



Wissenswertes und Aktuelles der Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen



Neuigkeiten aus dem Verein

Von Albert Malli

"Der Zug ist noch nicht abgefahren". Mit dieser Überschrift meldete sich am 19. März der zuständige Verkehrslandesrat und Landeshauptfrau-Stellvertreter Udo Landbauer zu Wort: "Der Betrieb der Museumsbahn Ötscherland-Express zwischen Lunz am See und Kienberg-Gaming soll nicht einfach aufgegeben werden."

Diese Nachricht verbreitete sich wie ein Lauffeuer in den sozialen Medien. Viele unser Mitglieder und Eisenbahnenthusiasten bedankten sich ausführlich und in emotionalen Worten in ersten Kommentaren. Ein Sprichwort in Niederösterreich sagt, es ist erst wahr, wenn es in der NÖN, also den Niederösterreichischen Nachrichten, steht. Die NÖN übernahm die Aussendung des Landesrats sofort und zitierte ihn in einem ausführlichen Artikel: "Die Bahn und die Strecke haben eine 125-jährige Geschichte, viel Tradition, und Nostalgie. Für mich ist der Zug noch nicht abgefahren. Die Gespräche mit den Vertretern der Betreiber und der Vereine gehen jedenfalls weiter", betont Landbauer.

Wir sind jedenfalls tatsächlich in konstruktiven Gesprächen mit dem Büro des Landesrates, insbesondere seiner Fachabteilung und der Streckeneigentümerin, der NÖVOG.

Wir haben unser Sanierungskonzept präsentiert. Um die sanierungsbedürftigen Abschnitte von Holzauf Stahlschwellen umzubauen (das betrifft etwa ein Drittel der Strecke), schlagen wir vor, einen Zweiwegebagger einer Baufirma einzusetzen. Wie bei der Probebaustelle im März 2023 vorgezeigt, wollen wir alles andere in Eigenleistung beisteuern. Mit diesem Private-Public-Partnership soll die Bergstrecke nachhaltig saniert und gerettet werden. Die Stahl-

schwellen lagern schon an Ort und Stelle. Fehlenden Schotter können wir ergänzen; eine Gleisstopfmaschine kann unsere zweite Museumsbahn, die Höllentalbahn, zur Verfügung stellen.



Mit zwei roten Rufzeichen am Beginn seines Postings meldet sich der der zuständige Verkehrslandesrat und Laundeshauptfrau-Stellvertreter Udo Landbauer zu Wort: "Der Betrieb der Museumsbahn Ötscherland-Express zwischen Lunz am See und Kienberg-Gaming soll nicht einfach aufgegeben werden."

Titelbild oben: Am 13. Jänner 2024 gab es bei aufgehender Morgensonne eine Doppel-Ausfahrt aus Hirschwang: Links im Bild zieht die Diesellok V10 einen Arbeitszug mit Schnittgut- und Kranwagen, rechts daneben ist unser Bagger am Weg zum Bahnhof Reichenau. Foto: Ferdinand Drexler

Titelbild unten: Am 25. Februar 2024 sind Mitarbeiter der Ybbstalbahn mit der Draisine in den Wäldern zwischen Gaming und Pfaffenschlag mit dem Beseitigen von Windbrüchen beschäftigt. Foto: Jan Wachauer

Impressum

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

Medieninhaber, Herausgeber u. Verleger: ÖGLB; Redaktionsteam: Ferdinand Drexler, Albert Malli, Stephan Rewitzer, Alexander Stix; Chefredaktion, Layout und Satz: Ferdinand Drexler.

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 LBA 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 2023.

Um einen sicheren Fahrbetrieb für 2024 garantieren zu können, beabsichtigen wir – hoffentlich mit Unterstützung des Landes - in jenen Abschnitten, wo noch Holzschwellen liegen, zumindest jede dritte Schwelle auf Stahl umzubauen. Dabei werden wir uns streng an das Streckengutachten halten, das wieder Baumeister Vondra erstellen wird. In der Hoffnung, dass wir den Zweiwegebagger beauftragen können, haben wir die letzten Wochenenden nicht nur dazu genutzt, die Strecke von umgefallenen Bäumen zu befreien, sondern Tag für Tag je knapp 100 Stahlschwellen aufgearbeitet, sie also von altem Kleineisen befreit und so für den Einbau vorbereitet - siehe dazu auch unseren Bericht von der Ybbstalbahn-Bergstrecke in diesem Newsletter.

