

LOKALBAHN- EXPRESS

2/2018



Höllentalbahn

Bergstrecke Ybbstalbahn



Wissenswertes und Aktuelles der
Österreichischen Gesellschaft
für Lokalbahn

ÖGLB Kalender

Am jeweils zweiten Dienstag 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.

Kein Clubabend im Juli und August!

Dienstag 11. 09. 2018 Clubabend

Dienstag 09. 10. 2018 Clubabend

Titelbild: *Auch die nächste Generation interessiert sich schon (ein bisschen) für nostalgische Dampf- und Dieselloks. Aufgenommen in Lunz am See am 30. Juli 2017*
Foto: Werner Schiendl

Rückseite: *Nach einer bestellten Sonderfahrt am 8. Juni 2018 konnte am Rückweg der klassische Diesellok der Ybbstalbahn am Scheitelpunkt der Strecke in Pfaffenschlag inmitten der malerischen Landschaft fotografisch festgehalten werden.*
Foto: Michael Heussler

Impressum

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

Medieninhaber, Herausgeber u. Verleger: ÖGLB – Redaktionsteam: Ferdinand Drexler, Albert Malli, Thomas G. Schäfer, Werner Schiendl, Wolfgang Thier – Chefredaktion: Albert Malli – Layout und Satz: Peter Mayrhofer.

alle: ÖGLB, Poschgasse 6, A-1140 Wien, info@lokalbahnen.at, www.lokalbahnen.at, ZVR: 603526809

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder, die nicht unbedingt mit jener des Medieninhabers übereinstimmen muss. Der LBE und die darin enthaltenen Beiträge sowie Fotos sind urheberrechtlich geschützt. Wiedergabe, Vervielfältigung und Verwendung in EDV-Anlagen in welcher Form immer bedürfen der schriftlichen Zustimmung der Redaktion. © ÖGLB 2018.

Liebe Leser

von Albert Malli

Es hat sich in der ersten Jahreshälfte sehr viel getan auf unseren beiden Bahnen: Im Höllental wurden mit Hilfe eines vom Verein mitfinanzierten Baggereinsatzes gleich 365 Schwellen effizient getauscht. Bei der Ybbsthalbahn-Bergstrecke wird mit Hochdruck an der Fertigstellung der Dampflok U1 gearbeitet.

Das war ein tiefer Schlag für uns alle und für den gesamte Verein: Kurt Puchinger, erst 58 Jahre alt, starb über Nacht an einem Herzinfarkt. „Kurtl“ war einer der Stützen des Vereins, immer zur Stelle, wenn man ihn brauchte. Er war immer gefragt, weil er sich - handwerklich besonders geschickt - bei vielen Dingen besser auskannte als andere. Als Mitarbeiter war ein gefragter Experte bei der Sanierung von Fahrzeugen und beim Oberbau. So kannte er auch die Ybbsthalbahn-Bergstrecke und den Erhaltungszustand der einzelnen Streckenabschnitte besser als viele andere. Als IT-Experte war er ebenfalls gefragt und er betreute daher die Homepage der Ybbsthalbahn-Bergstrecke. Bei der Einäscherung in der Feuerhalle in Wien-Simmering hat seine Tochter, ebenfalls ÖGLB-Mit-

glied, angeregt, noch einmal mit ihm mit einem Bier anzustoßen. Es war ein sehr berührender Moment für viele Eisenbahner und Vereinsmitglieder, die Kurt die letzte Ehre erwiesen haben.

Für den letzten Lokalbahn-Express mit seiner Neugestaltung durch Peter Mayrhofer haben wir besonders viel Lob bekommen, besonders für das neue Layout. Das bestärkt uns, den Lokalbahn-Express auch in seinem äußerlichen Erscheinungsbild weiterhin übersichtlich und gleichzeitig modern zu gestalten. Einige Mitglieder bedankten sich auch dafür, dass wir bei unseren Verstorbenen so ausführliche Nachrufe bringen. Als wir das Lob dankbar entgegen genommen haben, wussten wir noch nicht, dass wir in dieser Ausgabe schon wieder einen Nachruf bringen müssen, auf unseren Kurt ...

Es hat sich in der ersten Jahreshälfte sehr viel getan auf unseren beiden Bahnen: Im Höllental wurden mit Hilfe eines vom Verein mitfinanzierten Bagger-einsatzes gleich 365 Schwellen effizient getauscht. Bei der Ybbsthalbahn-Bergstrecke wird mit Hochdruck an der Fertigstellung der Dampflok U.I gearbeitet. Sie ist nach einer Reparatur in Rumänien wieder zurück im Heizhaus in Kienberg-Gaming, wo noch etliche Abschlussarbeiten zu erledigen sind.

Die Serie über die vierzigjährige Vereinsgeschichte ist mit dem letzten Heft abgeschlossen. Wir starten mit diesem Heft eine neue Interviewserie, die unser neuer Redakteur Ferdinand Drexler, der bei beiden Bahnen aktiv mitarbeitet, betreut. Wir wollen Ihnen ab sofort in jedem Heft aktive Mitarbeiter unserer Bahnen vorstellen, nach Möglichkeit abwechselnd ältere Kollegen, die quasi „schon immer“ dabei sind, und neue junge Aktive, die noch nicht jeder kennt. In diesem Heft kommt Hans Strobl zu Wort, ein Gründungsmitglied unseres Vereins.

Am 13. März 2018 haben wir unsere 41. Hauptversammlung

im Gasthaus „Waldtzeile“ abgehalten. Wer kommen konnte, ist dank der ausführlichen Vorträge der Technischen Referenten beider Bahnen bestens informiert. Ebenso berichteten die Schriftführer und Finanzreferenten über das abgelaufene Kalenderjahr. Unser Verein hatte zu Jahresende 2017 schon 474 Mitglieder. Es wäre doch zu schön, könnten wir 2018 das fünfhundertste Mitglied begrüßen...

Die zwanzig Mitarbeiter mit den meisten ehrenamtlich geleisteten Stunden wurden bei der Hauptversammlung ebenfalls beklatscht. Die Liste haben wir schon im Statistikbericht in der ersten Ausgabe des Jahres veröffentlicht.

Bei der Hauptversammlung konnten wir auch darüber berichten, dass Sie ab sofort vorzugsweise per E-Mail mit uns kommunizieren können. Es ist uns im vergangenen Jahr gelungen, die technischen Voraussetzungen dafür zu schaffen.

