

LOKALBAHN- EXPRESS

1/2021

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 „Waldzeile“, 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.

Derzeit keine Clubabende wegen Covid 19!

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

Titelbild: Um Bremsklötze zu tauschen, war in der Remise in Hirschwang ein kleiner örtlicher Verschub nötig. Dabei ist am 16. Jänner 2021 dieses Foto vom Triebwagen 1 im tiefwinterlichen Hirschwang entstanden.

Foto: Albert Malli

Rückseite: 2099.01 überquert mit dem Kranwagen BEW 1 und zwei von drei mittlerweile wieder fahrfähigen gedeckten Güterwagen nach einem Mäheinsatz nahe Holzapfel die Wetterbachbrücke.

Foto: Stephan Rewitzer

Impressum

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

Medieninhaber, Herausgeber u. Verleger: ÖGLB; Redaktionsteam: Thomas Edlinger, Ferdinand Drexler, Gerhard Drexler, Albert Malli, Stephan Rewitzer, Werner Schiendl, Wolfgang Thier, 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 2021.

Liebe Leser

von Albert Malli

Wer hätte gedacht, dass die Pandemie unseren Alltag im ersten Halbjahr 2021 noch so sehr beeinflusst? Trotz dieser widrigen Umstände sind die Erhaltungsarbeiten bei beiden Bahnen ungebremsst weitergegangen.

Zuerst möchte ich mich bei Ihnen bedanken. Es war schon eine Freude zu sehen, wie Sie umgehend nach der Zahlungserinnerung (heuer vorzugsweise per E-Mail) Ihren Mitgliedsbeitrag eingezahlt haben. Der Verein ÖGLB, gegründet schon 1977, hält – in einem Krisenjahr – noch mehr zusammen denn je. Auf die ÖGLB-Familie ist Verlass. Auch das musste einmal gesagt werden.

Diese Ausgabe des Lokalbahn-Express' zeigt auf beeindruckende Weise, wie viel trotz Corona und eisiger Wintertemperaturen an Ort und Stelle an Erhaltungsarbeiten geleistet wurde. Dieser Eindruck wird auch dadurch verstärkt, dass wir über Erhaltungsarbeiten, Lokrevisionen, Gleisbau- und Wartungsarbeiten auf beiden Bahnen berichten, die schon 2020 begonnen haben, über die aber im Lokalbahn-Ex-

press noch nicht zu lesen war. Die jährliche statistische Auswertung unserer Leistungen – von den geleisteten Stunden an Ort und Stelle über die Zuganzahl und die Zahl der beförderten Fahrgäste – bestätigt diesen Eindruck. Den Statistikbericht, sorgfältig aufbereitet von Wolfgang Thier, finden Sie in dieser ersten Ausgabe des Jahres 2021. Voller Tatendrang arbeiten wir schon an den Fahrplänen für 2021. Auch, wenn es mit den Schutzimpfungen nur schleppend vorangeht, dürfen wir davon ausgehen, dass beide Bahnen im Sommer – auch wegen der höheren Temperaturen, welche die Ausbreitung des Coronavirus bremsen – planmäßig verkehren werden. Und an die FFP2-Masken im Zug haben wir uns bis dahin schon längst gewöhnt, oder nicht?

Vereinsstatistik 2020

von Wolfgang Thier

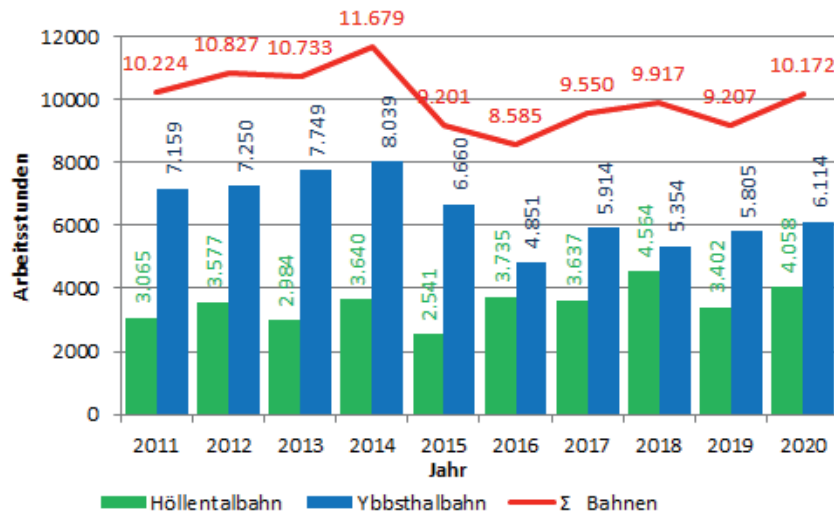
2020 war für die gesamte Welt ein besonderes Jahr – geprägt vom Ausbruch einer weltweiten Pandemie und deren Auswirkung, die auch noch 2021 unser Leben, den Tourismus und die Wirtschaft beeinflussen wird. Welche Auswirkungen ergaben sich für Erhaltung und Betrieb der ÖGLB-Bahnen? Lassen sich daraus Planungen und Veränderungen für die kommende Saison ableiten?

Leistungen der ÖGLB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter

Der Einsatz und die Begeisterung unserer Mitglieder für Erhalt und Betrieb unserer Bahnen ist wieder deutlich gestiegen. Zunächst sah es so aus, als würden die massiven Beschränkungen, speziell der Lockdown von März bis Mai 2020, zu einer starken Reduktion der

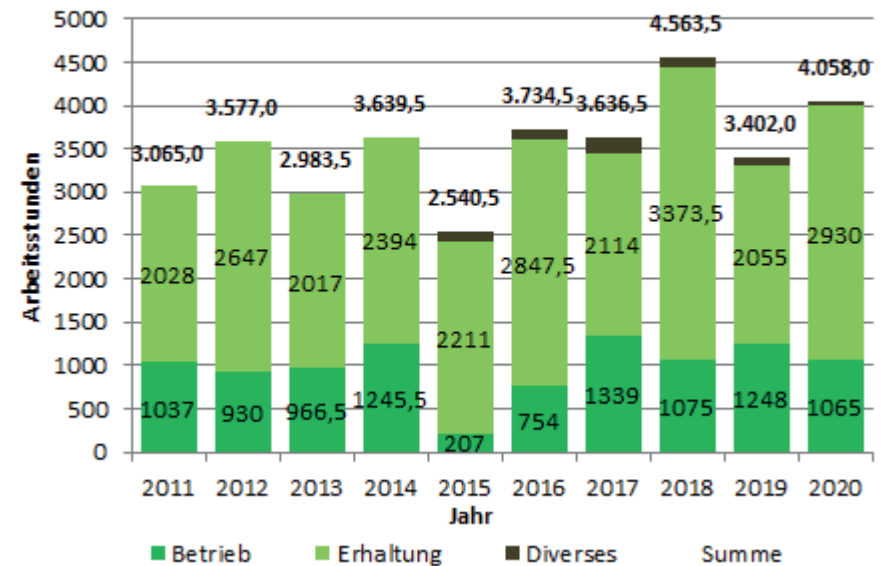
Arbeitsleistungen an Ort und Stelle führen. Rückblickend erkennt man eine Verschiebung der Arbeitstage in den Sommer und den Herbst, doch die Jahresleistung ist um 10,5% gestiegen (+ 5,3% bei der Bergstrecke-Ybbstalbahn, +19,3% bei der Höllentalbahn).

Gesamtsumme Arbeitsstunden ÖGLB 2011-2020



Höllentalbahn

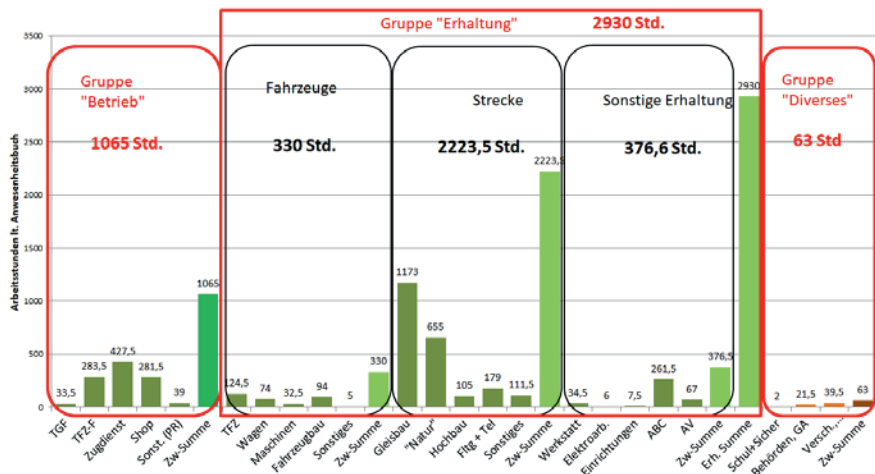
Gesamtsumme Leistungen aktive Mitglieder Höllentalbahn 2011 - 2020



Zusätzlich zu den geplanten Erhaltungsarbeiten war 2020 ein Jahr der erfreulichen Überraschungen: Es konnten - auch dank Ihrer Spendenbereitschaft - etwa 700 gebrauchte Betonschwellen beschafft werden, die im Bereich Kurhausbrücke bis Reichenau eingebaut wurden und eine langjährige Nutzung bedeuten. Das hat sich auch auf die Summe der ehrenamtlich geleisteten Stun-

den positiv ausgewirkt. In der Jahresübersicht sind die schon erwähnten Auswirkungen der Corona-Krise (Verschiebung der Erhaltungsarbeiten in die zweite Jahreshälfte) deutlich erkennbar. Die erfreulichen Beschaffungen von Oberbau - Material hatten natürlich auch Auswirkungen auf die Verteilung der Arbeiten - der Anteil „Gleisbau“ ist um 167 % gegenüber 2019 gestiegen!