Zur Erinnerung: Die Gemeinde Lunz am See hatte ja 2023 - für uns vollkommen überraschend und ohne jede Vorankündigung - einen Gemeinderatsbeschluss gefasst, der ein Todesurteil für die Bergstrecke bedeutet hätte. Die Gemeinde wollte exakt auf der Bahntrasse einen Radweg errichten und hat dafür die Kosten von einem örtlichen Planungsbüro ermitteln lassen. Eine erste Schätzung des renommierten Büros geht von 7,5 Mio Euro aus, der Radweg kostet also ein Vielfaches der Sanierung der Eisenbahn. Landesrat Landbauer: "Durch die in die Jahre gekommene Infrastruktur bedarf es in den kommenden Jahren einer Sanierung der Strecke und den Einsatz von Dampf- und Dieselzügen für einen attraktiven Nostalgieverkehr auf einer der wohl landschaftlich reizvollsten Bahnstrecken in Österreich mit den zwei stählernen Viadukten in Trestle-Bauweise, die es nur noch dreimal in Österreich in dieser Form gibt."

In der Osterwoche werden weitere Schwellen aufgearbeitet, damit 3.500 Stahlschwellen für den Einbau zur Verfügung stehen. Auch für den ersten Sanierungsabschnitt müssen leider kostspielig fehlende Hammerkopfschrauben, Muttern, Federringe und schmale Klemmplatten beschafft werden. Diese konnten beim Abbau der Ybbstalbahn 2010 nicht ausreichend geborgen werden.

Für die Saison 2024 haben wir bereits einen Fahrplan online gestellt. Er sieht wieder mehr Betriebstage vor, damit die Bergstrecke-Ybbstalbahn auch finanziell wieder auf festeren Beinen steht. Leere Züge müssen wir keine befürchten, denn wir haben für fast jeden geplanten Betriebstag schon rund 50 Reservierungen.

Zur nachhaltigen Sanierung ist ebenfalls ein Konzept in Ausarbeitung, das auch die Sanierung der Kunstbauten und Durchlässe miteinschließt; auch die Eisenbahnkreuzung an der B25 muss repariert

werden. Das Konzept soll spätestens Ende des Jahres vorliegen; für die nachhaltige Sanierung müssen wir uns rund drei Jahre Zeit geben, weil ja, wie beschrieben, viele der Arbeiten in Eigenleistung durch ehrenamtliche Mitarbeiter - jeweils vor und nach der Saison - erledigt werden sollen. Diese Konzepte müssen auch die Anliegen jener Bürger:innen berücksichtigen, die sich einen Lückenschluss im Radwegnetz wünschen. Es ist etwa daran gedacht bei allen Zügen einen Fahrradtransportwagen mitzuführen. In Kooperation könnten zusätzlich Züge für Radler in Form eines "Rollenden Radwegs" geführt werden. Die Alternativkonzepte werden wir gemeinsam mit den anderen Vertretern der Region erarbeiten und hoffen mit diesen Argumenten wieder alle Lunzer Bürger für uns zu gewinnen, denn noch gibt es ja einen aufrechten Gemeinderatsbeschluss, der einen Radweg bevorzugt.

Die dramatische Situation bei der Bergstrecke hat einige sehr positive Entwicklungen im wahrsten Sinne des Wortes überschattet. Bei der Höllentalbahn wurden die Wintermonate intensiv genutzt, um gleich mehrere Fahrzeuge aufzuarbeiten. Bei den Beiwagen II und 2I werden die Drehgestelle aufgearbeitet.

Der Personenwagen B3147 trägt zusammen mit dem Triebwagen I und dem Beiwagen 21 die Hauptlast des Personenzugverkehrs in der Betriebssaison. Die Außenbleche hatten aber bereits zahlreiche kleinere Rostschäden und der Lack blätterte an einigen Stellen ab. Daher wurde bereits Anfang Dezember 2023 begonnen, den losen Lack und den Rost abzuschleifen. Der "Mariazeller" soll neu in den typischen Wagenfarben der Höllentalbahn, also mit den beiden Grüntönen, lackiert werden.

In diesem Newsletter bringen wir außerdem einen Bericht von unserer 46. Hauptversammlung, die wir erfolgreich am 5. März im Gasthaus Waldtzeile in Wien-Speising abgehalten haben.

