

LOKALBAHN- EXPRESS

245/
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, künftig finden die Clubabende an jedem ersten Mittwoch im Monat statt:

Mi, 16.9. Clubabend

Mi, 7.10. Hauptversammlung: neuer Termin nach Absage wegen Covid 19!

Mi, 4.11. Clubabend

Mi, 2.12. Clubabend

Titelbild: Am 13. Juni 2020 posiert die U.1 anlässlich von Probefahrten im Bahnhofsbereich unmittelbar nach der Ausfahrweiche von Kienberg-Gaming.

Foto: Thomas G. Schäfer

Rückseite: Am ersten Betriebstag, dem 28. Juni 2020, hat der Eisenbahnfreund Maximilian Erhart den von Payerbach-Lokalbahn kommenden Triebwagen 1 (TW 1) kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Reichenau festgehalten.

Foto: Maximilian Erhart

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: Thomas Edlinger, Albin Michlmayr, Ferdinand Drexler, Albert Malli, Thomas G. Schäfer, Werner Schiendl, 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 2020.

Liebe Leser

von Albert Malli

Der „Lock-down“ zur Eindämmung des Corona-Virus hat auch die ÖGLB hart getroffen. Arbeiten waren an Ort und Stelle für knapp drei Monate unmöglich.

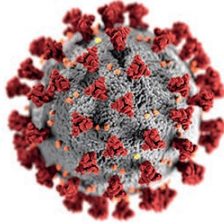
Im Rückblick begreift man erst wie alles Schlag auf Schlag gegangen ist. Am Samstag, den 3. März halten wir unseren von langer Hand geplanten Schultag bei der Bergstrecke-Ybbstalbahn ab, Theorie im Hinterzimmer des Gasthofs „Zur Paula“ am Vormittag, praktische Übungen am Zug am Nachmittag. Insbesondere die ganz Jungen, die heuer zum ersten Mal Zugsdienst machen wollen, sind bestens vorbereitet. Corona ist an diesem Tag schon Thema; die vielen Erkrankungsfälle im Schiort Ischgl waren schon in den Medien. An diesem Tag sind uns aber die Abstands- und Hygieneregeln noch fremd und wir trinken das gemeinsame Bier danach noch wie in Vor-Corona-Zeiten. Zum Glück sind alle aktiven Mitarbeiter der ÖGLB gesund geblieben.

Am Montag, den 10. März wissen wir schon, dass sich das Virus rapide ausbreitet. Wenn nichts unternommen wird, würden die Ansteckungs- und die Erkrankungsfälle exponential ansteigen. Dass in nur sechs Tagen ein sogenannter „Lock-Down“ und eine eingeschränkte Ausgangssperre bevorsteht, wissen wir an diesem Tag noch nicht. Wir beraten, ob wir die Hauptversammlung, angesetzt für den darauffolgenden Dienstag, absagen sollen. Da wir auch einige „ältere Semester“ unter den Mitgliedern haben, die besonders gefährdet wären, entschließen wir uns zur kurzfristigen Absage. Wir verschicken ein E-Mail an alle Mitglieder von denen wir eine Mailadresse haben. Ich bekomme für diese zum damaligen Zeitpunkt noch mutige Entscheidung viel Lob

von Mitgliedern, die mir persönlich schreiben.

An dieser Stelle erlauben Sie mir den Einschub, dass es in dringenden Fällen nötig sein kann, dass wir Sie auch per E-Mail erreichen können. Sie müssen uns dazu nur eine kurze E-Mail an info@lokalbahnen.at schicken.

Keiner kann vorhersagen wie sich die Ansteckungszahlen im Herbst verhalten, denn die wärmere Jahreszeit dämmt die Ausbreitung des Virus, der „Schlendrian“, der in Teilen der Bevölkerung wieder einreißt, fördert diese wiederum und die Bildung von sogenannten lokalen „Clustern“, wie etwa in den Postverteilzentren oder Freikirchen. Die sogenannten Lockerungsverordnungen erlauben aber derzeit die Abhaltung eines Vereinstreffens wieder, weshalb wir optimistisch als Ersatztermin Mittwoch, den 7. Oktober festgelegt haben (siehe Einladung in diesem Heft). Die Hauptversammlung soll wieder um 18.30 Uhr im Restaurant „Waldtzeile“ stattfinden. Als Lehre aus Corona bitten wir aber um vorherige Anmeldung per E-Mail an info@lokalbahnen.at.



[at](mailto:info@lokalbahnen.at), damit wir die Anzahl der Besucher besser vorhersehen können. Damit zu unserer aller Sicherheit die Abstandsregeln bequem eingehalten werden können, bitten wir darum, ausnahmsweise keine Gäste mitzunehmen. Der gesamte Vorstand wird wieder umfassend über die abgelaufenen und geplanten Vorhaben informieren; ich freue mich schon auf den Meinungs austausch und die angeregte Diskussion.

Die sogenannten Lockerungsverordnungen haben uns auf Trab gehalten, war doch der Betrieb von „Tourstikbahnen und Ausflugschiffen“ wie es dort hieß, noch viele Monate verboten. Jetzt gelten auch für Museumsbahnen sinngemäß die Bestimmungen für den öffentlichen Verkehr, also die Tragepflicht von Mund-Nase-Masken, die wir bei der Höllentalbahn auch gegen Spende verteilen und die ohnehin dort geboten ist, wo der 1-Meter-Abstand nicht durchgehend eingehalten werden kann.

Durch den sogenannten „Lockdown“ fehlen uns knapp drei

Monate, an denen keine Arbeiten an Ort und Stelle möglich waren. Die Höllentalbahn konnte dennoch am Samstag, den 28. Juni plangemäß in die Saison starten. Bei der Bergstrecke-Ybbstalbahn ist es trotz großer Anstrengung und unermüdlichem Einsatz aller ehrenamtlichen Mitarbeiter sehr schwierig bis unmöglich, diese Monate aufzuholen. Behördlich und betrieblich notwendige Arbeiten erfordern nun einmal sorgfältige Durchführung. Aus diesem Grund haben wir uns nach reiflicher Überlegung schweren Herzens dazu entschlossen, die Saison heuer nicht wie geplant am Samstag, den 4. Juli zu starten. Um die nötigen Arbeiten durchführen und auch abschließen zu können, haben wir den Start der Betriebssaison 2020 zunächst mit Samstag, den 1. August festgelegt.

Leider ist es auch bei der Einholung der jährlichen Gutachten für Strecke, Fahrzeuge und Brücken zu Terminverschiebungen gekommen, die nicht in unserem Einflussbereich liegen. Daher waren wir gezwungen den Saisonstart der Bergstrecke-Ybbstalbahn erneut auf Samstag, den 15. August zu verschieben. Es fehlen aber hierdurch die für

uns so wichtigen Einnahmen aus dem Fahrbetrieb!

Die Situation ist so dramatisch, dass wir Sie heuer schon in einem gesonderten Anschreiben um eine Extra-Spende gebeten haben.

Bei der Bergstrecke-Ybbstalbahn brauchen wir dringend Geld, um unter anderem unseren Bahnerhaltungswagen (BEW) für Arbeiten an der Strecke fit zu machen, bei der Höllentalbahn gibt es die Gelegenheit erstmals bis zu 2.000 Stück gebrauchte Betonschwellen zu erwerben. Damit könnten, je nachdem wie viel Geld zusammenkommt, einige Streckenabschnitte nachhaltig (fast für immer) saniert werden.

Ich darf unseren Spendenaufruf erneuern: Bitte kennzeichnen Sie Ihre Spende mit dem Verwendungszweck „Ybbstalbahn Fahrzeuge“ oder „Höllentalbahn Strecke“.

Unser Ehrenpräsident Werner Schiendl hat in mehrjähriger Arbeit ein neues Buch erstellt, Titel „Die Lokalbahn Payerbach-Hirschwang und Eisenbahnen zwischen Semmering, Rax und Schneeberg“.

Nach ausführlichen Recherchen in diversen Archiven konnte

er die Geschichte der L.B.P.-H. exakt neu schreiben und mit vielen bisher nicht veröffentlichten Bildern illustrieren. Weitgehend unbekannt ist auch die bedeutende Rolle dieser Region in verkehrsgeschichtlicher Hinsicht, abgesehen von der epochalen Semmeringbahn Carl von Ghegas: Georg Huebmers erster Tunnel 1820, viele Projekte für eine Eisenbahn von Payerbach über Reichenau bis



*232 Seiten, 328 Bilder und 55 Pläne, € 48,-
Das neue Buch von Werner Schiendl wird
am 12. September bei der Höllentalbahn
präsentiert.*

auf das Raxplateau ab 1880, die leider nicht bis zur Ausführung gediehen, und schließlich die schmalspurige L.B.P.-H. nach Hirschwang ab 1918, die als Höllentalbahn noch heute fährt.