An dieser Stelle darf ich Sie bitten, dass Sie nicht auf uns vergessen, wenn Sie umziehen oder sich Ihre Kontaktdaten auf Grund eines anderen Umstandes (Heirat,

etc.) ändern. Bitte informieren Sie uns, damit wir weiterhin in Kontakt bleiben können. Ich selbst muss viel meiner ehrenamtlichen Zeit dafür aufwenden, um die korrekten Adressdaten von Mitgliedern zu recherchieren, wo wir den Lokalbahn-Express mit der Angabe „verzogen“ zurück geschickt bekommen.

Nach diesem organisatorischen Hinweis bleibt mir nur mehr Ihnen viel Freude beim Lesen dieser Ausgabe zu wünschen. ■

Ab sofort haben Sie zwei neue Möglichkeiten:

Option 1:

Sie wollen von der ÖGLB zukünftig vorzugsweise per E-Mail kontaktiert werden. Das betrifft die jährliche Mitgliederausendung (Zahlscheinbrief) und unregelmäßige E-Mails mit aktuellen Informationen über unsere beiden Bahnen (Newsletter). Sie können diese Zustimmung jederzeit widerrufen.

Option 2:

Sie verzichten auf die Zusendung des Lokalbahn-Express. Sie erhalten stattdessen lieber ein E-Mail mit einem Onlinelink und können so den Lokalbahn-Express online lesen. Sie können auch diese Entscheidung jederzeit widerrufen.

Möchten Sie Option 1 und/oder 2 wählen, ersuchen wir Sie um ein E-Mail an mich, an albert.malli@lokalbahnen.at. Nur das E-Mail stellt sicher, dass wir Ihre aktuelle Mailadresse in unserer Mitgliederdatenbank korrekt abspeichern können.

Kurt Puchinger (1960-2018)

von Werner Schiendl

Am Morgen des 23. Mai traf mich wie ein Blitz aus heiterem Himmel die Mitteilung von Hannelore, dass ihr Ehemann Kurt Puchinger in der Nacht davor zu Hause offensichtlich an einem Herzinfarkt verstorben ist. Es erschütterte mich und viele Vereinskollegen zutiefst, dass unser langjähriger Freund und Mitarbeiter unvermutet plötzlich nicht mehr unter uns ist.

Nichts deutete darauf hin, dass es dem sportlichen und uns kerngesund scheinenden Kurt im relativ geringem Alter von 58 Jahren bestimmt war, diese Welt zu verlassen. Es trifft gerade mich persönlich besonders, da mich mit ihm eine fast vierzigjährige Freundschaft und Zusammenarbeit bei unseren beiden Museumsbahnen verbindet, jetzt muss ich sagen verband. Ich war mit ihm noch in der Woche zuvor bei Büroarbeiten für die NÖLB Historische Sammlungen zusammen und sollte ihn am darauf folgenden Mittwoch wieder treffen. Doch dazu sollte es nicht mehr kommen.

Der am 27. August 1960 geborene Kurt Puchinger, damals Bediensteter der ÖBB, stieß im Juni 1979 zu Beginn des Museumsbahnbetriebs der Höllentalbahn zu uns und wurde alsbald ein eifriger

aktiver Mitarbeiter der ÖGLB. Von Anfang an war er Mitarbeiter bei allen anstehenden Arbeiten, egal ob an der Strecke oder an Fahrzeugen wie z.B. der damaligen Revision der U.1 in Wien-West. Insbesondere interessierte er sich für den Oberbau, aber er war auch langjähriger Zugführer und Schaffner am „Höllental-Express“. Sein hervorragendes Engagement führte dazu, dass wir ihn 1983 in den Vorstand des Vereins wählten, wo er dann ab 1986 zusammen mit Peter Rauch die Funktion des Organisationsreferenten wahrnahm. Nach Beginn unserer Tätigkeiten an der Bergstrecke der Ybbstalbahn bildete er bis 1995 im Vorstand mit Hans Strobl und Billy Munsch das Rückgrat für die Höllentalbahn, wo er zusammen mit Hans den Neubau zwischen Kurhausbrücke und Reichenau erfolgreich leitete.

Danach war er als aktiver Mitarbeiter bei der Bergstrecke Ybbstalbahn tätig. Ich erinnere mich noch an gemeinsame Arbeiten beim Zusammenbau von Weichen aus Einzelteilen für die Neugestaltung der Gleisanlagen im Bereich des Bahnhofs Kienberg, die wegen des Ausbaues der Gleiskreuzung notwendig wurden, oder den mehrfachen jährlichen Einbau von Spurhaltern oder Stahlschwellen auf alten Holzschwellenbereichen

der Bergstrecke, um die für den Fahrbetrieb notwendige Sicherheit zu gewährleisten. Zuletzt beschäftigte er sich mit der Sanierung von Weichenböcken bei den Gleisanlagen im Bahnhof Kienberg.

Ab 1. Juli 1990 war einer der vier Geschäftsführer der für die kaufmännische Abwicklung unserer Museumsbahnen neu gegründeten NÖLB Betriebs-GesmbH & Co KG. Nachdem diese 2003 aus Zweckmäßigkeitsgründen in



*Kurt Puchinger bestens gelaunt im Dampfzug der Ybbthalbahn-Bergstrecke
Foto: Sammlung Katharina Puchinger*

die NÖLB-BetriebsgesmbH. und die NÖLB AnlagenverwaltungsgesmbH. (heute NÖLB Historische Sammlungen GesmbH) aufgeteilt wurde, war er von da bis zu seinem Tod bei letzterer mit mir zusammen Geschäftsführer und trug viel zu ihrem klaglosen Funktionieren bei. Nach unserem letzten großen Coup, dem Erwerb des Bahnhofs Kienberg-Gaming und der ehemaligen Strecke Scheibbs – Kienberg, beschäftigte er sich intensiv mit den Möglichkeiten einer neuen Nutzung und dem Ausbau der Schmalspuranlagen im Bahnhof Kienberg. Dies waren aber nicht seine einzigen Tätigkeiten im Rahmen unseres Vereines, er schuf als IT-Fachmann ab 2003 in Zusammenarbeit mit Ronny Durstmüller, der die Höllentalbahn ins Netz brachte, den Internetauftritt der Bergstrecke und betreute ihn bis dato. Ab Jänner 2016 unterstützte er sehr effizient bei der NÖLB-Betriebsgesellschaft den Bereich der Buchungen von Fahrten und Sonderfahrten auf der Bergstrecke bis hin zur Rechnungserstellung und Kontrolle der Zahlungseingänge. Hier wurde ihm immer wieder großes Lob seitens unserer Buchungsstelle Mostviertel Tourismus und ihren Mitarbeiterinnen ausgesprochen.

