

# LOKALBAHN- EXPRESS

4/  
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](http://lokalbahnen.at).

Derzeit keine Clubabende wegen Covid 19!

Sobald wir wieder Clubabende abhalten können, informieren wir Sie über unsere Homepage [www.lokalbahnen.at](http://www.lokalbahnen.at) und gerne per E-Mail. So erfahren Sie auch das aktuelle Programm. Kurzes formloses E-Mail an [info@lokalbahnen.at](mailto:info@lokalbahnen.at) genügt.

**Titelbild:** Die 99 568 und U. 1 überqueren mit ihrem Zug gemeinsam das Hühnernebstviadukt bergwärts Richtung Pfaffenschlag.

Foto: Thomas Leitner

**Rückseite:** Dank zahlreicher Spenden von ÖGLB-Mitgliedern konnten bei der Höllentalbahn bei einer Gleisbauwoche im Herbst Betonschwellen verlegt werden, die von der Pinzgau-bahn erworben wurden.

Foto: Albert Malli

## Impressum

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

Medieninhaber, Herausgeber u. Verleger: ÖGLB; Redaktionsteam: Redaktionsteam: Thomas Edlinger, 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](mailto:info@lokalbahnen.at), [www.lokalbahnen.at](http://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

Trotz „Lock-down“ haben wir im Jahr 2020 unheimlich viel bewegt und erreicht. Das liegt auch an Ihrer großzügigen Spendenbereitschaft.

Die Höllentalbahn konnte ihre Saison wie geplant und veröffentlicht abhalten. Ausgangssperren und „Lock-Down“ waren glücklicherweise davor und danach. Der Planbetrieb war erfolgreich; die „Laufkundschaft“ hat uns trotz Corona nicht im Stich gelassen. Leider wurden fast alle bestellten Sonderzüge und Sonderveranstaltungen wie die „ORF-Lange Nacht der Museen“ abgesagt. Eine besondere Bestellung von Eisenbahnfotografen ist aber dennoch zustande gekommen: Die Gruppe bestellte gleich zwei Sonderzüge. Einen Güterzug wie früher, gezogen von der Elektrolok E I, und einen Personenzug mit dem Triebwagen TW 1, um diese beiden Züge an wohlüberlegten Fotostellen für die Ewigkeit festzuhalten. Wir bringen in diesem Heft einen reichlich bebilderten Bericht.

Bei der Ybbstalbahn stellte die Freude über den Gastbesuch der sächsischen IV K sogar den lästigen Corona-Virus in den Schatten und hat den dadurch verspäteten Saisonstart vergessen lassen. Bei Fotografen besonders beliebt waren die Fahrtage, an denen unserer generalsanierten U.I die sächsische IV K als Vorspann beigegeben wurde. Wir bringen in diesem Heft einen emotionalen Bericht der „Dampflokpartie“ mit sehr vielen wunderschönen Fotos, die uns Fotografen zur Verfügung gestellt haben, die sich zahlreich entlang der Strecke postiert haben. Corona-bedingt mussten wir heuer unsere Hauptversammlung gleich zwei Mal verschieben; auch der Ersatztermin war wegen der gültigen Abstandsregeln nicht sinnvoll durchführbar. Weil besondere Situationen besondere Maßnahmen verlan-

gen, sind wir dazu übergegangen, Sie vorzugsweise per E-Mail zu kontaktieren. Sie erhalten den Lokalbahn-Express gerne weiterhin in Papierform und wir werden Ihnen auch einen Zehrschein für den jährlichen Mitgliedsbeitrag zusenden, wenn Sie das wünschen bzw. kein Telebanking nützen.

Wir haben Sie heuer schon in einem gesonderten Anschreiben um eine Extra-Spende gebeten. Die Resonanz kann sich sehen lassen!

Und genau Sie, werte Leser, Mitglieder, Freunde und Förderer haben wieder Unmögliches möglich gemacht! Unmittelbar nach unserem Spendenaufruf konnten innerhalb kurzer Zeit etwas über € 5.000,- für die Bergstrecke Ybbstalbahn und etwas über € 6.000,- für die Höllentalbahn verbucht werden.

Der Vorstand der ÖGLB bedankt sich hierfür ganz herzlich bei jedem einzelnen Spender und blickt in Anbetracht dieses Zusammenhaltes der „ÖGLB-Familie“ – gerade in solchen, für uns alle schwierige und herausfordernde Zeiten – sehr positiv der Zukunft entgegen. Nur gemeinsam schaffen wir es, unsere beiden Museumsbahnen für die Nachwelt zu erhalten.

Bei der Bergstrecke-Ybbstalbahn verwenden wir das Spendengeld, um unter anderem unseren Bahnerhaltungswagen (BEW 1) für Arbeiten an der Strecke fit zu machen, bei der Höllentalbahn gab es die Gelegenheit, erstmals gebrauchte Betonschwellen von der Pinzgaubahn zu erwerben. Dank der zahlreichen Spenden war es möglich, den Ankauf von 720 gebrauchten Betonschwellen zu finanzieren und damit einen wichtigen Beitrag für die langfristige Streckenerhaltung zu leisten. In der ersten Novemberwoche des Jahres 2020 konnten in einer Höllentalbahngleisbauwoche auf einem ersten, beträchtlichen Teil des Abschnitts zwischen der Weiche 1 in Reichenau und der Kurhausbrücke Betonschwellen verlegt werden. Wir bringen von dieser Gleisbauwoche im vorwiegend sonnigen herbstlichen Reichenau einen Bericht in diesem Heft.

Unser Ehrenpräsident Werner Schiendl hat in mehrjähriger Arbeit ein neues Buch mit dem Titel „Die Lokalbahn Payerbach-Hirschwang und Eisenbahnen zwischen Semmering, Rax und Schneeberg“ erstellt. Dieses Buch wurde am 12. September bei der Höllentalbahn präsentiert, wird in diesem Heft vorgestellt und ist bereits im Lokalbahn-Versand

erhältlich. Nur bei uns erhalten Sie 10% Mitgliederrabatt.



Werner Schiendl hat außerdem in der Corona-Zeit unsere Vereinsgeschichte von 2006 bis 2020 fortgeschrieben. Es gibt damit den idealen und reichlich bebilderten Ergänzungsband zum Buch „Die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen“. Beide Bücher haben das exakt gleiche Format. Band I ist im Verlag Kenning erschienen, Band II im Eigenverlag. Das Layout hat Peter Mayerhofer übernommen und orientiert sich am aktuellen Erscheinungsbild des Lokalbahn-Express'. Beide Bücher sind im Kombipack zum Vorzugspreis erhältlich (siehe „Lokalbahn-Versand“ im hinteren Teil des Heftes).

Damit bleibt mir noch, Ihnen alles erdenklich Gute, insbeson-



dere Gesundheit, für 2021 zu wünschen! Wenn es 2021 wirklich einen Impfstoff geben sollte, haben wir endlich wieder andere Themen und können hoffentlich bald unbelastet in die Zukunft blicken. Was wir in diesem Ausnahmejahr dennoch geschafft haben, kann sich allerdings sehen lassen! Nicht umsonst ist diese Ausgabe des Lokalbahn-Express' dicker als sonst.

---

*Haben wir schon Ihre E-Mailadresse? In dringenden Fällen kann es nötig sein, dass wir Sie auch per E-Mail erreichen können. Es genügt dazu nur eine kurze E-Mail an [info@lokalbahnen.at](mailto:info@lokalbahnen.at) zu schicken.*

# Ehrenmitglied und Altvizepräsident Mag. Hanns-Heinz Lukas †

Von Albert Malli

Die ÖGLB trauert um Hanns-Heinz Lukas. Unser Ehrenmitglied und langjähriger Vizepräsident ist am 24. Juli bei einem Krankenhausaufenthalt verstorben.

Neben seinen vielen kulturellen Interessen war Hanns-Heinz Lukas ein engagierter Eisenbahn-Fan. Was vielleicht einige nicht wissen, war er viele Jahre auf etlichen ÖBB-Lokomotiven als berechtigter Lokbegleiter und Lokführer auf den Schienen in ganz Österreich unterwegs. Darüber hinaus hatte er große eisenbahnhistorische Interessen.

Als junger Mitarbeiter in der Sektion Personalangelegenheiten des Bundeskanzleramtes freundet er sich mit dem damals neuen Mitarbeiter Werner Schiendl an. Die beiden teilen gemeinsame Interessen, vor allem die Liebe zur alten Eisenbahn.

So wurde Hanns-Heinz 1977 in Hirschwang an der Rax Gründungsmitglied des ersten Museumsbahnvereins in NÖ, der „Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahn“, der sich die Aufgabe der Erhaltung historischer

Schmalspurbahnen in NÖ setzte. Gemeinsam mit seinem engen Freund Werner Schiendl wirkte er am Aufbau zuerst der Höllentalbahn und sehr aktiv ab 1990 der Nostalgiebahn Bergstrecke-Ybbstalbahn mit.

Von 1995 bis 2019 war Hans-Heinz Vorstandsmitglied und Vizepräsi-



Hanns-Heinz Lukas gibt am 28. November 2018 in seiner Wohnung ein Interview für den Lokalbahn-Express.

Foto: Ferdinand Drexler



Bei der ÖGLB-Hauptversammlung am 10. April 2019 legen Werner Schiendl und Hanns-Heinz Lukas ihr Amt in jüngere Hände. V.l.n.r.: Wolfgang Thier, Ronald Durstmüller, Michael Heussler, Oskar Schneider, Werner Schiendl, Albert Malli, Manfred Schneider, Hanns-Heinz Lukas. Foto: Albin Michlmayr

dent. Bei der Hauptversammlung am 10. April 2019 legte er sein Amt – auch wegen seines angeschlagenen Gesundheitszustandes – gleichzeitig mit seinem engen Freund und ÖGLB-Präsident Werner Schiendl in jüngere Hände. In seiner launigen Abschiedsrede brachte er seine Arbeitseinstellung auf den Punkt: „Je mehr Probleme wir hatten, desto stärkerer war der Wille der aktiven ehrenamtlichen Mitarbeiter, diese zu lösen. Es galt die Devise: Der Weg ist das Ziel!“ Das gilt für das ganze Leben von Hans-Heinz. Er war ein großzügiger Sponsor, dabei immer gut aufgelegt, stets einen Witz auf den Lippen; kein Rückschlag konnte seine Laune trüben.