Dieses Buch wird Samstag, 12. September 2020 im Rahmen einer Präsentation und Sonderzugfahrt vorgestellt. Ein besonderes Zuckerl ist, dass der Verleger Christian Pühringer einen Nostalgie-Sonderzug (Lok 1110.505 und Spantenwagen) von Mistelbach nach Payerbach-Reichenau und zurück anbietet. Informationen und Buchungen zum Sonderzug sind unter der E-Mail-Adresse bahn.im.film@aon.at zu erhalten. Ankunft des Sonderzugs in Payerbach-Reichenau ist 11:00 Uhr, Abfahrt 15:00 Uhr in Richtung Wien.

Die Präsentation des neuen Buches findet um 11:30 Uhr vor dem Bahnhof Payerbach-Lokalbahn der Höllentalbahn statt. Nach dieser Veranstaltung wird das Buch auch im Shop im Bahnhof Payerbach-Lokalbahn angeboten. An diesem Tag finden auch Mehrzug-Fahrten auf der Höllentalbahn statt, es können die verschiedenen Fahrzeuge im Betrieb erlebt werden. ■

Einladung zur 43. Hauptversammlung der Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen

am Mittwoch, den 7. Oktober 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.*

Aufgrund der notwendigen organisatorischen Planung in der derzeitigen Situation benötigen wir bei einer Teilnahme an der Hauptversammlung eine verbindliche Zusage bis spätestens Freitag, 25. September 2020 per E-Mail an info@lokalbahnen.at oder falls dies nicht möglich ist, per SMS an 0664/1378133! Wir bitten um zahlreiches Erscheinen zu dieser Hauptversammlung, bei der auch wichtige Informationen für die Zukunft unserer beiden Museumsbahnen zu erwarten sind.

Wien, im Juli 2020
Für den Vorstand der ÖGLB


Albert Malli
Präsident der ÖGLB

Vom „Überbrücken“ der Winterpause

Von Ingo Wiener

Nachdem wie im letzten LBE berichtet, viele fleißige Mitstreiter durch etliche Arbeitsstunden im letzten Jahr zur Erhaltung von Infrastruktur und Fahrzeugen unserer Bergstrecke beigetragen haben, sind wir heuer gleich ebenso aktiv in die neue Saison gestartet und haben seit Jahresbeginn 2020 an weiteren Instandhaltungsmaßnahmen bzw. Vorbereitungen hierzu gearbeitet.

Für 2020 haben wir einige größere Projekte eingeplant, eines davon war die inzwischen dringend erforderliche Sanierung der Holzriesenbrücke, hierbei vor allem die sehr in Mitleidenschaft gezogenen Holzbauteile wie Schwellenhölzer, Bebohlung und Instandsetzung der infolge umgestürzter Bäume beschädigten Geländer. Zum Glück ist es uns noch gelungen, dieses Projekt vor den COVID-19 verordneten Bewegungseinschränkungen umzusetzen.

Der Sanierung ging eine gründliche Vermessung aller Holzbauteile bereits Mitte Dezember 2019 durch Reinhard Mestan und Ingo Wiener voran. Danach nahmen wir mit einem lokalen Sägewerksbesitzer aus Bodingbach zwecks Erstellung eines Angebots Kontakt auf. Mit dem Sägewerk in Bodingbach hatten wir bereits

zuvor im Zuge der Sanierung der Bühnenhölzer des Wagens 3860 einen Testkauf gestartet und hinsichtlich Preis/Leistung sehr positive Erfahrungen gesammelt. Da das Angebot ebenfalls entsprochen hat, wurde beschlossen, das erforderliche Material für die Sanierung der Holzriesenbrücke wieder von diesem lokalen Anbieter zu beziehen und dadurch lokale Wertschöpfung zu generieren, Kontakt zu den Anwohnern zu intensivieren und somit zu einer positiven Einstellung der lokalen Bevölkerung zu unserer Bahn beizutragen.

Nach Entfernung der Hölzer kann die Sanierung der Stahlträger beginnen.

Foto: Ingo Wiener ▶



Bereits Anfang Jänner erhielten wir die Nachricht, dass die bestellten Hölzer abholbereit sind. Die Abholung erfolgte dann im Februar mit einem Arbeitszug bestehend aus 2093.01, D33 und den inzwischen instand gesetzten Güterwagen Gw/s 10252 und Flachwagen Sw/s 30012. Die Verladung erfolgte im Bahnhof Pfaffenschlag, wobei der Sägewerksbesitzer uns mit seinem Stapler unterstützte, das bereits auf Maß geschnittene und gebündelte Holz aufzuladen.

Nach einigen weiteren Vorbereitungsarbeiten wie z.B. dem Aufbohren der Kleineisenlöcher zur Aufnahme von Normal-

spur-Gleisschrauben anstelle der Gleisnägel auf den Brückenschwellen, Beschaffung von Kleinmaterial, Vorbereitung von Werkzeugen, etc. machte sich am Freitag, den 13. März eine Gruppe von zahlreichen wackeren Helfern (Thomas Edlinger, Thomas Flach, Michael Kaltenegger, Thomas Meerwald, Reinhard Messthan, Ferdinand Proidl, Ingo Wiener) morgens mit dem bewährten Arbeitszug und der Draisine X5 auf die Strecke um die Sanierung der Holzriesenbrücke in Angriff zu nehmen.

Am ersten Tag wurden zunächst die vorhandenen Holzbebohlungen abgebaut und danach die



*Materiallieferung an den Zug durch Herrn Latschbacher vom Sägewerk Bodingbach.
Foto: Ingo Wiener*

alten Schienennägel der neun Brückenschwellen sowie der ca. zehn Holzschwellen, welche sich jeweils an den Enden des über die Brücke führenden Gleisjoches befanden, entfernt. Anschließend wurden die Laschen der Gleisverbindung demontiert und die Gleise mithilfe des Zuges und Spanngurten abgezogen, sodass nun die Brückenschwellen zugänglich waren. Diese waren mit den Längsträgern der Brücke verschraubt, das Lösen der Schraubverbindungen gestaltete sich jedoch nicht ganz so schlimm wie erwartet.

Die Arbeiten erfolgten jeweils parallel in kleineren Gruppen, wobei sich die Aufteilung zwanglos ohne großes Zutun ergab. Während die drei Thomasse und Ferdinand die alten Holzschwellen entfernten, entrostete Reinhard die Brückenträger, Ingo zeichnete die Ausnehmungen für die Stahlträgeraufnahmen und die Bohrungen bei den neuen Schwellenhölzern an und Michael schnitt diese profilmäßig mit der Kettensäge aus, wobei die Ausschnitte für die Gleisüberhöhung

– auf der Holzriesenbrücke liegt das Gleis in einem 60er Bogen mit 35mm Überhöhung – gemäß den Aufzeichnungen zum Oberbau gefertigt wurden. Inzwischen wurden die fertig entrosteten Stellen der Stahlträger lackiert. Danach erfolgte das Einrichten der Schwellenhölzer in Bezug auf die Überhöhung, gleichzeitig musste jedoch auch zusätzlich die in diesem Abschnitt befindliche Steigung von 31,6 Promille berücksichtigt werden. Dieser Arbeitsschritt erforderte einige Zeit und Sorgfalt hinsichtlich der genauen Messungen und des Einrichtens. Auf den Schwellenhölzern waren nun noch die Ver-



Anpassen der Überhöhung an den Schwellenhölzern mittels Motorsäge.

Foto: Ingo Wiener

tiefungen für die Vierkanthölzer der Befestigungsschrauben auszustemmen. Währenddessen wurden bereits die vorbereiteten Stahlschwellen anstelle der Holzschwellen ausgelegt.

Die nächste Herausforderung war nun, die Schienen so auf die neuen Schwellen zu positionieren, um anschließend wieder einen stetig verlaufenden 60m-Radius-Bogen mit passendem Übergang zu den anschließenden Gleisjochen zu bekommen. Vor allem mussten die Gleise nun wieder bergauf an die ursprüngliche Lage befördert werden. Mit dem Zug wurden

die mit Spanngurten befestigten Schienen bergwärts geschoben, wobei am oberen Ende zwei Mann die Schiene mit Schienenhebern in Position hielten. Wir hatten zwar auf der Brücke die Lage der Schienen zu den Längsträgern dokumentiert, aufgrund der Einarbeitungen der Klein-eisen in den alten Schwellen, und um ganz sicher zu gehen, wurden zusätzlich noch entsprechende Berechnungen bezüglich Bogensehnenhöhe durchgeführt. Nachdem die Bogenmitte nun feststand, wurden die Gleise mit den Klein-eisen verschraubt und



in Richtung Gleisjochende mittels Spanngurten und Winden unter laufenden Messungen eingerichtet und danach ebenfalls verschraubt, wobei zuvor an den nun feststehenden Positionen vorgebohrt wurde.

