

LOKALBAHN- EXPRESS

3/
2018

Höllentalbahn

Bergstrecke Ybbstalbahn



Wissenswertes und Aktuelles der
Österreichischen Gesellschaft
für Lokalbahn

ÖGLB Kalender

Am jeweils zweiten Dienstag im Monat ist CLUBABEND:
Mit Diavorträgen oder Videos und aktuellen Infos von unseren Bahnen.
Ab 18:30 Uhr im Restaurant „Waldtzeile“, 1130 Wien, Speisinger Straße 2
(direkt neben S-Bahn Station „Wien Speising“ oder Straßenbahn 60, Hst. „Preyergasse“)
Beginn der Vorträge: ca. 19:00 Uhr.

Dienstag, 9.10.2018 Clubabend
Dienstag, 13.11.2018 Clubabend
Dienstag, 11.12.2018 Clubabend

Titelbild: Zur Feier „100 Jahre Eisenbahn im Höllental“ wurden für die Fahrzeugschau verschiedene Güterzüge zusammengestellt. Daher konnte am frühen Morgen des 14. Juli die Elektrolok E1 mit dem Güterwagen G 96 und dem Feldbahnwagen Owa 325 bei der Ausfahrt in Hirschwang abgelichtet werden.
Foto: Albin Michlmayr

Rückseite: Der Ötscherland-Express in Doppeltraktion mit 2190.01 und 2093.01 auf der Wetterbachbrücke am 30. August 2017
Foto: Werner Schiendl

Impressum

Grundlegende Richtung gem. §25 MedienG: Der Lokalbahn-Express ist das offizielle Mitteilungsblatt des Vereins ÖGLB. Er dient der Information von Mitgliedern und Interessenten.

Medieninhaber, Herausgeber u. Verleger: ÖGLB; Redaktionsteam: Ferdinand Drexler, Albert Malli, Thomas G. Schäfer, Werner Schiendl; Chefredaktion: Albert Malli; Layout und Satz: Peter Mayrhofer.

alle: ÖGLB, Poschgasse 6, A-1140 Wien, info@lokalbahnen.at, www.lokalbahnen.at, ZVR: 603526809

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder, die nicht unbedingt mit jener des Medieninhabers übereinstimmen muss. Der LBE und die darin enthaltenen Beiträge sowie Fotos sind urheberrechtlich geschützt. Wiedergabe, Vervielfältigung und Verwendung in EDV-Anlagen in welcher Form immer bedürfen der schriftlichen Zustimmung der Redaktion. © ÖGLB 2018.

Liebe Leser

von Albert Malli

Wenn Sie dieses Heft in Händen halten, haben unsere beiden Bahnen ihre heurige Betriebssaison schon fast beendet. Schon heute lässt sich sagen, dass die Fahrgastzahlen durchaus erfreulich waren. Natürlich würden wir uns immer noch mehr Fahrgäste wünschen, helfen uns doch die Einnahmen die Zukunft unserer Bahnen zu sichern.

Für die Ybbsthalbahn-Bergstrecke war die Saison 2018 ein Jahr der Dieseltraktion und so wird dieses Jahr auch in die Vereinsgeschichte eingehen. Die U.1 wurde zwar schon im Mai nach umfangreichen Reparaturarbeiten aus Rumänien geliefert. Leider zeigte sich, dass die Lok in diesem Zustand nicht in Betrieb genommen werden konnte und vielfältige Nacharbeiten notwendig sind, die leider nicht während der Betriebssaison abgeschlossen werden konnten. Wir berichten über die weiteren Arbeiten in der Werkstätte in Kienberg-Gaming.

Umso mehr freute es uns, dass wir Anfang August den 200.000sten Fahrgast beim „Ötscherland-Express“ begrüßen konnten – siehe Kurzbericht im Blattinneren. Bei der Höllentalbahn feierten

wir Mitte Juli „100 Jahre Eisenbahn im Höllental“, denn schon 1918 wurde die Materialbahn eröffnet, die schließlich 1926 – mit der Eröffnung der Rax-Seilbahn – zur für damalige Verhältnisse modernen Lokalbahn, wie wir sie heute kennen und dem Publikum vorführen, ausgebaut wurde. Beim Festakt in Reichenau wurde eine einmalige Fahrzeugschau mit Güterzügen geboten, die an die Zeit der Materialbahn erinnern sollte. Die Festveranstaltung war sehr gut besucht und dem ORF-NÖ einen Beitrag in „NÖ-Heute“ wert. Wir bringen in diesem Heft einen ausführlichen Bericht mit vielen Bildern.

Trotz Planbetrieb wurde im Höllental eine neue Gleisbaustelle eröffnet. Es wird das „Hallengleis 1“, ein Zufahrtsgleis zur Remise, erneuert. Noch nie konnten wir bei den Remisenführungen so

anschaulich erklären, dass wir neben dem Betrieb auch für die Erhaltung der Strecke zuständig sind.

Ich möchte Ihnen auch in diesem Heft unsere neue Interviewserie ans Herz legen, die unser neuer Redakteur Ferdinand Drexler betreut. Wir wollen Ihnen ab sofort in jedem Heft aktive Mitarbeiter unserer Bahnen vorstellen, nach Möglichkeit abwechselnd ältere Kollegen, die quasi „schon immer“ dabei sind, und neue junge Aktive, die noch nicht jeder kennt. In diesem Heft kommt Philipp zu Wort, ein begeisterter junger Mitarbeiter aus dem Ybbstal. In dem Interview spürt man in jedem Satz die große Motivation eines unserer neuen ehrenamtlichen Mitarbeiter. Möge diese Begeisterung, dieser Funke, auch auf andere überspringen.

In diesem Sinne wünsche ich viel Freunde mit dem neuen Lokalbahn-Express. ■

Auch weiterhin möchten wir auf die neuen zwei Möglichkeiten zum Erhalt des LBE hinweisen. ▶

Sie haben zwei neue Möglichkeiten:

Option 1:

Sie wollen von der ÖGLB zukünftig vorzugsweise per E-Mail kontaktiert werden. Das betrifft die jährliche Mitgliederausendung (Zahlscheinbrief) und unregelmäßige E-Mails mit aktuellen Informationen über unsere beiden Bahnen (Newsletter). Sie können diese Zustimmung jederzeit widerrufen.

Option 2:

Sie verzichten auf die Zusendung des Lokalbahn-Express. Sie erhalten stattdessen lieber ein E-Mail mit einem Onlinelink und können so den Lokalbahn-Express online lesen. Sie können auch diese Entscheidung jederzeit widerrufen.

Möchten Sie Option 1 und/oder 2 wählen, ersuchen wir Sie um ein E-Mail an mich, an

albert.malli@lokalbahnen.at

Nur das E-Mail stellt sicher, dass wir Ihre aktuelle Mailadresse in unserer Mitgliederdatenbank korrekt abspeichern können.



*Am 19. Juni konnten die neu lackierten Neigungsanzeiger wieder entlang der gesamten Strecke montiert werden. Die Neigungssignale waren zuletzt 2003 aufgearbeitet worden. Jetzt war wieder ein Neuanstrich fällig. Dabei wurden die Ziffern von Hand gemalt.
Foto: Albert Malli*

Träume, Theorie und Realität

Von Werner Schiendl

In der letzten Nummer des LBE haben wir über diese Problematik am Beispiel der Höllentalbahn berichtet. Unser Bericht über die Erhaltung von technischem Kulturgut gemäß den Satzungen der ÖGLB wäre sehr unvollständig, wenn wir nicht die diesbezüglichen Aktivitäten auf unserem Teilbetrieb Bergstrecke Ybbstalbahn seit 1990 in Erinnerung rufen würden, befinden sich doch viele historische Schmalspurfahrzeuge seit damals in Kienberg.

Aufgearbeitete Fahrzeuge

Im Rahmen dieses Artikels präsentieren wir in ungefährender chronologischer Reihenfolge alle Fahrzeuge, die bis dato in vielen Stunden mühseliger Kleinarbeit von unseren Kollegen an der Bergstrecke aufgearbeitet wurden.