In seinem letzten Interview für den Lokalbahnexpress (LBE Nr. 1/2019) sagt er: „Ich würde unserem Verein wünschen, dass die ‚alten Hasen‘ ihren Enthusiasmus für die Museumsbahn weiter behalten und weitertragen und, dass wir neue Mitglieder gewinnen können, die neuen Enthusiasmus miteinbringen.“

Lieber Hans-Heinz! Dein Funke ist übergesprungen und wirkt über Dein Leben weit hinaus. Heute verkehren die Höllentalbahn und Bergstrecke-Ybbstalbahn in der vierzigsten und dreißigsten Saison nach Fahrplan und hunderttausende Fahrgäste können bis heute dank Deinem Enthusiasmus in historischen Zügen alte Schmalspurbahnen wie vor 100 Jahren erleben. ■

# Lieber alter Freund

Ein persönlicher Nachruf von Werner Schiendl

*Lieber alter Freund, unsere Lebensbande sind durch das Schicksal nun zerrissen, aber nicht unsere Freundschaft. Requiescat in pacem, ruhe in Frieden, während unsere Bahnen weiter wachsen mögen!*

Lieber Heinz!

Vor sagenhaften 46 Jahren lernten wir uns kennen. Wir, zwei hoffnungsvolle junge Beamte im altherwürdigen Wiener Bundeskanzleramt, nahmen im Herbst 1974 an einer Sitzung als Vertreter unserer Sektionen teil, du für die Zentrale Personalverwaltung des Bundes und ich für das Präsidium des BKA. Im Anschluss plauderten wir und stellten rasch einige Gemeinsamkeiten fest: die Vorliebe zum Pfeifenrauchen, zur Musik des 19. Jahrhundert und – natürlich zur Eisenbahn. Du erzähltest von deinen Mitfahrten auf diversen Elektroloks in ganz Österreich, ich von meiner Vorliebe für die Schmalspurbahnen. Im Laufe weiterer privater Zusammenkünfte erfuhr ich, dass du – am 12. Dezember 1941 mitten im Weltkrieg in Wien-Landstra-

ße geboren – so wie ich ohne Vater aufgewachsen warst und nach der Matura Berufsoffizier werden wolltest. Leider war dies schon nach einem Jahr auf der Militärakademie Wiener Neustadt nach einem schweren Autounfall gesundheitlich unmöglich, an den Folgen desselben littest du dein ganzes Leben lang. Deine folgenden Jugendjahre waren schwer und du versuchtest dich in verschiedenen Berufen, unter anderem beim Bau und bei der Post. Durch gute Freunde kamst du in die Buchhaltung des Bundeskanzleramtes und konntest dort abends und in der Freizeit an der Universität Wien Jus studieren und schließlich mit dem Magister abschließen. Danach erlangtest du ein interessantes Aufgabengebiet in der Personalsektion. Als Fritz Diemmer, Helmut Hainitz, Hans Strobl und andere und

ich im Februar 1977 in Hirschwang die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen gründeten, warst du natürlich sogleich als Gründungsmitglied dabei. Allerdings verhinderten private Umstände, konkret deine erste Frau, dass du dich als Aktiver einbringen konntest, aber von Anfang an unterstütztest du den Verein nach deinen Möglichkeiten. Dafür ging es bei dir beruflich aufwärts, und du wurdest Abteilungsleiter im BKA. Unsere Freundschaft blieb aber weiter intakt, auch wenn wir uns infolge meines Ressortwechsels nicht mehr so oft sehen konnten wie in den Siebzigerjahren. Eine wesentliche Änderung trat 1992 ein, als du dank des Verständnisses deiner jetzigen Gattin Edith endlich auch aktiv bei unseren beiden historischen Eisenbahnen tätig werden konntest. Ich sehe dich vor mir als Zugführer des Ötscherland-Express, stets tadellos in der altösterreichischen Eisenbahneruniform gekleidet, während ich als Lokführer oder Heizer auf der Maschine Dienst tat. Die große Zeit unserer Zusammenarbeit bei der ÖGLB kam ab 1995,

als nach dem Rücktritt der für die Höllentalbahn zuständigen Vorstandsmitglieder eine Neuaufstellung des Vorstands notwendig wurde. Während sich für die Höllentalbahn in Wolfgang Thier ein engagierter und fähiger Technischer Referent fand, fragte ich dich, Hanns-Heinz, ob du als mein Stellvertreter die Funktion des Vizepräsidenten der ÖGLB übernehmen willst. Nach kurzer Überlegung stimmtest du zu, und das war der Beginn einer erfolgreichen gemeinsamen Koordinierungstätigkeit im Verein und bei seinen Gesellschaften für fast 25 Jahre. Als erstes warst du der Motor und Organisator der damals



*Bei der Feier anlässlich 85 Jahre Personenverkehr bei der Höllentalbahn hält Hanns-Heinz Lukas am 11. Juni 2011 – tadellos in der altösterreichischen Eisenbahneruniform gekleidet – eine launige Ansprache. Foto: Albert Malli*

beliebten jährlichen Vereinsausflüge zu verschiedenen österreichischen Schmalspurbahnen. Bald warst du auf Grund deiner Kollegialität und deines Humors bei den Vereinsmitgliedern beliebt und erzieltest von ihnen den liebevollen Titel „Witzepräsident“. Wie oft hast du dich auch Neuen gegenüber vorgestellt: „Lukas, wie der Evangelist, nur nicht so heilig!“ Doch neben den Scherzen leistetest du wertvolle Vorstandsarbeit und betriebst vielfaches Netzwerken.

Als 1999 die Höllentalbahn Projekt GesmbH (HPG) zur Sanierung der Museumsbahn gegründet wurde, unterstütztest du auch dieses Vorhaben sogleich finanziell als Gesellschafter. Ursprünglich hatten wir geplant, dass im Präsidium du für die Höllentalbahn zuständig bist und ich für die Bergstrecke, aber nachdem Hirschwang keine zwei Alphatiere vertrat, wechseltest du bald mit deinen Aktivitäten zur Bergstrecke Ybbstalbahn, wo du ab 2004 als Geschäftsführer der operativen NÖLB Betriebsgesellschaft vor allem den wichtigen Bereich Behörden- und politische Kontakte erfolgreich betreutest. Gab es ein politisches oder finanzielles Problem, dann kanntest du immer jemanden, der uns helfen konnte, und das bis hinauf zum

Landeshauptmann (Pröll) und seinem Stellvertreter (Sobotka), während ich mehr die Kontakte auf Bundesebene pflegte. Mit dieser für den Verein günstigen Arbeitsteilung konnten wir zusammen viele Höhen erleben, aber auch mehrere gefährlichen Tiefen (Stichwort betriebsloses Jahr 2015) unserer Bahnen bewältigen und die ÖGLB zu dem machen, was sie heute ist.

Ab 2003, nachdem du in den Ruhestand und ich in den Vorruhestand getreten waren, richteten wir es ein, dass wir wenigstens zweimal in jeder Woche unser ÖGLB-Büro in der Poschgasse aufsuchten. Hier bot sich die Möglichkeit, administrative Vereinsarbeit am Computer, Besprechung von Problemen der ÖGLB und den besonders dir lieben Kaffeegenuss zu vereinen. Das war auch das Jahrzehnt, in dem wir mit einigen Freunden gemeinsame Eisenbahnreisen unternahmen, wie zur Preßnitztalbahn, nach Zittau, zu den Harzer Schmalspurbahnen nach Wernigerode und einmal zur rumänischen Wassertalbahn. Sie waren weiterer Ausdruck unserer lange gewachsenen persönlichen Freundschaft und führten auch dazu, dass du die wesentlichsten Protagonisten und Historiker der sächsischen Schmalspurszene nä-

her kennenlerntest. Ein vielfacher persönlicher Gedankenaustausch mit ihnen war die Folge.

Doch damit nicht genug engagierst du dich so wie ich bald beim 2004 neu gegründeten Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen (ÖMT), wo du dann als Arbeitsgruppenleiter den dir naheliegenden Bereich Bahnbetrieb und Personal viele Jahre betreutest und bei den Tagungen interessante Referate hieltest.

Leider tauchten etwa ab 2015 bei dir größere gesundheitliche Probleme auf, die deine Schaffenskraft immer mehr beeinträchtigten. Dank deiner steten Loyalität bliebst du aber vorerst in deinen Funktionen, bis wir geeignete Nachfolger für dich gefunden hatten. Und diese haben sich dann gut bewährt. 2018 war es dann soweit, dass wir beide gemeinsam den Abschied von der langjährigen Doppel-Präsidentenfunktion der ÖGLB nahmen. Dir fiel bildlich gesprochen ein Stein von deinem (kranken) Herzen, leider waren deine gesundheitlichen Erholungen in der Folge nur von kurzer Dauer. So beschränkten sich auch unsere persönlichen Kontakte immer mehr auf regelmäßige Telefonate und ab und zu einem Clubabendbesuch in dem von dir geschätzten Restaurant Waldtzei-

le in Speising.

Es war ein großer Schock für mich, als mir deine Frau Edith mitteilte, dass du am 24. Juli diese Welt verlassen hast. Besonders tragisch finde ich den Umstand, dass nicht deine langjährigen Herzprobleme, sondern eine im Spital bei einer Durchuntersuchung zugezogene Harnwegeinfektion dein Leben beendete. Tröstlich ist, dass du im Schlaf ohne Schmerzen von uns gegangen bist.