Am nächsten Tag wurde das Einrichten der Gleisjochenden mit den nun neu verschraubten Stahlschwellen mittels Südbahnhebern und Spanngurten in Angriff genommen. An dieser Stelle noch ein herzliches Dankeschön an Thomas Flach, der zuvor in wochenlanger Sysiphus'scher Kleinarbeit von den in Lunz befindlichen Stahlschwellen die Schrauben und Unterlagsplättchen zur Aufarbeitung abmontiert hat, und welche nun nach erfolgter Aufarbeitung durch Ferdinand, Reinhard und Ingo an ihrem neuen Bestimmungsort eingesetzt werden konnten. Parallel dazu wurden auch für das Brückengeländer neue Teile gefertigt und verschweißt, sodass es nun wieder funktionstüchtig und fluchtend ist.

Einstellen der Spurweite vor Setzen der Kleineisenbohrungen an der Innenschiene.

◀ Foto: Ingo Wiener

Abschließend wurden die Stahlschwellen mithilfe der Elektro-Gleisstopfer und einem dazugehörigen Diesel-Notstromaggregat bis spät Abends gestopft. Eine anschließende Probefahrt mit dem Zug mehrmals über die Brücke hatte keine messbaren Senkungen verursacht. Ein paar Restarbeiten sind noch ausständig, da wir aufgrund der danach akut werdenden Ausgangsbeschränkungen von weiteren Arbeitseinsätzen Abstand nehmen mussten.

Generell muss gesagt werden, dass es wieder einmal ein schönes Gefühl war, Teil einer motivierten Gruppe zu sein, wo jeder zupackt und nicht lange diskutiert werden muss. Vielen Dank an alle Beteiligten, welche sowohl bei den Vorbereitungen als auch auf der Baustelle tatkräftig geholfen haben. Und auch vielen Dank an die Kollegen Stephan Rewitzer, Philipp Schneckler, Thomas Edlinger und Thomas Meerwald, die sich an diesem Wochenende parallel dazu um den Neubau der Weiche 21 im Bahnhof Kienberg – als Vorbereitung für weitere anstehende Weichensanierungen – angenommen haben. Aber das ist eine andere erfolgreiche Geschichte, über die wir noch gesondert berichten werden. ■

„Weichenstellung“ für die Ybbstalbahn: Neue Schwellen für zahlreiche Weichen

Von Ingo Wiener und Thomas Edlinger

Neben der umfangreichen Sanierung der Holzriesenbrücke stand heuer zur Sicherung des Fortbestandes der Bergstrecke ein weiteres wesentliches Projekt an – die dringend erforderliche Aufarbeitung einiger Weichen im Bahnhof Kienberg sowie in der Halte- und Ladestelle Holzapfel, deren Holzschwellen infolge jahrelangem Witterungseinfluss ersetzt werden mussten.

Für die Aufarbeitung der Weichen wurden im Vorfeld 250 gebrauchte Normalspurschwellen von der ÖBB angekauft und vorerst im Bahnhof Kienberg gelagert. Vor der Verwendung mussten die Schwellen von ihrer ursprünglichen Länge von 250 cm entsprechend den Bauplänen für 760 mm XXIVa-Weichen mittels Motorsäge auf die erforderlichen Längen zwischen 160 cm bis 250 cm abgelängt werden. Von 26 für eine derartige Weiche erforderlichen Schwellen konnten sechs Stück in der ursprünglichen Länge belassen werden, der Rest war abzuschneiden.

Um eine möglichst langfristige Maßhaltigkeit der Weichen zu erreichen, wurde auf die neuerliche Verwendung von Schienennägeln

zur Befestigung der Schienenfüße verzichtet; stattdessen wurde entschieden, die Befestigung mittels Normalspur-Kleineisenschrauben durchzuführen. Hierzu war es jedoch erforderlich, die Vierkantlöcher der Kleineisen auf den Schaftdurchmesser der Holzschrauben aufzubohren, und zwar derart, dass der Schienenfuß zwischen die nun im Durchmesser größeren Schrauben passt und von deren Kopf gehalten wird. Dazu war es erforder-

Neubau Weiche 28.

Foto: Ingo Wiener



lich, die neuen Bohrungen auf ein bestimmtes Maß außermittig der Vierkantlöcher zu bohren. Diese Arbeit konnte in einigen Tagen an einer entsprechend robusten Ständerbohrmaschine durchgeführt werden, die uns dankenswerter Weise ein Vereinsmitglied in seiner Stahlbaufirma für diese Arbeiten zur Verfügung stellte. Der Umbau an Ort und Stelle lief in etwa so ab: zuerst wurden der Stellmechanismus, der Stellbock und die Laschenverbindungen entfernt, weiters auch die Schienennägel soweit möglich. Auch im Herzbereich wurden die Laschenverbindungen entfernt und die Weiche „halbiert“, um die Hälften nun mittels unseres Bahnerhaltungswagens mit Kran (BEW 1) und der hierfür vorgesehenen Greifvorrichtung anheben zu können. Nun konnten noch die besonders anhänglichen Schwellen mittels Vorschlaghammer

von den Schienen getrennt, und die Weichenteile von unserem geschickten Kranführer außerhalb des Arbeitsbereiches seitlich abgelegt werden.

Die im Schotterbett verbliebenen Schwellen wurden nun händisch entfernt; dann wurde das Schotterbett abgetragen, der erdige Untergrund entfernt und mit Schotter wieder aufgefüllt. Dieser wurde anschließend grob mit der Kranschaufel auf Niveau Schwellenunterkante und danach in Handarbeit mittels Schottergabel und Rechen eingeebnet. Danach wurden die zugeschnittenen Schwellen zu ihrem Bestimmungsort getragen, gemäß den Lageplänen ausgelegt und eingerichtet, wobei eine gespannte Schnur half, die Schwellen auf gleiche Höhe zu bringen. Als Nächstes wurden die vorgebohrten Kleineisen auf ihre vorgesehenen Stellen gelegt



und die Schienen mit dem Kran in Position gebracht. Nun konnten mit der geraden Außenschiene beginnend, die Schienen exakt ausgerichtet, die Kleineisen positioniert und die Löcher für die Schienenschrauben gebohrt, die Schrauben eingeölt und anschließend mit dem Schlagschrauber festgezogen werden. Diese Arbeit wurde von drei Kollegen parallel erledigt, sodass die zahlreichen Verschraubungen relativ zügig durchgeführt werden konnten. Dazwischen wurden laufend mit der Weichenlehre die Maße kontrolliert und gegebenenfalls vor dem Bohren mittels hydraulischer Winde die parallele Schiene ausgerichtet bevor die Bohrungen für die Kleineisen in der Schwelle gebohrt wurden.

Relativ zügig deshalb, da uns bei mehreren Weichen inmitten der Arbeit das Wetter leider einen Strich durch die Rechnung machte, und uns abwechselnd mit Wolkenbrüchen und Hagelschauern von der Baustelle in den nahen Baudienstwagen verjagte und so für längere Arbeitspausen, manchmal bis zum nächsten Wochenende, sorgte.

Abschließend stand noch die Montage der Stellböcke an. Da die verwendeten Normalspurschwellen nur 250cm lang sind, wurden diese für die Stellbockaufnahme mit zwei mächtigen Winkeleisen verlängert, welche ebenfalls mit den Kleineisen-schrauben an den Schwellen befestigt wurden. Die Befestigung des Stellbockes am Winkel erfolgte mittels metrischer Schrauben in entsprechender Stärke. Zeitlicher Ablauf: Die Baumaßnahmen an der ersten umzubauenden Weiche 21 fanden am letzten Wochenende vor der Corona-bedingten Zwangspause im März parallel zum Umbau der Holzriesenbrücke statt, die Fertigstellung erfolgte am Wochenende des 10. Mai.