Wir wollen aber nicht alles Altbekannte wiederholen, sondern beschränken uns nur auf jene Fahrzeuge, die seit 1993 entweder für die Bergstrecke Ybbstalbahn gekauft oder renoviert wurden. Über die vorher von der ÖGLB beschafften und/oder renovierten historischen Fahrzeuge geben das Buch „Die ÖGLB“ und die beiden Fahrzeugbroschüren des Vereins ausführliche Informationen.



1993

Diesellok 2093.01

1993 musterten die ÖBB ihre erste dieselelektrische Schmalspurlok (Baujahr 1928) aus, die jahrzehntelang auf der Ybbstalbahn in Betrieb gestanden war. Nach länger währenden schwierigen Verhandlungen gelang es, die zerlegte Maschine namens der NÖLB zu erwerben. Vier Vereinsmitglieder erhielten die Möglichkeit, die Lok in der HW St. Pölten zusammenzubauen. Nach einer erfolgreichen Probefahrt auf der Mariazellerbahn bis Rabenstein kam sie zu ihrer

neuen „Dienststelle“ Kienberg. Im Winter 1998/99 ersetzten unsere Dieselfreaks den bereits seit 1948 nicht mehr originalen SGP R 8-Motor durch einen von der Firma Liebherr gespendeten Prototyp eines neuen Motors mit mehr Leistung und halbem Kraftstoffverbrauch. Damit wurde diese Diesellok für den anstrengenden Dauerbetrieb auf der Bergstrecke fit gemacht. In den vergangenen Jahren mussten zwei Fahrmotore nach Schäden wieder aufgearbeitet werden. Die Lok bewährt sich seit Beginn bei der Führung der Dieselszüge der Bergstrecke.

1996

Draisinen X 4 und X 5

1994 war die von den ÖBB angekaufte Motordraisine der Bauart BM 35, die X 614.902, ehemals Bahnmeisterei Kirchberg a.d. Pielach, der Neuzugang für Kienberg-Gaming. Sie wurde im eigenen Nummernschema als X 4 bezeichnet und hieß wegen ihrer kanariengelben Farbe stets das „Postkastl“. Im Frühsommer

1996 erhielt sie ein neues historisches Aussehen. Sie wurde außen komplett geschliffen, spritzgekitet und lackiert und präsentierte sich im gefälligen weiß-roten Anstrich der Fünfzigerjahre. Statt des Leinwanddaches erhielt sie eines aus Blech.

1999 wurde die ÖBB-Draisine X 616.909, vorher beim Bahnmeister Wieselburg eingesetzt, Bauart BM 50, von der NÖLB angekauft und als X 5 in Betrieb genommen. 2005 konnte die ÖBB-Draisine X 616.902, ehemals Bahnmeister Waidhofen/Ybbs, Bauart BM 50, erworben werden.

Die dieselelektrische Schmalspurlok 2093.01 auf der Drehscheibe in Kienberg-Gaming.

◀ Foto: Werner Schiendl

Diesellok 2190.01

Die wertvolle Diesellok 2190.01 musste 1995 einer größeren Reparatur unterzogen werden: die gebrochene Hardyscheibe wurde ersetzt und der Generator überholt; zuletzt erhielt sie einen tannengrünen Anstrich im ÖBB-Stil der 60-er Jahre. Leider gab der Generator 2005 seine Funktion endgültig auf. Anfang des Jahres 2008 begannen einige „Graue Panther mit dem Einbau des überholten Generators der 2190.01. Dazu musste die Lok erst weitgehend zerlegt und, wie sich

herausstellte, viele durch die Zeit schadhafte gewordene Komponenten getauscht oder repariert werden (Keilriemen, Schlauchleitungen, Scheinwerfer, Batteriekasten). Zur Vermeidung der für den Motor schädlichen Kaltstarts erfolgte der Einbau einer Kühlwasservorwärmung mit Umwälzpumpe. Schließlich wurden die Fenster neu gedichtet und der Führerstand weiß lackiert. Im April 2009 konnte die generalsanierte Diesellok 2190.01 einwandfrei wieder in Betrieb genommen werden. Als Letztes erhielt sie einen Neulack im historischen Tannengrün.

Personenwagen Ci 256

Der seit 1985 in Betrieb stehende vierfenstrige Flachdachwagen Ci 256, ex ÖBB Ci 3612, der durch acht Winter im Freien sehr gelitten hatte, musste 1996 zur Generalsanierung zerlegt werden. In den Folgejahren besserten zwei Mitarbeiter die teilweise kaputten Steher und Fenster schrittweise systematisch aus. Nach drei Jahren „Pause“ konnte erst 2008 durch einen versierten Mitarbeiter die aufwändige

Generalsanierung des ehemaligen Pinzgauer Personenwagens Ci 256 am Wagenkasten außen wieder aufgenommen werden. 2010 wurde die neue Außenverblechung angebracht. Als nächstes folgte 2011 die Außenlackierung. 2012 ging die Generalsanierung des vierfenstrigen Personenwagens in die letzte Runde: Fenster, Holzsitzbänke, Gepäcknetze und Dampfheizkörper konnten montiert werden. Seit 2013 steht er wieder im Planbetrieb des „Ötscherland-Express“.

Klima-Schneepflug 98 503

1998 gelang es, den Ybbstaler Klimaschneepflug 98 503 vor der Verschrottung zu retten und –

leider zerlegt und unvollständig – von der HW Knittelfeld nach Kienberg zu bringen. Mangels Interessenten und Arbeitskraft wartet er noch immer auf seine Komplettierung.

Dampflok NÖLB Uv.1

Fünfzehn Jahre bildete sie das Rückgrat der Dampftraktion auf der Bergstrecke, die Uv.1.

Foto: Werner Schiendl

Nach drei Jahren Wartezeit war 1999 endlich der in Tschechien neugebaute Kessel der Uv.1 fertiggestellt und wurde im Beisein des Kesselinspektors erprobt. Danach brachten wir die Einzelteile der Lok im Jänner von Wien ins Werk nach České Velenice,

damit die Rekonstruktion der Lokomotive beginnen konnte. Leider waren im Lager der ÖBB die Treib- und Kuppelstangen der Lok verschwunden, wahrscheinlich verschrottet, weshalb wir die Stangen der Denkmallok 298.206 in Langschlag von der Gemeinde erwerben mussten.

Nachdem die hauptausgebesserte Uv.1 im Winter 2001 angeliefert worden war und die Kienberger Arbeitsgruppe in 1.000 Stunden etliche im tschechischen Werk nicht behobene Mängel beseitigt hatte, ging die Dampflok feierlich vom 25. bis 27. Mai 2001 mit einer Presse-, einer Mitglieder- und einer Fotofahrt in Betrieb. Fünfzehn Jahre bildete sie das Rückgrat der Dampftraktion auf der Bergstrecke, bis sie wegen u.a. abgezehrter Siederöhre 2016 abgestellt werden musste. Eine Wiederinbetriebnahme scheitert bisher an den exorbitanten Kosten für die Hauptuntersuchung und Reparatur.

2000

Niederbordwagen Nw 4005

Im März 2000 wurde der Nie-

derbordwagen Nw 4005 neu bebohrt, um einen praktischen Transportwagen wieder betriebsfähig zu machen.

2000

Personenwagen Ci 12 und 13

Zur Jahreswende 1999 konnten die seit 1977 vom VKEF langfristig angemieteten achtfenstrigen Mixnitzer Personenwagen Ci 12 und 13 vom Nachfolgerverein Gurkthalbahn durch die NÖLB erworben werden. Diesen 1979 neu aufgebauten Wagen hatte das ganzjährige Stehen im Freien ab 1990 in Kienberg (keine Halle!) stark zugesetzt, im Juli 2000 begann ihre dringend notwendige Generalsanierung. Es wurden die Fenster samt Abschlussleisten und zum Teil auch die Sei-

tenbretter erneuert. Beim Anstrich mit laubgrüner Ölfarbe (nach Unterlagen des Steiermärkischen Landesarchivs) blieben die Fensterrahmen naturfarben. Die Beschriftung entspricht den typengleichen Wagen der Ybbsthalbahn AG von 1898, sodass mit der U.1 ein fast originaler Ybbstalbahnzug um 1900 gebildet werden kann.