Lieber Heinz, wir haben vieles Positive miteinander erlebt und im Verein mitgestaltet. Deine Verdienste für unsere beiden Bahnen sind allen „alten Hasen“ der ÖGLB wohlvertraut und für die Jungen in der Vereinsgeschichte nachzulesen. Wir – und ich – werden Dir immer ein herzliches, freundschaftliches Andenken bewahren, in unseren Erinnerungen bleibst Du bei uns, und für die, die Dich nicht kannten, lebst Du in Deinem Werk, der ÖGLB ehrenvoll weiter! Lieber alter Freund, unsere Lebensbande sind durch das Schicksal nun zerrissen, aber nicht unsere Freundschaft. Requiescat in pacem, ruhe in Frieden, während unsere Bahnen weiter wachsen mögen!

Dein alter Freund  
Werner

# Hoher Besuch aus Sachsen

Von Thomas Edlinger und Thomas G. Schäfer

*Der erneute Besuch der sächsischen IV K bei der Bergstrecke-Ybbstalbahn im September war vom Presseecho und den Fahrgastzahlen ein voller Erfolg. An vier Wochenenden im September hatten wir das außerordentliche Vergnügen, den Besuch einer Dampflok der Bauart IV K aus Sachsen genießen zu dürfen.*

Wie bereits 2017 war es der Größigkeit unseres sächsischen Partnervereins, der IG Preßnitztalbahn e.V. (IGP) aus Jöhstadt und deren Firma Press GmbH zu verdanken, die uns dieses besondere „Geschenk“ zum 30-jährigen Jubiläum der Ybbstalbahn-Bergstrecke gemacht hatte. Bei Fotografen besonders beliebt waren die Fahrtage an denen unsere generalsanierte U. I als Vorspann beigegeben wurde.

*„Sag zum Abschied leise...*

*Mit einem lachenden Auge haben wir beim Abstellen der IVK am Ende ihres Planeinsatzes, am Abend des 6. August 2017, auf die wunderschönen Impressionen sowie erfolgreichen und sicheren Fahrten der vergangenen*

*Die 99 1568 mit Zug 2 in Pfaffenschlag kurz vor der Einfahrt in das lange Gefälle nach Kienberg. Foto: Olaf Buhler ▶*

*Wochenenden zurückgeblickt; das weinende Auge hat sich beim Gedanken eingestellt, dass uns die Sachsendame wieder verlassen wird. Für immer? Nun, ja, wie hat bereits James Bond gemeint: Sag niemals nie...“*

Mit den obenstehenden Worten haben wir unseren Bericht im Jahr 2017 über den Besuch der IV K 99 1542-2 ausklingen lassen. Es sollten ein paar Jahre in die Lande ziehen, um das Unmöglich wie-

der möglich zu machen.

Mit der IG Preßnitztalbahn e.V. in Jöhstadt mitten im sächsischen Erzgebirge verbindet – wie schon öfter berichtet – die Mitglieder der ÖGLB eine jahrzehntelange Freundschaft. Als Zeichen dieser guten Beziehung war – wie eben zuletzt im Jahr 2017 – wieder eine Gastlok bei uns: An allen Septemberwochenenden zog die berühmte sächsische Dampflok der Baureihe IV K (mit der Bezeichnung 99 1568-7) bei der Bergstrecke-Ybbstalbahn anlässlich deren 30-Jahrjubiläums die Züge über den Berg. Dieses Jubiläum war gepaart mit der Wiedereröffnung der Gesamtstrecke Jöhstadt – Steinbach der IG Preßnitztalbahn e.V. vor 20 Jahren. Aber alles der Reihe nach...

Am 24. August wurde die 99 1568-7 abends angeliefert. Da vor zwei Jahren bereits ihre Schwester, die

99 1542-2, auf unserer Verlade-rampe abgeladen wurde war für den versierten LKW-Fahrer der Press GmbH die Sache schnell erledigt: Nach einer knappen Stunde stand die Lok schon auf den Gleisen der Ybbstalbahn-Bergstrecke. Unsere 2092.01 brachte die Lok vorsichtig zur Drehscheibe, wo sie gedreht werden konnte. Da das Verladen einer Lok im Bahnhof Steinbach der Preßnitztalbahn mit der Rauchkammer voraus einfacher ist, kam sie für uns verkehrt, also mit der Rauchkammer in Richtung Scheibbs an.

Bis Anfang September verbrachte die Lok ihre Zeit auf dem regulären Anheizstand im Heizhaus Kienberg. Bereits am 4. September wurde sie mittags vom ersten Team der Preßnitztalbahn angeheizt und konnte eine kurze Probefahrt nach Pfaffenschlag





*Die Lok war während der Dauer ihres Besuches mit unterschiedlichen Beschilderungen im Einsatz, EDV gerechten Nummern. Foto: Christoph Rosenlehner*

*hier kurz vor der Haltestelle Gasthof zur Paula trug sie die Schildervariante vor der Einführung der*



und zurück meistern. Dann stand dem ersten Betriebswochenende nichts mehr im Wege und am Vormittag des 5. September fuhr der erste Planzug bespannt mit der sächsischen Gastlok nach Lunz am See ab. Am selben Tag wurde auch unsere U.I ausgewaschen und am Abend angeheizt. Durch die Länge der sächsischen IV K war es nicht möglich, die U.I unter dem hinteren Rauchabzug des regulären Anheizgleises (von vorne gesehen das rechte Gleis) abzustellen, weshalb sie ab diesem Zeitpunkt für die Dauer des Besuches der IV K unter dem dritten Rauchabzug am linken Heizhausgleis stationiert war –

dadurch mussten alle Dieselloks aus dem Heizhaus ausquartiert werden. Am ersten gemeinsamen Abend mit den Kollegen der Preßnitztalbahn war dadurch eine besondere Stimmung im Heizhaus, schließlich standen seit langer Zeit wieder einmal zwei Maschinen unter Dampf.

Am nächsten Tag konnte die 99 1568-7 wieder problemlos beide Planzüge befördern, wobei die U.I mittags den Verschub des Wagenzuges übernehmen konnte. Am Abend erfolgte dann noch eine Probefahrt mit der U.I, an der auch unsere Freunde der Preßnitztalbahn mitgewirkt haben.

Das zweite Wochenende begann

wieder am Freitag mit dem Anheizen der sächsischen IV K. Nach den beiden Planzügen, welche unter schönstem Herbstwetter mit durchgehend blauem Himmel fuhren, konnten wir anlässlich einer kleinen routinemäßigen Reparatur an einer der Speiseeinrichtungen in einem spontan organisierten „Lokschlosser-Workshop“ einige Tricks und Kniffe vom Brigadelokführer der 99 1568-7 lernen. Der Abend klang dann mit einem sehr interessanten, improvisierten Diavortrag über den Dampflokeneinsatz in China aus, den Olaf Buhler von der Preßnitztalbahn vorgetragen hat. Dabei diente der Wasserkasten der IV K kurzerhand als Leinwand, was so wohl auch selten vorkommt. An diesem Wochenende wurde auch die Zeit genutzt, den Führerstand unserer U.I neu zu lackieren; sollte sie doch am letzten Septemberbetriebswochenende im Betrieb eingesetzt werden.

Am dritten Wochenende waren wieder beide Loks unter Dampf, die 99 1568-7 hatte wieder die

Planzüge zu befördern, während die U.I probeweise angeheizt wurde. Für das Lackieren des Führerstandes mussten einige Armaturen abgebaut werden. Um am letzten Wochenende keine Überraschungen erleben zu müssen, war eine Dichtheitsprobe dringen notwendig. Nach den beiden Planzügen wurde dann kurzerhand noch eine Probefahrt durchgeführt, um die Zuverlässigkeit des Triebwerkes nach ein paar Einstellarbeiten überprüfen zu können. Wieder waren die Kollegen der Preßnitztalbahn begeistert am Führerstand dabei und konnten auch selbst die Lok fahren und heizen. Am Abend stand dann wieder der gemeinsame Tagesausklang am Programm.

Unter dem Motto „Das beste kommt zum Schluss“ sollte am vierten und letzten Einsatzwochenende der sächsischen Gastlok ein besonderes Spektakel stattfinden: Am Samstag ein Zweizugbetrieb und am Sonntag beide Planzüge bespannt mit Doppeltraktion. Das Wochenende begann bereits Freitagmorgen, wo noch einige Reparaturen an der U.I durchgeführt wurden. Gegen Mittag qualmte es bereits aus den Rauchfängen der beiden Loks. Leider zeig-



---

*Eine spezielle Fotoausfahrt aus dem Bahnhof Kienberg um sechs Uhr morgens sorgte für diese einzigartige Lichtstimmung.*

◀ Foto: Olaf Buhler

te sich das Wetter am Samstag von seiner ungemütlichen Seite und so begleitete uns Regen den ganzen Tag. Bei Ankunft des ersten Zuges in Lunz, gespannt mit der 99 1568-7, fuhr in Kienberg der Zug mit der U.1 in Richtung Pfaffenschlag ab. Nach vielen Jahren fand so wieder einmal eine Kreuzung von zwei dampfbespannten Zügen in Pfaffenschlag statt. Die zweite Zugkreuzung erfolgte dann am Nachmittag. Die Betriebsamkeit in den Bahnhöfen war an diesem Tag beeindruckend: durch die zwei Züge war der Einsatz von

zwei Lokmannschaften, zwei Zugmannschaften und zwei Fahrdienstleiter notwendig. Am Sonntag – dem letzten Tag des Gasteinsatzes der IV K – meinte es das Wetter schließlich gut mit uns: Ein wunderschöner blauer Morgen begleitete die Vorbereitungen der Lokmannschaften für die Bespannung der Züge mit Doppeltraktion. Eine knappe Stunde vor Planabfahrt standen die beiden Loks vor dem sieben Wagen starken Zug bereit. Die Bergfahrt war ein besonderes Spektakel: Das vermutlich erste Mal beförderte eine sächsische



*Am letzten Betriebstag wurden die Planzüge mit 99 568 und U1 in Doppeltraktion geführt, hier kurz nach Pfaffenschlag in Richtung Lunz am See bei schönstem Septemberwetter. Foto: Ronald Baireder*

IV K gemeinsam mit einer österreichischen Lok der Reihe U einen Zug. Das bewiesen auch die unzähligen Fotografen entlang der Strecke, sowie die Zuggarnitur voller begeisterter Eisenbahnfreunde und Museumsbahngenießer. Zum Zwecke des Erfahrungsaustausches waren die Mannschaften wie auch bereits am Samstag gemischt: Auf jeder Lok fuhr jeweils ein ÖGLB-Lokführer/Heizer und ein Lokführer/Heizer der Preßnitztalbahn. Dieser Austausch hat uns besonders viel Spaß bereitet, so konnte doch jeder seine Erfahrung auf Lokomotiven verschiedener Bauarten sammeln.

