62. VDVA-Tagung: Linz und um Linz herum

von Otwin Krause (Fürth), Fotos von Rolf Hafke (Köln)

Bereits zum Schluss unserer Tagung 2010 hatten wir an den letzten beiden Tagen einen Abstecher zu unserem Nachbarn Österreich und weiter nach Südtirol zur Rittnerbahn gemacht. Die letztjährige Tagung widmeten wir von Linz aus ganz den Bundesländer Ober- und Niederösterreich und den umliegenden Nahverkehrsbetrieben, eine Nachtagung fand von Salzburg aus statt. Den ursprünglich angedachten Besuch auch von Graz und Zagreb wollen wir 2013 nachholen.

Linz: Diesmal hatten wir das Glück, am 13. August die Eröffnung der neuen Straßenbahnstrecke der Linie 3 vom Hauptbahnhof in die Nachbarstadt Leonding mit dem neuen Cityrunner 2 mitzuerleben. Beim Kennenlernessen am Abend hatten wir einen herrlichen Blick vom Pöstlingberg auf die beleuchtete Stadt an der Donau. Der Pöstlingberg ist der Haus- und Ausflugsberg der Linzer. Seine Bergbahn als steilste Adhäsionsbahn hat 2009 mit der Umstellung auf modernste Technik die gleiche Spurweite bekommen wie die Linzer Straßenbahn. Sie hat an einem Sonntag schon immer dichteren Verkehr gehabt. Deswegen stand an diesem Tag ihr Besuch auf unserem Programm. Nachdem wir eine Sonderführung durchs Museum und Depot in Urfahr bekommen hatten, befuhren wir mit neuen und den alten, modernisierten Triebwagen abwechselnd die Strecke.

Mittags fuhren wir auf direktem Weg, vorbei an der ehemaligen Straßenbahn von Linz nach St. Florian, zum Lokalbahnhof der schmalspurigen Steyrtalbahn. Auch hier konnten wir die Betriebsanlagen für deren Dampfloks besichtigen. Die Strecke führt durch stille Wälder, vorbei an der weltbekannten Wallfahrtskirche in Christkindl, immer entlang der wilden Steyr und über eine mächtige Bogenbrücke zum jetzigen Endbahnhof in Grünburg. Die Rückfahrt, nach einem erholsamen Aufenthalt und einem Besuch der dortigen Betriebsanlagen mit der Handbekohlung der Loks, durch die einsamen Buchenwälder war im Abendsonnenlicht besonders eindrucksvoll.

Linz: *Seit dem letzten Sommer verkehrt auf der auf 900 mm umgespurten Pöstlingbergbahn an den Wochenenden nur noch ein Oldtimer-Kurs pro Stunde, hier in der oberen Kreuzungs-Haltestelle Oberschableder mit den revitalisierten Tw X und XI, die anderen drei Kurse werden mit „Mountain Runner“-Triebwagen gefahren.*

Attergau: Der Montag war der hohe kirchliche Feiertag Mariä Himmelfahrt, an dem die schmalspurige, elektrische Atterseebahn von Vöcklamarkt zum Attersee früher Hochbetrieb hatte. Nach einem Vormittag zur freien Verfügung, z.B. für das Obusnetz in Linz oder die Besichtigung der Ausstellung „Höhenrausch.2“, hatten wir nach der Anreise genügend Zeit, mit unserer Tageskarte die Strecke nach Belieben abzufahren, bei der Remisenbesichtigung die Betriebs- und Nostalgiefahrzeuge und das Atterseeufer, von dem aus früher ein Trajekt Güterwagen auf die andere Seeseite beförderte, anzusehen.

Mariazell: Am Dienstag besuchten wir die Museumstramway in Mariazell. Wir waren mit dem Bus unterwegs, aber nur bis Laubenbachmühle, um von dort die Bergstrecke der Mariazellerbahn, der einzigen schmalspurigen, elektrifizierten Fernstrecke erleben zu können. Sie führt in einer Doppelkehre hoch zum Gösingtunnel und dann am Steilhang über der Zinkenschlucht über viele Viadukte für die Seitentäler nach Mariazell. Die Museumsstraßenbahn plant eine Verlängerung nahezu auf der ursprünglich vorgesehenen Eisenbahntrasse vom Bahnhof in den Ort. Die Gleise lagen schon bereit.

