

Abschnitt II: Strecke, Fahrzeuge und Unfälle



Den versteckt liegenden Sattelgraben-Viadukt befährt die 2095.09 am 25. 10. 2008. → (Foto: Herbert Ortner)

Anlagen und Bauten:

Das Aufnahmegebäude war eines der kleinen Standard-Type, wie wir sie in den meisten Bahnhöfen der Strecke finden, mit Warteraum, Kanzlei und einer Wohnung (102,98 m²). Bahnseitig ist eine Veranda vorgebaut (18,1 m²). Ein kleiner hölzerner Güterschuppen schließt an das Gebäude mit 36,0 m² an. Daneben befindet sich eine Laderampe (181,65 m²). Weiters besaß der Bahnhof einen hölzernen Passagierabort mit Holzlagen (letztere wurden später zu einer Waschküche umgebaut), Bahnhofsbrunnen und Kehrriechtrube.

Vor dem Bahnhofsgebäude steht ein „Stellwerk“, ein in einem Holzhäuschen befindlicher Stellapparat für die zentrale Steuerung der Weichen. Aus dem Dach der Hütte ragen zwei kleine Kontrollsignale, je eines pro Fahrtrichtung. Diese Doppelflügel-signale von etwa 70 cm Höhe stehen mit den Fahrstraßenhebeln in mechanischer Verbindung und zeigen mit ihren Flügeln halt, frei oder frei in Ablenkung. Der im Bahnhof wartende Zug holte durch Pfiff den vor der Einfahrt wartenden Gegenzug herein. Durch die Deutsche Reichsbahn wurde diese spezielle Signalisierung der Ybbstalbahn aufgegeben.

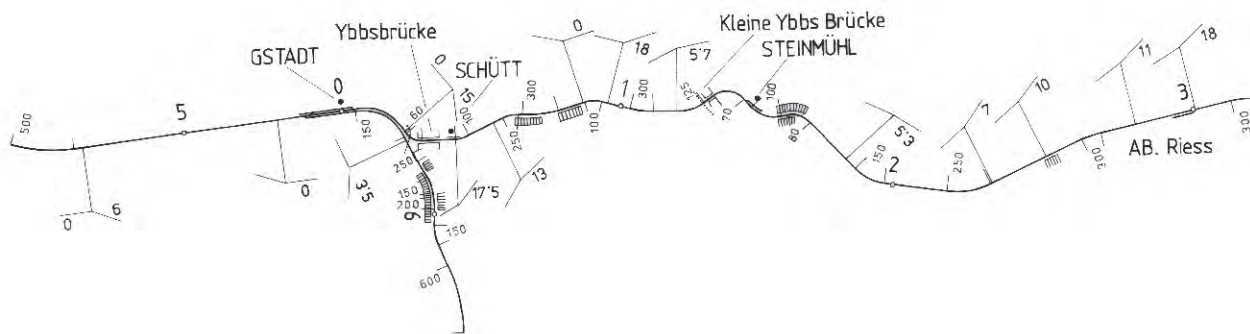
Die ab 9. März 1899 in Betrieb stehende Ybbsitzer Strecke zweigte anfangs außerhalb des Bahnhofs auf freier Strecke in

km 5,73304 mit einer lokal zu stellenden Weiche ab. Obwohl es weichenabhängige Einfahrtssignale gab, baute man wohl aus Sicherheitsüberlegungen im Herbst 1900 die Abzweigung um; ab 10. Jänner 1901 war sie in Verwendung. Das von Opponitz kommende Gleis erhielt vor der Einmündung in das Ybbsitzer Gleis eine Schutzweiche mit Stutzgleis. Im Bahnhof wurde das Stellwerk um 31 m gegen die Ausfahrt hin verlegt.

Die Bedienung der beiden außerhalb liegenden Weichen war einigermaßen umständlich: Die circa 200 Meter von der Station Gstadt entfernten Abzweigwechsel Nr. 1 und 2 können nur local (mit der Hand vom Wechselständer aus) gestellt werden und sind vom Stellwerk aus zu verriegeln. Die beiden Weichen haben normal für die Fahrt „Gstadt – Kienberg“ oder „umgekehrt“ (Spitz- und Stockschiene geschlossen) zu stehen und sind in dieser Stellung vom Central-Stellwerk der Station Gstadt aus zu verriegeln.