Infolge einer nicht zielführenden Reparatur in der Vergangenheit mussten im Winter 2012 an den historischen Holzkasten-Personenwagen Ci 12 und 13 sämtliche Fenster ausgebaut, abgeschliffen und neu lackiert werden.

2002

StB-Dienstwagen D 33



Im Sommer 2002 begann die Aufarbeitung des Dienstwagens D 33, ex ÖBB D 6463, der nach der Reparatur von Fenstern und Türen geschliffen und tannengrün lackiert wurde. Doch durch das ganzjährige Stehen im Freien war er bald stark verwittert und erhielt daher 2012 wieder einen den Holzkasten schützenden Neulack.

◀ Foto: Werner Schiendl

2003

Haubendachwagen Ci 374

In Kienberg bekam der Haubendachwagen Ci 374, ex ÖBB Bi 3638, 2003 eine Revision der Achslager und der Zug- und Stoßvorrichtungen, eine Entrostung sowie Neulack.

2008

Bosnischer Wagen E 254

1999 konnte der desolante Mixnitzer Dienstwagen D 50 von der NÖLB erworben werden, hinter dem sich ein besonderes historisches Gustostückl verbarg: ein bosnischer 4. Klasse-Wagen. Im Mai 2008 konnte dann der in Rumänien holzmäßig komplett neu aufgebaute Personenwagen E 254 abgeladen werden. Dieser 1885 von Ringhoffer in Prag für die k.u.k. Bosnabahn gebaute bosnische 4. Klasse-Wagen ist der äl-

2008

Personenwagen Ci II

Ende März 2008 konnte der – wiederum von der rumänischen Firma – generalsanierte ehemalige Mixnitzer Personenwagen Ci II in Kienberg abgeladen werden. Seine Besonderheit sind die



*Der bosnische 4. Klasse-Wagen E 254 ist der älteste erhaltene Schmalspur-Personenwagen Österreichs.
Foto: Werner Schiendl*

teste erhaltene Schmalspur-Personenwagen Österreichs bzw. Österreich-Ungarns! Im Oktober 2008 war dann endlich Zeit vorhanden, den bosnischen E 254 zu lackieren, außerdem erhielt er seine historische Beschriftung.

ungewöhnlich großen offenen Plattformen. Unsere Spezialisten stellten den Personenwagen fertig und brachten auf ihm die korrekte Beschriftung an. Mit einer Pressekonzferenz wurden die beiden historisch wertvollen Wagen Ci II und E 254 im Mai 2008 einer breiteren Öffentlichkeit vorgestellt.

2010

Spantenwagen Bi 3860

Zur unendlichen Geschichte entwickelte sich der 1984 von den ÖBB angekaufte Bi 3860. Nachdem er 1989 als Sponsoring mit LGB-Werbung rot lackiert worden war, wurde er als Gegenleistung für eine einjährige Ver-

leihung an die Thörlerbahn von dieser 1996 wieder in tannengrün lackiert. Da die Farbe bald unansehnlich wurde, wurde der Wagen 2010 wieder durch Abschleifen, Grundieren und Lackieren der Außenverkleidung renoviert. Mittlerweile wird nun die dritte Renovierung notwendig, da der Lack abblättert.

2012

Aussichtswagen 1 und 2

Ende März 2008 konnte der von der rumänischen Firma general-sanierte ehemalige Aussichtswagen 1 der Mariazellerbahn und einige Monate später der Nr. 2 in Kienberg abgeladen werden. Die einzige Veränderung gegenüber dem historischen Vorbild besteht darin, dass wegen des Dampf-betriebs statt eines gitterartigen Schutznetzes ein durchgehendes Blechdach angebracht wurde. Die Innenausstattung wurde durch Eigenarbeit vorgenommen. Nach-

dem der Aussichtswagen 2 seine neuen Sitzbänke (ehemalige Straßenbahnbänke) und eine Außenlackierung erhalten hatte, konnte 2011 eine erste Probefahrt durchgeführt werden. 2012 gingen die Fertigstellungsarbeiten am Aussichtswagen 1 durch den Einbau der aufgearbeiteten hölzernen Sitzbänke weiter. Wegen Einwänden der Betriebsleitung sind die beiden Wagen bisher nicht im Planbetrieb in Verwendung.

*2012 wurde der Aussichtswagen 1 fertig-
gestellt.*

Foto: Werner Schiendl



2013

Kohlenwagen K 113

Im Frühjahr 2013 wurde der Kohlenwagen Ow 70202, der 1896 als K 113 für die Ybbstalbahn gebaut worden war, nach Kienberg transportiert. Er war in zerstörtem und verrostetem Zustand seit 25 Jahren in Hirsch-

wang hinterstellt gewesen, da er historisch wertvoll ist. Nun wurden neue Seitenbleche angefertigt und eingeschweißt, ein neuer Boden eingebaut und das Fahrzeug nach einem Rostschutzanstrich in original grauer Farbe lackiert. Er soll als Kohlenlagerwagen in Göstling oder Lunz dienen.



Der Kohlewagen K 113 präsentiert sich neu lackiert vor dem Heizhaus in Kienberg-Gaming.

Foto: Werner Schiendl

2013

Krimmler Wagen B4ip 3069 und BD4ip 4261

Im Mai 2013 wurden per Tieflader die zwei im Vorjahr erworbenen Vierachser B4ip 3069 und BD4ip 4261 in Kienberg abgeladen. Diese sogenannten „Pinzgauer“ oder „Krimmler“, volks-

tümlich auch „Blunzenwagen“ genannt, waren ab 1936 gebaut worden und nach 1945 viele Jahre charakteristisch für die Personenzüge der Ybbstalbahn. Mit ihnen ist die ÖGLB-Sammlung über alle historischen Personenzüge der Spur 760 mm vollständig.

2013

Diesellok V 1 wird BBÖ 2092.01

Nach der notwendig gewordenen Getriebereparatur der Vershubdiesellok V 1 wurde 2013 vereinsintern abgestimmt und beschlos-

sen, dass die ja weitgehend im Ursprungszustand befindliche Maschine in der creme-roten Lackierung der Fünfzigerjahre lackiert und wie die Vorbildmaschine in Zell am See 2092.01 beauftragt wird.

2013

Schienenmotorrad X 12

Das Schienenmotorrad X 12 (ex ÖBB X 711.905), das im Dezember 2010 zu unserem Vereinskollegen

Stefan John in seine Werkstätte in Hessen ging, kehrte 2013 in restauriertem Zustand nach Kienberg zurück. Allerdings musste die Motorisierung mangels Finanzen vorerst bis 2018 warten.

2015

Personenwagen AB4 2102

Am 17. Mai 2015 konnte der von einem großzügigen Sponsor 2014 angekaufte historisch wertvolle Mariazeller-

bahn-Vierachser mit 1. und 2. Klasse, der AB4 2102, kostengünstig nach Kienberg antransportiert werden. Nachdem einige Sanierungsarbeiten durchgeführt wurden, wird er bei Sonderzügen eingesetzt.

2017

Dampflok NÖLB U.1

2007 wurde die im Jahr davor abgestellte Dampflok U.1 komplett zerlegt, um den Kessel abheben zu können. Die abgebauten Lokteile wurden auf einem Niederbordwagen gelagert. 2008 wurden in Fremdleistung durch die Ybbser Fachfirma neue Stehbolzen und Siederohre

eingebaut. Die weitere Reparatur verzögerte sich aus Geld- und Arbeitskräftmangel. Im Zuge der mangels Geld und zusätzlicher Arbeitskapazitäten nur langsam weitergehenden Generalreparatur (HU) der Dampflok U.1 wurden im Dezember 2012 und Jänner 2013 die desolaten Wasserkästen von unserem Schlosser generalsaniert und konserviert.