Das notwendige Aufrüsten von zwei Lokomotiven (Ausschlacken, Kohle nehmen, Wasser fassen, Abölen) gestaltete die Mittagspause zwischen den beiden Zügen beinahe zu kurz. Durch gute Zusammenarbeit konnten wir aber rechtzeitig mit beiden Loks an den Zug fahren. Die letzte Fahrt war mindestens genauso spektakulär wie die erste Fahrt. Beide Loks konnten den Zug pünktlich nach Lunz und wieder zurückbringen.

Besonders freute es uns, dass der „Vater“ der Museumsbahn Pressnitztalbahn und langjährige Vereinsvorsitzende, Kay Kreisel, uns 20 Jahre nach seinem ersten Besuch in Kienberg wieder besuchte und sich von unseren Fortschritten in dieser Zeit persönlich überzeugen konnte.

Am Sonntagabend wurden beide Loks abgestellt und die 99 1568-7 bereits „versandfertig“ gemacht. Dabei tauschten die Loks nochmal für eine Nacht die Plätze, da die Gastlok bereits für den Abtransport gedreht wurde. So übernachtete sie verkehrt auf dem dritten Stand und die U.1



*Barbara Komarek, Geschäftsführerin der Niederösterreich Bahnen (NÖVOG) ließ sich den Besuch der Gastlok nicht entgehen und war am Sonntag, den 27. September unser Ehrengast. Foto: Albert Malli*

konnte wieder auf ihrem Stammplatz stehen. Am Montagvormittag wurde die 99 1568-7 dann auf der Verladerrampe zur Abholung bereitgestellt und einen Tag später war sie wieder auf den Gleisen der Preßnitztalbahn zuhause. Wir blicken zurück auf eine wunderschöne Zeit mit der Baureihe IV K. Viele alte Bekannte, mittlerweile auch gute Freunde, sind wieder zu uns gekommen um mit uns gemeinsam ihren Dienst auf der Lok zu verrichten. Neue

Kollegen sind schnell zu unseren Freunden geworden. Wieder konnten wir viel voneinander lernen. Von dieser Zeit werden uns viele schöne Erinnerungen, Erfahrungen, Fotos, Videos und ein Lokschild der 99 1568-7 bleiben, welches wir in Ehren halten werden und uns immer dabei helfen wird, uns an diese schöne Zeit zu erinnern! An dieser Stelle möchten wir uns persönlich bei folgenden Kollegen aus dem Dampflokbe-

reich für die Zusammenarbeit und Unterstützung bedanken: Steffen Buhler, Simon Treichel, Matthias Ullmann, Torsten Seipt und Martin Halbauer, Martin Engwicht, Norbert Rudolph und Hans Reichelt (alle Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V.). Ein besonderes Dankeschön geht an Kay Kreisel, langjähriger Freund unserer Museumsbahn und Geschäftsführer der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft

Preßnitztalbahn GmbH sowie Gerald Seifert, stellvertretender Vorsitzender und Geschäftsführer der Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V., die dieses wundervolle Geschenk zum 30-jährigen Jubiläum unserer Bergstrecke-Ybbstalbahn ermöglicht haben.

Sollen wir wieder mit den einleitenden Worten schließen? Wir wagen es kaum auszusprechen aber... sag niemals nie... ■



Heizer Mathias Ullmann von der Preßnitztalbahn und Lokführer Thomas Schäfer von der ÖGLB sind in Pfaffenschlag nach einer anstrengenden Bergfahrt sichtlich zufrieden. Foto: Joachim Schmidt



Am letzten Betriebstag der 99 568 blieb kurz vor der Abfahrt nach Kienberg-Gaming in Lunz am See Zeit für ein schnelles Gruppenfoto aller Beteiligten: v.l.n.r.: Thomas Pöckl, Thomas Edlinger, Thomas Schäfer, Simon Treichel, Albert Malli, Werner Schiendl, Kay Kreisel, Thomas Schneider und Matthias Ullmann im Führerstand. Foto: Joachim Schmidt

# Die Oberbauinstandsetzung zwischen Holzriesenbrücke und Hühnerneist

Von Ingo Wiener

*Liebes Bergstreckentagebuch, ich kann es nun nicht mehr länger für mich behalten, was wir letzten Sommer am Berg getan haben. Ich versuche die Dinge möglichst geordnet wiederzugeben, damit sich künftige Generationen kein falsches Bild von unseren Aktivitäten machen.*

Aktivitäten, welche uns Wochenende für Wochenende und an Urlaubstagen zwangen auch widrigsten Witterungen zu widerstehen, und immerzu frühmorgens schwer beladen in die sinistren Wälder des Ötscherlandes aufzubrechen und erst zur Abenddämmerung zurückzukehren, um erschöpft und gebeugt unsere Quartiere aufzusuchen...

## Samstag, 25. Juli 2020: Widerspenstige Holzschwellen

Am Wochenende des 25. und 26. Juli 2020 konnte endlich ein weiteres großes Projekt in Richtung Oberbauinstandhaltung begonnen werden, nämlich der Tausch von Holzschwellen auf Stahlschwellen in den Bögen bergseits der im Frühling sanierten Holzriesenbrücke.



Der Minibagger wurde über die Rampen des Anhängers, mit dem er transportiert wurde, auf einen Draisinenwagen verladen. Foto: Ingo Wiener

Ursprünglich war der Einsatz schon für das Wochenende davor geplant, leider hat das Wetter unsere Pläne an der Strecke vereitelt, eine Herausforderung die uns während der Arbeiten noch öfter begleiten wird.

Da es aber immer was zu tun gibt, wurde am vorhergehenden regnerischen Wochenende als Alternative

- beim Personenwagen AC 68 (achtfenstriger Flachdachwagen mit offenen Plattformen und I. Klasse Abteil, ehem. StLB, Bj. 1893) die Mechanik der Handbremse überarbeitet
- die Handbremsspindeln eines Güterwagens sowie jene des Kohlewagens instandgesetzt
- einige Weichenlaternen aufgearbeitet
- die Personenwagen für den be-

vorstehenden Saisonstart gereinigt

– weiters wurde parallel dazu von Jack in Heimarbeit ein neues Fenster für den Barwagen gefertigt und während der Woche eingebaut.

Am Samstag, den 25. Juli konnten wir trotz frühmorgendlichem Regen unsere Aktion starten. Der Minibagger unseres Kollegen Paul Kropik wurde über die Rampen des Anhängers, mit dem er transportiert wurde, auf einen Draisinenwagen verladen und mit Spanngurten gesichert.

Danach ging es mit der Draisine, dem Bagger und einem weiteren mit Werkzeug beladenen Flachwagen los zum ersten Bogen nach der Holzriesenbrücke.

Nach Abhängen des ersten Flachwagens wurde der Minibag-



Der Bauzug ist bei der Holzriesenbrücke angekommen. Foto: Ingo Wiener

ger mittels der vom Anhänger mitgenommenen Rampen abgeladen. Zunächst wurden mit zwei Beißern die Schienennägel - von denen sich etliche durchaus gegen die überraschende Entfernung heftig wehrten - der zu tauschenden Holzschwellen herausgezogen und das Kleisen entfernt. Der Bagger wurde seitlich vom Gleis positioniert, um die Schwellen mittels der Baggerschaufel unter den Schienen durchzudrücken. Das Unterfangen gestaltete sich nicht eben einfach, da sich die an den Enden der Schwellen befindenden Metallbänder gerne am Schienenfuß verhängten. Hier half uns Kollege Alex mit einem weiteren Beißer die widerspenstigen Bänder zum Nachgeben zu überreden.

Um in der verfügbaren Zeit möglichst weit zu kommen, wurde ca. jede vierte oder fünfte Holzschwelle entfernt, sodass wir es am Samstag im Bereich oberhalb der Holzriesenbrücke in drei Bögen sowie in einigen Bereichen der dazwischenliegenden Geraden schafften, circa 30 Holz-

schwellen zu entfernen, obwohl uns bereits um 16 Uhr ein Gewitter zur Aufgabe zwang. Für das nächste Wochenende wurde die Fortsetzung geplant. Dieses Wochenende hatten wir zu viert gearbeitet, das ging gerade noch. Ich hoffte für den nächsten Einsatz auf weitere Freiwillige.



*An diesem Samstag konnten wir bis zur EK bei km 63,6 60 Holzschwellen entfernen. Foto: Ingo Wiener*

### **Samstag, 1. August 2020: 60 Holzschwellen entfernt**

Am Samstag meinte es das Wetter gut mit uns, und wir konnten bei deutlich besserem Wetter den Bagger aufladen und die Bauarbeiten fortsetzen. Bis zum Abend gelang es insgesamt über 60 Holzschwellen bis Höhe km 63,6 zu entfernen.

### **Sonntag, 2. August 2020: Schwellen einfädeln statt „chillen“**

Ab Sonntag begann nun in der Folgewoche der zweite schweißtreibende Teil der Schwellentauschaktion, nämlich die Erweiterung der Vertiefungen, in denen zuvor die Holzschwellen gelegen waren, um die umgebogenen Enden der Stahlschwellen unter den Schienen durchfädeln zu können. Dies geschah in mühsamer Handarbeit mit Krampen und Schottergabeln und wurde oft durch Baumwurzeln erschwert, welche genau neben und unter den alten Holzschwellen wuchsen. Ab Sonntag gab es hierbei Unterstützung durch Kathrin und Thomas Findeis, welche dankenswerter Weise einige Tage



*Workout am Gleis. Foto: Ingo Wiener*

ihres Urlaubs nicht „chillend“ am Lunzer See, sondern grabend an der Strecke verbrachten.