*Ausbau Weiche 27.
Foto: Ingo Wiener*



*Abfahrtsbereiter Bauzug für Umbau Weiche 1 der Halte- und Ladestelle Holzapfel.
Foto: Ingo Wiener*



*Feuchtföhliche Baustelle Holzapfel.
Foto: Ingo Wiener*

Am Wochenende von 23. bis 24. Mai konnte der Neubau der Weiche 28 im Bahnhof Kienberg mit Unterstützung des BEW 1 und viel Handarbeit in zwei Tagen durchgeführt werden!

An den letzten Maitagen erfolgte der Zuschnitt der Schwellen und der Beginn des Neubaus von Weiche 27 im Bahnhof Kienberg, leider vereitelten schwere Gewitter mit Hagelschauern die Fertigstellung, welche auf das Wochenende des 6. und 7. Juni verlegt werden musste.

An den Tagen 13. und 14. Juni wurde der Zuschnitt der Schwellen sowie der Neubau von Weiche 1 in der Halte- und Lade- stelle Holzzapfel begonnen, leider musste auch dieses Bauvorhaben aufgrund von heftigen Gewittern abgebrochen werden und erfuhr erst am 4. und 5. Juli seine Fertigstellung.

Unser ganz besonderer Dank gilt an dieser Stelle den unermüdlischen Helfern, welche mit geholfen haben, diese Projekte in teilweise schweißtreibender schwerer Handarbeit durchzuführen und auch Hitze, Wind und Wetter und teilweise sogar Hagelschauer nicht scheuten, um diese für die Erhaltung unserer einmaligen Bergstrecke so wichtigen, nachhaltigen In-

standhaltungsarbeiten erfolgreich durchführen zu können.

Dampflok U.I: Viele Mängel behoben, neue Fehler entdeckt.

Nach der Corona-Pause konnte weiter an der Fertigstellung der U.I gearbeitet werden. Einige Arbeiten waren bereits beim Einwintern der Lok Ende Herbst 2019 geplant, andere plötzlich auftretende Überraschungen konnten kurzfristig behoben werden.

Unter anderem wurde ein undichtes Sicherheitsventil getauscht, die Luftklappenbetätigung erneuert und einige Schmiereinrichtungen aufgearbeitet. Mit vielen Arbeitsstunden erfolgte die Überarbeitung des linken Injektors mitsamt seiner Befestigung am Lokrahmen. Weiters wurden diverse Blecharbeiten erledigt und fast alle Ventile am Dampfverteiler überarbeitet. Fast nebenbei wurden auch noch einige kleinere optische Veränderungen an der Rauchkammer durchgeführt.

Seit der Hauptuntersuchung in Rumänien standen die schlecht funktionierenden Speiseeinrichtungen unter permanenter kritischer Beobachtung. Jedes Bauteil dieser wichtigen und sicherheits-

relevanten Einrichtungen wurde nacheinander zerlegt, gereinigt und wenn notwendig repariert. Auch hier erwarteten uns einige Überraschungen welche eigentlich bei einer hauptuntersuchten Dampflokomotive nicht vorhanden sein sollten.

Am 12. Juli 2020 wurde dann nach Abschluss der Arbeiten die Lok probeweise angeheizt und

konnte ihre Funktionstüchtigkeit unter Beweis stellen: Alle Einrichtungen funktionierten an diesem Tag problemlos. Nach diesem wichtigen Schritt können nun noch die letzten ausstehenden Arbeiten beginnen: Installation der elektrischen Ausrüstung, kleinere Lackierarbeiten und Reparatur einiger Kleinteile. ■



*Die U.I am Abend des 11. Juni 2020 beim Anheizen im Heizhaus.
Foto: Thomas Edlinger*

Lokalbahn Payerbach - Hirschwang

über Kurort Reichenau



Höllentalbahn

2020



HISLWISISCHE FAHRTZEUGE

Betrieb mit dem elektrischen Triebwagen TW 1 aus 1926 und Beiwagen nach Bedarf.

Betrieb mit den Lokomotiven V2 / E 1 am 12.7., 15.8. und 27.9.!

Sonderveranstaltungen



Mondweinfahrten

1. August

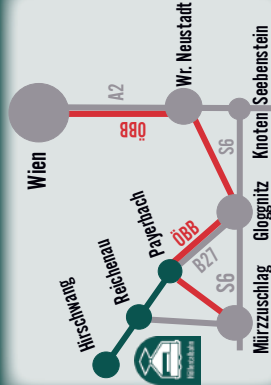
Mehrzugsamstag

12. September

ORF - Lange Nacht der Museen

3. Oktober

(Eigener Fahrplan, tw. Sonderfahrpreise)



www.lokalbahnen.at

Elektrisch betriebene, historische Schmalspurbahn.

Keine Betriebspflicht.

Betrieb jeden SONN- und FEIERTAG VOM 28. JUNI BIS ZB. OKTUBER.



Erlebniszüge...

... bieten Gelegenheit, Remise und Werkstätte in Hirschwang (45 Min) sowie die Umformeranlage Reichenau (20 Min) zu besuchen.



* Zug 8 verkehrt nur JUNI, JULI und AUGUST!

von Wien /Wr. Neustadt von Semmering /Mürzschlag	10 08 9 53	12 08 11 53	14 08 13 53	16 08 15 53
Zug 1	Zug 3	Zug 5	Zug 7	
Payerbach LB ab	10 25	12 45	14 25	16 25
Kurhaus an	10 33	12 53	14 33	16 33
Reichenau an	10 38	12 58	14 38	16 38
Reichenau ab	10 40	13 00	14 40	16 40
Haaberg an	10 47	13 07	14 47	16 47
Hirschwang an	10 50	13 10	14 50	16 50



	Zug 2	Zug 4	Zug 6	Zug 8 *
Hirschwang ab	11 40	13 20	15 40	17 00
Haaberg an	11 43	13 23	15 43	17 03
Reichenau an	11 50	13 30	15 50	17 10
Reichenau ab	12 15	13 32	15 52	17 12
Kurhaus an	12 20	13 37	15 57	17 17
Payerbach LB an	12 28	13 45	16 05	17 25
nach Wr. Neustadt /Wien nach Semmering /Mürzschlag	12 55	13 55 14 11	16 55 16 11	17 32 18 11

Fahr - Tarif

Einfache Fahrt	€ 6,00
Hin- und Rückfahrt	€ 10,00
Teilstrecke (zwei Stationen)	€ 3,50
Schnupperkarte (eine Station)	€ 2,50
Tageskarte	€ 12,00
Kinder bis 6 J. gratis, bis 15 J. je Richtung	€ 2,50

Familienkarte (nur für Gesamtstrecke)

2 Erwachsene und 1 Kind bis 15 Jahre:
Hin u. Zurück: € 20,- / Einfach: € 12,-

Information und Sonderfahrtenbestellung

www.lokalbahnen.at/hoellentalbahn

E-Mail: hoellentalbahn@lokalbahnen.at

Informationen auch bei den Tourismusbüros:
Payerbach, Tel.: 02666 / 524 23-12
Reichenau, Tel.: 02666 / 528 65

Betriebsführung:

HPG Höllentalbahn-Projekt GmbH
1140 Wien, Poschgasse 6



ÖGLB

Erhaltung und Betrieb erfolgen ausschließlich durch ehrenamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Vereins „Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen“.

Fahrplan 2020

VOR-Bus von Scheibbs	ab an	VOR 9:36 9:53	VOR 13:23 13:40
		Zug 1	Zug 3
Kienberg YB	ab	10:00	14:00
Gaming		10:10	14:10
Pfaffenschlag	ab	10:48	14:48
Holzapfel		11:00	15:00
Gasthof zur Paula		11:04	15:04
Lunz Amonhaus		11:08	15:04
Lunz am See	an	11:10	15:10

VOR-Bus von Göstling	ab an	VOR 10:44 10:56	VOR 14:44 14:56
		Zug 2	Zug 4
Lunz am See	ab	11:35	15:35
Lunz Amonhaus		11:37	15:37
Gasthof zur Paula		11:41	15:41
Holzapfel		11:45	15:45
Pfaffenschlag	ab	12:02	16:02
Gaming		12:30	16:30
Kienberg YB	an	12:40	16:40
VOR-Bus nach Scheibbs	ab an	VOR 13:04 13:22	VOR 17:04 17:22

Museumsbahnbetrieb und Veranstaltungen

Betrieb mit Diesellok

Sonderveranstaltung

Betrieb mit Dampfloks*

15.	Saisoneröffnung
22.	Betrieb mit 2093.01
29.	Betrieb mit 2093.01

September

5.	Feier 30-Jahr-Jubiläum und sächsische IV K
6.	Betrieb mit sächsischer IV K
12 + 13.	Betrieb mit sächsischer IV K
19. + 20.	Betrieb mit sächsischer IV K

*Aus betrieblichen Gründen kann der Einsatz von historischen Diesellokomotiven notwendig sein. Bei großer Trockenheit und Waldbrandgefahr müssen wir unter Umständen auf Anordnung der BH Scheibbs auf den Einsatz unserer Dampflokomotive verzichten und Diesellokomotiven einsetzen.