Im Juni 2017 wurde die kesselmäßig aufgearbeitete, aber sonst zerlegte Dampflok U.1 von der Firma Hocevar in Kienberg abgeholt und nach Criscior (Rumänien) zur Fertigstellung transportiert. Da die umfangreichen Arbeiten durch unsere

Dampflokmannschaft nicht in vertretbarer Zeit durchgeführt werden konnten, war dies die einzige sinnvolle Alternative. Allerdings dauern die Arbeiten wegen mehrerer Schwierigkeiten länger als ursprünglich angenommen.

2018

Gedekte Güterwagen G 10016, 10020, 10037, 10068 und 10207

Im Rahmen eines mehrjährigen Ausbesserungsprogramms begann 2012 die Sanierung der in die Jahre gekommenen gedeckten Güterwagen eine komplette Renovierung. Nachdem zuerst die gedeckten Güterwagen G 10020 und 10037 2012 ausgebessert

wurden, erhielten sie und die übrigen drei Güterwagen zwischen 2015 und 2018 neu angefertigte Schiebetüren und eine neue Außenlackierung, um sie wieder ansehnlich zu machen. Nach der in Arbeit befindlichen Beschriftung gemäß Epoche III (ohne Computernummer) werden sie wieder Schmuckstücke der historischen Sammlung.

Natürlich sind trotz der vielen oben angeführten Fahrzeuge noch immer etliche historisch wertvolle Wagen noch nicht aufgearbeitet. Dazu mangelt es aber immer wieder an Geld, um sie in Fremdleistung durch Fachfirmen aufarbeiten zu lassen, und alternativ an Mitarbeitern, um sie in Eigenregie herzurichten, denn gerade in den Som-

mermonaten geht natürlich der Betriebsdienst vor. Wer an der Aufarbeitung weiterer Fahrzeuge interessiert ist, wird herzlich eingeladen, sich bei uns via E-Mail oder Telefon zu melden, auch jede Geldspende wird dankbar angenommen, damit unser wertvolles eisenbahnhistorisches Erbe weiter ausgebaut werden kann! ■

100 Jahre Eisenbahn im Höllental

von Ferdinand Drexler

Seit 1918 sind die „Wege aus Eisen“ aus dem Höllental nicht mehr wegzudenken – zunächst als Materialbahn, später als Lokalbahn und heute als Museumsbahn. Aus diesem Anlass feierte die ÖGLB am Samstag, den 14. Juli 2018 das 100-jährige Jubiläum der Eröffnung der Materialbahn.

Am Nachmittag des 14. Juli 2018 lud die ÖGLB zu einer Jubiläumsfeier unter dem Motto „100 Jahre Eisenbahn im Höllental“ in den Bahnhof Reichenau ein. Im Rahmen dieser Feier wurde im Bahnhof Reichenau eine große Fahrzeugschau geboten, die an die

Zeit der Höllentalbahn als Materialbahn erinnern sollten.

Es konnten zahlreiche Ehrengäste und Vortragende begrüßt werden: Der Historiker Gottfried Brandstätter und ehemalige technische Assistent der Be-

triebsleitung der Papierfabrik in Hirschwang, Thomas Hamele, der geschäftsführende Gemeinderat von Payerbach, Mag. Michael Sillar, Vizebürgermeister der Gemeinde Reichenau und Peter Pasa, der Altbürgermeister von Payerbach, ÖGLB-Ehrenmitglied und langjähriger Förderer der Höllentalbahn.

Gottfried Brandstätter, Autor des Buchs „Von der Zellulosefabrik zur Lokalbahn“, schilderte in einem kurzweiligen und mit zahlreichen sehenswerten historischen Aufnahmen ergänzten Vortrag die Geschichte der Bahn von der Entstehung bis zur Einstellung.

Betriebsleiter Wolfgang Thier berichtete anschließend über die Zeit der Höllentalbahn als Museumsbahn mit ihren Höhen, wie etwa der Eröffnung als erste niederösterreichische Museumsbahn im Jahr 1979 oder der Wie-

dererrichtung des Triebwagens, aber auch ihren Tiefen, beispielsweise den gescheiterten Versuch einer Wiederherstellung der Verlängerung zur Raxseilbahn oder den Verlust der Stromversorgung durch das fabrikseigene Kraftwerk Hoffeld. Wolfgang Thier hob auch den großen Arbeitsaufwand für Erhaltung und Betrieb der Museumsbahn hervor, welcher derzeit von 15 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erbracht wird, und bedankte sich bei ihnen für ihr Engagement.

Anschließend bedankten sich Thomas Hamele, Mag. Michael Sillar und Gottfried Brandstätter, dieser auch in Vertretung des Werksleiters der Papierfabrik Hirschwang, Thomas Knapp, bei den ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren Einsatz zur Erhaltung dieses Kulturguts und betonten die Bedeutung der Höllentalbahn für die Region.

Thomas Hamele erinnerte dabei unter anderem an die gute Zusammenarbeit und die gemeinsamen Aktivitäten mit der Gemeinde Payerbach wie die Mond(w) einfahrten in Kooperation mit dem Vinodukt in Payerbach oder die Sonderfahrten zum Weltkulturerbefest, und wünschte dem



Das Team Höllentalbahn mit Ehrengästen: v.l.n.r.: Florian Strobl; Albert Malli; Andreas Poell; Thomas Hamele, der geschäftsführende Gemeinderat von Payerbach; Mag. Michael Sillar, Vizebürgermeister der Gemeinde Reichenau; Betriebsleiter Wolfgang Thier; Nicci Kellner

◀ Foto: NÖN/Philipp Grabner



ORF-NÖ-Reporterin Bianca Steurer im Einsatz. „NÖ-Heute“ bringt einen ausführlichen Bericht im Fernsehen. Foto: Ferdinand Drexler



Beliebtes Fotomotiv der zahlreich anwesenden Eisenbahnfotografen. Die Elektrolok E1 mit einem Güterzug auf dem Weg zur Feier nach Reichenau. Foto: Erwin Tisch

Team der Höllentalbahn weiterhin 100 Jahre Betrieb.

Mag. Michael Sillar begrüßte die Anwesenden am „Hauptbahnhof Reichenau“ und betonte damit, dass Reichenau trotz der wechselvollen Geschichte der Lokalbahn durch die Höllentalbahn immer noch an die Nachbargemeinde und die Semmeringbahn angebunden ist. Als wichtige Aspekte der heutigen Museumsbahn für die Gemeinde hob er das Erleben einer Entschleunigung in der Weltkulturerbe-Region Semmering und das Erreichen nicht alltäglicher und kulturell bedeutender Stätten wie der Talhofschleife mit dem Literatursalon hervor.

Thomas Knapp verwies in seinen Grußworten nochmals auf die großen Anstrengungen der ausschließlichen ehrenamtlichen Mitarbeiter für die Erhaltung der Höllentalbahn: „Als Lohn bereiten Sie über 4.000 Fahrgästen jährlich ein unvergessliches Erlebnis. Um Ihren Eifer zu versinnbildlichen, folgende Gegenüberstellung: Je Fahrgast investieren Sie sage und schreibe eine Stunde ehrenamtliche Mitarbeit im Jahr.“

Anschließend wurden die ausgestellten Fahrzeuge in wechseln-



Der Historiker Gottfried Brandstätter schilderte in einem kurzweiligen Vortrag die Geschichte der Bahn von der Entstehung bis zur Einstellung. Foto: Ferdinand Drexler

den Zusammenstellungen im Rahmen einer Fahrzeugparade präsentiert. Die Zuggarnituren fuhren dazu aus dem Bahnhof aus und außerhalb der Sicht-



Betriebsleiter Wolfgang Thier referiert über die Zeit der Höllentalbahn als Museumsbahn mit all ihren Höhen und Tiefen. Foto: Luki Ekl

weite der Besucher wurden die Lokomotiven gewechselt und die „neuen“ Garnituren fuhren anschließend langsam durch den Bahnhof Reichenau, begleitet von Erläuterungen durch Wolfgang Thier. Auf diese Weise konnten diverse Zugzusammenstellungen vorgezeigt werden, die zu verschiedenen Epochen der Höllentalbahn in Betrieb standen wie zum Beispiel ein historischer Güterzug der Lokalbahnzeit oder eine typische Museumsgarnitur der 1990er-Jahre.