### **Montag, 3. und Dienstag, 4. August 2020: Dauerregen**

Leider wurde unser Wunsch nach Abkühlung seitens Petrus anders interpretiert und in den folgenden Tagen regnete es mehr oder weniger durchgängig. Wir ließen uns aber davon nicht abhalten, warteten die Phasen stärkeren Regens in der Draisine ab und nützten die Regenspauzen (in denen es zumindest nieselte), um weiter zu arbeiten.

Schließlich gelang es uns, am Dienstag Nachmittag die letzte Schwelle bei km 63,6 einzuziehen und Teil 2 der Schwellentauschaktion zu beenden.



*Wir warteten die Phasen stärkeren Regens in der Draisine ab und nützten die Regenspausen (in denen es zumindest nieselte), um weiterzuarbeiten. Foto: Ingo Wiener*

## Donnerstag, 6. August 2020: Die Gleise werden verschraubt

Nachdem es sich in den letzten Tagen ausgiebig ausgegnet hatte, begann dieser Tag recht sonnig und wir beluden den Draisin-

nenwagen mit den zuvor aufgearbeiteten Schrauben, aussortierten Distanzplättchen, Scheiben und diversem Werkzeug, um nun den dritten und letzten Teil anzugehen, nämlich das Verschrauben der Gleise an den Stahlschwellen.

Hierbei ging es jedoch nicht um das bloße „Anschrauben“ der Schienen, ein wesentlicher Teil der Arbeit bestand darin, zuvor das Gleis

auszumessen und die Schienen in den Bögen mit entsprechender Spurerweiterung so einzustellen, dass die Gleise anschließend auch einen möglichst harmonischen Bogenverlauf ergaben bevor sie mit den Stahlschwellen verschraubt wurden.



*Der Gleismontage-Bauzug im Bf. Kienberg mit zwei Mal zweibeinigen und zwei Mal vierbeinigen Gleisbauarbeitern. Foto: Ingo Wiener*

## Freitag, 7. August 2020: Der Fahrzeuggutachter kommt!

An diesem Tag wurden bei sommerlichem Wetter alle für den Betriebsdienst erforderlichen Fahrzeuge dem Gutachter vorgeführt und einer anschließenden Probefahrt unterzogen. Die vorgeführten Fahrzeuge haben alle den Überprüfungs-kriterien entsprochen und entsprechende Gutachten erhalten. Die parallel zu den übrigen Arbeiten durchgeführten Vorarbeiten haben sich ausgezahlt! Das ist eine eigene Geschichte, die noch an anderer Stelle erzählt wird...

## Samstag, 8. August 2020: Das Ziel ist nah...

Die Streckenarbeiten am Donnerstag wurden nun bei deutlich sommerlicheren Temperaturen teilweise in praller Sonne fortgesetzt. An diesem Tag konnten wir uns bis auf zehn Schwellen dem Ziel, alle Ersatzschwellen einzubauen, nähern. Zu zweit war es leider nicht möglich die Arbeit wie geplant am Wochenende vor dem Saisonbeginn zu beenden.

## Donnerstag, 13. August 2020: Herzschlagfinale!!!

Zum Glück fanden sich noch zwei wackere Kollegen, die wochentags in der Lage waren, die restlichen Schwellen entsprechend zu montieren. Dem Saisonstart am Samstag, den 15. August stand nun nichts mehr im Weg. Herzschlagfinale!!! Jetzt brauchte ich Urlaub vom Urlaub...

Durch die Schwellentauschaktion konnten in sechs Bögen über sechzig Holzschwellen durch Stahlschwellen ersetzt werden.

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an alle wackeren, unerschrockenen, wetterfesten, schmerzbe-freiten, bahnverrückten Kollegen, welche diese Aktion unterstützt haben und zu einem weiteren wesentlichen Sanierungsschritt unserer Bergstrecke beigetragen haben! ■



*Für einen harmonischen Bogenverlauf werden die Gleise vor dem Verschrauben genau vermessen. Foto: Ingo Wiener*

# Ein Güterzug wie damals

Von Albert Malli

*Auf der Höllentalbahn herrschte bis in die frühen achtziger Jahre reger Güterverkehr für die Papierfabrik. Altpapier wurde ins Tal geliefert, fabriksneuer Karton in Payerbach auf normalspurige Güterwagen umgeladen. Ein Gruppe von Eisenbahnfotografen bestellte am Samstag, den 5. September gleich zwei Sonderzüge.*

So gab es einen Güterzug wie früher, gezogen von der Elektrolok E I, und einen Personenzug mit dem Triebwagen TW 1 (mit und ohne Beiwagen), um diese beiden Züge an wohlüberlegten Fotostellen für die Ewigkeit festzuhalten. Das Wetter spielte mit, es herrschte strahlender Sonnenschein, kein Wölkchen am Himmel, wie sonst nur auf Ansichtskarten. Der Fotogüterzug folgte dem Personenzug im kurzen Abstand. So konnten die Fotografen, die schon im Vorfeld nach Tageszeit und -licht wohlüberlegten Fotostellen bequem erreichen. An manchen Fotostellen hatten die Enthusiasten – auch zu unserer Freude – Gestrüpp zurückgeschnitten, damit unsere Züge ins beste Licht gerückt werden können. Beim Fotografieren herrschte beste Laune, wenn auch die übliche Aufregtheit, wenn ein

Fotograf eine die anderen störende Fotoposition einnehmen wollte. Dann wurde lautstark auf die „Fotolinie“ verwiesen, eine virtuelle Linie, die kein Fotograf zu überschreiten hatte, damit alle gelungene Aufnahmen von der jeweiligen Fotostelle mit nach Hause nehmen konnten. Wenn Sie sich schon bisher gefragt haben, wie so schöne Bilder von Güter- und Personenzügen bei der Höllentalbahn im besten Fotolicht entstehen können, dann ist an dieser Stelle das Geheimnis gelüftet... Natürlich wollen wir Ihnen die Bilder nicht vorenthalten. ■

*Der aus sechs Wagen bestehende Güterzug erreicht in Kürze den Bahnhof Reichenau.*

*Foto: Christian Köller*





*Zurecht eine beliebte Fotostelle: Der Personenzug bestehend aus dem Triebwagen TW1 und dem Beiwagen B11 ist im sogenannten Kurhausbogen in Fahrtrichtung Reichenau unterwegs.  
Foto: Albert Malli*



*Der Bauernhof der Familie Weinzettl bietet entsprechend posiert eine schöne Fotostelle. Für die Fahrt über den Artzberg wurde der Fotogüterzug auf drei Wagen verkürzt.  
Foto: Albert Malli*



*Alle Fotografen haben sich korrekt hinter der virtuellen Fotolinie postiert, um den Personenzug bestehend aus dem Triebwagen 1 (TW 1) und dem Original-Beiwagen 12 (BW 12) in Fahrtrichtung Payerbach zu fotografieren. Foto: Albert Malli*



*Dieses Bild gelingt nicht alle Tage. Triebwagen 1 der Höllentalbahn in Fahrtrichtung 1 Richtung Hirschwang und im Hintergrund ein Railjet auf dem Schwarza-Viadukt der Südbahn. Foto: Albert Malli*



# Nach 31 Jahren: Endlich wieder lang haltbare Betonschwellen

Von Ferdinand Drexler

Von 27. Oktober 1989 bis 5. November 1989 sind auf der Höllentalbahn im Steinhofgraben erstmals Betonschwellen eingebaut worden. Vom 31. Oktober 2020 bis 8. November 2020 konnten fast auf den Tag genau 31 Jahre später erneut Betonschwellen verlegt werden. Bei der Baustelle waren mit Hans und Erich Kollegen an Ort und Stelle, die schon 1989 beim Gleisbau werkten. Danke an alle, die dies mit ihrer Spende ermöglicht haben!

In diesem Sommer ergab sich eine Möglichkeit Betonschwellen zu erwerben. Dank der zahlreichen Spenden von ÖGLB-Mitgliedern war es der Höllentalbahn-Projekt-Ges.m.b.H. möglich, den

Ankauf von 720 gebrauchten Betonschwellen der Pinzgaubahn zu finanzieren und damit einen wichtigen Beitrag für die langfristige Streckenerhaltung zu leisten.



Die zwei „Althasen“ Erich und Hans haben schon vor 31 Jahren die ersten Betonschwellen bei der Höllentalbahn verlegt und waren bei der Gleisbauwoche im Herbst 2020 wieder dabei. Foto: Albert Malli

In der ersten Novemberwoche des Jahres 2020 konnten in einer Gleisbauwoche auf einem ersten, beträchtlichen Teil des Abschnitts zwischen der Weiche 1 in Reichenau und der Kurhausbrücke ein Teil der Betonschwellen verlegt werden. Dieser Arbeitswoche waren bereits zahlreiche Stunden Planung und Vorbereitung vorausgegangen, wie etwa die Anlieferung der Schwellen und das Auslegen eines Teils der Schwellen entlang der Baustelle.

