

LOKALBAHN- EXPRESS

3/2019



Höllentalbahn

Bergstrecke Ybbstalbahn



Wissenswertes und Aktuelles der
Österreichischen Gesellschaft
für Lokalbahnen

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, 9.10.2019 Clubabend

Mittwoch, 13.11.2019 Clubabend

Mittwoch, 11.12.2019 Clubabend

Das aktuelle Programm finden Sie auf lokalbahnen.at.

Titelbild: Es kommt selten vor, dass die abgestellte Molln (ex. ÖBB 298.104) ihren angestammten Platz in unserer Fahrzeughalle verlässt. Am 30. Juni 2019 wurde sie in der Mittagspause zwischen den Planzügen gemeinsam mit der U.1 (ex. ÖBB 298.51) für eine Gruppe von Eisenbahnenthusiasten vor dem Heizhaus in Kienberg in Szene gesetzt.

Foto: Thomas G. Schäfer

Rückseite: Anlässlich einer Sonderfahrt von „Bahn im Film“ kam am 16. August der Triebwagen 4042.01 der NBiK (Nostalgiebahnen in Kärnten) u.a. nach Payerbach. Während des dortigen Aufenthalts konnte ein gemeinsames Foto mit dem Triebwagen 1 (TW1) der Höllentalbahn arrangiert werden.

Foto: Reinhard Popp

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, Franz „Billy“ Munsch, Thomas G. Schäfer, Werner Schiendl, Philipp Schnecker, Ingo Wiener; 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

Wenn Sie lesen, was auf unseren beiden Bahnen über den Sommer alles geleistet wurde, denken Sie es ist ein Jahr vergangen. Es waren aber nur ein paar Monate.

Es war ein gelungenes Fest. Ich habe viele bekannte Gesichter gesehen, viele ÖGLB-Mitglieder und Freunde unserer Bahnen. In Reichenau haben wir am Samstag, den 27. Juli 2019 „40 Jahre Höllentalbahn“ gefeiert. Das Fest hat auch bei der Ortsbevölkerung großen Anklang gefunden. Als besonderen Ehrengast durften wir den Bürgermeister von Reichenau, Johann Döller, begrüßen. An diesem Tag ist uns allen bewusst geworden, dass die Höllentalbahn im regulären Planbetrieb nur 37 Jahre, von 1926 bis 1963, verkehrt ist. Da 1979 der erste Museumszug verkehrte – und damit die erste Museumseisenbahn in NÖ geboren war – hat die Höllentalbahn heute als Museumseisenbahn eine längere Geschichte als im regulären Personenverkehr als Lokalbahn Payerbach-Hirsch-

wang (L.B.P.-H.) Wir bringen in diesem Heft eine ausführliche Reportage vom gelungenen Fest mit Grillerei und Mitmach-Stationen.

Die Berichte von beiden Bahnen zeigen, dass trotz Planbetrieb wieder mit großem Elan Erhaltungsarbeiten an Strecke und Fahrzeugen geleistet wurden. Leider gibt es immer auch Rückschläge zu berichten. Eine Bau-firma hat beim Verlegen eines Glasfaserkabels große Schäden im Bahnhof Göstling angerichtet. Bei der Fertigstellung der U. 1 wurden weitere Mängel entdeckt: Bei einer Belastungsprobefahrt erreichte der Kessel annähernd den Betriebsdruck; allerdings mussten wir bereits bei den Verschubarbeiten eine Undichtheit im Bereich der Einströmrohre feststellen, welche leider offensichtlich auch auf

mangelhafte Montage durch die instandsetzende Firma zurückzuführen ist und sich erst jetzt offenbart hat. Es heißt also weiterhin: Nacharbeiten, nacharbeiten, nacharbeiten...

Dieses Heft wird allen langjährigen ÖGLB-Mitgliedern Freude bereiten, die gerne in Erinnerungen schwelgen. In unserer neuen Serie „Es war einmal in Österreich...“ liefern wir Erinnerungen an das Schmalspurfestival in Obergrafendorf im Jahr 1989, also genau vor 30 Jahren. Ich selbst war leider nicht dabei, habe aber schon unzählige Anekdoten von diesem Höhepunkt in der Vereinsgeschichte gehört.

Im Interview stellen wir nicht nur unser Gründungsmitglied Franz „Billy“ Munsch vor; „Billy“, wie wir ihn alle nennen, liefert im Anschluss einen launigen Bericht, wie zum ersten Mal die Strecke von Mitgliedern der kurz darauf gegründeten ÖGLB mit seiner eigenen Lok, der Reichraming 4, befahren wurde. Lesenswert, auch zwischen den Zeilen!

Noch ein Hinweis in eigener Sache:

Beim jährlichen Statistik-Bericht haben wir uns bemüht die Grafiken noch ansprechender

zu gestalten. Dabei ergaben sich leider häufig Veränderungen der Aussagekraft und einige Werte wurden falsch übernommen. Der Autor Wolfgang Thier stellt daher dem interessierten Leser gerne jene Grafiken zur Verfügung, die er auch bei der Hauptversammlung gezeigt hat. Sie können sich gerne direkt an den Autor wenden oder Sie schicken uns ein E-Mail: info@lokalbahnen.at.

Viel Vergnügen mit diesem Heft! ■

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

Großer Andrang bei 40-Jahr-Feier

von Ferdinand Drexler

Am 17. Juni 1979 war es eine Premiere, als die E-Lok E II und die Dampflok D1 „Floriana“ mit ihren Personenzügen abfuhren: Die erste Museumsbahn Niederösterreichs und zugleich die zweite in Österreich hatte ihren Betrieb aufgenommen! Vierzig Jahre später verkehrt die Museumsbahn immer noch.

Deshalb wurde dieses runde Jubiläum am 27. Juli 2019 mit einem Bahnhofsfest in Reichenau mit Eisenbahnbegeisterten und Anrainern gefeiert. Das Fest war mit vollen Zügen und über 200 Gästen ein voller Erfolg!

Sonne, Eisenbahn, Musik und Essen – da kommt im Bahnhof Reichenau eine richtige Volksfest-Stimmung auf.

▼ Foto: Albert Malli

Am 1. September 1926 wurde der planmäßige Personenverkehr auf der Höllentalbahn aufgenommen und aufgrund wirtschaftlicher Gründe am 1. Juli 1963 nach 37 Jahren eingestellt. Bis zum Jahr 1979 – 26 Jahre lang – verkehrten danach keine öffentlichen Personenzüge mehr auf der Strecke, womit seit der Eröffnung der Museumseisenbahn bereits länger Personenzüge fahren als wäh-



rend des regulären Betriebs in der Zeit der Lokalbahn!

Anlässlich dieses Jubiläums lud die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen am 27. Juli 2019 ihre Mitglieder und die Bevölkerung zu einem Bahnhofsfest in Reichenau ein. Bei zunächst bestem Sommerwetter erwartete die rund 200 Besucher ein vielfältiges Programm. Auch der Bür-



*Für den musikalischen Rahmen sorgte die Preiner Trachtenkapelle mit zünftiger Volksmusik.
Foto: Albert Malli*

germeister der Marktgemeinde Reichenau Johann Döllner und die geschäftsführende Gemeinderätin Ulli Marvan konnten bei der Feier als Gäste begrüßt werden.