2024 jährt sich zum 45. Mal die Aufnahme des Museumsbahnverkehrs auf der Höllentalbahn. Keiner hätte sich 1979 wohl erträumt, wie sich die Höllentalbahn in den nächsten Jahrzehnten entwickeln würde. In jeder Ausgabe dieses Jahres machen wir einen fotografischen Rückblick auf ein Jahrzehnt der Museumsbahn. Im 1. Teil beginnen wir in den 1970er Jahren.

Ich bedanke mich dafür, dass Sie uns als Vereinsmitglied die Treue halten oder sich in Ihrer beruflichen Funktion für den Erhalt unserer Museumsbahnen einsetzen und wünsche viel Freude bei der Lektüre dieses Newsletters

Ihr Albert Malli, ÖGLB-Präsident ■

46. Hauptversammlung der ÖGLB

Von Ferdinand Drexler

Am 5. März 2024 fand die 46. Hauptversammlung der "Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen" im Gasthaus "Waldtzeile" in Speising statt. Neben einem Rückblick auf das vergangene Jahr und einem Ausblick auf 2024 kam auch der persönliche Austausch nicht zu kurz.

Da um 18:00 mit 32 Personen nicht 10% der Vereinsmitglieder anwesend waren und somit eine Beschlussfähigkeit nicht gegeben war, wurde der Beginn der Hauptversammlung gemäß unserer Satzung um eine halbe Stunde auf 18:30 vertagt. Danach war die Hauptversammlung ohne Mindestanzahl der Mitgliederanzahl beschlussfähig.

Pünktlich um 18:30 Uhr begrüßte unser Präsident der ÖGLB, Albert Malli, die anwesenden Vereinsmitglieder und eröffnete damit die 46. Hauptversammlung. Danach leitete der Moderator und Vize-Präsident Karl G. Becker direkt zur ersten Abstimmung über, nämlich dem Beschluss der Tagesordnung, die einstimmig angenommen wurde, und anschließend zu den Berichten aus dem Verein und von den einzelnen Bahnen über das abgelaufene Jahr. Den Beginn machte unser "Vereinsstatistiker" Florian

Strobl, welcher die Mitgliederentwicklung und die Arbeitsleistungen der aktiven ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Beförderungsleistungen präsentierte. Auf die entsprechenden Zahlen zur aktiven Mitarbeit und die Fahrgastzahlen wird hier nicht näher eingegangen, da diese in der in Kürze versendeten Ausgabe des "Lokalbahn-Express" im Detail nachgelesen werden können.

Bei der Mitgliederentwicklung ist ein leichter Zuwachs von 525 auf 531 Mitglieder erfolgt. Derzeit hat die ÖGLB 26 Ehrenmitglieder.

Die nationale Verteilung hat sich nur geringfügig verändert, führte aber dennoch zu einer Umreihung bei den ersten beiden Plätzen: Die meisten Mitglieder stammen nun aus Niederösterreich (231), dicht gefolgt vom bisher stärksten Bundesland Wien (213)



Die anwesenden ÖGLB-Vorstandsmitglieder. V.l.n.r.: Thomas G. Schäfer, Ferdinand Drexler, Albert Malli, Ingo Wiener, Karl G. Becker. Foto: Florian Strobl

sowie anschließend der Steiermark (28), Oberösterreich (18), Salzburg (5), neu das Burgenland mit 4 Mitgliedern, gefolgt von Tirol und Vorarlberg mit 4 Mitgliedern, was immerhin eine Steigerung von 100% ist. International hat sich an der Verteilung fast nichts geändert, aus Deutschland stammen weiterhin die meisten Mitglieder (18), gefolgt von Italien (4), der Schweiz (2), der Tschechischen Republik (I) und den USA (I).

Über die Aktivitäten des Jahres 2023 gaben Ferdinand Drexler für die Höllentalbahn und Ingo Wiener für die Ybbstalbahn Auskunft.

Anschließend berichtete Thomas G. Schäfer als Finanzreferent über das Geschäftsjahr 2023 des Vereins ÖGLB und bat die beiden Rechnungsprüfer Ronald Durstmüller und Florian Strobl um ihren Bericht, welcher die Korrektheit der Buchhaltung bestätigte. Florian Strobl stellten daher an die anwesenden Mitglieder den Antrag auf die Entlastung des Vorstands, welcher mit Ausnahme der Enthaltung durch die anwesenden Vorstandsmitglieder ohne Gegenstimmen angenommen wurde.