26. + 27. Volldampf auf der Bergstrecke: IV K & U.1

Oktober

13.	Betrieb mit 2093.01
10.	Betrieb mit 2093.01
17.	Betrieb mit 2093.01
24. + 25.	Betrieb mit U.1 & 2093.01
26.	Nationalfeiertag: Betrieb mit U.1
31.	Betrieb mit U.1

Fahrpreise (Auszug)

Kienberg-Lunz	Einfache Fahrt	Hin- und Rückfahrt	Kurzstrecke**
Erwachsene	17,-	24,-	11,-/8,-
Kinder (6-14 J.)	9,-	11,-	6,-/4,-
Familie (2E+2K)	44,-	59,-	

**Kurzstrecke: Kienberg-Pfaffenschlag / Pfaffenschlag-Lunz. Die Beförderung von Fahrrädern, Hunden und Kinderwagen erfolgt gratis.

Neu! Tageskarten für Vielfahrer – genießen Sie unseren Museumsbahnbetrieb den gesamten Tag: 40,- Erwachsene, Kinder 18,-



Bei Vorlage Wilde Wunder Card von Mostviertel Tourismus wird für die Hin- und Rückfahrt der Fahrpreis der einfachen Fahrt verrechnet.

Erleben Sie eine Zeitreise im Ötscherland!



Großer Arbeitseifer

von Ferdinand Drexler und Albin Michlmayr

Der erfolgreiche Beginn des Arbeitsjahres auf der Höllentalbahn, bei dem in den ersten zwei Monaten bereits viel erreicht werden konnte, wurde im Frühling durch die bekannten Ereignisse unterbrochen. Das hinderte das Team aber nicht daran, nach dem Ende des sogenannten Lock-downs mit umso größerem Engagement die entgangene Zeit aufzuholen und damit einen pünktlichen Saisonstart am 28. Juni durchzuführen.

Bäume nach Sturmschäden beseitigt

Genauso wie die Mitarbeiter der Höllentalbahn kennt auch die Natur keine Pause in ihren Aktivitäten. Daher waren wiederum viele Stunden für den Lichtraumfreischnitt sowie für die Beseitigung von Sturmschäden vonnöten. In der ersten Februarwoche wurde Reichenau von Stürmen mit Spitzengeschwindigkeiten von 110 km/h und höher getroffen, sodass im Anschluss Bäume beseitigt werden mussten: Kurz nach dem Bahnhof Payerbach ist ein großer Baum umgestürzt, oberhalb der Fahrleitung zu liegen gekommen und reichte bis an den Lichtraum der Südbahn. Ein Turmwagen der ÖBB konnte den Baum teilweise zerschneiden, die restliche Zerkleinerung und der Abtransport des Baumes bis weit

oberhalb unserer Strecke konnte anschließend von Mitarbeitern der Höllentalbahn durchgeführt werden. Am Scheitelpunkt der Strecke am Artzberg ist ebenfalls ein Baum umgestürzt und hat die Fahrleitung nur sehr knapp verfehlt. Auch dieser Baum konnte zerkleinert und abtransportiert werden. Im Bereich des Bahnhofs Reichenau kam es zu den massivsten Sturmschäden: Im Garten des Bahnhofs befanden sich mehrere tote Bäume. Zwei kleinere davon konnten bereits im Sommer 2019 durch Mitarbeiter der Höllentalbahn entfernt werden, der größte Baum hingegen wurde im Zuge der Stürme umgeworfen und hat die benachbarte tote Birke „gefällt“. Glücklicherweise fielen die beiden Bäume auf die von den Gleisen abgewandte Seite, sodass keine Schäden an den Bahnanlagen entstanden. Am 20.

Juni fegten erneut starke Winde über Reichenau und verursachten im gesamten Gemeindegebiet zahlreiche Windbrüche. Bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Reichenau in Richtung Payerbach wurde ein Baum umgeknickt und fiel in die Fernmelde- und Übertragungsleitung und bei der Querung Prießnitzgasse fiel ein größerer Ast auf die Straße und die Fahrleitung. Während der Baum in Reichenau von den Mitarbeitern beseitigt werden konnte, entfernte die Freiwillige Feuerwehr Reichenau den Ast bei der Prießnitzgasse – die Zusammen-

arbeit zwischen der Feuerwehr und dem anwesenden Team der Höllentalbahn hat sehr gut funktioniert.

Unabhängig davon wurde der Lichtraumfreischnitt durchgeführt: Im Bereich des Steinhofgrabens wurde dankenswerterweise von unserem Anrainer Alois Weinzettl ein Hangabschnitt bei seinem Bauernhof gerodet. An drei Abschnitten, die im Frühling 2019 bereits von uns gerodet worden waren – der nach der Privatquerung Weinzettl folgende Hang, die Payerbacher Rampe zwischen km 0,7 und der Stein-



*Am 20. Juni 2020 erreicht die E-Lok E I im Zuge der letzten Saisonvorbereitungsarbeiten mit einem Güterzug den Bahnhof Payerbach.
Foto: Ferdinand Drexler.*

hofgrabenbrücke und die Talhofschleife – konnte der Aufwuchs zurückgeschnitten werden. Zusätzlich wurden jeweils mehrere Mastlängen im Bereich der Payerbacher Rampe zwischen km 0,5 und 0,6, zwischen der Kurhausbrücke und km 2,6 und zwischen km 4,7 und 4,8 sowie neben der Fahrzeughalle entlang von Gleis 5 ausgeschnitten. Zusätzlich wurde an zwei Arbeitstagen auch der Lichtraumfreischnitt im Fahrleitungsbereich durchgeführt.

Umfangreiche Kontrolle und Justierung der Fahrleitung

Eine Kontrolle der Fahrleitungsanlage fand Anfang Mai statt und bei dieser Kontrolle sowie

an einem weiteren Arbeitstag Mitte Juni wurden auch Reparaturarbeiten durchgeführt. An einigen Stellen wurde die Position der Fahrdrähter verbessert sowie zwei Abspannungen nachgespannt.

Gleisbau in Handarbeit: Neue Schwellen bei Eisenbahnquerung vor Hauszufahrt

Über unsere Arbeiten am Kanalgleis „Ost“, der Weiche 1 in Reichenau sowie an der Kurhausbrücke haben wir bereits in der vorhergehenden Ausgabe berichtet. Ab Mai wurde der Schwellentausch an verschiedenen Stellen zwischen Reichenau und Hirschwang fortgesetzt: Bei



*Sieben von zehn neuen Schwellen sind bei der Querung Karlon bereits eingebaut.
Foto: Ferdinand Drexler.*

der Querung zum Haus unseres Nachbarn Horst Karlon wurden im Zuge der Erneuerung der Bebohlung als Beitrag unsererseits die zehn in diesem Bereich eingebauten Schwellen getauscht. Die gesamten Arbeiten einschließlich des Stopfens konnten von einem fünfköpfigen Team innerhalb eines Tages vollständig erledigt werden. Am ehemaligen Streckengleis von Hirschwang zur Seilbahn, dessen verbliebener Rest heute als Abstell- und Umsetzgleis genutzt wird, konnten zwei an die Weiche 5 anschließende Schwellen getauscht werden. Im Gleisbogen zwischen der Querung Schwarzer Weg Ost und der Querung Friedhofstraße wurden zwanzig Einzelschwellen getauscht sowie der gesamte Bogen in der Ausrichtung korrigiert und anschließend nachgestopft.

