



Verkehrsknotenpunkt war gestern

Heute ist der Bahnhof Sigmundsherberg ein wunderbares Eisenbahnmuseum, und dann ist da noch die Sache mit dem Kriegsgefangenenlager. Geplant aber war alles ganz anders, nämlich gar nicht.

TEXT: RUPERT STREITER, FOTOS: NADJA MEISTER

Im Warteraum war das Ausspucken verboten. Plakatieren und rauchen zwar auch, wie die historischen Schilder ver raten, nur zwischen 0.15 und 4.00 Uhr waren Verbote egal, denn da war der Warteraum geschlossen. Das freilich steht auf einem anderen Schild, mit amtlicher Würde in Email ausgeführt.

Vorschriften und Regeln gab's also büschelweise in den Bahnhöfen längst vergangener Jahrzehnte, auch die vielen Stempel lassen Bürokratisches erahnen, die unglaubliche Vielfalt der Zwickzangen verweist auf Vielfalt des Fahrscheinentwertens, so wie auch die Gestaltung der Fahrscheine selbst vielfältig war. Erst mit der Edmondson-Karte, muss man wissen, waren Fahrscheine kleine Kartonkärtchen, und diese Norm sah Österreich erstmals auf der Kaiser-Ferdi-

nands-Nordbahn. Das war Mitte des 18. Jahrhunderts, und die Edmondsonschen Fahrkarten blieben in mehreren Ländern in Verwendung, bis sie vor wenigen Jahren nicht mehr so recht zu elektronischen Systemen passen wollten: Kein Drucker vermag kleine Kartonstücke von 30 x 60 mm auszuspucken.

Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn mit ihren neuartigen Fahrkarten kam natürlich auch durch Sigmundsherberg, damals ein Knotenpunkt mit üppigem Bahnhof und darauf ausgelegtem Personalstand: Dreistellig, man kann sich das Gewusel zur Reisezeit vorstellen.

Ungefähr genauso viel Trubel herrscht heute hier, wenn Reisegruppen vorbeikommen und das Eisenbahnmuseum besichtigen – so hat nämlich der Bahnhof ein zweites, buntes Leben ge-

funden. Eröffnet wurde das Eisenbahnmuseum Sigmundsherberg 1987, in seiner heutigen Größe ist es seit 2010 zu bestaunen, aber die entscheidende Weichenstellung erfolgte schon 1970.

Damals trat Rupert Öhlknecht hier seinen Dienst an, 1973 wurde er zum Vertrauensmann gewählt, etwas unerwartet für den damals 26-jährigen: „Mich haben eher Mädchen und Fußball interessiert, von Personal- und Knotenpunktsführung hatte ich anfangs keine Ahnung.“ Die kam mit eifriger Weiterbildung sehr schnell, wiewohl es bald kaum noch Personal zur Führung gab: „Die ÖBB hat damals beschlossen, die Dienststelle von 110 auf neun Mitarbeiter zu verkleinern“, obendrein wurden auch die letzten Dampfloks ersetzt, und um forsch in die neuen Zeiten aufzubrechen, „hat



Das Schwierige an Loks ist nicht, sie fürs Museum zu bekommen, sondern, sie dorthin zu transportieren. Leichter gelang derlei bei der Sitzgarnitur von 1880, die von der Bundesbahndirektion Wien nach Sigmundsherberg übersiedelte.

mir die Bahn schnell den Kohlenkran und die Wasserkräne weggerissen.“

RETTUNG DER DREHSCHLEIBE. Heute stehen sie alle wieder am Museumsgelände, der historische Rundschuppen ist längst gerettet, aus dem eher spröde anmutenden Bahnhofsgebäude ist ein gastliches, üppiges und bei aller Größe heimeliges Museum geworden, in kleinen Schritten gewachsen, wie Rupert Öhlknecht erklärt: „Als viele Bahnhöfe geschlossen wurden, habe ich begonnen, Erinnerungsstücke hier im Sozialraum auszustellen. Eigentlich habe ich mir alles zusammengetragen, habe aufgelassene Bahnhöfe aufgesucht und die Sachen geborgen.“

