

LOKALBAHN- EXPRESS

1/2020

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.

Das aktuelle Programm finden Sie Menüpunkt „Clubabend“ auf lokalbahnen.at.

Kein Clubabend im Juli und August! Im April, Mai und Juni finden die Clubabende ausnahmsweise am dritten Mittwoch im Monat statt.

Mittwoch, 11. März 2020: Hauptversammlung. Siehe Tagesordnung in diesem Heft.

Mittwoch, 15. April 2020: Clubabend

Mittwoch, 20. Mai 2020: Clubabend

Mittwoch, 17. Juni 2020: Clubabend

Titelbild: Unser Titelbild zeigt unseren neuen vierachsigen Güterwagen GG/s 15822 beim Verschub im Remisenbereich von Hirschwang. Die Höllentalbahn konnte diesen Waggon von der NÖVOG erwerben. In diesem Heft bringen wir ein ausführliches Fahrzeugporträt.
Foto: Albert Malli

Rückseite: Der Bauzug mit der Draisine X616.909 wurde am 4. Juli 2006 aufgenommen.
Foto: Stephan Rewitzer

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, Stephan Rewitzer, Thomas G. Schäfer, Werner Schiendl, Wolfgang Thier; 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 2020.

Liebe Leser

von Albert Malli

Die Höllentalbahn konnte einen neuen vierachsigen Güterwagen erwerben, die Ybbstalbahn hat umfangreiche Instandhaltungsarbeiten an der Diesellok 2093.01 durchgeführt.

Einen Winterschlaf gibt es höchstens in der Tierwelt, nicht aber im Leben von Museumseisenbahnern. Auch wenn hier witterungsbedingt die Arbeiten im Außenbereich schwieriger zu bewerkstelligen sind versuchen wir jeden Schönwettertag für Erhaltungsarbeiten zu nutzen. Die Schlechtwettertage wurden genutzt um Aufräumarbeiten in den Remisen und Werkstätten vorzunehmen. Wieder können Sie sich in diesem Heft davon überzeugen, was bei unseren beiden Bahnen in den letzten Monaten ehrenamtlich geleistet wurde.

Im Herbst 2019 konnte die Höllentalbahn einen vierachsigen gedeckten Güterwagen von der NÖVOG erwerben. Am 17. Dezember 2019 wurde der Güterwagen von St. Pölten Alpenbahnhof

nach Hirschwang transportiert. Der Güterwagen stellt eine interessante und wertvolle Ergänzung des historischen Wagenbestands auf der Höllentalbahn dar. Ein Porträt der Güterwagenreihe finden Sie in einem eigenen Artikel in diesem Heft.

Mit der Preßnitztalbahn mitten im Erzgebirge verbindet uns eine jahrzehntelange Freundschaft. Die Nikolozüge im Dezember 2019 zwischen Steinbach und Jöhstadt waren mit je einem Lokführer aus Sachsen und Österreich besetzt. Wir bringen eine ausführliche Reportage. Die berühmte sächsische Dampflokomotive, die IV K, war schon im Sommer 2017 bei der Bergstrecke-Ybbstalbahn zu Gast; für 2020 dürfen wir einen neuen Besuch der „alten Dame“ ankündigen. An drei Wochenenden im September

werden die Züge der Bergstrecke-Ybbstalbahn von der IV K 99 1542-2 gezogen. Die Termine finden Sie in diesem Heft.

In der Rubrik „Es war einmal“ zeigen wir der Jahreszeit entsprechend einige besondere Bilder aus der Geschichte der ÖGLB. Immerhin verkehrt unsere Höllentalbahn seit 40 Jahren als Museumseisenbahn, seit 30 Jahren unser „Ötscherland-Express“.

Der letzte Clubabend im Jänner war mit 19 Teilnehmern sehr gut besucht. Da es uns leider nur kurzfristig gelingt, das Programm festzulegen, will ich Sie erneut einladen, sich zu einem Clubabend-Newsletter anzumelden (Abmeldung jederzeit möglich). Ich würde Sie regelmäßig per E-Mail über das aktuelle Programm des nächsten bzw. der nächsten Clubabende informieren.

Die offizielle Einladung zur nächsten Hauptversammlung am Mittwoch, den 11. März 2020 um 18.30 Uhr im Restaurant „Waldtzeile“ finden Sie auf der nächsten Seite. Der gesamte Vorstand wird wieder umfassend über die abgelaufenen und ge-

planten Vorhaben informieren; ich freue mich schon auf den Meinungsaustausch und die angeregte Diskussion.

NEU! Wollen Sie regelmäßig eine persönliche Einladung zum Clubabend per E-Mail erhalten? So erfahren Sie auch das aktuelle Programm. Kurzes Mail an albert.malli@lokalbahnen.at genügt.

Einladung zur 43. Hauptversammlung der Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen

am Mittwoch, den 11. März 2020 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. Bericht des Vorstandes über die Aktivitäten des Jahres 2019
5. Bericht des Finanzreferenten über den Rechnungsabschluss 2019 der ÖGLB
6. Bericht der Rechnungsprüfer und Abstimmung über die Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2019
7. Informationen über die Vorhaben für das Jahr 2020
8. Behandlung von Anträgen an die Hauptversammlung**
9. 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, im Jänner 2020
Für den Vorstand der ÖGLB


Albert Malli
Präsident der ÖGLB

Vereinsstatistik 2019

von Wolfgang Thier

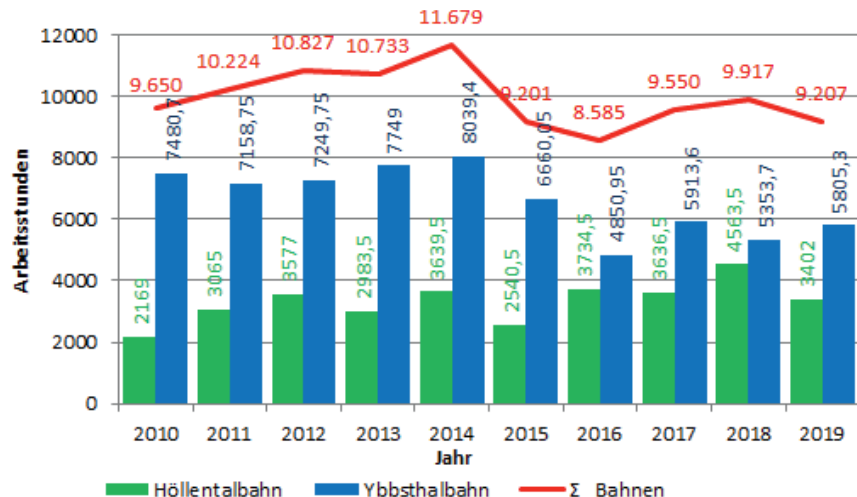
Anhand der statistischen Auswertungen der Leistungen unserer Mitglieder und der Fahrgastzahlen beider Bahnen lassen sich bei näherem Hinsehen einige Schlüsse ziehen. Die jährliche statistische Auswertung unserer Leistungen dient für entsprechende Überlegungen und zielgerichtete Reaktionen auf Veränderungen.

Leistungen der ÖGLB -Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter

Es kann nicht immer und in allen Bereichen aufwärts gehen. Der Bereich Höllentalbahn ist bei der Mitarbeitersleistung leider deutlich eingebrochen (-25,5%); trotz einer massiven Steigerung im Bereich Bergstrecke Ybbstalbahn (+8,4%) ist leider der Ge-

samtwert an ehrenamtlichen, freiwilligen Arbeitsstunden der Gesamt-ÖGLB gesunken (-7,2%). Viele ehrenamtliche Organisationen in Österreich würden sich freuen, wenn sie 2019 so viele unbezahlte Stunden zur Verfügung gehabt hätten.

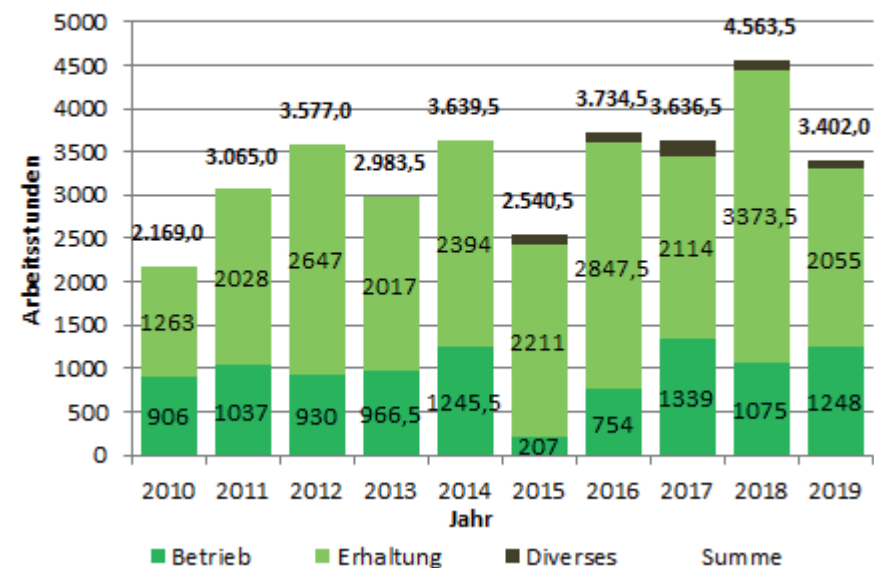
Gesamtsumme Arbeitsstunden ÖGLB 2010-2019