Triebwagen I: Neuer Bürstenhalter

Jeder Triebwagenmotor besitzt vier Kohlebürsten, welche im Bürstenhalter durch Federkraft an den Kollektor (Stromwender) gedrückt werden und sich mit der Zeit abnutzen. Die Aufgabe der Kohlebürsten ist es, den Motoranker über die Kollektorlamellen

mit Strom zu versorgen. Bereits vor knapp zwei Jahren wurde bei einer zyklischen Wartung festgestellt, dass ein Tragarm des Bürstenhalters gebrochen war. Dies führte zu einer Vergrößerung des Abstandes zwischen Kohleführung im Halter und Kollektor, wodurch es zu Vibrationen der Kohle und Kollektorfeuer kommen kann. Auch eine nachhaltige Schädigung des Kollektors ist möglich. Ein Klebeversuch verlief zunächst erfolgreich, allerdings trat das gleiche Problem am Ende der Saison 2019 erneut auf, weshalb ein Tausch des Bauteils unumgänglich war. Im Jänner wurde daher der Motordeckel bei eingebautem Motor geöffnet und der Rotor wurde dabei, je nach Arbeitsfortschritt, einmal von oben auf Gurten hängend und einmal aus der Grube heraus abgestützt, damit der Deckel samt Motorlager von der Motorwelle abgezogen werden konnte. Nachdem alle hindernden Teile abgebaut oder gelockert waren, konnte der gebrochene Teil nach dem Abschrauben aus dem Motordeckel ausgefädelt werden. Der Ersatz erfolgte mit einem Bürstenhalter aus einem gelagerten bauartähnlichen Motor. Aber auch an anderen Fahrzeugen waren diverse Arbeiten er-

forderlich: Bei unserem offenen Güterwagen Owa325, welcher mit einem Baustellenkompressor beladen ist, war an letzterem der Austausch des schadhaften Starters notwendig. An unserem Werkstätten- und Mannschaftswagen G201 wurden die Batterien zur Unterwegs-Stromversorgung des Wagens ausgebaut, gewartet und die Glühbirnen durch neue LED-Lampen ersetzt. An unserem Turmwagen T2 mussten beim Wandregal, in dem ein Gutteil der Fahrleitungsersatzteile gelagert sind, einzelne Regalfächer getauscht sowie die Verankerung teilweise erneuert werden. An unserem hauptsächlich ein-

gesetzten Beiwagen, dem Wagen B21, wurde zum Ende der vergangenen Saison eine Undichtheit an den Saugluftbremsschläuchen festgestellt. Im Mai konnten diese nun nach der Beschaffung neuer Schläuche getauscht werden; zusätzlich wurde eine schadhafte Heizsteckdose gegen eine Ersatzdose ausgetauscht.

Sanierung der Fahr- dienstleitung Payerbach

Der Lack des hölzernen Vorbaus war bereits an zahlreichen Stellen abgeblättert, das Holz von der Sonne angegriffen und zwei Füllungen an der Vorderseite, welche in jün-



Die Fahrdienstleitung in Payerbach ist am 17. Mai bereits fertig geschliffen und hat die erste Grundierung erhalten.

Foto: Albert Malli

gerer Vergangenheit bereits einmal erneuert worden waren, hatten das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Eine Sanierung der Fahrdienstleitung zur Substanzerhaltung war daher notwendig geworden. Dafür wurde der Altlack größtenteils entfernt, und die gesamte Fahrdienstleitung grundiert. Anschließend erfolgte ein Neuanstrich im historischen Tannengrün, die Füllungen werden im Lauf des Sommers in „Schönbrunnergelb“ neu gestrichen. Zusätzlich wurden die Türen zum Aufenthaltsraum in Payerbach, zum Bahnhofsshop und zum Magazin ebenfalls geschliffen, grundiert sowie in Tannengrün neu lackiert. Zusätzlich wurde der Innenraum der Fahrdienstleitung nach längerer Verwendung als Abstellraum gründlich gereinigt und soll wieder als historische Fahrdienstleitung eingerichtet werden.

Rückbau der Gleisanlagen im Bahnhof Hirschwang

Bereits 2019 berichteten wir in den Lokalbahn-Express-Ausgaben 1/2019 und 3/2019 von der Räumung und dem Abbau der Fahrleitung des seit 2006 nur mehr als Abstellbereich genutzten und verfallenen Bahnhofsbereich von Hirschwang. Im Mai 2020 wurde nun auch mit dem Abbau der Schienen im Bahnhof Hirschwang begonnen. Nach dem Ziehen der Nägel wurden die Schienen weggezogen und anschließend das Kleineisen eingesammelt. Die Schienen sowie die Nägel und die Platten werden für eine künftige Wiederverwendung an anderer Stelle eingelagert. Damit wird voraussichtlich im Lauf des Jahres der Rückbau der Gleisanlagen im Bahnhof Hirschwang abgeschlossen werden. ■

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 Geschenkkonzepte 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

30 Jahre „Ötscherland-Express“ - 30 Jahre Bergstrecke Ybbstalbahn

Von Werner Schiendl

Am 12. Juni 1990 begann der ideelle Verein „Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen“ (ÖGLB) mit dem Betrieb als historische Eisenbahn (Museumseisenbahn) auf der Bergstrecke der Ybbstalbahn Kienberg-Gaming - Lunz am See.

Seit nunmehr genau 30 Jahren fährt in den Sommermonaten der „Ötscherland-Express“ auf dieser landschaftlich reizvollen Schmalspurbahn mit ihren in Europa einzigartigen filigranen stählernen Trestleworkbrücken („Spinnwebbrücken“) als erfolgreiche touristische und kulturhistorische Einrichtung unserer Region Ötscherland im Mostviertel.

In den 30 Jahren zwischen 1990 und 2019 verkehrte der „Ötscherland-Express“ an insgesamt **1.416 Tagen** und setzte **5.042 Züge** in Betrieb. Wegen der Anzahl der freiwilligen Mitarbeiter konnte pro Jahr nur an durchschnittlich 40 bis 50 Tagen Betrieb geführt werden, dennoch beförderte der „Ötscherland-Express“ bisher **210.338 Fahrgäste!**

Zur geschäftlichen Abwicklung des Nostalgieverkehrsbetriebes

und der kaufmännischen Organisation wurde die „Niederösterreichische Lokalbahnen Betriebsgesellschaft GmbH“ (NÖLB) gegründet, an ihr sind der Verein ÖGLB sowie Vereinsmitglieder beteiligt.

Strecke und Fahrzeuge werden jährlich von gerichtlich beeideten Sachverständigen des Landes genau auf ihre Betriebsfähigkeit überprüft.

Als Anlaufstelle für Informationen und Reservierungen konnte der Tourismusverband Ötscherland (seit 2000 Mostviertel Tourismus GesmbH) gewonnen werden. Dadurch besteht rund um die Uhr die Möglichkeit zur Information und während der Geschäftszeiten ein professioneller Service für den Kunden zur Verfügung.

Der Nostalgiezug verkehrt seit 1990 regelmäßig gemäß veröf-

fentlichem Fahrplan an allen Wochenenden samstags und sonntags zwischen Pfingsten und Ende Oktober. Infolge der Corona-Krise kann heuer der Betrieb erst ab 15. August 2020 (teilweise nur an Samstagen, siehe Fahrplan in Heftmitte) mit Dampf- und Dieselloks geführt werden.

Historisches

Die Bergstrecke ist der 1898 eröffnete letzte Abschnitt der schmalspurigen Ybbstalbahn. Nach der Stilllegung des Gesamtverkehrs Kienberg –Lunz durch die ÖBB

am 4. Juni 1988 wegen mangelnder Rentabilität war beabsichtigt, die Gleise möglichst rasch abzutragen. In der Region kursierten Pläne für die Umgestaltung der Bahntrasse in einen Radwanderweg oder in eine Langlaufloipe. Deshalb war rasches Handeln zur Rettung der Bergstrecke geboten. Als der in Niederösterreich tätige Verein ÖGLB mit der Idee der Schaffung einer historischen Eisenbahn an die Gemeinden Garming und Lunz am See sowie an das Land Niederösterreich herantrat, fand er relativ rasch Verbündete und Unterstützung. Der



Klassische Aufnahme des Ötscherland-Express mit der Dampflok Uv.I auf dem Hühner-nest-Viadukt 2015.

Foto: Werner Schiendl

schon 1977 in Hirschwang an der Rax gegründete und bis 1990 nur auf der Lokalbahn Payerbach – Hirschwang tätige Verein ÖGLB mit damals 280 und jetzt 502 Mitgliedern verfügte über eine beachtliche Sammlung wertvoller historischer Schmalspurfahrzeuge und entsprechende Erfahrung.

Nach schwierigen, über ein Jahr dauernden Verhandlungen gelang es dem Vereinsvorstand im Frühjahr 1990 einen Pachtvertrag mit den ÖBB abzuschließen. Danach begannen die ehrenamtlichen Vereinsmitglieder mit den Vorbereitungsarbeiten zur baldigen Wiederinbetriebnahme der Bergstrecke ab Sommer 1990, sodass man zumindest an den Sommerwochenenden auf dieser reizvollen Strecke durch das Bodingbach- und Mitteraubachtal wie vor 100 Jahren mit einem Dampfzug und historischen Waggons mit Holzbänken fahren kann.

