

Interview mit Rupert Gansterer vom Heizhaus Strasshof



Zahlen & Fakten

- 1837: Erste Dampfeisenbahn Österreichs
- bis zu 16 Bar im Kessel einer Dampfloks
- Kessel dehnt sich 10 - 15 cm aus
- 2016: 35.000 Arbeitsstunden im Museum
- einheitliche Uhrzeit wurde in der Monarchie aufgrund der Eisenbahn eingeführt
- 300 Fahrzeuge im freien & ca. 50 in der Halle
- bis zu 120 km/h mit Dampf

»... sechs Tonnen Kohle pro Stunde geschaufelt.«

Die Nordbahn war die erste Dampfeisenbahnstrecke Österreichs, in Strasshof befindet sich außerdem der einst größte Verschiebebahnhof Österreichs, heute erinnert das Heizhaus Strasshof an vergangene Zeiten. In unserem Gespräch mit Herr Gansterer vom Museum, haben wir uns über die Entstehung der Nordbahn und ihre Rolle für das Weinviertel, sowie über die Geschichte des Heizhauses unterhalten. Die Dampfeisenbahn war eine treibende Kraft im Weinviertel und hat ganze Ortschaften, wie zum Beispiel Strasshof, entstehen lassen. Wussten Sie zum Beispiel, dass eine einheitliche Uhrzeit in der Donaumonarchie erstmals durch die Eisenbahn eingeführt wurde?

SSADWV: Fangen wir zu Beginn mit Ihrem persönlichen Werdegang an: Wie sind Sie mit der Eisenbahn in Kontakt gekommen?

Rupert Gansterer: Den Eisenbahnvirus habe ich mir irgendwann in meiner Kindheit einmal eingefangen. Ich komme eigentlich aus dem 13. Bezirk in Wien und bin dort auch aufgewachsen. Dort hat es ein kleines Eisenbahnmuseum gegeben, mit dem Sammlungsschwerpunkt Feldbahn. Das war entlang der Verbindungsbahn in der Nähe der Hietzinger Hauptstraße und schon damals hat es mich fasziniert, diese kleinen Eisenbahnen zu sehen. Außerdem habe ich dort erlebt, wie auf der Verbindungsbahn die 52er Dampfloks vorbeigefahren sind. Ich weiß noch, dass das im Winter war und deshalb hat man bei den Dampfloks richtig die Funken fliegen gesehen. So etwas ist bei mir einfach hängen geblieben, obwohl das noch in meiner Volksschulzeit, circa 1973, war.

Danach hatte ich weniger mit der Eisenbahn zu tun. In München habe ich dann aber meinen Pflichtschulabschluss gemacht und bin dort auf einmal auf viele Eisenbahnbegeisterte gestoßen. Zu der Zeit haben mich die modernen Loks mehr interessiert und es war schwer eine Dampflokomotive zu sehen, weil ihr Betrieb schon eingestellt war.

Zurück in Österreich habe ich die HTL-Mödling besucht, dort war das Thema Eisenbahn aber nicht beliebt. Eines Tages kam dann die Nachricht, dass zu Ostern 1984 das Eisenbahnmuseum in Strasshof eröffnet. Das war für mich die Gelegenheit wieder einmal eine Eisenbahn live zu sehen. Zu dem Zeitpunkt war das Marchfeld für mich noch tiefer Osten. An dem Tag bin ich als Besucher ins Museum gekommen und als Vereinsmitglied wieder gegangen. Seit 1984 bin ich jetzt hier tätig.

HEIZHAUS GESCHICHTE
SSADWV: Könnten Sie noch das Heizhaus und seine Geschichte etwas beschreiben? Warum wird es als eines der einzigen in Österreich noch als Museum betrieben?