*Seltenes Motiv: Die Diesellok V2 mit dem historischen Turmwagen der Lokalbahn Payerbach-Reichenau-Hirschwang.
Foto: Erwin Tisch*

Anschließend wurde die Möglichkeit geboten, mit dem historischen Triebwagen die Gesamtstrecke zu befahren und mit einer Führung die historische Fahrzeughalle und die Werkstätte in Hirschwang zu besichtigen. Das Interesse war so groß, dass die voll besetzten Sonderzüge mit Beiwagen geführt werden mussten.

Zahlreiche Fotografen nutzten zudem die Möglichkeit, die verschiedenen – und in dieser Form sehr selten eingesetzten – Zugarnituren entlang der Strecke zu fotografieren; die ganz Begeisterten unter ihnen harren bereits seit der Früh vor der Remise in Hirschwang aus, um auch den umfangreichen Verschub ablichten zu können.

Unsere Jubiläumsfeier wurde auch von der Tages- und Eisenbahnfachpresse begleitet:

Das ORF-Landesstudio Niederösterreich strahlte am 18. Juli in „Niederösterreich heute“ einen Beitrag über die Höllentalbahn und die Jubiläumsfeier aus und veröffentlichte am 19. Juli einen Online-Artikel, der es kurzzeitig sogar auf die news.ORF.at-Hauptseite schaffte. „Der Schwarzataler“ (1918-2018: Die Höllentalbahn feierte ihr 100er-Jubiläum mit schönen historischen Zügen) und die NÖN (Höllentalbahn feierte ihren 100. Geburtstag) berichteten ebenfalls in ihren Online- bzw. Print-Ausgaben, genauso wie die Zeitschriften „Schienenverkehr aktuell“ (100 Jahre Höllentalbahn) und „Die Schiene“ (100 Jahre Höllentalbahn). ■

Trotz Bauarbeiten ungestörter Betrieb

Von Ferdinand Drexler und Albert Malli

Heuer fanden vor den Augen der Fahrgäste Gleisbauarbeiten statt. Bei der Endstelle in Hirschwang konnten die ankommenden Fahrgäste die Gleisbauarbeiten bei der Remisenzufahrt beobachten. Noch nie konnten wir bei den Remisenführungen so anschaulich erklären, dass wir neben dem Betrieb auch für die Erhaltung der Strecke zuständig sind.

Start Sanierung Hallenzufahrt I

Mit der Sanierung der beiden Zufahrtsgleise in die Remise Hirschwang wurde lange zugewartet, weil die seit bald zehn Jahren diskutierte Option, eine völlig neue Endstelle beim Musikerheim in Hirschwang zu errichten, nicht aus den Augen verloren werden sollte. Dies hätte eine komplett andere Gleislage rund um die Remise zur Folge gehabt; die Sanierung der Bestandsgleise hätte verlorenen Aufwand bedeutet.

Da es aber seitens der Papierfabrik für diesen Vorschlag seit Jahren kein grünes Licht gibt, wurde die Sanierung der beiden Zufahrtsgleise immer dringlicher. Im August haben wir daher mit der Sanierung der ersten Hallenzufahrt begonnen. Dafür wurden Mitte August – neben

dem Planbetrieb – die notwendigen Schwellen auf die erforderliche Länge gekürzt und vorgebohrt. Außerdem wurde für die Weiche B ein Schwellensatz (28 Stück) vorbereitet.

Ende September waren die Neuschwellen schon ausgelegt und die Schienen wieder montiert. Diese Gleisbaustelle sollte noch vor dem Winter abgeschlossen sein.



Am Sonntag, den 9. September werden die alten Schwellen in die Baggerschaufel geladen.

Foto: Albert Malli

Seit 2015 unterstützt „Miller Schreibkultur“ unseren Verein und stellt uns sämtliches Büromaterial (Briefpapier, Kuverts, etc.) kostenlos zur Verfügung. Wir bedanken uns bei unserem langjährigen Mitglied für diese großzügige Unterstützung!

Das traditionsreiche Papeterie-Geschäft auf der Mariahilfer Straße 93 bietet edle Schreibwaren, viele Geschenkideen und all die schönen Dinge, die man sich so sehr wünscht aber nirgendwo mehr findet. Im Hof des beeindruckenden Jahrhundertwendehauses finden Sie außerdem den „Miller BüroFachMarkt“ mit seinem umfassenden Büro- und Schulsortiment.

Miller - Büro & Schreibkultur seit 1866
Mariahilfer Straße 93, 1060 Wien
Tel: 01 / 597 47 15
www.schreibkultur.at

Miller
Büro & Schreibkultur seit 1866

Triebwagen 1: Bremse noch am selben Betriebstag repariert

Bei Durchführung der Bremsprobe bei Zug 5 (Planabfahrt Payerbach-Lokalbahn um 14:25 Uhr) wurde am Sonntag, den 19. August 2018 die erforderliche Dichtheit des Triebwagen 1 nicht erreicht. Nach Rücksprache mit der Betriebsleitung wurde entschieden, den Zug handgebremst zu führen. Der in Payerbach abgestellte Beiwagen 21, der auch elektrisch bremsbar ist, wurde mit Bremser besetzt und vorbereitend für weitere Fahrten mit anderem Triebfahrzeug mitgeführt. Die Züge 6 bis 8 des Tages wurden dann mit

Elektrolok E I und diesem Beiwagen geführt. In der Werkstatt in Hirschwang wurde festgestellt, dass „nur“ die Kolbenstangendichtung des Saugluftzylinders schadhafte wurde. Diese Dichtung konnte umgehend getauscht werden, da vorausschauend kleine Vorräte von üblichen Verbrauchsmaterial und Ersatzteilen für die betriebsfähigen Fahrzeuge auf Lager gehalten wurden. Am späten Nachmittag war der Triebwagen wieder einsatzfähig. Das Nachbeschaffen einer derartigen „historischen“ Dichtung ist angelaufen. Größere Mengen auf Lager zu halten wäre kontraproduktiv, da Gummi auch bei guten Lagerbedingungen altert und unbrauchbar wird.



Dank untauglicher Bremse am Triebwagen kommt am Sonntag, den 19. August die Elektrolok EI zu „Planzug-Ehren“. Foto: Albert Malli

Sonderzug für Modelleisenbahner mit zwei Beiwagen

Von 2. bis 7. September fand in Wien der Kongress des „Verbands der Modelleisenbahner

und Eisenbahnfreunde Europas“ (MOROP) unter dem Motto „Elektrische Traktion auf drei Spurweiten“ statt. Als Teil des Exkursionsprogramms wurde am 6. September auch die Höllentalbahn besucht.

Die Kolbenstangendichtung des Saugluftzylinders konnte nach am selben Tag getauscht werden.

Foto: Wolfgang Thier



Zu diesem Anlass wurde ein Sonderzug mit dem Triebwagen und beiden Beiwagen geführt – eine sehr seltene Zugzusammenstellung auf unserer Bahn. Daher wurde die Garnitur von den internationalen Teilnehmern auch bei zwei Fotohalten in Kurhaus und Reichenau sowie bei einer Scheineinfahrt nach Hirschwang ausführlich abgelichtet. ■



Der seltene Dreiwagenzug, gebildet aus dem Triebwagen 1 und den beiden Beiwagen 11 und 21 bei der Einfahrt in den Bahnhof Hirschwang. Foto: Ferdinand Drexler

200.000ster Fahrgast!

von Werner Schiendl und Thomas G. Schäfer

Wie verständlich betraf der Großteil der Arbeiten unserer Aktiven auf der Bergstrecke Ybbstalbahn in der ersten Jahreshälfte Instandhaltungen, Revisionen von Fahrzeugen und Vorbereitungen für den sommerlichen Saisonbetrieb. Am 4. August konnte der 200.000ste Fahrgast begrüßt werden.

