

LOKALBAHN- EXPRESS

1/2019

Höllentalbahn

Bergstrecke Ybbstalbahn



Wissenswertes und Aktuelles der
Österreichischen Gesellschaft
für Lokalbahn

ÖGLB Kalender

Am jeweils zweiten Mittwoch 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.

Mittwoch, 13.2.2019 Clubabend
Mittwoch, 13.3.2019 Clubabend
Mittwoch, 10.4.2019 ÖGLB-Hauptversammlung

Titelbild: Tiefwinterlich präsentiert sich die Remise Hirschwang am 15. Dezember 2018.
Foto: Ferdinand Drexler

Rückseite: Im letzten Quartal 2018 konnten beide Zufahrtsgleise zur Remise Hirschwang komplett saniert werden. Die Gleisstopfmaschine hat wieder wertvolle Dienste geleistet.
Foto: Albert Malli

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 2019.

Liebe Leser

von Albert Malli

Der traurige Unfall mit der Diesellok 2190.01 zu Jahresende ist für uns alle schwer zu verkraften. So einen Rückschlag haben wir uns alle nicht verdient, weder alle aktiven Mitarbeiter, noch die ÖGLB-Mitglieder, die uns jedes Jahr mit ihrem Mitgliedsbeitrag und ihrer Spende unterstützen. Für Spekulationen ist es aber zu früh.

In so einer Situation möchte man das Geschehene am liebsten ungeschehen machen. Es ist aber passiert. Am Freitag, den 30. November 2018 ist um 14:40 Uhr die historische Diesellok 2190.01 talwärts entrollt und nach 1,4 Kilometern in einer Kurve entgleist. Die Lokomotive ist zehn Meter neben dem Gleis auf dem Bahndamm zum Liegen gekommen. Schon am nächsten Tag wurde die Lok geborgen und mit einem Tieflader nach Kienberg-Gaming gebracht. Unser Dank gilt ganz besonders den Freiwilligen Feuerwehren von Gaming und Amstetten, die uns bei der Bergung nach Tatkräften unterstützt haben. Jetzt gilt es den Rückschlag zu verkraften und wieder mit Optimismus in die Zukunft zu blicken. Man darf nicht übersehen, dass wir Glück im Unglück hat-

ten. Niemand wurde bei dem Unfall verletzt. Die ÖGLB betreibt die Ybbstalbahn-Bergstrecke seit nunmehr 29 Jahren unfallfrei und konnte 2018 den 200.000sten Fahrgast begrüßen. Wir haben erst im letzten Lokalbahnexpress darüber berichtet. Wir bedauern den Vorfall zutiefst und müssen uns auch an dieser Stelle bei allen Anrainern, unseren Fahrgästen, Vereinsmitgliedern und Förderern entschuldigen. Wir werden über die weiteren Erkenntnisse im Lokalbahnexpress und auf unserer Homepage (www.lokalbahnen.at) laufend informieren. Jetzt ist es wichtig, dass alle an der Bergstrecke-Ybbstalbahn Interessierten zusammenhalten und die Lehren aus dem Unfall ziehen. Allein dieses Heft zeigt, wie viele andere Erfolgsmeldungen

es in nur einem Quartal zu berichten gibt. Im Ybbstal wurde an der Sanierung der U.I weiter gearbeitet und einige wichtige Bauteile komplett aufgearbeitet. Seit der Bahnhof Gaming von der NÖVOG der NÖLB prekaristisch übergeben wurde, erstrahlt er dank des Einsatzes unserer Aktiven in neuem Glanz. Im Höllental wurde der Spätherbst für eine weitere Geisbaustelle genutzt. Im Rekordtempo konnten beide Zufahrtsgleise in die Remise Hirschwang komplett erneuert werden.

Die Höllentalbahn war gleich zwei Mal Schauplatz von Dreharbeiten. Der Regisseur Gustavo Falco drehte eine Szene für den zweiten Teil seiner „Urania Trilogie“ im Triebwagen der Höllentalbahn. Die ÖBB wählte für eine Videoserie über Eisenbahnbegeisterte unter dem Titel „Gleisgeschichten“ ebenfalls den Drehort Höllentalbahn. Eine Folge war mir selbst, dem Autor dieser Zeilen, gewidmet. Ich wurde als Zugführer und Schaffner bei der Höllentalbahn gezeigt und interviewt.

All das können Sie in diesem Heft nachlesen. Außerdem stellen wir gleich drei neue Eisenbahnbücher vor, die Sie allesamt auch bequem in unserem Lokal-

bahn-Versand bestellen können. Leider müssen wir auch in diesem Heft einen Nachruf bringen. Wir trauern um unser hochgeschätztes Mitglied und Freund Thomas Schöberl.

Selten sind in einem Heft Freud und Leid so eng beieinander. Umso mehr darf ich Ihnen, liebes ÖGLB-Mitglied und Förderer, alles erdenklich Gute für 2019 wünschen, Gesundheit und eine unfallfreie Saison 2019. ■

Auch weiterhin möchten wir auf die Möglichkeit hinweisen den LBE digital zu erhalten; dazu genügt ein kurzer Hinweis an albert.malli@lokalbahnen.at.

Einladung zur 42. Hauptversammlung der Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen

am Mittwoch, den 10. April 2019 um 18.30 Uhr
im Restaurant „Waldtzeile“, 1130 Wien, Speisinger Straße 2
(S-Bahn „Wien Speising“, Straßenbahn 60 „Preyergasse“)

Tagesordnung

1. Feststellung der Beschlussfähigkeit *
2. Begrüßung und Eröffnung
3. Beschluss der Tagesordnung
4. Wahl des Wahlkomitees
5. Bericht des Vorstandes über die Aktivitäten des Jahres 2018
6. Bericht der Finanzreferenten über den Rechnungsabschluss 2018 der ÖGLB
7. Bericht der Rechnungsprüfer und Abstimmung über die Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2018
8. Bericht des Wahlkomitees und Neuwahl des Vorstandes
9. Übergabe des Vorsitzes an den neuen Vorstand
10. Informationen über die Vorhaben für das Jahr 2019
11. Behandlung von Anträgen an die Hauptversammlung **
12. Allfälliges

** Gemäß § 15 Abs. 3 unserer Satzung ist die Hauptversammlung beschlussfähig, wenn mindestens zehn Prozent aller Vereinsmitglieder anwesend sind. Ist dies nicht der Fall, so wird der Beginn der Hauptversammlung um eine halbe Stunde verschoben. Die Beschlussfähigkeit ist dann ohne Ansehung der Anzahl der Vereinsmitglieder gegeben.*

*** Allfällige Anträge können schriftlich spätestens bis vor Beginn der Hauptversammlung beim Präsidenten oder beim Vizepräsidenten der ÖGLB eingebracht werden.*

Wir bitten um zahlreiches Erscheinen zu dieser Hauptversammlung, bei der auch wichtige Informationen für die Zukunft unserer beiden Museumsbahnen zu erwarten sind.

Wien, am 8. Jänner 2019
Für den Vorstand der ÖGLB



Dr. Werner Schiendl
Präsident der ÖGLB

Thomas Schöberl 1953-2018

von Thomas G. Schäfer und Thomas Edlinger

Thomas Edlinger vom Dampflokteam der ÖGLB lernte Thomas, oder korrekt gesagt Dipl.-Ing. Dr.mont. Thomas Schöberl, vor vielen Jahren auf der Feistritzalbahn in Birkfeld kennen, als dieser Dienst als Lokführer auf der bosnischen Dampflokomotive 83.180 versah.