Nach einer kurzen Begrüßung durch den Vereinspräsidenten Albert Malli betonte Johann Döllner in seiner Rede die Bedeutung der Höllentalbahn im Kultur- und Tourismusangebot der Gemein-

de Reichenau und würdigte die Arbeit der ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihren Erhalt. Unser Ehrenmitglied Johannes Strobl blickte in seiner Ansprache auf die teilweise schwierigen Anfänge der

Museumsbahn im Höllental zurück und erinnerte an ein paar Meilensteine aus vierzig Jahren Museumsbahn, wie etwa der Wiedererrichtung des originalen Triebwagens oder der Tatsache, dass der Verein im Rahmen der

Erhaltungsarbeiten de facto die gesamte Strecke bereits einmal neu gebaut hat. Mit seinen Erinnerungen schloss sich auch ein Kreis, hatte er doch bereits bei der Eröffnung der Museumsbahn eine Festrede an der gleichen Stelle gehalten.

Im Bahnhof Reichenau waren diverse Arbeitsfahrzeuge aus über vierzig Jahren Vereinszeit ausgestellt. Die ehrenamtlichen Mitarbeiter boten bei verschiedenen Mitmachstationen die Möglichkeit, einen Eindruck davon zu gewinnen, was es bedeutet eine Museumsbahnstrecke zu erhalten. So konnte man sich am Oberbau beim Bohren und Sägen der Schienen – wie früher mit der Hand – sowie beim Nageln der Schienen versuchen. Aber auch das Gabeln von Schotter oder das



*Für das leibliche Wohl im Bahnhof Reichenau sorgte Melanie Weber mit ihrem Team von „Meli's Stüberl“.
Foto: Albert Malli*



*Die geschäftsführende Gemeinderätin Ulli Marvan (li.) und der Reichenauer Bürgermeister Johann Döllner (re.) freuen sich mit ÖGLB-Präsident Albert Malli (Mitte) über die gelungene Feier.
Foto: Ferdinand Drexler*

Montieren eines Stückes Fahrleitung erforderte von den begeisterten Besuchern einiges an Kraft und Geschicklichkeit. Viel Vergnügen bereitete jungen und jung gebliebenen Besuchern die Fahrt mit dem Schienenfahrrad im Bahnhof Reichenau – einem besonderen technischen Kuriosum, das immer für Interesse sorgt - oder auch das Museumsbahn-Rätsel, winkte doch als Belohnung für einen vollständig abgestempelten Stationenpass eine Freifahrt auf der Höllentalbahn in der laufenden Saison.



Zwischen den Bahnhöfen Payerbach und Reichenau verkehrten während des Festes Sonderzüge in wechselnder Zugzusammensetzung mit Anschluss an die ÖBB-Regionalzüge, womit auch eine bequeme und autofreie An- und Abreise ermöglicht wurde. Viele Fotografen nutzten die Gelegenheit die Sonderzüge, die jedes Mal außerordentlich gut frequentiert waren, für die Nachwelt zu dokumentieren. Neben den Besuchern, die mit unseren Sonderzügen anreisten, feierten auch viele Gemeindeglieder und Nachbarn mit uns am Bahnhof Reichenau – was uns besonders freut, da es zeigt, dass wir heute ein fester und gut integrierter Bestandteil der Gemeinde Reichenau sind.

Einer der heimlichen Stars der Feier: Das Schienenfahrrad, das immer seine großen und kleinen Fans findet.

◀ Foto: Albert Malli

Aber auch für das leibliche Wohl war gesorgt! Melanie Weber und ihr Team von „Melis Stüber!“, unserem Nachbarn in Reichenau, versorgte am Bahnhof die Besucher mit warmen und kalten Imbissen und Getränken. Für den musikalischen Rahmen sorgte das „Sextett“ (Achtung: Wort-

witz!) der Preiner Trachtenkapelle mit zünftiger Volksmusik. Einziger Wehmutstropfen bei der Feier war, dass zur Mitte des Nachmittags das schwüle Sommerwetter einem heftigem Gewitter Platz machen musste und die letzten beiden Sonderzüge bei strömendem Regen verkehrten. ■



Der Sonderzug mit der E-Lok E 1 und dem ehemaligen Mariazellerbahn-Personenwagen 3147 steht im Bahnhof Reichenau zur Abfahrt bereit. Zum ersten Mal fahren die beiden Fahrzeuge in dieser Zugzusammensetzung. Foto: Albert Malli

Viele Erhaltungsarbeiten während der laufenden Betriebsaison

Von Ferdinand Drexler und Albert Malli

Am 9. Juni startete auf der Höllentalbahn bei ausgezeichnetem Wetter die aktuelle Betriebsaison. Aber auch der dadurch erhöhte Personalbedarf hielt die ehrenamtlichen Mitarbeiter nicht davon ab, weiterhin zahlreiche Arbeiten an Strecke und Fahrzeugen durchzuführen.

Großer Bericht über die Höllentalbahn in der Sonntagspresse

Unter dem Titel „Stadtflucht“ bringt die Presse regelmäßig Ausflugstipps. Die Redakteurin Mirjam Marits hat mit dem Fotografen Clemens Fabry die Höllentalbahn besucht und eine sehr stimmungsvolle Reportage verfasst. Sie schreibt: „Es fällt ziemlich leicht, sich hier auf Zeitreise zu begeben: Ein historischer Zug, der Schaffner in originalgetreuer Uniform wie anno 1926. Ein Original-Fahrschein von damals (nein, der Begriff Ticket passt hier wirklich nicht), auf dem der Fahrpreis noch in Schilling (1,40) aufgedruckt ist und der vom Schaffner mit einer alten Schaffnerzange gezwickt wird, nachdem er – stilgerecht mit seiner Trillerpfeife – die Abfahrt angekündigt hat.“

Auf schmalen Spuren durch das Höllental

Seit 40 Jahren sorgen Eisenbahnliebhaber dafür, dass die historische Höllentalbahn nach wie vor in Betrieb ist. Samstags- und freitags kann man sich auf eine nostalgische Zugfahrt begeben, die nicht nur Zug-Begeisterten Spaß macht.



Das historische Dampflokomotiv des Ferret-Pag 3.1 und Mirjam Marits erleben die Besichtigung der historischen Höllentalbahn am Rosenbach am 10. Juni. © Die Presse (Clemens Fabry)

von Mirjam Marits
10.07.2018 um 19:23

Es fällt ziemlich leicht, sich hier auf Zeitreise zu begeben: Ein historischer Zug, der Schaffner in originalgetreuer Uniform wie anno 1926. Ein Original-Fahrschein von damals (nein, der Begriff Ticket passt hier wirklich nicht), auf dem der Fahrpreis noch in Schilling (1,40) aufgedruckt ist und der vom Schaffner mit einer alten Schaffnerzange gezwickt wird, nachdem er – stilgerecht mit seiner Trillerpfeife – die Abfahrt angekündigt hat.

Der Bericht ist in der Sonntagspresse am 21. Juni erschienen und kann online nachgelesen werden:

<https://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/5662618/Auf-schmalen-Spuren-durch-das-Hoellental>

Die Nostalgiefahrt mit der Höllentalbahn beginnt tatsächlich vorbildlich nostalgisch: Nur die Fahrgäste mit ihrer modernen Kleidung und ihren Smartphones, mit denen sie die vielen, netten Details im Zuginneren festhalten (wie das alte Schild: „Es ist verboten, während der Fahrt mit dem Fahrer zu sprechen“), passen nicht so ganz in die historische Kulisse. (...)“



Der Fotograf der Presse hatte einen Blick für Details. Das Bild zeigt den Zugführer beim Einhängen der roten Scheibe auf dem hinteren Scheinwerfer des Triebwagens.
Foto: Clemens Fabry/ DiePresse

Ehemaliger Bahnhof Hirschwang geräumt

Nachdem Ende April der Bereich des ehemaligen Bahnhofs Hirschwang geräumt und die letzten dort abgestellten Güterwagen auf die sanierten „Kanalgleise“ (die Abstellgleise bei der Remise Hirschwang, die parallel zum Werkskanal verlaufen) überführt worden waren (wir be-



Der Abbau der Fahrleitungsmasten und der Transport zum Lagerplatz ist bereits voll im Gang.
Foto: Reinhard Popp

richteten im Lokalbahn-Express 2/2019), wurden die Wagen im Umfeld der Fahrzeughalle Hirschwang für weitere Arbeiten bereitgestellt.