Zunächst wurden am oberen Abschnitt von der Kurhausbrücke abwärts Richtung Reichenau ein Teil der Betonschwellen ausgelegt und anschließend alle Schienennägel und -schrauben gelöst. Die Schienen wurden danach neben dem Schotterbett abgelegt und die Altschwellen mithilfe unseres Baggers in zwei Containern gesammelt, um anschließend fachgerecht entsorgt zu werden. Auch beim Auslegen der

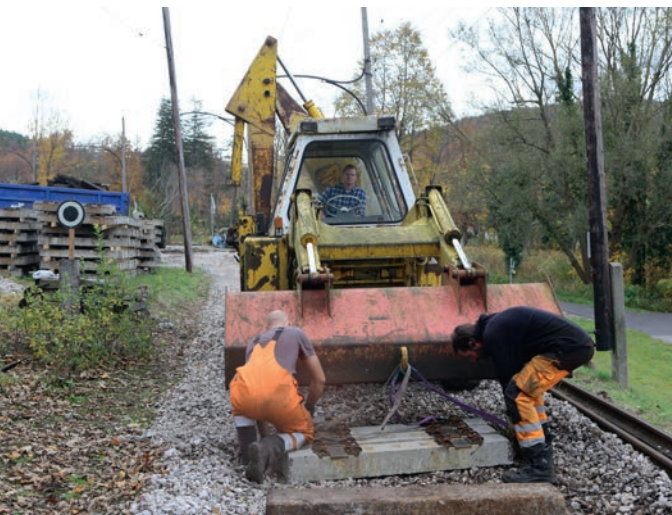


Die alten Schienennägel und -schrauben werden von den Holzschwellen gelöst und geordnet für einen möglichen späteren Einbau gesammelt. Foto: Albert Malli

neuen Schwellen leistete unser Bagger unverzichtbare Hilfe. Im oberen Bereich der Baustelle waren die Schwellen bereits vor-



In Reichenau warten die Betonschwellen, die erst kürzlich bei der Pinzgaubahn ausgebaut wurden, auf den Einbau. Foto: Albert Malli



*Auf dem größten Teil der Baustelle wurden die Schwellen abschnittsweise vom Bagger auf der Baustelle abgelegt und anschließend von vier Mitarbeitern ausgelegt.  
Foto: Albert Malli*



*Gute Zusammenarbeit bei Fußwegübergang: In Gleismitte Gummipplatten der Firma Strail verlegt, die wir bei der Pinzgaubahn erwerben konnten, links und rechts vom Gleis hat der Bauhof Reichenau eine neue Holzbohlung eingebaut. Foto: Ferdinand Drexler*

ab von unserem Kranwagen neben dem Gleis abgeladen worden, aber auf dem größten Teil der Baustelle wurden die Schwellen abschnittsweise vom Bagger auf der Baustelle abgelegt und anschließend von vier Mitarbeitern ausgelegt. Anschließend wurden die Schienen wieder aufgelegt und festgeschraubt sowie das Gleis ausgerichtet. Zwischen der Weiche 1 des Bahnhofs Reichenau und der Fußwegquerung beim Wohnhaus konnte auf diesem Gleisabschnitt bereits zusätzlich Gleisschotter ausgebracht und gestopft werden. Im Bauabschnitt befindet sich auch ein kleiner Fußwegeübergang, der in Abstimmung mit dem Bauhof Reichenau generalsaniert wurde. In Gleismitte wurden von uns Gummipplatten der Firma Strail verlegt, die ebenfalls von der Pinzgaubahn stammen und dort bei einer Wirtschaftswegquerung eingebaut waren, links und rechts vom

Gleis wurde innerhalb der zweiten Novemberwoche vom Bauhof eine neue Holzbohlung eingebaut. Insgesamt konnten während dieser Arbeitswoche 365 Betonschwellen sowie direkt an die Weiche 1 in Reichenau anschließend drei Holzschwellen verlegt werden. Diese Holzschwellen sind nötig, weil dort das Schienenprofil XXI-Va eingebaut ist, welches einen schmäleren Schienenfuß als die Schienen der Form Xa im restlichen Baustellenabschnitt haben. Die weiteren Arbeiten wie das Ausbringen des Gleisschotter und das Stopfen des restlichen



*Am Ende der Gleisbauwoche befährt der Bauzug in Schrittgeschwindigkeit den neuen Abschnitt bei dem noch der Gleisschotter ausgebracht werden muss.  
Foto: Albin Michlmayr*

Abschnitts werden in der nächsten Zeit erfolgen. Die restlichen Betonschwellen werden vorerst zwischengelagert und sollen bei zukünftigen Gleisbaustellen zwischen Reichenau und Payerbach zum Einbau gelangen. ■

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

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

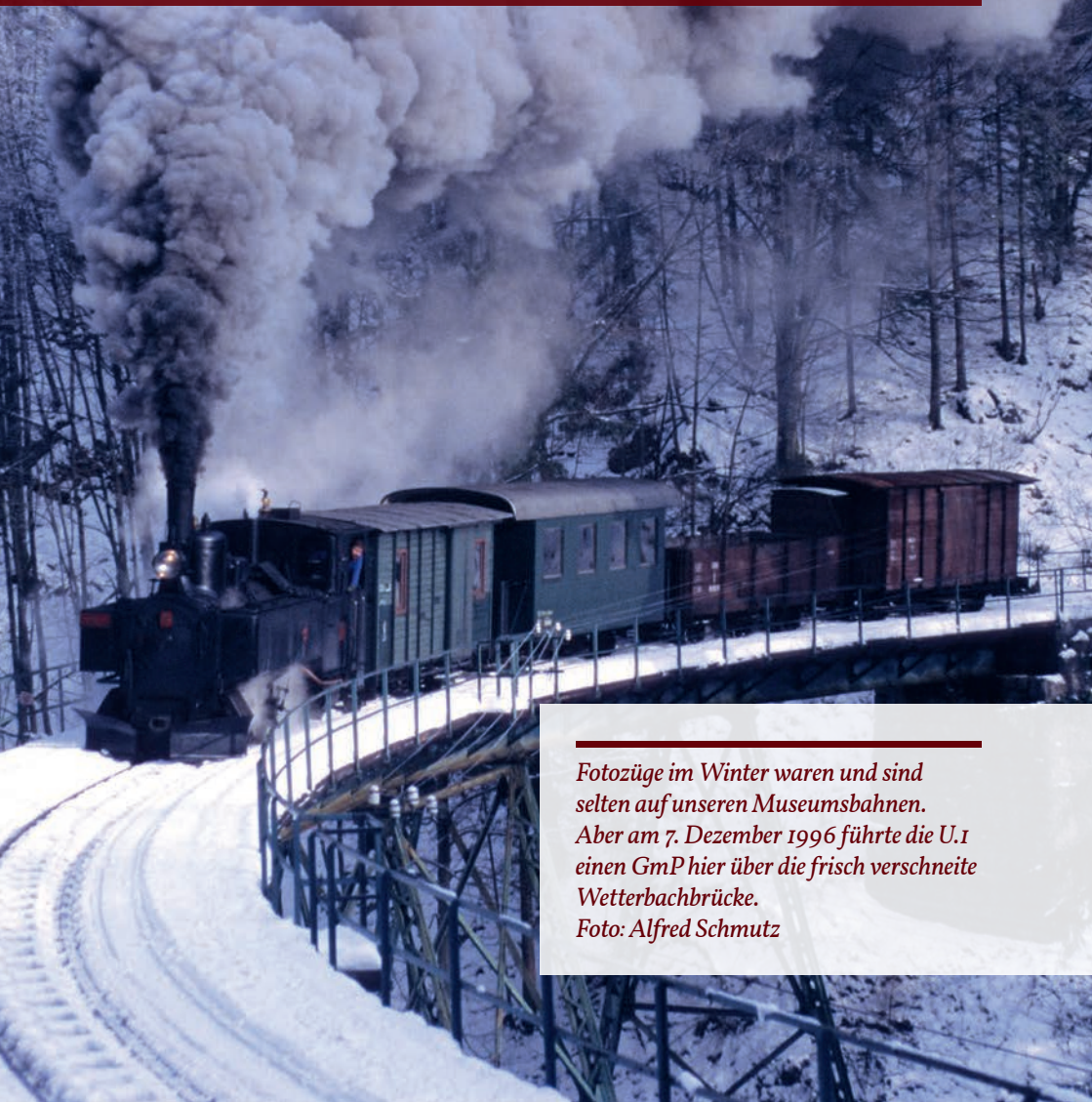
Miller - Büro & Schreibkultur seit 1866  
Mariahilfer Straße 93, 1060 Wien  
Tel: 01 / 597 47 15  
www.schreibkultur.at

*Miller*  
Büro & Schreibkultur seit 1866

## Herbst und Winter auf unseren Museumsbahnen

Von Werner Schiendl

Hier nun der vorläufig letzte Teil unserer Nostalgieserie mit Bildern aus den Monaten September bis Dezember aus längst vergangenen Jahren. Wie bisher stammen die Bilder von unserem langjährigen Mitglied Alfred Schmutz aus Payerbach.



Fotozüge im Winter waren und sind selten auf unseren Museumsbahnen. Aber am 7. Dezember 1996 führte die U.1 einen GmP hier über die frisch verschneite Wetterbachbrücke.  
Foto: Alfred Schmutz



Drei Jahre lang fuhr die Yv.2 des Club 598 auf der Bergstrecke. Hier wurde sie mit einem GmP am 26. Oktober 1998 bei Holzapfel abgelichtet.  
Foto: Alfred Schmutz