Albert Malli berichtete ausführlich über die Bemühungen um den Fortbestand der Ybbstalbahn-Bergstrecke. Foto: Florian Strobl

Nach einer kurzen Pause wurde auf Antrag des Vorstands Stephan Rewitzer als neuer zweiter Technischer Referent nachgewählt. Michael Kaltenegger hat auf eigenen Wunsch den Vorstand per 31. 12. 2023 verlassen (vgl. den Artikel "In eigener Sache" im LBA 5/2023). Außerdem gaben Ferdinand Drexler für die Höllentalbahn sowie Ingo Wiener und Karl Becker für die Ybbstalbahn einen Ausblick auf das Jahr 2024. Schwerpunkt auf der Bergstrecke sind dabei jedenfalls die Bemühungen um den Fortbestand der Museumsbahn, über den auch Albert Malli ausführlicher berichtete.



Thomas G. Schäfer, Finanzreferent der ÖGLB. Foto: Florian Strobl

Um 21:00 erklärte Karl G. Becker die 46. Hauptversammlung für beendet und dankte den anwesenden Mitgliedern für ihr zahlreiches Erscheinen. ■



Karl G. Becker berichtete über die Vorhaben auf der Ybbstalbahn-Bergstrecke. Foto: Florian Strobl

Neuigkeiten aus dem Höllental

Von Ferdinand Drexler

Zwei sehr gut besuchte Adventfahrt-Wochenenden rundeten die äußerst erfolgreiche Betriebssaison der Höllentalbahn ab. Danach ging es für die Mitarbeiter gleich wieder in die Werkstatt in Hirschwang um einerseits die Fahrzeuge für die kommende Saison vorzubereiten, andererseits um an den verschiedenen Sanierungsprojekten weiterzuarbeiten.

Fortsetzung der Sanierung am Güterwagen Owa321

Bei dem Lokalbahn-Güterwagen Owa321 wurde inzwischen die gesamte Dachkonstruktion entrostet und in Fehgrau lackiert. Danach wurden die Bebohlung, die Stirnwände und das Dach fertiggestellt. Als letzten Schritt erhält der Wagen eine Dachpappe aufgeflämmt und seine originalen Wagonschilder montiert. Wir sind zuversichtlich, in diesem Sommer den Güterwagen fertigstellen zu können.



Seit 24. März 2024 sind beim Güterwagen Owa321 die Holzarbeiten fertiggestellt. Foto: Ferdinand Drexler

Neulackierung des Personenwagens B3147

Der Personenwagen B3147 trägt zusammen mit dem Triebwagen I und dem Beiwagen 21 die Hauptlast des Personenzugverkehrs in der Betriebssaison. Die Außenbleche hatten aber bereits zahlreiche kleinere Rostschäden und der Lack blätterte an einigen Stellen ab. Daher wurde bereits Anfang Dezember 2023 begonnen, den losen Lack und den Rost abzuschleifen. Im Jänner und Februar 2024 folgte eine Grundierung der geschliffenen Stellen. Im Frühling wird der Wagen dann noch eine neue Lackierung erhalten, die sich optisch an den Triebwagen und die Beiwägen anlehnt um eine einheitliche Betriebsgarnitur zur Verfügung zu haben.



Am 3. März 2024 steht der Personenwagen B3147 frisch grundiert vor der Fahrzeughalle in Hirschwang. Foto: Albert Malli

Drehgestell-Aufarbeitung für die Beiwägen 21 und 11

Derzeit werden zwei Drehgestelle aufgearbeitet - nämlich jene beiden des Beiwagens 21 und jene des Beiwagens 12. Dabei werden alle Nieten erneuert, bei den Drehgestellen vom Beiwagen 12 zusätzlich alle Teile zerlegt, gereinigt und neu lackiert und anschließend wieder zusammengebaut. Während der Beiwagen 21 seine angestammten Drehgestelle behält, werden im Lauf des Jahres jene vom Beiwagen 11 mit den aufgearbeiteten Drehgestellen des Beiwagens 12 getauscht.

Die ausgebauten Drehgestelle des Beiwagens II werden im Anschluss daran ebenfalls aufgearbeitet und als Ersatzdrehgestelle in der Halle in Hirschwang eingelagert. Im Zuge dieser Arbeiten erhält der Beiwagen 21 zusätzlich Funkenschutzbleche.