Rupert Gansterer: Nach dem Ersten Weltkrieg war es schwierig Kohle nach Österreich zu bekommen und die Elektrifizierung der Eisenbahn war schon geplant, um von den Kohletransporten unabhängig zu werden. Der Bahnhof Strasshof ist trotzdem sukzessive weiter ausgebaut worden und im Zweiten Weltkrieg wurde wieder sehr viel Kohle benötigt, vor allem in Italien. Weil der Verkehr über die Nordbahn abgewickelt wurde, ist der Bahnhof Strasshof noch einmal ausgebaut worden. Dann kam der strenge Winter 1942 und die Dampflokomotiven sind nacheinander eingefroren, sodass der Verkehr auf der Nordbahn zum Erliegen kam. Man hat festgestellt, dass zwischen Wien und Lundenburg zu wenige Lok-Behandlungseinrichtungen existieren, was der Grund für den Baubeginn des Heizhauses Strasshof war.

Die Anlage, die wir hier haben und heute als Museum verwenden, wurde schon 1939 - nach dem Anschluss - geplant. Im Sinne der deutschen Gründlichkeit wollte man einen genormten Musterbau, der für das ganze Deutsche Reich als Vorlage dienen sollte, errichten. Es ist eine optimale Anlage geplant worden, aber dann kam der harte Winter und der Bau wurde erst 1943 begonnen. Da waren die Materialien aber schon knapp und der Bau konnte überhaupt nur in Angriff genommen werden, weil die Anlage als kriegswichtig eingestuft war. Bis Anfang 1945 ist gebaut worden und die Anlage wurde nicht ganz fertiggestellt, aber

zum Teil schon provisorisch genutzt. Dann ist das Ganze eigentlich als Rohbau liegen geblieben und die Bevölkerung hat sich aus der Not Materialien besorgt und Teile abgebaut. Das Dach des Heizhauses ist zum Beispiel erst 1953 fertiggestellt worden. In diesem Jahr hat die ÖBB das Heizhaus auch in Betrieb genommen. Es gab aber keinen offiziellen Betriebsbeginn, das hat fließend stattgefunden.

Kaum war die Anlage fertig gebaut, war man mit dem Eisernen Vorhang konfrontiert. Dadurch war die Anlage überdimensioniert, obwohl sie nicht so groß gebaut wurde wie geplant. Außerdem waren weiterhin 400 Menschen in der Anlage beschäftigt. Während der Elektrifizierung hat sich dann herauskristalliert, dass Strasshof das letzte Refugium für Dampflokomotiven sein wird. Die übrig gebliebenen Lokomotiven sind alle nach Strasshof verlegt worden, auch die, aus den Heizhäusern in Gmünd und Mistelbach.

Im Sommer 1976 hätte der Dampfbetrieb schon endgültig eingestellt werden sollen, aber der Einsturz der Reichsbrücke hat den Zugverkehr am Handelskai behindert. Die Dieselloks aus dem Weinviertel wurden deshalb in Wien verwendet, um den großen Bedarf zu bewältigen und die Dampfloks wurden im Weinviertel wieder für den Rübentransport verwendet. Aber am 31.12.1976 wurde dann endgültig der reguläre Dampfbetrieb der ÖBB im Heizhaus eingestellt, bis Ende 1978 bestand noch ein Dieselbetrieb in Strasshof und dann wurde die Anlage geschlossen. 1984 konnten wir dann die Anlage als Museum wiedereröffnen.

Das Heizhaus Strasshof hat übrigens einen großen Vorteil, da es einen fast quadratischen Grundriss hat und wegen den großen Glasoberlichtern innen sehr hell ist. Die alten Heizhäuser, wie zum Beispiel in Marchegg, waren als Langschuppen gebaut und sind relativ finster. Rundlokschuppen hat es z.B. in Salzburg und Linz auch noch gegeben. Diese Bauten wurden ringsum eine Drehscheibe errichtet, was natürlich mit dem Nachteil verbunden war, dass die Loks nicht aus dem Schuppen fahren konnten, wenn die Drehscheibe einmal defekt war. Unser Heizhaus ist verhältnismäßig modern gebaut, fast als wäre es als Museum gebaut worden. Außerdem fällt das Licht sehr schön zum Fotografieren nach innen.