Für sein langjähriges Engagement wurde Kurt bei der offiziellen Feier „40 Jahre ÖGLB“, die im Frühjahr 2017 bei der Höllentalbahn für voll besetzte Sonderzüge sorgte, im feierlichen Rahmen die Ehrenmitgliedschaft der ÖGLB verliehen.

Außer seinem zeitaufwändigen Engagement für unsere Museumsbahnen hatte Kurt aber noch einige interessante Hobbies. Er war begeisterter Fußballspieler in einer Seniorenmannschaft, er war Modelleisenbahner der Spur N (1:160), wo er ausgefallene Österreich-Modelle sammelte, und er war Fan der alten Wiener Tramway. Dadurch stellte er eine einmalige elektronische Bildersammlung aller Wiener Straßenbahnlinien von einst und jetzt zusammen. Glücklicherweise hat er mir diese vor einigen Wochen überspielt, sodass sie auch weiteren Interessenten zugänglich gemacht werden kann.

Es war für mich immer eine positive Erfahrung, mit Kurt zusammenzuarbeiten und die auftauchenden Probleme mit übereinstimmender Grundeinstellung positiv zu lösen.

Sein Ableben hinterlässt ein großes Loch in unserer Gemeinschaft und unserem persönlichen Freundeskreis, der sehr schwer

zu schließen sein wird, aber wir werden es in seinem, in unserem gemeinsamen Sinn versuchen. Unsere besondere Anteilnahme gilt Kurts Familie, seiner Ehefrau Hannelore und seinen Kindern Katharina, Kurt jun. und Claudia. Sie haben einen fürsorglichen

Mann und Vater urplötzlich verloren, wir einen lieben Freund.

Solange wir an unserem idealistischen Ziel der Museumsbahnen arbeiten, werden wir dich nie vergessen, Kurt. Leb wohl, alter Freund! ■



*Im blauen Arbeitsgewand behalten wir Kurt in Erinnerung, der sich für keine Arbeit zu schade war. Hier beim Kohleschaufeln im Bahnhof-Kienberg-Gaming.
Foto: Sammlung Katharina Puchinger*

Träume, Theorie und Realität

Von Wolfgang Thier

Gelegentlich sind aus üblicherweise gut informierten Kreisen von Eisenbahnfreunden, manchmal auch aus dem Kreis der ÖGLB-Mitglieder kritische Hinweise zu vernehmen, dass für die Erhaltung von technischem Kulturgut aus der österreichischen Eisenbahngeschichte zu wenig geleistet und unternommen wird. Gedanken zu Entstehung, Erhaltung und Betrieb eines Lokalbahn museums in Hirschwang.

Um diese Behauptung zu verstehen, muss man sich mit den schon historischen Hintergründen auseinandersetzen und diese verstehen. Hauptziel der 1977 gegründeten ÖGLB war und ist, Schmalspurbahnen (in NÖ) für die Nachwelt zu erhalten und mit historischen Fahrzeugen zu betreiben – also kein statisches Eisenbahnmuseum, sondern eine Museumseisenbahn.

Damit verbunden ist auch das Erwerben und Erhalten von historisch wertvollen Fahrzeugen, Bauwerken und Einrichtungen von schmalspurigen Lokalbahnen; ein „Lokalbahnmuseum“ ist auch seit Vereinsgründung ein erklärtes Ziel. Ebenso war es die Einrichtung eines Archivs und als Folge der Dokumentation die Herausgabe von Publikationen über das österreichische Lokalbahnwesen.

In den 80er Jahren wurde von uns auch massiv auf diese Ziele hingearbeitet. Nach der Einstellung mehrerer Schmalspurbahnen bzw. deren Güterverkehr durch die ÖBB konnten sehr viele Fahrzeuge durch den Verein angekauft werden – alle mit dem idealistischen Plan, diese aufzuarbeiten und für die Nachwelt als Schaustücke – die meisten fahrfähig – zu erhalten.

Aufgearbeitete Fahrzeuge

Im Rahmen dieses Artikels präsentieren wir in chronologischer Reihenfolge alle Fahrzeuge, die bis dato in vielen Stunden mühseliger Kleinarbeit von unseren Kollegen an der Höllentalbahn aufgearbeitet wurden.

Das war vor 35 Jahren sicher richtig – nie wieder gab es eine derart große Auswahl von auszuscheidenden Schmalspurfahrzeugen zu erschwinglichen Preisen. Al-

lerdings waren die Umgebungsbedingungen deutlich anders als heute: Die Höllentalbahn wurde bis 1982 zumindest in der Grundstruktur von der „Lokalbahn Payerbach – Hirschwang GmbH“ erhalten; die ÖGLB hatte viele (damals) junge, hoch motivierte aktive Mitglieder – Fazit der Anfangsjahre: die heute erforderlichen Leistungen für Erhalt von Strecken und Anlagen standen damals weitgehend für Fahrzeugbau und Fahrzeug -Aufarbeitung zur Verfügung.

1997

Diesellok V2 (HF 130C, Baujahr 1943); vormals Pengg 2, Zugang 1997): Zwei weitgehend baugleiche Lokomotiven, die D1 und D2 waren in den letzten Jahren des Güterzugverkehrs auf der L-B.P.-H. im Einsatz. Die V2 wurde 1997 in tannengrün neu lackiert und ist ständig revidiert im Einsatz auf der Höllentalbahn



Der Feldbahnwagen Owa 325 wurde 2013/14 als Oberbau-Hilfswagen (Kompressorwagen) aufgearbeitet.

Foto: Wolfgang Thier

Güterwagen G 249 (*gedeckter 2ax, gebaut 1908 für die BWB, ÖBB Gwd 10047*): Sanierung/Neubau des Wagenkastens und Umbau als Wohnwagen 1998/99

Die Einstellung des Güterverkehrs auf der Höllentalbahn (1982) und die Übernahme der Ybbsthalbahn-Bergstrecke (1989/1990) bewirkten eine massive Änderung der Arbeitsplanung für die freiwilligen Mitarbeiter: Es galt vorrangig, das Vereinsziel Nummer 1 – den Betrieb von Museumseisenbahnen – zu realisieren. Da ehrenamtliche

Güterwagen Ol/s 72623 (*offener 3ax-Güterwagen für die Mariazellerbahn, Baujahr 1908*): 2002 Sanierung und Umbau auf einen „zeitgemäßen“ Turmwagen (Fahrleitungsrevisionswagen) T2

Leistungen nicht unerschöpflich sind, galt und gilt es, die Betriebsfähigkeit der ÖGLB-Bahnen zu erhalten.