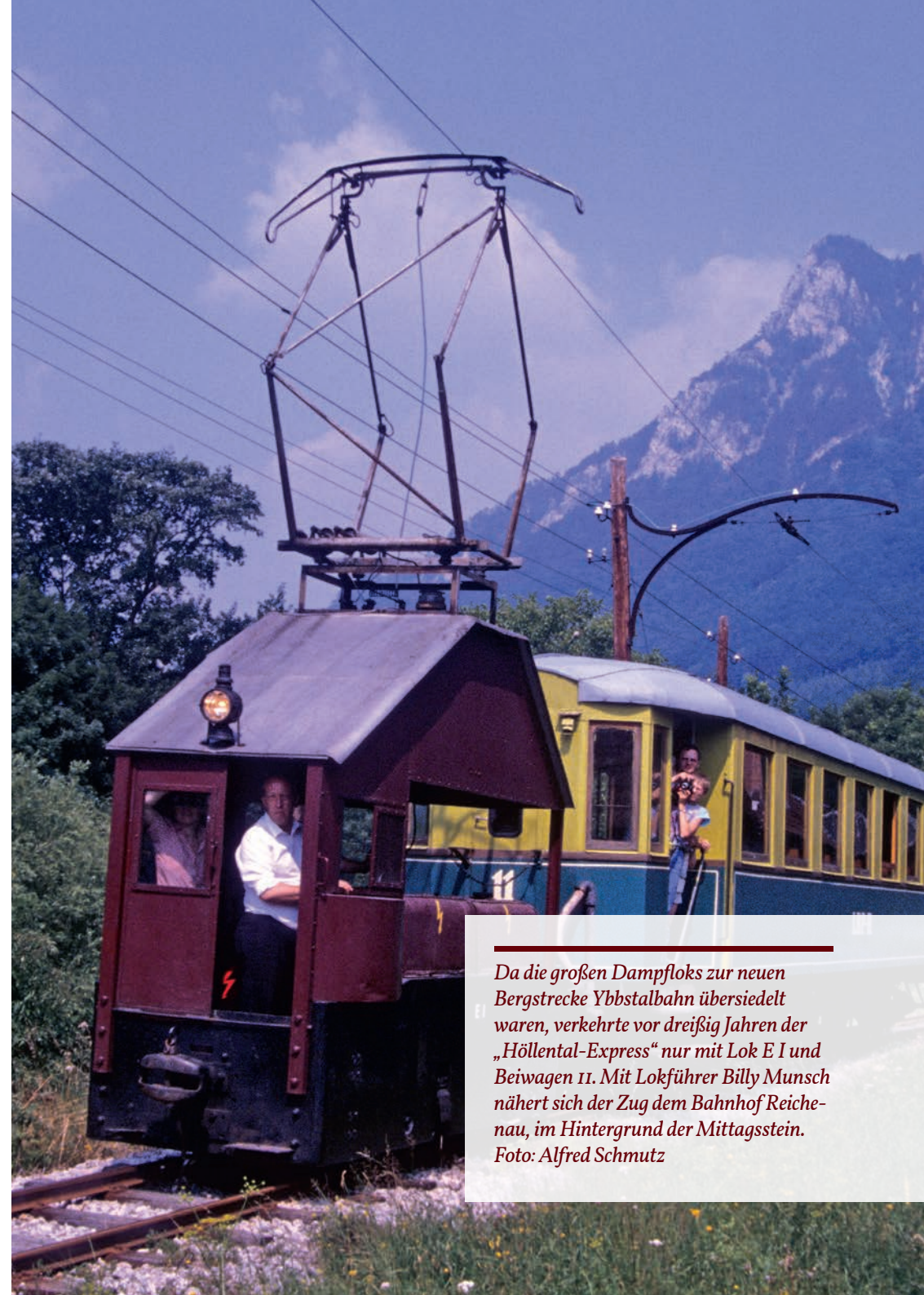
Am Morgen des 5. Oktober 2008 fährt der noch sehr neue Triebwagen 1 samt Beiwagen aus der Halle Hirschwang, um den Planbetrieb aufzunehmen. Triebfahrzeugführer ist Wolfgang Thier. Foto: Alfred Schmutz



*Im allerletzten Tageslicht des 13. Oktober 1990 – dem ersten Jahr unseres „Ötscherland-Express“ – befördert die Lok StB 4 „Molln“ den Zug bergwärts, vorbei an der soeben renovierten Kartause Gaming. Foto: Alfred Schmutz*



*Betriebshalt des Höllentaler Krampuszuges mit E I und den Beiwagen 11 und 12 im winterlichen Bahnhof Reichenau am 4. Dezember 1993. Lokführer ist Martin Lukas. Foto: Alfred Schmutz*



*Da die großen Dampflok zur neuen Bergstrecke Ybbstalbahn übersiedelt waren, verkehrte vor dreißig Jahren der „Höllental-Express“ nur mit Lok E I und Beiwagen 11. Mit Lokführer Billy Munsch nähert sich der Zug dem Bahnhof Reichenau, im Hintergrund der Mittagsstein. Foto: Alfred Schmutz*

# Ein Gesicht der ÖGLB: Thomas Edlinger

Von Ferdinand Drexler

*Dampflokbegeistert seit Kindertagen, immer gut gelaunt und stets um die Erhaltung der Dampflokomotiven der ÖGLB bemüht. Thomas' Begeisterung dafür ist unübersehbar, wenn er von ihnen erzählt oder wenn man mit ihm auf der Bergstrecke gemeinsam Dienst verrichtet.*

## Wie bist du zur ÖGLB gekommen?

Schon immer eisenbahnbegeistert, lernte ich bei einer Dampfsonderfahrt in der Steiermark Wolfgang Pfoser über seinen Bruder kennen. Wolfgang lud mich

dann zum Heizhausfest nach Kienberg ein, um eine Dampflok aus nächster Nähe bewundern zu können. Nach einer Mitfahrt im Zug war die Mitgliedschaft beschlossene Sache, bereits mit



Im Bahnhof Kienberg steht Thomas mit der Lok Uv.1, seiner „Lehrlokomotive“, zur Abfahrt nach Lunz bereit. Foto: Sandra Püreschitz.

Foto: Sandra Püreschitz

dem ehrgeizigen Ziel, Dampflokführer zu werden. Das war 2006 und noch im selben Jahr fuhr ich bei jeder Gelegenheit auf der Uv.I am Führerstand mit, wenn Wolfgang als Heizer eingeteilt war. In der nächsten Saison machte ich bei manchen Talfahrten unter den strengen Augen von Wolfgang meine ersten Gehversuche „auf der linken Seite“. Noch im selben Jahr folgte die erste Bergfahrt als „Heizerlehrling“ unter den Anweisungen von Lionel Popp und Thomas Schäfer. Bis zum Tag der Dampflokführer- und Kesselwärterprüfung mussten unzählige Bergfahrten bestritten werden, dennoch konnte ich schon im Alter von 19 Jahren mit einigen anderen Kollegen die Dampflokprüfung ablegen. Das ist nun auch schon fast zehn Jahre her und ich bin dankbar, seit damals viele Strecken und unterschiedlichste Dampflokomotiven kennengelernt zu haben. Besonders bedanken möchte ich mich an dieser Stelle bei meinen Lehrmeistern Wolfgang Pfoser, Thomas Schäfer und Lionel Popp!

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

Direkt an den ersten Arbeitstag kann ich mich nicht erinnern. Das liegt vermutlich daran, dass

die Eindrücke als Jugendlicher auf dem Führerstand einer Dampflok zu umfassend sind. Ich kann mich aber noch gut daran erinnern wie ich an mit Wolfgang das erste Mal den Kessel ausgewaschen habe: Von oben bis unten den „Blaumann“ zum „Braunmann“ mit Kesselschlamm umgefärbt und klatschnass. Beim anschließenden Reinigen der Siederohre wurde dann diese Schicht noch mit Ruß überdeckt. Auch solche schmutzige Arbeiten gehören zur Instandhaltung dazu. Dabei kann man auch jede Menge über die Technik lernen.

## An welches Ereignis erinnerst du dich gerne zurück?

Da gibt es viele, es fällt mir schwer, mich auf ein einziges Ereignis festzulegen. Jede Fahrt über den Berg ist für sich etwas Besonderes. Da gibt es leichte Züge, schwere Züge, gute Verhältnisse und schlechte Verhältnisse - es ist immer eine Herausforderung. Ein besonders schönes Ereignis aus jüngster Vergangenheit war der letzte mit der 99 568 und U.I bespannte Zug: Ich war als Lokführer auf der 99 568 eingeteilt und Thomas Schäfer auf der U.I. So konnten wir erstmalig gemeinsam am Regler einen Zug nach Pfaffenschlag bringen!

*Was war für dich eine besonders einprägsame Erfahrung?*

Es war bei einem Betriebstag in der Saison 2011 als Wolfgang Pfoser als Lokführer mit Stephan Reitzner und mir als Heizer unterwegs war. Bei der Bergfahrt von Lunz nach Pfaffenschlag stand er einige Zeit mit uns auf der Heizerseite des Führerstandes und meinte dann zu mir: „Wenn wir in der Haltestelle halten wollen wird es Zeit, dass du etwas machst“. Das war der erste Moment, in dem ich den Regler einer Dampflokomotive in der Hand hatte. Darauf folgten einige Fahrten mit Wolfgang als Lehrlokführer; oft musste ich die Talfahrt übernehmen, da er auf das Erlernen einer vernünftigen Brems-technik am Berg besonders Wert gelegt hat.

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

Der letzte Betriebstag der Uv.I war für mich ein trauriger Tag. Schließlich habe ich auf dieser Lok mein Handwerk gelernt und

---

*Erhaltungsarbeiten an Dampflokomotiven sind oft beschwerlich und schmutzig. Dennoch stellt sich Thomas mit vollem Einsatz dieser Herausforderung.*  
Foto: Herbert Waldherr. ▶

war viele Kilometer mit ihr unterwegs. Leider erfolgte der Abschied ungeplant aufgrund eines Schadens. Auch die Wiederinbetriebnahme der U.I war dank mit vielen Schwierigkeiten und Rückschlägen verbunden, was für mich sehr frustrierend war. Nach der Hauptuntersuchung in Rumänien waren viel mehr Nacharbeiten nötig als erwartet.

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

Aller Anfang ist schwer. Aber mit

genug Ehrgeiz und Willen kann man alles schaffen. Es würde mich sehr freuen, neue Gesichter in Kienberg begrüßen zu können. Wie so oft im Leben gibt es auch auf der Museumsbahn gute und schlechte Tage, lass dich nicht unterkriegen!

*Was ist deine Lieblingsstelle auf deiner Strecke und warum?*

Der Streckenabschnitt „Finsterer Wald“ ist einer der schönsten Abschnitte auf der langen Rampe der Bergstrecke. Die hohen

Baumkronen bilden beinahe ein Dach über der Strecke.

*In diesem Jahr wäre „30 Jahre Museumsverkehr“ auf der Bergstrecke gefeiert worden. Was bedeutet dieses Jubiläum für dich persönlich?*

Das seit 30 Jahren ein lebendiges Museum mit historischem Schienenverkehr existiert, ist den ehrenamtlichen Mitarbeitern zu verdanken, die in der Vergangenheit, heute und hoffentlich auch in der Zukunft, ihre Energie in dieses Kulturgut investieren. Für

## Eckdaten

Thomas Edlinger

...

Ich bin bei der ÖGLB seit 2006

...

