

Mit dem vom ungarischen Staat letztlich doch finanzierten Lückenschluss zwischen Uj Szöny und Budapest stand ab 16. Juni 1884 rechts der Donau eine weitere Verbindung in die ungarische Hauptstadt zur Verfügung. Durch Verstaatlichung des in Ungarn gelegenen Netzes der StEG fielen 1891 die Strecken beiderseits der Donau an die Ungarischen Staatsbahnen, die den Betrieb bis Marchegg und Bruck an der Leitha / Királyhida übernahmen. Schliesslich wurde am 14. Juli 1908 auch der österreichische Teil der StEG verstaatlicht und von den kkStB übernommen.

Nach dem Ersten Weltkrieg – Pressburg gehörte nun zur Tschechoslowakei – verlagerte sich der gesamte Verkehr nach Ungarn auf die Strecke über Bruck – Hegyeshalom. Der Verkehr nach Pressburg lief zum Teil weiter über Stadlau – Marchegg, wobei die aus Schweisseisen erbaute Stadlauer Donaubrücke wegen ihrer geringen zulässigen Achslast von nur elf Tonnen betrieblichen Mehraufwand verursachte und teilweise auch zur Benützung der Strecke Gänserndorf – Marchegg zwang. Obwohl die Stadlauer Brücke 1932 – 1933 erneuert worden war, wurde 1933 – 1935 das zweite Streckengleis von Raasdorf bis Marchegg abgetragen; Stadlau – Raasdorf folgte 1949. Auf slowakischem Gebiet ist die Strecke heute ab der Einmündung in die Magistrale Praha – Brno – Bratislava in Devínska Nová Ves zweigleisig und mit 25 kV / 50 Hz elektrifiziert.

Infolge der in den 1970er Jahren von der Stadt Wien geförderten Siedlungstätigkeit im Osten der Stadt wurde ein Schnellbahnverkehr von Wien Südbf / Ostseite aufgezogen, der nach und nach mit der Strecken elektrifizierung von Wien Erzherzog-Karl-Strasse über Wien Hirschstetten schliesslich 1987 bis Wien Hausfeldstrasse verlängert wurde; die S80 kehrt hier im Halbstundentakt. Im Zusammenhang mit dem im Ok-

tober 1992 begonnenen Bau des Kraftwerks Freudenau und der im Juli 1995 erforderlichen Hebung der zweigleisigen Stadlauer Brücke wurde die Chance zur kostengünstigen Vorbereitung einer viergleisigen Donaubrücke durch Verbreiterung der Widerlager und Brückenpfeiler versäumt, obwohl die Stadt Wien versucht hatte, diese Massnahme vom Bund durch die Forderung eines 15-Minuten-Taktes auf der S80 zu erzwingen.

Mit dem am 30. Mai 1999 aufgenommenen Vollbetrieb auf der Strecke Parndorf – Bratislava-Petržalka wurde der bisherige Fernverkehr, vier Zugpaare, von der Marchegger Strecke abgezogen. Ab 15. Dezember 2002 übernahm der Nahverkehr mit vorerst sechs Zugpaaren die gefragte Verbindung über Marchegg, die wegen der laufend steigenden Nachfrage schliesslich ab 11. Dezember 2005 auf 19 Zugpaare erhöht werden musste. Der florierende Nahverkehr lässt hier nahezu keine Trassen mehr für den durchgehenden Güterverkehr auf der eingeleisigen Strecke zu, so dass dieser nun über die Strecke Marchegg – Gänserndorf abgewickelt werden muss, deren Elektrifizierung jetzt vorgesehen ist.

Nachdem das Projekt „Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Stadlau – Marchegg Grenze“ samt neuer Marchbrücke indisponibel gestellt und mit der ältesten Übertragungsverordnung vom 30. April 1996 (O. ÜVO) um 18,5 Millionen Euro den ÖBB zu Planung und Bau übertragen worden war, ist es seit 2003 sang- und klanglos aus den Übertragungsverordnungen verschwunden und auch im Generalverkehrsplan 2002 nicht mehr enthalten. Dies, obwohl es die kürzeste, schnellste, billigste und nachhaltigste Lösung wäre, die durch die westliche Einbindung in Bratislava hl. st. eine optimale Durchbindung ermöglicht.