Trotz dieser notwendigen Verschiebung in Organisation und Arbeitsplanung konnten einige historische Fahrzeuge aufgearbeitet werden. Diese wurden so gewählt, dass sie neben ihrem historischen Wert auch für die Bahnbetriebe nutzbar sind – also

historische „Leckerbissen“, aber nicht nur zum Ausstellen und Anschauen! Einen Überblick über die vielfältigen Fahrzeugrestaurierungen zwischen 1977 und 1997 geben unsere beiden Fahrzeugbroschüren und die beiden Bücher über ÖGLB und Bergstrecke (die sind übrigens das Ergebnis des Vereinszieles Dokumentation und Publikation).

Daran anschließend zeigt auch der Rückblick auf die letzten 20 Jahre, dass im Bereich Höllentalbahn – abgesehen von dem bekannten Großprojekt der Restaurierung des Payerbacher Triebwagens auch noch folgende Fahrzeuge (in chronologischer Reihung) erhalten und aufgearbeitet wurden (siehe Liste nächste Seite).

Wie der Fahrzeugliste erkennbar, konnte im Bereich der Höllentalbahn durchschnittlich alle zwei Jahre ein Fahrzeug aufgearbeitet, saniert oder adaptiert werden. Eine Auflistung der im Bereich der Ybbsthalbahn/Bergstrecke sanierten Fahrzeuge planen wir für eine der nächsten Ausgaben des Lokalbahnexpress.

Personenwagen 270 (*4ax, 42 Sitzplätze, gebaut 1909 von Ringhoffer für die WLB*): 2002-2003 Umspurung, Aufarbeitung und Neulackierung, seither als B 21 in Verwendung



*So präsentiert sich der Güterwagen Jky 303 nach seiner Aufarbeitung als bremsbarer Transportwagen am 7. Juni 2014 im Bahnhof Payerbach Lokalbahn.
Foto: Albin Michlmayr*

Wir sind stolz auf diese Leistungen im Bereich der Höllentalbahn; schließlich gab es seit der großen ECO-Plus-Förderung aus 1998 praktisch keine öffentlichen finanziellen Unterstützungen und Förderungen mehr!

Und es ist zu beachten: Für die Fahrzeughaltung steht leider nur jene ehrenamtliche Arbeitszeit zur Verfügung, die nicht unbedingt für Erhaltung und Betrieb der Bahnanlagen benötigt wird.

Jeder, der eine höhere Fahrzeugerhaltungsquote erwartet oder für realisierbar hält, ist herzlichst eingeladen, uns aktiv zu unterstützen. Dafür bieten sich zwei Wege an:

- A) Selbständige, häufige Mitarbeit an einem vereinbarten Fahrzeugprojekt
- B) Kräftige finanzielle Unterstützung, damit Fahrzeuge in Fremdleistung durch Fachfirmen saniert und aufgearbeitet werden können.

Triebwagen I der LBP-H (4ax, 56 Sitzplätze, gebaut 1926 von der Grazer Waggonfabrik für die LBP-H): 2000-2004 entstand unter Verwendung diverser Komponenten von Personenwagen II (Wagen 36 der Zillertalbahn) sowie der Reste der Triebwagen I und 2 der Lokalbahn der „neue“ Triebwagen I (TW I) der Höllentalbahn

2002-2004

2013/14

Feldbahnwagen Owa 325 (*offener 4ax, gebaut 1940 für die Lamingtal-Schleppbahn, ab etwa 1962 bei der LBP-H. im Einsatz*): Aufarbeitung 2013/14 als Oberbau-Hilfswagen (Kompressorwagen)

Nur Beanstanden, Kritisieren und Veröffentlichen negativer Bilder hilft nicht weiter...

Dies gilt auch für die „zweckdienlichen“ Hinweise, dass die auf Aufarbeitung und Sanierung wartenden Fahrzeuge im Freien abgestellt bzw. gelagert sind. Dies stimmt natürlich jeden Techniker und jeden Eisenbahn-Fan traurig.

im Freien allen Wetterunbilden und dem Vandalismus preisgegeben werden, während die weitgehend schon nur mehr aus Metallteilen bestehenden, auf Sanierung wartenden Fahrzeugreste geschützt hinterstellt wären.

Wer das nicht glaubt, möge darüber nachdenken oder noch

2015

Güterwagen G 251 (*gedeckter 2ax, gebaut 1900 für die NÖLB-WB, ÖBB Gwd 10036*): Sanierung/Neubau des Wagenkastens und Umbau als Wohnwagen 2015

Aber mit den vorhandenen, überdachten Flächen bei unseren Bahnen ist es leider nicht anders möglich; es wäre kontraproduktiv, wenn mühsam oder teuer sanierte Fahrzeuge

Güterwagen Jky 303 (*offener 3ax, gebaut 1900 für die NÖLB-WB, ÖBB O 61509*): Aufarbeitung 2014 als bremsbarer Transportwagen, in Teilbereichen auch für Schüttgut verwendbar

besser: Er / Sie stellt überdachte Lagerflächen zur Verfügung.

Aus gegebenen Anlass musste dies einmal gesagt/geschrieben werden. ■

2015/16

Güterwagen Jhn 256 (*offener 3ax, gebaut 1908 für die BWB, ÖBB O 71523*): Generalsanierung und Aufbau eines Ladekranes 2015/16

Der Güterwagen Jhn 256 wurde 2015/16 nach seiner Generalsanierung mit einem Ladekran ausgestattet.

Foto: Wolfgang Thier ▶

2016-j.

Güterwagen G 193 (*gedeckter 2ax, gebaut 1920 für die YB, ÖBB Gwd 10251*):
Ausbesserungen beim Wagenkasten und
Neulackierung 2016 – jetzt.

Güterwagen Gc 250 (*gebaut 1914 für die StB; ÖBB Gwd 10067*):
Ausbesserungen beim Wagenkasten und
Neulackierung 2018

2018

gepl.

Aufarbeitung eines originalen LBP-H
gedeckten Papiertransportwagens (**Ga
321**): eine Spende (€ 100.- aus 2014) ist
dafür schon eingelangt...

Errichtung eines Aussichtswagens auf
Basis des gedeckten Güterwagen **Hack
103** der AB mit den Drehgestellen des
NÖVOG-Transporters 93103

gepl.



In der nächsten Ausgabe

Seit 1918 sind die „Wege aus Eisen“ aus dem Höllental nicht mehr wegzudenken – zunächst als Materialbahn, später als Lokalbahn und heute als Museumsbahn. Aus diesem Anlass feierte die ÖGLB - Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen am 14. Juli 2018 das 100-jährige Jubiläum der Eröffnung der Materialbahn. Am Nachmittag wurden im Bahnhof Reichenau Güterzüge in historischer Zusammenstellung präsentiert. Im nächsten Heft bringen wir einen ausführlichen Bericht über diese Feier.