Höllentalbahn

Gesamtsumme Leistungen aktive Mitglieder

Höllentalbahn 2010 - 2019

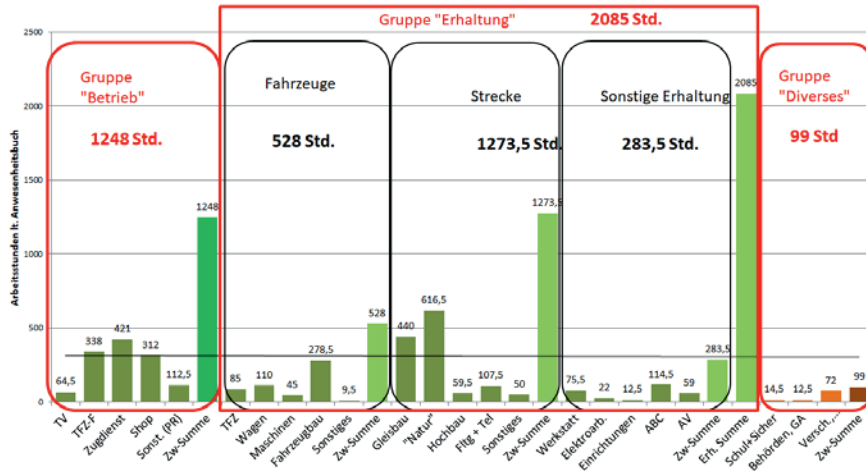


Auch wenn die Anzahl der geleisteten ehrenamtlichen Stunden zurückgegangen ist, kann auf ein durchaus erfolgreiches Jahr zurückgeblickt werden. Nachdem die in der Bilanz 2018 angekündigten Unterstützungen und Förderungen für die Höllentalbahn weitgehend eingetroffen sind, wurden im Jahr 2019 viele Erhaltungs- und Reparaturarbeiten realisiert, die aus rechtlichen, sicherheits-

technischen oder fachlichen Gründen in Fremdleistungen erfolgen mussten. Die Vorbereitungen, Betreuung und Nacharbeiten waren für die ehrenamtlichen MitarbeiterInnen realisierbar.

Der „größte Brocken“ in diesem Zusammenhang war und ist die Sanierung der Kurhausbrücke, aber auch die Erneuerung des breiten Türstockes in der Halle zwischen Lager und Werkstatt.

Verteilung der MitarbeiterInnenleistung HB; Summe 2019: 3432 Stunden

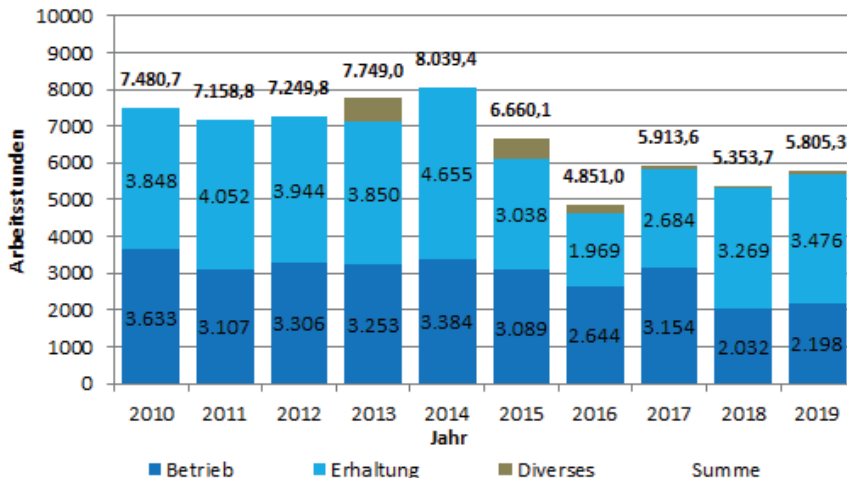


Bergstrecke Ybbstalbahn

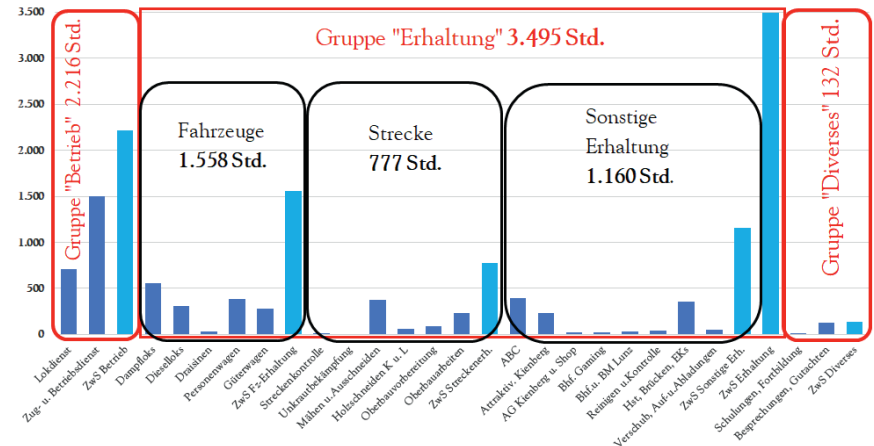
Die Leistungen für die Erhaltung konnten um weitere 6,3 % gesteigert werden (Bezug 2018). Dies hilft wesentlich zum Erhalt

der Anlagen und Fahrzeugen der Museumsbahn. Der Zeitaufwand für den Betrieb blieb weitgehend unverändert.

Gesamtsumme Leistungen aktive Mitglieder Ybbstalbahn 2010 - 2019



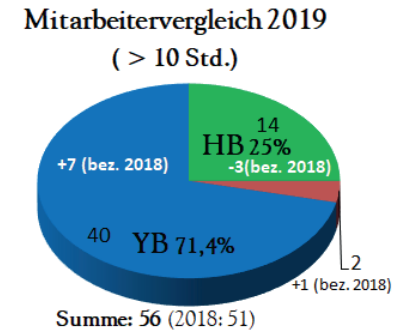
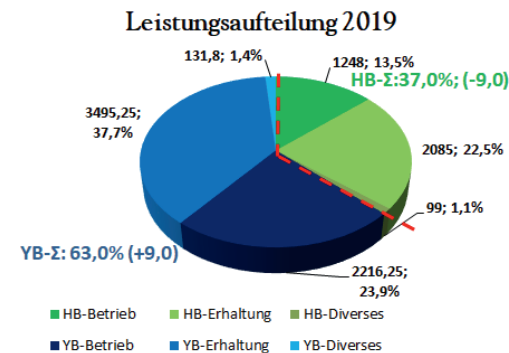
Verteilung der ehrenamtlichen Leistungen YB2019; Summe 5.843,3 Std.



Ehrenamtliche Leistungen

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ÖGLB konnte in Summe massiv gesteigert werden (+ 5 Personen); auch die statistisch realistische Zahl von ÖGLB-Mitgliedern (jene Mitglieder mit mehr als 10 Arbeitsstunden)

den) ist mit 56 Personen deutlich gestiegen. Für die Höllentalbahn waren 14 Mitglieder (-3) aktiv, für die Ybbstalbahn 40 (+7), und 2 Mitglieder (+1) waren bei beiden Bahnen tätig. Hier die Grafiken, die dies übersichtlich darstellen.



Die durchschnittliche Beteiligung jedes Mitarbeiters und jeder Mitarbeiterin (MA) am Gesamterfolg ist in Summe statisch

gesehen gesunken. 2018 waren es 177,1 Stunden / MA, im Jahr 2019 sind es 154,6 Stunden / MA (-12,7%).

Die Durchschnittswerte 2019 im Detail:

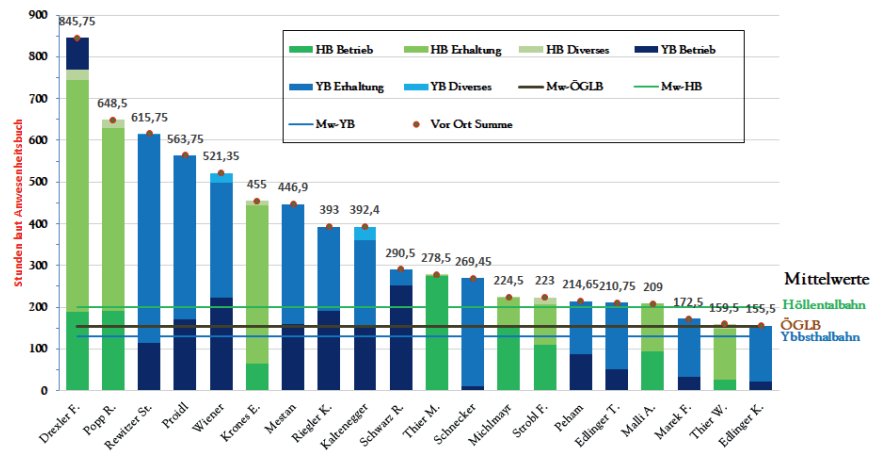
Höllentalbahn: 200,1 Stunden / MA; (2018: 205,2 Std.)