SSADWV: Was steckt hinter dem Begriff "Heizhaus"?

Rupert Gansterer: Eine Dampflokomotive braucht zum Anheizen je nach Außentemperatur 8 - 12 Stunden Vorlaufzeit. In dieser Zeit erwärmt sich das Wasser im Kessel und das Metall dehnt sich langsam aus. Der Kessel wächst insgesamt 5 - 10 Zentimeter. Das darf nicht zu schnell gehen, sonst könnten der Kessel mit seinen Rohren undicht werden. Außerdem können diese Arbeit nicht der Lokführer und sein Heizer selbst übernehmen - die können ja nicht schon 8 Stunden vor ihrer eigentlichen Arbeit anfangen. Der Lokführer hat die Lokomotive erst übernommen, wenn sie einmal angeheizt war und mit Dienstende wieder ins Heizhaus zurückgebracht.

»Der Kessel wächst insgesamt 5 - 10 Zentimeter.«

Im Heizhaus hat es einen Oberheizer gegeben, der sichergestellt hat, dass das Feuer in den Lokomotiven nicht ausgeht. Das war das sogenannte Ruhefeuer, welches die Lokomotiven ständig etwas warm gehalten hat. Außerdem wurden in Heizhäusern kleinere Reparaturen an den Lokomotiven durchgeführt. Am nächsten Tag ist die Lokomotive dann wieder vom Lokführer und dem Heizer übernommen worden, meistens gab es ein Stammpersonal für Lokomotiven.

Damit war die Arbeit im Heizhaus aber noch nicht getan. Aus der Werbung kennt man den Spruch "Waschmaschinen leben länger mit Calgon". Das gleiche gilt im Grunde auch für Lokomotiven, damit sich nicht zu viel Kalk im Kessel und den Rohren ablagert. Man kann zwar kein Calgon in den Kessel schütten, das wäre auch viel zu teuer, aber es gibt eigene Mittel für das Kesselwasser. Trotzdem hat man die Lokomotiven alle zwei Wochen auskühlen lassen müssen und warten müssen bis kein Druck mehr im Kessel ist - das sind bis zu 16 Bar. Dann wurde von einer anderen, befeuerten Lokomotive, heißer Dampf in den Kessel eingespritzt, um den Kalk auszuwaschen. Das ist notwendig, weil der Kalk sonst den Kessel isoliert und die Wärme dann nicht an das Wasser abgegeben werden kann. Wenn das passiert, beginnt der Kessel zu glühen und kann explodieren. Nach dieser Prozedur ist der Kessel wieder verschlossen worden, mit ca 8 Kubikmetern Wasser befüllt und angeheizt worden.

Das waren die Aufgaben eines Heizhauses. Kleinere Reparaturen wurden wie gesagt auch im Heizhaus erledigt, aber große Reparaturen mussten in sogenann-

ten Hauptwerkstätten erledigt werden. In der Hauptwerkstätte Knittelfeld wurden ca bis zum Jahre 1990 Dampflokomotiven ausgebessert.

SSADWV: Auf welche Lokomotiven aus dem Museum sind sie besonders stolz?

Rupert Gansterer: Unser Prunkstück ist natürlich die 310.23 (Baureihe 310, Stück 23; umgspr. "310er") mit einem Raddurchmesser von 2,14 Meter. Das war sozusagen der Railjet der k.k.-Staatsbahn, eine Schnellzuglokomotive der Nordbahn. Wir haben aber auch die älteste, betriebsfähige Schnellzuglokomotive Österreichs, die 17c mit Baujahr 1891 von der Südbahn. Die ist zwischen Wien und Triest verkehrt.

SSADWV: Wie schnell sind die Lokomotiven damals schon gefahren?

Rupert Gansterer: Die 17c ist um 1891 zum Beispiel 85-90 km/h gefahren. In Österreich sind die Dampfloks aber nicht so schnell gefahren, die Höchstgeschwindigkeit war 120 km/h. In den 70er und 80er Jahren sind die E-Loks dann schon mit 160 km/h gefahren und heute mit rund 200. In Österreich gibt es nicht so lange und gerade Strecken, deshalb können die Züge nicht, wie zum Beispiel in Frankreich, mit 300 km/h fahren.

