



Kommerzialrat
Karl Piaty

Untere Stadt 39
Waidhofen / Ybbs

Postleitzahl: **A - 3340**

mobil: **0676 / 91 92 993**

home: **piaty.blog**

email: **karl@piaty.at**

Über 150 Jahre **Schmalspurbahn - Geschichte** in N.Ö. aufgezeigt am Beispiel Ybbstalbahn !

Zur Zeit als der Begriff „**Kaisertum Österreich**“ durch die Bezeichnung „**Österreichisch-Ungarische Monarchie**“ per Handverfügung des Kaisers Franz Joseph I. ersetzt wurde (1868) , überlegte man in der neuerrichteten Monarchie auch den Bau einer **Eisenbahn im Ybbstal**.

Doch der Börsenkrach 1873 zerstört alle Pläne.

Aber Gutes läßt sich nie verhindern, nur verschieben.

Wie schrieb Archivar Friedrich Richter dazu:

„ Zu diesem Zwecke wurde im Jahre 1882 ein „Ybbstalbahn-Comité“ gegründet, dessen Obmann der Waidhofner Landtags-Reichsrats Abgeordnete Gottfried Jax wurde. Im gleichen Jahre wurde von diesem Komitee eine Denkschrift bzw. „Petition“ an das Abgeordnetenhaus des Reichsrates gerichtet, in welcher eindringlich und erschütternd die Not und Armut des Ybbstaales dargestellt wurde. In den folgenden Jahren kam es zu einem ausgedehnten Schriftwechsel zwischen den kompetenten Stellen. Man war sich aber darüber klar, daß bei der Errichtung der Bahnlinie durch das Ybbstal nicht nur der Staat, sondern auch das Land Niederösterreich finanziell seinen Anteil zu tragen habe. Erstmals finden wir in der heimischen Presse im Jahre 1887 einen größeren Artikel, der sich mit der Notwendigkeit der Erbauung der Ybbstalbahn befaßt. Hier heißt es: „In unserem schönen Nachbarlande Oberösterreich sahen wir in den letzten Jahren eine Reihe von Bahnen entstehen -Kremstalbahn, Vöcklabruck-Kammer, Wels-Aschach-, Mühlkreisbahn- und mehrere Bahnprojekte reifen ihrer Ausführung entgegen. Angesichts dieser Rührigkeit unserer Nachbarn im Bahnbau ist es verwunderlich, daß das Projekt der Ybbstalbahn, wie es scheint, ganz einschlafen konnte, umsomehr als diese Bahn doch von weittragender Bedeutung für Waidhofen ist.

Der Gedanke an diese Bahn wird wieder wachgerufen durch die gegenwärtig in Steyr durchgeführte Aktivierung des Projektes der Steyrtalbahn, die in vielen Dingen mit der Ybbstalbahn ganz gleichartige Verhältnisse hat.“

Und so kam es schlussendlich zum Bau der Ybbstalbahn, die Strecke Waidhofen / Ybbs nach Lunz am See wurde 1898 eröffnet.

Wohlstand und ein gewisser Reichtum kam ins Tal und bis 1914 gab es weitere Bahnprojekte, welche die ganze österr. Monarchie überziehen sollte – die bosnische Spur mit 760 mm war zum Standard dafür erhoben worden.

Die Ybbstalbahn hätte ein „Herzstück“ in Europas Schienennetz werden sollen. Doch der 1. Weltkrieg machte alle Hoffnungen zunichte.

1918 waren alle Kohlevorräte in die Kriegswirren gesteckt worden, die Ybbstalbahn so wie alle anderer Bahnen mehr als in Frage gestellt. Doch das Ende des Krieges und die tüchtigen Ybbstaler drehten das Bahngeschehen wieder ins Positive.

Schwerarbeit mit den Dampflokomotiven sicherten weiter den Transport von Holz aus dem Ybbstal und auch die wieder anwachsende Industrialisierung im Tal wurde erst durch die Bahn so rasch möglich.