Ybbstalbahn: 129,0 Stunden / MA; (2018: 148,7 Std.)

Es wurden 2019 in Summe 9.275,3 freiwillige, ehrenamtliche Arbeitsstunden direkt bei unseren Bahnen („Vor Ort“) erbracht. Dies entspricht 232 Arbeitswochen

oder etwa 4,5 Personenjahre! Die aktivsten 20 Personen, die mehr als 3/4 der Gesamtleistung vor Ort erbringen (78,6%), sollen namentlich erwähnt werden:

Die TOP ZWANZIG der ÖGLB 2019

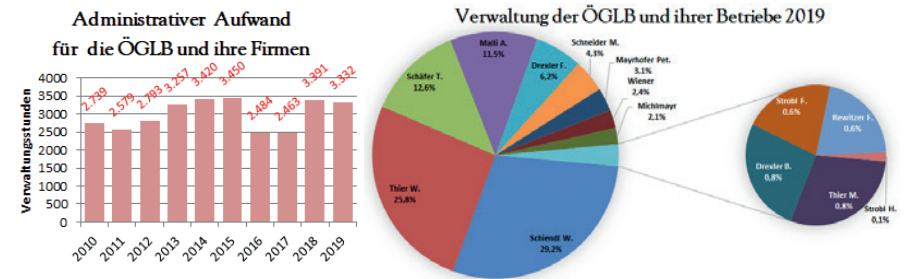


Mit den „Vor Ort – Leistungen“ ist es leider nicht getan. Weitgehend unbemerkt ist auch für ehrenamtlich betriebene Museumsbahnen und deren Erhaltung viel Verwaltungsaufwand

und Besprechungsaufwand erforderlich. Viele Arbeiten aus den Bereichen Finanzen, Buchhaltung, Recht und Behörden sowie Arbeitsvorbereitung (Material- und Werkzeugbeschaf-

fung) sind unbedingt erforderlich oder werden erwartet; eher bemerkt wird der Aufwand für Bewerbung und Mitgliederinformation (Lokalbahnexpress, Homepages, Mitgliederinfor-

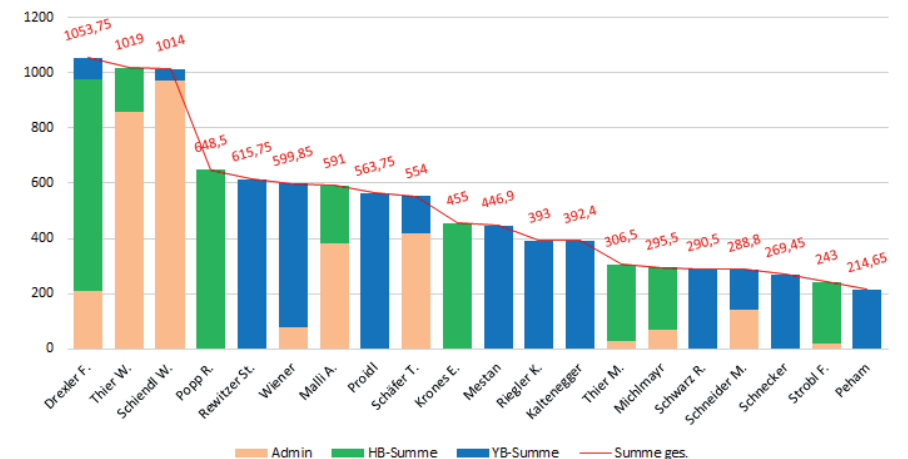
mationen, ...). Und leider wird der administrative Aufwand nicht weniger; 14 Mitglieder haben zumindest einige Stunden für die administrative Vereinsarbeit aufgebracht.



Dieser Büroaufwand und Arbeiten abseits der Betriebsstätten entspricht 83,3 Arbeitswochen oder 1,6 Personenjahre; also etwa 1/3 aller Leistungen erfolgt

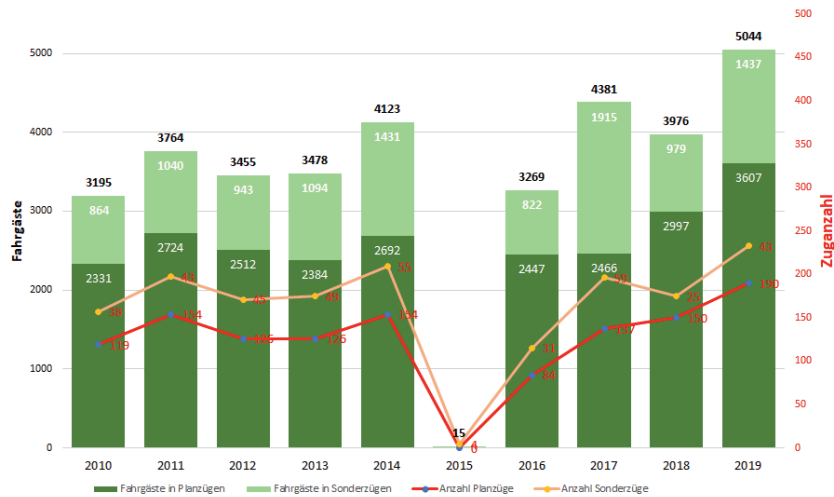
im Hintergrund. Unter Berücksichtigung des administrativen Aufwandes gibt es einige Verschiebungen bei den TOP ZWANZIG.

Verteilung Leistungssumme (mit Administration) der TOP ZWANZIG



Betriebsstatistik Höllentalbahn

Beförderungsleistungen Höllentalbahn (letzte 10 Jahre)



Diese Statistik der Höllentalbahn lässt sich in folgenden Schlagzeilen zusammenfassen: Ein gewaltiger Aufschwung! Fantastische Fahrgastzahlen für 2019! Zunahme um 26,7%! Der beste Wert seit 2006!

Steigerung bei den Planzügen (20,4%) und bei den Sonderzügen (47,7%).

Der Anteil von Kindern/Jugendlichen blieb mit 21,8 % unverändert.

Sicherlich hat die lange Betriebs-saison 2019 wesentlich zu dieser Fahrgastzahl beigetragen. Der Betrieb 2019 begann schon mit dem spät im Jahr liegenden Pfingstfest und hatte 39 Betriebstage (+ 44,4%).

Die Auslastung der Züge ist trotz der großartigen Fahrgastzahlen zurückgegangen – ein beachtenswerter Aspekt für weitere Fahrplangestaltungen.

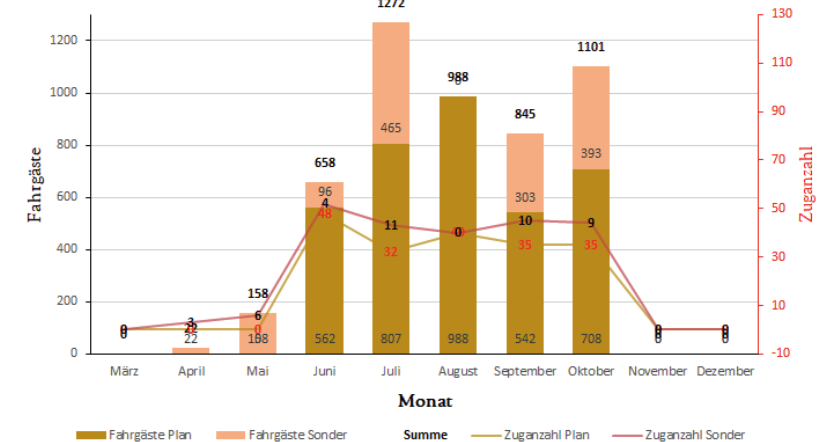
Durchschnittliche Auslastung pro Zug - Summe



Die Übersicht der Monats-Auslastung zeigt den typischen Verlauf (Juni und September-Loch).

Der Betrieb bis Ende Oktober wurde wieder gut angenommen und wird im Fahrplan 2020 beibehalten.

Höllentalbahn - Fahrgäste 2019 je Monat



Betriebsstatistik Bergstrecke

2019 konnten die Buchung und Auslastung von Sonderzügen weiter gesteigert werden (+49,9% gegenüber 2018). Es wurden doppelt so viele Sonderzüge in Verkehr gesetzt.