Die Wagen waren sowohl bereits teilweise mit einer Schicht „lebendiger Natur“

bedeckt als auch mit unterschiedlichem Ladegut befüllt. Das umfasste unter anderem alte Bordwände, diverse Fahrzeug- als auch Schienen- und Weichteile sowie diverses Kleineisen. Daher wurde in den Wochen danach begonnen, die Wagen sukzessive abzuladen und die Teile zu sortieren. Nicht mehr verwendbare Holzteile wurden geschnitten und als Brennholz für den Winter eingelagert, noch verwendbare Teile für eine spätere Nutzung eingelagert und das Kleineisen zunächst grob sortiert und in Euro-Paletten umgefüllt.

Vorbereitungen für die Jubiläumsfeier mit nachhaltigem Effekt

Für unsere Feier anlässlich des



*Abgebaute Fahrleitungsteile aus dem Bahnhof Hirschwang werden in der Werkstätte aufgearbeitet.
Foto: Reinhard Popp*

Jubiläums „40 Jahre Museums-eisenbahn“ (siehe dazu auch eigenen Bericht in dieser Ausgabe) wurden zahlreiche Vorbereitungsarbeiten durchgeführt, welche auch nach der Veranstaltung dauerhafte positive Akzente im Bereich des Bahnhofs Reichenau setzen werden. Die Hälfte des Bahnhofsgleises 2 in Reichenau diente in den letzten Jahren vor allem als Abstellgleis für diverse Güterwagen. Diese Güterwagen waren nicht mehr sehr ansehnlich und die Vegetation hatte bereits Teile des Gleises für sich in Anspruch genommen. Daher wurden die in Reichenau hinterstellten Güterwagen nach



Solch lange Güterzüge verkehren auf der Höllentalbahn inzwischen nur mehr sehr selten. Die Diesellok V2 bei der Wagenüberstellung mit ihrem Zug aus immerhin 6 Wagen am Weg nach Hirschwang. Foto: Ferdinand Drexler

Hirschwang überführt und das Gleis 2 danach großräumig freigeschnitten. Auch der Garten zwischen dem Umformergebäude und dem Aufnahmegebäude im Bahnhof Reichenau verwilderte zunehmend, da jener Wohnungsmieter im Reichenauer Umformergebäude, welcher sich zuvor jahrelang der Gartenpflege angenommen hatte, ausgezogen ist. Daher wurden kleinere tote Bäume sowie dürre Büsche gerodet und dabei gefundener Müll entsorgt. Anschließend wurden die bereits zugewachsenen Blumenbeete wieder gesäubert und Sonnenblumen und Rosen gesetzt, womit sich der Garten nun

wieder als gepflegtes Stück Natur harmonisch in das Bahnhofsumfeld einfügt.

Güterwagen Gw10036 als Wohnwagen unmittelbar vor Fertigstellung

Am Güterwagen Gw 10036, welcher einem ehrenamtlichen Mitarbeiter zukünftig als Wohnwagen dienen wird, konnte bereits 2018 äußerlich sein Ursprungszustand wiederhergestellt werden (einen ausführlichen Bericht über diesen Wagen finden Sie im Lokalbahn-Express 3/2016). Nun wurden auch die Innenarbeiten abgeschlossen, sodass sich dieser Wagen nun so-

wohl außen als auch innen als perfekt aufgearbeiteter Wagen und optisch wertvolle Ergänzung in unserem Bestand historisch wertvoller Fahrzeuge präsentiert.

E-Lok EI wieder im Planbetrieb eingesetzt

Da es vermehrt Anfragen nach Fahrtagen mit unserer E-Lok E I gab, wurde beschlossen, in der Saison 2019 dieser Nachfrage an zwei Betriebstagen – am 20. Juni und am 15. August – mit einem Mischbetrieb unseres Triebwagens TW 1 und unserer E-Lok E I nachzukommen: Die ersten drei erfahrungsgemäß frequenzstärkeren Züge werden mit dem Triebwagen gefahren, alle anderen mit der E-Lok. Dieses Angebot wurde von Fahrgästen und Eisenbahnfotografen gut angenommen und bedeutete mit über 220 Fahrgästen einen sehr erfolgreichen Betriebstag für die Höllentalbahn. ■

Die E-Lok E I wartet im Bahnhof Reichenau auf Fahrgäste. Fast könnte man glauben, das Foto stammt aus den 1950er-Jahren. Dieser Eindruck entsteht aus zwei Gründen: Erstens, unser Mitglied Gerhard Drexler dieses Bild am 20. Juni 2019 mit seiner Analog-Kamera aufgenommen. Zweitens hat sich an dieser Fotostelle äußerlich nur wenig verändert. Foto: Gerhard Drexler ▶



Großer Elan trotz vieler „Baustellen“

Von Thomas G. Schäfer, Philipp Schneckner und Ingo Wiener

„Eingestürzte Stützmauern“, die komplette Erneuerung einer Eisenbahnkreuzung, die Behebung einer Gleissenkung sowie massive Fahrzeuginstandhaltungen. Diese Meilensteine lesen sich wie Mehrjahresprojekte. Aber nein, die bewundernswerte Motivation und der unermüdliche Einsatz der aktiven Ybbstaler haben dies bisher in der Saison 2019 möglich gemacht!

Reservierungen für Plan- sowie Sonderzüge neu organisiert

Unser Schriftführer Ferdinand Drexler hat bis auf weiteres die Aufgabe übernommen, die Reservierungen der Plan- und Sonderzüge zu verwalten. Durch seinen unermüdlichen Einsatz und seine Koordination mit der neuen Geschäftsführung der NÖLB-B sowie der Kommunikation mit Reiseveranstaltern, Reisebüros, dem Mostvierteltourismus und Einzelanfragenden, konnte die Zufriedenheit unserer Fahrgäste erhöht werden.

Frau Mag. Barbara Komarek, Geschäftsführerin der NÖVOG begrüßt Dr. Werner Schiendl beim Eröffnungsfest am Alpenbahnhof in St. Pölten.

Foto: NÖVOG

ÖGLB beim Eröffnungsfest am Alpenbahnhof

Nach längerer Bauzeit errichtete die NÖVOG ihre neue Betriebszentrale am Alpenbahnhof St. Pölten an der Stelle der früheren Fahrzeughalle der Mariazellerbahn.

Am 7. Mai 2019 fand das Eröffnungsfest statt, an dem u.a. Landeshauptmann-Stv. Ludwig Schleritzko, Bürgermeister Matthias Stadler (St. Pölten) und viele Ehrengäste teilnahmen. Seitens unserer beiden NÖLB-Gesell-



schaften waren die Geschäftsführer Karl G. Becker, DI Dr. Andreas Juhasz und ÖGLB-Ehrenpräsident Dr. Werner Schiendl eingeladen und nahmen an dieser Veranstaltung teil.