Doch der Mensch lernt oft zu wenig aus der Geschichte, der 2. Weltkrieg konnte nicht verhindert werden.

Daraus soll eine Geschichte über die Ybbstalbahn für zukünftige Generationen zum Nachdenken dienen.

„All die Kriegstage hat die Ybbstalbahn schadlos überstanden, so konnte im Ybbstal auch während des Krieges der Transport aufrechterhalten werden. Doch in den letzten Kriegstagen wäre es schon bald zur Zerstörung, zur Katastrophe gekommen. Ein NS Offizier erhielt den Auftrag, das Waidhofner Viadukt der Ybbstalbahn durch eine Sprengung zu zerstören. So sollte der anrückenden russischen Wehrmacht der Zugang in das Ybbstal erschwert werden“.

Sprengstoff und Täter waren bereit, das Zerstörungswerk zu vollenden. Doch beherzte Waidhofner sperrten den NS Offizier kurzerhand im Gemeindeamt ein – und am nächsten Tag war der Krieg zu Ende.

Und die Ybbstalbahn fuhr weiter, half mit das Land aufzubauen, gab Arbeit und Hoffnung für das ganze Tal und seine Bewohner.

Doch was Kriege nicht schafften, wurde der Ybbstalbahn ab 1972 durch die Politiker angetan – Zerstörung in „kleinen Dosen“ !

Am Anfang stand noch das Bemühen des Club 598 und des Vereines Pro Ybbstalbahn, die Ybbstalbahn einem neuen Bedarf zuzuführen, dem Tourismus.

Die alten Dampflokomotiven der Baureihe Yv.1 bis Yv.3 sind historisch die ältesten in N.Ö. und so wurde die Yv.2 mustergültig restauriert und für Dampfsonderfahrten eingesetzt.

Alle Kosten dafür übernahmen Ehrenamtliche, und alle Arbeiten wurden freiwillig und ehrenamtlich erledigt. 700 Mitglieder des Club 598 sorgten unter dem Obmann Ing. Siegfried Nykodem für diese gedeihliche Entwicklung ab dem Jahre 1972.

Im Jahre 1992 gab es in Waidhofen das Stadtprojekt von Architekt DI Ernst Beneder. Dieser hatte für die Zukunft des Verkehrs völlig neue Ideen. So sollte im Bereich Gasthof Pillgrab eine Haltestelle der Bahn errichtet werden, welche mit einem Hochsteg direkt mit der Stadt verbunden werden sollte.

Damals wurde auch erstmals über einen E-Mobilen Betrieb gesprochen, allerdings dann nicht mehr als „Eisenbahn“ sondern eher als straßentaugliches Verkehrsmittel auf der Ybbstalbahntrasse.
(Grün Mandatar Abfalter und Karl Piaty sen.)

Doch die „große“ Politik verblieb bei der Ausführung „Stichbahn“ Waidhofen bis Gstadt, Gedanken an die Zukunft und die Klimaverträglichkeit wurden beiseite gedrängt. Die zukunftssträchtigen Ideen von DI Beneder (Bahnanschluß Innenstadt und Grabengarage) wurden verworfen, die „unsinnige Pflasterung der Fahrbahnen der Innenstadt“ dagegen in Angriff genommen.

Und so wurde statt modern und zukunftsweisend zu handeln, die Strecke Gstadt bis Waidhofen / Ybbs mehrmals aufwendig als Bahnstrecke saniert, obwohl in den „Hinterköpfen“ auch diese Strecke (zumindest in Teilbereichen) eher dem Abbau und damit der Zerstörung zugeführt werden sollte.