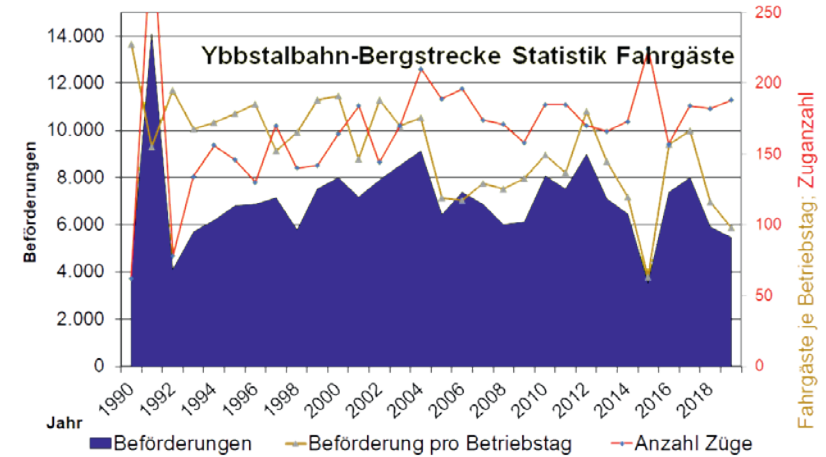
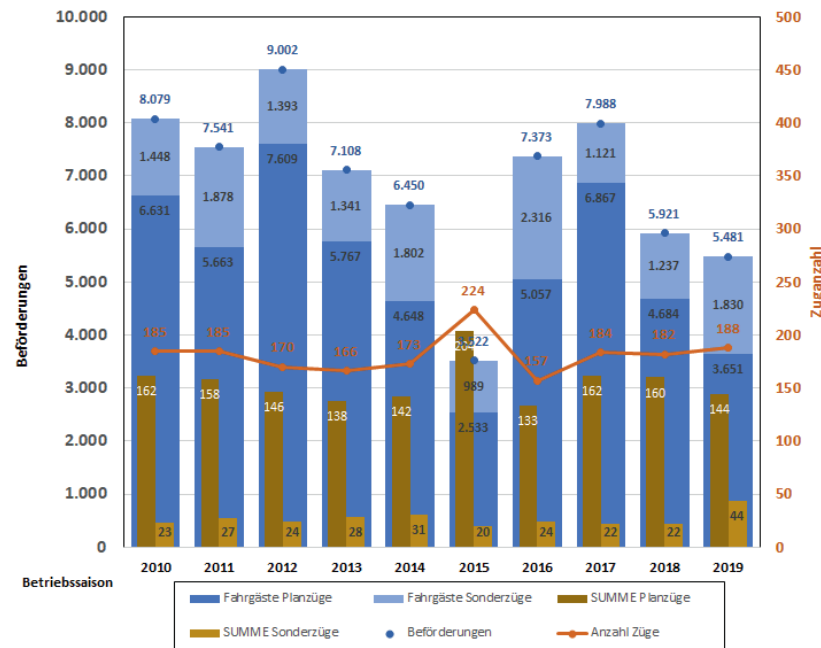
Der Ausfall der Dampftraktion bewirkte leider einen weiteren Rückgang der Fahrgastzahlen um 7,4%.

Es fällt auf (und muss analysiert werden), dass sich der Kinder- /

Jugendanteil bei den Fahrgästen halbiert hat (nur mehr 7,3%, ein Minus von 8%).

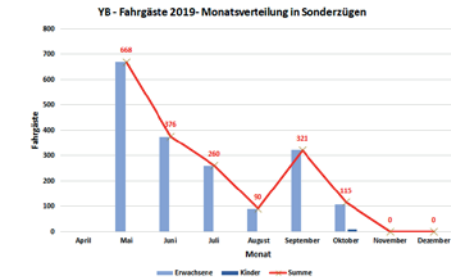
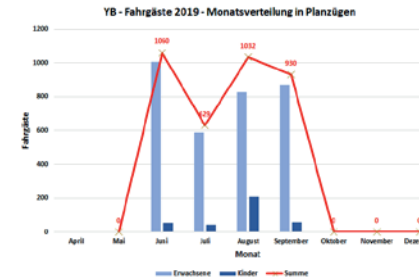
Summenauswertung: Gegenüber 2018 ist 2019 die Anzahl der Betriebstage um 9,8% und die Zuganzahl um 3,3% gestiegen; die Fahrgastzahl ist um 7,4% zurückgegangen. Das bedeutet natürlich eine deutlich kleinere Zugauslastung (98 Fahrgäste / Betriebstag)

Ybbstalbahn-Bergstrecke Fahrgäste und Zuganzahl mit ZUGART - Auswertung



Auffällig ist, dass 2019 die Monatsauslastung extrem unterschiedlich war und bei den Sonderzügen die Kinder/Jugendlichen völlig ausgeblieben sind

(nur 9 Kinder/Jugendliche in 44 Sonderzügen!) – all das wird für zukünftige Betriebsplanungen zu berücksichtigen sein.



Betriebsstatistik ÖGLB

Für die Darstellung der großartigen Leistungen der ÖGLB, ihrer Betriebe und ehrenamtlicher Mitarbeiterinnen muss man die gesamten 40 Jahre Museum-bahnbetrieb betrachten und gra-

fisch darstellen. 2019 haben die ÖGLB-Bahnen 10.525 Fahrgäste befördert; durch das besonders erfolgreiche Jahr bei der Höllentalbahn in Summe eine Steigerung von 6,4% gegenüber 2018.

Vorbereitungen für Gleisbaustellen

Von Stephan Rewitzer und Thomas G. Schäfer

Einen Winterschlaf gibt es höchstens in der Tierwelt, nicht aber im Leben von Museumseisenbahnern. Auch wenn hier witterungsbedingt die Arbeiten im Außenbereich schwieriger zu bewerkstelligen sind, versuchen wir jeden Schönwettertag, entsprechend der zeitlichen Möglichkeiten, im Winter zu nutzen. Die Arbeiten an Fahrzeugen bilden den Schwerpunkt.

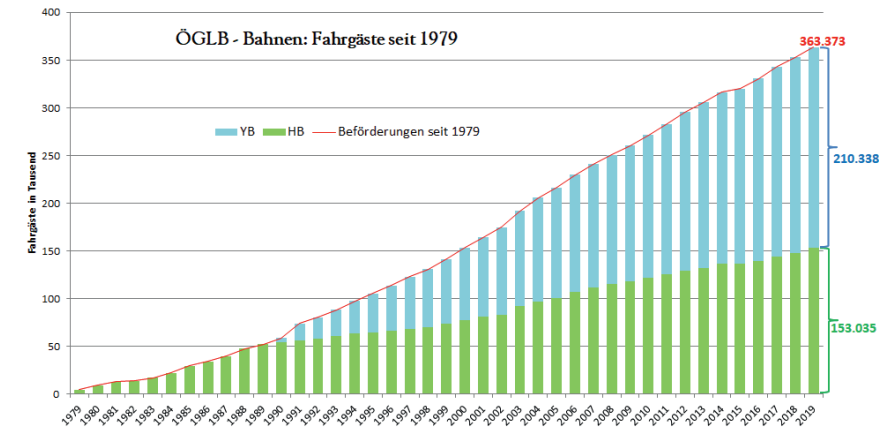
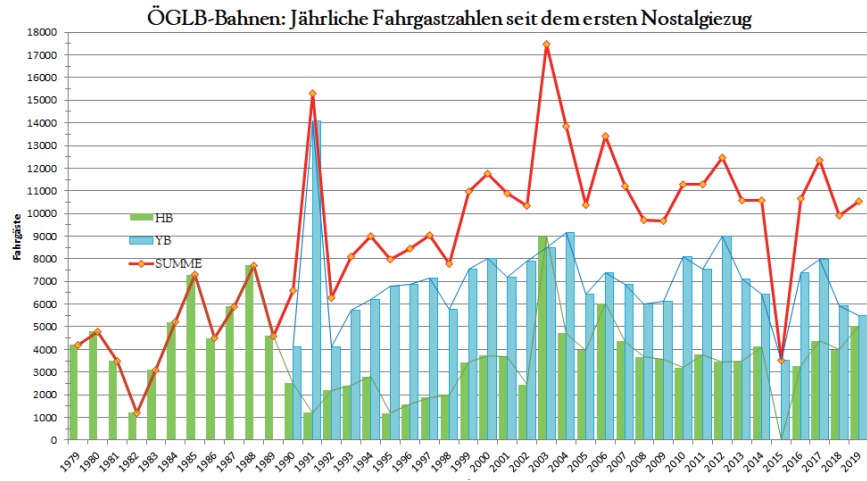
Diesellokinstandhaltung bei unserer 2093.01 nahezu abgeschlossen. Revision der elektrischen Anlage und erfolgreiche Probefahrt.

Der revidierte Bremszylinder konnte noch im Dezember wieder eingebaut und nach etlichen Zusatzarbeiten die Druckluftanlage wieder in Betrieb genommen werden. Nach einer vollständigen

Reinigung von Fahrdiesel und Maschinenraum sowie der Abdichtung der Abgasstränge, ging es weiter mit der elektrischen Anlage. Es wurden beide Fahr-schalter zerlegt, sämtliche Kontaktfinger ausgebaut, aufgearbei-

Die 2093.01 auf ihrer Rückfahrt von Lunz am See nach Kienberg Gaming am 16.12.2019 wird bei Abenddämmerung in Kürze den Scheitelpunkt Pfaffenschlag erreichen.

