

NÖVOG- Ausflugszug „Reblaus Express“ Lokalbahn RETZ – DROSENDORF in NIEDERÖSTERREICH:

40 km Strecke durch 2 unterschiedliche Regionen, mit 10 Stationen und vielen tollen Angeboten! Normalspurbahn mit Dieselbetrieb und Fahrradbeförderung. Heurigenbetrieb im Zug, von 1.5. – 1.11. Betrieb von Anfang der Karwoche (Sa) bis Allerheiligen (1. 11.), Charterzüge auch individuell (Zeit & Strecke).

Unsere Lokalbahn kann, im übertragenen Sinn, als Brücke zwischen den erstaunlich vielen bekannten und, viel mehr noch, verborgenen Zeugen technischer Anwendungen, in den sie umgebenden Regionen, verstanden werden.

Ein sehr interessantes Beispiel, für lebendige Technik in dieser Region, ist die Eisenbahn selbst:

Die genau 39,959 km lange Lokalbahn RETZ – DROSENDORF wurde, nach nur 23- monatiger Bauzeit, am 20. August 1910 eröffnet und erschließt zwei, sehr unterschiedliche Landschaftstypen. Sie beginnt zwar im Weinviertel, verläuft aber zu 90 % im Waldviertel, wo sie – zuerst über eine ca. 170 m hohe, ehemalige, Meeresküste ansteigend – eine regelrechte Berg- u. Talbahn darstellt, welche quer zu den zahlreichen Senken der Zubringerbäche des Thaya- Flusses verläuft.

Demzufolge weist die Trasse, eisenbahntraktionstechnisch, durchwegs relativ starke Steigungs- und Gefällestrecken auf. Die Maximalsteigung, in Richtung DROSENDORF, beträgt 28 Promille (... 300m, Gleisbogen in der Ausfahrt vom Bahnhof WEITERSFELD), in der Gegenrichtung 29 ‰ (... 1,1 km, im Wald, zwischen GERAS / KOTTAUN und LANGAU). Unmittelbar nach den Ausfahrten, aus den beiden Endbahnhöfen, beginnt die Lokalbahn jeweils mit 27‰ stark zu steigen – nämlich aus RETZ, gleich 7,1 km weit – bzw. aus DROSENDORF – über eine Länge von 1,6 km. Die kurvenreiche Trassierung verhindert noch steilere Abschnitte. (... und ermöglicht dem FahrGAST, aus dem offenen Waggonfenster, gute Fotos mit dem fahrenden Zug zu machen!)

Die ursprünglich acht Bahnhöfe und sechs Halte- oder Ladestellen wurden, zur Schonung der Züge beim Anfahren und Bremsen, möglichst waagrecht angelegt. Lediglich die, erst 1996 neu dazugekommene, Haltestelle „Anglerparadies“ HESSENDORF weist eine Neigung von 19‰ auf. Der tiefste Punkt ist im Bahnhof RETZ (245,708 m), der höchste im Bahnhof ZISSERSDORF auf 485 m.

Es gibt, weil kostengünstig trassiert, zahlreiche enge Bögen, mit Kurvenradien bis zu 170 m. Auch wegen der 82 Bahnübergänge (61 EK u. 21 nöEÜ), von denen heute nur drei, mit Blinklichtanlagen, technisch gesichert sind, beträgt die Streckenhöchstgeschwindigkeit 60 km/h. Ein entscheidender Faktor ist nämlich, die Gewährleistung eines ausreichenden Sichttraumes, für die Straßenverkehrsteilnehmer, auf den sich nähernden Zug. Als Bremsweglänge sind grundsätzlich 400 m zugrunde gelegt. Danach richtet sich die Aufstellung der Signale.

Diese natürlichen und technischen Gegebenheiten bedingen besondere Ansprüche an die Leistungsfähigkeiten der Lokomotiven und Triebwagen, welche hier eingesetzt werden. So können z. B. Triebfahrzeuge, mit grobstufigem Schaltgetriebe, den ständig wechselnden Traktionsverhältnissen fast nicht gerecht werden. Gegebenenfalls braucht man zwei Loks, mit dieselhydraulischem Antrieb und je 1500 PS, um einen Zug mit 440 t Masse und einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, von RETZ nach WEITERSFELD ziehen zu können.

Das Gleis ist in Normalspurweite (1435 mm Schienenabstand) ausgeführt. Die Stahlschienen sind auf imprägnierten Buchenholz- oder Beton- und aber auch Stahlschwellen (- aus den 1940er- Jahren) längsbeweglich befestigt und fast durchgängig verschweißt. Weil es deshalb fast keine Schienenstöße mehr gibt, fährt der Zug leiser und dessen Räder werden geschont. Die meisten Gleisbögen sind mit Übergangsradien, am Beginn und Ende versehen. Die Bogenaußenschiene liegt höher als die innere. (Der Unterschied kann bis zu 18 cm betragen!) Durch diese Maßnahmen kann schneller durch Kurven gefahren werden, ohne daß der Komfort dadurch leidet. Weichen werden, in die (oder aus der) Ablenkung, generell mit höchstens 40 km/h befahren.