Wir bekamen an diesem Werktag eine sehr ausführlichere Führung durch die sonst nicht zugänglichen Fahrzeughallen, die alle in den letzten Jahren neu entstanden sind. Auch die normalspurige Strecke ist ein Neubau. Derzeit ist das nur mit einer Diesellok oder auch einer Dampflok möglich. Nach einer Runde mit der Diesellok wurden für uns drei der vielen Wagen auf dem kurzen elektrifizierten Stück herausgefahren, damit wir alle das nostalgische Trambahnfahrgefühl wieder auffrischen konnten.

Die Rückfahrt mit dem Bus ging nun auf einer ganz anderen Route über Lunz am See, wo wir auf die Ybbstalbahn stießen, dieser nun immer entlang bis nach Waidhofen. Wir hatten genügend Zeit, um die stillgelegte Zweigstrecke nach Ybbsitz mit dem Bus komplett abzufahren und zur Abfahrt des nächsten Zugs der neu eingerichteten „Stadtbahn“ Waidhofen in Gstadt zurück zu sein. Der schmalspurige Triebwagen bot unserer über vierzigköpfigen Gruppe genügend Platz, und wir konnten auf der bekannten Stadtbrücke von Waidhofen hoch über den Hausdächern zum dortigen Bahnhof mit den weitläufigen Anlagen der schmalspurigen Ybbstalbahn fahren.

Mariazell: *Depot und Strecke der Museumstramway, es kamen auch zum Einsatz der offene Wiener Tw 299 (Baujahr 1900, Ringhoffer) und der ehemalige St. Pöltener Triebwagen 3 (Baujahr 1911, Graz).*

Gmunden – Lambach: Zwangsläufig war der Normalspurbahnanteil unserer Fahrten verhältnismäßig groß, denn die wenigen Straßenbahnbetriebe liegen weit verstreut in diesem Teil von Österreich. So fuhren wir am Mittwoch zunächst bis Gmunden Hbf., der mit der Stadt unten am Traunsee durch eine Straßenbahnlinie verbunden ist. Der planmäßige Lohner-Wagen 8 brachte uns zunächst zur Remise. Die Remisentore standen offen, eine kleine Parade wurde für uns ins Sonnenlicht gefahren. Eine halbe Stunde war ausreichend für unseren Besuch und ein Gruppenbild. Herrlicher Sonnenschein ließ uns nach der Weiterfahrt zur heutigen Endstation Franz-Josef-Platz den Bummel über die Promenade vorbei am Rathaus, dem ehemaligen Endpunkt der Budweiser Pferdeeisenbahn und über die Traunbrücke, über die in absehbarer Zeit die Straßenbahn nun doch bis zum Seebahnhof und zur Traunseebahn durchgebunden werden soll, genießen. Es wartete als Überraschung eine Ausstellung im Stadtmuseum über die Geschichte der Pferdeeisenbahn Budweis - Gmunden, die wir nun in Ruhe ansehen konnten.

Gmunden: *An der Remise stand für uns bereits das „Geburtstagskind", der Tw 5 (Baujahr 1911, Graz) bereit, in der Mitte der Tw 9 (Duewag 1952, ex Vestische), daneben der Kurswagen 8 (Lohner 1961).*

Vom inzwischen abgerissenen Seebahnhof aus brachte der extra für uns mit beiden Schweizer Triebwagen ausgestattete Planzug uns auf dem teilweise noch dreischienigen Streckenstück über Engelhof auf der schmalspurigen Lokalbahn nach Vorchdorf, wo sie mit der normalspurigen Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg ein ausgedehntes, gemeinsames Betriebsgelände hat. Eine Führung durch die Hauptwerkstätte, wo auch für fremde Fahrzeuge zur Revision fünf Spurweiten zur Verfügung stehen, schloss sich an. Und dann wurden an diesem Tag für uns die Planzüge abwechselnd mit Kölner Samba-Wagen und einem Triebwagen aus dem Extertal gefahren. An allen Zwischenstationen waren unsere Fotografen zu finden, um diese Gelegenheit in Bildern festzuhalten. Nach der Rückkehr war am Abend für uns in Linz das „Gasthaus Tramway" reserviert, um auch da unter vielen Straßenbahnbildern und Utensilien ein gutes Abendessen genießen zu können.