An dieser Stelle möchte ich auch sagen, dass ich kein Befürworter des Semmering-Basistunnels bin: Wenn man schon in den Streckenausbau investiert, sollte man eine Strecke bauen, auf der Graz, von Wien aus, innerhalb einer Stunde erreichbar ist. Der Tunnel ist da nur ein Tropfen auf dem heißen Stein.

SSADWV: Wie viel Erfahrung ist notwendig, um an der Restauration einer Lokomotive mitarbeiten zu können?

Rupert Gansterer: Dafür ist jahrelange Erfahrung notwendig. Man muss mit der Lokomotive mitleben. So entsteht für jede Lokomotive ein Stammpersonal. Zu unseren Hauptaufgaben gehört außerdem nicht nur die Erhaltung der Exponate, sondern die Weitergabe des „Handwerks“.

Als die 310er Lok 1987 wieder in Betrieb genommen wurde, hat es bei der ÖBB zum Beispiel keinen Lokführer mehr gegeben, der mit dieser Lokomotive noch umgehen konnte. Der Herr Wendel hat sich dieser Lokomotive dann angenommen und fährt heute noch damit.



Herr Wendel achtet zunehmend darauf, junge Leute auszubilden, die auch mit dieser Lokomotive fahren. Dieses Jahr haben wir sechs Prüflinge gehabt, welche nach einer staatlichen Prüfung Kesselwärter bzw. Maschinenwärter sind. Im Grunde ist das ein Lehrberuf: Den Kurs kann man beim Wifi machen, aber man muss auch Verwendungszeiten vorweisen können. Also, dass man mit einem Dampfkessel gearbeitet hat. Mit der Prüfung könnte man dann auch zB. den Heizkessel in der Hofburg bedienen oder auch auf Schiffen.

SSADWV: Die Nordbahn war die erste Dampfeisenbahnstrecke in Österreich. Warum hat sie sich genau hier [im Weinviertel] entwickelt?

Rupert Gansterer: Zuerst noch ein paar Grundinformationen zur Geschichte der Nordbahn. Die Nordbahn wurde ursprünglich als private "Kaiser Ferdinands-Nordbahn" ins Leben gerufen und von Salomon von Rothschild finanziert. Es ist darum gegangen, Rohstoffe (Eisen, Kohle usw.) wirtschaftlich aus der böhmischen und polnischen Industrie ins Herz der Monarchie zu transportieren. Dafür waren die jüdischen Bankiers eben sehr wichtig, denn diese wollten ein modernes Österreich erschaffen. Ohne diese Finanzierung wäre die Eisenbahn erst Jahrzehnte

später nach Österreich gekommen und die österreichische Geschichte wäre ganz anders verlaufen.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat eine Monopolstellung genossen und somit den Preis für Kohle diktieren können. Zwischen 1900 und 1904 hat es deshalb große politische Diskussionen gegeben: "Wieso kann eine private Gesellschaft den Kohlepreis diktieren?" Heute haben wir das beim Ölpreis (OPEC-Kartell). Deshalb wurde beschlossen die Nordbahn zu verstaatlichen, weil der Staat großes Interesse daran hatte, dass diese Macht nicht in privaten Händen liegt. 1906 wurde die Nordbahn schließlich verstaatlicht. Da die Verantwortlichen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn darüber informiert waren, haben sie die letzten Jahre nichts mehr investiert, weil sie die Bahn ohnehin abgeben mussten. Das war natürlich ein Problem.

Man hat also von Wien nach Polen eine Verbindung gesucht und da kommt das Weinviertel ins Spiel. Zur damaligen Zeit war man für den Bau auf den britischen Ingenieur Robert Stephenson angewiesen. Er hat auch vorgegeben, dass die Strecken möglichst gerade, ohne Kurven und ohne Steigungen gebaut werden sollen. Weil Eisen auf Eisen rutscht bekanntlich, es gibt kaum Rollwiderstand.