Schnell kamen die beiden ins Gespräch und schon bald konnte Thomas Edlinger die beiden von Thomas konstruierten, erbauten und mit echter Lokomotivkohle gefeuerten Spur 1-Echtdampflokomotiven in seinem Garten in Leoben bewundern. Es sollte nicht viel Zeit vergehen und wir durften Thomas als Gast bei der Ybbsthalbahn-Bergstrecke begrüßen – ein erstes Kennenlernen. In den darauffolgenden Jahren fuhr er – Thomas war Kesselwärter und staatlich geprüfter Dampflokführer – mehrmals als Lokführer und Heizer über die Bergstrecke.

Legendär waren jene Betriebstage, an denen sich „Die 3 Thomasse“ auf der Dampflokomotive befanden – Thomas Schöberl, Thomas Edlinger und Thomas Schäfer. Beim Rufen des Namen „Thomas“, stellte es sich immer für alle an-

deren als Glücksspiel heraus, ob der „Richtige“ reagierte! Auch bei Reparaturarbeiten unterstützte er uns mit seinem Praxiswissen tatkräftig. Thomas – ein Bewunderer von Dampflokomotiven – hat uns aber immer wieder mit seinem enormen theoretischen Wissen über die Dampflok begeistert und so manche Lehreinheit in der „Außenstelle Kienberg“ der Montanuniversität Leoben beschert. Die meisten Fragen – schienen sie auch noch so trivial – beantwortete er zunächst mit den charmanten und zurückhaltenden Worten „...

Am 12. August 2012 versieht Thomas (rechts im Bild) als Lokführer mit Heizer Klaus Dienst auf unserer Uv.1. Der kurze Halt bei der Haltestelle Hühnerneust wird für einen Blick aus dem Führerhaus genutzt.

Foto: Thomas G. Schäfer ▶

also ich kenn mich da überhaupt nicht aus...“ – gefolgt von einem Herleiten von Zusammenhängen und ausführlichen Erklärungen. Er war nie lehrmeisterhaft und hat die Sachverhalte immer verständlich und nachvollziehbar mit großer Geduld dargelegt. Thomas war wissenschaftlicher Mitarbeiter am Erich Schmid Institut für Materialwissenschaft

der Österreichischen Akademie der Wissenschaften. Im Nachruf der Österreichische Akademie der Wissenschaften steht zu lesen:

Thomas Schöberl wurde 1953 in Duisburg/BRD geboren und verbrachte den Großteil seiner Jugendzeit in Duisburg und Essen. Nach der Übersiedelung der Familie nach Leoben begann er das Studium der Technischen Physik



an der Technischen Universität Graz, welches er 1982 abschloss. Bereits mit seiner Diplomarbeit startete seine berufliche und akademische Karriere am Erich Schmid Institut. Seine ersten wissenschaftlichen Arbeiten führte er auf dem Gebiet der Oberflächenphysik durch, speziell über die Ursachen des Sprödbruchs bei Hochtemperaturwerkstoffen. Danach beschäftigte er sich als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Erich Schmid Institut mit Segregations- und Diffusionsvorgängen in Festkörpern. 1993 erlangte Thomas mit der Dissertation „Kohlenstoff in einem Molybdän-Einkristall: Diffusion und Segregation an einer (001)-Oberfläche“ sein Doktorat an der Montanuniversität Leoben.

Etwa nach der Jahrtausendwende entwickelte sich Thomas zu einem international anerkannten Experten auf dem Gebiet der Nanoindentation. Er schuf viele wertvolle Beiträge zur Weiterentwicklung und vollständigen wissenschaftlichen Durchdringung dieses Gebietes. Mittels Nanoindentierung konnte er neue Einblicke in die Struktureigenschaften vieler technischer Werkstoffe gewinnen, z.B. Titanaluminide, verschiedene Schichtwerkstoffe, metallische Gläser, Nanomaterialien. Besonders spannend fand er die Erforschung der mechanischen Eigenschaften von biologischen Materialien, wie Holz, Knochen und spezielle Werk-

stoffe der Tierwelt. Als einen seiner größten wissenschaftlichen Erfolge ist sein Beitrag zur Erforschung der mechanischen Eigenschaften der Zähne bestimmter Meereswürmer („*Glycera dibranchiata*“) zu sehen, welcher zu einer Publikation im renommierten Wissenschaftsmagazin „Science“ führte.

Nachruf Österreichische Akademie der Wissenschaften
<https://www.oeaw.ac.at/esi/institute/news/news-detail/article/nachruf-diplomant-thomas-schoeberl/>;
abgefragt 6.1.2019, 15:21 Uhr

Neben seiner erfolgreichen Tätigkeit in der akademischen Forschung war Thomas Schöberl auch in der Lehre an der Montanuniversität Leoben tätig, wo er sein umfangreiches Wissen an Studenten weitergeben konnte.

Viele Male haben Thomas Edlinger und Thomas gemeinsam in seinem Garten in Leoben die beiden Gartenbahndampfloks betrieben und regelrechte Schwerlastzüge über die Steigungsstrecke geführt. In den letzten Jahren kam noch eine dritte Echtdampflok dazu: Ein von ihm bereits beim Zusammenbau modifiziertes Fertigmodell der Baureihe 52. Diese Lok war auch bei einem Heizhausfest in Kienberg

auf einer provisorisch errichteten Strecke im Einsatz. Mit zu diesen Einsätzen auf kleiner Spur gehörten auch unzählige Fachdiskussionen über das Thema Dampflokomotiven.

Vor drei Jahren hat Thomas Schöberl auch seine Liebe zu Hunden der Rasse Leonberger wiederentdeckt und zwei Hunde, Sonny und Rita, bei sich aufgenommen. Zusammen mit Hund Murphy von Thomas Edlinger fand ein fast wöchentlicher Besuch bei Thomas und seinen Hunden statt. Thomas war aber auch ein leidenschaftlicher Musiker und spielte als Bassist in verschiedenen Formationen, von Country- bis Rockbands. Viele seiner Hobbies teilte er auch mit seinen geliebten Söhnen.

Wir waren immer wieder auch in telefonischem Kontakt; zuletzt hat uns Thomas im Sommer 2017 mit seinen beiden Hunden in Kienberg besucht – beim Gastspiel der sächsischen IV K auf der Bergstrecke. Er wollte nach seiner Pensionierung ab dem Jahr 2018 wieder aktiv bei uns mitarbeiten und uns auch bei der Aufarbeitung und Inbetriebnahme unserer U.I unterstützen.

Thomas war auch leidenschaftlicher Motorradfahrer. Leider... anders können wir es an dieser Stelle nicht ausdrücken. Denn in Ausübung dieser Leidenschaft ist Thomas am Freitag, den 13. Juli 2018 bei einer Motorradtour nach einem tragischen Verkehrsunfall (als Verkehrsteilnehmer ohne Verschulden) im 66. Lebensjahr verstorben.

Lieber Thomas, so gerne hätten wir mit dir noch viele Stunden verbracht, um mit deinem feinsinnigen Humor sowie deiner immer freundlichen und zurückhaltenden Art über Dampflokomotiven, Gott und die Welt zu diskutieren.

Unsere Gedanken sind bei deiner Familie, der wir von Herzen unser Mitgefühl ausdrücken.

Deine „Zwei Thomasse“

2190.01 entrollt und entgleist

von Albert Malli, Thomas Schäfer & Werner Schiendl

Der traurige Unfall mit der Diesellok 2190.01 zu Jahresende überschattet leider jeden anderen Bericht über die weiteren Arbeiten. Zum Glück wurde bei dem Unfall niemand verletzt. Wir dürfen nicht übersehen, dass die ÖGLB die Ybbstalbahn seit nunmehr 29 Jahren unfallfrei betreibt.

Deshalb kehren wir zur Normalität zurück und berichten hier auch über alle anderen Aktivitäten im letzten Quartal des Jahres 2018.