Verteilung der MitarbeiterInnenleistung HB; Summe 2020: 4058 Stunden

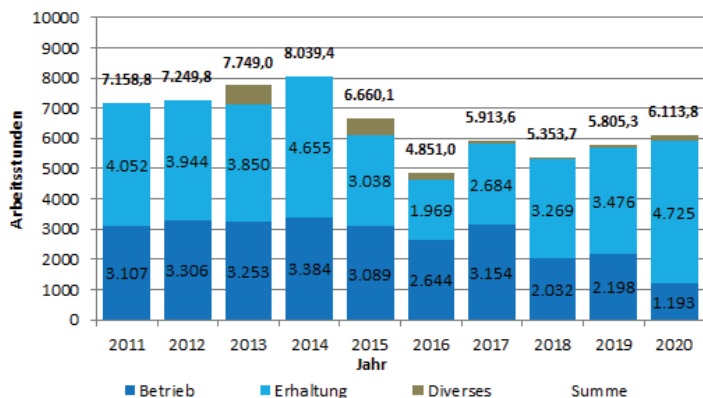


Bergstrecke Ybbstalbahn

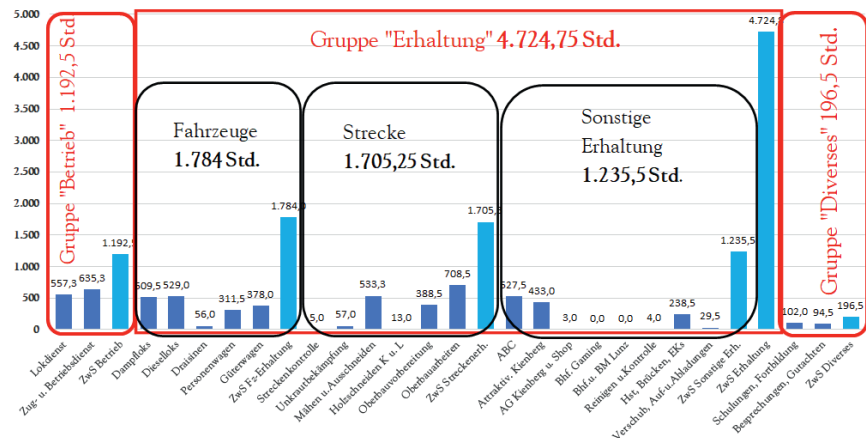
Bei der Jahresverteilung ist die Auswirkung des Lockdowns vom Frühjahr erkennbar; bis März war Winter bei der Bergstrecke, dann kamen die Ausgangssperren und Reisebeschränkungen. Die größte Steigerung bei den Erhaltungsarbeiten liegt im Sachbereich Oberbau: + 268%! Hier

wurden vor Saisonstart vier Weichen neu aufgebaut und in sechs Bögen etliche Holzschwellen gegen Stahlschwellen getauscht. Der Zeitaufwand für Betrieb ist gegenüber 2019 um 68 % zurückgegangen; es gab auch deutlich weniger Züge und Betriebstage; siehe Betriebsstatistik.

Gesamtsumme Leistungen aktive Mitglieder Ybbstalbahn 2011-2020



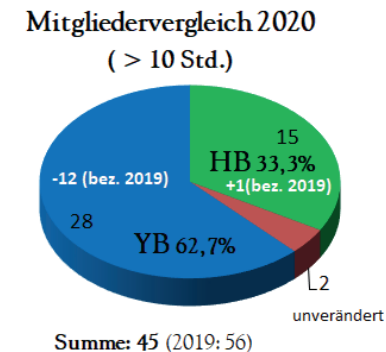
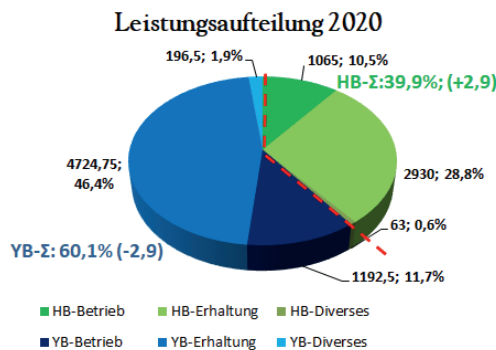
Verteilung der ehrenamtlichen Leistungen YB2020; Gesamtsumme 6.113,75 Std.



Ehrenamtliche Leistungen an Ort und Stelle

Die Zahl von aktiven ÖGLB-Mitgliedern ist auf 51 Personen gesunken (-9). Wegen der besseren Vergleichbarkeit werden statistisch nur die Mitglieder mit mehr als 10 Leistungsstunden ausgewertet – 2020 waren das 45 Mitglieder (-11).

Für die Höllentalbahn waren 15 Mitglieder (+1) aktiv, für die Ybbstalbahn 28 (-12) und 2 Mitglieder waren bei beiden Bahnen tätig. Hier die zugehörigen Grafiken, die dies übersichtlich darstellen.



Die durchschnittliche Beteiligung jedes Mitarbeiters und jeder Mitarbeiterin (MA) am Gesamterfolg ist massiv ge-

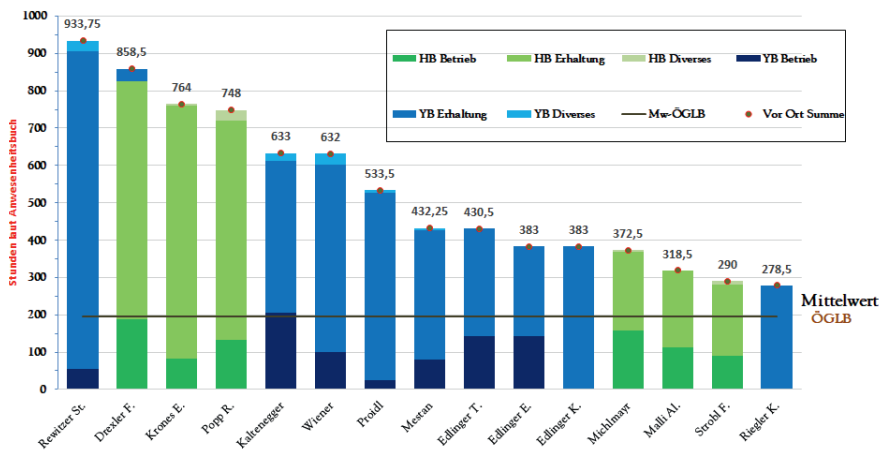
stiegen. 2019 waren es 154,1 Stunden / MA, im Jahr 2020 sind es 195,6 Stunden / MA (+26,9%).

Die Durchschnittswerte 2020 im Detail:
 Höllentalbahn: 210,7 Stunden / MA; (2019: 200,1 Std.)
 Ybbstalbahn: 175,7 Stunden / MA; (2019: 129,0 Std.)

Es wurden 2020 in Summe 10.171,75 freiwillige, ehrenamtliche Arbeitsstunden direkt bei unseren Bahnen („An Ort und Stelle“) erbracht. Dies entspricht 254 Arbeitswochen

oder etwa 4,9 Personenjahre! Die aktivsten Personen, die mehr als 3/4 der Gesamtleistung vor Ort erbringen (75,8%), sollen namentlich erwähnt werden:

Die TOP FÜNFZEHN der ÖGLB 2020

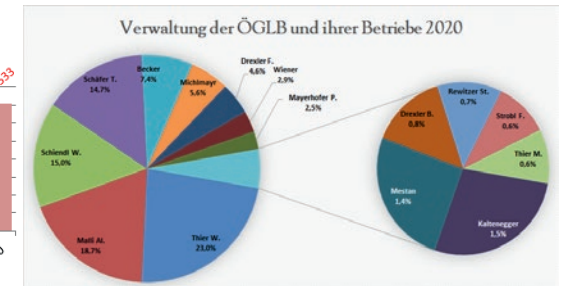
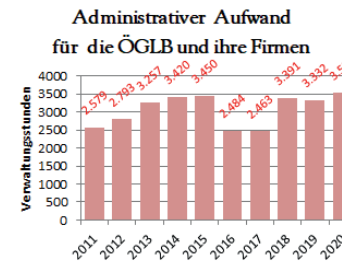


Mit den Leistungen an Ort und Stelle ist es leider nicht getan. Weitgehend unbemerkt ist auch für ehrenamtlich betriebene Museumsbahnen und deren Erhaltung viel Verwaltungs- und

Besprechungsaufwand erforderlich. Viele Arbeiten aus den Bereichen Finanzen, Buchhaltung, Recht und Behörden sowie Arbeitsvorbereitung (Material- und Werkzeugbeschaffung) sind un-

bedingt erforderlich oder werden erwartet; eher bemerkt wird der Aufwand für Bewerbung und Mitgliederinformation (Lokalbahn-Express, Homepages, Mitgliederinformationen,...). Leider

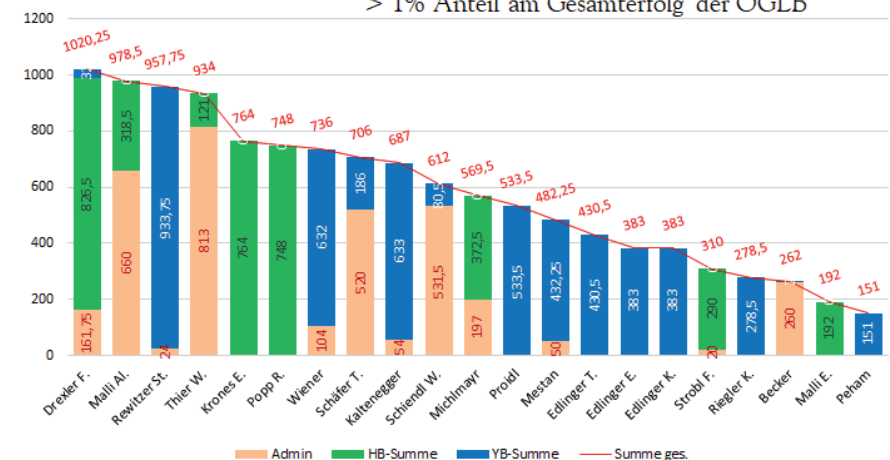
wird der administrative Aufwand nicht weniger; 15 Mitglieder haben zumindest einige Stunden für die administrative Vereinsarbeit aufgebracht. Fast drei Viertel davon (71,5 %) erledigen vier Mitarbeiter!



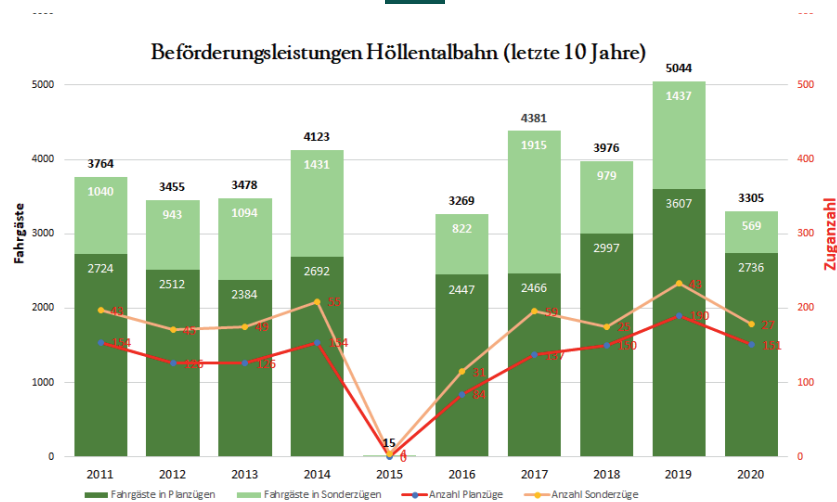
Dieser Büroaufwand und Arbeiten abseits der Betriebsstätten entspricht 88,3 Arbeitswochen oder 1,7 Personenjahre; also etwa ein Drittel aller Leistun-

gen erfolgt im Hintergrund. Unter Berücksichtigung des administrativen Aufwandes gibt es einige Verschiebungen im Spitzenfeld der Mitarbeiter.