Vorbereitungen auf die ersten Sonderfahrten und den Saisonbeginn

Die Vorbereitungen für die ersten Sonderfahrten Anfang April sowie auf den Saisonbeginn laufen auf Hochtouren. Wir werden auch 2024 wieder bei der NÖ-Card teilnehmen und zusätzlich zu den Sonderveranstaltungen der letzten Jahre (Mondweinfahrten und "Lange Nacht der Museen") zusätzlich auch neue, interessanten Fahrten anbieten, zu denen wir gerade in der Planung sind - seien Sie gespannt, wir werden Sie auf dem Laufenden halten!

Die Vorbereitungsarbeiten erstrecken sich auch auf das Bearbeiten der Sonderzuganfragen und ersten Sitzplatzreservierungen, über die Planung des Gastronomie-Bedarfs, die Drucksorten-Erstellung bis zu Arbeiten vor Ort wie zum Beispiel der Aufarbeitung von Haltestellenbänken.

Streckenarbeiten

Obwohl während der letzten Monate der Fokus auf den Fahrzeugarbeiten lag, wurden auch ein paar Arbeiten an der Strecke erledigt.

In Payerbach wurde am Hang bei der Bahnhofsausfahrt großflächig ausgeschnitten. Außerdem wurde der Großteil des Schnittguts, das sich seit dem Spätsommer des letzten Jahres entlang der Strecke angesammelt hatte, abtransportiert.

Bei der Haltestelle Kurhaus musste ein Fahrleitungsmast ausgetauscht werden. Mithilfe unseres Turmund unseres Kranwagens wurde zunächst die Fahr-

Am 9. März fotografiert Ferdinand Drexler den Fahrleitungs-Kontrollzug bei der Querung Friedhofstraße in Reichenau.

leitung aus dem Halter ausgehängt und danach der Mast mitsamt des Auslegers umgelegt. Anschließend wurde der fertig montierte neue Mast mithilfe des Kranwagens auf einen neu gesetzten Betonfuß montiert und die Fahrleitung wieder eingehängt. Außerdem wurde Anfang März die gesamte Fahrleitung kontrolliert und dabei eine Handvoll kleine Arbeiten erledigt, sodass für die erste elektrische Fahrt in diesem Jahr alles vorbereitet ist. ■

Arbeitswoche

Auf der Höllentalbahn findet zwischen Samstag, 20. April und Sonntag, 28. April die jährliche Frühlings-Arbeitswoche statt.

Geplant sind Gleisbauarbeiten in Hirschwang und am Artzberg. Jede helfende Hand zählt!

Wenn jemand (auch an Einzeltagen) tatkräftig unterstützen möchte, bitte für die Planung der Arbeiten an mitarbeit@lokalbahnen.at eine E-Mail-Nachricht schicken.

Bis bald auf der Höllentalbahn!

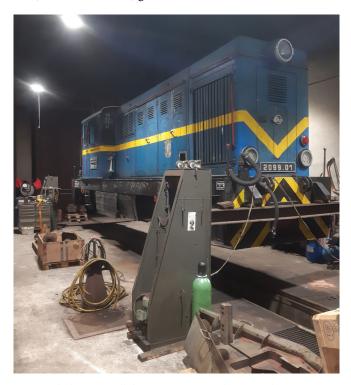


Neuigkeiten aus dem Ybbstal

Von Stephan Rewitzer und Alexander Stix

Auf der Ybbstalbahn-Bergstrecke war genausowenig Winterruhe in der Werkstatt und auf der Strecke wie auf der Höllentalbahn. Die derzeit größte Arbeit an den Fahrzeugen erfolgt an der Diesellok 2099.01 um sie für die kommenden Bauzugfahrten im Frühling vorzubereiten. Aber auch im Bereich Strecke wurden zahlreiche Arbeiten durchgeführt.

Anfang Februar zog 2099.0I ins Heizhaus um und mit ihr mittels Kranwagen auch die Hebeböcke, die noch im hinteren Werkstattbereich standen vom Anheben der 2093.0I. Leider ist das Werkstättengebäude zu kurz geraten um in der Werkstatt unsere große Diesellok der Type L45H (2099.0I) anheben zu können und deshalb muss eben im nicht heizbaren Teil, dem Heizhaus, gearbeitet werden.