Diesellok 2190.01 entrollt, Unfallursache Verkettung mehrerer Ereignisse

Am Freitag, den 30. November 2018 wurde mit der Diesellok 2190.01 (ohne Waggons, nur drei Mitarbeiter auf der Lok) eine routinemäßige Streckenkontrollfahrt (vor den jährlichen „Nikolofahrten“) und Räumarbeiten (Baumschnitt) auf der Ybbstalbahn-Bergstrecke vorgenommen. Dabei ist um 14:40 Uhr die historische Diesellok talwärts entrollt und nach 1,4 Kilometern in einer Kurve entgleist. Die Lokomotive ist zehn Meter neben dem Gleis auf dem Bahndamm zum Liegen gekommen.

Zum Glück wurde niemand verletzt. Die Lok war zwar vorschriftsgemäß mit der Handbremse gesichert, in dieser Situation sollten sie aber nicht alle Mitarbeiter verlassen. Schon am darauffolgenden Samstag, den 1. Dezember, wurde die Lok mit Hilfe der Feuerwehren Gaming und Amstetten mit einem 40-Tonnen-Kran geborgen und mit einem Tieflader ins Heizhaus nach Kienberg-Gaming gebracht. Hier wurde die Lokomotive näher untersucht, aber kein technisches Gebrechen festgestellt.

Bei der Streckenkontrollfahrt wird die Lok wiederholt angehalten, zuletzt 100 Meter nach der Haltestelle Gaming in Fahrtrichtung Lunz am See bei der dort befindlichen Bahnmeisterhütte. Dort wurde die Lok kurz angehalten, um einige Bäume, die durch die Eislast umgekippt waren, mit

der Motorsäge zurückzuschneiden. Die Lok wurde vorschriftsgemäß mit der Handbremse eingebremst und das feste Anliegen der Bremse auch überprüft.

Nach ca. 15 Minuten rollte die Lok unerwartet talwärts. Das wird von zwei Mitarbeitern sofort bemerkt (nicht von jenem an der Motorsäge), die der Lok nachlaufen, sie aber nicht mehr erreichen. Die Lok rollte 1,4 Kilometer talwärts und entgleiste in einem Linksbogen, folgte noch ca. 20m dem Gleisverlauf bis sie nach rechts von der Bahntras-

se gekippt ist sowie in weiterer Folge den Damm abrutschte. Ein sehr stabil ausgeführter Wildzaun hat die Lok schließlich aufgefangen. Der Dieselmotor ist zu diesem Zeitpunkt noch gelaufen; Betriebsstoffe sind keine ausgetreten.

Entgleisungsspuren oder Schäden am Gleis sind dank des stabilen Stahlschwellenoberbaus nicht zu erkennen. Dennoch wird dieser Abschnitt im Auftrag der Veranstaltungsbehörde von einem befugten Ziviltechniker gesondert untersucht werden.



Die Lok ist 1,4 Kilometer talwärts gerollt und in einem Linksbogen entgleist. Ein sehr stabil ausgeführter Wildzaun hat die Lok aufgefangen.

Foto: Manfred Schneider



*Schon am darauffolgenden Morgen, am 1. Dezember wurde die Lok von der Feuerwehr Gaming mit Hilfe eines Kranwagens der Feuerwehr Amstetten geborgen und mit einem Tieflader ins Heizhaus nach Kienberg-Gaming gebracht.
Foto: Manfred Schneider*

Abgesehen von der Dramatik des Ereignisses halten wir fest:

- Es wurde niemand verletzt und es sind keine Vereinsmitglieder und bahnfremde Personen zu Schaden gekommen.
- Die ÖGLB betreibt die Bahn seit nunmehr 29 Jahren unfallfrei und konnte im Sommer 2018 den 200.000sten Fahrgast begrüßen.
- Wir bedauern den Vorfall zutiefst und wollen uns bei allen Anrainern, unseren Fahrgästen, Vereinsmitgliedern und Förderern entschuldigen.

Wir werden über die weiteren Erkenntnisse laufend informieren. Die Lok wird in vielen Arbeitsstunden von Vereinsmitgliedern repariert werden.

Jetzt ist es wichtig, dass alle an der Bergstrecke-Ybbstalbahn Interessierten auch nach einem solchen Unglücksfall zusammenhalten und die Lehren aus dem Unfall ziehen.

Der sommerliche Saisonbetrieb ging – mit einem wesentlichen Anstieg der Fahrgastzahlen im September – mit dessen Monatsende planmäßig zu Ende. Deutlich zu spüren war in den Monaten Juli und August das Fehlen des Dampflokbetriebs. So wurde

es vom Betriebserfolg nur ein durchschnittliches Jahr in der 29-jährigen Geschichte des Ötscherland-Express.

Dessen ungeachtet gingen, soweit es der Betriebsdienst zuließ, die Arbeiten unserer Aktiven auf der Bergstrecke Ybbstalbahn an der Strecke und den aufzuarbeitenden Fahrzeugen weiter.

Offene Güterwagen ausgebessert

Es wurden weitere gedeckte Güterwagen, die durch das jahrzehntelange Stehen im Freien unansehnlich geworden waren, holzmäßig ausgebessert, geschliffen und neu lackiert. Die Fertigstellung durch eine originalgetreue Beschriftung analog jener der Epoche III (vor Einführung der Computerziffern) erfolgt im Frühjahr 2019. Ebenso setzte Ferdinand die Aufarbeitung des Rahmens des offenen Güterwagens Sw 30012 fort.

Bahnhof Gaming erstrahlt in neuem Glanz

Am 1. Mai wurde dankenswerterweise der Bahnhof Gaming – hoch über der Marktgemeinde – von der NÖVOG der NÖLB

prekaristisch übergeben, nachdem die vorherige Bewohnerin ihn aus Altersgründen aufgegeben hatte. Ab August übernahmen ihn Jack und Michaela in ihre Pflege und gingen mit Energie die Instandsetzungsarbeiten an dem Gebäude und dem umgebenden Areal an. Nach außen sichtbarstes Ergebnis ist die Färbelung des Gebäudes in Schönbrunnengelb und die Lackierung des hölzernen Vorbaus in Grün. Nun bietet die Station weithin sichtbar wieder einen gefälligen Anblick.

Neues von der Dampflokomotive U.1

Aufarbeitung und Nacharbeiten sehr zeitaufwändig: Wie wir bereits in den letzten beiden Ausgaben des Lokalbahnexpress berichtet haben, gestalten sich die Nacharbeiten der in Rumänien zusammengebauten Dampflokomotive U.1 sehr umfangreich und aufwändig. Es wurden weitere Bauteile, die lackiert wurden, vom Lack befreit und der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt. Hierbei wurde bei bewegten Teilen auch wieder die erforderliche

Gängigkeit von Gelenken und Verbindungen hergestellt und die entsprechenden Schmierungen durchgeführt.

Die in der Rauchkammer befindliche Zementauskleidung des unteren Teiles wurde, da sie nicht komplett durchgehend verlaufend bis unterhalb der Mitte vorhanden war (Teile waren ausgebrochen), vollständig entfernt, um hier eine neue Auskleidung herstellen zu können.

Außerdem wurden an der Bremsanlage Revisionsarbeiten durch-

geführt. So wurde unter anderem der Bremshebel der Wurfhebelbremse (dies ist die „Handbremse“ der Lokomotive) besser gängig gemacht und eingestellt.

Mitte November war es dann so weit: Nachdem das revidierte Dampfventil der Bremsanlage wieder eingebaut werden konnte, wollten wir unsere U.1 erneut anbrennen, um entsprechende Funktionsproben durchführen zu können. Hierzu wurden vorab im Kessel der erforderliche Wasserstand hergestellt und sämtliche Verschlüsse kontrolliert.