Zahlreiche Erhaltungsarbeiten bei laufender Saison: „Der Dreck muss weg!“

Im Bahnhof Kienberg wurde das Heizhaus aufgeräumt, die Schlackehaufen beim Bekohlungsgleis und der Boden der Drehscheibe ausgebaggert. Die Schneepflüge konnten vom Bewuchs befreit und hinter die Wagenhalle transportiert werden. Diverse kleine Schrotthaufen wurden zu einem großen zusammengetragen und auch einiges Altmaterial und Müll im Zuge der Aufräumaktionen entsorgt. Gründliche Reinigungen im Bereich des Heizhauses und der Wagenhalle mit dem Kärcher rundeten die Aktion „Der Dreck muss weg“ bisher ab.

Große Schäden im Bahnhof Göstling bei Verlegung eines Glasfaserkabels

Im Zuge eines Besichtigungstermins des Bahnhofes Göstling mussten wir feststellen, dass die Gleisanlagen im Bahnhof durch die Glasfaserkabel-Verlegearbeiten

jener Baufirma, welche uns bereits in einem ersten Bauabschnitt im Frühling diesen Jahres die Seilzüge des Stellwerkes zerstört hat, weitere Gleisanlagen massiv beschädigt hat. Die Weichen können seit damals nur mehr mit extremem Aufwand händisch gestellt werden. In einem weiteren Bauabschnitt – trotz zwischenzeitlich geführter Gespräche zur Wiederinstandsetzung – hat die Baufirma die Gleise abschnittsweise untergraben und dabei auf einigen Metern die Schwellen entfernt, diese nicht ersetzt und danach einfach alles mit Schotter zugeschüttet. Gleisbau sieht leider anders aus!

Dadurch ist der Bahnhof Göstling nun endgültig völlig unbenutzbar geworden. Sonderzüge nach Göstling – etliche bereits geplante Fotozüge mit bestellter Bespannung und Haltepunkten – mussten abgesagt werden und mit den Reiseveranstaltern oftmals langwierige und schwierige Verhandlungen wegen eines Ersatzprogramms geführt werden. Der Einnahmengang hierdurch ist leider beträchtlich.

Sanierung einer Stützmauer bei Gaming sowie „Vegetationskontrolle“

Im Juni erhielten wir vom Amtsdirektor der Gemeinde Gaming ein

Schreiben, in dem wir informiert wurden, dass es infolge eines Unwetters am Donnerstag, den 20. Juni zu einem „Einsturz einer Stützmauer“ der Bahnanlage gekommen und durch talabwärts rollende Steine eine Beschädigung an der Fassade eines Wohnhauses entstanden war.

Nach Begutachtung der Stützmauer – ihr Zustand war aufgrund von Witterungseinflüssen sanierungsbedürftig, allerdings nicht betriebssicherheitsbeeinträchtigend – und Kontaktaufnahme mit einer lokalen Baufirma, welche uns mit einem Schreitbagger unterstützte, sowie dem aktiven Einsatz von Michael Kaltenegger, Stephan Rewitzer, Jack Riegler und Philipp Schneckner konnte der Schaden Mitte Juli innerhalb von drei Tagen behoben werden.

Während der Baggerarbeiten machten sich einzelne Mitglieder daran, die Strecke von Bewuchs zu befreien und legten einige Streckenabschnitte wieder frei, die zum Teil sehr stark zugewachsen waren.

Wahrlich spektakulär tastete sich der Schreitbagger, welcher zuvor per Rollwagen zur Baustelle transportiert wurde, zur Stützmauer vor, um hier die Sanierung mit neuen Steinen durchzuführen.

Foto: Stephan Rewitzer, aufgenommen am 17. Juli 2019. ►

Erneuerung der Eisenbahnkreuzung (EK) „Paula“

Seitens der Gemeinde Lunz wurden wir kontaktiert, dass die Eisenbahnkreuzung nahe dem „Gasthof zur Paula“ diesen Sommer neu asphaltiert werden soll. Im Zuge des Abstimmungsgesprächs mit dem zuständigen Leiter des Bauamtes, Herrn Heinrich Huber, wurde uns auch seitens der Gemeinde Unterstützung bei den Gleisbauarbeiten durch einen



Kleinbagger, einen LKW mit Kran sowie personelle Unterstützung durch einen Gemeindeangestellten, Herrn Andreas Leichtfried, angeboten.

Damit und vor allem auch Dank der tatkräftigen Unterstützung einiger Vereinskollegen und einer aktiven Vereinskollegin aus Deutschland (Kathrin Findeis, Reinhard Mestan, Stephan Rewitzer, Jack Riegler, Philipp Schneckner, Reinhard Schwarz, Wolfgang Waschnig und Ingo Wiener) konnte der Umbau des betreffenden Gleisjoches von Holz- auf Stahlschwellen, der Einbau der Führungsschienen und der Ersatz von ca. 12 weiteren Holzschwellen durch Stahlschwellen im Nachbarbereich der EK in nur zwei Tagen vollständig bewältigt werden. Außerdem wurde der bergseitige Entwässerungskanal gereinigt und ein Entwässerungsrohr in Richtung Entwässerungsgraben der Haltestelle Paula eingegraben,

sodass künftig die Überschwemmung der EK und des Gastgartens des „Gasthof zur Paula“ verhindert wird.

In diesem Zusammenhang soll auch auf das wunderschöne neue Haltestellenschild „Gasthof zur Paula“ hingewiesen werden, welches Jack Riegler angefertigt hat.



Das nennen wir gelebte Gemeinschaftsarbeit! Unterstützt durch einen Kleinbagger, einen LKW mit Kran und Andreas Leichtfried (bedient den Kran) von der Gemeinde Lunz/See, wurde am 6. August 2019 mit Hochdruck an der Sanierung der Eisenbahnkreuzung „Paula“ gearbeitet. In Blickrichtung Pfaffenschlag befindet sich hinter dem LKW der Bauzug, bespannt mit der 2093.01.

Foto: Ingo Wiener, aufgenommen am 6. August 2019

Behebung einer Gleissenkung und Abtransport von Schwellen und Bäumen

Im Zuge der Bauarbeiten bei der EK Paula wurde auch die deutliche Senkung im Gleis am talseitigen Ende der Haltestelle Amonhaus durch Einrichten der Gleise, Tausch zweier Schwellen von Holz auf Stahl, Nachschottern und Stopfen behoben.

Im Bereich des Bahnwanderweges Pfaffenschlag – Lunz wurden die alten Holzschwellen – Überbleibsel früherer Gleisbaustellen – entfernt, sodass der Wanderweg nun gefahrlos begangen werden kann und andererseits die Bahntrasse optisch aufgewertet wird.

Bei der Wetterbachbrücke wurden einige Baumstämme, welche im Zuge der Frühjahrsfreischneideaktion provisorisch neben der Strecke gelagert waren, abtransportiert sowie weitere Stämme – welche in Richtung Gleis ragten – großräumig entfernt.

Der „Altwater“ unserer Dampflokomotivegruppe und langjährige Geschäftsführer und Betriebsleiter Peter Rauch beim Ausmauern der Rauchkammer unserer U.I.

Foto: Thomas G. Schäfer

Dampflokomotive U.I: Nacharbeiten, nacharbeiten, nacharbeiten...

In der letzten Ausgabe des Lokalbahnexpress berichteten wir über eine erste Probefahrt nach Garming und retour. In den Wochen darauf wurden weitere Bauteile revidiert und andere von der unsachgemäßen Überlackierung befreit und danach aufgearbeitet.

Noch vor der Begutachtung durch den Kesselinspektor wurde in der Feuerbox die Feuermauer eingebaut, welche zur Schonung der Siederohrenden („Bördel“) in der Box bei unserem Streckenprofil unerlässlich ist und auch die



Ausmauerung der Rauchkammer – welche aufgrund mangelhafter Ausführung entfernt werden musste – wiederhergestellt.