Das reichlich vorhandene Planum für das zweite Gleis in der Ebene des Marchfeldes

lässt kaum bautechnische Schwierigkeiten erwarten. Da die Strecke unmittelbar nach der Erzherzog-Karl-Strasse bis vor die Einfahrt in Marchegg 33 km lang schnurgerade verläuft, ist eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf mindestens 160 km/h nach der überfälligen Niveaufreimachung der unfallträchtigen Eisenbahnkreuzungen bei gleichzeitiger Fahrzeitverkürzung problemlos möglich. Die oft für Unkundige als Argument dienende Behauptung, dass die auf dem Planum des abgetragenen Streckengleises errichteten Schalthäuser für die technische Sicherung der zahlreichen Eisenbahnkreuzungen dem zweigleisigen Ausbau im Weg stünden, führt sich daher von selbst ad absurdum. Unverständlich ist jedenfalls, dass die neue Wegunterführung Auparkweg im Km 1.55 jüngst nur eingeleisig ausgeführt wurde, während die neue Brücke über die Stadlauer Strasse im Km 1.117 mit Weitblick wegen der Bedienung von Anschlussbahnen sogar mit dreigleisigem Planum errichtet wurde.

Als weiteres Gegenargument wird gerne auch das 4,3 km lange „Nadelöhr“ zwischen den Bahnhöfen Wien Erdbergerlande und Stadlau genannt, das einer Verdichtung am Marchegger Ast der Ostbahn angeblich entgegensteht. Durch eine Erweiterung der im Bahnhof Wien Erdbergerlande gelegenen, nur zweigleisigen Donaukanalbrücke um ein drittes Gleis und die anschließende Mitbenützung der nur schwach frequentierten Zufahrt zur Donauuferbahn könnte die Engstelle um 1,3 km verkürzt und die Betriebsqualität mit relativ geringem Aufwand bereits kurzfristig verbessert werden. Ebenso könnte die vom derzeitigen Mischverkehr von Diesel- und Elektrotraktion verursachte unzureichende Streckendurchlässigkeit nicht zuletzt auch im Sinne des Kyoto-Zieles durch Elektrifizierung der Strecke Stadlau – Marchegg beseitigt werden. (3814)

(Fortsetzung folgt)

Neues für die Modelleisenbahn

Alfamodell

Dieser ungarische Signal- und Lampenproduzent bietet einen Signalnachahmer und ein Zwergversuchssignal nach österreichischen Vorbildern an. Bemerkenswert ist die vorbildgerechte Rückseite der Signale.

Brawa

Die Produktion der ÖBB-Triebwagen 4023 und 4024 soll im November durchgeführt werden; die Auslieferung ist für Mitte Dezember vorgesehen. Neben der absoluten Massstabstreue wurde besonderer Wert auf das Fahrverhalten gelegt.

Dolicho

Von der Reihe 93 von Liliput sowie von einem Taurus in Railjet-Lackierung von Piko waren bereits Muster zu sehen, ausserdem von fünf- und sechsfenstrigen Spantenwagen und einem BD. Die Reihe 4030 wird unverändert weiterproduziert, ebenso die Uh / 498.

Jägerndorfer

Die angekündigte ÖBB 1163 war bereits in den Teilen aus der Originalform zu sehen. Ein handlackiertes Modell war ebenso wie die einzelnen Spritzgussteile bereits ausgestellt. Ansprechende Gravur sowie die solide Konstruktion des Antriebes über einen Motor mit zwei Schwungmassen lassen ein gelungenes Modell erwarten. Die Auslieferung wird erst Anfang des zweiten Quartals 2008 beginnen, da man ein ausgereiftes Produkt anbieten will. Zugunsten der 1163 wurde das Projekt des ÖBB 5047 weiter Richtung nächstes Jahr verschoben.

JF-Modellbau

Johann Fleischhacker bietet für H0e eine feine Fahrleitung für die Mariazellerbahn an. Die normalen Streckenmasten sind lieferbar; die Quertragwerke für die Bahnhöfe werden auf Bestellung gefertigt. Ebenso werden Bahnhofsgebäude für Schmalspur angeboten – gefertigt wird jeder gewünschte Bahnhof.

Für die Baugrösse IIm werden die ÖBB-Triebwagen der Reihe 5090 sowie die neue Gmeinder-Lokomotive der Zillertalbahn aus Kunststoff gefräst angeboten. Ebenso sind eine Draisine und Rollenprüfstände im Angebot. JF-Modellbau berät darüber hinaus in Fragen zur Digitaltechnik und im Anlagenbau.

Märklin

Märklin bietet ÖBB-Schienenbusse sowie neue Sinus-Motoren an. Erstmals tritt die Firma auch mit den LGB-Produkten öffentlich in Erscheinung.

MSE

Die ÖBB 1073 befindet sich in Auslieferung. An Neuheiten wurden vorgestellt:

Für H0 die ÖBB 1041, Epoche IIIa, als Umbausatz auf dem Fahrwerk der Kleinbahn 1042, mit in einem Stück gefertigten Kasten; die Stromabnehmer müssen extra zugekauft werden. Die Lieferung erfolgt als Bausatz um 200 Euro, als Halbfertigmodell mit