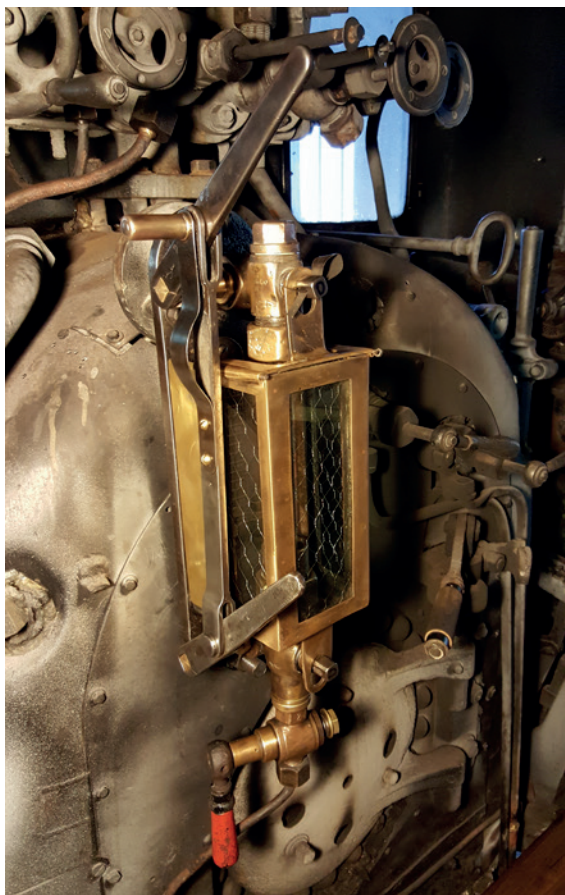
So wurden im Frühjahr bei der Diesellok 2093.01 ein Öl- und Filterwechsel durchgeführt, bei der 2190.01 ein Federtausch bei einer Achse und diverse Nacharbeiten bei der 2099.01. Ein größerer Arbeitsaufwand betraf die Revisionen aller Personenwagen, die Freiräumung der Strecke von im Winter auf sie gefallenen Bäumen und das Mähen aller Flächen in den Bahnhöfen entlang der Strecke und allgemeine Reinigungsarbeiten.

Dampflok U.1: Umfangreiche Nacharbeiten nötig

Im Mai wurde die von Rumänien angelieferte zusammengebauete Dampflok U.1 abgeladen – wir

Wiederaufgebauter und komplett revidierter Wasserstandsanzeiger.

Foto: Thomas G. Schäfer ▶



Die U.1 am 19. Mai 2018 mit abgebauten Stangen vor dem Heizhaus in Kienberg. Dahinter die als 2092.01 beschriftete Diesellok.

Foto: Thomas G. Schäfer

haben hierüber im LBE 2/2018 berichtet. Zu diesem Zeitpunkt waren wir noch optimistisch, die Lok Anfang Juli wieder in Betrieb nehmen zu können. Der für 31. Mai bereits vereinbarte Termin mit dem Kesselinspektor musste infolge eines Schadens am Wasserstandsanzeiger verschoben werden. Mittlerweile konnte mit unseren Kollegen und der Unterstützung durch einen Partnerverein eine komplette Überarbeitung dieses Bauteils vorgenommen werden.

Zwischenzeitlich wurden auch beide Triebwerksseiten durch Abbau der Stangen begutachtet und eine komplette Reinigung dieser sowie die Reinigung des Rahmens und der Unterseite mit unserem Hochdruckreiniger vorgenommen.

Nachdem an den entsprechenden Prall- und Schutzblechen auf der Innenseite der Rauchkammer die Korrosion bereits weit fortgeschritten war, haben wir uns zur Neuanfertigung dieser



*Neuer Bühnenboden im Führerstand.
Foto: Thomas G. Schäfer*

*Reglerwellenstopfbuchse mit Abdeckplatte.
Foto: Thomas G. Schäfer*



entschlossen. Außerdem wurde in der Rauchkammer auch der Rahmen für das Funkensieb neu angefertigt und montiert. Hier ist wieder jener Teil vor dem Blaskopf als herausnehmbarer Einschub – welcher beim Anbrennen entfernt werden kann – ausgeführt. Am Führerstand wurde ein neuer Bühnenboden eingebaut.

Beim Ersatztermin Mitte Juli mit dem Kesselspektor – hier war nunmehr zum ersten Mal ein Anbrennen möglich – zeigte sich unter Druck, dass die Lok in diesem Zustand nicht in Betrieb genommen werden kann und vielfältige Nacharbeiten notwendig sind. Allerdings gelangen hier zumindest erste Fahrversuche im Bereich der Zugförderung aus eigener Kraft. Der Termin wurde jedoch zum Einstellen der Sicherheitsventile unter der Aufsicht des Kesselspektors genutzt – ein Prozedere, das doch einiger Geduld bedarf. Wir konnten die Speiseeinrichtungen zerlegen und reinigen sowie die Dampfventile im Führerhaus am sogenannten „Christbaum“ (Dampfverteiler über dem Stehkessel) begutachten. Diese wurden teilweise revidiert; hierbei wurden auch die Handräder – welche durch den

Betrieb und das Alter bereits sehr abgenutzt waren – neu gefertigt. Bei diesen Arbeiten hat sich ein schadhaftes Ventil gezeigt, welches nunmehr zur Überarbeitung ausgebaut wurde.

Da leider etliche Bauteile – wie Kupferleitungen, etc. – von der Werkstätte in Rumänien lackiert wurden, hat zwischenzeitlich auch die Befreiung dieser von Lack und die Wiederherstellung des ursprüng-

lichen Zustandes begonnen. Diese Arbeiten sind leider sehr zeitaufwändig und erfordern sehr viel Geduld, da hier teilweise maschineller Einsatz schwer bis kaum möglich ist sowie Bauteile aus- und wieder eingebaut werden müssen. Die Überarbeitung der Reglerwellenstopfbuchse mit Neuan-

*Am 4. August kann beim Ötscherland-Express der 200.000te Fahrgast begrüßt werden: Paula Unger aus Teesdorf.
Foto: Theo Kust (Bericht nächste Seite)*



fertigung der entsprechenden Abdeckplatte sowie die Reinigung der Achslagerschmierungen und Setzen neuer Schmierdochte runden die bisherigen Arbeiten ab.

4. August: 200.000ster Fahrgast beim Ötscherland-Express begrüßt

Am 4. August konnten Karl Becker und Thomas Schäfer in Kienberg den 200.000ten Fahrgast des Ötscherland-Express begrüßen - Paula Unger aus Teesdorf mit ihrem Enkel Dorian.

Es gratulierten Frau Bürgermeisterin Nationalrätin Renate Gruber (Gaming), Landtagsabgeordneter Toni Erber und Lokführer Ingo Wiener sowie Finanzreferent Thomas Schäfer.

Kurzmeldungen

Nach einer Streckenkontrolle konnte am 20. Mai der Saisonbetrieb mit Dieselbetrieb aufgenommen werden. Dank vielfältiger Vorbestellungen und Reservierungen entwickelte sich der Betrieb einigermaßen befriedigend. Im Juni fanden die jährlichen Überprüfungen der Fahrzeuge, der Strecke und der Brücken erfolgreich statt.

Im Juli wurde eine Reparatur der Fenster und der Türen an der Dieselschublok 2092.01 und auf Grund des enormen Wachstums neuerliche Mäharbeiten in den Bahnhöfen vorgenommen. Ebenso musste der Holzabtransport entlang der Strecke durchgeführt werden.

Der August war neben dem Fahrbetrieb mit weiteren Arbeiten an der U.I, der 2099.01 und dem Beginn der Aufarbeitung des offenen Güterwagens Sw 30012 ausgefüllt.