*Selten war das Team der Höllentalbahn so komplett an Ort und Stelle: v.l.n.r. Ferdinand Drexler, Reinhard Popp, Andreas Poell, Albert Malli, Ludwig „Lucki“ Ekl, Roman Pawlik, Albin Michlmayr, Florian Strobl, Luca James, Brigitte Drexler, Wolfgang Thier, Erich Krones, Nicola „Nicci“ Keller, Franz „Billy“ Munsch.
Foto: Michael Schröder (www.knipsperl.at)*





Wiedergeburt unserer U1

von Thomas G. Schäfer

Anfang 2006 musste unsere Dampflokomotive U1 (ex. ÖBB 258.51) infolge des Ablaufs der Kesselfrist abgestellt werden. Die Wiederinbetriebnahme war damals nicht absehbar. Im Jahr 2018 wird ihr aber wieder Leben in Form von Dampf eingehaucht und das zu ihrem 120-jährigem Jubiläum.

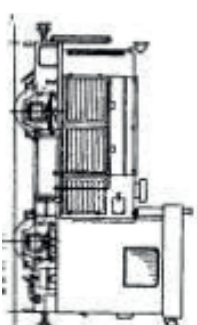
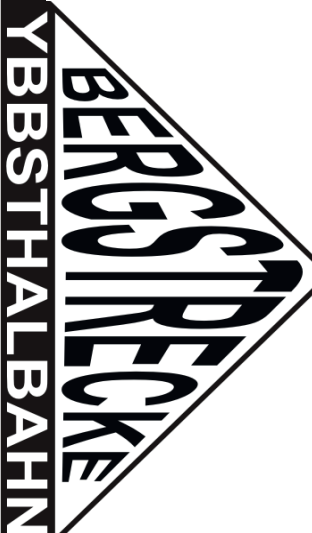
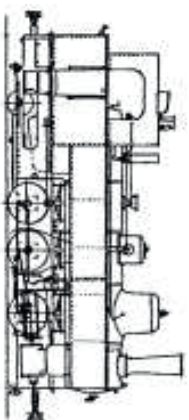
Die U1, Baujahr 1898 bei Krauss in Linz, war ab dem Jahr 1990 auf der Bergstrecke Ybbstalbahn eingesetzt und trug hier im Wesentlichen die Hauptlast der Beförderung. Im Jahr 2001 wurde unser Fuhrpark durch die betriebsfähig aufgearbeitete Uv I (ex. ÖBB 298.205) verstärkt. Die Kesselfrist der U1 lief ab und es wurden sogleich Instandsetzungskonzepte geschmiedet.

Gut Ding braucht Weile

Es wurde relativ rasch mit der Zerlegung begonnen und festgestellt, dass hier entsprechende Instandhaltungsarbeiten am Kessel inklusive einer Neuberohrung notwendig sind. Trieb- und Fahrwerk wurden ebenfalls inspiziert und noch als in gutem Zustand befindlich konserviert. Erst im Jahr 2007 konnte der

Kessel von einer in der Region ansässigen Firma gemäß den Vorgaben des Kesselinspektors ausgebessert und mit neuen Siederohren versehen werden. Doch dann wurde es leider sehr still um das Projekt „Wiederbelebung U1“. Das bestehende Dampflokteam musste sich um die Betriebsabwicklung kümmern und die Energie für die Instandhaltung der Betriebsmaschine Uv I aufwenden – da verblieb leider keine Zeit für die Aufarbeitung der U1. Es wurden seither zwar immer wieder kleine Arbeiten durchgeführt, es fehlte allerdings das große Ganze und der finale Schritt.

Aus diesem Grund wurde im Jahr 2017 die Entscheidung durch die Eigentümerin der U1, die NÖLB-NÖ Lokalbahnen Historische Sammlungen Ge-



Ötscherland-Express

Historische Eisenbahn mit Dampf- und Diesellokomotiven

FAHRPLAN 2018

29. Betriebssaison

B E T R I E B S T A G E					Nikolofahrten
Mai	Juni	Juli	August	September	Dezember
Saison- eröffnung 19. + 20. # 26. + 27. #	2. + 3. # 9. + 10. # 16. + 17. # 23. + 24. # 30. #	1. # 7. + 8. 14. + 15. 21. + 22. # 28. + 29.	4. + 5. 11. + 12. # 18. + 19. 25. + 26.	1. + 2. # 8. + 9. 15. + 16. 22. + 23. # 29. + 30.	1. + 2. # 8. + 9. # Sonderfahrplan (Kienberg ab 10.00) Sonderfahrpreis Euro 20,-- / 10,--

An diesen Tagen Zugbetrieb mit Diesellokomotiven

Souvenir-Bahnhof Kienberg YB und Barwagen „Bärenbar“ ab 9.10 Uhr bzw. 14.10 Uhr geöffnet
Änderungen vorbehalten, keine Betriebspflicht. Fahrpreise laut gültiger Fahrpreisstabellen.

Internet-Info: www.lokalbahnen.at

km	von Kienberg YB nach Lunz am See	1	3	km	von Lunz am See nach Kienberg YB	2	4
	Zug Nr.				Zug Nr.		

Lokalbahn Payerbach - Hirschwang

über Kurort Reichenau



Höllentalbahn

2018



Betrieb iodon SONN- und FEIERTAG vom 24 JUNI bis 26 OKTOBER

Betrieb jeden SONN- und FEIERTAG vom 24. JUNI bis 26. OKTOBER.



Sonderveranstaltungen

100 Jahre Eisenbahn im Höllental

14. Juli

Mondweinfahrten

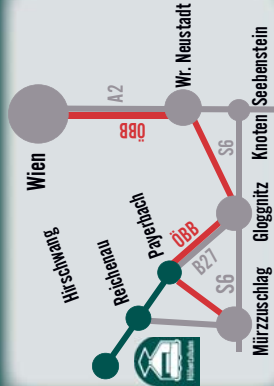


25. August

ORF - Lange Nacht der Museen

6. Oktober

(Eigener Fahrplan, tw. Sonderfahrpreise)



www.lokalbahnen.at

Elektrisch betriebene, historische Schmalspurbahn. Keine Betriebspflicht.



Erlebniszüge...

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



* Zug 8 verkehrt nur im JULI und AUGUST!