Die angehobene Diesellok 2099.01 im Heizhaus Kienberg. Foto: Stephan Rewitzer, 24. Februar 2024

Seit ihrer Ankunft in Kienberg 2002 stand die Maschine bis 2013 als begonnenes Projekts in der Wagenhalle Kienberg abgestellt, erste Versuche die Lokomotive von 2008 bis 2013 in Betrieb zu nehmen führten zwar zu "den ersten eigenen selbst gefahrenen Metern" auf der Bergstrecke, die Inbetriebnahme war aber von derart geringem Erfolg gekrönt, es kamen von 2013 bis 2019 nur 843 Kilometer zusammen.

Gut ein Jahr dauerte dann die gründliche Aufarbeitung, womit es 2019 und 2020 möglich war die

2093.0I während ihrer Hauptausbesserung vollends zu ersetzen, mit 1679km ein respektabler Unterschied zu den Jahren davor. Leider müssen die abgefahrenen Laufflächen nun dringend reprofiliert werden.

Was bedeutet reprofilieren?

Reprofilieren von Radsätzen ist vereinfacht ausgedrückt die Wiederherstellung des Lieferzustandes des Radreifens unter Abtragen von Material mittels hochfester Drehmeisel. Hochfest deshalb, weil durch das Fahren der Lokomotiven die Radreifen "gewalzt" werden, womit sie nicht nur messbar breiter, sondern auch deutlich härter werden als im Neuzustand, während sie sich gleichzeitig aber natürlich auch abnutzen. Die Kombination aus alldem macht regelmäßige Arbeiten am Radreifen notwendig, die nun bei fast allen unseren Fahrzeugen durchgeführt werden.

Für die viel leichteren Achsen von Wagen gibt es "normale" Drehbänke wo mittels Kran oder Stapler "aufgespannt" wird. Da bei Lokomotiven im Zuge der Reprofilierung nicht Fahrmotoren oder Getriebe abgebaut werden, sondern das ganze Drehgestell oder die gesamte Lokomotive in die Werkstatt fährt, gibt es dafür Unterflurdrehbänke. So eine Unterflurdrehbank befindet sich in den Werkstatthallen der Niederösterreich-Bahnen in Laubenbachmühle. Da leider weitere Arbeiten am Fahrwerk von 2099.01 nötig sind, hat sich das komplette Ausheben der Lokomotive angeboten, womit auch der Transport ins Pielachtal viel billiger war als die gesamte Lok per Schwerlast-Tieflader zu transportieren.

Am Nachmittag des ersten Tages wurden daher alleine die Hebeböcke sowie -traversen eingerichtet, erste kleinerei Demontagearbeiten und sonstige notwendige Vorbereitungen fürs Abheben durchgeführt werden. Am zweiten Arbeitstag konnte dann gemeinsam mit Ferdinand Losbichler die Maschine gehoben, ab Nachmittag dann zu Dritt mit Unterstützung von Jan Wachauer auch die Kardanwellen abgebaut werden, womit die Drehgestelle nach einer

gründlichen Reinigung fertig für die Verladung und den Abtransport waren.



Getriebe der Lokomotive, die Kardanwellen sind noch an den Drehgestellen angeflanscht. Foto: Stephan Rewitzer, 1. Februar 2024

Pünktlich auf die Minute fuhr dann um 7:30 Uhr der LKW mit Hänger der Fa. Schönhofer in Kienberg vor, rasch waren die Drehgestelle verladen und am Weg zur Werkstatt der Niederösterreich Bahnen nach Laubenbachmühle.

Thomas Gansch und sein Team haben sich dann im Februar um die Reprofilierung der Radsätze gekümmert, alle Spuren des Einsatzes im Kupferbergwerk beseitigt und wieder ein konformes Radreifenprofil hergestellt, womit der Rücktransport schon Ende Februar vonstatten ging.



Die fertigen Drehgestelle sind am 1. März 2024 wieder in Kienberg-Gaming eingetroffen. Foto: Stephan Rewitzer

Nun geht es in Kienberg weiter mit dem Einbau der Spurkranzschmieranlage sowie den umfangreicheren Ausbesserungarbeiten am Fahrgestell, wo insbesondere beim Hauptkabelkanal der "Inbetriebnahme 2008 bis 2013" leider intensivere Nacharbeiten nötig sind.