Mit dem ersten Museumsraum entwickelte der Nachschub an Artefakten eine fröhliche Eigendynamik, viele Erinnerungsstücke kamen mit begeisterten Besuchern bei der Tür herein. Historische Fotos dokumentieren die Geschichte der Bahn, und auf historischen Bahnhofsmöbeln rasten heute Gäste, wenn sie Fotoalben des Museums durchblättern.

So saß auf dem Thonet-Drehsessel aus den 1880er Jahren einst ein Zugförderungsmitglied, der schwere, kunstvoll

ausgeführte Tisch stammt aus einem Waldviertler Warteraum, jedes Stück könnte eine Geschichte erzählen, wenn es erzählen könnte, aber das übernimmt Rupert Öhlknecht gerne.

Er hat auch die politische Vernetzung mit Freude übernommen, so konnte manche Frage am kurzen Instanzenweg wohlwollend geklärt werden, nämlich durch Vorsprache bei eher hochrangigen Politikern. Die Rettung der Drehscheibe („Die hätte zugeschüttet werden sollen, damit wäre der Lokschuppen unbenutzbar geworden!“) ist auf derartigem Weg geschehen, sehr zu Rupert Öhlknechts Freude, wie man unschwer erkennt, wenn er Gäste eine Runde lang mitnimmt und dann wieder mit sauberer Präzision an der Ausgangsposition hält. Das ist wichtig, wegen des geschmeidigen Übergangs der Schienen.

Geschmeidig gingen auch die Wachstumsphasen des Museums ineinander über, denn der Sozialraum war bald zu klein. Im Jahr 2000 reifte der Plan zur Vergrößerung und Überbauung des bisherigen Bahnhofsgebäudes, einige Jahre später waren die neuen Räume fertig, Nachbau eines Bahnhofsrestaurants in-

klusive. Es funktioniert gut, wie man heute sieht, genauso erbaulich gelingt die Zusammenarbeit im 1994 gegründeten Museumsverein mit seinen rund 300 Mitgliedern – darunter, als förderndes Mitglied, auch ein ehemaliger Bundeskanzler. Und die Präsentation der Eisenbahngeschichte geht sich jetzt epochenweise auch perfekt aus: Von den Anfängen der Bahn spannt das Museum den Bogen bis in die 50er Jahre, was freilich nicht ganz streng befolgt wird, denn eines der jüngsten Exponate ist die letzte Ausgabe der Arbeiter Zeitung, gedruckt am 31. Oktober 1991.

KARBIDLAMPEN UND DIENSTSÄBEL. Dazwischen aber beispielsweise: Eine unglaubliche Sammlung an Eisenbahnlampen, elektrisch, mit Kerzen oder für Karbid; ein Schienenfahrrad, das zwischenzeitlich auch in einem Film mit Teddy Podgorski mitspielen durfte; sämtliche Zugschluss-Tafeln, die ab rund 1870 in Österreich gebräuchlich waren; ein Fahrplan von 1893, wie er bei der Kirchenrenovierung in Röschitz gefaltet hinter einem Kreuzwegbild gefunden wurde; Dienstsäbel der Eisenbahner, wie



Mit unglaublichem Enthusiasmus haben Rupert Öhlknecht und seine Freunde alles gesammelt, was mit Eisenbahnen zu tun hat, seit 2010 hat das Museum seine heutige Größe. Rechts: Das Modell des ehemaligen Gefangenenlagers aus dem Ersten Weltkrieg, Teller und Tisch stammen von dort.

sie nach Gebrauch gerne in den Pfetten versteckt wurden („Da weiß ich schon, wo ich bei alten Bahnhöfen suchen muss – die wurden alle nach dem gleichen Muster gebaut, entworfen von einem französischen Architekten, daher heißen die WCs Aborte.“); freilich auch die eine und die andere Lokomotive, da war die Überstellung ins Museum stets sperrig.