*Der Bahnhof Gaming bietet, neu in Schönbrunnengelb gefärbelt und mit frisch lackiertem Vorbau in Tannengrün, weithin sichtbar wieder einen gefälligen Anblick.
Foto: Werner Schiendl*



*Die U.1 beim Anbrennvorgang am 18. November 2018 im Bereich der Zugförderung vor dem Heizhaus in Kienberg. Als Verschiebefahrzeug diente an diesem Tag die 2093.01.
Foto: Thomas G. Schäfer*

Beim Versuch, das heizerseitige Dampfventil, welches für den Betrieb des Injektors erforderlich ist, zu betätigen, mussten wir feststellen, dass sich dieses nicht bedienen ließ. Es erfolgte der Ausbau des Ventils. Pikanterweise handelte sich um das einzige Ventil, welches durch die Dampflokwerkstätte vermeintlich aufgearbeitet war und hier zeigte sich leider eine komplett schadhafte Ventilwelle, auf welcher eine Art Gewinde zu finden war, welches aber nicht dem

berichtet) in den sprichwörtlich „letzten Zügen“. Wie auch bisher wird unser Spezialist für schwierig herzustellende Metallbauteile und langjähriges Mitglied Peter Lichtner die Neuanfertigung vornehmen.

Die U.I wurde in weiterer Folge winterfest gemacht - das Wasser vom Kessel abgelassen sowie wasser- bzw. dampfführende Rohrleitungen durchgeblasen und Manometer abgebaut und frostgeschützt gelagert.

Im Dezember wurden bei der Treibachse neue Bremsbeläge eingebaut und die Bremse eingestellt.

Endlich konnte der Grund für die Schwergängigkeit des Steuerungsgestänges gefunden und beseitigt werden.

Zu fest angezogene Lagerböcke, unpassende Distanzstücke und zugewachsene Schmierbohrungen bei Wellenlager und Gleitbahnen wurden beseitigt. Hierzu wurden auch neue Distanzstücke für Lagerböcke rechts und links gefertigt und die Schmierstellen wieder instandgesetzt. ■



*Zum Einwintern wird unter anderem das Wasser vom Kessel abgelassen.
Foto: Thomas G. Schäfer*

Standard entsprach. Dieses Gewinde befand sich offensichtlich bei den wenigen Bedienvorgängen beim ersten Anbrennen in Kienberg (wir haben darüber

Keine Herbstruhe

von Ferdinand Drexler und Albert Malli

Bei der „Langen Nacht der Museen 2018“ gab es einen Besucherrekord zu vermelden. Auch nach Ende der Betriebssaison herrschte bei der Höllentalbahn große Geschäftigkeit. In Rekordzeit wurden beide Zufahrtsgleise zur Remise neu gebaut. Außerdem durften wir uns über prominenten Besuch freuen.

Die letzte Fahrt des Jahres 2018, eine Sonderfahrt für IGE-Erlebnisreisen, brachte den Moderator von „Eisenbahn-Romantik“ Hagen von Ortloff zur Höllentalbahn. Und: Gleich zwei Mal war die Höllentalbahn Schauplatz für Dreharbeiten.

Prominenter Besuch

Am 9. Dezember konnte die Höllentalbahn zum letzten Mal im Jahr 2018 Fahrgäste begrüßen. Eine von der IGE-Erlebnisreisen veranstaltete Rundfahrt mit dem Thema „Advent und Sonderzüge in Wien und Niederösterreich“ führte die Teilnehmer unter anderem ins Höllental, wo neben dem Besuch des Reichenauer Adventmarkts, einer Modellbahnausstellung im Schloss Reichenau und einer Weinverkostung im Vinodukt auch eine Fahrt mit der Höllental-

bahn auf dem Programm stand. Das Zugteam konnte bei der Fahrt und den Führungen durch die Fahrzeughalle in Hirschwang und die Umformeranlage in Reichenau sehr interessierte Fahrgäste begrüßen, welche das besondere Reiseerlebnis im geheizten Triebwagen genossen und - ungeachtet des fehlenden Schnees - die Fotomöglichkeiten rege in Anspruch nahmen. Prominenter Teilnehmer war der Moderator Hagen von Ortloff, der unter Eisenbahnfreunden vor allem durch seine langjährige Moderation der Sendung „Eisenbahn-Romantik“ des deutschen Fernsehsenders SWR bekannt ist. Insbesondere die Fahrt mit dem historischen Triebwagen war für Hagen von Ortloff ein lang gehegter Wunsch, wie er dem Zugteam verriet; dementsprechend interessiert zeigte er sich von der Technik des Fahrzeugs.



Die letzte Fahrt des Jahres 2018 für IGE-Erlebnisreisen bringt einen prominenten Fahrgast zur Höllentalbahn, den Moderator von „Eisenbahn-Romantik“ Hagen von Ortloff (ganz rechts im Bild).

Foto: Ferdinand Drexler



Die aktuelle Videoserie der ÖBB unter dem Titel „Gleisgeschichten“ porträtiert Albert Malli als Schaffner bei der Höllentalbahn.

Foto: ÖBB/Max Wegscheider

ÖBB-Videoserie „Gleisgeschichten“ bei der Höllentalbahn

Für die ÖBB-Homepage und den ÖBB-Auftritt im sozialen Netzwerk Facebook hat die ÖBB eine aufwendig gestaltete Videoserie unter dem Titel „Gleisgeschichten“ über Bahnbegeisterte gestaltet. Vorgestellt wurde unter anderem die bei Fahrgästen beliebte Reinigungskraft des Bahnhofs Baden oder zwei ÖBB-Mitarbeiter, die in unzähligen Arbeitsstunden die historische Elektrolok 1161.019 wieder aufgearbeitet haben. Eine Folge widmeten sie dem Zugführer und Schaffner Albert Malli.

Unter dem Titel „Die himmlischen Höllentalfahrer“ wurde Malli beim Zugsdienst im Triebwagen 1 gezeigt und interviewt. Das Filmteam nutzte dafür den letzten Planbetriebstag des Jahres und hat am 26. Oktober 2018 fast den gesamten Tag über im Zug und entlang der Strecke gedreht; zum Einsatz kam sogar eine Drohne. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Der professionell gestaltete Videoclip ist auf Facebook, der Videoplattform YouTube oder auf tv.oebb.at zu finden.

Höllentalbahn Drehort für „Urania Trilogie“

Die Höllentalbahn war im Herbst ein weiteres Mal Schauplatz von Dreharbeiten: Für den zweiten Teil der „Urania-Trilogie“ der Intrigenfilme - vom Österreichischen Filmfonds gefördert - wurden am 21. Oktober 2018 unter der Regie von Gustavo Falco im Bereich der Höllentalbahn einige Szenen gedreht.

Im ersten Teil der Trilogie geriet die Hauptdarstellerin Via Kali (in der Rolle der Gina Lee) in Wien in eine Intrige um versteckte Nazi-Plünderungen und versank am Ende im Attersee, wo ihr Schicksal ungewiss blieb.

Im Bahnhof Payerbach-Lokalbahn und während der Fahrt nach Hirschwang wurden Szenen im Zug sowie beim Ein- und Aussteigen aufgenommen, bei denen das Zugteam spontan kleine Komparsenrollen übernahm. Der Kurzfilm in schwarz-weiß wird voraussichtlich 2019 bei der Viennale seine Premiere haben.

Der 1945 in den USA geborene Musiker, Schauspieler und Filmemacher Gustavo Falco gründete 1979 die Psychedelic-Rock-Band „Tav Falco's Panther Burns“, arbeitete daneben als Schauspieler und begann später in Europa Kurzfilme zu drehen.



