondern nachschob. (Foto: Leiß)

Nebenseite unten: Unweit östlich macht dieser Blickpunkt auf die St.-Laurenz-Kirche dem Ortsnamen alle Ehre, und die 52.3315 vor dem P 7234 konnte am 25. 8. 1976 die Freude des Betrachters komplettieren. (Foto: Luft)





Das im Dienstbetrieb ab 1968 verwendete „Bahnhofsverzeichnis der österreichischen Eisenbahnen“ wies für Kadolz-Mailberg eine Rampe („R“) sowie eine 8 Meter lange und 33 Tonnen fassende Gleiswaage („=“ zwei Parallelstriche unter den Daten) aus. Beides existierte auch noch am 7. 7. 1984, als auf dem Hauptgebäude das damals aktuelle ÖBB-Logo prangte: Die Laderampe, an der also auch Tiertransporte zugelassen waren, befand sich links abseits dieses Blickfelds beim Güterschuppen, wohingegen hier die Wahl des Bildausschnitts bewusst auf dem Holzhäuschen bei der Gleiswaage als viel selteneres Lokalbahnmotiv lag. (Foto: Leiß)

Bahnhofname Bahnhofnummer	Besondere Vor- richtungen	Sonstige Angaben
Kadolz-Mailberg 2538	R <u>8 m 33 t</u>	Viehladestelle



Von 1988 bis nach 2000 hatte das Zugteam laut Buchfahrplan die Schrankenanlagen in Laa an der Thaya Stadt, Kadolz-Mailberg und bei Jetzelsdorf nahe Haugsdorf (s. d.) zu bedienen: Am 9. 5. 1990 bedeutete dies alle drei Mal ein längeres Unterfangen, da der Verschieber den weiten Weg über die immerhin 42 Achsen des G 70341 hinter der 2045 011 zurückzulegen hatte. (Foto: Leiß)

Vorbemerkungen

1. Bestimmungen über örtliche Besonderheiten:

a) Zugleitbetrieb gemäß DV V5:

Laa a.d.Thaya - Zellerndorf

b) Alle Züge haben unbedingt anzuhalten in der Richtung:

Laa a.d.Thaya - Zellerndorf bzw.

Zellerndorf - Laa a.d.Thaya:

vor und nach EK km 133,662

vor und nach EK km 148,691

vor und nach EK km 159,192.

jeweils Schrankenbedienung durch Zgf (bzw. Tzf).



Ebenfalls in Randlage, jedoch viel näher am Zentrum der Grenzstadt, war dies ehemals die Hauptverkehrsstelle im ursprünglichen Verlauf der Bahnstrecke vom südmährischen Neusiedl (heute: *Novosedly*) nach Zellerndorf im Pulkautal. Die ursprünglich nur sekundär als Hilfsschleife angelegte, gut zwei Kilometer lange Gleisverbindung zum Laaer (Ost-) Bahnhof fand ab 1930 durch die Einstellung und Abtragung des nun grenzüberschreitenden Teilstücks nördlich von Wildendürnbach eine zunächst nur ergänzende, nach der hier nebenseitig erwähnten Demolierung der Gleisbrücke über die Ostbahn dann jedoch notgedrungen ihre endgültige Bestimmung als letzter Baustein in der Zusammenführung der Pulkautalbahn mit der Hauptstrecke aus Wien. So konnte sich der Stadt-Bahnhof infolge seiner geringeren dienstlichen Bedeutung nie mit dem Ost-Bahnhof messen, das in der gleichen Bauart wie dort errichtete schöne und stolze Gebäude hat aber trotzdem genauso immer Fotografen angelockt: Am 30. 1. 1960 ist die 93.1429 mit dem hier damals noch aus vier Personenwagen bestehenden P 5215 zum ersten Zwischenhalt auf seiner langen Fahrt nach Sigmundsherberg eingetroffen.

(Foto: Navé)

Laa an der Thaya Stadt

Geschäftsführerbahnhof* an der Strecke
Laa an der Thaya – Zellerndorf
(Eröffnung 1873)

Alias: Laa; Laa Nordbf.; Laa (Thaya) Stadt

Bahn-Km 133,4 (ab Neusiedl-Dürnholz = Km 117,5 ab Wien Nordbf.),
Bahn-Km 0,0 (nach Laa an der Thaya)

ÖBB-Fahrplanbilder (2. Republik):

12 d in den 1950ern,
12 e bis 1975,
94 c * bis 1988



Loidesthal-Blumenthal

Halte- und Ladestelle*, letzte zwei Jahrzehnte unbesetzt, an der Strecke **Pirawarth – Zistersdorf** (Eröffnung 1911)

Alias: *Loidesthal-Blumental*

Bahn-Km 14,0 (ab Pirawarth)

ÖBB-Fahrplanbilder (2. Republik):
13 c bis 1975,
93 d * bis 1988

Das auf einer Anhöhe am Westrand von Loidesthal und drei Kilometer südöstlich von Blumenthal in der typischen Bauart aller Bahnhöfe zwischen Pirawarth und Zistersdorf gelegene Gebäude führte zuletzt ein Dornröschendasein: Kaum noch Fahrgäste verirrten sich hierher, und einige Züge blieben nur bei Bedarf stehen. Auch am 7. 5. 1983 blickt der Triebfahrzeugführer des hier für viele Kilometer plangemäß mit 30 km/h Reisegeschwindigkeit dahintrödelnden R 7417 zurück, und der Zugbegleiter signalisiert ihm aus dem letzten Fahrgastraumfenster die Durchfahrt: Auf der Laderampe stand ohnehin nur ein Fotograf, der an besagtem Tag nicht ahnte, dass er mit dem 5144.02 hier letztmalig einen Wagen dieser Reihe im alten 5044er-Aussehen erlebte, denn nur wenig später wurde der 02er als fünfter und letzter zum Umbau auf kleinere Frontfenster im Stil der 5145er eingezogen. Die Folgehistorie wollte es dann, dass der 5144 002 schon 1987 schadensbedingt kassiert wurde ... und diesmal war er der erste seiner Gattung.

(Foto: Leiß)