



Wackelstein-Express

GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG

Die ersten Planungen

von Gerhard Urban

Im letzten Quartal des vergangenen Jahrhunderts, nach dem vollendeten Bau der Hauptbahnen in Österreich, Böhmen und Mähren, wuchs das Bedürfnis der abseits der Hauptstrecken gelegenen Städte und Ortschaften nach einem Bahnanschluss. Speziell seit der Eröffnung der Kaiser-Franz-Josefs-Bahn zwischen Wien und Prag (1870) wurde der Wunsch nach einer Beendigung des „Dornröschenschlafes“ der nur schwer zugänglichen Gebiete des Waldviertels abseits der Hauptbahn immer wieder laut. Zur Förderung der benachteiligten Regionen regte die Regierung die Gründung von Lokalbahn-Aktiengesellschaften an, an denen sich interessierte Kreise (Industrielle, Gemeinden) beteiligen konnten und die das für den Bau nötige Kapital aufzubringen hatten. Staat und Land sollten dann den Betrieb auf eigene Kosten führen.

Als gesetzliche Grundlage für diese Förderung wurde das „Gesetz betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Lokalbahnen“ vom Mai 1880 geschaffen; weitere Gesetze aus den Jahren 1887, 1894 und 1910 folgten. Zur Verbesserung der unbefriedigenden Verkehrssituation des schlecht erschlossenen Waldviertels wurden aufgrund dieser Gesetze mehrere normalspurige Bahnlinien gebaut, zum Beispiel Schwarzenau - Zwettl (- Martinsberg-Gutenbrunn), Schwarzenau - Waidhofen an der Thaya - Zlabings und Göpfritz - Groß Siegharts (- Raabs).

Der niederösterreichische Landesausschuß (entspricht etwa dem heutigen Landtag) erhielt am 12. November 1898 die im Reichsgesetzblatt (RGBl) 207 verlautbarte „Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Lokalbahn Gmünd - Litschau mit einer Abzweigung von Alt Nagelberg nach Heidenreichstein“. Am 25. Mai 1899 wurden die Statuten der Aktiengesellschaft "Niederösterreichische Waldviertelbahn" genehmigt.

Der Bahnbau

von Gerhard Urban

Daraufhin wurde die Aktiengesellschaft gegründet. Die Betriebsaufnahme erfolgte am 4. Juli 1900 nach feierlicher Eröffnung am Vortag. Am 9. Oktober 1901 (RGBl 166) wurde die Konzession auf die Strecke Gmünd - Groß Gerungs erweitert. Einerseits aus ökonomischen Überlegungen, andererseits wegen der Nähe zur ebenfalls schmalspurig erbauten Nebenbahn Neuhaus - Neu Bistritz der KkStB gelangte für den Bau in Richtung Litschau und Heidenreichstein sowie später auch nach Groß Gerungs die bereits 1889 im Steyrtal verwendete „bosnische“ Spurweite von 760 mm zur Ausführung. Bis knapp vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges fanden immer wieder Anläufe statt, die etwa 10 bis 15 km lange Lücke zwischen Litschau und dem jetzigen Nova Bistrica zu schließen. Eine Entscheidung für eine von der Normalspur abweichende Spurweite war nicht unumstritten: Verfechter und Gegner lieferten einander neben verbalen auch tätliche Auseinandersetzungen.

Der Betrieb unter Führung der NÖLB

von Gerhard Urban

Die Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur des Waldviertels hat sich seit dem Ende der Monarchie nur unwesentlich verändert. Die wichtigsten, am nächsten gelegenen Wirtschaftsgroßräume waren und sind Wien (150 km entfernt), Linz (110 km) sowie, bis 1918 und ab 1990, Prag (170 Kilometer). Die Mobilität der Bevölkerung war zur Zeit des Bahnbaues kaum entwickelt, einzig die Produkte aus dem Industrialisierungsanstoß in der Zeit Maria Theresias ab etwa 1740 verlangten nach einer zeit- und kostengünstigen Transportmöglichkeit in die Wirtschaftsgroßräume der Monarchie.