▼ Foto: Stephan Rewitzer



Seit dem Beginn als Museumsbahn (1990) verkehrte der Öt-scherland-Express an 1.416 Betriebs-tagen; 45.042 Züge wurden in Verkehr gesetzt. Seit dem Betriebsbeginn als Mu-seumsbahn (1979) verkehrte die Höllentalbahn an 1.053 Betriebs-tagen; 4.986 Züge wurden seit

1995 in Verkehr gesetzt (1979 bis 1995 wurde die Zuganzahl noch nicht erfasst). Weitere und ergänzende statis-tische Auswertungen und Erläu-terungen gibt es wie gewohnt im Rahmen der 43. Jahreshauptver-sammlung der ÖGLB am 11. März 2020. ■

Mitarbeit: Ingo Wiener, Werner Schiendl

tet, richtig eingestellt und wieder montiert. Diese Arbeiten gewährleisten somit, dass die Schaltung nun wieder zuverlässig und gleichmäßig arbeitet. Die Isolierungen aller Fahrmotorkabel wurden ersetzt und diese mit Abstandsklötzen gegen zukünftige Beschädigungen geschützt. Am 6.1.2020 wurde eine geplante Überstellfahrt von Fahrzeugen aus Lunz am See nach Kienberg dazu genutzt, um hier eine Probefahrt durchzuführen, welche unsere 2013.01 zur Zufriedenheit der Triebfahrzeugmannschaft absolvierte.

Wartung der Diesellok 2092.01 – „Pengg“

Auch an unserer Verschlusslok wird sukzessive gearbeitet, mittlerweile konnte die Luftansaugung gereinigt und erneuert werden, alle Dieselleitungen und -filter wurden ersetzt und die Keilriemen getauscht. Mit neuen Gummispannern schließen nun auch die Türen am Motorvorbau wieder ordentlich. Die Bremsrevision wird in Kürze mit der Bremsklotzerneuerung abgeschlossen.



*Details der Wartungsarbeiten.
Fotos: Stephan Rewitzer*

Probefahrt des Güterwagens Gw/s 10 252 sowie Fortschritt bei der Instandhaltung des Kranwagens.

Im Zuge der Überstellung des Personenwagens Ci/s 256 von Lunz am See nach Kienberg wurde der Güterwagen Gw/s 10 252 im Gesamtlauf als Probelaufwagen mitgenommen. Sowohl das Laufwerk als auch die aufgearbeitete Bremsanlage funktionierten zur vollsten Zufriedenheit, womit der Wagen nach erfolgtem Fahrzeuggutachten und Abnahme durch die zuständige Be-

hörde ab Saisonbeginn dem Betrieb zur Verfügung stehen kann. An unserem Kranwagen wurden mittlerweile die Bremszylinder komplett revidiert. Die bisher durchgeführten Reparaturen gehen in die „Endrunde“. Nach noch durchzuführenden Abschlussarbeiten, wird dieses wichtige Fahrzeug uns heuer bei Arbeiten an unserer Infrastruktur wieder tatkräftig unterstützen können.

Vorbereitungsarbeiten für Gleisbaustellen schreiten zügig voran

Unser Mitglied Thomas F. aus Deutschland hat bisher im Alleingang (!) bereits 180 Stahlschwellen „abgeplattelt“ (vom Kleineisen befreit) und somit für die im Jahr



*Das Bild zeigt das Ergebnis der in Handarbeit hergestellten ordnungsgemäßen und erforderlichen Beschriftung.
Foto: Stephan Rewitzer*

2020 anstehenden Oberbauprojekte – zusätzlich zu den lagernden Kleineisenvorräten – weitere 360 Schrauben mit Plättchen einbaufähig bereit gestellt.

Für Weichen im Bereich der Hauptfahrwege steht ein Schwellentausch an. Es wurden hier von einem Bahnunternehmen „altbrauchbare Normalspurschwellen“, welche teilweise eine nur geringe bisherige Nutzungsdauer

aufweisen, gekauft. Diese sind aufgrund ihrer Länge sehr gut dazu geeignet, im Bereich von unseren Weichen verbaut zu werden. Die Planung für die Sanierungsarbeiten an der Holzriesenbrücke laufen derzeit auf Hochtouren. Hierfür wurden unter anderem bereits die erforderlichen Brückenhölzer, Schwellen und Hölzer für die Laufstege bei einem ortsansässigen Sägewerk geordert. Dies ist ein gutes Beispiel dafür, dass auch wir mit Betrieben aus der Region kooperieren und somit die „Wertschöpfung“ im Ybbstal bleibt.

Weitere Instandhaltungsarbeiten an der Dampflokomotive U.I

Wie in der letzten Ausgabe des Lokalbahnexpress berichtet, wurde die U.I nach ihrer Probefahrt am letzten Novemberwochenende eingewintert. Da sich das Triebfahrzeug in unserer beheizbaren Wagenwerkstätte im Heizhaus Kienberg befindet, wurde mit weiteren, geplanten Instandhaltungsarbeiten begonnen. Ventile werden ausgebaut um eingeschliffen zu werden; ein Bauteil an der Reglerschmiervase (das ist jene Einrichtung am Dampfdom, welche die Schmierung des Flachschiebereglerventils ermöglicht) wurde demonstert, um es neu anfertigen zu können. Die Wiederherstellung der Fahrzeugelektrik schreitet auch voran. ■

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



Keine Winterruhe

von Ferdinand Drexler

Anlieferung eines neuen Güterwagens, Schwellentausch an mehreren Stellen der Höllentalbahn, großflächige Ausschneidearbeiten und Sonderfahrten gleich zu Jahresbeginn: Auf der Höllentalbahn war in den letzten Monaten der Arbeitseifer im Winter ungebrochen.

Kauf und Anlieferung des Güterwagens GG/s 15822

Im Herbst 2019 konnte die Höllentalbahn einen vierachsigen gedeckten Güterwagen von der NÖVOG erwerben. Am 17. De-

zember 2019 wurde der Güterwagen von St. Pölten Alpenbahnhof nach Hirschwang transportiert. Mitarbeiter der Höllentalbahn begleiteten die Verladung in St. Pölten, den Transport durch die Firma Trost und die Abladung



Am 17. Dezember 2019 wurde in St. Pölten Alpenbahnhof der Güterwagen 15822 von der Firma Trost für den Transport nach Hirschwang verladen.
 Foto: Ferdinand Drexler

in Hirschwang durch die Firma Mensik. Der Güterwagen stellt eine interessante und wertvolle Ergänzung des historischen Wagenbestands auf der Höllentalbahn dar. Ein Porträt der Güterwagenserie finden Sie in einem eigenen Artikel in diesem Heft.

Einzelschwellentausch Kanalgleis und Weiche 1 in Reichenau

Das milde Wetter um den Jahreswechsel wurde genutzt, um den Schwellentausch im Vorfeld der Fahrzeughalle in Hirschwang auf dem Abstellgleis Kanalgleis „Ost“

fertigzustellen. So konnten innerhalb von drei Arbeitstagen die Schwellen auf den letzten zweieinhalb zu sanierenden Jochen getauscht und gestopft werden. Ebenso konnte die daran anschließende „Oberbaukosmetik“ abgeschlossen werden. Angespornt durch diese Leistung wurde gleich mit der nächsten Gleisbauarbeit begonnen: dem Tausch aller Schwellen der Weiche 1 im Bahnhof Reichenau. Bereits nach zwei Tagen Arbeit konnte man elf getauschte Schwellen – darunter unter anderem die besonders schweren Bockschwellen – zählen.

Ausschneiden auf der Haaberger Gerade und bei Kurhaus

Das Freischneiden des Lichtraums ist eine der Arbeiten, welche vom Team der Höllentalbahn laufend durchgeführt werden muss. Insbesondere die Zeit im Herbst und Winter bietet sich bei günstiger Wetterlage dafür an, da einerseits keine planmäßigen Personenzüge mehr verkehren und andererseits die Blätter bereits abgefallen sind, was das Schneiden und Transportieren massiv erleichtert.

Im November und Dezember lagen die Schwerpunkte beim Freischneiden des Lichtraums auf den Bereichen zwischen der Haltestelle Haaberg und der Querung mit der Friedhofsstraße in Reichenau sowie im Bereich Kurhaus zwischen der Querung mit der oberen Schneedörfelstraße und dem Beginn der Talhofschleife. In diesen beiden Bereichen konnte die Strecke bergseitig komplett von allem Bewuchs befreit werden. Dadurch ergibt sich insbesondere bei Haaberg wieder ein freier Blick vom Wehr bei der Haltestelle Haaberg bis zur Querung Friedhofsstraße – das sind immerhin knappe 500 Meter Luftlinie! Aber auch im Bereich Kurhaus ist durch die diesjährige Ausschneidetätigkeit in Ergänzung zu jener in der Talhofschleife (siehe dazu auch die Kurzmeldungen im Lokalbahn-Express 2/2019) wieder ein freier Blick von der Haltestelle Kurhaus durch die gesamte Talhofschleife möglich.



Schwellentausch in Handarbeit bei der Weiche 1 in Reichenau am 12. Jänner 2020. Im Hintergrund der malerische Blick auf die verschneite Rax.