Ein bedauerliches Ereignis war der von Unbekannten verübte Einbruch im Heizhaus, bei dem das linke Heizhaustor schwer beschädigt und einige Werkzeugmaschinen gestohlen wurden; allein die Schadenserhebung mit der Polizei und sofortige Reparaturmaßnahmen kosteten wieder wertvolle Arbeitstage. ■

Ein Gesicht der ÖGLB: Philipp Schnecker

Von Ferdinand Drexler

Interview

Er ist ein Vertreter der jungen Generation der ÖGLB: Philipp Schnecker, 20 Jahre jung, motiviert, interessiert und stets mit viel Freude bei der Sache. Auf der Donauinsel unterhielten wir uns über seine Faszination für Dampfloks und warum die ÖGLB für ihn ein besonderer Verein ist

Ferdinand: Was war dein erster Kontakt mit der ÖGLB?

Philipp: Ich kenne die ÖGLB seit ich klein bin, da meine Großeltern ein Haus in Lunz am See hatten und ich immer beim Bahnhof gestanden bin und ich sehr begeistert war, wenn die Dampfloks dort war. Ich habe dann sehr interessiert zugehört und mitverfolgt, wie sie verschoben haben. Eines Tages sind wir wieder einmal nach Lunz gefahren und im Bahnhof Kienberg-Gaming stehen geblieben. Dort habe ich mich umgesehen und dann kam Manfred Schneider und hat mich gefragt, was ich hier mache. Ich habe ihm gesagt, dass mich die Museumsbahn allgemein interessiert und ich sie schon ein bisschen länger kenne und da hat er mich durch das ganze Bahnhofsareal in Kienberg-Gaming geführt. Das

war das erste Kennenlernen der ÖGLB bzw. des Ötscherland-Expresses, bei dem ich den ersten direkten Kontakt zu Vereinsmitgliedern hatte.

Kannst du dich an deinen ersten Arbeitstag bei der ÖGLB erinnern?

Das war Ende Mai oder Anfang Juni 2015. Außer von kurzen Gesprächen mit Thomas Schäfer kannte ich noch niemanden. Ich bin an diesem Tag mit meinen Eltern hingefahren und wurde sehr herzlich aufgenommen. Klaus Peham hat mir sehr viel erklärt und mich bei verschiedenen Tätigkeiten angeleitet. Ich habe mit ihm dann das Funkensieb hergerichtet bzw. zum Teil gebaut, das heißt Löcher gebohrt. Ich habe an diesem Tag sehr viel Neues gelernt und es war sehr interessant. Alle waren sehr freundlich, so dass man sagt, hier komme



ich gerne wieder hin, hier will ich mitarbeiten, hier ist es angenehm.

An welches Ereignis erinnerst du dich gerne zurück?

Das war der 3. Juli 2016. An diesem Tag haben wir eine jährliche Prüfung der Uv.I durchgeführt. Wir haben sie auch angeheizt, kontrolliert, ob alles dicht ist und geputzt. Danach sind wir im Bahnhof probegefahren und haben geschaut, ob das Triebwerk korrekt funktioniert. Da durfte ich zum ersten Mal den Regler bedienen und ca. 20 Meter im Bahnhof unter Aufsicht von Thomas Schäfer fahren, der mich angeleitet hat, wann ich den Regler zu schließen, die Bremse zu betätigen habe, etc. Das war ein Erlebnis, an das ich mich sehr gerne zurückerinnere, da es das erste Mal war, dass ich eine Dampflokselber fahren durfte.

Was war für dich eine besonders einprägsame Erfahrung?

Eine sehr einprägsame Erfahrung war, wie die sächsische IV

Philipp Schneckler, 20, mit gestärktem Hemdkragen beim Zugsdienst. Fotografiert mit Stativ und Selbstausröser.

◀ Foto: Philipp Schneckler

K bei uns auf der Strecke gefahren ist. Da ist mir zum ersten Mal bewusst geworden, dass wir in der österreichischen Eisenbahngeschichte bzw. in der Eisenbahnkultur die wir haben, nicht so vergessen scheinen wie es mir bis dahin vorgekommen ist. Es waren so viele Leute da, welche die IV K sehen wollten, was mich überwältigt und sehr erstaunt hat. Ich bin immer noch positiv überrascht, dass wir in der österreichischen Museumsbahnkultur so bekannt sind.

Ich habe bis dahin angenommen, manche kennen uns vielleicht wegen unserer Dampfloks oder weil wir eine speziellere Strecke haben. Ich dachte aber nicht, dass wir national und international so bekannt sind, dass ca. 2000 in- und ausländische Besucher vor Ort waren, um mit der sächsischen Dampfloks zu fahren und sie zu fotografieren.

Gab es für dich ein Ereignis, das für dich persönlich ein Rückschlag war?

Ja, das Jahr 2015 in dem wir keine Betriebserlaubnis zwischen Kienberg-Gaming und Lunz am See bekommen haben. Das war wirklich sehr, sehr traurig und ein bisschen unverständlich, weil gute zwanzig Jahre hat alles immer

problemlos funktioniert und auf einmal gibt es eine bürokratische Hürde, weshalb wir nicht fahren dürfen. Das war ein wirklich trauriges Erlebnis, aber zum Glück ist diese Situation überwunden und wir können uns freuen, dass wir wieder fahren dürfen.

Was fasziniert dich besonders an den Dampflokomotiven der ÖGLB? Und hast du eine Lieblingslok?

Verglichen mit anderen Dampfloks sind die Dampflokomotiven der ÖGLB relativ beeindruckend, einerseits von der Größe, andererseits von der Leistungsfähigkeit, die Uv.1 hat zum Beispiel 305 PS. Das ist schon eine Dimension, in der es für mich interessanter wird, denn wenn eine so kraftvolle Lok auf so schmalen Schienen fährt, ist das allein von den technischen Möglichkeiten beeindruckend, wie das funktioniert und was alles möglich ist. Und meine Lieblingslok, und ob's da eine gibt: Vom Fahren kenne ich bis jetzt nur die Uv.1, da ich bis jetzt mit der U und der „Molln“ nicht gefahren bin, aber allein von ihrer Leistung und aufgrund dessen, dass ich generell die Verbundtechnik sehr interessant finde, wird die Uv.1 wahrscheinlich meine Lieblingslok sein.

Was würdest du jemanden mitgeben, der bei der ÖGLB mitarbeiten möchte?

Wenn man zum Beispiel im Hölental mitarbeiten möchte, ist es von den Verkehrsverbindungen wahrscheinlich besser als im Ybbstal. Prinzipiell sollte man sich einfach trauen hinzugehen und zu fragen. Man sollte auf jeden Fall interessiert sein, nachfragen und sich nicht nur berieseln lassen. Wenn man interessiert ist, wird man immer herzlich aufgenommen und ist auch stets willkommen. Und ansonsten ist es wichtig, generell vorsichtig zu sein. Es mag zwar eine kleine Bahn sein, aber es ist kein Spielzeug. Verglichen mit anderen Großvereinen ist es ein für mich warmherziger und familiärer Verein, bei dem man sich umeinander kümmert und man sich kennt.

Was ist deine Lieblingsstelle auf deiner Strecke und warum?

Ich habe zwei Lieblingsstellen: Als erstes die Trestleworkbrücken aufgrund ihrer Lage, ihrer Übersicht, ihrer Ästhetik und es beeindruckt mich, dass so ein dünnes Stahlkonstrukt so riesige, schwere Züge

Jeder Handgriff dient der Erhaltung der Bahn. Philipp ergänzt fehlenden Schotter im Bahnhofsbereich von Kienberg-Gaming. Foto: Ingo Wiener ▶

aushält. Die zweite Stelle ist bei Holzapfel. Das hat vor allem mit der Geschichte der Gegend zu tun, weil in Holzapfel früher eine Kohleabbaustelle war und man mehr oder weniger über das Tal eine Förderanlage eingerichtet hat, mit der die Kohle zur Ybbstalbahn befördert, verladen und abtransportiert wurde. Die Bereiche, wo die Kohlehalde oder die Verladestation waren, sind in und um Holzapfel heutzutage noch sichtbar und das finde ich vom historischen Standpunkt her sehr interessant.