Welche Möglichkeiten hatte man für eine Strecke? Über Prag nach Polen, wäre man ins Waldviertel gekommen, also Richtung Retz. Da wären die Steigungen, damals in der Anfangszeit der Dampfeisenbahn, zu hoch gewesen. Deshalb hat man sich für das Marchfeld entschieden. Zwischen Floridsdorf und Gänserndorf gibt es im Grunde keine Steigung und auch danach kaum Kurven oder Steigungen. Erst nach Lundenburg wurde die Strecke sehr kostenintensiv, weil man viele Kunstbauten errichten musste, um Höhenunterschiede auszugleichen. Beim Bau der Südbahn hat man deshalb aus Kostengründen mehr Kurven verwendet, aber da hat es auch schon stärkere Lokomotiven gegeben. Die Österreicher haben hier einen großen Beitrag geleistet.

SSADWV: Die Absicht hinter der Nordbahn war also die Rohstoffversorgung und nicht der Personenverkehr.

Rupert Gansterer: Ja genau. 1837, bei der Eröffnung der Eisenbahn, war aber der Publikumsandrang so groß und die Menschen waren so fasziniert von den Eisenbahnen, dass die Idee entstanden ist, auch Personen damit zu befördern. Zu der Zeit hat's aber auch viele Gerüchte gegeben. Zum Beispiel, dass man vom Eisenbahnfahren krank wird oder der Körper die Geschwindigkeit nicht aushält.

SSADWV: Lässt sich abschätzen, wie viele Kohle eine Lokomotive, auf ihrer Fahrt auf der Nordbahn, verbraucht?

Rupert Gansterer: Das ist schwer zu sagen. Ein Güterzug ist mit einer Ladung Kohle von Wien bis Lundenburg oder manchmal vielleicht auch bis Brünn gekommen. Die 310.23 ist mit ihren 8,7 Tonnen Kohle bis nach Brünn gefahren. Es kommt immer darauf an wie die Strecke beschaffen ist, aber das lässt sich nicht pauschal sagen. Auf der Semmeringstrecke hat ein Heizer innerhalb von einer halben Stunde, bis auf die Spitze vom Semmering, 6 Tonnen Kohle geschaufelt. Bergab hat man dann im Grunde keine Kohle mehr gebraucht. Wasser haben die Loks schon früher nachfüllen müssen. Deshalb hat es auf den Bahnsteigen überall Wasserkräne gegeben. Während die Leute ausgestiegen und eingestiegen sind, ist das Wasser nachgefüllt worden und dann ist die Fahrt schon weiter gegangen.

Auf der Semmeringstrecke hat ein Heizer innerhalb von einer halben Stunde, bis auf die Spitze vom Semmering, 6 Tonnen Kohle geschaufelt.

SSADWV: Das war bestimmt auch eine sehr anstrengende Arbeit.

Rupert Gansterer: Auf jeden Fall. Die Lokführer und Heizer sind damals mit 35 Dienstjahren, meiner Meinung nach sehr berechtigt, in Pension gegangen. Deshalb hat die Eisenbahn diese Privilegien. Nach 35 Dienstjahren waren diese Arbeiter körperlich erledigt.

SSADWV: Der Bau der Eisenbahnstrecken und der Lokomotiven im 19. Jahrhundert muss mit viel Aufwand verbunden gewesen sein - es war alles Handarbeit. Lässt sich abschätzen, wie lange der Bau einer Lokomotive gedauert hat?

Rupert Gansterer: Die wurden schon wie am Fließband gebaut, aber ein halbes Jahr hat man sicher daran gebaut. Die 52er ist dann aber schon schneller gebaut worden (eine Kriegslokomotive). Da wurde mehr Personal aufgewendet und in Floridsdorf sind teilweise 20 Lokomotiven am Tag fertig geworden.