Verteilung Leistungssumme (mit Administration) > 1% Anteil am Gesamterfolg der ÖGLB



Betriebsstatistik Höllentalbahn



„Mit blauem Auge“ davongekommen – so könnte man den Rückgang der Fahrgäste im Covid19-Jahr beschreiben (- 34,5%)
 Der Fahrplan 2020 war zwar (zufällig) so gestaltet, dass kein Plan-Betriebstag durch Lockdown oder Ausgangssperren ausfallen musste; daher hielt sich der Rückgang der Planzug-Fahrgäste in Grenzen (-24%). Die meisten angefragten Sonderzugsanfragen wurden nicht bestellt und bereits bestellte Son-

derfahrten wurden abgesagt, daher - 60%!
 Betrachtet man die Beförderungsleistungen seit Beginn des Museumsbahnbetriebes im Jahre 1979, so steht das Jahr 2020 auf Rang 27 von 42 Jahren.
 Die Auslastungswerte sind gut, die Auslastung je Tag ist sogar der drittbeste Wert der letzten zehn Jahre.
 Der Anteil von Kindern/Jugendlichen ist auf 26,5 % gestiegen (+4,7 Prozentpunkte).

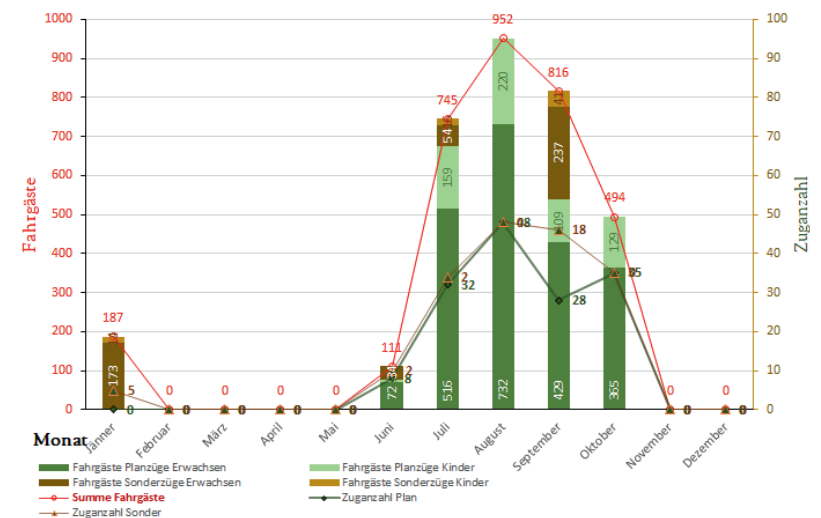
Durchschnittliche Auslastung pro Zug - Summe



Die üblicherweise gute Auslastung im Oktober konnte 2020 nicht verzeichnet werden. Einerseits war

das Wetter kühl und regnerisch, andererseits begann die Corona-Inzidenzzahl rasch zu steigen.

Höllentalbahn - Fahrgäste 2020 je Monat



Betriebsstatistik Bergstrecke

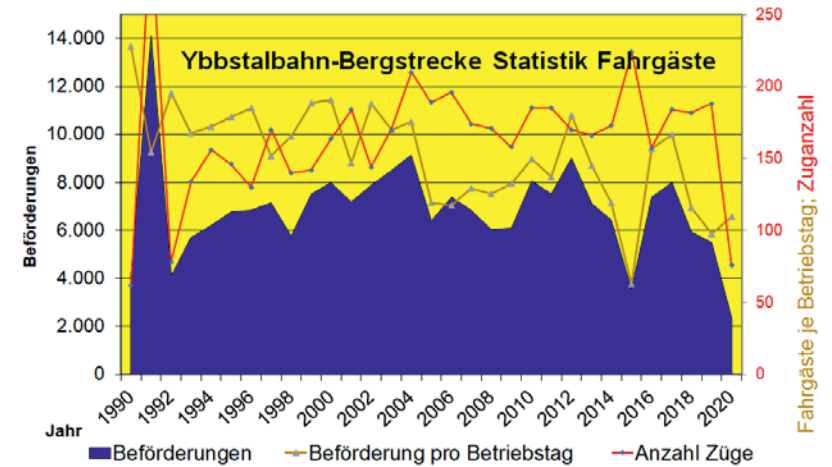
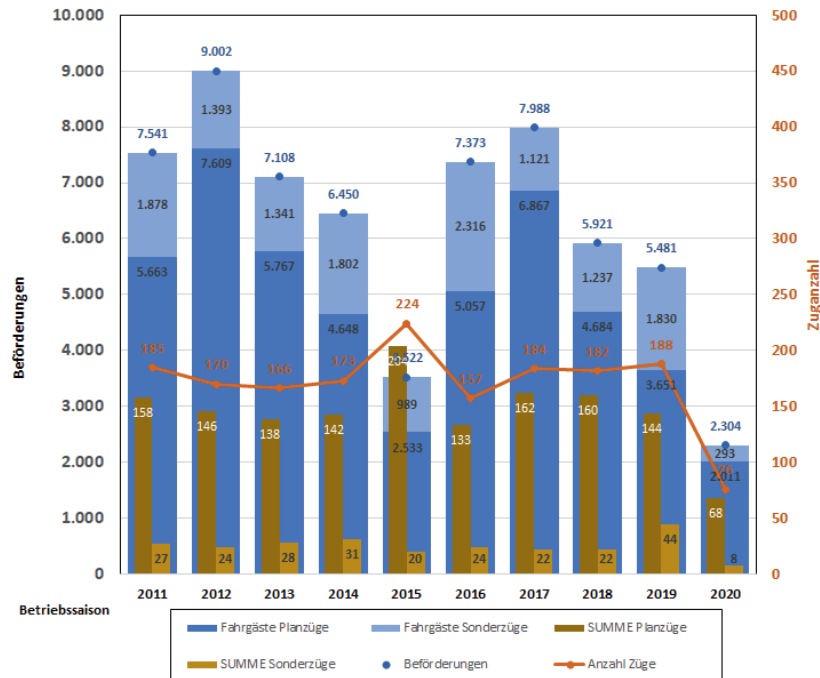
Die Auswirkung der Pandemie hat den Betrieb der Bergstrecke Ybbstalbahn stark beeinflusst. Einige Saison-Vorbereitungsarbeiten mussten zunächst zurückgestellt werden, ebenso die Durchführung der behördlichen Begutachtungen. Zum geplanten Saisonstart (29. Mai 2020) war der Betrieb von Museumsbahnen noch generell verboten. Die ersten Museumszüge auf der

Bergstrecke verkehrten erst im August.

Die Auswirkungen der sehr kurzen Saison auf die Fahrgast-Jahreswerte sind natürlich gewaltig:

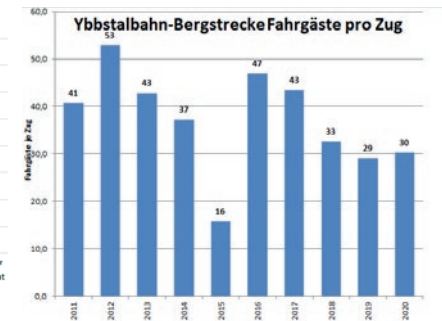
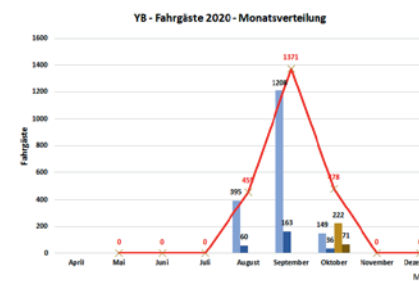
Gesamtrückgang der Beförderungszahl: -58%; Anzahl der Züge: -59,6% bei Planzügen: -45%, bei Sonderzügen: -84%.

Ybbstalbahn-Bergstrecke Fahrgäste und Zuganzahl mit ZUGART - Auswertung



Der Aufwand an ehrenamtlichen Arbeitsstunden für den Betrieb war deutlich geringer (-45,7%); die durchschnittlichen Auslastungen der Züge konnten wieder gesteigert werden. Sehr positiv hat sich

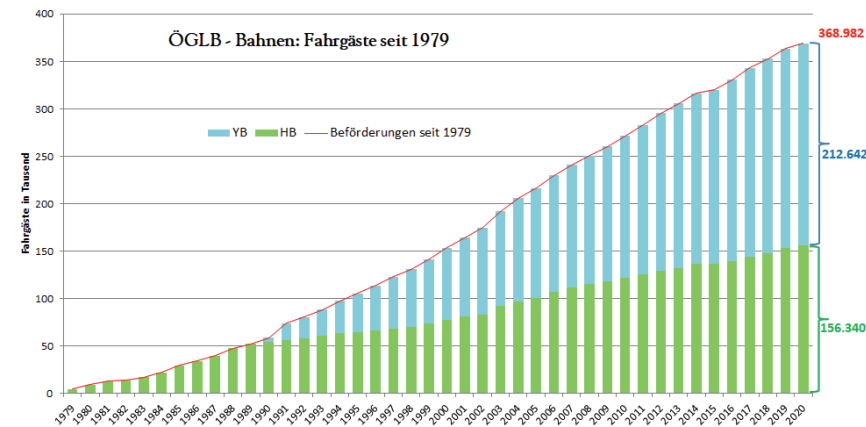
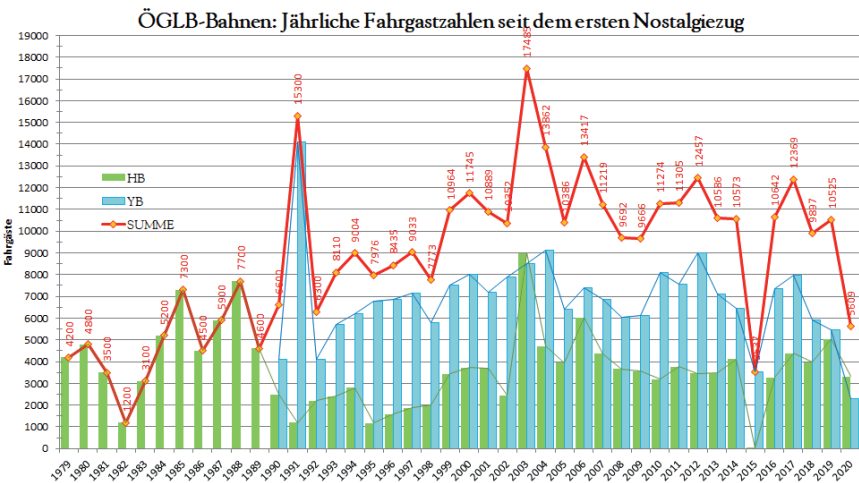
die Dampftraktion im September auf die Fahrgastzahlen ausgewirkt. Das Verhältnis Erwachsene / Kinder hat sich wieder auf einem üblichen Wert eingependelt (16,7%).