Unter diesen Voraussetzungen kann es nicht verwundern, dass der geschäftliche Erfolg des Unternehmens von Beginn an in Frage stand. Sowohl der Staat als auch das Land Niederösterreich scheinen sich dieser Sachlage klar gewesen zu sein, denn abgesehen von der Übernahme eines Teils der emittierten Aktien garantierte die niederösterreichische Landesverwaltung eine Dividende in der Höhe von 4 Prozent auf das eingebrachte Kapital. Von 780000 Kronen Aktienkapital übernahm der Staat Aktien im Wert von 400.000 Kronen. Da die Bahngesellschaft praktisch immer passiv bilanzierte, wurde die Garantie immer ausgenutzt.

Aus den unterschiedlichen Spurweiten resultierten erhöhte Kosten und vermehrter Zeitaufwand für das Umladen der Güter. Zur Abhilfe wurde 1911 der Betrieb mit Rollböcken eingeführt, während des Zweiten Weltkrieges (1941) wurde durch die Verwendung von Rollwagen weiter rationalisiert. Die Aktiengesellschaft übergab von Beginn an den Betrieb der Linien nach Litschau, Heidenreichstein und Groß Gerungs an die Niederösterreichischen Landesbahnen (NÖLB), die auch die Fahrbetriebsmittel beschafften. Im September 1922 übernahmen die Österreichischen Bundesbahnen (BBÖ) rückwirkend ab 1921 den Betrieb.

Kriegswirren & Grenzziehung

von Gerhard Urban

Nach dem Ersten Weltkrieg fielen die gesamten Anlagen des Bahnhofes Gmünd und ein Teil der nördlichen Strecken an die ÖSR (Einmarsch tschechischer Truppen im Sommer 1920). Der Reiseverkehr auf der Lokalbahn war daraufhin für einige Zeit unterbrochen, Reisende mussten in den Haltestellen Böhmeizel und Wieden aussteigen und durften dort erst wieder zusteigen, während die Züge leer in den auf ÖSR-Gebiet liegenden Lokalbahnhof (heute Ceske Velenice) ein- und ausfuhren.

Ab 1921 konnten auch Reisende wieder - allerdings gegen Bezahlung eines Grenzzuschlages - bis in den Lokalbahnhof fahren. Die Fertigstellung der jetzigen Abfahrts- und Ankunftsstelle (heute Bahnhof Gmünd NÖ) dauerte noch bis zum Beginn des Sommerfahrplanes 1923. Ab diesem Zeitpunkt wurde der bisherige Bahnhof Gmünd offiziell als Ceske Velenice bezeichnet. Die Schmalspurzüge hielten auch weiterhin im ehemaligen Lokalbahnhof an, wo sie wendeten, um in Richtung Norden weiterzufahren - allerdings im rechtsfreien Raum. Erst 1927 wurde mit einem Staatsvertrag das Befahren tschechischen Gebietes durch die BBO rechtlich abgesichert, ab 1928 konnte der Richtungswechsel nach dem Einbau einer Gleisschleife auf böhmischem Gebiet entfallen.

Nach dem Einmarsch deutscher Truppen im Jahre 1938 wurde der Bahnhof Ceske Velenice in Gmünd (Waldviertel) Hbf umbenannt, und auf dem Gebiet von Gmünd III wurde eine neue Haltestelle Oberschule eingerichtet. Zusätzlich kam auch die Strecke Neuhaus – Neu Bistritz zur Reichsbahndirektion Wien, wobei Ausbesserungen an Fahrzeugen dieser Strecke in der Werkstätte Gmünd (vormals böhmisches Gebiet) durchgeführt wurden. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges dauerte es nur bis zum 17. Juli 1945, als die tschechische Regierung im Zuge der Ausweisung aller Deutschen auch die Räumung der bisher von österreichischen Eisenbahnern benützten Gebäude (Heizhaus, Werkstätte und Dienstwohngebäude) erzwang.