◀ Foto: Albert Malli

Fertigstellen der Gleisbauarbeiten auf der Kurhausbrücke

Nachdem die Holzarbeiten auf der Kurhausbrücke (wir berichteten in den Kurzmeldungen im Lokalbahn-Express 3/2019) zum Abschluss gelangt waren, konnten im Dezember auch die Gleisarbeiten auf der Brücke, welche durch das Team der Höllentalbahn durchgeführt wurden, fertiggestellt werden. Die Fertigstellung der Lackierung des Brückentragwerks und des Geländers durch

einen Malerbetrieb ist wetterbedingt erst im Jahr 2020 möglich.

Erste Sonderfahrten 2020

Neben den beachtlichen Arbeitsleistungen startete die HTB gleichzeitig mit zwei Sonderfahrten in der ersten Jännerwoche in das neue Jahr. Am 2. Jänner konnten wir mit unserem Triebwagen TWI ein Brautpaar auf einem Stück ihres neuen gemeinsamen Weges befördern und nur zwei Tage später war der TWI für eine private Gruppe eines Vereinsmitglieds unterwegs. ■



Am 04. 01. 2020 wurde vom Triebwagen 1 der Arbeitswagen G201 bis Reichenau mitgeführt, da an diesem Tag parallel zur Sonderfahrt mit dem Tausch der Schwellen der Weiche 1 begonnen wurde. Am Bild quert der Zug gerade die Friedhofstraße in Reichenau.

Foto: Albin Michlmayr

Der Güterwagen GG/s 15822

von Ferdinand Drexler

Am 17. Dezember 2019 konnte der Güterwagen GG/s 15822, welchen die Höllentalbahn von der NÖVOG erworben hatte, nach Hirschwang überstellt werden. Dies nehmen wir zum Anlass, die Geschichte dieser Bauart, von der insgesamt fünf Stück produziert und an zwei Bahnen in Österreich ausgeliefert wurden, vorzustellen.

Am 29. Juni 1927 wurde mit der Eröffnung des Abschnitts Ruprechtshofen – Gresten das letzte Teilstück des von St. Pölten ausgehenden Schmalspurnetzes St. Pölten – Obergrafendorf – Mariazell – Gußwerk bzw. Obergrafendorf – Ruprechtshofen – Gresten eröffnet. Für diesen Abschnitt wurde ein eigener Fuhrpark angeschafft, dessen Fahrzeugnummerierung vom Schema der NÖLB abwich und erst 1929 in das Schema der BBÖ eingegliedert wurde. Zur Eröffnung umfasste der Bestand drei Vierkupppler von Krauss/Linz, welche fast baugleich mit den 1911 gebauten Loks für die Strecke Triest-Parenzo waren. Daher erhielten sie die Baureihenbezeichnung P und wurden als P.1-P.3 nummeriert. Später erhielten sie die Baureihenbezeichnung 199.02 und 199.03, welche ab 1959 bzw.

1960 die Stammlokomotiven der Gurktalbahn waren. Weiters umfasste der Bestand fünf Personen-, drei Post-/Gepäck-, 20 Güterwagen und zwölf Rollböcke. Unter den 20 Güterwagen befanden sich vier vierachsige Güterwagen, welche 1927 von der Waggonfabrik Simmering gebaut und mit den Bezeichnungen Ga/s 100-103 in den Bestand der Lokalbahn aufgenommen wurden. Die Wagen haben ein Drehgestell der Bauart „Güt/26“, eine Länge über Puffer von 11,95m, eine Kastenbreite von 2,10m, ein Eigengewicht von 10,05t, eine Tragfähigkeit von 15,0t und sind mit einer Vakuumbremse ausgestattet.

Am 9. Oktober 1898 wurde in Kärnten die private Lokalbahn von Treibach-Althofen nach Klein-Glödnitz, gemeinhin bekannt als Gurktalbahn, eröffnet.

Mit einem Anfangsbestand an drei leichten Dreikupplern der Reihe T von Krauss/Linz (T für Treibach, später 198.01-198.03), 4 Personen-, 2 Dienst- und 33 Güterwagen entwickelte sich der Verkehr zunächst sehr zufriedenstellend, sodass in den Folgejahren der Bestand an Fahrzeugen immer wieder ergänzt und erweitert wurde. Am 3. Oktober 1921 unterfertigte die Gurktalbahn einen Schuldschein über ein Darlehen von 10.800.000 Kronen zwecks Anschaffung von 14 neuen Güterwagen, dennoch kam es erst 1928 zur Anschaffung von drei modernen, großräumigen vierachsigen Güterwagen – zwei Rungenwagen und einem gedeckten Güterwagen – anstelle der bisherigen Zwei- und Dreiachser um 47.888,90 Schilling. Der gedeckte Güterwagen stammt ebenfalls von der Wag-

gonfabrik Simmering, war jenen drei Wagen der Lokalbahn Ruprechtshofen – Gresten baugleich und wurde mit der Nummer Ga 1870 in Dienst gestellt.

1928 führte die BBÖ auf allen Schmalspurstrecken, auf denen sie die Betriebsführung innehatte, ein neues einheitliches Nummernschema ein. Bisher hatten alle Bahnen ihre eigenen Nummernschemen, wodurch

es einerseits zu einer Unübersichtlichkeit, andererseits auch zu Doppelnummerierungen von Fahrzeugen kam. In diesem neuen Schema erhielten die Güterwagen Ga/s 100-103 ab 1928 die Nummern 1860-1863 und der Güterwagen Ga 1870 die Nummer Gma 1870.

Die nächste Nummernänderung ergab sich 1940 durch die Deutsche Reichsbahn. Während die

Güterwagen 1860-1863 unverändert belassen wurden, erhielt der Güterwagen Gma 1870 die neue Nummer GGw 5400 und wurde wie alle Fahrzeuge der Gurktalbahn der Reichsbahndirektion Villach zugeteilt.

1953 führten die ÖBB ein neues Nummernschema sowie neue Gattungszeichen ein. Dies brachte für die fünf Güterwagen wiederum eine neue Nummerierung.

Am 9. Juni 1987 steht die Lokomotive 1099.003 mit einem Arbeitszug bei der kurz zuvor fertiggestellten Streckenbegradigung bei km 46,2 zwischen dem Bahnhof Frankenfels und der Haltestelle Boding. Unmittelbar hinter der Lokomotive ist ein Güterwagen der im Artikel vorgestellten Bauart eingereicht.

Foto: Gerhard Drexler ▶



Im Zuge dieses neuen Schemas erhielten die fünf baugleichen Güterwagen erstmals eine durchgehende Nummerierung als GG/s 15820-15824: die Wagen 1860-1863 erhielten die neuen Nummern GG/s 15820-15823 im Jahr 1953, GGw 5400 erhielt die neue Nummer GG/s 15824 im Jahr darauf. Nach der Einstellung des Abschnitts Straßburg – Klein-Glödnitz wurde GG/s 15824 auf die Ybbstalbahn überstellt, auf der er seit 3. März 1972 im dortigen Bestand geführt wurde. 1984 wurde GG/s 15824 von der ÖBB umgebaut und als 97600 bezeichnet. Im gleichen Jahr wurde der Wagen bei der ÖBB ausgemustert. Über Murau kam der Güterwagen anschließend zur Zillertalbahn, wo er 2015 mit der Nummer WoWe 802 als Wohnwagen für die Fa. Plasser & Theurer eingesetzt war.

Im Jahr 1989 führte die ÖBB eine erneute Umnummerierung durch. Dabei wurden GG/s 15820 als 90100 und GG/s 15821 als 90101 bezeichnet und als Dienstgutwagen verwendet. Für GG/s 15822 war 90102 und für GG/s 15823 war 90103 vorgesehen, diese beiden Umnummerierungen wurden aber nicht durchgeführt und die beiden Wagen nach dem Ablauf der Revisionsfrist 1989

abgestellt. GG/s 15822 und GG/s 15823 wurden nach der Übernahme der Mariazellerbahn von der ÖBB durch die NÖVOG am 12. 12. 2010 in den NÖVOG-Fahrzeugbestand übernommen. Im September 2019 wurde der Wagen GG/s 15822 an die Höllentalbahn verkauft und am 17. 12. 2019 von St. Pölten Alpenbahnhof nach Hirschwang überstellt, wo er bis auf weiteres seine Nummer GG/s 15822 behalten wird.

Damit hat die ÖGLB einen der alten historisch wertvollen österreichischen vierachsigen Güterwagen gerettet.

*Hersteller: Waggonfabrik Simmering
Baujahr: 1927 (Lokalbahn Ruprechtshofen-Gresten) bzw. 1928 (Gurktalbahn)
Drehgestellbauart: Güt/26
Drehzapfenabstand: 8m
Drehgestell-Achsstand: 1,35m
Länge über Puffer: 11,95m
Kastenbreite: 2,10m
Tragfähigkeit: 15t
Eigengewicht: 10,05t
Bremsen: Handbremse, Vakuumbremse*

Winterdampf in Sachsen

Von Albert Malli

Mit der Preßnitztalbahn mitten im Erzgebirge verbindet uns eine jahrzehntelange Freundschaft. Die Nikolozüge im Dezember 2019 zwischen Steinbach und Jöhstadt waren mit je einem Lokführer aus Sachsen und Österreich besetzt. Die berühmte sächsische Dampflok, die IV K, war schon im Sommer 2017 bei der Bergstrecke-Ybbstalbahn zu Gast; für 2020 dürfen wir einen neuen Besuch der „alten Dame“ ankündigen.