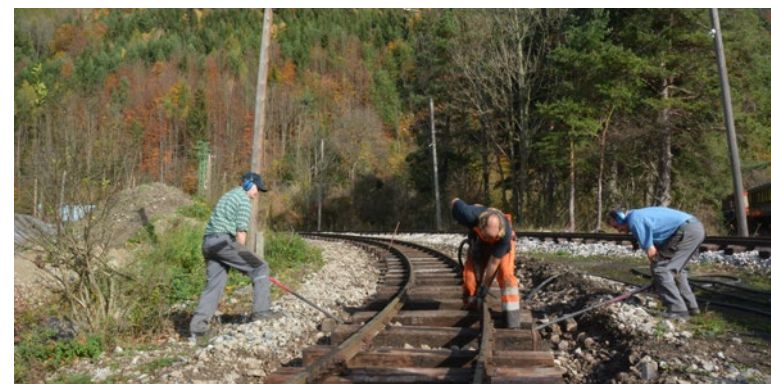
Von voriger Seite: Das Zugteam am 21. Oktober 2018 in Payerbach Lokalbahn mit der Hauptdarstellerin und dem Regisseur in Bildmitte: v.l.n.r.: Ferdinand Drexler, Florian Strobl, Via Kali, Gustavo Falco, Wolfgang Thier
Foto: ÖGLB

Lange Nacht der Museen: Besucherrekord bei der Höllentalbahn

Die Zusammenarbeit der Höllentalbahn und die vorherige Abstimmung mit dem „Nostalgiezug Semmering“ (www.nostalgiezug.at) des Vereins Schiene Südburgenland hat sich gelohnt. Auch heuer kamen die meisten Besucher bei der „Langen Nacht der Museen 2018“ mit dem Nostalgiezug aus Wien. Dabei wurde der Fahrplan des Nostalgiezuges leicht adaptiert. Der Sonderzug brachte die Fahrgäste aus Wien heuer in geänderter Reihenfolge zuerst ins Südbahnmuseum nach

Mürzzuschlag und erst auf dem Rückweg nach Wien hatte der Zug einen entsprechend langen Halt in Payerbach-Reichenau, der es den Gästen ermöglichte, mit der Höllentalbahn nach Hirschwang (und zurück) zu fahren. Von diesem Angebot machten ausnahmslos alle Fahrgäste des Nostalgiezuges Gebrauch. Trieb- und Beiwagen waren also am späten Abend bis auf den letzten Platz gefüllt. Wir zählten 165 Besucher (+18,7% gegenüber 2017) bei dieser Sonderveranstaltung. Erfreulich ist, dass auch eine Steigerung bei der „Laufkundschaft“ zu verzeichnen ist, also bei jenen Gästen, die das Ticket bei der Höllen-

talbahn gekauft haben (+69%). Dank des neuen Fahrplanes des Nostalgiezuges Semmering waren die Züge in dieser Nacht in Summe gleichmäßiger ausgelastet als in früheren Jahren.



Am 3. November 2018 werden die Gleisnägel mit Hilfe eines Presslufthammers in die Schwellen eingeschlagen.
Foto: Albin Michlmayr

Sanierung beider Hallenzufahrten erfolgreich abgeschlossen

Da eine Sanierung der beiden Hallenzufahrtsgleise in Hirschwang immer dringlicher wurde, haben wir im August parallel zum Planbetrieb mit der Sanierung des ersten Zufahrtsgleises begonnen. Ende September waren die Neuschwellen bereits ausgelegt, die Schienen wieder montiert und anschließend der Schotter ausgebracht sowie das Gleis gestopft. Mitte Oktober konnten die Arbeiten zum größten Teil abgeschlossen werden, sodass eine Befahrung mit Dieselfahrzeugen problemlos möglich war.

Nach dem Ende der Betriebssaison begannen wir Anfang November mit der Sanierung der

zweiten Hallenzufahrt. Diese Arbeiten schritten so zügig voran, dass an den vier Tagen des langen Allerheiligenwochenendes das alte Hallenzufahrtsgleis abgebaut, die neuen Schwellen ausgelegt und die Schienen montiert werden konnten. Auch das Ausbringen des Schotters, das Stopfen und ein erster Teil der „Gleiskosmetik“ wurden an diesem Wochenende durchgeführt. Die Restarbeiten an beiden Hallenzufahrtsgleisen – das Ausrichten der Fahrleitung, das Schweißen der Rückleitungsverbindungen und die restliche „Gleiskosmetik“ – konnten bis Jahresende erledigt werden, sodass beide Gleise wieder uneingeschränkt benutzbar sind. ■

*Triebwagen 1 und Beiwagen 21 in Hirschwang im Rahmen der Langen Nacht der Museen knapp vor der Abfahrt nach Payerbach. Die Besucher waren von der informativen Remisenführung begeistert.
Foto: Albert Malli*



Ein Gesicht der ÖGLB: Hanns Heinz Lukas

Von Ferdinand Drexler

Von Beginn an dabei hat Hanns Heinz viel miterlebt. In seiner Wohnung sprachen wir über mehr als vier Jahrzehnte ÖGLB, seine enge Verbundenheit zu unseren beiden Strecken und warum man jedenfalls bei einer Museumsbahn mitarbeiten sollte.

Ferdinand: Was war dein erster Kontakt mit der ÖGLB?

Hanns Heinz: Dazu gekommen ist es, dass Werner Schiendl und ich damals Bürokollegen waren und als wir über die Eisenbahn geplaudert haben, hat er mir zufällig von dem Plan einer Museumseisenbahn im Höllental erzählt. Da habe ich gesagt, Ok, da mache ich mit. Und so bin ich dazu gekommen.

Vom Gurktal habe ich nur gehört, dass es dort einen Eisenbahnverein gibt, aber das war mir ohne Auto zu weit und daher hat mich das, was sich dort und auch im Steyrtal¹ getan hat, nicht tangiert.

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

Nein, das ist für mich schon so weit zurück. Richtig zum Arbei-

ten angefangen habe ich eigentlich erst im Ybbstal. Ich hatte eine Partnerin, die für das überhaupt kein Verständnis gehabt hat, also waren es vor allem Clubabende, Vereinsveranstaltungen in Wien, Informationsveranstaltungen, etc., aber mehr aktiv zu sein war aus der Beziehung heraus einfach nicht möglich. Erst durch die Ybbstalbahn bin ich dann ungefähr 1990 in die Arbeitsphase eingetreten.

¹ Der Verein VKEF betreibt auf dem Reststück der ehemaligen Gurktalbahn seit 1974 Österreichs erste Museumseisenbahn. Die ÖGEG betreibt auf dem Reststück der Steyrtalbahn zwischen Steyr LB und Grünburg seit 1985 einen Museumsbahnverkehr.

Kannst du noch deinen ersten Arbeitstag bei der Ybbstalbahn rekonstruieren?

Gleisbau auf der Strecke. Da haben wir Schwellen, sagen wir höflich Moderschwellen, auf Stahlschwellen ausgetauscht. Ich erinnere mich heute nicht mehr, wo das war. Ich weiß nur mehr, dass ich dann gesagt habe: Passt auf, unterstopft jetzt nicht, das bringt nichts, tauschen wir sie fertig aus und dann zeig' ich euch einen Trick, den ich beim Straßenbau gelernt habe. Und dann hab' ich mit der Gabel unterstopft und die Schwelle war so fixiert, dass sie zumindest einmal gelegen ist und nicht zum Wandern angefangen hat.

Weißt du noch, wer im Ybbstal zur ersten Gleisbaustruppe gehört hat?

Das waren Billy Munsch, Werner Schiendl, Peter Rauch und Ernst Schweizer. Ich war im Ybbstal richtig aktiv, aber dann hat mich meine Krankheit aus dem Gleis geworfen. Dann habe ich gesagt, wenn ich schon nicht auf der Strecke mitarbeite, dann mache ich wenigstens Zugdienst.