Im Jahr 1950 bezahlte die nunmehrige CSSR das Verlegen der Strecke auf österreichisches Gebiet, um die Verpflichtungen des österreichisch-tschechoslowakischen Staatsvertrages von 1927 abzulösen. Vom Streckenteil im Gebiet der jetzigen ÖSFR ist nichts mehr zu sehen, auf österreichischen Staatsgebiet ist das Gleisdreieck (zum Wenden von Loks und Wagen in Gebrauch) das einzige Überbleibsel, abgesehen vom heute noch erkennbaren Dammrest nahe dem Straßen-Grenzübergang Böhmeizel und der noch bestehenden Lainsitzbrücke von Gmünd nach Ceske Velenice, die als neuer Fußgänger-Grenzübergang Verwendung findet.

Entwicklungen ab 1960

von Gerhard Urban

Bereits während der Zwischenkriegszeit machte sich der Einfluss steigender Motorisierung bemerkbar, zunächst durch einen Konkurrenz-Personenverkehr des bahneigenen Kraftwagendienstes. Ab 1960 führten der verstärkte Straßenausbau und höhere Einkommen immer mehr zum Umstieg auf eigene Kraftfahrzeuge. Da seitens der ÖBB-Bahnverwaltung weder die seit der Eröffnung nahezu unverändert gebliebenen Fahrpläne attraktiver gestaltet wurden noch (wegen Geldmangels) eine durchgreifende Modernisierung des zum Teil aus der Eröffnungszeit stammenden Fahrparks erfolgte, verblieben immer weniger Fahrgäste.

Nachdem auch das Frachtaufkommen aufgrund der konjunkturellen Entwicklung Ende der siebziger Jahre sank, stellten die ÖBB den Antrag auf Einstellung des öffentlichen Personenverkehrs auf den Strecken von Gmünd nach Litschau und Heidenreichstein, dem mit der Weisung des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr per Ende Mai 1986 (wegen ungenügender Kostendeckung) stattgegeben wurde, um sich den Einsatz der als Nebenbahnretter ein Vierteljahrhundert zu spät beschafften Triebwagen der Reihe 5090 auf diesen Streckenteilen zu ersparen.

Die ersten Aktivitäten des WSV

von Gerhard Urban

Die Gründung des Waldviertler Schmalspurbahnvereines erfolgte am 14.2.1987 nach der Einstellung des planmäßigen Personenverkehrs durch die ÖBB per Ende Mai 1986 mit dem Ziel die Strecken für einen zumindest touristischen Personenverkehrs zu erhalten.

Ab Juni 1987 führte der WSV mit teils angemieteten, teils gekauften Fahrzeugen Fahrten zu den Endpunkten der nördlichen Waldviertler Schmalspurbahnen, Heidenreichstein und Litschau, durch. Bei nahezu allen Fahrten war der Besuch der Waldglashütte Zalto in Neunagelberg mit einer Einweihung in die Kunst der Glasmacherei fixer Bestandteil des Programms. Bereits im ersten Jahr seines Bestehens veranstaltete der Verein den einzigartigen Silvesterzug - der erste Zug dieses Namens, der seinen Fahrtteilnehmern den Jahreswechsel mit Sekt, Feuerwerk und Dampflokomotive erleben ließ.

Pflege der Strecke durch den Verein

von Gerhard Urban

Der erste gravierende Einschnitt erfolgte mit der Einstellung des verbliebenen Güterverkehrs zwischen Altnagelberg und Heidenreichstein am 29. Mai 1992: Der WSV musste, um weiterhin nach Heidenreichstein fahren zu können, die Strecke übernehmen. Seit damals ist ausschließlich der WSV für die Erhaltung der Strecke von Kilometer 0,259 bis 13,154 zuständig. Eigentümer der Gleisanlagen und Hochbauten blieb weiterhin die ÖBB. Da ein großer Teil der Bahntrasse durch dichten Wald führt und von der Straße aus nicht zugänglich ist, mussten für die Streckenerhaltung Fahrzeuge beschafft werden. Erstes Triebfahrzeug war eine Ns2h, "Findling" getauft, mit der die ersten Arbeitsfahrten ab 1994 durchgeführt werden konnten.