Betriebsstatistik ÖGLB

Für die Darstellung der großartigen Leistungen der ÖGLB, ihrer Betriebe und ehrenamtlicher MitarbeiterInnen muss man

die gesamten 42 Jahre Museumbahnbetrieb betrachten und grafisch darstellen. 2020 haben die ÖGLB-Bahnen



5.609 Fahrgäste befördert; in der Reihung „1979 bis heute“ ist dies leider nur Rang 33 (von 42). Seit dem Beginn als Museumsbahn (1990) verkehrte der Ötscherland – Express an 1.437 Betriebstagen; 5.118 Züge wurden in Verkehr gesetzt.

Seit dem Betriebsbeginn als Museumsbahn (1979) verkehrte die Höllentalbahn an 1.079 Betriebstagen; 5.164 Züge wurden seit 1995 in Verkehr gesetzt (1979 bis 1995 wurde die Zuganzahl noch nicht erfasst).

Höhepunkte aus dem Jahr 2020

Von Ferdinand Drexler, Stephan Rewitzer und Ingo Wiener

Langweilig wird jemandem, der auf unseren Museumsbahnen mitarbeiten möchte, das ganze Jahr über nicht. Es gibt immer etwas zu tun, und auch wenn viele Arbeiten oft gleich oder ähnlich sind, gibt es doch zahlreiche besondere Momente und Ereignisse, von denen leider aus Platzgründen manchmal nicht alle im Lokalbahn-Express geschildert werden können.

Blicken wir zusätzlich zu den Kurzmeldungen der drei letzten Ausgaben auf ein paar Höhepunkte aus dem Jahr 2020 zurück.

Umfangreiche Aufräumarbeiten in der Remise in Kienberg-Gaming

Schon seit Herbst 2019 laufen in Kienberg umfangreiche Aufräumarbeiten, das beinhaltet neben dem Verwerten der schadhaften und unansehnlich gewordenen Wagenbepankungen auch das Sichten, Prüfen, ins Lager oder auf den Dachboden verbringen von Ersatzteilen oder Gerätschaften und die Auflösung der „nicht so öffentlich einsehbaren Bereiche“.

In wenigen Wochen konnten insgesamt vier Abraummulden zu je 8m³ auf ihren letzten Weg geschickt werden, was bereits zu einer merklichen Aufwertung des Geländes und deutlich mehr Platz in Heizhaus und Lagerwagen geführt hat. Ein Nebeneffekt davon ist die be-



2019.01 am gereinigten Heizhausgelände.
Foto: Stephan Rewitzer

triebsfähige Aufarbeitung von zwei entladenen Güterwagen für die Saison 2020, von Gw/s 10252 haben wir bereits im LBE berichtet und G/s 11652 konnte ebenfalls seine Lauf- und Bremsprobefahrt erfolgreich absolvieren.

Mehr als 15 Paletten mit Teilen konnten wir auf unseren Schwerlast-Dachboden verbringen, darunter auch die Inneneinrichtungen von den Wagen 3663, 6458 und 6400, bei den letzten beiden Fahrzeugen wurden auch fehlende Fenster und Seitenverblechungen wieder montiert.

Im Heizhaus selbst trifft mit dem Aufräumen ein weiterer Effekt ein, viele Maschinen sind nun zugänglich und konnten erfolg-

reich, nach kleineren Reparaturen, wieder in Betrieb genommen werden und im historischen, vorderen Bereich konnte eine starke Hallenbeleuchtung installiert werden, herzlichen Dank an Ferdinand Proidl der hier an der elektrischen Verkabelung von Licht und Maschinen etliche Tage verbracht hat.

Fortgesetzt werden konnten die Arbeiten an der Reparatur der Drehscheibe: In mehreren Tagen wurde die Grube von Bewuchs und Füllmaterial mittels Kranwagen und per Hand befreit. Nach einer gründlichen Hochdruckreinigung folgt nun die Verfüllung aller Schadstellen mit Beton und Mörtel.

Abschließend wurde noch das Heizhausgleis, auf dem wir die Betriebsstoffe der Dampflokomotiven ergänzen, grundgereinigt.

Instandsetzung Bahnerhaltungswagen des BEWi / Kranwagen

staltete sich insofern schwierig, da die Bremszylinder einen deutlich größeren Durchmesser als üblich aufweisen und ein ziemliches Gewicht haben. Außerdem war das Aus- und Einfädeln der Zylinder zwischen diversen Leitungs- und Bremsgestängteilen eine ziemliche Herausforderung,

die sich schließlich mit Geduld und einigen Tricks meistern ließ. Darüber hinaus musste auch noch eine beschädigte Lagerschale getauscht werden. Diese war jedoch dermaßen im Lagergehäuse verklemmt, dass der Tausch erst durch Ausbinden des Drehgestelles und anschließender Demontage des Lagergehäuses vom Drehgestell möglich war. In weiterer Folge mussten auch diverse Hydraulikleitungen erneuert werden.



*Ein ausgebundenes Drehgestell des BEWi und ein sichtbar erfreuter Reinhard Mestan am 22. 2. 2020 vor dem Heizhaus in Kienberg.
Foto: Ingo Wiener*

Zu Jahresbeginn wurde auch die Aufarbeitung des für die weiteren Streckenerhaltungsarbeiten unerlässlichen BEWi in Angriff genommen. Für die erforderliche Instandsetzung der Bremsanlage mussten zunächst die beiden Bremszylinder ausgebaut werden, um diese für eine Aufarbeitung zerlegen zu können. Dies ge-

erneuert werden.

E-Lok E I im Planverkehr

Einer der Höhepunkte in der Betriebsaison der Höllentalbahn sind die Fahrtage mit unserer E-Lok E I – mit dem Baujahr 1903 die älteste noch in Betrieb stehende Schmalspur-E-Lok Europas.



*Gereinigte Drehscheibengrube.
Foto: Stephan Rewitzer*



*Sauberkeit im Heizhausgelände Kienberg.
Foto: Stephan Rewitzer*

Zusammen mit dem originalen Beiwagen II der Lokalbahn Payerbach-Hirschwang (L.B.P.-H.) begeistert die Lok stets aus Neue viele Fahrgäste und Eisenbahnfotografen. Vor der malerischen Kulisse von Rax und Schneeberg sowie zahlreicher Villen aus der Zeit des Semmeringtourismus der Monarchie wird jede Fahrt zu einem besonderen Erlebnis.

Erster Betriebs-Workshop der NÖLB-B

Am Samstag, den 7. März fand im Gasthof Paula der erste Betriebsworkshop der NÖLB-B (Nieder-

österreichische Lokalbahnen Betriebs-Ges.m.b.H.) statt. Ziel war es, allen im Betriebsdienst tätigen Kolleginnen und Kollegen die Arbeitsabläufe und Sicherheitsrichtlinien der jeweiligen Tätigkeitsbereiche näher zu bringen. Im ersten Teil wurden mittels einer strukturierten Folienpräsentation die theoretischen Grundlagen erläutert und anschließend mittels praktischer Beispiele das Wissen verfestigt. Im zweiten Teil wurden die Lerninhalte „Vorbereitung einer Zugfahrt“ und „Verschubfahrt“ anhand einer konkreten Zugfahrt mit einem von der Diesellok 2093.01 gezogenen



*Gruppenbild der Teilnehmer des Workshops am 7. 3. 2020 vor dem GmP und dem Gasthof Paula.
Foto: Albert Malli*

GmP (Güterzug mit Personenbeförderung) aus zwei Güterwagen und einem Personenwagen vom Gasthof Paula zur Halte- und Ladestelle Holzapfel sowie bei einem dort durchgeführten Verschub auf das Stumpfgleis verfestigt.

Schulung für die Freiwillige Feuerwehr Reichenau

Am 15. August fand mit der Freiwilligen Feuerwehr Reichenau/Rax eine gemeinsame Übung statt. Die dabei vermittelten Inhalte umfassten beispielsweise das Sichern abgestellter Fahrzeuge gegen Entrollen mit Handbremsen und Hemmschuhen. Außerdem wurde im Zuge einer Führung durch unser Unterwerk das Erkennen

von möglichen Gefahren durch den elektrischen Strom der Oberleitungsanlage bzw. isoliert stehender Elektrotriebfahrzeuge behandelt.

Mehrzugsamstag der Höllentalbahn

Am 12. September fand der bei Fahrgästen und Fotografen allseits beliebte Mehrzugsamstag statt, welcher in diesem

Jahr in mehrfacher Hinsicht außergewöhnlich war. Zum einen fand er vor dem Hintergrund der derzeitigen Pandemiesituation statt, zum anderen wurde vom Verlag „Bahn im Film“ das neueste Buch von Werner Schiendl über die Lokalbahn Payerbach-Hirschwang präsentiert (siehe Lokalbahn-Express 4/2020).