Linzer Lokalbahn: Ein früher Start war am Donnerstag notwendig, um das Netz der LiLo zu bereisen. Sie hat nun einen eigenen Bahnsteig im neugebauten Linzer Hauptbahnhof, von wo aus sie als S-Bahn das Umland westlich von Linz erschließt. Wir fuhren mit einem der neuen Stadler-Züge bis Eferding. Dort erwartete uns wieder Nostalgie, der Triebwagen 22 105 (Baujahr 1921, Grazer Waggonfabrik) der Haager Lies, wunderhübsch restauriert mit seinem hölzernen Wagenkasten. Wir befuhren die Strecke nach Peuerbach mit etlichen Fotohalten, mit Zugkreuzungen in Prambachkirchen, Waizenkirchen und Niederspaching. Wieder in Waizenkirchen zurück, konnten wir die dort abgestellten Arbeitslokomotiven, alte Triebwagen und den halben Sambazug mit zwei Führerständen in den für uns geöffneten Hallen fotografieren. Weiter ging es dann nach Eferding, wo wir durch die Werkstätte geführt wurden. Danach

trennten sich für manche die Wege. Der größere Teil der Gruppe fuhr mit dem Postbus nach Aschach und genoss bei schönstem Sommerwetter die gemütliche Schiffsfahrt auf der Donau zurück nach Linz.

LiLo: *Der hervorragend in Mariazell hergerichtete Nostalgie-Triebwagen 22 105 (ex 23 001, von 1921, Grazer Waggonfabrik) auf Sonderfahrt zwischen Wackersbach und Kirnberg.*

Linz, Tram und Obus: Endlich war dann am Freitag die Linzer Straßenbahn selbst an der Reihe. Für uns wurde wieder eine Besonderheit arrangiert: Wir begannen unsere Rundfahrt mit dem revitalisierten Pöstlingbergbahn-Pärchen am Hauptbahnhof, fuhren über die südliche Wendeschleife erst mal nach Urfahr zurück. Es schloss sich eine Premiere an, diese Garnitur befuhr erstmalig die am vorangegangenen Wochenende eröffnete Strecke zum Doblerholz. Wir befuhren die Schleife durch die Wagenhalle, danach wieder zurück zum Hauptbahnhof. Über die nördliche Wendeschleife gelangten wir dann in das Depot Kleinmünchen und konnten dort die historischen Fahrzeuge neben den neuen und neuesten CityRunnern fotografieren. Auch der noch nicht in Betrieb gegangene vierte neue Pöstlingbergbahn-Tw stand bereits an einem Arbeitsplatz zur Endmontage.

Den anderen Teil des Netzes fuhren wir dann mit einem 10-Achser-Gelenktriebwagen ab, zuerst zur Solarcity in Ebelsberg. Dann ging es quer durch die ganze Stadt zur Universität in St. Magdalena und schließlich mit einem Abstecher über die Schleifenanlage in Urfahr zurück zum Hauptbahnhof.

Am Nachmittag stand der Linzer Obus auf unserem Programm. Unser Sonderwagen brachte uns vom Hauptbahnhof über die Mozartkreuzung zum Krankenhausgelände, wo sich die Schranken nur für ihn öffnen, zur Endhaltestelle Stieglbauernstraße und dann, wieder das Besondere, über die im Plandienst nicht befahrene Strecke durch die Goethestraße zum Hauptbahnhof. Die Zeit war so reichlich bemessen, dass wir noch eine Runde zum Froschberg anschließen konnten. Eine kleine Gruppe von uns hatte immer noch nicht genug und fuhr mit zurück zum Depot. Und dort erwartete uns noch ein besonderer Spaß, eine Runde mit dem Gräf & Stift-Bus 49, dessen Motor einen großen Teil des Fahrgastraums vorne beim Fahrer einnimmt, durch das Depot und eine kleine Fahrzeugparade der einlaufenden modernen Busse.