Aufnahme des Touristikbetriebes

von Gerhard Urban

Ab 1995 konnten Eigenbauwagen zur Personenbeförderung für den am 25. Juli eröffneten Feldbahnbetrieb in Betrieb genommen werden. Seit dem Jahr konzentriert sich der WSV mit seinen Aktivitäten ausschließlich auf den Heidenreichsteiner Ast beschränkt. Durch die Überstellung der vereinseigenen Wagen und die Akquisition weiterer Loks und Wagen konnte in der Saison 1997 ein gut besuchter Wochenend-Zugsverkehr durchgeführt werden.

Ab Mitte Juli 1997 konnte vom Verein "Freunde der Stainzer Bahn" die Lok Nr. 2, "Christa" (Jenbach DM100H14, Baujahr 1969) gemietet und zur Führung der WSV-Züge ins Waldviertel gebracht werden. Dies brachte eine deutliche Erleichterung in der Betriebsabwicklung der Touristikzüge. Ab dem Jahr 2000 wurden die Züge des Wackelstein-Express mit der Dampflok 170.1, welche vorher einer Hauptuntersuchung in Ceske Velenice zugeführt wurde, bespannt.

Etablierung des „Wackelstein-Express“

Fortan wurde ein regelmäßiger Betrieb an Sommer-Wochenenden zwischen Alt Nagelberg und Heidenreichstein mit den Zügen des Wackelstein-Express durchgeführt. Spezielle Züge zu Veranstaltungen entlang der Strecke und eine enge Zusammenarbeit mit den regionalen Touristikbetrieben ließen die Beliebtheit und Auslastung weiter steigern. Daraus entstand in Zusammenarbeit mit dem Dorfwirt Weinstabl in km 12,0 auch die Bedarfshaltestelle „Kleinpertholz“, welche einen direkten Zu- und Ausstieg beim Gasthaus ermöglicht.

Da der Übergabepunkt von 1992 bis 2004 zwischen WSV und ÖBB in km 0,259 festgelegt wurde, war eine Einfahrt der Züge in den Bahnhof Alt Nagelberg nicht möglich. Daher konnten die Züge nicht gestürzt werden und mussten umständlich von Aalfang bis Alt Nagelberg geschoben werden. Um diesen betrieblich äußerst unvorteilhaften Zustand rasch ändern zu können, wurde in km 0,4 durch den WSV im Jahre 1998 die Haltestelle „Altnagelberg Herrenhaus“ in Betrieb genommen. Durch die Errichtung eines Bahnsteiges und dem Einbau einer Weiche konnten die Züge mittels Schwerkraftvershub gestürzt werden.

Um zusätzliche Zustiegsstellen für Ausflügler zu ermöglichen, wurden im Jahr 1999 in km 4,1 die Bedarfshaltestelle „Brand Süd“ und im Herbst 2000 in km 1,7 die Bedarfshaltestelle "Altnagelberg Ergo" in Betrieb genommen. Mangels Auslastung musste die Haltestelle Brand Süd 2011 wieder aufgelassen werden. Hingegen hat sich bei Veranstaltungen das Anhalten in km 12,5 beim Moor- und Torfmuseum sehr gut bewährt.