SSADWV: Welche wirtschaftliche Bedeutung hat die Eisenbahn für das Weinviertel gehabt?

Rupert Gansterer: Die Nordbahn selber war für den Durchzugsverkehr gedacht, aber man hat schnell erkannt, dass es überall dort, wo die Bahn halt macht, einen wirtschaftlichen Aufschwung gibt. Deshalb wurde das Weinviertel dann mit Nebenbahnen vernetzt, um viele Orte an dem wirtschaftlichen Aufschwung teilhaben zu lassen. Die niederösterreichische Landesbahn hat diese Strecken gebaut. Sie sind heute noch bekannt, in Korneuburg, Ernstbrunn, Mistelbach, Hohenau, Gänserndorf, Groß-Schweinbarth, Mistelbach oder Poysdorf. In erster Linie war der Sinn dahinter, die landwirtschaftlichen Erzeugnisse in die Reichshauptstadt zu bringen.

Das Marchfeld wurde von der Ostbahn durchschnitten, also zwischen Stadlau und Marchegg und dazwischen gibt es eigentlich nichts - diese Verbindungslinie wurde nicht für die Versorgung gebaut. Bei Leopoldsdorf hat man auch viel wegen dem Zuckerrübentransport gebaut und für den regionalen Verkehr. Davor gab es nur Pferdefuhrwerke und Traktoren usw. kamen erst nach dem 2. WK, also hat man alles mit der Eisen-

bahn transportiert. Das war ein ganz wichtiger Wirtschaftsmotor für die Region, diese Neben- und Regionalbahnen.

SSADWV: Auf der anderen Seite war es bestimmt auch für die Eisenindustrie eine treibende Kraft, ein Eisenbahnnetzwerk aufzubauen.

Rupert Gansterer: Ja klar, das stimmt. Das ist ein riesiger Wachstumsimpuls gewesen, der Wirtschaftsmotor schlechthin. Was heute die Autolobby ist, war früher die Eisenbahn. Aber heute verschwindet die Eisenbahn langsam von der Bildfläche und verkauft auch viele Grundstücke. Die ganzen Netze werden ausgedünnt.

SSADWV: Könnten Sie noch kurz ausführen, weshalb Strasshof für einen Verschiebebahnhof ausgewählt wurde und wieso der Bahnhof wieder kleiner wurde?

Rupert Gansterer: Dafür muss ich etwas ausholen. Der Bahnhof Wien-Nord, also der heutige Praterstern, ist wegen dem Betrieb auf der Nordbahn regelrecht explodiert, weil die Züge alle hier abgewickelt wurden. Zum Beispiel die Frachtzüge, welche mit Kohle Richtung Triest gefahren sind. Die alten Baugründe vom Frachtenbahnhof Wien-Nord werden derzeit abgerissen, weil dort ein neues Stadtgebiet entstehen soll. Früher wurde dort Kohle für die Reichshauptstadt Wien umgeschlagen. Aber der Bahnhof wurde auch für den Schub gebraucht, nur dafür war er zu klein. Deshalb wurde kaum nach der Verstaatlichung beschlossen, einen Verschiebebahnhof vor den Toren Wiens zu errichten.

Aufgrund der ebenen Fläche ist die Wahl für einen Verschiebebahnhof auf Strasshof gefallen. Damals gab es hier nur einen Bauernhof, den Meierhof, sonst war das Gelände unbebaut. Das war optimal für einen Bahnhof und durch den Verschiebebahnhof ist der Ort Strasshof überhaupt erst entstanden. Was für die ÖBB heute Wien Kledering ist, war für die Monarchie Strasshof. Der Verschiebebahnhof Strasshof hatte aber sogar zwei doppelgleisige Abrollberge, während Kledering nur einen hat. In Strasshof konnten bis zu 4.000 Wagons innerhalb von 24 Stunden abgerollt werden.