In weiterer Folge wurde auch das Funkensieb in der Rauchkammer neu gefertigt. Der vordere Einschub, welcher zum Anbrennen entfernt werden kann, wurde bereits zuvor instandgesetzt; seitlich und vor allem im Bereich zur Rauchkammerrohrwand stellte sich die Montage allerdings als Maßarbeit dar. Aufgrund der gewählten Methode, auf einem Rahmen mit Bohrungen das Sieb mit Splinten und Beilagscheiben zu sichern, ist auch eine rasche Demontage zu Revisionszwecken möglich.

Am Freitag, den 21. Juni war es dann soweit: An diesem Tag fand die Begutachtung durch den Kesselinspektor statt. Nachdem unser langjähriger Gutachter des TÜV Süd, Herr DI Herbert Krisch mit Ende 2018 in Pension gegangen war, wurde diese Inspektion erstmals durch seinen Nachfolger, Herrn Ing. Thomas Preisl, durchgeführt. Das Prozedere ist unverändert; die einwandfreie Funktionsweise sämtlicher gesetzlich vorgeschriebener Kesseleinrichtungen wurde kontrolliert. Eine Belastungsprobefahrt unter Beisein des Kesselinspektors rundete

die Kontrolle ab - Inspektion bestanden!

An den Wochenenden danach wurden unter anderem noch sämtliche Rohre der Sandungseinrichtung korrekt ausgerichtet und befestigt, die Dichtung der Rauchkammertüre wiederhergestellt und die Aufarbeitung der Fahrzeugelektrik weiter vorangetrieben.

Am Wochenende 3. und 4. August sollte eine weitere Belastungsprobefahrt stattfinden – allein sie endete in der Zugförderung Kienberg. Der Kessel erreichte annähernd den Betriebsdruck; allerdings mussten wir bereits bei den Verschubarbeiten eine Undichtigkeit im Bereich der Einströmröhre feststellen, welche leider offensichtlich auch auf mangelhafte Montage durch die instandsetzende Firma zurückzuführen ist und sich erst jetzt offenbart hat. Zur Behebung müssen hier in der Rauchkammer das Funkensieb entfernt und in weiterer Folge die entsprechenden Rohrverbindungen kontrolliert werden. Eine Arbeit, mit welcher wir in diesem Stadium leider nicht gerechnet haben. Aber nach dem bisherigen Verlauf an erforderlichen Arbeiten nach der „Instandsetzung“ lassen wir uns hierdurch nicht demotivieren – es gilt weiter

nach vorne zu blicken und unser Ziel nicht aus den Augen zu verlieren: unsere U.1 so rasch wie möglich für Sie, liebe Leserinnen und Leser und alle Interessierte und Freunde, wieder für den Plan- und Sonderzugeinsatz verfügbar zu machen.

der Druckluftbremsanlage gelöst, worauf die Spannrolle in die Riemenscheibe des Kompressors eingeschlagen und zerbrochen ist – hat nun eine neu nachgefertigte Riemenscheibe und neue Lager für die Nabe erhalten. Erste Probeläufe sind zufriedenstellend



Die U.1 präsentiert sich am 4. August 2019 bereits mit ihren aufgearbeiteten Lokschildern vor dem Heizhaus in Kienberg. Gut zu erkennen sind hier auch die gereinigten Gleisanlagen im Bereich der Zugförderung. Foto: Thomas G. Schäfer

Neue Riemenscheibe für Diesellok 2099.01

Die aufgrund eines Schadens untaugliche 2099.01 – hier hatte sich die Befestigung des Riemenspanners für den Kompressor

verlaufen. Somit kann auch wieder mit einem Einsatz dieser doch leistungsstarken Lokomotive gerechnet werden, um im Planverkehr aber auch im Bauzugsdienst mit Traktionsleistung zu unterstützen.

Ausbesserungsarbeiten bei Diesellok 2093.01

An diesem Fahrzeug fanden – trotz Planzugbetrieb – dringend notwendige Ausbesserungsarbeiten statt. Das defekte Sandrohr und die mangelhafte Befestigung des Schienenräumers wurden sachgemäß repariert.

Außerdem wurden die im Rahmen des diesjährigen Gutachtens bemängelten Punkte wie die Abrutschsicherung auf den Trittbrettern mittels Riffelblechprofilen hergestellt sowie Anschlussstellen und Anschlusskabel am Fahrmotor isoliert.

Bremsrevision für die Diesellok 2092.01

Hier wurden umfangreiche Revisionsarbeiten an der Bremsanlage sowie der fällige Wechsel von Motor- und Wandlergetriebeöl durchgeführt.

Bremsrevision bei Personenwagen Ci II und Ci 256

Während der Aufarbeitung des Bremszylinders wurde auch die Handbremse wieder vollständig instandgesetzt, die Bremsklötze gegen neue getauscht und an-

schließend das Bremsgestänge eingestellt.

Auch beim Personenwagen Ci 256 wurde der Bremszylinder aufgearbeitet, die Bremsklötze getauscht und das Bremsgestänge nachgestellt.

Neue Achse für Personenwagen Ci 12

Bei diesem Fahrzeug wurde eine Achse, die bereits extreme Flachstellen aufwies, getauscht. Außerdem wurde eine schadhafte Trichterkupplung samt Balanciereisen und den entsprechenden Aufhängungselementen getauscht.

Hauptuntersuchung (HU) für Personenwagen Bi 3860

Die neue Geschäftsführung der NÖLB-B hat sich ein wesentliches Ziel gesetzt: Es soll nun jährlich ein Personenwagen einer Hauptuntersuchung und somit einer kompletten Instandsetzung zugeführt werden. Nur so kann erreicht werden, dass hier ein entsprechender Wagenpark in einem nachhaltig wünschenswerten Zustand geschaffen wird. Bisherige Teilausbesserungen und „Kosmetikarbeiten“ führten leider zu keinem Erfolg was den Zustand der Fahrzeuge betrifft.

Wesentliche Schritte in der Gesamtaufarbeitung des Wagens wurden bereits durchgeführt. So wurde beispielsweise der alte Lack des Wagenkastens komplett entfernt, alte durchgerostete Blechteile erneuert oder sogar neu angefertigt. Der blanke Wagenkasten soll anschließend gekittet und neu lackiert werden. Wir werden über den weiteren Fortschritt im Rahmen der Aufarbeitung berichten.

Aufarbeitung des Bahnerhaltungswagens BEWi

Die Aufarbeitung unseres Bahnerhaltungswagens mit seinem Kran wurde begonnen. Unter anderem wurden der Bremszylinder aufgearbeitet, Bremsklöt-

ze getauscht sowie die rechte Stütze repariert und umgebaut. Hydraulikeinrichtungen wurden revidiert und Werkzeuge wie Greifer, Schaufeln sowie unser Mähgerät wieder instandgesetzt. Dieses Fahrzeug und die entsprechenden Werkzeuge sind für die Bahnerhaltung unerlässliche Hilfsmittel, da viele Arbeiten mit bloßem Personeneinsatz nicht bewältigt werden können. ■

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

Es war einmal

Schmalspurfestival 1989

Von Werner Schiendl

Anfang August 1989 veranstalteten die ÖBB im weitläufigen Bahnhofsgelände von Obergrafendorf eine seither nie übertrroffene Festveranstaltung unter dem Motto „100 Jahre Schmalspur in Österreich“.