An welches Ereignis denkst du gerne zurück?

Das waren im Höllental zum Beispiel die ersten großen Arbeiten

am Kurhausbogen, wo die Kollegen damals alle im wahrsten Sinn des Wortes im Gatsch gestanden sind. Dann gab es das große Problem, wie weit wir überhaupt noch fahren dürfen, obwohl die Gleise relativ betriebssicher waren. Es war eine Zeit sehr in Schwebelage, ob es uns im Höllental noch weiter gibt und daher kam es zu der Idee, doch etwas im Ybbstal zu machen. Dort sind uns die Lokalpolitiker ein bisschen mehr entgegengekommen als seinerzeit im Höllental.

Was war denn für dich eine besonders einprägsame Erfahrung?

In Erinnerung wird mir ewig bleiben, wie wir damals die 2091.09 von Lunz nach Kienberg-Gaming überstellt haben, die noch unter ÖBB-Zeiten lange Zeit als Leihlokomotive bei uns im Betriebsdienst gefahren ist. Oder die 100-Jahr-Feier für die Ybbstalbahn, die wir gemeinsam mit der ÖBB und dem Club 598 in Lunz veranstaltet haben und wo Siegfried Nykodem mit seiner Dampflokomotive Y.v.2 und dem „Schafkäs-Express“ und wir mit der U.1 dort waren. Wir sind von Kienberg-Gaming und die anderen aus Waidhofen gekommen und weil der Zug so lange war, haben wir einen starken Vorspann ge-



braucht. Die 2093 war damals noch nicht ganz einsatzfähig, daher sind wir mit der 2091.09 gefahren und ich war damals Triebfahrzeugführer auf der Diesellok.

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

Nein, das hat es nie gegeben, es war alles beherrschbar. Auf die Nerven ist mir natürlich einiges gegangen, wie zum Schluss dann die Verlängerung des Veranstaltungsbescheids im Ybbstal, worauf wir drei Jahre haben warten müssen. Das hat uns an den Rand des Konkurses gebracht, aber das ist im Höllental nicht anders gewesen.

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

Ich würde ihm zuerst sagen, dass es sich jedenfalls lohnt, für eine Museumsbahn ehrenamtlich zu arbeiten, weil sie ein Stück Heimat und ein Stück Geschichte ist, die unrettbar verloren ist, wenn wir sie nicht weiter betreiben. Das zweite, was ich ihm auf den Weg geben würde ist, dass man auch bereit sein muss,

Hanns Heinz beim Interview in seiner Wohnung.

◀ *Foto: Ferdinand Drexler*

Rückschläge einzustecken und nicht Pfeif'-drauf zu werden. Du brauchst Durchhaltevermögen, eigentlich Phantasie, dass du dir vorstellen kannst, dass wir es schaffen. Alles, was der Sache dient, auch wenn es im Moment nicht danach aussieht, ausnutzen, machen, durchziehen, tun. Ganz einfach gesagt.

Was ist deine Lieblingsstelle auf unseren Strecken und warum?

Ich mag beide Strecken, die Höllentalbahn schon alleine deswegen, weil Fritzi Weissnix, die Ziehmutter meiner wirklich verlässlichsten, besten und kompetentesten Mitarbeiterin, mir Schmankerln über die Höllentalbahn erzählt hat, die man nur als Insider mitbekommen kann und die ich dann im Zuge einer Jubiläumsveranstaltung bei einer Festrede in Reichenau natürlich mit verwertet habe.

Als Fritzi Weissnix gehört hat, dass ich ins Höllental fahre und ich mir wieder ein bisschen die Bahn anschau, hat sie mir eine Geschichte erzählt: „Ja, mein Gott na, jeden Samstag hab' ich mich fesch g'macht, hab' mich in den Zug gesetzt, bin ich mit uns'rer kleinen Bahn nach Payerbach gefahren, hab' mich in die Südbahn

gesetzt, bin am Südbahnhof gefahren, dort in den D-Wagen eingestiegen und bin ins Landtmann lesen gefahren. Und dann bin ich so wieder heimgefahren.“

Auf der Ybbstalbahn habe ich die Wetterbach- und die Hühner-
nestbrücke als Lieblingsstellen. Erstens sind das wirklich Raritäten ersten Ranges und zweitens darf ich mir die Feder auf den Hut stecken, dass ich den Denkmalschutz für die beiden Brücken erreicht habe. Das war aber auch nur aufgrund meiner Position möglich, weil ich den Landeskonservator in Niederösterreich angerufen und gesagt habe, „Passt auf, das wäre doch etwas, da gibt es drei Trestleworkbrücken in ganz Österreich und drei in Europa und die drei sind in Österreich, zwei davon haben wir in Niederösterreich, kriegen wir das?“ „Lass’ mir Zeit, lass’ mir zwei Wochen Zeit“, hat mir der Landeskonservator geantwortet. Dann hat er mich angerufen und gefragt, ob ich

*Hanns Heinz Lukas nimmt als ÖGLB-Vizepräsident in Uniform an der Feier „85 Jahre Personenverkehr im Höllental“ teil – aufgenommen bei den Feierlichkeiten im Bahnhof Payerbach am 11. Juni 2011.
Foto: Albert Malli ▶*



Eckdaten

Hanns Heinz Lukas

Bei der ÖGLB seit 1977
Ich bin aktiv auf der Ybbstalbahn

Drei Worte, die mich beschreiben: humorvoll, im Betriebsdienst fordernd,
offen für Neuerungen

Meine Tätigkeiten bei der ÖGLB: Gleisbau, Betrieb, Vereinsarbeit

zu ihm nach St. Pölten kommen kann und dort hat er mir gesagt: „So, jetzt hast du's druckfrisch, frisch unterschrieben vom Herrn Präsidenten persönlich. Die Mitteilung, dass es geschehen ist.“ Das war natürlich schon ein Highlight.

Was sind für dich die markantesten Veränderungen in der Geschichte unserer Bahnen seit wir sie betreuen?

Wenn du zurückblickst, gibt es da Meilensteine oder Wendepunkte?

Wenn ich mit dem Höllental anfangen, war der große Wendepunkt, wie der wiederaufgebaute Triebwagen gekommen ist. Wie wir wissen, mussten wir dafür einen abgestellten Payerbacher Beiwagen opfern, aber das war es wert. Dafür ist der Badnerbahn-Beiwagen 21 gekommen, der sich in die Komposition meines Erachtens sehr, sehr gut einfügt. Es freut mich, dass es der Höllentalbahn unter dem Strich gut geht. Dass wir mit der derzeitigen Endstelle „in der Wüste“ in Hirschwang nicht zufrieden sein können, das wird jeder einsehen; es ist in Lunz am See auch nicht viel besser.

Was würdest du der ÖGLB eigentlich für die Zukunft wünschen?

Ich würde der ÖGLB wünschen, dass die alten Hasen, also sprich die jetzigen Mitglieder, ihren Enthusiasmus für die Museumsbahn weiter behalten und weitertragen und dass wir neue Mitglieder gewinnen können, die neuen Enthusiasmus miteinbringen. Ohne sie wird es nicht gehen.

Glaubst du, dass es für die jungen Mitarbeiter eine Besonderheit ist, dass man im Vergleich zu Computer, Smartphone etc., die Technik noch angreifen, hören, sehen und spüren kann, wenn man bei der ÖGLB arbeitet?