GEFANGENENLAGER MIT BLUMENBEETEN.

Ein Teil des Museums hat allerdings gar nichts mit der Eisenbahn zu tun. In Sigmundsherberg war nämlich vor rund hundert Jahren ein Lager für italienische Kriegsgefangene, wie Rupert Öhlknecht schon früh entdeckte: „Wir haben von dem Lager in den frühen 70ern erfahren, die Tochter des Lagerleiters hatte noch ein Fotoalbum, das sie uns zur Verfügung gestellt hat, ein Bauer aus dem Ort

hatte etliche Gegenstände aus dem Lager gerettet, die überließ er uns gerne für die Ausstellung.“ Weil darunter auch ein Plan des Lagers war, konnte ein maßstabgetreues Modell der Anlage gebaut werden, es ist heute ebenso Teil der Ausstellung wie die nachgebauten Räume der Baracken.

Oder das Fotoalbum, ein Glücksfall lebendiger Dokumentation. Es zeigt eine erstaunlich gepflegte Anlage mit Blumenbeeten, Rasenflächen und einer kleinen Windmühle, mit Lagerkino, Theatergruppe und künstlerischen Bastelgruppen. Aber damit der Eindruck jetzt nicht ins allzu Idyllische kippt: Der Lagerfriedhof war bald recht groß, alleine 2.363 Italiener sind dort begraben, aus Kleidungs-mangel meistens nackt.

Der Friedhof ist heute eine gepflegte Gedenkstätte. Zum 100-jährigen Geden-

ken kam sogar der italienische Botschafter nach Sigmundsherberg, kürzlich waren rund hundert Studierende aus Italien hier, um über ihre Vorfahren zu forschen.

Rupert Öhlknecht schaut indes nach vorn. Es gibt viel zu tun: „2020 feiert die Kaiser-Franz-Josefs-Bahn ihr 150-jähriges Jubiläum, und die Bahnstrecke zwischen Sigmundsherberg und Zellerndorf würden wir auch gerne reaktivieren. Das sind 19 km, dann könnte der Reblausexpress bis St. Pölten geführt werden.“ Von Pensionsantritt in echt spricht Rupert Öhlknecht zum Glück noch nicht. ■

INS MUSEUM

Das Waldviertler Eisenbahnmuseum Sigmundsherberg ist von April bis Oktober Dienstag, Donnerstag, Samstag, Sonntag und Feiertag von 9 bis 12 Uhr geöffnet. Infos unter www.eisenbahnmuseum-waldviertel.at

morgen

MITSPIELEN & GEWINNEN



Der **morgen** verlost **5 Mal 2 Karten** für die Vorpremiere von **La Traviata** am 5. Juli 2018, 20 Uhr, im Kaiserhof des Stifts Klosterneuburg

Die Gewinnfrage:

Was ist richtig? Die Uraufführung von Verdis La Traviata ...

- A) ... fand 1835 in Paris statt und war ein rauschender Erfolg
- B) ... wurde 1853 in Venedig gegeben und fiel durch
- C) ... fand an der Mailänder Scala statt und sorgte wegen der vielen Liebesszenen für einen Skandal

An der Verlosung nehmen alle Einsendungen mit der richtigen Antwort auf die Gewinnfrage teil, die bis 25. Juni 2018 beim morgen eingetroffen sind (per Postkarte an Redaktion

morgen

Herrngasse 13, 1010 Wien, per Fax an 01/533 81 31 oder per E-Mail an office@morgen.at, Stichwort „Traviata“).

Bitte vergessen Sie nicht, Ihre Postadresse und Telefonnummer anzugeben.

Die Gewinner werden schriftlich verständigt, der Rechtsweg ist ausgeschlossen.