Anlass für die Festveranstaltung unter dem Motto „100 Jahre Schmalspur in Österreich“ war die 1889 erfolgte Betriebsaufnah-

me der Steyrtalbahn, der ersten 760-mm-Bahn im Bereich der heutigen Republik Österreich. In Zusammenwirken vieler en-



Stolz präsentierten sich in Obergrafendorf vor den exzellent renovierten (teilweise neu gebauten) ÖGLB-Fahrzeugen „Molln“ StB Nr. 4 und BC 9, beide von der 1889 eröffneten Steyrtalbahn stammend, einige Vereinsaktive in den damals neu beschafften k. u. k. Lokalbahnuniformen. Von rechts nach links: Rudi Lamich sen., Hans Strobl, Wolfgang Thier, Kurt Puchinger, Bernd Pichlhöfer und Herbert Aigner.

Foto: Werner Schiendl



Am Festgelände in Obergrafendorf waren der LBP-H-Beiwagen Ba 11 und unser Barwagen Ci 204, damals blau mit Puntigamer-Bier-Werbung, ausgestellt und von unseren Mitarbeiterinnen bewirtschaftet. Es war das einzige Mal, dass ein original-LBP-H-Fahrzeug auf ÖBB-Gleisen fuhr. Foto: Werner Schiendl

Oben: Auch unsere damals noch grüne U.1 als Vorspann vor der 399.04 beförderte einen Wagenzug aus ÖGLB- und ÖBB-Wagen von St. Pölten nach Kirchberg/Pielach. Im Vordergrund im Blauzeug unser Lokführer Peter Rauch (Zweiter von rechts). Foto: Werner Schiendl

gagierter Eisenbahner wurden Schmalspurfahrzeuge aus ganz Österreich und allen Schmalspurvereinen in die Zugförderung Obergrafendorf gebracht und soweit sie betriebsfähig waren mit interessanten Sonderzügen zwischen St. Pölten, Mariazell und Mank an mehreren Tagen in Betrieb genommen. Besonders sei hier der Organisation durch Hans Gerersdorfer und Wieland Zimmer gedacht. Die ÖGLB stellte einen der größten Anteile an den teilnehmenden Fahrzeugen: U. 1 (ÖBB 298.51),

„Molln“ (ÖBB 298.104), 2190.01, Ba 11 (LBP-H), BC 9 (ÖBB 97005), Ci 12 und 13, Ci 204 (ÖBB Bi 3655), Ci 256 (ÖBB Bi 3614), Bi 3860 und Gc 250 (ÖBB Gw 10067). Mit diesen Fahrzeugen und unseren Mit-

An drei Tagen im August 1989 fuhr ein reinrassiger ÖGLB-Zug von St. Pölten Hbf. nach Obergrafendorf im Regelverkehr der ÖBB (heute unmöglich!) mit vereinseigenem Personal zusammen mit ÖBB-Mitarbeitern. Im Bild „Molln“ StB Nr. 4, Ci 256, BC 9 und Bi 3860. Foto: Werner Schiendl ▶



arbeitern in historischen Uniformen wurden die ÖGLB und die Höllentalbahn vielen Besuchern erstmals bekannt.

Das Jahr 1989 hatte der ÖGLB die größten Höhepunkte in ihrer bisherigen Existenz gebracht: Die

Inbetriebnahme der 99-jährigen Dampflok „Molln“ und des Steyraltalbahnen-Personenwagens BC 9, die Festveranstaltung „10 Jahre Höllental-Express“ und die Teilnahme an „100 Jahre Schmalspur“ in Obergrafendorf. ■



Das gibt es wahrscheinlich nie wieder. Große Lokparade von sechs historisch wichtigen Schmalspurdampfloks vor dem Heizhaus in Obergrafendorf! Mit dabei die beiden ÖGLB-Dampfloks U.1 (2. von links) und „Molln“ (6. von links). Foto: Werner Schiendl

Ein Gesicht der ÖGLB: Billy Munsch

Von Ferdinand Drexler

Interview

Seine Lieblingslok ist die „Reichraming 4“, die er gekauft und zur Höllentalbahn gebracht hat. Sein „Baby“ war aber immer die Umformanlage in Reichenau, die er jahrzehntelang intensiv betreut hat.

Noch heute schult er Kollegen auf die-
se Anlage ein: „Wir haben dieses Ding
gehegt, gestreichelt, ‚gebusselt‘ und
wirklich gewissenhaftest bedient und
gewartet.“ Unser Gründungsmitglied
Franz „Billy“ Munsch im Interview.

Ferdinand: Was war dein erster Kon-
takt mit der ÖGLB?

Billy: Mein erster Kontakt war die
Gründungsveranstaltung.

Aber mit Hans Strobl, Werner



Während der Führung durch die Umformanlage in Reichenau bedient Billy die mechanischen Schalter seines „Babys“. 1. Juli 2018

Foto: Ferdinand Drexler

Schiendl und anderen gab es schon eine Vorgeschichte bei der Gurktalbahn?

Ich bin zum ersten Mal zufällig als ganz gewöhnlicher Tourist dorthin gekommen. Ich war mit meiner damaligen Frau und meinen zwei Kindern in Kärnten auf Urlaub und wir sind als normale Fahrgäste mitgefahren. In der darauffolgenden Woche bin ich dann einmal auf gut Glück hingefahren und habe geschaut, was sich dort tut.

Da haben gerade Peter Orasch und Gert Schneider versucht, die ehemalige Waldbahnlok „Reichraming 4“ in Betrieb zu nehmen. Das hat natürlich nicht auf Anhieb funktioniert, weil sie ernstere Schäden gehabt hat und das hat mich animiert, mitzuhelfen. Ich habe mich mit dieser Maschine beschäftigt und sie dann sogar gekauft. Ich habe die Maschine kleinweise fahrbereit hergerichtet. Sie ist dann längere Zeit im Gurktal als Vershub- und Bauzuglok gefahren, und dann bei der Höllentalbahn.

(Anmerkung: Den Erstein-satz der „Reichraming 4“ be-schreibt Franz „Billy“ Munsch im darauffolgenden Artikel.

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

Keine Ahnung, das ist 40 Jahre her. Ich habe keine Ahnung mehr, was ich am ersten Tag dort gemacht habe.

An welches Ereignis erinnerst du dich gerne zurück?

Natürlich an die Eröffnungs-veranstaltung. Es war der Stolz, dass wir es immerhin so weit gebracht und die Bewilligungen bekommen haben, dass wir fahren dürfen – und dass auch ein Zug bereitsteht. Der erste Zug bestand aus fünf oder sechs Wagen von der Mürzzuschlag-Hö-nigsberg-Werksbahn von Schoeller-Bleckmann und einer E-Lok. Die Wagen haben für die Eröffnung und die folgenden Betriebstage dieser Saison eine Sonderbewilligung bekommen, weil sie natürlich allem Mög-lichen entsprochen haben, aber

*Billy beim Interview in seiner Wohnung am 7. 8. 2019.
Foto: Ferdinand Drexler* ▶

Eckdaten

Franz „Billy“ Munsch

...

Ich bin bei der ÖGLB seit 1977

Ich bin aktiv auf der Höllentalbahn und Ybbstalbahn

...

Drei Worte, die mich beschreiben: manchmal ein bisschen stur, im Gro-ßen und Ganzen sehr tolerant, bedacht darauf, etwas ohne Eskalation zu erledigen.

...

Meine Tätigkeiten bei der ÖGLB: Zugdienst, Elektrodienst, wenn not-wendig Mädchen für alles; Techn. Referent (~Betriebsleiter).



nicht irgendwelchen Normen für Einstiegshöhe, Breite, etc.