Der Verschubetrieb ist 1959 dann eingestellt worden, weil in der gesamten Ostregion der Verkehr reduziert wurde, da aus dem Norden nicht mehr viele Güter importiert wurden. Somit ist der Bahnhof schrittweise

verkleinert worden und heute ist nur noch knapp ein Viertel des ursprünglichen Areals vorhanden. Ende der 70er Jahre standen auf dem Bahnhof großteils Fahrzeuge zum Verschrotten herum: Kilometerlang waren Lokomotiven aufgereiht - ein legendärer Anblick.

SSADWV: Der Ort Strasshof ist also wegen seinem Bahnhof entstanden?

Rupert Gansterer: Genau, die ersten Eisenbahner hatten die Idee sich in Strasshof ein günstiges Grundstück zu kaufen, anstatt jedes Mal von Wien hinaus zu fahren. Davor war sogar geplant, dass Strasshof die erste Gartenstadt Österreichs wird und es gibt heute tolle wissenschaftliche Arbeiten darüber. Dabei hat man sich Chicago als Beispiel genommen und einen Rasterplan über Strasshof gelegt. Strasshof sollte ein Naherholungsgebiet vor den Toren Wiens werden. Aber das ist nicht ganz so gelungen, wie man sich das vorgestellt hat, weil der Erste Weltkrieg dazwischen gekommen ist. Die Grundstücke sind günstig an die Eisenbahner gegangen und deshalb leben noch heute viele hier.

Während des Eisernen Vorhangs war die Ortschaft zwischenzeitlich kein beliebtes Siedlungsgebiet, aber wie man sieht, schaut das heute schon wieder ganz anders aus. Der Speckgürtel im Norden und Süden von Wien kann heute nicht mehr wirklich zubauen und deshalb bleibt eigentlich nur noch der Osten übrig. Schließlich hat es auch seine Vorteile in dem Raum zwischen Bratislava und Wien zu wohnen.

SSADWV: Was hat sich mit der Umstellung auf elektrische Züge geändert? Das war sicher ein großer Schritt.

Rupert Gansterer: Im Personenverkehr ist die Dampflokomotive sukzessive weggekommen - 1969 ist die Schnellbahn bis Gänserndorf elektrifiziert worden - aber das war nicht die Hauptaufgabe von Strasshof. Die Personenzüge sind von der Station Praterstern weggefahren und Strasshof war für die Güterzüge zuständig. Die Nebenbahnen wurden außerdem eher mit Dieselloks betrieben. Also hat die Elektrifizierung nicht unbedingt den Dampflokomotiven den Garaus gemacht, das waren eher die Dieselloks. Die sind in den 70er Jahren in großer Zahl in Betrieb genommen worden, damit man die Dampfloks los wird.

SSADWV: Wie viele Fahrzeuge stehen hier in Strasshof auf den Gleisen?

Rupert Gansterer: Rund 300 Fahrzeuge, davon 40 Dampflokomotiven, aber die sind nicht alle betriebsfähig. Die Dampfloks gehören zum überwiegenden Teil der Republik Österreich, allerdings bekommen wir kein Geld für ihren Erhalt. Im Jahr werden drei bis vier Dampfloks in Betrieb genommen, die andern bleiben konserviert. Weil alle 12 Jahre muss der Kessel der Lokomotive neu verrohrt werden und das kostet mindestens 20.000 Euro.

SSADWV: Was sind die Zukunftspläne des Museums?

Rupert Gansterer: Ganz wichtig ist es, das Know-How weiter zu vermitteln. Zum Glück kommen viele junge Leute zu uns, was uns sehr freut. Wir haben wie gesagt 300 historisch wertvolle Fahrzeuge im Freien stehen und circa 50 in der Halle. Wenn wir die restaurierten Fahrzeuge wieder hinaus stellen müssen, ist das eine Sisyphusarbeit, weil sie wieder verwittern. Dafür müssen wir aber zu einer Finanzierung kommen und das ist mit dem Museumsbetrieb allein nicht möglich. Da ein Teil der Fahrzeuge der Republik Österreich gehört, wäre es fair, wenn wir finanzielle Mittel für ihre Instandhaltung erhalten. Die Fahrzeuge gehören im Endeffekt schließlich den Steuerzahlern. Wir haben zum Beispiel Waggons, die von Otto-Wagner mitgestaltet wurden, draußen stehen. Den ehemaligen Salon-Wagen des Bundespräsidenten haben wir auch restauriert. Dieses Jahr haben wir für einige Fahrzeuge immerhin eine gebrauchte Halle gekauft, die aber noch errichtet werden muss.