Als um 1998 die Einstellung der Ybbstalbahn wieder einmal im Raum stand, haben sich am Heiligen Abend 2000 alle Bürgermeister des Ybbstales in einer Resolution an das Land N.Ö. gewendet, diese wichtige Bahn für „ihre Region“ zu erhalten. Übernommen hat diese Resolution Dr. Pernkopf, damals Referent des Landes – heute Landeshauptfrau Stellvertreter

Bürgermeister für die Ybbstalbahn

Unterschriften für Resolution

Am Bahnhof Lunz am See wurde am 24. Dezember 2000 eine Resolution für den Erhalt der Ybbstalbahn unterschrieben.

Der Weihnachtzug bot die entsprechende Kulisse. Sechs Bürgermeister des oberen Ybbstales bekunden in dem Schreiben an das Land NÖ die Sinnhaftigkeit des Weiterbestandes.

Die Bürgermeister gehen in ihrer Resolution mit den Verantwortlichen der ÖBB hart ins Gericht: „Die von den ÖBB behauptete Unwirtschaftlichkeit der Ybbstalbahn hat sie

durch unattraktive und oft kundenfeindliche Maßnahmen in den letzten Jahrzehnten selbst verursacht und nun auch zu verantworten“, heißt es in dem Schreiben sinngemäß.

Die Gemeinden des Ybbstales weisen darauf hin, dass die Fahrgastzahlen der Ybbstalbahn in den letzten Jahren durch massive Werbemaßnahmen der touristischen Einrichtungen der Region stets gestiegen sind und bereits sogar jene der Mariazellerbahn in der Jahressumme übersteigen.



Die Bürgermeister von li. n.re.: Forster (Opponitz), Hofmarcher (Ybbsitz), Gusel (Göstling), Ploderer (Lunz), Rautter (St. Georgen/R.), Gratzner (Hollenstein).

Tatsächlich wurden daraufhin große Investitionen getätigt, große Teile der Infrastruktur saniert (Neulage Ofenloch) und so für weitere 50 bis 60 Jahre gesichert. Und die Politik verkündete, dass ein Vertrag den Bestand der Bahn bis mindestens 2023 garantiert. So wurden rasch Pläne geschmiedet, auch die Ybbstalbahn zu einer Tourismusattraktion zu machen.

Doch in all dem Bemühen wurde ein verhängnisvoller Fehler übersehen. Der Bund übergab die Ybbstalbahn an das Land N.Ö. - Verkehrsministerin Bures und Landeshauptmann Pröll unterzeichneten den Vertrag und LR Heuras versprach die Bahnen nicht zu schließen sondern auszubauen.

<https://www.youtube.com/watch?v=w5VwzV6waoU>

Landesrat Heuras stellte 2010 noch großartig ein Bahn- Buskonzept vor, das Video darüber besitzt bereits „Kultstatus“.

<https://www.dailymotion.com/video/xg419s>

Doch Verkehrslandesrat Heuras hielt sein Versprechen nicht, wurde daraufhin abgelöst, sein Nachfolger Verkehrslandesrat Wilfing übernahm die Ybbstalbahn – Abriss und Zerstörung war nun das ausgegebene Ziel.

Zumindest die Teilstrecken Gstadt – Ybbsitz und Gstadt bis Göstling standen auf der vorrangigen „Abschußliste“! Und tatsächlich, die Ybbstalbahn gibt es nur mehr von Gstadt nach Waidhofen / Ybbs und von Göstling nach Kienberg Gaming. Als Wilfing`s Helfer- und Helfershelfer agierten plötzlich jene Bürgermeister, welche 2000 noch um „Ihre“ Bahn kämpften.

Warum dies alles so gemacht wurde, bleibt bis heute ein streng gehütetes Geheimnis der N.Ö. Landespolitik. Auch eine „Verschränkung“ der Trasse im Bereich Lokalbahn zählte zu diesen merkwürdigen Entscheidungen der letzten Jahre. Um beim Bau eines angeblichen „Sicherheitszentrum“ nicht zu stören, wurde diese Verlegung unnötigerweise viel zu früh durchgeführt - denn auch Jahre später gibt es dort keinerlei Bauarbeiten.