Das nächste war, dass wir die zwei Mixnitzer Waggons Ci 12 und Ci 13 von den Kärntner Museumsbahnen beschafft haben. Diese Wagen sind dann bei uns durch eine Wagenbaufirma neu aufgebaut und in Betrieb gesetzt worden. Sie sehen aus als wären sie hundert Jahre alt, haben aber innen unter dem Holz ein Stahlgerüst. Es gab damals die Bedingung, dass keine reinen Holzkastenvagen mehr aufgebaut werden dürfen.

Was war für dich eine besonders einprägsame Erfahrung?

Das war die ziemlich mühsam zu behebende Entgleisung in der Talhofschleife in den Anfangsjahren. Kollege Heinz Hahn ist an einem Samstag mit der E-Lok den ersten Leerzug nach Payerbach gefahren. Damals mussten wir die Gleise nicht selbst erhalten, weil die Lokalbahn noch in Betrieb war und den Güterverkehr darauf abgewickelt hat. Das hat den Vorteil gehabt, dass man sich nicht viel um den Oberbau kümmern musste, hat aber im Fall dieser Entgleisung den Nachteil gehabt, dass wir das Gleis bis Montag Früh unbedingt wieder

in einen betriebsfähigen und befahrbaren Zustand bringen mussten, weil sonst hätte uns die Lokalbahn ziemlichen Ärger gemacht. Bei dieser Entgleisung sind auf ca. zwei oder drei Schienenlängen die Schienen einfach weggeklappt und die Lok ist im Winkel von dreißig Grad zum Gleis gestanden. Als erstes mussten wir die Lok einmal hochbocken, weil es nichts zum Draufstellen gegeben hat, dann die Lok wieder in die Position drehen, dass sie auf das Gleis überhaupt passen würde, wenn ein Gleis vorhanden wäre, und dann unter der hochgebockten Lok die Schienen wieder soweit aufrichten, befestigen und nageln, dass man zumindest die Lok wieder daraufstellen kann. Das hat auch funktioniert und der Maschine ist gar nichts passiert. Wir haben die Fahrzeuge dann weggebracht und bis Sonntagabend gearbeitet um das Gleis in einen Zustand zu bringen, bei dem die Lokalbahn wieder ohne Entgleisungsgefahr drüberfahren kann.

Was ist deine Lieblingsstelle auf deiner Strecke und warum?

Es gibt eindeutig eine Lieblingsstelle bei der Höllentalbahn und das ist das Unterwerk Reichenau. Das ist mein Liebling, mit dem ich

mich eigentlich von Beginn an intensiv beschäftige. Gemeinsam mit dem Kollegen Filinger war das unser „Baby“. Wir haben dieses Ding gehegt, gestreichelt, „gebusselt“ und wirklich gewissenhaftest bedient und gewartet. Es hat eigentlich immer alles funktioniert und mir gefällt diese Mechanik ganz wunderbar. Elektrotechnik hat mich als Kind schon fasziniert und Spaß gemacht, aber das Unterwerk Reichenau ist eindeutig mein Highlight.

Gibt es für dich eine Lieblingslok oder ein Lieblingstriebfahrzeug?

Eigentlich meine eigene Lok, die „Reichraming 4“, die praktisch unser „Einstiegsgeschenk“ an die Lokalbahn war. Auch die 2190.01, die lange Zeit im Höllental war, ist dort sehr schön zu fahren gewesen. Die E-Loks natürlich auch, weil die wieder etwas so Kurioses sind. Ich habe immer gesagt, man muss mit der E-Lok eigentlich nicht fahren können, man muss sich nur trauen. Tech-



Billy als Triebfahrzeugführer auf der 2093.01. Datum und Fotograf unbekannt.

nisch gesehen sind die E-Loks von der Handhabung und Bedienung ganz simpel - sie haben so gut wie nichts außer einem Fahrshalter und einer Handbremse - aber gewöhnungsbedürftig ist es, die Nickbewegungen, die diese Loks machen, geistig unbeschadet zu überstehen. Schön war ja auch die Zeit, als wir noch beide Loks mit der „optischen Vielfachsteuerung“ in Betrieb gehabt haben. Die Loks sind Führerstand an Führerstand gefahren und du hast als zweiter Lokführer auf der Zuglok geschaut, was macht der Lokführer auf der Vorspannlok und wenn der geschaltet hat, hast du es hinten genauso gemacht ohne dass du auf die Strecke geschaut hast.

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

In erster Linie, aber das hat weniger mit der Bahn, sondern allgemein mit dem Verhalten in einem Verein zu tun, nicht gleich bei einer Sache aufbrausen, sondern zuerst die Argumente der Leute anhören. Außerdem tolerant und nicht persönlich beleidigt zu sein sowie die Bereitschaft zu haben, bei jeder notwendigen Tätigkeit mitzuarbeiten, egal ob einem das wirklich Spaß macht oder nicht. Natürlich sucht man

sich „Zuckerln“ heraus, für die man persönlich Interesse hat, aber man muss die Bereitschaft haben bei allen Dingen mitzuhelfen, die wichtig sind um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Was sicher nicht geht ist, sofort mit der Lok zu fahren. Mitfahren kann man, aber man muss einem neuen Kollegen klarmachen, dass es Vorschriften, Prüfungen, Bestimmungen usw. gibt, die man sukzessive erfüllen muss bevor man fahren kann. Dann macht das Ganze eigentlich durchaus Spaß.

Was wünschst du der ÖGLB für die Zukunft?

Ich wünsche ihr, dass der Betrieb so wie bisher ohne ernstzunehmende Schwierigkeiten – damit meine ich technische echte Probleme, wo man sagt, das ist mit noch so viel Fleiß von uns selbst nicht mehr zu reparieren – unfall- und störungsfrei abläuft. Mehr kann man sich eigentlich gar nicht wünschen. Schön wäre es natürlich, wenn man es verwirklichen könnte, die Strecke der Höllentalbahn wieder bis zur Raxseilbahn zu verlängern. Ich bin persönlich aber eher Realist und glaube leider nicht, dass sich das wirklich umsetzen und verwirklichen ließe. ■

Billy's erste Er-(Be-)fahrtung

Von Franz „Billy“ Munsch

Seit 40 Jahren verkehren auf der Höllentalbahn Museumszüge, seit 42 Jahren existiert die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen. Die ersten Kontakte gab es bereits ein Jahr vor der Gründung, 1976. Franz „Billy“ Munsch, einer der Gründungsmitglieder, erinnert sich noch sehr gut an seine erste Fahrt auf der Höllentalbahn.

Mein Start bei der Lokbahn Payerbach – Hirschwang war fürs Erste recht mühsam. Die einzige Strecken-Diesellok D 1 der L.B.P.-H. hatte dringend eine Hauptausbesserung nötig. Ein Ersatz für die Dauer der Reparatur war unumgänglich, da die zweite bei der Bahn vorhandene Diesellok für den Streckendienst nur bedingt tauglich war. Erstens war sie mit knapp über 50 PS nicht gerade ein „Kraftlackl“. Man hätte mit ihr nur wenige beladene Waggons über den Artzberg bringen können und daher die Züge zwischen Payerbach und Reichenau geteilt führen müssen, was allerdings ziemlich viel Zeit und Geld gekostet hätte. Zweitens wurde die Lok auch dringend für den Verschub in der Papierfabrik gebraucht und ein Verschub der Wagen mit dem Gabelstapler oder per Muskelkraft war auch nicht das Wahre.