Mit Bestellung des Touristikbetriebes auf der Waldviertler Schmalspurbahn durch die Landesverkehrsorganisation NÖVOG ab dem Jahr 2002 konnte das Angebot im Touristiksektor weiter ausgebaut werden. Darunter zählt auch die nach 11-jährigen Anstrengungen per 18.6.2004 ermöglichte Erweiterung des Anschlussbahnstatus bis zum Streckenkilometer -0,11 in den Altnagelberger Bahnhofsgleisen 2 und 4, wodurch die Züge nun direkt in den Bahnhof Altnagelberg einfahren können. Diese Situation ermöglicht neben Umsteigeverbindungen ab Gmünd auch eine deutliche Erleichterung in der Betriebsabwicklung.

Der Ausbau von Veranstaltungs- und Themenfahrten in den folgenden Jahren bewies sich als richtungsweisend. So werden heute neben Nikolaus- und Christkindlügen, ein Schmankerl- und Schnapszug, mehrere Waldgeisterzüge und Osterhasenfahrten angeboten. Auch für Eisenbahnfreunde gab es mehrmals interessante Fotosonderzüge.

Wieder Landesbahn

Im Jahr 2010 erfolgte ein zukunftsweisender Schritt: die gesamte Infrastruktur sowie die Betriebsführung auf der Waldviertler Schmalspurbahn wurde durch die Landesverkehrsorganisation NÖVOG übernommen. Die NÖVOG führt nun als Eisenbahn-Verkehrsunternehmen seit 2011 den Zugverkehr auf den Strecken Gmünd – Litschau und Gmünd – Groß Gerungs durch.

Auf der Strecke des Wackelstein-Express ist die NÖVOG hingegen nur Eigentümer der Infrastruktur (Gleisanlagen, Gebäude). Dem Waldviertler Schmalspurbahn Verein obliegt weiterhin die Abwicklung des Zugverkehrs und sowie die Sanierung und Wartung der Infrastruktur in eigener Verantwortung. Als erster Schritt konnte der Bahnhof Heidenreichstein mustergültig saniert, und seiner ursprünglichen Funktion zugeführt werden.

Da jedoch der Oberbauzustand noch Großteils aus den 1950-Jahren stammt sind nun für den Verein umfangreiche Streckensanierungsarbeiten notwendig. So musste in den Jahren 2011 und 2012 der Zugverkehr baustellbedingt auf den Abschnitt Heidenreichstein – Aalfang beschränkt werden. In der Saison 2013 kann erfreulicherweise der Gesamtverkehr bis Alt Nagelberg wieder aufgenommen werden.

Die ausgesprochen gute Zusammenarbeit mit der NÖVOG ermöglicht nun eine gegenseitige Unterstützung bei der Bewerbung der Waldviertler Schmalspurbahn sowie Unterstützung bei Infrastruktur- und Fahrzeugprojekten. Durch die optimale Abstimmung mit den Fahrplänen der NÖVOG sind in der Saison 2013 erstmals an allen Verkehrstagen des Wackelstein-Express optimale Anschlussverbindungen von/nach Gmünd/Litschau gegeben. Auch die internationalen Altnagelberger Doppelausfahrten können nun wieder mehrmals wöchentlich durchgeführt werden.

CHRONIK ALTNAGELBERG – HEIDENREICHSTEIN

1900	Eröffnung der Bahnstrecke Alt Nagelberg - Heidenreichstein
1922	Übernahme des Betriebs durch die ÖBB
~ 1940	Einsatz der ersten Diesellokomotiven
1986	Einstellung des öffentlichen Personenverkehrs durch die ÖBB
1987	Gründung des Waldviertler Schmalspurbahnvereins (WSV)
1992	Einstellung Güterverkehr, Übernahme der Streckenbetreuung durch WSV
1995	Aufnahme des Touristikverkehrs ab Heidenreichstein durch den WSV
2004	Einfahrt in den Bahnhof Alt Nagelberg wieder möglich
2010	Übernahme der Infrastruktur durch die NÖVOG
2011/2012	Baustellenbetrieb Heidenreichstein - Aalfang
2013	Wiederaufnahme des Touristikverkehrs auf der Gesamtstrecke