Es entfällt somit beim Verkehr von Zügen in der oben angegebenen Fahrtrichtung eine Bedienung dieser beiden Wechsel.

Verkehrt jedoch ein Zug in der Richtung nach oder von Ybbsitz, so hat sich der in Gstadt stationierte Wächter, mit einem Signalhorn ausgerüstet, zu den Wechseln Nr. 1 und 2 zu begeben, mit der Hand in die neue Fahrtrichtung umzustellen und das erfolgte Um-



Streckenführung der Ybbstalbahn zwischen km 5 und km 6 mit Abzweigung nach Ybbsitz.

stellen der Wechsel durch das Vollzugssignal (ein kurzer Ton mit dem Signalhorn) an den beim Central-Stellwerk Diensthabenden anzuzeigen. Hierauf sind die beiden Wechsel in der geänderten Stellung vom Central-Stellwerk aus zu verriegeln und kann sodann eventuell das Signal II auf „Erlaubte Fahrt“ gestellt werden.

Der Wächter wartet bei der Abzweigung die Ein- oder Ausfahrt des Ybbsitzer Zuges ab und gibt, nachdem der betreffende Zug den Abzweigewechsel vollständig passiert hat, – jedoch nie früher, – das Signal zur Entriegelung der Weichen. (Zwei kurze Töne mittelst des Signalhornes.)

Erst nach diesem Signal darf die Entriegelung der Weichen vom Central-Apparat aus vorgenommen werden. Sodann hat der Wächter die Wechsel wieder in die Normalstellung zurückzustellen und das Vollzugssignal zu geben. Die Wechsel sind in der Normalstellung sofort wieder zu verriegeln.

Diese Anlage dürfte auch für damalige Verhältnisse nicht praktisch gewesen sein, denn bereits ein Jahr später wurde sie neuerlich umgebaut. 1902 entstand um 4.100 K die bestehende „Verlängerung des Ybbsitzer Flügels in die Station“. Dabei wurden die Einfahrtssignale zur Straßenübersetzung verlegt und das Stellwerk kam wieder an seinen ursprünglichen Platz. Infolge des Umbaus wurden die östlich vom Bahnhof gelegenen Gleislagen geringfügig verändert und neu nummeriert.

1902 wurde wie bei allen kleinen Aufnahmegebäuden auch in Gstadt straßenseitig ein Windfang vorgebaut. 1912 erhielt das Verandadach eine „Oberlichte“, um die dunkle Ecke vor dem Kanzeleingang zu erhellen.

In den Dreißigerjahren vergrößerte man das Gütermagazin durch einen Anbau (3,8 m x 4,7 m) zur Gleisseite und wohl auch um diese Zeit dürfte die Wagenreinigungsanlage auf Gleis 2a angelegt worden sein. Seit Einstellung der Viehtransporte auf der Ybbstalbahn per 1. Jänner 1972 wurde sie nicht mehr benützt.

Ab 1. November 1960 bekamen die die Doppeleinfahrt sichernden Flügelsignale eine Propangasbeleuchtung anstelle der Petroleumlampen. Im September 1966 wurden Bahnsteigkanten verlegt und eine Neonbeleuchtung installiert.

Da sowohl der Reisendenabort vollkommen überaltert als auch die 23 m² große Rottenunterkunft auf der rechten Bahnseite (km 5,548) baufällig war, errichtete man ein massiv gebautes Nebengebäude neben dem Aufnahmegebäude, das ein modernes WC, Lagerräume und eine größere Rottenunterkunft beherbergte. Es wurde am 22. Oktober 1974 fertiggestellt. Nach einer folgenden Bahnhofsenovierung wurde das sanierte Bauwerk am 23. Oktober 1976 eingeweiht.

Aber schon ab August 1979 erfolgte ein grundlegender Umbau des Bahnhofgebäudes. Es wurden alle Räume des Nebengebäudes nunmehr im Aufnahmegebäude untergebracht und auch das Magazin erhielt gemauerte Wände. Das auch äußerlich stark veränderte Haus wurde damit kaum schöner. Nach der Vollendung im Oktober 1980 wurde das keineswegs alte Nebengebäude als nicht mehr erforderlich wieder abgerissen.

1993 erfolgte ein sicherungstechnischer Umbau des Bahnhofs, der ab 21. Juli 1993 in Betrieb ging. Von einem elektrischen