Derjenige, der offene Augen und Ohren hat und sich tatsächlich für die Geschichte und die Entwicklung seiner Heimat interessiert, für den ist das ein gefundenes Fressen. Er kann hautnah erleben, wie einiges aus der Zeit seiner Altvorderen, die er zum Teil aus Erzählungen oder von Fotos kennt, lebendig wird. Ich glaube, der kulturelle Auftrag, technisches Kulturgut zu erhalten ist das eine. Das zweite ist, Interesse an der technischen Entwicklung unseres Landes miterleben zu können, was sonst nicht mehr möglich ist. Und das dritte ist, dass Kulturgut eigentlich Heimerhaltung und Heimatliebe ist. Nicht mehr und nicht weniger. ■

Bosnien - Von der Save bis zur Drina auf Altösterreichs Spuren

von Werner Schiendl

Die beiden Herausgeber Helmut Friedrichsmeier und Michael Pesendorfer bieten ein breites Spektrum des Zuganges zu einem orientalisches geprägten und doch europäischen Land, das bis vor 100 Jahren zur österreichisch-ungarischen Monarchie gehörte, wenn auch nur für 40 Jahre, die aber prägend für diese Region waren.

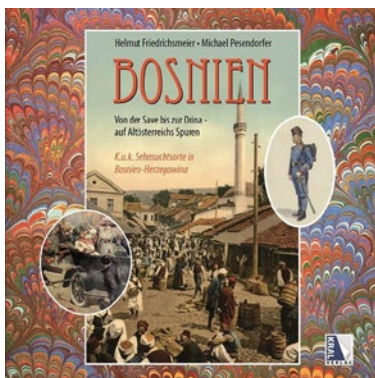
Dieses Buch widmet sich ausführlich den militärhistorischen Fakten, zeigt aber auch auf, wie Österreich-Ungarn als Entwickler und Investor von 1878 bis 1918 in dem (ab 1908) neuen Kronland tätig wurde und daher zum Aufschwung der stark vernachlässigten Provinz des Osmanischen Reiches beitrug. Nicht zuletzt war daran auch der Bau des großen bosnischen Schmalspurbahnnetzes beteiligt. Schließlich trug auch der orientalische Reiz des Landes, verbunden mit landschaftlicher Schönheit und vielen Heilquellen, schnell dazu bei, es für den mittel- und westeuropäischen Touristen attraktiv zu machen.

Dieses Buch setzt mit vielen interessanten, auch kritischen

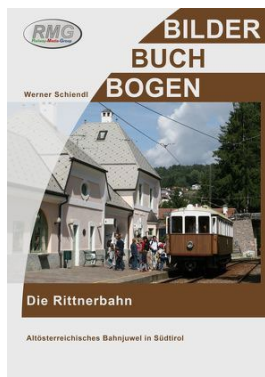
Beiträgen aus der Sicht von (österreichfeindlichen) bosnischen Serben, diesem interessanten altösterreichischen Land in vielfältigen Beiträgen ein detailliertes historisches und nostalgisches Denkmal und zeigt mit vielen zeitgenössischen Bildern die herbe Schönheit dieses vergessenen Landstrichs.

Als einziges Negativum muss angemerkt werden, dass die Bilder zum Teil nur in Briefmarkengröße aufscheinen und dadurch kaum einen realistischen Eindruck für Interessierte hinterlassen.

Insgesamt ein sehr gutes Buch, das allen an Bosnien und den bosnischen Eisenbahnen im Besonderen Interessierten empfohlen werden kann. ■



Helmut Friedrichsmeier/ Michael Pesendorfer (Herausgeber)
„Bosnien – Von der Save bis zur Drina auf Altösterreichs Spuren“
in der Reihe „K.u.k. Sehnsuchtsorte“
Kral Verlag, Berndorf 2018
312 Seiten mit 320 Bildern und Plänen
Preis: € 26,90



Werner Schiendl
„Die Rittnerbahn: Altösterreichisches Bahnjuwel in Südtirol“
Aus der Reihe „Bilderbuchbogen“
Verlag Railway-Media-Group
160 Seiten mit 295 Fotos in Farbe und 2 Plänen
Preis: € 40,00
erhältlich im ÖGLB-Lokalbahnversand und bei der Buchhandlung Mauritz (Wien)

Die Rittnerbahn: Altösterreichisches Bahnjuwel in Südtirol

von Albert Malli

Im Sommer 2019 wird die Rittnerbahn ihren 112. Geburtstag feiern. Rechtzeitig erscheint dieser Bildband mit knapp 300 Bahn Bildern dieses altösterreichischen Bahnjuwels. Der Autor Werner Schiendl hat die Bahn auf dem Bozener Hausberg, dem Ritten, über 40 Jahre hindurch regelmäßig besucht und fotografiert.

Er zeigt die schönsten Fotos aus seinem Fotoarchiv. Er hat auch aber zahlreiche andere Eisenbahnfreunde- und fotografen für diesen Bildband gewinnen können.

Den letzten hervorragenden Bildband über die Rittnerbahn hat Francesco Pozzato 1991 veröffentlicht. Der vorliegende Bildband von Werner Schiendl will vor allem die Schönheit dieser einmaligen Alpenbahn auf 1.200m Seehöhe zeigen. Das gelingt dem Autor auf besondere Weise, weil er die Bahn zu allen Jahreszeiten besucht hat und die Bilder auch nach Jahreszeiten reiht. So darf das charakteristische Rittnerbahnfoto auch in diesem Band nicht fehlen: Der Triebwagen, gebaut in der Grazer Waggonfabrik, vor dem imposanten Bergmassiv

des Schlern beim Weidacher in der malerischen Herbstlandschaft.

Der Autor und Fotograf kennt die besten Fotostellen und hat für das eine oder andere Bild sicherlich einige Stunden ausgeharrt. Schiendl hat aber auch das sprichwörtliche Glück des Tüchtigen. Besonders eindrucksvolle Bilder gelingen ihm etwa bei plötzlichem Wintereinbruch. Ein Bild zeigt den Triebwagen 105 während er sich von Klobenstein dem Viehweideweg nähert. Beindruckend sind die „Schneehauben“ auf den stählernen Auslegern der Oberleitungsmasten.

Das Buch liefert auf den ersten Seiten einen kurzen Abriss über die Geschichte der Rittnerbahn. So erfährt der Leser, dass die



Pläne für diese Bahn, in Wien von Stern & Hafferl erstellt, lange Zeit in den Schubladen verschwanden, weil die Finanzierung über viele Jahre nicht gesichert war. Die ersten Abnahmefahrten, die sogenannte technisch-polizeiliche Begehung am 12. August 1907 verlief nicht friktionsfrei. Die Grazer Waggonfabrik musste bei der Bremsanlage nachbessern, erledigte das damals – aus heutiger Sicht beeindruckend – innerhalb weniger Wochen.

1966 wurde die damals längste Seilbahn der Welt auf den Ritten eröffnet und der mit Zahnrad betriebene Abschnitt der Rittnerbahn eingestellt. Die dann isolierte elektrische Lokalbahn blieb weiterhin in Betrieb, die Einstellung war aber mit dem geplanten weiteren Ausbau der Straße so gut wie ausgemacht. Gegen den

Am Morgen des 26. Oktober 2010 liegt Neuschnee auf den stählernen Auslegern der Oberleitungsmasten während sich der Triebwagen 15 von Klobenstein dem Viehweiderweg nähert.

◀ Foto: Werner Schiendl

damaligen Zeitgeist schlossen sich Rittner Bürger und Politiker im „Rittnerbahn-Komitee“ zusammen und traten vehement für den Fortbestand der Bahn ein. Mit Erfolg.

So zeigt der Bildband die weniger gepflegten Bahnhöfe und Bahnanlagen dieser Epoche der ungewissen Zukunft und schließlich den konstanten Fortschritt der letzten Jahrzehnte. Er zeigt die alten und die neugebauten Werkstätten und Remisen, die inzwischen mustergültig aufgearbeiteten Altfahrzeuge in der malerischen Landschaft, aber auch die Neubeschaffungen der Rittnerbahn, wie die ehemaligen Garnituren der Trogenerbahn, die heute, gefällig in Magdalena-rot lackiert, das Rückgrat dieser Bahn bilden.