Insgesamt 14 Züge in verschiedenen Zusammenstellungen verkehrten an diesem Tag, bei dem alle für den Fahrgastverkehr zugelassenen Triebfahrzeuge und Wagen im Einsatz standen. Der erste Zug bestand aus dem Triebwagen TW I mit dem Beiwagen B 2I, der letzte aus der E-Lok E I mit dem Beiwagen II. Währenddessen verkehrten auch Personenzüge, welche aus der Diesellok V2, dem



*Am 15. 8. 2020 hat die E-Lok E I mit dem Beiwagen II auf der Fahrt nach Hirschwang gerade die ehemalige Steinhofgrabenbrücke durchfahren.
Foto: Stanislav Plachý*



*Im Bahnhof Reichenau begegnet am 12. 9. 2020 der Triebwagen TWI mit dem Beiwagen 21 der Diesellok V2 mit dem Personenwagen B3147.
Foto: Albin Michlmayr.*

Personenwagen B3147 („Mariazeller“) und dem Beiwagen 21 bestanden. 215 Fahrgäste konnten bei bestem Sommerwetter eine interessante kurzweilige Buchvorstellung sowie einen abwechslungsreichen Fahrtag genießen.

alten Holzbestands und dem Reinigen der Steinmauern wurden zunächst die Querbalken verlegt. Dies gestaltete sich durchaus herausfordernd, da kaum genug Platz zwischen der felsigen Böschung und dem Schienenprofil



*Am 12. Juni 2020 wurden die Quer- und Längsträger erfolgreich eingepasst.
Foto: Ingo Wiener*

Holzaufbau beim Durchlass km 68,4

Am Freitag, dem 12. Juni erfolgte die dringend erforderliche Erneuerung vom Holzaufbau des gemauerten Durchlasses bei km 68,4. Die hierfür benötigten Lärchenholzbohlen wurden in bewährter Weise vom Sägewerk Latschbacher aus Bodingbach nach den erforderlichen Abmessungen maßgenau gefertigt. Nach dem Entfernen des

vorhanden war, um die Balken seitlich einfädeln zu können. Danach mussten in die Querträger noch Ausnehmungen eingeschnitten werden, um die unter dem Schienenprofil zu platzierenden Längsbalken aufnehmen zu können. Danach wurden die Schienen mittels Kleisen und Schrauben an den Längsträgern befestigt und abschließend die Deckbretter angebracht.

Besuch des „Club Florianerbahn“ bei der Höllentalbahn

Von 11. bis 13. September besuchten die aktiven Mitglieder des „Club Florianerbahn“ die Höllentalbahn im Zuge ihrer jährlichen Vereinsexkursion. Die 9,6 km lange Florianerbahn ist eine ehemalige Überlandstraßenbahn vom Linzer Bezirk Ebelsberg in den Ort St. Florian, auf der fünf Jahre nach der Einstellung im Jahr 1973 ein Museumsverkehr aufgenommen wurde, welcher derzeit ruht. Der Besuch wurde unter anderem zum gegenseitigen Erfahrungsaustausch genutzt, so sind zum Beispiel die Umformer und



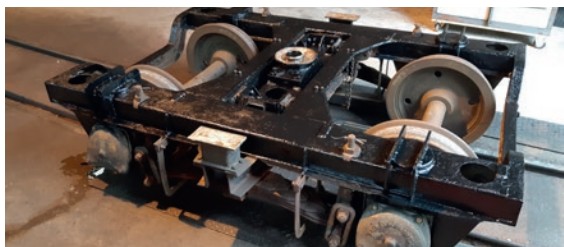
*Von 11. bis 13. September besuchten die aktiven Mitglieder des „Club Florianerbahn“ die Höllentalbahn im Zuge ihrer jährlichen Vereinsexkursion.
Foto: Albert Malli*

die Triebwagen der Höllentalbahn und der Florianerbahn von den gleichen Herstellern.

Neulack für Ci/s 204 und Ci/s 12

Neben der erfolgreichen Probefahrt von G/s 11652 kam es beim Barwagen Ci/s 204 und Ci/s 12 zu einer Sanierung des Lackanstrichs, die Aufarbeitung des Ersatz-Drehgestells für B4ip/s 3069 konnte fertig gestellt und dadurch das beschädigte Drehgestell ersetzt werden.

Die durch die Abstellung im Freien aufgetretenen Lackschäden an B4ip/s 3069 und BD4ip/s 4261 konnten abgeschliffen und



*Aufarbeitung Drehgestell B4ip/s 3069.
Foto: Stephan Rewitzer*



*Neulack Barwagen Ci/s 204.
Foto: Stephan Rewitzer*



*Grundierungsanstrich.
Foto: Stephan Rewitzer*



*Neulackierung H/s 21037.
Foto: Stephan Rewitzer*

gründiert werden, womit weiteren Schäden hintangehalten wird. Mittlerweile konnte der DF/s 6852, dessen elektrische Anlage inkl. neuer Webasto-Heizung wieder vollständig rekonstruiert werden musste, in Betrieb genommen werden. Bei freien Kapazitäten werden noch die zwei fehlenden Seiten rost-saniert und grundiert. Neulack und somit eine Wiederinbetriebnahme im Museumsverkehr ist für 2021 vorgesehen.

Da die Bereitstellung der Tauschachsen für Ci/s 374 ein Ausachsen des H/s 21037 notwendig machte, wurde dieser auf massiven Arbeitsböcken (eine Selbstanfertigung unserer mechanischen Werkstätte) aufgebockt und sogleich einer Neulackierung des Rahmens unterzogen und steht dann ebenfalls wieder dem Fuhrpark - zum Beispiel für Foto-Sonderzüge - zu Verfügung.

Weitere neue Fahrzeuge für die Erhaltung unse-

rer Strecke, und zwar für den Abtransport des Schadholzes durch Windbruch und des Eschenpilzes (*Hymenoscyphus fraxineus*), sowie für Fotozüge werden Jbm/s 34600 und Ow/s 60220 sein, die ebenfalls bei freien Kapazitäten ihren Werkstattaufenthalt zur Aufarbeitung antreten werden.

Freischnitt mit Kranwagen

Der kostenintensive Austausch von Hydraulikleitungen und -anschlüssen am Kranwagen konnte

fortgesetzt werden, neben einem Service von Motor und Hydraulikpumpe nähert sich der Austausch aller relevanten Teile dem Ende.

Da der Kran nun regelmäßig zum Ausbaggern der Einschnitte, zum Freischneiden der Strecke, dank des langen Kranarms zur Bewuchsbefreiung unserer Stützmauern und zum Abtransport von Holzstämmen genutzt wird, lohnt sich diese Investition, da wir auf die Vergabe an Dritte verzichten können. ■



*Überstellung von Jbm/s 34600 aus Pfaffenschlag nach Kienberg.
Foto: Stephan Rewitzer*

Umfassende Lok-Revisionen

Von Stephan Rewitzer und Thomas Edlinger

Wir haben uns dafür entschieden unsere Diesellokomotiven sukzessive von Grund auf zu revidieren. Unsere U1 führte noch zwei Sonderzüge und einen Planzug über den Berg. Anschließend begannen auch hier die Arbeiten um die Lok winterfit zu machen.

Arbeiten an der 2093.01

Anfang 2019 begannen die Arbeiten an der 2093.01; am Fahrdiesel wurden alle Kühlwasserleitungen erneuert, neuer Frostschutz mit speziellen Additiven beschafft, der Abgastrakt saniert sowie die Einspritzdüsen bei einer Fachfirma aufgearbeitet und wieder auf ihre er-

forderlichen Drücke eingestellt, außerdem wurde die Flammstartanlage repariert, eine Einrichtung zur Verbesserung des Startverhaltens bei niedrigeren Temperaturen. Damit sollte der 1998 von Lieberr angeordnete und im Zuge der letzten größeren Revision verbaute Fahrdiesel fit für die weiteren Jahre sein.

An der elektrischen Anlage bekamen die Fahrschalter eine Grundrevision mit Erneuerung des Isolierlackanstriches, die Fahrmotorverkabelung wurde saniert und nach einer intensiven Grundreinigung des Maschinenraums samt Fahrdiesel wurde noch der bei der Firma Stabeg – einer auf Druckluft- und Eisen-

2093.01 angehoben auf den elektrischen Hebeböcken in der Werkstatt Kienberg/Gaming.

◀ Foto: Stephan Rewitzer

bahnfahrzeugkomponenten spezialisierten Wiener Firma – reparierte und aufgearbeitete Hauptbremszylinder verbaut.

Das sollten eigentlich die Vorbereitungen für die Saison 2019 sein, denn rund 3.500 Kilometer pro Jahr bewältigt unser Einzelstück

aus dem Jahre 1928 jedes Jahr. Leider konnten wir erst Ende November 2020 die Aufarbeitung des Fahrwerkes wie geplant mit dem Anheben und Ausbinden der Drehgestelle beginnen.

Vor gut zwanzig Jahren beschaffte Billy Munsch für Kienberg elektrisch betriebene Gabelstapler. Nach etlichen Stunden „Schrauberei“ konnte der große Stapler wieder ins Leben zurückgeholt werden, die Zerlegearbeiten der Drehgestelle gingen daher schnell von der Hand und nach zwei Arbeitstagen waren unzählige Paletten im Heizhaus Kienberg mit den Einzelkomponenten zur Verteilung an verschiedene Fachfirmen gepackt.

Verladung der Antriebsachsen von der 2093.01 zum Abtransport nach Laubenbachmühle mittels BEW 1.

Foto: Stephan Rewitzer ▶



Teilerlegtes Drehgestell der 2093.01.

Foto: Stephan Rewitzer

Die bereits vermessenen und sanierten Drehgestelle werden sandgestrahlt, grundiert und beschichtet, die Blattfedern der Primärfederung zu einer Schloserei zur Überprüfung und Aufarbeitung gebracht.

Mitte Jänner 2021 konnten auch die Achsen in die Werkstätte Laubenbachmühle der Mariazellerbahn abtransportiert wer-



den, wo sie bis Anfang März ein neues Radreifenprofil gedreht bekommen.

Parallel dazu werden aktuell alle acht Achslager in einer befreundeten Werkstatt neu gegossen und das Bremsgestänge in Kienberg aufgearbeitet.

Arbeiten an der 2099.01

Neben den Arbeiten an der 2093.01 geht auch die gründliche Überarbeitung unserer schweren Bauzuglok weiter. Die Arbeiten am Fahrdiesel und dessen Anzeige- und Meldeinstrumenten konnte im Sommer abgeschlossen werden.

Nachdem erste Vorarbeiten am Kühlwassersystem (Teilneubau

der Webasto-Steuerung, Aufarbeitung von Regelementen und der hydraulischen Kühlanlage) die Zuverlässigkeit im Bauzugeinsatz massiv erhöht haben, konnten in zahlreichen Einsätzen mit dem BEW I an der Strecke gearbeitet werden.

Neben dem Ausbaggern von mehreren Einschnitten, konnte in mehreren Tagen mit dem hydraulischen Mähwerk auch die Strecke großflächig gemäht und der Bewuchs auf mehrere Meter seitlich der Strecke zurückgedrängt werden.

200 Betriebskilometer und 90 Betriebsstunden wurden dabei in nur drei Monaten, teils mit den höchstzulässigen Anhängelasten, anstandslos zurückgelegt.



Baggerarbeiten mit dem BEW I und der 2099.01 im August 2020.
Foto: Stephan Rewitzer



Das Meldetableu der 2099.01.
Foto: Stephan Rewitzer

Motivation genug, um nun im Jänner 2021 das Kühlwassersystem sowie den Fahrdiesel weiter zu überarbeiten.