Der staubfreie Gleisschotter besteht aus ca. faustgroßen, kantigen und sehr harten Steinen, welche dem Gleisjoch einen elastischen, jedoch sehr stabilen Halt geben. Wurzeln von Pflanzen oder gefrierender Schlamm im Schotterbett verändern die Lage und den Halt der Schienen und müssen deshalb verhindert werden. Also muß das Gleis dauernd gepflegt werden. Und zwar, indem Entwässerungsgräben, Böschungen, Wasserdurchlässe und das Schotterbett selbst, von Bewuchs freigehalten werden müssen.

Zu Zeiten des planmäßigen Dampfbetriebes, bis 1973, mußten links und rechts der Bahn auch noch sogenannte Brandschutzstreifen gemäht werden, damit sich kein dürres Gras entzünden konnte. Dies erklärt, warum die Grundstücksgrenzen der Lokalbahn oft weiter weg vom Gleis verlaufen.

An nennenswerten Kunstbauten gibt es wenige, die markantesten sind ein gemauerter Viaduktbogen (Km 5,5) und ein paar Stahlträgerbrücken, von denen jene im Km 14,3 (Prutzendorferbach / PLEISZING – WASCHBACH, bis April 2015 mit 2. Gleis), im Km 21,3 (Fugnitzbach) und im Km 33 (Thumeritzbach / ehem. Hst. Johannesthal – als höchste) besonders auffallen. Insgesamt weist der Unterbau allerdings 104 Durchlässe und 10 Brücken auf!

Bis Anfang 2006 verband eine Telefonleitung, auf Holzmasten entlang des Gleises, die Stationen. Lediglich zwischen RETZ und HOFERN war dieses, ab 1993, als wetterfestes Erdkabel ausgeführt und so konnten die, in dieser Haltestelle wartenden Fahrgäste, durch den Fahrdienstleiter in RETZ und mittels Lautsprecher, immer prompt informiert werden. In den Bahnhöfen sorgte das dortige Personal, mittels Kreideschrift auf Tafeln oder mündlich, für aktuelle Auskünfte über den Zugverkehr. Ein letzter Rest dieser Telegrafienleitung steht noch im Bahnhof LANGAU.

Seit Mitte 2014 wird das Zugmeldeverfahren, fernmündlich, zwischen dem Zugpersonal, dem NÖVOG- Betriebsführungszentrum in LAUBENBACHMÜHLE und der ÖBB- Fahrdienstleitung in RETZ, abgewickelt.

Gütertransport ist möglich und in WEITERSFELD und LANGAU kann das Anschlußbahngleis der dortigen Lagerhäuser bedient werden. In WEITERSFELD, LANGAU, ZISSERSDORF und DROSENDORF gibt es Seitenladerampen. Normalerweise kann die gesamte Lokalbahn (Streckenklasse C4) durchgängig von Schienenfahrzeugen, mit einer Radsatzlast von 20,0 t und einer Meterlast von 8 t / m, befahren werden. Wird eine dieser Vorgaben überschritten, so muß diesfalls abschnittsweise langsamer gefahren werden, wie das z. B. bei großen Dampflokomotiven, auf den Brücken, der Fall wäre.

Der NÖVOG- Ausflugszug „Reblaus Express“ bedient, saisonal, folgende Stationen: Bahnhof RETZ (km 0,0 / Seehöhe 245 m), Haltestelle HOFERN (km 8 / 416 m), Bhf. NIEDERFLADNITZ (km 10 / 422 m), Hst. PLEISZING – WASCHBACH (km 14 / 384 m), Bhf. WEITERSFELD NÖ (km 18 / 429 m), Hst. „Anglerparadies“ HESSENDORF (km 24 / 440 m), Bhf. LANGAU (km 27 / 457 m), Hst. GERAS – KOTTAUN (km 32 / 460 m), Bhf. ZISSERSDORF (km 35 / 485 m) und Bhf. DROSENDORF (km 40 / 414 m).

Wichtig, zu erwähnen ist noch, daß der ÖBB- Bahnhof RETZ mit einer Fahrleitung überspannt ist! Der Fahrdraht ist aus Kupfer und hängt in einer Höhe von 5 Metern. Dessen Zick- Zack- Verlauf beträgt 0,8 m. Er wird mit Gewichten, an sog. Radwerken, vorgespannt, deren einzelne Elemente 30 kg wiegen. In der Oberleitung fließt Einphasen- Wechselstrom mit einer Nennspannung von 15 000 Volt (max. 18,5 kV!) und einer Frequenz von 16,7 Hertz („Bahnstrom“). Die Stromrückleitung, zum Kraftwerk, erfolgt über die Eisenbahnschienen. Man muß wissen, daß es lebensgefährlich ist, wenn man Kabelverbindungen an Bahnanlagen löst oder auf abgestellte Fahrzeuge klettert! Von Fahrleitungsanlagen muß man mindestens 3 m Abstand halten. Von lose herabhängenden Leitungen oder Lichtbögen muß man sich, wegen der sog. Schrittspannung, sogar mindestens 15 m fernhalten!