Ich bin aktiv auf der  
Ybbstalbahn

...

Drei Worte, die mich beschreiben:  
wissbegierig, tolerant, bedacht

...

Meine Tätigkeiten bei der ÖGLB:  
Dampflokführer



mich persönlich ist es Gelegenheit, meinen Kollegen dafür meinen Dank auszusprechen.

*Was wünschst du der ÖGLB für die Zukunft?*

Ich hoffe, dass die ÖGLB mit ihren beiden Museumsbahnen nach

dieser schwierigen Zeit der Pandemie mit großem Fahrgastandrang belohnt wird und sich gut erholen kann. Weiters möchte ich allen Kollegen auf beiden Bahnen eine gute Fahrt und allzeit eine Handbreit Wasser über der Feuerbüchse wünschen! ■



*Besondere Höhepunkte auf der Bergstrecke waren die beiden Besuche der sächsischen IV K in den Jahren 2017 und 2020. Konzentriert bedient Thomas den Regler der IV K 99 1542. Foto: Simon Treichel*

Buchbesprechung

## Die Lokalbahn Payerbach-Hirschwang und Eisenbahnen zwischen Semmering, Rax und Schneeberg

Von Albert Malli

*Es hat sich in Fachkreisen schon herumgesprochen, dass unser Ehrenpräsident Werner Schiendl ein allumfassendes Werk über die Lokalbahn Payerbach-Hirschwang verfasst hat.*

Das Buch betrachtet nicht nur die Geschichte jener elektrischen Lokalbahn, die unser Verein seit über 40 Jahren als „Höllentalbahn“ originalgetreu betreibt, das Buch beschäftigt sich auch ausführlich mit den vielen Bahnprojekten in diesem Tal, die nie verwirklicht wurden. Der Eisenbahnhistoriker Schiendl schreibt die Geschichte der L.B.P.-H. neu und konnte sein Werk mit vielen bisher nicht veröffentlichten Bildern illustrieren.

Wieviel Eisenbahnliteratur gibt es zur Semmeringbahn von Carl Ritter von Ghega? Abertausende Werke. Die Bahnprojekte im Schwarzatal, diese von der Semmeringbahn abzweigenden Linien ins damals noch nicht erschlossene unberührte Reichenauer Tal, blieben hingegen bisher unbeleuchtet. So ist es Werner Schiendl gelungen, die in den



Archiven schlummernden, noch nie veröffentlichten, nie verwirklichten, obwohl bis ins Detail geplanten, Eisenbahnprojekte auszugraben. Weitgehend unbekannt sind auch der erste Tunnel aus dem Jahr 1820 des Holztransporteurs Georg Huebner sowie

viele Projekte für eine Eisenbahn von Payerbach über Reichenau bis auf das Raxplateau ab 1880, die alle nicht bis zur Ausführung gelangten.

„Der Krieg ist der Vater alle Dinge.“ Dieses Zitat, das Platon zugeschrieben wird, verwendet Schiendl auch in seinem Geleitwort. So kam es, dass die vor über 100 Jahren erbaute, am 7.2.1918 eröffnete, elektrifizierte schmalspurige Materialbahn die Grundlage für die 1922 konzessionierte Lokalbahn wurde. Denn der Ausgang des Ersten Weltkriegs er-

laubte keine Verwirklichung des seinerzeitigen großzügigen normalspurigen Bahnprojekts. Anfangs diente die Lokalbahn nur dem Güterverkehr, 1926 wurde mit der Eröffnung der Raxseilbahn auch der Personenverkehr aufgenommen. Bei der Grazer Waggonfabrik wurden für damalige Verhältnisse hochmoderne Triebwagen (TW 1 und 2) und vier Beiwagen angeschafft. Auf Basis eines erhalten gebliebenen Beiwagens konnte der Triebwagen durch die Mitarbeiter der Höllentalbahn-Museumsbahn

weitgehend originalgetreu rekonstruiert werden. Die feierliche Inbetriebnahme des wiedererrichteten Triebwagens war am 11.6.2005. Dies ist am Ende dem Umstand zu verdanken, dass schon 1977 in diesem Tal, konkret im heute leider geschlossenen Hirschwangerhof, unser Verein gegründet wurde, mit dem Ziel technisches Kulturgut zu erhalten und der Öffentlichkeit vorzuführen. Die erste Museumseisenbahn in Niederösterreich war geboren. Dem Verein gelang es schon mit einfachen Mitteln am 17.6.1979 einen ersten Museumsbahnverkehr aufzunehmen.

Das Buch beleuchtet sowohl die Geschichte der Lokalbahn im Planbetrieb ab 1926 als auch jene des Vereins ab 1977 mit den vielen Höhen und Tiefen. Schiendl liefert dazu auch viele historische Bilder aus dem eigenen Archiv. Das Buch hat je nach Betrachtung entweder zwei oder vier verkehrsgeschichtliche Teile. Es

beginnt mit der Erschließung des Höllentals durch den Holztransporteur Georg Huebmer um 1800, setzt fort mit dem Bau der Semmeringbahn durch Carl Ritter von Ghega um 1850, um dann die vielfältigen vergessenen Bahnprojekte um 1870 im Schwarzatal bekannt zu machen. Ausführlich wird die Realisierung der Lokalbahn Payerbach-Reichenau-Hirschwang beleuchtet.

Dass der Autor viele einmalige historische Bilder zeigen kann, verdankt er seiner persönlichen Verbundenheit mit der Höllentalbahn, ist doch der Autor zugleich Gründungsmitglied des Vereins. Schiendl hat über die Jahrzehnte aber auch viele persönliche Kontakte gepflegt und ist so an Bilder herangekommen, die in keinem Archiv zu finden sind. Es sind dies u.a. Bilder, die unser langjähriges Vereinsmitglied Schuldirektor Norbert Toplitsch (+ 2018), Ing. Robert Pap (+ 2019) und der ortskundige Historiker Gottfried Brandstätter zur Verfügung gestellt haben sowie Bilder von den letzten Tagen des regulären Betriebs in den Sechzigerjahren von seinen langjährigen Freunden, den hervorragenden Eisenbahnfotografen Mag. Alfred Luft (ein Gründungsmitglied der ÖGLB) und unserem seinerzei-



---

*Der Autor Prof. Werner Schiendl bei der Buchpräsentation im Lokalbahn Payerbach.*

◀ *Foto: Albert Malli*



tigen Vereinsmitglied DI Harald Navé (+ 2004). Schiendl verdankt seiner Frau eine imponierende Anzahl an alten Ansichtskarten, die sie über Jahre auf diversen Flohmärkten gesammelt hat. So sind in diesem Buch zahlreiche beeindruckende und noch nie veröffentlichte Bilder zu sehen. Schiendl zeigt auch zahlreiche historische Pläne der Lokalbahn und ihrer Vorläufer, die den Werdegang veranschaulichen und zum genauen Studium einladen. Für jeden Freund der Höllentalbahn ist dieses Buch ein Muss. In dieser Vollständigkeit wurde

die Geschichte der Eisenbahn in diesem Tal noch nie beschrieben. Das Buch ist im Verlag „Bahn im Film“ erschienen und hochwertig produziert. Die Abdrucke von Plänen und Bildern sind gestochen scharf wie man es heute von einem Eisenbahnbuch erwartet. Das Buch ist ab sofort auch im ÖGLB-Versand zum Listenpreis von € 48,- erhältlich. Nur bei der Bestellung im ÖGLB-Versand erhalten Mitglieder 10% Rabatt. Wie bei den Bosnien-Büchern von Schiendl besteht die Gefahr, dass dieses Buch bald vergriffen ist. ■



Verleger Christian Pühringer und Autor Werner Schiendl präsentieren das neue Buch über die Lokalbahn Payerbach-Hirschwang vor dem Triebwagen 1. Foto: Franz Lackner

# 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](mailto:info@lokalbahnen.at)



### Die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen, Band I, 1977-2005

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 Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen, Band II, 2006-2020

76 Seiten, 114 Fotos. Vereinschronik 2006-2020  
 Werner Schiendl hat die Vereinschronik der ÖGLB aktualisiert. Gerade die letzten 15 Jahre weisen bedeutende Ereignisse auf den beiden Bahnen der ÖGLB auf, die hier nun aus erster Hand kompetent, vollständig und objektiv dargestellt werden. Ein besonderes Plus sind die vielen Farbbilder aus der nunmehr 43-jährigen Geschichte unseres Vereins.

NEU! € 18,00 – Beide Bände sind im Kombi-Angebot zum Sonderpreis von nur € 29,00 erhältlich!



### Die Bergstrecke der Ybbstalbahn

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

€26,00



### Die Lokalbahn und die Museumsbahn Payerbach - Hirschwang

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

€ 6,00



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

€ 3,50

**Die Fahrzeuge der ÖGLB**

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

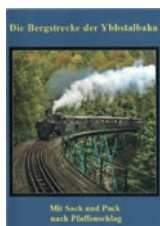
€ 4,00



**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 Lokalbahn Payerbach-Hirschwang und Eisenbahnen zwischen Semmering, Rax und Schneeberg**

Nach mehrjährigen Recherchen in diversen Archiven konnte die Geschichte der LBPH neu geschrieben und mit vielen bisher nicht veröffentlichten Bildern illustriert werden.

Weitgehend unbekannt ist auch die bedeutende Rolle dieses Gebiets in verkehrsgeschichtlicher Hinsicht, abgesehen von der epochalen Semmeringbahn Carl von Ghegas: Georg Huebners erster Tunnel 1820, viele Projekte für eine Eisenbahn von Payerbach über Reichenau bis auf das Raxplateau ab 1880, die leider nicht bis zur Ausführung gediehen, und schließlich die schmalspurige LBPH nach Hirschwang ab 1918, die als Höllentalbahn noch heute fährt.

232 Seiten, 328 Bilder und 55 Pläne

NEU! € 48,00



**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 Neuhäuser 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 bohemia, 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.

4/2020

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

## LOKALBAHN - EXPRESS

Periodisch erscheinendes Mitteilungsblatt der  
Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen (ÖGLB)