In dieser Situation konnte der damalige Betriebsleiter der Gurkthalbahn-Museumsbahn in Kärnten, Egon Charlemont, Kontakte zur Betriebsleitung der Lokbahn in Hirschwang herstellen und die in meinem Besitz befindliche, in Treibach stationierte, Lok 4 der ehemaligen Waldbahn Reichraming in Oberösterreich als Überbrückung für die Dauer der D 1-Ausbesserung anbieten. Nach einigem Hin- und Her war es dann entschieden: Die Reichraming 4 kommt auf Besuch ins Höllental!

Ich war natürlich mächtig stolz: MEINE Lok im Einsatz auf einer „richtigen“ Bahn! Bald wurde das gute Stück zusammen mit zwei kleinen Personenwagen der ehemaligen Schoeller-Bleckmann-Werksbahn aus Hönigsberg in Treibach verladen und

auf die Reise nach Payerbach geschickt. Endlich dort angekommen musste sie natürlich sofort abgeladen werden, was damals gar nicht so lustig und einfach war. Von misstrauischen Blicken der Lokbahner begleitet gelang es uns aber ohne Probleme, die doch über 9 Tonnen schwere Maschine auf die Schienen zu stellen und auch die Abladung der beiden Personenwagen ging ohne Ärger recht flott voran.

Uff, endlich stand unser Zug schön brav in Payerbach. So, wie geht's denn nun weiter? Werden wir an den Lokbahnzug angehängt? Oder holt uns die Diesellok D 1 extra ab? Na ja, einfach mal fragen. Schließlich kennt man doch die „Spielregeln“ der ÖBB, da muss natürlich alles ganz genau eingehalten werden: Laufbewilligung, Fahrplan, Lotse etc. Die Überraschung für uns war dann die lapidare Antwort des Lademeisters: „Jo fohrts halt hintre, wissts eh wos hinmissts“. Keine Rede von Lotsen oder sonstigen Aufsichtsorganen, keine Frage nach Streckenkenntnissen und Ähnlichem. Das wäre heute völlig undenkbar.

Herrlich, zum ersten Mal mit unserem Zug auf der Lokbahn

fahren dürfen! Also nichts wie weg, bevor doch noch irgendwer auf „dumme Gedanken“ kommt. Wir, Werner Fritthum und ich, haben den Zug noch einmal umrundet, Kupplungen kontrolliert, uns vom Vorhandensein des Zugschlusses überzeugt. Ja natürlich, das muss doch sein auf so einer langen und steilen Bergstrecke....

Jetzt geht's los! Werner am letzten Wagen (Schlussbremsler!), ich auf der Lok, ein Pfiff – Abfahrt. Voll Freude ging's nun erst einmal in die Steigung in Richtung Hirschwang. Die Strecke war uns natürlich bekannt, schließlich sind wir sie schon mehrmals zu Fuß abgegangen, aber von der Lok aus war sie eben doch neu.

Kaum waren wir am Scheitelpunkt der Strecke angekommen, hat es einen unauffälligen „Stellungswechsel“ gegeben. Der „Zugführer“ Werner ist nach vorne auf die Lok gekommen, um die erste Fahrt auch aus der ersten Reihe zu erleben. Abgesehen von dieser kleinen Eigenmächtigkeit haben wir uns die ganze Fahrt natürlich äußerst brav verhalten und bei jeder noch so bedeutungslosen Eisenbahnkreuzung (EK) gepfiffen, was die Tröte hergab. Vermutlich ist bei

keinem Zug in den Jahren davor so viel gepfiffen worden (mindestens drei Pfeife pro EK mal einer Unmenge an EK's ergab ein Pfeifkonzert à la Lokalbahn).

Nach etwa einer halben Stunde Fahrzeit waren wir dann kurz vor Hirschwang. Daher wieder Stellungswechsel und der Zugführer in den letzten Wagen! Nett, treu und bieder sind wir dann in den Bahnhof Hirschwang eingefahren, wo uns schon der Werkstättenleiter Willi Fink in Empfang

genommen hatte. Die beiden Wagen haben auf einem Abstellgleis ihr Plätzchen gefunden, die Lok durfte in ihr neues Heim, die Halle auf Gleis 3. Der Neuling ist natürlich von allen Seiten, also auch von unten, ausgiebig begutachtet und letztlich mit den Worten „Die is jo a nix anders wia unser zer“ nicht besonders begeistert aufgenommen worden.

Die erste Verbesserung der Meinung über unsere Lok brachte der Hinweis auf die doch deutlich hö-

*Güterwagenverschub in Hirschwang im Nov.1976, auf der Lok v.r.n.l. Billy, Martin Cervinka und Werner Fritthum, an der Weiche Alfred Filinger
Foto: Werner Schiendl*



here Motorleistung. Die Werkslok hatte ein wenig mehr als 50 PS, die Reichraming 4 immerhin einen 6 Zylinder-Diesel mit 126 PS! Trotzdem blieb es erst bei dem knappen Kommentar „No jo, weama scho segn, wos de kann“.

Ein paar Tage später war ich wieder in Hirschwang, um nach meinem Liebling zu sehen. Die Lokalbahn hatte in der Zwischenzeit einige Probefahrten mit dem guten Stück absolviert. Dabei hatte sich herausgestellt, dass unsere Lok zwar recht gute Fahrleistungen bringt, aber für die Steilstrecke über den Artzberg zu leicht ist.

(weiterlesen nächste Seite)

*Billy Munsch beim Verladen der D 4 und zweier SBS-Wagen in Treibach-Althofen
Foto: Werner Schiendl*



Was tun? Not macht erfinderisch, und so haben wir alle möglichen Hohlräume der Lok mit Eisentrümmern, größtenteils zurechtgeschnittene Schienen, gefüllt. Diese Aktion hat das Dienstgewicht der Lok auf ca. 11.000 kg erhöht (gerechnet, nicht gewogen!). Die Zugkraft der Maschine erreichte damit natürlich noch immer nicht die der D 1 mit ihren rund 16 Tonnen und drei Achsen, aber sie war schon brauchbar. Immerhin so brauchbar, dass

die Lokbahn damit den Betrieb über einige Monate bis zur Fertigstellung der D 1 führen konnte.

Leider hat dieser Einsatz die Lok bis über ihre Leistungsgrenzen belastet, so dass an den ohnehin nicht besonders guten Schaltkupplungen im Getriebe erhebliche Schäden entstanden sind, die einen weiteren Einsatz leider verhindert haben. Die Lok D 4 wurde deshalb 2011 an unser Mitglied Markus Sedelmayer verkauft. ■

*Überstellungsfahrt von Payerbach nach Hirschwang bei Haaberg
Foto: Werner Schiendl*



Lokbahn 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 Lokbahn 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



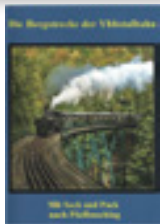
Die Fahrzeuge der ÖGLB
Ergänzungsband, 72 Seiten.
Beschreibt die später hinzugekommenen Fahrzeuge, z.B. Molln, U 1 und 2190

€ 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

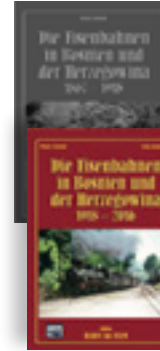
Verbilligt! € 23,00



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 **AUSVERKAUFT**, 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



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 Hausberg, 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.

€ 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 detailliertes historisches und nostalgisches Denkmal und zeigt mit vielen zeitgenössischen Farbbildern die herbe Schönheit eines vergessenen Landstrichs.

€ 39,00

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.



3/2019

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

LOKALBAHN - EXPRESS

Periodisch erscheinendes Mitteilungsblatt der
Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahn (ÖGLB)