Seitdem müssen alle Triebwagengarnituren hier über die „völlig unnötigen Weichen-Verschränkungen“ was die Triebwagen technisch belastet.

Aber wenn die Politik die Entscheidungen gefällt hat, die Strecke Gstadt – Waidhofen / Ybbs **weiter im Regelbetrieb als Schmalspurbahn zu betreiben**, sollte diese bis zu einer tatsächlichen Schließung durch ein europaweit einmaliges Umweltprojekt bekannt gemacht werden.

ETA 1 (Elektro Triebwagen Akku 1) wurde von Karl Piaty noch unter Vizekanzler Spindelegger vorgestellt. Siemens und Bombardier stellten sich technisch positiv zu dieser Innovation in N.Ö. LH Dr. Pröll erfuhr von Renate Wachauer von dem Projekt, und beauftragte den zuständigen Landesrat Mag. Wilfing dies wohlwollend zu prüfen. 1 Jahr dauerte diese „Prüfung“, ehe Mag. Wilfing das Projekt für N.Ö. ausschloss. <https://piaty.blog/2017/02/06/co2-frei-ohne-oberleitung/>

Mit solchen Vorgangsweisen wird dem „Ideen- und Innovationsstandort N.Ö.“ natürlich die Grundlage entzogen. Eigentlich zum Schänden.

Neben dieser technischen Neuheit sollte die Trasse natürlich auch durchaus für weitere Dampflokfahrten genutzt werden können um somit Gegenwart, Vergangenheit und Zukunft gemeinsam in Waidhofen / Ybbs zur Schau zu stellen. Doch nach der Verhinderung der Zukunft sollte 2017 auch das „Kulturerbe der Ybbstalbahn“ verstoßen werden.

Zuerst im August/Oktober 2017 das skandalösen Verhalten des Bürgermeisters von Ybbsitz bei der Vernichtung des dortigen Eisenbahnmuseums: <https://piaty.blog/2017/09/19/verstossene-tradition/>

Danach fielen auch die wertvollen Bestände an Lok und Waggonen in Waidhofen / Ybbs bei den Verantwortlichen des Landes N.Ö. auf Ungnade.

Da die landeseigene Betreiberfirma der Strecke (NÖVOG) keine „Fremdfahrten“ erlaubt, hat sich der Verein Club 598 im Jahre 2017 entschlossen, die historisch so wertvolle Dampflokomotive Yv.2 (früher in ÖBB Zeiten 598) per Dauerleihvertrag **kostenlos der NÖVOG zur Verfügung** zu stellen. <https://piaty.blog/2017/12/04/1896-2017/>

Für den Heiligen Abend 2017 war eine Solo-Probefahrt geplant, alle Arbeiten und Kosten hätte der Club 598 übernommen.

Aber sogar diese Präsentation wurde nicht erlaubt, daher ist klar geworden, daß von Seiten des Landes N.Ö. dieses **Kulturerbe** keine Wertigkeit besitzt. <https://piaty.blog/2017/12/13/ausgedampft/>

Im Jahre 2018 wurde diese Dampflokomotive dann unter Denkmalschutz gestellt. <https://piaty.blog/2018/10/13/hurra-ich-bin-ein-denkmal/>

Aktuelle Situation:

Am **3. Dezember 2019** wurde es Gewißheit. Das Land NÖ will das Teilstück Gstadt bis Vogelsang verkaufen. Anzeigen im Standard und im Kurier wurden dazu geschaltet.

Sofort begannen die Demos dagegen, nun wird sich zeigen, welchen Wert die Zukunft der Schiene und der Klimaschutz bei den politischen Parteien in NÖ. tatsächlich besitzt.

<https://piaty.blog/2019/12/07/citybahn-co2-frei/>

Waidhofen / Ybbs, 8. Dezember 2019