Die Finanzierung von Betrieb und Neuinvestitionen erfolgt primär durch die Betriebseinnahmen und Spenden. Viele fragen, wie denn heutzutage eine Eisenbahn, und sei es nur eine historische Eisenbahn, kostendeckend verkehren kann. Das geht bei unserem Betrieb nur deshalb, weil der

Ötscherland-Express durch die ehrenamtlich, das heißt ohne Bezahlung tätigen Mitarbeiter des Vereins betrieben wird. Sie ermöglichen mit ihrer unentgeltlichen Tätigkeit, dass es diesen Teil der Ybbstalbahn noch gibt. Alle Erhaltungs- und Betriebstätigkeiten werden von den Mitarbeitern durchgeführt, die auch in diesen Jahren die einschlägigen Fach- und ÖBB-Prüfungen bis hin zum Lokführer abgelegt haben, obwohl sie keine gelernten Eisenbahner sind. Den härtesten persönlichen Einsatz fordern die steten Streckenerneuerungsarbeiten.

Seit 2010 ist der Eigentümer der Strecke das Land Niederösterreich, vertreten durch die NÖVOG. Seit 2012 besteht zwischen NÖVOG und NÖLB ein Prekariatsvertrag für die Strecke Kienberg – Lunz – Göstling, seit 2020 eingeschränkt auf die Strecke Kienberg – Lunz.

Der Verein ÖGLB und die vereinseigene NÖLB GesmbH haben diese Landesstrecke in den vergangenen 30 Jahren am Leben erhalten durch den Einsatz von *204.000 freiwilligen unentgeltlichen Arbeitsstunden* – entspricht einem Wert von 2,040.000 Euro – und rund 541.000 Euro eigene Mittel für Investitionen in die Infrastruktur.

Erneuter Besuch der sächsischen IV K bei der Bergstrecke-Ybbstalbahn

An folgenden Planbetriebstagen werden anlässlich der Feier „30 Jahre Ötscherland-Express“ die Züge der Bergstrecke-Ybbstalbahn von der IV K 99 1542-2 befördert:

5./6. September 2020

12./13. September 2020

19./20. September 2020

26./27. September 2020

An vier Wochenenden im September haben Sie das außerordentliche Vergnügen, den Besuch einer Dampflokomotive der Bauart IV K aus Sachsen genießen zu dürfen. Wie bereits 2017 ist es der Großzügigkeit unseres sächsischen Partnervereins, der IG Preßnitztalbahn e.V. (IGP) aus Jöhstadt zu verdanken, dass uns dies als besonderes „Geschenk“ zum 30-jährigen Jubiläum der Ybbstalbahn-Bergstrecke gemacht wurde.



Am 21.7.2017 wartet die IV K 99 1542-2 in der Abendsonne mit dem Probefahrtszug aus acht Zweiachsern in Lunz am See auf die Rückfahrt nach Kienberg-Gaming.

Foto: Thomas G. Schäfer

Das Land NÖ und die Ecoplus haben diese Investitionen mit EU-, Regional- und Landesmitteln zusätzlich mit Zuschüssen gefördert:

- Hallenbau 1997, Fahrzeugreparatur 2000, Werkstättenbau 2004,
- Sanierung der 4 großen Stahlbrücken 2001 und 2010, Streckensanierung 2012),
- somit mit 652.000 Euro Landesmitteln.

Die NÖLB hat zusammen mit dem Land Niederösterreich in den letzten 30 Jahren vier große Brücken saniert und rund 3 km Gleis mit Stahlschwellen komplett erneuert (Haltbarkeit rund weitere 50 Jahre!). Davon wurden vom Land im Juli 2012 Sanierungsmaßnahmen mit einem Betrag von Euro 98.242,82 netto im Wege der NÖVOG finanziert. Das notwendige Material (ca. 15.000 altbrauchbare Stahlschwellen) wurde beim Abbau der alten Ybbstalbahn über unsere Anregung durch die NÖVOG ausgebaut und liegen im Bahnhof Lunz am See und der Haltestelle Holzapfel für die Sanierung der Bergstrecke bereit.

Erreichte und künftige Ziele

Die eine Zielsetzung, dem Besucher eine Zeitreise in die Technik

und Transportverhältnisse des 19. Jahrhunderts erleben zu lassen, bedingt als ständige Aufgabe die Streckenerhaltung und die Fahrzeughaltung zur Führung des Museumsbahnverkehrs.

In den Folgejahren wurde die neue Attraktion „Ötscherland-Express“ von den touristischen Einrichtungen des Mostviertels ideell und vom Land auch finanziell durch Einbeziehung in EU- und Regionalisierungsprojekte unterstützt. Ab 1997 wurde unser Projekt mit einem Gesamtvolumen von 8,1 Millionen Schilling realisiert; hiervon wurden 3,8 Millionen Schilling als Zuschuss gewährt. Dadurch konnte insbesondere eine 36 m lange dreigleisige Fahrzeughalle zur wetterfesten Hinterstellung der historisch wertvollen hölzernen Personenwagen aus der Zeit um 1900 errichtet werden, sowie Personenwagen und eine (leistungsstärkere) Dampflok generalrepariert werden. Dieses Projekt wurde 2001 erfolgreich abgeschlossen.

Im Jahr 2001 konnte in Zusammenarbeit von Land Niederösterreich und NÖLB die Generalsanierung der einzigartigen Stahlgerüstträgerbrücken (Trestleworkbrücken) mit einem Gesamtaufwand von rund 3 Millionen Schilling durchgeführt



*Häufig verkehrt der Ötscherland-Express mit historischen Dieselloks, hier 2190.01 und 2093.01 am 10. August 2014 im Bahnhof Pfaffenschlag.
Foto: Werner Schiendl*

werden. Damit sind diese markanten und betriebsnotwendigen Bauten für 25 bis 30 Jahre in einwandfreiem Zustand.

Eine weitergehende Konzeption für den Zeitraum ab 2000 wurde von der ÖGLB unter dem Arbeitstitel „Technisches Monument Ybbstalbahn 1898“ (TMY) erstellt. Dem folgte 2002 die von der Edinger Tourismus erarbeitete Projektstudie „Erlebnisbahn Ötscherland-Express“, an der der Kulturpark Eisenstraße – Ötscherland, die Mostviertel Tourismus GesmbH., die NÖLB und die Gemeinden Gaming und Lunz am See mitwirkten. Dieses Konzept sieht die Schaffung eines

unkonventionellen, interaktiven und lebendigen Museums im Rahmen des authentischen Ambientes des Technischen Monuments Ybbstalbahn in der industriellen Phase um 1900 vor. Das Medium historische Eisenbahn dient zur Initiierung einer Zeitreise in diese Epoche und verbindet gleichzeitig die kulturellen und touristischen Schwerpunkte des Oberen Erlauf- und Ybbstals. Wesentliches Ziel ist die Erhaltung und Ausgestaltung der noch vorhandenen Bauwerke und Fahrzeuge zur Vermittlung der Arbeitswelt, des Transportmediums und der Technik des vorvergangenen Jahrhunderts. ■