Mit der grundlegenden Erneuerung der Seilbahn zu einer modernen Dreiseil-Umlaufseilbahn im Jahr 2009 sind die Fahrgastzahlen der Rittnerbahn weiter gestiegen. Heute verkehrt die Rittnerbahn im Halbstundentakt. Die Züge kreuzen in der neu ausgebauten Mittelstation Lichtenstein, die in diesem Bildband ebenfalls gezeigt wird. ■



*Das charakteristische Rittnerbahnfoto:
Am Nachmittag des 4. November 2007
fährt Triebwagen 105 vor dem imposan-
ten Bergmassiv des Schlern beim Weida-
cher in Richtung Oberbozen.
Foto: Werner Schiendl*

Nach Hof und Hotzenplotz! Schmalspurbahnen in Mährisch-Schlesien

von Werner Schiendl

Andreas Petrak setzt zwei Schmalspurbahnen in Mährisch-Schlesien in seinem bewährten Schreibstil ein detailliertes historisches und nostalgisches Denkmal.

Zuerst ein paar persönliche Bemerkungen: Den Herausgeber und Hauptautor des Buches, Andreas Walter Petrak, lernte ich vor rund 20 Jahren in Steinbach bei der sächsischen Preßnitztalbahn kennen, über die er seine erste eisenbahnhistorische Monographie geschrieben hatte. Dieses hervorragende Buch ist mittlerweile schon in 5. Auflage erschienen, einmalig für ein Werk über eine schmalspurige Eisenbahn!

Andreas, wiewohl aus Sachsen stammend, erwies sich bald als austrophil und beschloss damals, das eisenbahnhistorisch stiefmütterlich behandelte Böhmen und Mähren und seine Lokalbahnen gründlich aufzuarbeiten (was ihm mit seinen bisherigen 14 Bänden bestens gelang). Aufenthalte in Wien mit

Schwerpunkt Staatsarchiv und bei unserer Bergstrecke Ybbstalbahn führten zu Freundschaften mit etlichen ÖGLB-Mitgliedern und der Verbundenheit zu unserem Verein.

Das musste vorausgeschickt werden, um verständlich zu machen, wieso sich ein historisch versierter Mitteldeutscher mit so einem Spezialthema wie den Schmalspurbahnen in Mährisch-Schlesien, vor 1918 Österreichisch-Schlesien genannt, beschäftigt. Nach Ende des Ersten Weltkriegs schlossen sich die dort ansässigen 650.000 deutschsprachigen Altösterreicher (nach 1918 Sudetenösterreicher genannt) im Oktober 1918 mit ihrem neu gebildeten Bundesland Sudetenland an die neue Republik Deutsch-Österreich an, das aber bereits Ende



„Nach Hof und Hotzenplotz! Schmalspurbahnen in Mährisch-Schlesien“
Band 14 der Reihe „Durch Böhmens Hain und Flur“
Edition bohemica, Goldenkronach (Bayern) 2018
264 Seiten mit 450 Bildern und Plänen
Preis: € 39,00

erhältlich im ÖGLB-Lokalbahnversand und bei der Buchhandlung Mauritz (Wien)

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

Dezember 1918 von tschechischen Truppen besetzt und aufgelöst wurde. Der unheilvolle Friedensvertrag von Saint Germain mit Österreich wies dieses Gebiet 1919 völkerrechtlich der Tschechoslowakischen Republik zu.

Nach dem kurzen Zwischenspiel von 1938 bis 1945, als alle sudetendeutschen Gebiete (mit drei Millionen Deutschsprechenden) von der CSR an das Deutsche Reich unter Hitler abgetreten worden waren, wurde nach Ende des Zweiten Weltkriegs 1945 das Gebiet wieder Teil der CSR und die deutsch sprechende Bevölkerung zwangsweise ausgesiedelt und gemäß den Benes-Dekreten enteignet. Spätestens seither sind diese Region und seine Bahnen im Norden der Tschechischen Republik aus dem Gesichtsfeld Österreichs verschwunden und den meisten heutigen Österreichern nicht mehr geläufig.

Nur der Name Hotzenplotz ist vielleicht Älteren bekannt, da der aus dieser Region stammende Autor Otfried Preußler ihn durch das Kinderbuch über den Räuber Hotzenplotz verewigt hat.

Einige Eisenbahninteressierte kennen aber mittlerweile

auch die Lokalbahn Röwersdorf – Hotzenplotz (Tremesna ve Slezsku – Osoblaha) vor allem deshalb wieder, da die ehemalige bosnische Dampflokomotive Skoda 1932 des Club 760 seit mehreren Jahren dorthin verliehen wurde und Dampf-Nostalgiezüge auf dieser Strecke befördert. Im Planverkehr wird diese Strecke noch (!) mit CD-Dieselloks betrieben.

Die Lokalbahn Röwersdorf – Hotzenplotz (25 km lang) und die in der gleichen Region befindliche Lokalbahn Bärn – Hof (15 km lang) wurden im Dezember 1898 eröffnet, einen Monat nach der Bergstrecke der Ybbstalbahn, auf der auch eine der fünf für sie beschafften Dampfloks der Reihe U, die U.16, nachweislich ihre Probefahrt absolviert hat. Die zweitgenannte Strecke wurde bereits 1933 eingestellt und abgetragen.

Andreas Petrak setzt den beiden Schmalspurbahnen in seinem bewährten Schreibstil ein detailliertes historisches und nostalgisches Denkmal. Für Interessierte an der österreichischen Lokalbahngeschichte absolut ein Muss! ■

Lokalbahn Versand

Bücher, Broschüren & DVDs

Bitte richten Sie die Bestellung an:
 ÖGLB, Postgasse 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



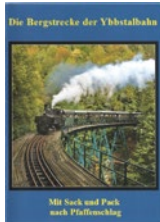
Die Fahrzeuge der ÖGLB
Ergänzungsband, 72 Seiten.
Beschreibt die später hinzugekommenen Fahrzeuge,
z.B. Molln, U 1 und 2190

€ 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

*Teil 1: Nur noch 3
Exemplare!*

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 Hinter-
grundinformationen, 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



Die Rittnerbahn: Altösterreichisches Bahnjuwel in Südtirol
Aus der Reihe „Bilderbuchbogen“
Verlag Railway-Media-Group, Fotos in Farbe: 295, Pläne: 2, Umfang:
160 Seiten

Der Autor Werner Schiendl hat die Bahn auf dem Bozener Haus-
berg, dem Ritten, über 40 Jahre hindurch regelmäßig besucht und
fotografiert. Er zeigt die schönsten Fotos aus seinem Fotoarchiv und
hat zahlreiche andere Eisenbahnfreunde- und fotografen für diesen
Bildband gewinnen können.

Neu!

€ 40,00



Nach Hof und Hotzenplotz! Schmalspurbahnen in Mäh-risch-Schlesien

Band 14 der Reihe „Durch Böhmens Hain und Flur“
Edition bohemica, Goldenkronach (Bayern) 2018
264 Seiten mit 450 Bildern und Plänen

Andreas Petrak setzt zwei Schmalspurbahnen in Mäh-
risch-Schlesien in seinem bewährten Schreibstil ein detail-
liertes historisches und nostalgisches Denkmal und zeigt mit
vielen zeitgenössischen Farbbildern die herbe Schönheit eines
vergessenen Landstrichs.

Neu!

€ 39,00

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

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

1/2019

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

LOKALBAHN - EXPRESS

Periodisch erscheinendes Mitteilungsblatt der
Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen (ÖGLB)