Am 31. Oktober 2020 kam es daher auch ausnahmsweise zum Einsatz der 2099.01 vor den fahrplanmäßigen Museumszügen, es war der Abschluss einer für uns sehr herausfordernden Betriebs-saison auf der Bergstrecke.

In der Winterpause wurden Rohrleitungen neu verlegt und Entlüftungsleitungen angeschweißt, Kühlwasserschläuche und zahlreiche Dichtungen ersetzt und an unzähligen Stellen der Elektrik nachgebessert. Aktuell wird auch der Ausgleichsbehälter neu angefertigt. Nach der Demontage und Reinigung der Kühler-elemente wird Mitte März mit einer mehrstufigen Systemreinigung dann die Überarbeitung des Kühlsystems abgeschlossen sein.



2099.01 am 31.10.2020 mit dem Abschlusszug der Saison in Lunz am See vor der Rückfahrt mit Zug 4.
Foto: Stephan Rewitzer

Auch am Fahrdiesel wird an vielen Stellen gearbeitet, mit der Aufarbeitung der Einspritzdüsen werden auch die Einspritzleitungen erneuert.

Arbeiten an der U.I

Alljährlich wird nach der Betriebssaison bei unserer U.I der Kessel routinemäßig ausgewaschen und sämtliche Rohrleitungen, welche mit Dampf beaufschlagt sind und Einrichtungen an der Lok mit Dampf versorgen, durchgeblasen und somit wasserfrei gemacht. Dadurch wird ein Auffrieren der Leitungen verhin-



Nach Ankunft des letzten dampfbespannten Zuges im Jahr 2020 in Kienberg wartet die U.I auf die nachfolgende Verscharbeit.

Foto: Thomas Edlinger

dert. Manometer wurden abgebaut und frostsicher aufbewahrt. Es folgte auch eine komplette Reinigung des Triebwerks und eine entsprechende Konservierung, um Korrosion über die Wintermonate zu vermeiden. Auch wurden die Aufbauten gereinigt und auf Hochglanz gebracht.

Außerdem wurde der Dampfdom geöffnet um den Regler nacharbeiten zu können. Hierbei wurde auch die Bedienung des Seitenzugreglers justiert und Spiele im Bewegungsweg minimiert. Es konnte noch ein Prototyp für eine neue Wasserstandsbeleuchtung angefertigt und eingebaut werden. Hier kamen moderne LEDs zum Einsatz, welche nunmehr unmittelbar im Bereich des Wasserstandsglases (am Sicherungskorb) angebracht sind. Einige Ventile wurden ausgebaut, um durch unseren Spezialisten für Metallbearbeitung neu angefertigt zu werden. Als nächstes stehen die Arbeiten zur jährlichen Kesselinspektion an. Unter anderem müssen dazu die Feuerbüchse sauber gereinigt und alle Stehbolzenbohrungen geöffnet werden. ■

Mit Motivation ins neue Jahr

Von Ferdinand Drexler

Trotz drittem Lockdowns sind unsere Mitarbeiter der Höllentalbahn hochmotiviert. Teilweise tiefwinterliches Wetter hält sie keineswegs davon ab, größere Arbeiten an Fahrzeugen und Strecke durchzuführen.

Höllentalbahn

Fahrleitungsarbeiten entlang der Strecke

Die erfolgreiche Arbeitswoche Anfang November 2020 war für die Mitarbeiter der Höllentalbahn

kein Grund zur Pause, sondern vielmehr eine Motivation für die abschließenden Arbeiten. Solange es das Wetter zuließ, wurde - zunächst abseits der Gleisbaustelle - im Freien gearbeitet, nahe doch der Winter mit großen Schritten und damit auch möglicherweise eine Schneedecke, die weitere Arbeiten unmöglich machen würde. Einen ersten Eindruck davon konnte man bereits am 21. November für kurze Zeit gewinnen, als Hirschwang nachts zuvor mit einer dünnen Schneeschicht überzogen worden war und Mitarbeiter danach bei schönstem Sonnenschein damit beschäftigt waren, Betonapostel vom Bereich des ehema-



Ein Apostel wird am 21. 11. 2020 per Bagger vom ehemaligen Bahnhof Hirschwang zum Lagerplatz transportiert.

Foto: Ferdinand Drexler



Reinhard Popp montiert am 13.12. 2020 den Ausleger am neuen Mast im Steinhofgraben an der Stelle der abgetragenen gleichnamigen Brücke.

Foto: Albin Michlmayr

ligen Bahnhofs Hirschwang abzutransportieren.

Danach fokussierten sich die Arbeiten zunächst auf den Bereich um den Artzberg: Nach dem Abtragen der hölzernen Steinhofgrabenbrücke über unserer Bahn mussten an deren Stelle sowie am Scheitelpunkt der Strecke zwei Fahrleitungsmasten getauscht und ein neuer statt der Brücke gesetzt werden. Die drei Betonapostel waren bereits zuvor gesetzt worden, wodurch nun „nur“ mehr das Aufstellen der bereits ausgebrachten Holzmasten und das Montieren der Ausleger erforderlich waren – dennoch eine Arbeit, welche ein Dreierteam zwei Arbeitstage in Anspruch nahm.

Schotterarbeiten an der Gleisbaustelle zwischen der Weiche I des Bhf. Reichenau und der Kurhausbrücke

Das Ausbringen des restlichen Schotters auf der Baustelle konnte bis zum 30. Dezember noch im Jahr 2020 abgeschlossen werden. Aber das Team gönnte sich nur eine kurze Pause während des Jahreswechsels – am 2.

Jänner wurde bereits mit dem Stopfen begonnen und konnte am folgenden Wochenende, dem 9. Jänner, bereits erfolgreich abgeschlossen werden. Eine erste sogenannte „Oberbaukosmetik“ wurde bereits durchgeführt, aber ab Mitte Jänner hatten der Schnee und die Kälte das Höllental vorerst fest in ihrer Hand. Aber auch diese Situation hielt die Mitarbeiter nicht von ihrem Arbeitseifer ab – die Tätigkeiten konzentrierten sich von nun an auf Arbeiten in der Fahrzeughalle in Hirschwang. Im Februar zog sich der Schnee wieder zurück und auch die Temperaturen ließen wieder Außenarbeiten zu, was auch so gleich ausgenutzt wurde, um die „Oberbaukosmetik“ fortzusetzen,



Hochbetrieb im Bahnhof Reichenau am 30. 12. 2020 beim Beladen der beiden Züge zum Einschottern der Gleisbaustelle zwischen der Weiche I des Bhf. Reichenau und der Kurhausbrücke.

Foto: Ferdinand Drexler

das Laub entlang der Strecke vom Gleis zu entfernen und Lichtraumfreischneide-Tätigkeiten durchzuführen.

Umfangreiche Fahrzeugarbeiten an den Loks V2 und V10 sowie E I

Während der Winter“un“ruhezeit sind zahlreiche Arbeiten an unseren Fahrzeugen erforderlich, um sie einerseits für die nächste Saison und andererseits für kommende Arbeitseinsätze einsatzbereit zu halten. An unserer stärkeren Diesellokomotive V2 sind derzeit umfangreichere Arbeiten erforderlich: Die Kühlwasserpumpe musste komplett ausgebaut und zerlegt werden, da diverse Dich-

tungen und Leitungen das Ende ihrer Lebensdauer erreicht hatten. Nach deren Austausch erfolgte der Wiedereinbau, genauso wie des Fußbodens des Führerhauses. Auch diesem waren die vielen Betriebsjahre bereits anzusehen, weshalb die Holzdielen komplett ausgebaut wurden und der Stahlboden anschließend entrostet und neu gestrichen wurde. Parallel dazu wurde ein neuer Holzboden angefertigt und lasiert. Aber auch an unserer zweiten Diesellokomotive, der Lok V10, waren mit dem Tausch des Ritzels des Starters aufgrund von Abnutzungserscheinungen Wartungsarbeiten erforderlich, welche aber problemlos und zügig erledigt werden konnten.

Da bekanntlich aller guten Dinge drei sind, werden derzeit auch an unserer dritten betriebsfähigen Lokomotive, der E-Lok E I, notwendige Wartungsarbeiten vorgenommen. Bereits während der Saison 2020 zeigte sich, dass ein baldiger Tausch der Ritzel der Fahrmotoren vonnöten sein würde. Im Jänner wurde mit den notwendigen Arbeiten begonnen. Zunächst wurde an einem in der Halle gelagerten baugleichen Motor die Position und die Montage des Ritzels erhoben, wobei sich zeigte, dass der Fahrmotor der E-Lok ausgebunden werden muss. Daher wurden zunächst die Fahrmotoren abgeklemmt, die E-Lok anschließend mittels

der handbedienten Hebeböcke angehoben und die Achsen mit den Fahrmotoren ausgebunden. Danach wurden die Achsen unter der E-Lok hervorgerollt und von den beiden Fahrmotoren getrennt, womit eine gute Erreichbarkeit der Ritzel gegeben ist. ■



Einer der beiden ausgebundenen Fahrmotoren der E-Lok E I.