Linz: *Eine Premiere ganz besonderer Art: Am 19. August befuhr die Museums-Einheit mit Tw X und XI erstmals die Strecke der neuen Linie 3 nach Leonding, auf der Rückfahrt kurz vor der Hst. Untergaumberg.*

Nachtagung: Schließlich brachte uns am Abend eine Bahnfahrt zur Nachtagung nach Salzburg. Diesmal hatte uns aber nicht der Salzburger Obus gelockt, obwohl unser Hotel genau gegenüber dem Obusdepot lag. Die Pinzgaubahn war es, die nach den verheerenden Überschwemmungen 2005 von der ÖBB aufgegeben und von den Salzburger Verkehrsbetrieben wiederbelebt wurde und gerade erst wieder auf der ganzen Strecke in Betrieb gegangen war.

Pinzgau: Der Fahrplan der Pinzgaubahn ist nunmehr am Samstag so dicht, dass kaum noch Sonderzüge eingefügt werden können. Dafür war es aber beeindruckend zu sehen, wie schnell und pünktlich auf dieser modernisierten Schmalspurbahn nun der Verkehr mit den neu beschafften Dieselloks und Steuerwagen abgewickelt wird. Kaum ist ein Zug an einem Bahnhof (mit neu eingebauten Rückfallweichen) eingefahren, kreuzt auch schon der Gegenzug. Und die Anfahrten geschehen rasant. Für den entgangenen Sonderzug entschädigte uns eine Einladung zum Mittagessen in einem Mittersiller Gasthof direkt am Bahnhof. Dann folgte die Fahrt auf der Fast-Neubaustrecke nach Krimml mit einer jungen Fahrerin. Weil uns aber der Betriebsleiter begleitete, nahm er auch die Gelegenheit zum Selberfahren wahr, zugleich gab es ausführliche Informationen aus dem Führerstand. In Tischlerhäusl konnten wir wieder das Betriebsgelände besuchen und die Begeisterung der neuen Mannschaft für ihren Betrieb erleben. Rechtzeitig für eigene Unternehmungen waren wir zurück in Salzburg.

Salzburg: Wieder modernisiert in Betrieb gegangen ist auch die Standseilbahn auf die Festung, die 1892 als Wasserballastbahn begann und nun im April die vierte Fahrzeuggeneration bekommen hat. Sie bietet einen weiten Panoramablick in die Umgebung, den. auch wir bei dem herrlichen Sommerwetter genossen haben. Gleich mehrere Mitglieder des Personals zeigten uns den Betriebsraum und haben uns schließlich auch noch zur ältesten Bergseilbahn überhaupt, zum 500 Jahre alten Reißzug, geführt.

Einige „Unermüdliche“ fuhren am Sonntag bzw. Montag mit dem Postbus (Richtung Bad Reichenhall) zum weitläufigen Freilichtmuseum in Großgmain mit über 100 typischen, wieder errichteten Originalbauten aus Landwirtschaft, Handwerk, ländlichem Gewerbe und Industrie. Die Salzburger Lokalbahn betreibt dort seit Juni letzten Jahres eine 2 km lange Feldbahn in dem 50 ha großen Areal. Eine Fahrt zwischen den beiden Endbahnhöfen dauert rund 30 Minuten, es stehen mehrere Züge zur Verfügung.

So ging dann die letztjährige VDVA-Tagung mit interessanten Reisezielen erfolgreich zu Ende. Wir bedanken uns bei allen an der Organisation Beteiligten für ihre Mühe. Wir haben uns auch über die österreichische Herzlichkeit und das große Engagement der Bediensteten gefreut, wir haben gemerkt, mit wie viel Freude alle dabei waren und unsere Wünsche erfüllt haben.

Die VDVA-Tagung 2012 findet vom 11. – 18. August in und um Berlin statt – herzlich willkommen!

Vöcklamarkt – Lambach: *„Versetzte“ Zugkreuzung in Stadl-Paura mit ex KFBE-Einheit 22 236 +136 (ex 2290 + 1290) neben dem Planzug mit dem ex Extertal-Tw 20 111.*

Salzburger Freilichtmuseum Großgmain: *Von der Salzburger Lokalbahn betrieben: die 2 km lange Feldbahn im Freilichtmuseum. So kommen die Besucher bequemer zu den entlegeneren Bauernhöfen.*