	Zug 1	Zug 3	Zug 5	Zug 7
von Wien / Wr. Neustadt von Semmering / Mürzzuschlag	10 08 9 52	12 08 11 52	14 08 13 52	16 08 15 52
Payerbach LB	ab 10 25	12 45	14 25	16 25
Kurhaus	10 33	12 53	14 33	16 33
Reichenau	an 10 38	12 58	14 38	16 40
Reichenau	ab 10 40	13 00	14 40	16 47
Haaberg	10 47	13 07	14 47	16 57
Hirschwang	an 10 50	13 10	14 50	17 00

	Zug 2	Zug 4	Zug 6	Zug 8 *
Hirschwang	ab 11 40	13 20	15 40	17 10
Haaberg	11 43	13 23	15 43	17 13
Reichenau	an 11 50	13 30	15 50	17 20
Reichenau	ab 12 15	13 32	15 52	17 22
Kurhaus	12 20	13 37	15 57	17 27
Payerbach LB	an 12 28	13 45	16 05	17 35
nach Wr. Neustadt / Wien nach Semmering / Mürzzuschlag	12 55	13 55 14 11	16 55 16 11	17 55 18 11

Fahr - Tarif

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

Familienkarte (nur für Gesamtstrecke)

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

Information und Sonderfahrtenbestellung

www.lokalbahnen.at/hoellentalbahn

E-Mail: info@lokalbahnen.at


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

Betriebsführung:

HPG Höllentalbahn-Projekt GmbH
1140 Wien, Poschgasse 6



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

	Heizhausführung	9.10 -9.40	14.10 14.40		* Halt nur bei Bedarf		
0	Kienberg YB	9.50	14.50	0	Lunz am See	11.30	16.30
3	Gaming	10.00	15.00	0,6	Lunz Amonhaus *	11.32	16.32
7,8	Hühnernest *	10.16	15.16	1,7	Gasthof zur Paula *	11.36	16.36
11,2	Pfaffenschlag an	10.31	15.31	2,5	Holzapfel *	11.40	16.40
	Pfaffenschlag ab	10.43	15.43	6,2	Pfaffenschlag an	11.52	16.52
14,9	Holzapfel *	10.55	15.55		Pfaffenschlag ab	11.53	16.53
15,7	Gasthof zur Paula *	10.59	15.59	9,6	Hühnernest *	12.09	17.09
16,8	Lunz Amonhaus *	11.03	16.03	14,4	Gaming	12.25	17.25
17,4	Lunz am See	11.05	16.05	17,4	Kienberg YB	12.35	17.35

Bestellte Sonderzüge Kienberg - Lunz von 1. 5. bis 31.10. möglich!
Ebenso können Sonderzüge nach Göstling im gleichen Zeitraum gebucht werden.

Information, Gruppenreservierungen (ab 10 Personen) und Bestellung von Sonderfahrten
NÖLB Manfred Schneider Tel. +43 699 1 967 46 58 ybbstalbahn@lokalbahnen.at
Mostviertel-Tourismus Tel. +43 7482-20444 office@mostviertel.at

NÖLB

Niederösterreichische Lokalbahnen

Betriebsges.m.b.H.

A-3292 Gaming, Im Markt 1

Büro: A-1140 Wien, Poschgasse 6



ÖG LB

Österreichische Gesellschaft

für Lokalbahnen

A-1140 Wien, Poschgasse 6

Mostviertel

Tourismus

Ges.m.b.H.

A-3283 Scheibbs Neubruck 2/10

sellschaft m.b.H., getroffen, den Zusammenbau der bis auf das Fahr- und Triebwerk komplett zerlegten Lokomotive durch Fremdleistung durchführen zu lassen. Am 9. Mai 2017 erfolgte der Abtransport aus Kienberg durch die beauftragte Firma. Es wurde sodann mit der Aufarbeitung begonnen.

Erste Schritte

Nach entsprechenden Abstimmungs- und Koordinations-

arbeiten konnte im März 2018 eine kleine Gruppe unseres Dampflokteams die beauftragte Firma in Rumänien besuchen und die UI in Augenschein nehmen. Die UI wurde unter Dampf vorgeführt und sie unternahm auch wieder erste Schritte aus eigener Kraft. Im Rahmen des Besuchs wurden auch noch entsprechend weitere Arbeitsschritte festgelegt.

Am 2. Mai 2018 war es dann soweit: die UI hat wieder die Gleise



Am 9. Mai 2017 werden die Teile der UI auf einen Tieflader der beauftragten Firma zum Abtransport aufgeladen.

Foto: Manfred Schneider

ihrer musealen Stammstrecke unter ihren Rädern. In der Früh erfolgte die Anlieferung und Abladung – dann die Montage der für den Transport abgebauten Bauteile.

Bereits vor unserem Besuch in Rumänien haben wir einen umfangreichen Plan über die, für die Inbetriebnahme noch notwendigen Instandhaltungs-

arbeiten erstellt. Es hat sich dann noch ein für uns unvorhersehbares Ereignis dazugesellt, sodass wir im Rahmen der zeitlichen Planung feststellen mussten, dass sich der Beginn des Planeinsatzes verzögern wird: Ein Schaden am Wasserstandsanzeiger. Durch unser langjähriges Mitglied und Unterstützer Peter Lichtner, der unser Experte für schwierig



Am 17.3.2018 findet eine Probefahrt auf der Strecke zwischen Criscior und Brad in Rumänien statt.

Foto: Thomas G. Schäfer

herzustellende Metallbauteile ist (Peter hat uns bereits ua. die konischen Verschlusschrauben für den Kessel gefertigt), konnte die Neuanfertigung von beschädigten Bauteilen durchgeführt werden.

Seit der Lieferung im Mai arbeitet das Dampflokteam auf Hochtouren an der Wiederinbetriebnahme der U1. Unter der

fachlichen Federführung von Peter Rauch und Lionel Popp, die aufgrund ihrer Erfahrung ihr umfangreiches Wissen betreffend Dampflokaufarbeitung – insbesondere bezüglich die Baureihe U – einbringen, arbeiten Harald, Ingo, Philipp, Thomas E. und ich unserem Ziel entgegen. Und dieses ist mit Ende Juli in greifbare Nähe gerückt... ■



*Stolz präsentiert sich am 2. Mai 2018 die U1 wieder vor ihrem Heizhaus in Kienberg.
Foto: Thomas G. Schäfer*

353 neue Schwellen!

von Albert Malli

Mitte April gab es bei der Höllentalbahn wieder eine Gleisbauwoche. Mit Hilfe eines Baggereinsatzes konnten auf der Artzberghöhe, im Bereich der sogenannten „Schikanen“ und im Steinhofgraben in Summe 353 Schwellen getauscht werden.

Dank der Mitgliedsbeiträge und Spenden der ÖGLB-Mitglieder und zusätzlicher Spenden einiger aktiver Mitarbeiter der Höllentalbahn konnte der einwöchige Baggereinsatz finanziert werden. Es wäre sonst unmöglich gewesen in nur einer Woche so viele Schwellen zu tauschen.