Foto: Albin Michlmayr

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

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

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

Miller
 Büro & Schreibkultur seit 1866

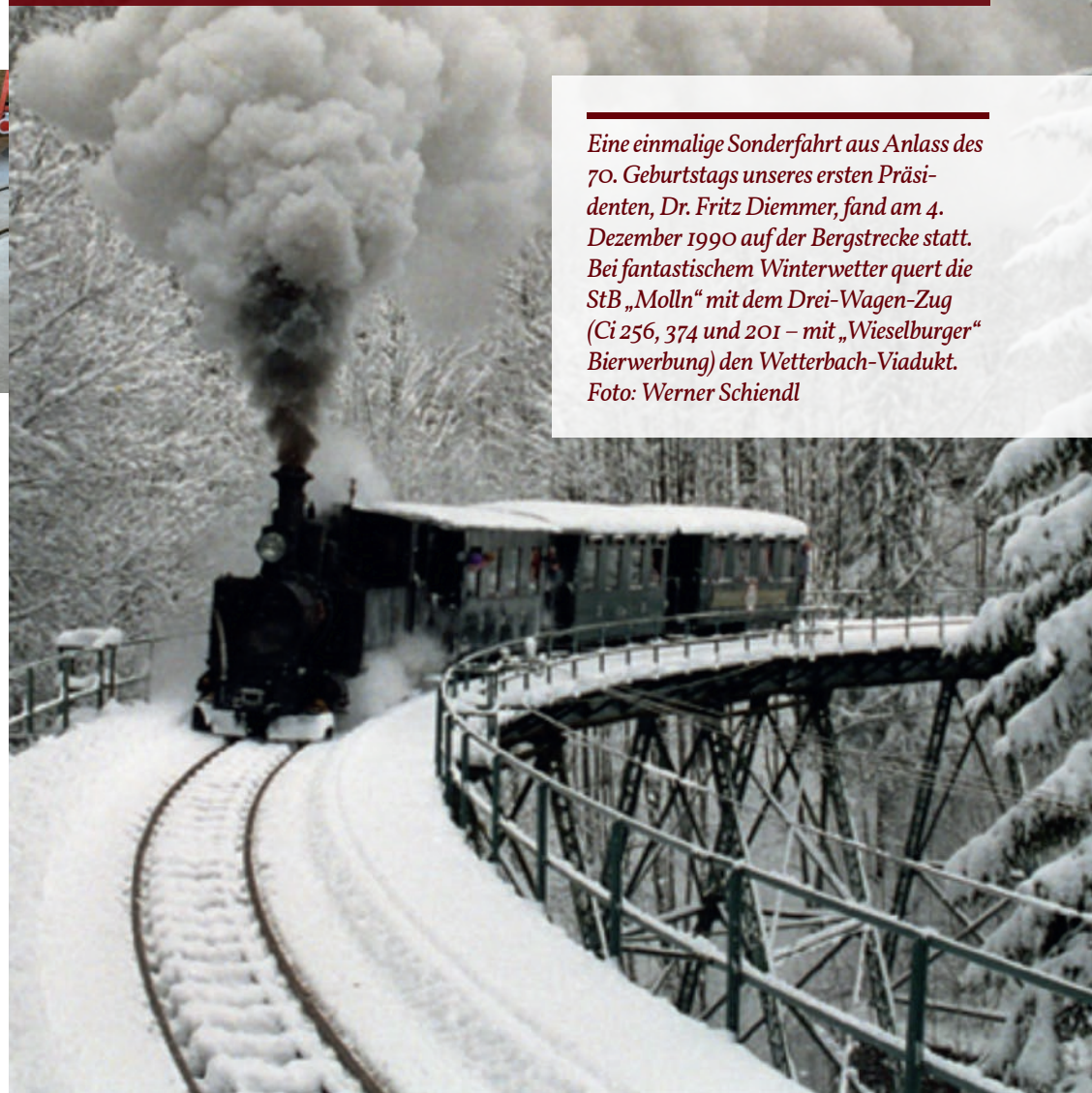
Es war einmal

Winter und Vorfrühling auf unseren Museumsbahnen

Von Werner Schiendl

Über mehrfachen Wunsch von Mitgliedern wird diese historische Bilderreihe fortgesetzt. Aus dem reichen Fundus unserer Vereinsfotografen zeigen wir diesmal besondere Aufnahmen von unseren beiden Museumsbahnen vor 35 bis 10 Jahren.

Eine einmalige Sonderfahrt aus Anlass des 70. Geburtstags unseres ersten Präsidenten, Dr. Fritz Diemmer, fand am 4. Dezember 1990 auf der Bergstrecke statt. Bei fantastischem Winterwetter quert die StB „Molln“ mit dem Drei-Wagen-Zug (Ci 256, 374 und 201 – mit „Wieselburger“ Bierwerbung) den Wetterbach-Viadukt. Foto: Werner Schiendl





Anlässlich der damals üblichen Adventfahrten strebt am 10. Dezember 1989 die StB „Molln“ auf der Rückfahrt von Payerbach der Artzberghöhe zu. Der Zug umfasst den Güterwagen G 201, Büffetwagen Ci 204 („Puntigamer“), Ci 374 und 256. Foto: Alfred Schmutz



Eine Rarität war der L.B.P.-H.-nostalgische Überstell-Güterzug am 27. März 1989 mit der E I und zwei ehemaligen Lamingtonbahn-Wagen, der hier bei der ehemaligen Blockstelle Artzberg aufgenommen wurde. Foto: Alfred Schmutz



Am sonnigen Nachmittag des 4. Dezember 1993 erreicht die E I mit den L.B.P.-H.-Beiwagen 11 und 12 mit dem sogenannten Krampuszug von Payerbach kommend den Bahnhof Reichenau. Foto: Alfred Schmutz



Am 31. März 1986 verkehrte ein Sonderzug, bestehend aus der Dampflok „Floriana“, dem Büffetwagen Ci 204, damals blau als „Puntigamer“ Bierwerbung lackiert, und dem vierfenstrigen Ci 256. Hier beim Vershub in Payerbach LB. Foto: Alfred Schmutz



Ostern 1988 in Hirschwang: Das Museumsbahnpersonal bereitet die (in der Ursprungslackierung der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg-Mank hellgrüne) U.I und die „Floriana“ für zwei Züge nach Payerbach vor. Rechts die alte Bekohlungsanlage. Foto: Alfred Schmutz



Am winterlichen 4. Dezember 2010 näherte sich der damals traditionelle Nikolozug, bestehend aus 2093.01, AC 68, Büffetwagen Ci 204 und Bi 3860, auf seiner Fahrt nach Lunz am See der Haltestelle Gaming. Foto: Werner Schiendl



Für den 6. Dezember 1996 gelang es dem damaligen Bürgermeister von Göstling, Ing. Viktor Gusel, und mir bei den ÖBB die Bewilligung zu einer einmaligen Sonderfahrt zum Krampuslauf nach Göstling zu erreichen. Hier verlässt die U.I bei letztem Sonnenschein die „Eng“ zwischen Kasten und Stiegengraben-Ybbstalerhütte. Foto: Werner Schiendl



Anlässlich der Landesausstellung 1991 in der Kartause Gaming kam die Zugförderung der Bergstrecke Ybbstalbahn durch zwei Dampflokausfälle in große Schwierigkeiten. Kurzfristig konnte die ÖBB-Diesellok 2091.08 ausgeliehen werden. Zu Pfingsten 1991 quert sie mit dem kurzen Ötscherland-Express die EK Königslehen knapp vor Pfaffenschlag. Foto: Werner Schiendl

Ein Gesicht der ÖGLB: Michael Kaltenegger

Von Ferdinand Drexler

Er ist seit zwei Jahren einer der Technischen Referenten der Ybbstalbahn und einer der beiden Geschäftsführer der NÖLB-B. Schon viel länger ist er Dampflokführer und seit Kindesbeinen an technikbegeistert. Fahrt Frei für ein Interview über Dampfbegeisterung, Teamarbeit und Freude an der Erhaltung von technischem Kulturgut!

Was war dein erster Kontakt mit der ÖGLB?

Mein erster Kontakt mit der ÖGLB war im Grunde genommen kein erster Kontakt mit dem Verein, sondern ein Kontakt mit

einem technisch versierten Kollegen der Dampftraktion. Damals ging es um einen technischen Austausch, ich war in einem Team am Normalspur-Dampfsektor. Über mehrere Mails und



Zwei Dampflokführer der Ybbstalbahn an ihrem Lieblings-Arbeitsplatz, einem Führerstand, in diesem Fall jenem von der sächsischen Dampflok IV K 99 1542-2 beim Gasteinsatz anlässlich des 40-jährigen Jubiläums der ÖGLB im Jahr 2017.

Foto: Michael Kaltenegger

Telefonate kam ich dann schlussendlich nach Kienberg, um zu sehen was hier in ehrenamtlicher Arbeit entstanden ist.

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

An den ersten Arbeitstag nicht, aber an mein „erstes“ Projekt: Es war der Zusammenbau der U.I.

An welches Ereignis erinnerst du dich gerne zurück?

Es war ein Planbetriebstag. Ich machte Dienst auf der 2093.01. Das Besondere war, dass ich an diesem Tag meinen 26. Geburtstag hatte. Bei der Einfahrt in den Bahnhof Kienberg-Gaming mit dem Diesel-Planzug erwartete mich die angeheizte, geschmückte und mit Glückwünschen beschriftete Uv.I am Umfahrgleis und begleitete meinen Zug mit aufsehenerregendem Gepfeife Richtung Bahnsteig. Ein gemütliches Beisammensein im Kreise meiner Kollegen und Freunde vollendete diesen Tag.

Was war für dich eine besonders einprägsame Erfahrung?

Wie ich zu Beginn schon erwähnte, war ich vor meinem Eintritt in die ÖGLB bereits in anderen Vereinen tätig. Was aber immer sehr schwierig war, war die Zusam-

menarbeit und der Austausch verschiedener Vereine untereinander. Aber genau diese Schwierigkeit in anderen Vereinen ist in der ÖGLB „der gute Ton“ und das Gegenteil, denn Beziehungen und Freundschaften werden nicht nur innerhalb Österreichs, sondern bekannterweise bis ins tiefste Erzgebirge gepflegt.

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

Ein Rückschlag war definitiv die Anlieferung unserer zusammengebauten U.I in Kienberg mit der folgenden schmerzenden Erkenntnis, dass wir sie nicht so bald bei uns in Betrieb nehmen können und noch viele Stunden an Nacharbeiten investieren müssen.



Perfekte Versinnbildlichung einer gelungenen Vereinszusammenarbeit: eine sächsische und eine österreichische (Michael's) Lokführerkappe vor einer sächsischen IV K in einem österreichischen Heizhaus (Kienberg).

Foto: Michael Kaltenegger

Was ist deine Lieblingsstelle auf der Ybbstalbahn und warum?

Meine Lieblingsstelle ist der Führerstand! Als gelernter Lokführer ist es ein unvergleichbares Gefühl, auf einer Strecke, welche so viele Besonderheiten aufweist, einen Zug sicher und mit Geschick zu traktionieren. Wechselhafte Schienenverhältnisse, unterschiedliche Neigungsverhältnisse, altbewährte Technik, die es zu beherrschen gilt sowie die gespannten und freudigen Gesichter der Fahrgäste, welche die Fahrt bewusst erleben, bilden eine unglaubliche Kombination.

Du bist einer der Dampflokführer auf der Ybbstalbahn. Woher kommt deine Leidenschaft für diese Loks?

Seit früher Kindheit begeistert mich Technik in jeglicher Art und Weise. Ob das Autos, Lastwagen, Werkzeug oder ein Zug war, spielte keine Rolle. Aber erst sehr spät erwachte in mir das reale Interesse an der Eisenbahn. So wurde ich von einem guten Freund zu einer Dampfsonderfahrt von Zeltweg nach Wien Süd eingeladen. Während dieser Fahrt begann ich mich immer mehr für die Thematik zu interessieren und engagierte mich in Folge bei jenem Verein, welcher die Zuglok, eine 52er, betreute. Nach meiner Dienstprüfung bei

der ÖBB für Elektro- und Dieseltraktion durfte ich das Kleeblatt vollenden und die Heizer- sowie die Dampflokführerprüfung ablegen. Das Spezielle an dieser Traktionsart ist, dass sich Ingenieure etwas ausdachten und in funktionierende Technik umsetzen. Moderne Triebfahrzeuge nehmen den Lokführer viele Tätigkeiten und Handlungen ab, wie etwa ein Tempomat oder eine digitale Störungssuche. Auf Dampfloks aber hat der Lokführer das Sagen. Jede Handlung muss gekonnt und überlegt sein, denn eine positive Handlung hat eine positive Auswirkung, eine negative eben eine negative.