Es ist bitterkalt an diesem frühen Morgen; der Schnee knirscht am Weg zur Abfahrtsstelle in Jöhstadt. Der Adventsonderzug ist schon um 8 Uhr früh angeheizt und der lange Wagenzug an die Dampfheizung angeschlossen. Zwischen den Waggons dringt der Dampf aus den Leitungen; in den Waggons wird es nur langsam wärmer. Das Team des Speisewagens bringt Weihnachtsstollen und frisch gebrühten Kaffee zum Zug und schließt ein neues Bierfass an. Die Dampflokmannschaft reinigt die Lok 99 1594-3, eine der landestypischen

sächsischen IV K, als gäbe es für Sauberkeit und Glanz einen Preis zu gewinnen.

Wir sind zu Gast bei der möglicherweise am besten geführten Museumseisenbahn in Europa. Dabei hat diese Bahn eine unendlich wechselvolle Geschichte



Bei klirrender Kälte steht der Nikolozug zur Abfahrt im Bahnhof Jöhstadt bereit. Die Waggons sind an die Dampfheizung angeschlossen.

Foto: Albert Malli

hinter sich. Sie war in der Planwirtschaft der ehemaligen DDR zum Abriss vorgesehen; der Verkehr sollte im Tal auf die Straße verlagert werden; „Verkehrsverlagerung“ nannten es die SED-Funktionäre in Ostberlin. Der Ausbau der viel zu schmalen Straße verzögerte sich aber. Just an dieser Strecke im Pressnitz- und Schwarzwassertal lag im Ort Niederschmiedeberg das einzige Kühlturmwerk der ehemaligen DDR. Es herrschte reger Güterverkehr mit aufgeschmelzten Normalspurwagen. Das Werk produzierte in Kooperation mit Greenpeace schon zu DDR-Zeiten die ersten FCKW-freien Kühltürme in Europa, die es unter Phantasiebezeichnungen auch in den Handel nach Österreich geschafft haben. Dieses Werk und eine Firma für Pumpen- und Feuerlöschtechnik in Jöhstadt bescherten der vielleicht schönsten Schmalspurbahn in Sachsen eine Gnadenfrist. Erst zwischen 1984 und 1986 wurde die 23 km lange Schmalspurstrecke (750mm) zwischen Wolkenstein und Jöhstadt schrittweise eingestellt. Es wurden nicht nur alle Gleise abgebaut, sondern auch zahlreiche Stahlbrücken mit russischen Hubschraubern aus dem Tal geflogen. Die letzten Planzüge

lockten ab 1983 auch Eisenbahnenthusiasten aus Österreich an, wie unseren Ehrenpräsidenten Werner Schiendl.

Erst die Deutsche Wiedervereinigung und das Ende der DDR brachten auch eine sensationelle Wende für die Preßnitztalbahn. Ehrenamtliche aus Jöhstadt und dem gesamten Tal schlossen sich zur Interessensgemeinschaft Preßnitztalbahn zusammen und setzten sich für den teilweisen Wiederaufbau der Strecke ein. Eigentlich ein unmögliches Unterfangen, doch es gab entscheidende Unterstützung durch den damaligen Bürgermeister von Jöhstadt. Dank seiner Hilfe flossen Fördergelder der Europäischen Union zur Wiederrichtung der Bahn nach Sachsen; schließlich hatte die wirtschaftlich schwächste Region Deutschlands in diesen Tagen jede Unterstützung nötig. Tatsächlich ist die wiederaufgebaute Museumseisenbahn heute der größte Wirtschaftsfaktor in einem Tal, in dem fast alle Betriebe und Fabriken geschlossen haben und der einst so lebensbestimmende Bergbau seine Bedeutung verloren hat. Mastermind und treibende Kraft ist bis heute Kay Kreisel, ein damals blutjunger DDR-Lokführer, der sich als Vierzehnjähri-



*Winterdampf auf der Preßnitztalbahn.
Die Strecke wurde zwischen Jöhstadt und
Steinbach wiedererrichtet.
Foto: Albert Malli*

ger in diese Bahn verliebt hatte. Unter seiner Obmannschaft ab 1990 wurde nicht nur die Strecke schrittweise zwischen Jöhstadt und Steinbach wiedererrichtet, es begann auch eine beispiellose Suche nach Originalfahrzeugen, die oft aus den umliegenden Gärten geborgen wurden, wo sie mitunter schon als abgewracktes Gartenhäuschen gedient hatten. Heute stehen eine Fülle von mustergültig originalgetreu restaurierten Waggons zur Verfügung, die in einer neu errichteten Fahrzeughalle in Jöhstadt unterstellt sind.

Im Oktober 1999 führte ein Vereinsausflug die Preßnitztaler auch nach Kienberg. Dort und bei der Eröffnung der Strecke nach Steinbach im Jahr 2000 ergaben sich erste Kontakte zwischen Kay Kreisel und Werner Schiendl. Das ist der Beginn einer jahrzehntelangen Freundschaft mit damals ungeahnten Folgen.

Mit deutscher Gründlichkeit wird der Nikolozug an diesem eiskalten Dezembermorgen abgefertigt. Der Zugchef trägt eine rote Schleife; die beiden jungen Schaffner geben das Signal „Abfahrbereit“. Mit dem unverkennbaren Pfiff setzt sich die Dampflok in Bewegung. Einige Kindergarten- und Schülergrup-



*ÖGLB-Ehrenpräsident Werner Schiendl und Kay Kreisel, Chef seiner PRESS GmbH beim gemeinsamen Abendessen im Forellenhof.
Foto: Albert Malli*



*Im Bahnhof Jöhstadt soll die ursprüngliche Gleislage wiedererrichtet werden. Noch steht ein Plattenbau mitten am Bahngrund diesem Vorhaben im Weg; der Abriss ist fix geplant.
Foto: Albert Malli*

pen sind angekündigt. Der Nikolo verteilt Säckchen; im Speisewagen wird das erste Pils gezapft. Ja, das können sie auch, die Sachsen – Bierbrauen. Die besten Pilsbiere der Welt kommen von hier.

zeit für Mitarbeiterunterkünfte. Es gibt nur mehr wenige reguläre Mieter. Auch für dieses Vorhaben – Abriss des Hauses und Wiederrichtung der Gleisanlagen im Bahnhof Jöhstadt – braucht es

Es steht in den Statuten des Vereins, der 1990 sofort nach der Wende gegründet wurde: Alle Gleisanlagen sollen originalgetreu wiedererrichtet werden. Glücklicherweise sind fast alle Bahnhofsgebäude und der Wasserkran in Steinbach erhalten geblieben. Damit die Gleisanlagen in Jöhstadt in Originallage komplett wiedererrichtet werden können, muss zuerst ein Plattenbau abgerissen werden, der nach der Stilllegung der Bahn auf deren Grund errichtet worden war. Der Verein hat das Wohnhaus längst gekauft und nutzt es der-

Erneuter Besuch der „alten Dame“ – Die sächsische IV K bei der Bergstrecke-Ybbstalbahn

An folgenden Planbetriebstagen werden die Züge der Bergstrecke-Ybbstalbahn von der IV K 99 1542-2 gezogen:

12./13. · 19./20. · 26./27. September 2020

Geld, sehr viel Geld. Kay Kreisel, der gelernte Lokführer, gründete 2002 ein Eisenbahnunternehmen nach europäischem Recht, ein sogenanntes EVU. Mit über 60 Lokomotiven und 200 Mitarbeitern übernimmt seine Firma, die PRESS GmbH, heute Traktionsleistungen in ganz Deutschland und darüber hin-

aus. Das profitable, international tätige, Unternehmen hat seinen Sitz im ehemaligen „Hotel Prag“ am Bahnhof Jöhstadt. Niemand würde vermuten, dass von hier aus Güter- und Personenzüge mitteleuropaweit disponiert und in Verkehr gesetzt werden. Im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten unterstützt die PRESS



*Im Bahnhof Schmalzgrube wartet der Nikolozug auf den Gegenzug.
Foto: Albert Malli*

GmbH die Vorhaben des Vereins. Der Nikolozug erreicht den Bahnhof Schmalzgrube. Die Zugskreuzung in Streckenmitte wird vorschriftsgemäß abgewickelt. Der schon eingefahrene Zug gibt dem Gegenzug mit der Dampflokpfife das Signal „Kommen“, ein langer, ein kurzer und ein langer Pfiff. In Steinbach, dem vorläufigen Endpunkt der Strecke, nimmt die Dampflok Wasser, bevor sie wieder an das andere Ende des Zuges gesetzt wird. Wohin man schaut, sieht man leuchtende Kinderaugen und aufgeregte Eltern, die mit dem Handy diesen Moment festhalten wollen.



In Steinbach, dem vorläufigen Endpunkt der Strecke, nimmt die Dampflok Wasser, bevor sie wieder an das andere Ende des Zuges gesetzt wird.