Wenn uns auch bei diesen Arbeiten ein Mehrwege- bzw. Schreitbagger mit einem ausgezeichneten Maschinisten zur Verfügung stand, war der vorbereitende Abbau (Nägeln ziehen, Schrauben lösen) und die Neumontage (Einrichten, Bohren, Nageln, Schrauben) in den Händen der ehrenamtlichen Mitarbeiter des Vereins.

Der Baggerfahrer der Firma Bahnbau Hinteregger beherrscht sein Handwerk. Er war

erst in der Vorwoche mit dem gleichen Bagger bei der Wiener Schnellbahn eingesetzt. Mit der Baggerschaufel zieht er die alten Schwellen aus dem Gleis als wären sie Zahnstocher. Konzentriert bedient Heinrich seine Joysticks in der Führerkabine. Mit einem kleinen Schienestück an der Schaufel räumt er den Schotter etwas zu Seite und schiebt die neue Schwelle unter die Schienen. Die neuen Schwellen waren vom Team der Höllentalbahn in den Wochen davor fein säuberlich entlang der Strecke ausgelegt worden. Außerdem wurden, wie schon

Vorbereitungen für die Gleisbauwoche: Mit dem Arbeitszug werden am 31. März die Schwellen zur Baustelle gebracht und dort entlang der Strecke ausgelegt.

Foto: Albert Malli ▶

ausgeführt, alle Schienennägel und -schrauben gelöst. (Nur jede fünfte Schwelle blieb verbunden, damit die Gleislage erhalten bleibt.)

Das Team der Höllentalbahn hat also tagelang vorgearbeitet; jetzt arbeitet es im Tempo, das der Bagger vorgibt: Die Schienenplatten werden wieder ausgelegt, die entsprechenden Löcher an Ort und Stelle gebohrt und die Schienen wieder an die neuen Schwellen angeschraubt bzw. angenagelt. Da in diesem Abschnitt verschiedene Oberbauvarianten und unterschiedliche Schienenplatten ausgelegt waren, musste wiederholt das

Werkzeug an die jeweilige Bauform angepasst werden.

Es war eine extrem arbeitsintensive Woche, die erfreulicherweise auch vom Wetter positiv unterstützt wurde – sonst wäre es kaum zu schaffen gewesen.

Der Baggerfahrer arbeitete von Montag bis Freitag mit größter Disziplin vom frühen Morgen bis in die Abendstunden und hielt nur eine halbstündige Mittagspause. Wie der Baggerfahrer haben wir uns auch in dieser Woche unser Essen auf die Baustelle mitgenommen. Einmal haben wir sogar im Arbeitswagen G201 auf dem Holzofen







Wasser gekocht und Würstel heißgemacht.

Dank des guten Wetters und großen Arbeitsfortschritts konnten wir auch die Restarbeiten im Steinhofgraben bei km 1,05 erledigen. Hier waren seit dem letzten Gleisbaueinsatz 2014 (damals ohne Bagger) noch 24 Schwellen zu tauschen.

Wo der vorhandene Schotter ausreichte, wurde durch den Bagger bereits ein stopffähiges Schotterbett vorbereitet; in Teilbereichen mit massivem Schottermangel wurde noch am Wochenende nach dem Baggereinsatz Neuschotter ausgebracht und vorverteilt.

Die Wochenenden danach wurden genutzt, um den Neubaubauabschnitt komplett mit der Gleisstopfmaschine der Höllentalbahn zu stopfen. Auch diese Arbeit konnte dank Maschineneinsatz deutlich schneller erledigt werden als mit unseren Handstopfgeräten. Jetzt muss nur noch der Schotter sauber verteilt werden, aber auch die „Gleisbaukosmetik“ macht Fortschritte! ■

Baggereinsatz bei der Höllentalbahn: Wie Zahnstocher schiebt der Bagger die neuen Schwellen unter das Gleis.

Foto: Albert Malli ▶







*Gruppenfoto bei der halbstündigen Mittagspause: v.l.n.r.: Ferdinand, Albert, Erich, Wolfgang, Heinrich (der Baggerfahrer), Andreas
Foto: Florian Strobl*

*Einsatz der Gleisstopfmaschine im Steinhofgraben. Hier wurden 24 Schwellen erneuert.
Foto: Albert Malli*



Ein Gesicht der ÖGLB: Johannes Strobl

Von Ferdinand Drexler

Er ist Mitglied der ersten Stunde und immer noch mit genauso viel Leidenschaft im Verein aktiv wie am ersten Tag. Mit ihm unterhielt ich mich im Café Domayer über seine ganz persönlichen Erinnerungen und Zugänge zu 40 Jahren ÖGLB.

Ferdinand: Wie bist du zur ÖGLB gekommen?

Hans: Diese Frage kann ich so nicht beantworten, denn ich war mit lieben Freunden Mitbegründer der ÖGLB, mit Hofrat Dr. Diemmer und Dr. Schiendl. Damit war auch mein erster Kontakt mit der ÖGLB die Vereinsgründung. Frühere Eisenbahnkontakte gab es bereits vor der ÖGLB-Gründung bei der Museumsbahn in Kärnten, bei der Gurktalbahn zu Ostern 1974. Da waren wir schon alle: Hofrat Dr. Diemmer, ein großer Protagonist für die Museumsbahn, Dr. Schiendl war dort auch aktiv und ich kurz nach Beendigung des Studiums, und wir haben miteinander die Eröffnung dieser Museumseisenbahn – der ersten in Österreich – zu Pfingsten 1974 erlebt.

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

Hans: Muss ich ganz ehrlich sagen, konkret nein. Es war aber sicher einer am Oberbau. Ich müsste lügen, ich weiß jetzt nicht mehr genau, wann wir 1977 nach der Gründung erstmalig gearbeitet haben.

Ferdinand: Waren eure ersten Arbeitstage alle am Oberbau?

Hans: Das war ziemlich gemischt. Schienenverbinder für die Stromrückleitung einbauen, Masten aufstellen, Laschenschrauben nachziehen, aber ich kann heute wirklich nicht mehr konkretisieren, was der erste Arbeitstag war. Möglicherweise, jetzt wo wir darüber reden, könnte es Folgendes sein: Wir haben nach der Einstel-



lung der St. Pöltner Straßenbahn einen Arbeitseinsatz in St. Pölten gehabt und dort Oberleitungsmaste für die ÖGLB, sprich für die Höllentalbahn, gerettet und auf ÖBB-Güterwagen verladen. Das war glaube ich einer meiner allerersten Einsätze für die ÖGLB.