Du bist seit zwei Jahren einer der beiden Geschäftsführer der NÖLB-B und einer der beiden Technischen Referenten der Ybbstalbahn. Wie würdest du die Zeit in deiner Rückschau beschreiben?

Spannend und voller Aufgaben! Vieles konnte auf den Weg gebracht werden. Manch Altes konnte hinter uns gelassen werden, aber ebenso wurde viel Bewährtes beibehalten. Die Verantwortung,

Bei der Sanierung der Holzriesenbrücke im Frühling 2020 ist Michael Kaltenegger mit voller Konzentration mit Messarbeiten beschäftigt.

Foto: Ingo Wiener ▶

diese Bahn mit ihren freiwilligen Helfern in eine attraktive Zukunft zu führen ist spürbar, aber ebenso schön, wenn man gemeinsame Erfolge feiern darf.

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

Die Mitarbeit bei uns kann mit Sicherheit als Lebensschule eingestuft werden. Disziplin und Verlässlichkeit, welche im Schienenverkehr unerlässlich sind, werden ebenso hochgehalten wie Teamgeist, Solidarität und Kameradschaft – bis hin zur Freund-

schaft. Ich bin der Meinung, dass man diese Eigenschaften im „richtigen“ Leben sehr gut brauchen und bei uns sehr gut erlernen und formen kann.

Was wünschst du der ÖGLB für die Zukunft?

Dass wir viele junge Mitarbeiter um uns versammeln können, welche mit gleichem Engagement und Freude an der Technik wie auch an der Historie bei einem Projekt mitarbeiten, welches einen unbeschreiblichen Wert für die österreichische Geschichte hat. ■

Eckdaten

Michael Kaltenegger

...

Ich bin bei der ÖGLB seit 2013

...

Ich bin aktiv auf der:
Ybbstalbahn

...

Drei Worte, die mich beschreiben:
technisch versiert, diplomatisch,
engagiert

...

Meine Tätigkeiten bei der ÖGLB:
Technischer Referent der Ybbstal-
bahn, Lokführer

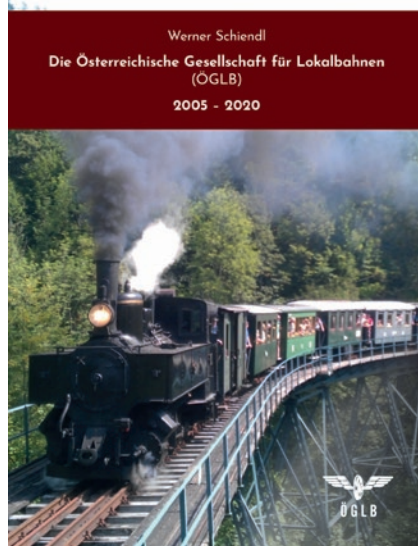


Die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen Band II, 2005-2020

Von Gerhard Drexler

Viel ist seit dem Erscheinen der ersten Publikation über die Vereinsgeschichte im Jahr 2005 in der ÖGLB passiert. So viel, dass Werner Schiendl einen Fortsetzungsband der Vereinschronik verfasst hat.

Werner Schiendl hat jetzt den zweiten Teil der Vereinschronik der „Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen“ verfasst, in dem er die Höhen und Tiefen der beiden vom Verein betriebenen Bahnen auf 74 Seiten dokumentiert. Ergänzt wird dieses Buch durch 114 Farbfotos, die sowohl den Betrieb der Bahnen als auch die umfangreiche, für den Erhalt dieser beiden Bahnen notwendige und nur durch die unermüdliche Tätigkeit der ehrenamtlich arbeitenden Mitglieder ermöglichte, Arbeit anschaulich dokumentieren. Vieles ist seit dem Erscheinen des ersten Bandes der Vereinschronik geschehen und hat diese Fortsetzung notwendig gemacht. Die letzten 16 Jahre weisen bedeutende Erfolge der ÖGLB und ihrer beiden Bahnen auf, unterbrochen allerdings durch den Tiefschlag des Jahres 2015, als beide Bahnen ohne eigenes Verschulden



über ein Jahr lang keinen Publikumsverkehr bieten und damit auch keine Einnahmen erzielen konnten. Dank der Spenden der Vereinsmitglieder und anderer Eisenbahnfreunde konnte auch diese schwierige Zeit überbrückt werden.

Es begann sehr hoffnungsvoll, als am 11. Juni 2005 in Payerbach der Festakt zur (Wieder-) Eröffnung des elektrischen Betriebs auf der Höllentalbahn und die offizielle Inbetriebnahme des Triebwagens TW 1 stattfand. Wichtige historische Schmalspurwagen konnten für Kienberg aus Ruinen aufwändig wiederaufgebaut werden wie beispielsweise im Jahr 2007 der älteste noch erhaltene Schmalspurwagen Österreich-Ungarns, der 1885 von Ringhoffer in Prag für die k.k. Bosnabahn gebaute 4. Klasse Wagen E 254, und ein Jahr später der 1914 ebenfalls von Ringhoffer in Prag gebaute 3. Klasse Wagen Ci II. Mit zahlreichen Erwerbungen von Schmalspurfahrzeugen wie dem Postdienstwagen DF 6805 oder den zwei Vierachsern B4ip 3069 (Bj. 1937) und BD4ip 4261 (Bj. 1942), die viele Jahre charakteristisch für den Personenverkehr auf der Ybbstalbahn waren, setzte die ÖGLB ihren Weg, historisch wertvolle Schmalspurwagen nicht nur zu erhalten, sondern auch in Verkehr zu nehmen, weiter erfolgreich fort. Aber auch Tiefschläge werden im Buch beschrieben: Das Jahr 2015 wird wahrscheinlich als das bisher schwärzeste in die Geschichte der ÖGLB eingehen, da wegen eines umständlichen Verfahrens der dafür zuständi-

gen Beamtin der zu verlängernde Veranstaltungsbescheid für beide Bahnen hinausgezögert wurde und deshalb kein Betrieb stattfinden konnte, was zu einem großen Einkommensverlust führte, nutzten doch bis zu 7.800 Fahrgäste jährlich das Angebot der Ybbstalbahn und ca. 4.400 das der Höllentalbahn! Erst im Jahre 2016 gab es wieder den vollen Betrieb auf beiden Bahnen, nachdem ab 24. Juli auch die Höllentalbahn nach 16-monatigem Stillstand wieder fahren konnte.

Zahlreiche Jubiläen fallen in den im Buch beschriebenen Zeitabschnitt, so konnten im Jahre 2012 sowohl am 9. und 10. Juni auf der Ybbstalbahn als auch am 23. Juni auf der Höllentalbahn „35 Jahre ÖGLB“ mit Sonderzügen gefeiert werden. Am 6. Mai 2017 fand dann die Feier „40 Jahre ÖGLB“ auf der Höllentalbahn statt und zwischen dem 22. Juli und dem 6. August fuhr die sächsische Lok 99 1542 der Baureihe IV K als großzügiges Geburtstagsgeschenk des Partnervereins IG Preßnitztalbahn anlässlich des Jubiläums auf der Bergstrecke. Am 27. Juli 2019 wurde bei einem Bahnhofsfest in Reichenau das Jubiläum „40 Jahre Museumsbahn im Höllental“ begangen.

Nicht vergessen werden darf der unermüdliche Einsatz der Akti-

ven, die ständig mit dem Erhalt der beiden Strecken beschäftigt sind, sowohl mit dem Ausbau der Betriebsgebäude und der Sanierung der zahlreichen Brücken, als vor allem mit den ständig notwendigen Gleisbauarbeiten an den in jedem Jahr stattfindenden zusätzlichen Arbeitswochen. Zu diesen nehmen sich aktive Mitarbeiter jeweils Urlaub, um die Strecke zu sanieren und beispielsweise vermorschte Holzschwelle austauschen. Auch diese wichtigen Tätigkeiten sowie viele andere Erhaltungsarbeiten werden im Buch ausführlich beschrieben und zeigen anschaulich das vielfältige Spektrum an Arbeiten an einer Museumsbahn. Werner Schiendl räumt in seinem

Buch diesem so wichtigen, aber leider in anderen Publikationen oft vernachlässigten Bereich den gebührenden Platz ein und illustriert dies mit zahlreichen Fotos von den Arbeiten.

Insgesamt bietet das Buch einen sehr guten Überblick über das Geschehen in den letzten 16 Jahren und es ist zu hoffen, dass in Zukunft auch ein dritter Band erscheinen wird, der sich mit weiteren 15 erfolgreichen Jahren der ÖGLB befassen wird. Das Buch ist ab sofort auch im ÖGLB-Versand zum Listenpreis von € 18,- und im Kombiangebot mit dem ersten Teil der Vereinschronik zum Sonderpreis von € 29,- erhältlich. Nur bei der Bestellung im ÖGLB-Versand erhalten Mitglieder 10% Rabatt. ■



Nicht wiederholbar ist dieses Bild vom 21. Juli 2017, als die IVK erstmals und letztmals den Bahnhof Göstling an der Ybbs erreichte.

Foto: Werner Schiendl



Am 23. Juni 2012 wurde auch auf der Höllentalbahn das Jubiläum 35 Jahre ÖGLB mit Sonderzügen gefeiert.

Foto: Ludwig Ekl

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, 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!

Neu!



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

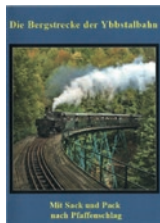
€ 4,00



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

Neu!



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

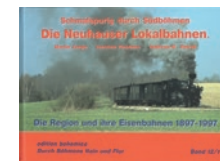
Alles zu Geschichte, Technik, Fahrzeugen und Betrieb der Wiener Liliputbahn (381 mm).
230 Seiten, ca. 200 Fotos und Pläne, durchgehend in Farbe.

€ 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 Mährisch-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 bohémica, Goldenkronach (Bayern) 2018/19
Jeder Band hat 264 Seiten mit 450 Bildern und Plänen

je € 39,00

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

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



1/2021

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

LOKALBAHN - EXPRESS
Periodisch erscheinendes Mitteilungsblatt der
Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen (ÖGLB)