Stahlschwellen-Vorbereitung und Winterschäden-Beseitigung

Im Jänner wagten sich die Mitarbeiter zum ersten Mal auf die Strecke, um die Schäden durch Windwurf und Steinschläge zu begutachten. Allerdings führte die erste Expedition per Auto stichprobenartig zur Bodingbachsiedlung, wo anschließend einige Bäume gestutzt wurden. In den darauffolgenden Wochen wurde mit der Draisine die Strecke bezwungen und am Freischnitt weitergearbeitet. Über ein Dutzend großer Bäume sowie einige Felsstürze waren zu verzeichnen.



Am 3. Februar 2024 lichtet Alexander Stix die Draisine während Freischneidearbeiten kurz vor der Pockaubachbrücke ab.

Ab Februar wurde schließlich mit dem Abblatteln der Schwellen weitergemacht. Einige hundert Stahlschwellen werden nun nach dem Osterwochenende wieder einbaufertig sein. ■



Am letzten Februarwochenende werden in Lunz am See zahlreiche Stahlschwellen aufgearbeitet. Foto: Ingo Wiener

45 Jahre Museumsbahn - 1. Teil

Von Ferdinand Drexler

2024 jährt sich zum 45. Mal die Aufnahme des Museumsbahnverkehrs auf der Höllentalbahn. Keiner hätte sich 1979 wohl erträumt, wie sich die Höllentalbahn in den nächsten Jahrzehnten entwickeln würde. In jeder Ausgabe machen wir einen fotografischen Rückblick auf ein Jahrzehnt der Museumsbahn. Im 1. Teil beginnen wir in den 1970er Jahren.



Bevor der Museumsbetrieb aufgenommen werden konnte, waren in zweijähriger Vorbereitungszeit zahlreiche Arbeiten notwendig, wie etwa der Tausch etlicher Fahrleitungsmasten. Im Sommer 1978 zieht die Austro-Daimler-Draisine X2 kurz vor Haaberg zwei mit Fahrleitungsmasten beladene Langholzwagen.

Foto: Werner Schiendl

Die Dampflok "Floriana" stammt ursprünglich aus dem Judenburger Stahlwerk und wurde von der ÖGLB erworben und zur Höllentalbahn transportiert. Im Frühling 1979 wird die Dampflok in Payerbach abgeladen; für die Fahrt nach Hirschwang ist sie bereits angeheizt. Foto: Werner Schiendl





Und am 17. Juni 1979 war es schließlich so weit: der Museumsbahnverkehr wurde feierlich aufgenommen. Am Eröffnungstag wird die E-Lok EI mit fünf kleinen Personenwagen der ehemaligen Schoeller-Bleckmann-Werksbahn in Hönigsberg bei Mürzzuschlag gleich die Friedhofstraße in Reichenau kreuzen; im Hintergrund erhebt sich die mächtige Rax. Foto: Hans Strobl

Die zweite Zuggarnitur am Eröffnungstag besteht aus der Dampflok "Floriana" und den beiden Personenwagen CiII und CiI2. Der Zug fährt auf dem Weg nach Hirschwang gerade durch den langgestreckten Gleisbogen, mit dem sich die Strecke von der Südbahn ab- und ins Höllental hinwendet. Im Hintergrund ist das Schwarza-Viadukt der Semmeringbahn zu sehen. Foto: Werner Schiendl





Nur ein paar Meter früher kann Werner Schiendl ebenfalls am Eröffnungstag den von der E-Lok EI gezogenen Personenzug ablichten. Der Hintergrund bildet dieses Mal der Ort Payerbach mit seinem markanten Kirchturm.



Museumbahn-Arbeit ist oft beschwerliche Handarbeit, insbesondere im Gründungsjahr des Vereins, als noch nicht viele Arbeitsfahrzeuge und Maschinen zur Verfügung standen. Dieser "Arbeitszug" verlässt gerade die Thalhofschleife Richtung Haltestelle Kurhaus. Foto: Werner Schiendl

Kurz nach der Gründung des Vereins steht ein aus der Austro-Daimler-Draisine X2 und vier Schoeller-Bleckmann-Wagen gebildeter Zug in Hirschwang. Alle fünf Fahrzeuge präsentieren sich damals noch im Zustand ihrer Übernahme, ihr späteres Aussehen werden die Fahrzeuge erst in den folgenden Monaten erhalten.