Ferdinand: An welches Ereignis erinnerst du dich in den 40 Jahren der ÖGLB besonders gerne?

Hans: An die allererste Ausfahrt mit der Elektro-Lokomotive von Reichenau nach Hirschwang unter der Ägide des späteren Generaldirektor-Stellvertreters der ÖBB DI Hainitz. Das war sicher ein prägendes Erlebnis. Nach ich weiß nicht wie vielen Jahren fährt dort wieder die älteste betriebsfähige Elektrolok Europas auf der Spurweite 760mm.

Ferdinand: Was war für dich eine einprägsame Erfahrung?

Hans: Dass Österreich keine Technikkultur hat, weil unsere Tätigkeit nicht als Kulturaktion

verstanden wurde und wird sondern eher als Eisenbahn-Spielen.

Ferdinand: Welches Ereignis bedeutete für dich einen persönlichen Rückschlag?

Hans: Persönlich tue ich mir ein bisschen schwer. Es gibt aber eine Situation, wo ich wirklich fast am Verzweifeln war, als wir erkennen mussten, dass der Zustand der Strecke nach Einstellung des Güterverkehrs in einem extrem schnellen Maß verfallen ist und wir eigentlich nicht mehr daran geglaubt haben, dass wir das wieder in die Höhe bringen werden. Gott sei Dank wurde ich eines Besseren belehrt. Besonders die Mitarbeiter Erich Krones und Wolfgang Thier haben daran maßgeblichen Anteil.

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

Hans: Zum Ersten was Heiteres: Wenn man bei der ÖGLB im Höllental, aber auch im Ybbstal, mitarbeitet, braucht man kein Fitnessstudio, weil jede Arbeit an der Eisenbahn grundsätzlich Schwerarbeit ist, aber generell in der frischen Luft. Zum Zweiten: Es ist ganz, ganz wichtig, durch die Eigeninitiative ein bisschen

Hans Strobl, Mitglied seit der Gründung der ÖGLB 1977, beim Interview im Café Domayer

◀ Foto: Ferdinand Drexler

österreichische Technikkultur der Nachwelt zu erhalten.

Ferdinand: Was ist eigentlich deine Lieblingsstelle auf deiner Strecke, der Höllentalbahn?

Hans: Mit der Frage nach der Lieblingsstelle tue ich mir ein bisschen schwer, weil es so viele schöne Stellen gibt. Wenn man im Kurpark von Reichenau entlang der Schwarza spazieren geht, gibt es einen wunderschönen Blick hinüber auf die Kurhausbrücke. Und dann gibt es aber noch eine zweite Stelle: Das ist, nachdem wir von der Südbahn abzweigen, der Blick von unserer Bahn auf den Schwarza-Viadukt.

Ferdinand: Was willst du der ÖGLB für die Zukunft wünschen?

Hans: Der ÖGLB generell, dass sie weiterhin beide Bahnen betreiben kann, und damit verbunden ein Motivieren der Jugend für die Technik. Ich glaube, dass unsere Tätigkeit, so schwierig sie ist und zum Teil schon von relativ älteren Menschen betrieben wird, ganz wichtig für den Erhalt der technischen Kultur in Österreich ist.

Es ist für mich ein ganz, ganz großes Ziel, das weiter zu betrei-

ben und weiterzugeben; glücklicherweise haben wir ja doch in unserem Verein, insbesondere jetzt im Bereich der Höllentalbahn – von dem ich nur reden kann – auch einen gesunden, aktiven, jungen Nachwuchs.

Ein Highlight im heurigen Jahr war sicherlich ein Arbeitseinsatz im Jänner, wo alle Aktiven der Bahn an einem Tag in Hirschwang gearbeitet haben. Immerhin sind das zehn Personen, die das alles aus Liebe zur Technik, aus Liebe zur Eisenbahn freiwillig in der Freizeit ohne irgendeine Geldleistung machen. Das hat Zukunft! ■

Hans mit seinem Lieblingskollegen Erich beim Oberbau bei der Gleisbauwoche im Frühling 2015.

Foto: Albert Malli ▶



Johannes Strobl

Bei der ÖGLB seit: der Gründung (1977)
Ich bin aktiv auf der: Höllentalbahn

Drei Worte, die mich beschreiben: Optimist, aktiv, kulturbeseigert

Meine Tätigkeiten bei der ÖGLB: vorwiegend Oberbau, Wagenbau und
Betrieb, generell jede Erhaltungsarbeit, die gerade erforderlich ist.

Lokalbahn Versand

Bücher, Broschüren & DVDs

Bitte richten Sie die Bestellung an:
ÖGLB, Poschgasse 6, 1140 Wien
oder FAX-Nummer +43 1 932 28 30
oder E-Mail: info@lokalbahnen.at



Die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen

112 Seiten, 137 Fotos. Vereinschronik 1977-2005
Abriss über die Höllentalbahn und die Bergstrecke sowie alle Fahrzeuge und Fahrzeuglisten. Erinnerungen bekannter Persönlichkeiten aus dem Verein

statt €24,00 jetzt zum **Sonderpreis von nur €18,00**



Die Bergstrecke der Ybbstalbahn

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

€26,00



Die Lokalbahn und die Museumsbahn Payerbach - Hirschwang

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

€ 6,00



Die Fahrzeuge der Lokalbahn und Museumseisenbahn

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

€ 3,50



Die Fahrzeuge der ÖGLB

Ergänzungsband, 72 Seiten.

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

€ 4,00

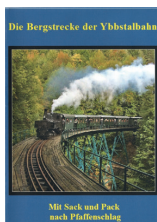


Eine Runde zum Vergnügen

Alles zu Geschichte, Technik, Fahrzeugen und Betrieb der Wiener Liliputbahn (381 mm).

230 Seiten, ca. 200 Fotos und Pläne, durchgehend in Farbe.

€ 18,00

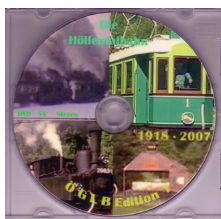


Die Bergstrecke der Ybbstalbahn

Die Bergstrecke im Wandel der Zeit, mit außergewöhnlichen Aufnahmen des Ötscherland-Express mit verschiedenen Lokomotiven.

110 min, DVD Video

Verbilligt! € 23,00



Die Höllentalbahn

Von der Lokalbahn Payerbach-Hirschwang zur Höllentalbahn.

Mit historischen Filmdokumenten, DVD Video

€ 16,00



Die Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegowina

1. Teil 1867 - 1918, 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

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.

2/2018

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

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