Foto: Albert Malli

Die angereisten ÖGLB-Mitglieder versehen entweder auf der Dampflok ihren Dienst oder ha-

ben sich entlang der Strecke für Foto- und Videoaufnahmen positioniert.

Am Abend trifft man sich hier in gemütlichen Wirtshäusern, wo noch so deftig gekocht wird, als wären die Gäste Bergarbeiter, die zwölf Stunden untertags gearbeitet haben. Unser Tipp: Immer die kleine Portion bestellen! Im Forellenhof, mit eigener gleichnamiger Haltestelle direkt an der Strecke gelegen, werden - weniger deftig - frische Forellen aus dem eigenen Teich serviert. Kay Kreisel lädt in alter Verbundenheit seine Gäste aus Österreich zu einem gemeinsamen Abendessen. Hier wird

vorbesprochen, was am nächsten Tag in seinem Büro im Bahnhof Jöhstadt fixiert wird: Die sächsische Dampflok, die IV K, wird an drei Septemberwochenenden 2020 wieder bei der Bergstrecke-Ybbstalbahn anlässlich unseres 30-Jahrjubiläums als Gastlok unsere Züge über den Berg

ziehen. Jetzt haben auch die angereisten ÖGLB-Mitglieder leuchtende Augen... ■



Die mustergültig restaurierten Fahrzeuge sind in einer neu errichteten Fahrzeughalle in Jöhstadt unterstellt.

Foto: Albert Malli



Das sächsisch-österreichische Zugteam: v.l.n.r. Thomas Edlinger (ÖGLB), Matthias Ullmann (Preßnitztalbahn), Thomas G. Schäfer (ÖGLB), Christwart Rudolph (Preßnitztalbahn), Florian Strobl (ÖGLB).

Foto: Albert Malli

Winter und Frühling auf unseren Museumsbahnen

Von Werner Schiendl

Seit 40 Jahren fährt unsere Höllentalbahn, seit 30 Jahren unser „Ötscherland-Express“. Vielen jüngeren Mitgliedern sind interessante und schöne Bilder aus diesen Jahrzehnten unbekannt, die älteren werden sich beim Wiedersehen gerne daran erinnern. Wir wollen der Jahreszeit entsprechend einige besondere Bilder in dieser Serie in Erinnerung rufen.

Bei dichtem Schneefall am 1.12.1990 fährt ein Sonderzug mit Lok StB 4 „Molln“ bei km 64, dem großen Einschnitt vor dem Hühnerneest-Viadukt, in Richtung Pfäferschlag und weiter nach Lunz am See.

Foto: Alfred Schmutz



Am 8.12.1997 wurde ein Foto-GmP-Zug auf der Bergstrecke bei Winterwetter geführt. Hier steht die U.1 mit dem GmP zum Fotohalt in der Haltestelle Gaming.

Foto: Alfred Schmutz



Im Jahr 1988 konnte die ÖGLB eine große Anzahl historischer Güterwagen von den ÖBB kaufen. Diese wurden mit einem Sonder-Güterzug, befördert von der Dampflok „Floriana“, am 3.4.1988 von Payerbach nach Hirschwang überstellt. Das Bild zeigt diesen einmaligen Zug im Bahnhof Reichenau.

Foto: Alfred Schmutz

Die Neuhauser Lokalbahnen. Schmalspurig durch Südböhmen

Von Werner Schiendl

Der der ÖGLB und etlichen Mitgliedern freundschaftlich verbundene Herausgeber und Hauptautor des Buches, Andreas Walter Petrak, hat mit seinem auf die Eisenbahnen in Böhmen und Mähren, heute Tschechien, spezialisierten Verlag nunmehr, nach dem 2018 erschienenen Band „Nach Hof und Hotzenplotz“, dieses Werk über die beiden von Neuhaus (Jindřichuv Hradec) ausgehenden 760-mm-Schmalspurbahnen nach Neubistritz (Nová Bystrice) bzw. Wobratein (Obratan) herausgebracht.

Es enthält ganz wesentlich auch interessante und der heutigen Generation meist unbekannt Einblicke in die verwickelte Geschichte dieses südböhmischen Gebietes, dessen (bis 1945) deutschsprachiger Teil sich zu Ende des Ersten

Weltkriegs im Oktober 1918 als Bezirk Neubistritz an die neue Republik Deutsch-Österreich anschloss, aber bereits Ende Dezember 1918 von tschechischen Truppen besetzt und mit dem Friedensvertrag von Saint Germain 1919 völkerrechtlich der Tschechoslowakischen Republik zugesprochen wurde. Dem folgte ein kurzes Zwischenspiel von 1938 bis 1945, als dieses Gebiet

nach dem Münchener Abkommen an das Deutsche Reich unter Hitler abgetreten und an den sogenannten Gau Niederdonau (d.i. Niederösterreich) angegliedert wurde. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs 1945 wurde der Bezirk Neubistritz wieder Teil der CSR und die deutsch sprechende Bevölkerung sofort zwangsweise ausgesiedelt und enteignet. Diese von tiefsitzenden gegenseitigen



Anlässlich des beliebten Krampuszuges ist am 9.12.1989 der Höllental-Express, bespannt mit der StB Nr. 4 „Molln“ soeben in der Endstelle Payerbach-Lokalbahn angekommen.
Foto: Alfred Schmutz

Vorurteilen und Feindbildern geprägte Geschichte ist aufs Engste mit der Entwicklung der südböhmischen Schmalspur verknüpft und wäre ohne Kenntnis derselben nicht richtig zu verstehen.

Die beiden von der Bezirkshauptstadt Neuhaus/ Jindřichův Hradec ausgehenden Schmalspurstrecken wurden in Österreich-Ungarn errichtet, die Südstrecke nach Neubistritz/Nová Bystřice am 1. November 1897 und die Nordstrecke nach Wobratein/Obrataň am 23. Dezember 1906 eröffnet. Die Betriebsführung hatte bis 1918 die kkStB, die hierfür sechs Stück der bewährten Reihe U und eine größere Anzahl der bekannten altösterreichischen Schmalspur-Personen- und Güterwagen beschaffte. In den nachfolgenden Zeiten kamen diverse Dampfloks und CSD-Triebwagen sowie ausländische Fahrzeuge zum Einsatz. Für die ÖGLB besonders interessant ist, dass unsere Uv.I, vormals ÖBB 298.205, in der Ära des Dritten Reichs 1939 als 99 801 bezeichnet von Gmünd nach Neuhaus umstationiert wurde und dort verblieb. Die CSD bezeichneten sie als U 37.101, bis sie 1950 an Österreich zurück gegeben und sogleich zur Ybbstalbahn verfügt wurde.

Dieser Band I endet 1997 mit dem Ende der CSD-Staatsbahnära, der zweite Band wird die Geschehnisse der seit 1998 bestehenden Privatbahn JHMD dokumentieren.

Neben den profunden, in die Tiefe gehenden textlichen Berichten überwiegt ein die reiche Bebilderung mit vielen, zum Teil bislang unbekanntem Fotos, aber auch zahlreiche Kursbuchauszüge, Gleispläne, Protokolle und Dokumente verschiedenster Art. Ein Mangel ist lediglich das zu kleine Format des Buches, das wie mir bekannt ist, der finanziellen Decke des Verlags geschuldet ist. Aber es ist eben mühsam, manches wertvolle Bild oder Dokument nur unvollkommen mit der Lupe betrachten zu können.

Andreas Petrak setzt jedenfalls mit diesem reichhaltigen, mit viel Liebe und Mühen konzipierten Buch den beiden Schmalspurbahnen in seinem hervorragenden Schreibstil ein detailliertes historisches und nostalgisches Denkmal. Für Interessierte an der österreichischen Lokbahngeschichte ist es ein absolutes Muss! Da die Auflage nur 900 Stück beträgt, ist eine baldige Anschaffung empfehlenswert. ■

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 I und 2190

€ 4,00



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



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



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



„Nach Hof und Hotzenplotz! Schmalspurbahnen in Mähren-Schlesien“ Band 14 der Reihe „Durch Böhmens Hain und Flur“ Andreas Petrak setzt zwei Schmalspurbahnen in Mähren-Schlesien in seinem bewährten Schreibstil ein detailliertes historisches und nostalgisches Denkmal und zeigt mit vielen zeitgenössischen Farbbildern die herbe Schönheit eines vergessenen Landstrichs.



„Die Neuhauser Lokalbahnen. Die Region und ihre Eisenbahnen 1897-1997. Schmalspurig durch Südböhmen“ Band 12/1 dieser Reihe. Dieses Werk von Andreas Petrak setzt sich mit den beiden von Neuhaus (Jindřichův Hradec) ausgehenden 760-mm-Schmalspurbahnen nach Neubistritz (Nová Bystrice) bzw. Wobratein (Obrataň) auseinander.

Edition bohemica, Goldenkronach (Bayern) 2018/19
Jeder Band hat 264 Seiten mit 450 Bildern und Plänen

je € 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.

1/2020

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

LOKALBAHN - EXPRESS

Periodisch erscheinendes Mitteilungsblatt der
Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen (ÖGLB)

