



Der bereits einmal vorgestellte Abendgüterzug 47069 (vgl. Seite 11 unten) verließ den tschechischen Grenzbahnhof Horní Dvořiště in der Regel unmittelbar nach dem Eintreffen des letzten von Summerau ankommenden Personenzuges 28234. In der abgeschiedenen und stillen Gegend des Gleisbogens zwischen den benachbarten Orten Deutsch Hörschlag und Český Heršlák, deren phonetische Verwandtschaft nicht zu verkennen ist, war am 30. 7. 1992 daher das tiefe Brummen der Diesellok 770 110 schon seit dem Losfahren zu hören gewesen, ehe der lange Zug dann auch im Blickfeld der Kamera erschien.



„Aufbruchstimmung“ wäre wohl der passende Titel zu diesem Foto vom 27. 7. 1990: Die vielen Fahrgäste in dem mit drei Wagen fast zu knapp bestückt erscheinenden Zug 473 (ab Summerau dann als D 473) genießen offensichtlich die erst vor kurzem gewonnenen Reiseerleichterungen, und auch aus dem Führerstand der 751 235 bekommt der Fotograf hier nahe der Staatsgrenze einen freundlichen Gruß.



Die das Bahngleis begleitenden Telegraphenleitungen stellten in jedem Fall einen willkommenen Blickfang an der landschaftlich doch recht eintönigen Strecke dar. Am 4. 7. 1996 sind auf Höhe des südlichen Vorsignals von Oberweiden (vgl. Seite 2 unten) die 2050 017 und 2050 016 mit dem G 46062 unterwegs.



Der tagsüber streng getaktete Fahrplan im Personenverkehr zwischen Gänserndorf und Marchegg hatte logischerweise auch ein striktes – in der Regel zweistündig-periodisches – Zeitgefüge im Gütertransit zur Folge. So konnte auch am 4. 7. 1996 die Vorbeifahrt des am frühen Vormittag in Richtung Grenze zu erwartenden Zuges 46065 von der Straßenbrücke beim Salmhof zwischen Oberweiden und Marchegg fast auf die Minute genau eingegrenzt werden ... und die 2050 016 und 2050 018 kamen mit viel Fracht!



Die Westseite des Bahnhofs Marchegg verfügte am 24. 5. 1995 noch über vier doppelflügelige Ausfahrtsignale (vgl. auch Seite 39 unten), von denen drei allerdings einen schon merkbar verblassten Rotanstrich aufwiesen. Das ungetrübt nostalgische Flair wie etwa hier bei der Einfahrt der 2143 063 mit dem mittäglichen Eilzug 402 nach Bratislava sollte allerdings nicht mehr lange währen, denn die Ablöse der alten mechanischen Sicherungsanlagen durch neue Lichtsignale stand bereits auf Abruf bereit ...



Neun Monate später erinnerte dann auch tatsächlich nichts mehr an die alten Flügel signale: Am winterlich-sonnigen Nachmittag des 25. 2. 1996 hat die 750 271 mit dem Zug E 405 bei der Ausfahrt vom Bahnhof Marchegg in Richtung Wien nun eben die vier bereits in Betrieb stehenden Lichtsignale passiert.



Da Dampflokomotiven bei unseren östlichen Nachbarn länger als hierzulande eingesetzt worden sind, waren Züge, die mitunter noch um 1980 in dieser Traktion über die Grenze kamen, bereits eine kleine Sensation. Doch hatte wohl niemand gerechnet, dass gerade die Raaber Bahn damit noch Jahre später wirklich Geschichte schreiben sollte: Zischend und pfauchend plagt sich am 6. 12. 1987 die 424.334 vom Bahnhof Wulkaprodersdorf neben dem Gleis der ÖBB-Strecke in Richtung Müllendorf hinaus, und wir sehen hier tatsächlich keine bestellte Fotoszene, sondern die völlig planmäßige Fahrt eines Bauzuges!



Drei Monate später waren die Elektrifizierungsarbeiten schon weit fortgeschritten, doch im Bahnhof von Wulkaprodersdorf standen erst wenige Masten. So überwog hier am 4. 3. 1988 noch angenehmes Lokalbahnkolorit, als die Bauzuglok 424.334 nach getaner Arbeit von einem Gleis aufs nächste umsetzte.



Obwohl Baumgarten vom Streckengleis recht nahe tangiert wird, befand sich der Bahnhof erst rund einen Kilometer weiter südlich auf freiem Feld. Im Bild oben fährt der Bamot 702 als Zug 8014 am 3. 2. 1987 an dem in den 1980er-Jahren aufgelassenen Dienstgebäude vorbei, da die Züge ab nun in noch größerer (!) Entfernung hielten, wie das Foto darunter zeigt: In völliger Einschicht steht am 25. 3. 1987 der ABbmot 2 als Zug 8014, und der alte Bahnhof ist am rechten Bildrand vor dem noch viel fernerem Ort zu erkennen.



Südöstlich von Baumgarten verläuft das Bahngleis nunmehr geradlinig in Richtung Staatsgrenze. In diesem Streckenabschnitt konnte am 21. 3. 1987 die M62 901 mit einem langen Güterzug bei ihrer Fahrt nach Sopron vor der letzten Straßenquerung auf österreichischem Gebiet schön festgehalten werden.



Im Bahnhof Veszprémvarsány kreuzte die Nebenbahnlinie Pápa – Tatabánya das Gleis der von Győr südwärts nach Veszprém verlaufenden Strecke. Am 30. 4. 1987 hält hier kurz nach 17.30 Uhr eben der als Ersatz für einen Bzmot fahrende Dieselmethusalem ABmot 352 mit dem Zug 39443 nach Kisbér.



Die nach dem Ende ihrer Personenzugsinsätze in Arbeitstriebwagen umbezeichneten alten Fahrzeuge der Reihen ABmot und ABymot konnten in der Folge an den unterschiedlichsten Orten angetroffen werden: So gelang es im Bahnhof Veszprémvarsány am 2. 6. 1987 in den allerletzten Sonnenstrahlen eines schönen vorsommerlichen Tages, den bereits einmal vorgestellten dreiachsigen A 160 (vormals ABymot 468, vgl. Seite 83 oben) auf einem schon recht zugewachsenen Abstellgleis festzuhalten.



Die beiden zum Zeitpunkt dieser Aufnahmen bereits rund 40 Jahre alten stangengekuppelten Dreiachser M31 2013 und M31 2020 waren mit jeweils sieben mit Rüben beladenen Vierachsern maximal belastet und hier am 27. 10. 1999 nahe dem Industriegebiet bei Unterwart dementsprechend lautstark unterwegs.



Wenn in Oberwart ein Leerwagenzug ohne gleichzeitige Anlieferung von Zuckerrüben abzuholen war, genügte natürlich eine Lok, und so ist hier am Vormittag des 27. 10. 1999 die M31 2013 zwischen Rotenturm an der Pinka und Großpetersdorf zu sehen: Diese etwas ältere der beiden ex-ungarischen Dieselloks befand sich nicht nur äußerlich, sondern dem Vernehmen nach auch maschinell in etwas besserem Erhaltungszustand als ihre Schwester bei der *Südburgenländischen Regionalbahn*.