Was gefällt dir besonders bei der Mitarbeit in der ÖGLB?

Mir gefällt besonders, dass generell darauf geschaut wird, dass Wissen verständlich vermittelt wird, dass es erklärt wird und dass man auch freundlich mitei-

nander umgeht und Hilfestellung leistet. Ich kenne mich zum Beispiel nicht so gut mit den Dieselloks aus und Fritz Marek erklärt mir sehr detailliert, aber auch sehr verständlich, was wie funktioniert und welche Funktion erfüllt. Oder ein anderes Beispiel: Man bearbeitet ein Metall für ein Funkensieb, bohrt die Löcher, weiß es nicht besser und bohrt irgendwie. Wenn dann jemand kommt, der es besser kann, dann schreit er nicht gleich herum, sondern er erklärt langsam, wie man es besser bzw. richtig macht, z.B. mit Öl als Kühlflüssigkeit. Diese Hilfestellungen, und dass die Leute freundlich sind, gefällt mir sehr gut. Das ist ein Miteinander, bei dem nicht jeder für sich ist, sondern man sich an einem Ort wegen einer gemein-



samen Sache trifft. Ich war schon einige Male bei anderen Vereinen schnuppern und da ist es zum Teil nicht so. Es bilden sich bei uns nicht mehrere Gruppen, die dann gegeneinander agieren und sich nicht mögen. Bei denen hast du zwar dieses An-einem-Strang-ziehen, aber nur pro Fahrzeug oder Gruppe. Die verschiedenen Gruppen arbeiten untereinander nicht sehr miteinander zusammen und das finde ich schade. Und das gibt es bei uns, der ÖGLB, genau nicht.

Hast du irgendeinen Wunsch oder Traum für die Ybbstalbahn?

Ein Traum wäre es, die gesamte Ybbstalbahn-Strecke wieder auf Stahlschwellen zu errichten, eventuell wieder mit Normalspuranschluss in Kienberg-Gaming, dass alle Fahrzeuge in einem sehr guten Zustand sind und eine weitere Halle haben. Also eine gewisse Utopie, die in der nächsten Zeit wahrscheinlich nicht erfüllt wird, weil es einerseits zu wenige Mitarbeiter gibt und zu wenig Geld vorhanden ist und es andererseits wahrscheinlich noch an den Berechtigungen bzw. an den schon verbauten Stellen wie einem Ybbstal-Radweg scheitern wird.

Was wünschst du der ÖGLB für die Zukunft?

Ich wünsche der ÖGLB, dass es immer bergauf geht. Das bezieht sich auf Mitarbeiter und Fahrgasteinnahmen, aber auch, dass wir viel fahren können, die Loks wieder hergerichtet werden, wir weiter die Strecke erhalten können und dass wir Informationen über die gesamte Ybbstalbahn als Museum auch in einem gewissen Maß neben dem Betrieb vermitteln können. Man hört, dass überlegt wird, das Stück Waidhofen an der Ybbs bis Gstadt auch bald abzureißen; zumindest ist das Stück von Gstadt nach Ybbsitz schon Vergangenheit. Ich hoffe, dass es auch die nächsten Jahre und Jahrzehnte möglich sein wird, einen Teil der Ybbstalbahn als lebendige Repräsentation zu erhalten, damit man da der Nachwelt zeigen kann, was es einmal gab, wie es ausgesehen hat, wie es ungefähr funktioniert hat und man damit noch ein Stück Ybbstalbahn-Geschichte erhält. ■

*Philipp Schneckner mit heißem Gerät in der Werkstätte in Kienberg-Gaming.
Foto: Ingo Wiener* ▶



Philipp Schneckner

*Bei der ÖGLB seit 2015
Ich bin aktiv auf der Ybbstalbahn*

Drei Worte, die mich beschreiben: motiviert, verspielt, wissensbegierig

*Meine Tätigkeiten bei der ÖGLB: Beimann, Werkstatt, Streckenerhaltung,
Heizer i.A.*

Lokalbahn Versand

Bücher, Broschüren & DVDs

Bitte richten Sie die Bestellung an:
ÖGLB, Poschgasse 6, 1140 Wien
oder FAX-Nummer +43 1 932 28 30
oder E-Mail: info@lokalbahnen.at



Die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen

112 Seiten, 137 Fotos. Vereinschronik 1977-2005
Abriss über die Höllentalbahn und die Bergstrecke sowie alle Fahrzeuge und Fahrzeuglisten. Erinnerungen bekannter Persönlichkeiten aus dem Verein

statt €24,00 jetzt zum **Sonderpreis von nur €18,00**



Die Bergstrecke der Ybbstalbahn

128 Seiten, 158 Fotos, viele Pläne und Skizzen.
Umfassende Geschichte der Bergstrecke, Ihrer Bauwerke und aller Fahrzeuge sowie der Museumsbahnaktivitäten 1990-2005

€26,00



Die Lokalbahn und die Museumsbahn Payerbach - Hirschwang

136 Seiten, 150 Fotos, 10 Pläne. Viele Details zu Geschichte der LBP-H und des ersten Museumsbahn-Jahrzehnts im Höllental.

€ 6,00



Die Fahrzeuge der Lokalbahn und Museumseisenbahn

64 Seiten, 50 Fotos, zahlreiche Typenpläne.
Beschreibung der Fahrzeuge der LBP-H und der Anfangszeit der Museumsbahn mit Listen u. Plänen.

€ 3,50



Die Fahrzeuge der ÖGLB

Ergänzungsband, 72 Seiten.
Beschreibt die später hinzugekommenen Fahrzeuge, z.B. Molln, U 1 und 2190

€ 4,00



Eine Runde zum Vergnügen

Alles zu Geschichte, Technik, Fahrzeugen und Betrieb der Wiener Liliputbahn (381 mm).
230 Seiten, ca. 200 Fotos und Pläne, durchgehend in Farbe.

€ 18,00



Die Bergstrecke der Ybbstalbahn

Die Bergstrecke im Wandel der Zeit, mit außergewöhnlichen Aufnahmen des Ötscherland-Express mit verschiedenen Lokomotiven.

110 min, DVD Video

Verbilligt! € 23,00



Die Höllentalbahn

Von der Lokalbahn Payerbach-Hirschwang zur Höllentalbahn.

Mit historischen Filmdokumenten, DVD Video

€ 16,00



Die Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegowina 1. Teil 1867 - 1918, 2. Teil 1918 - 2016

Werner Schiendl's neues Standardwerk zur „Mutter“ aller 760 mm-Bahnen auf 432 & 356 Seiten über einen bislang viel zu wenig beleuchteten Teil der Eisenbahngeschichte mit vielen Hintergrundinformationen, neuen historischen Fakten und zahlreichen Fotos, Skizzen und Plänen. Franz Gemeinböck stellt alle in Bosnien eingesetzten Schmalspurfahrzeuge technisch vor und schildert ihre wahrlich mitteleuropäische Geschichte.

je € 59,00

Alle Preise in EUR inkl. MWSt, zuzüglich € 3,- Verpackungspauschale und Versandkosten laut Posttarif. ÖGLB-Vereinsmitglieder erhalten 10% Ermäßigung (Mitgliedsnummer bei Bestellung angeben), ausgenommen Aktionen und Sonderpreise.

Die Lieferung erfolgt auf offene Rechnung, ein Zahlschein wird beigelegt.

*Teil 1: Nur noch 3
Exemplare!*

3/2018

Poschgasse 6, 1140 Wien
Einzelpreis: € 2,-
Für ÖGLB-Mitglieder gratis.

LOKALBAHN - EXPRESS

Periodisch erscheinendes Mitteilungsblatt der
Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen (ÖGLB)