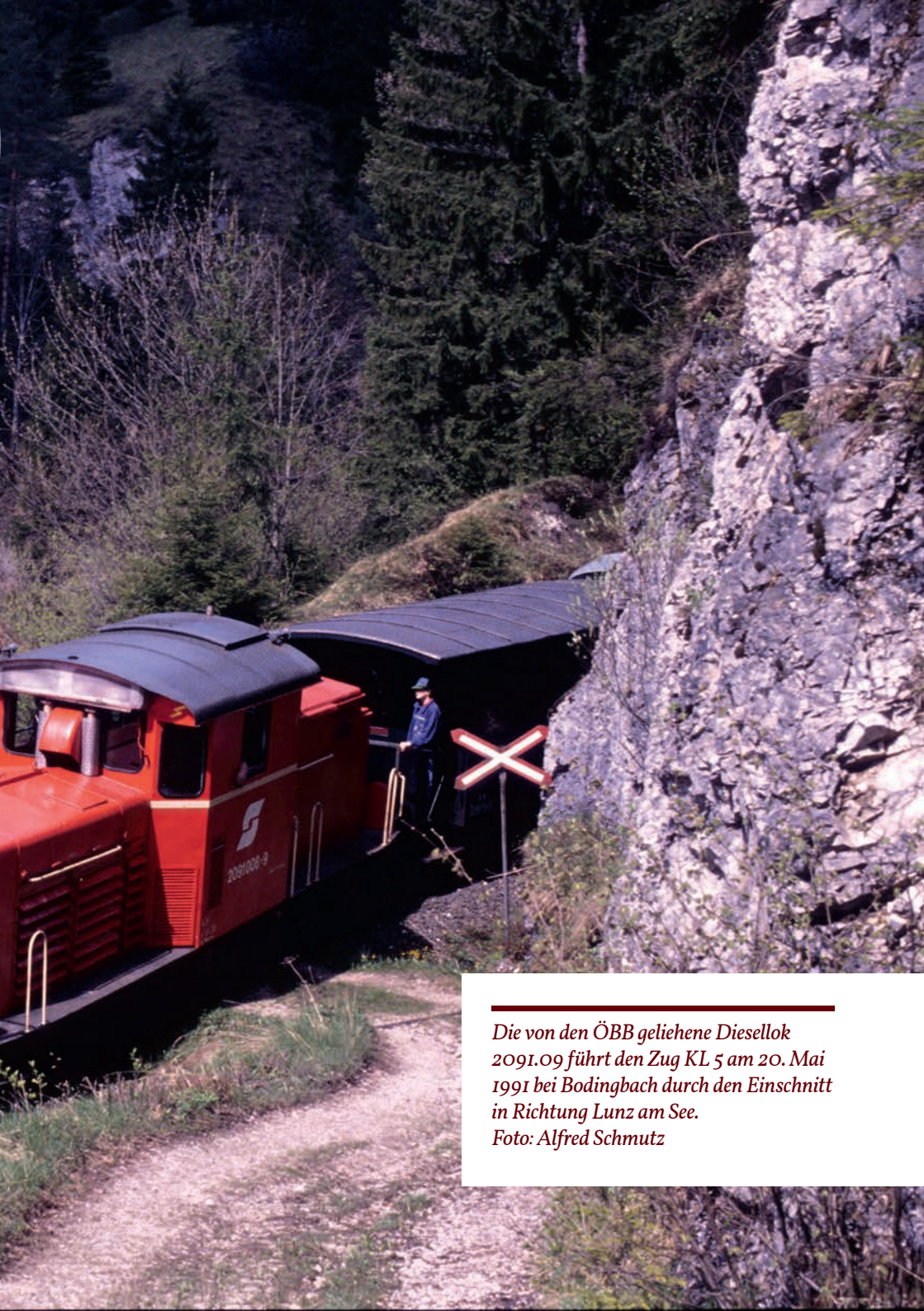
Es war einmal

Frühling und Sommer auf unseren Museumsbahnen

Von Werner Schiendl

Wir setzen unsere nostalgische Bildfolge mit den Monaten April bis Juni fort. Einige dieser Fotos sind wirklich historische Dokumente und die Motive sind unwiederholbar. Alle Bilder stammen aus dem Archiv unseres fotografisch eifrigen Mitglieds Alfred Schmutz.





*Die von den ÖBB geliehene Diesellok
2091.09 führt den Zug KL 5 am 20. Mai
1991 bei Bodingbach durch den Einschnitt
in Richtung Lunz am See.
Foto: Alfred Schmutz*



*Im Frühling mit blühenden Obstbäumen fährt am 15. April 1990 der Höllental-Express mit der Molln auf der Höllentalbahn im Steinhofgraben in Richtung Payerbach.
Foto: Alfred Schmutz*



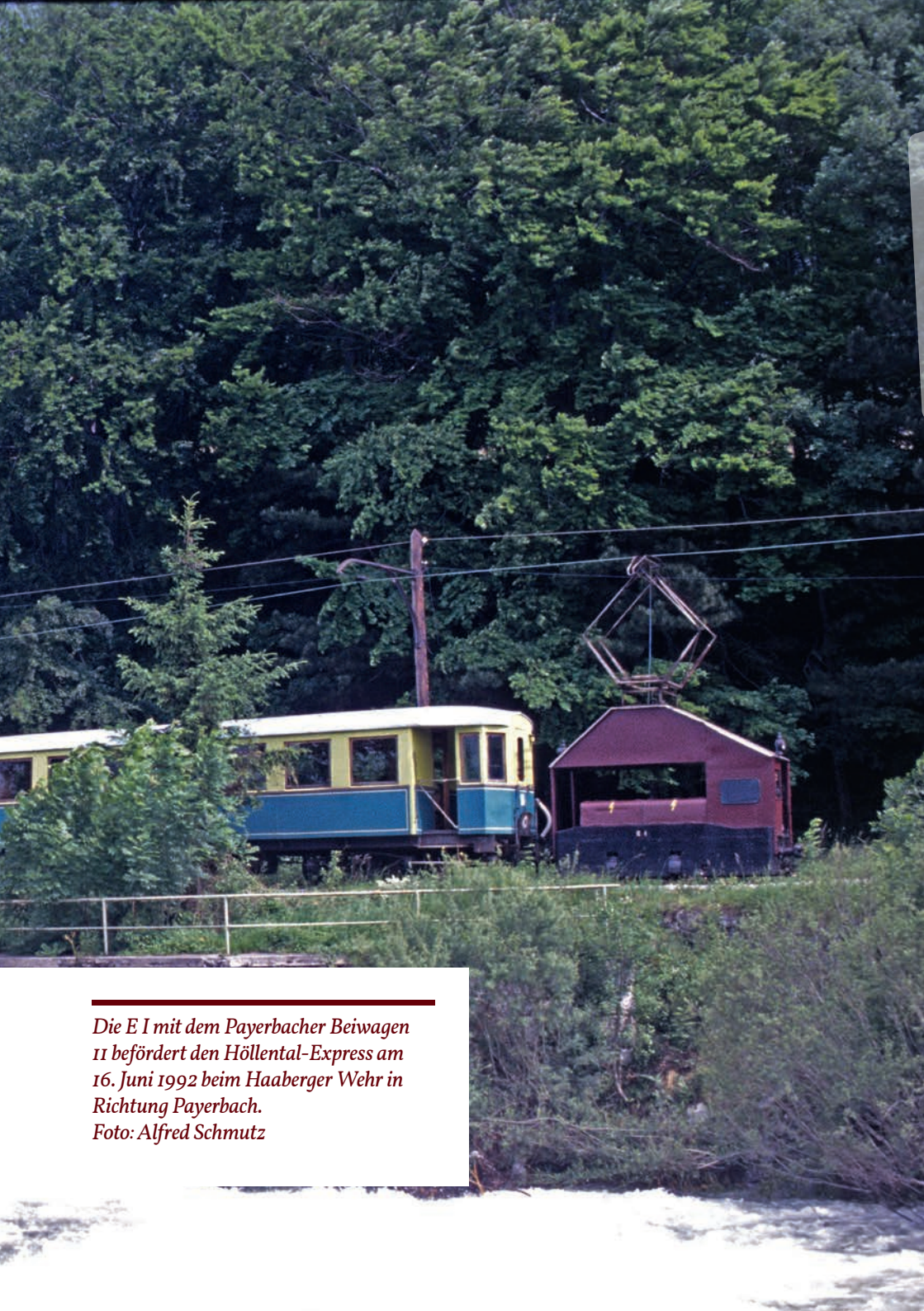
Am 16. Juni 1989 führte die ÖGLB einen Sonderzug für Vereinsmitglieder anlässlich von 10 Jahren Museumsbahn Höllentalbahn mit der Dampflok Molln, der hier bei der Haltestelle Kurhaus abgelichtet wurde. Foto: Alfred Schmutz



Ein wichtiges Datum für die Bergstrecke ist der 14. Juni 1990: die Wiedereröffnung als Museums-eisenbahn! Die Loks Molln StB Nr. 4 und die U.1 der alten NÖLB führen den Eröffnungszug, der hier zwischen Holzapfel und Lunz am See aufgenommen wurde. Foto: Alfred Schmutz



Am 2. Juni 1991 befördert die nun wieder in schwarz lackierte U.1 den Zug KL 2 auf der Pockaubachbrücke in Gaming in Richtung Kienberg. Foto: Alfred Schmutz



*Die E I mit dem Payerbacher Beiwagen
11 befördert den Höllental-Express am
16. Juni 1992 beim Haaberger Wehr in
Richtung Payerbach.
Foto: Alfred Schmutz*

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 Museumsbahn
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 be-
sucht 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 Mäh-risch-Schlesien“ Band 14 der Reihe „Durch Böhmens Hain und Flur“ 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.



„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.

243/2020

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

LOKALBAHN - EXPRESS

Periodisch erscheinendes Mitteilungsblatt der
Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen (ÖGLB)