Foto: Werner Schiendl





An vielen Stellen der Bahn thront das mächtige Raxmassiv im Hintergrund: Hier fährt die E-Lok E1 mit zwei Personenwagen 1979 über die mächtige Stützmauer unmittelbar vor der Kurhausbrücke nach Payerbach, im Vordergrund die klare Schwarza. Foto: Werner Schiendl

Lokalbahn Versand

Bücher, Broschüren & DVDs

Bitte richten Sie die Bestellung an: ÖGLB, Poschgasse 6, 1140 Wien oder E-Mail: info@lokalbahnen.at









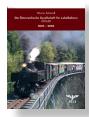


Die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen, Band I, 1977-2005

II2 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-

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.

€ 18,00 – TIPP! 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, aller Fahrzeuge und der Museumsbahnaktivitäten 1990-2005.

€26,00

Schenken Sie unvergessliche Erlebnisse mit unseren Museumsbahnen!

Egal ob für Geburtstag, Weihnachten oder andere Anlässe – Gutscheine für Fahrten mit unseren Museumsbahnen sind ein perfektes Geschenk! Genießen Sie beschauliches Reisen mit unseren Dampf-, Diesel- und Elektro-Nostalgiezügen durch einzigartige Landschaften, bei denen Geschwindigkeit keine Rolle spielt.

Mit dem Kauf der Gutscheine unterstützen Sie gleichzeitig unsere beiden Bahnen. Der Preis ergibt sich aus der Anzahl der Fahrgäste und der Fahrtstrecke lt. aktueller Fahrpreistabelle auf der Homepage www.lokalbahnen.at zzgl. unserer Versandkosten.



Die Höllentalbahn

S/W und Farbe, 54 min, DVD

Von der Lokalbahn Payerbach-Hirschwang zur Höllentalbahn. Mit historischen und aktuellen Filmdokumenten.

€ 16,00



Die Lokalbahn und die Museumsbahn Payerbach - Hirschwang

136 Seiten, 150 Fotos, 10 Pläne.

Viele Details zu Geschichte der L.B.P.-H. und des ersten Museumsbahn-Jahrzehnts im Höllental.

€ 6,00



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

232 Seiten, 328 Bilder und 55 Pläne

Nach mehrjährigen Recherchen in diversen Archiven konnte die Geschichte der LBPH neu geschrieben und mit vielen bisher nicht veröffentlichen Bildern illustriert werden. Weitgehend unbekannt ist auch die bedeutende Rolle dieses Gebiets in verkehrsgeschichtlicher Hinsicht, abgesehen von der epochalen Semmeringbahn Carl von Ghegas: Georg Huebmers erster Tunnel 1820, viele Projekte für eine Eisenbahn von Payerbach über Reichenau bis 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.

€ 48,00



Die Fahrzeuge der Lokalbahn und Museumseisenbahn

64 Seiten, 50 Fotos, zahlreiche Typenpläne.

Beschreibung der Fahrzeuge der L.B.P.-H. und der Anfangszeit der Museumsbahn mit Listen und Plänen.

€ 3,50

Die Fahrzeuge der ÖGLB

Ergänzungsband, 72 Seiten.

Beschreibt die später hinzugekommenen Fahrzeuge, z.B. Molln, U.1 und 2190.01 € 4,00



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



Hof und Hotzenplotz! Schmalspurbahnen in Mährisch-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 Land-



"Die Neuhauser Lokalbahnen. Die Region und ihre Eisenbahnen 1897-1997. Schmalspurig durch Südböhmen"

Band 12/I dieser Reihe.

Dieses Werk von Andreas Petrak setzt sich mit den beiden von Neuhaus (Jindřichův Hradec) ausgehenden 760-mm-Schmalspurbahnen Neubistritz (Nová Bystřice) bzw. Wobratein (Obrataň) auseinander.



Mitten im Revier, Kohlebahnen um Sokolov/Falkenau

Zwischen Sachsen und Österreich liegt das historische Böhmen, heute Teil von Tschechien, Dessen Bahnlinien widmet sich seit etlichen Jahren der letzte Reichsbahn-Archivar und jetzige Verleger Andreas W. Petrak mit der bei Kennern beliebten Buchserie "Durch Böhmens Hain und Flur" seines Verlages edition bohemica.

Petr Beran, Helmut Bribitzer, Petr Rojk Edition bohemica, Goldenkronach (Bayern) 2018/19/21 Jeder Band hat 264 Seiten mit 450 Bildern und Plänen

ie € 39.00



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