SSADWV: Wie viele Leute sind aktuell im Museum tätig?

Rupert Gansterer: Insgesamt über 100 ehrenamtliche Mitarbeiter, die mindestens einmal im Monat kommen. Letztes Jahr haben wir 35.000 Arbeitsstunden aufgewendet. Der Hauptanteil davon betrifft aber den Museumsbetrieb. Wir haben auch verschiedenste Einrichtungen: Modellbahnen, Funken, ferngesteuerte Modell-Fahrzeuge, die Schmiede usw. Auf den Modellbahnen kann man zum Beispiel den Güter-Umschlag im Kleinen beobachten.

Wir suchen ganz dringend Leute, die das Museum zu ihrem Hobby machen wollen. Das heißt aber nicht, dass man an den Eisenbahnen arbeiten muss. Gartengestaltung ist zum Beispiel eine Möglichkeit, wir ha-

ben ein riesiges Freigelände draußen. Wer gerne mit Leuten kommuniziert, kann auch Führungen machen. Es gibt eine riesige Bandbreite von Tätigkeiten bei uns - wenn es jemand gibt, der sich das Museum zum Hobby machen möchte - dem stehen Tür und Tor bei uns offen.

Am 8. April ist wieder "Andampfen", da ist jeder eingeladen, sich das einmal anzuschauen. Ein Ziel von uns ist nach wie vor, ein lebendiges Eisenbahnmuseum zu bleiben: Man soll die Eisenbahnen nicht nur in Glasvitrinen sehen, sondern auch erleben können. Wenn ein Besucher herein kommt, soll er den Eindruck haben, dass er einen Teil Eisenbahngeschichte erlebt.

SSADWV: Es ist ja auch eine wichtige Geschichte, denn ohne Eisenbahn wären wir nicht da, wo wir jetzt sind.

Rupert Gansterer: Ohne Eisenbahn wären wir wirtschaftlich sicher nicht da, wo wir heute sind. Da gibt es noch so viele Interessante Details - zum Beispiel die Uhrzeit. Eine einheitliche Uhrzeit, wurde in der Monarchie erstmals aufgrund der Eisenbahn eingeführt. Der große gemeinsame Nenner der Monarchie, auch was die Architektur anbelangt, war die Eisenbahn. Wenn man einen Bahnhof in Kroatien, Polen oder in der Ukraine besucht, dann erkennt man sofort, dass das ein österreichischer Bahnhof ist.

SSADWV: In Zistersdorf gab es ja auch einen ziemlich großen Bahnhof, richtig?

Rupert Gansterer: Das war ein Weinviertler Bahnhof der NÖ-Landesbahn, ein Kreuzungsbahnhof. Zistersdorf hatte aufgrund des Öltransports eine sehr große Bedeutung, auch weil wir den Russen sehr viel Öl liefern mussten. Der Transport wurde vollständig über die Bahn abgewickelt. Für Erdöl war Zistersdorf ein sehr wichtiger Umschlagplatz, deswegen ist der Bahnhof auch so groß.

Mit der Eisenbahn wurde alles transportiert. Früher wurden auch die Soldaten mit der Eisenbahn zum Schlachtfeld gebracht. Die Wagons waren strategisch so stationiert, dass man die Soldaten gut transportieren konnte. Deshalb hat das Militär auch immer ein Wort mitzureden gehabt, wo und wie die Eisenbahnstrecken gebaut werden. Vor Allem hat man auch die verletzten Soldaten in Zügen zurückgeführt, die Alternative war damals nur die Pferdekutsche - und die ist sehr langsam.