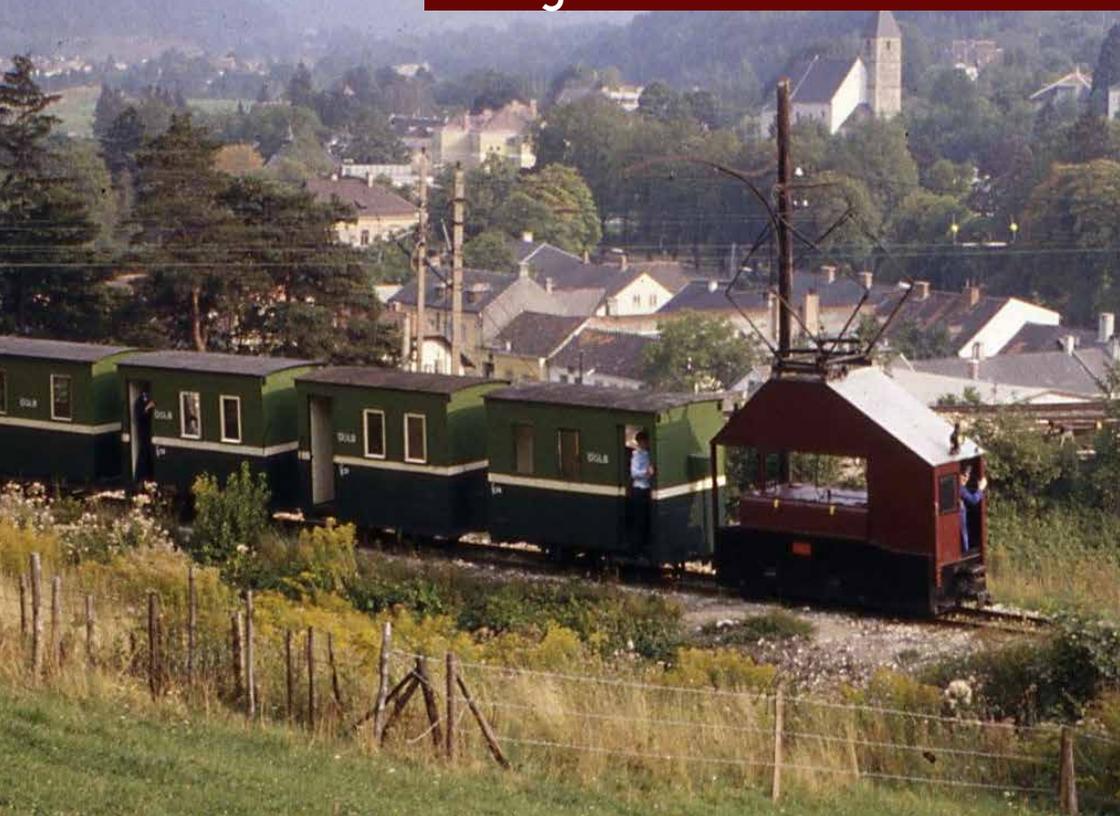


LOKALBAHN- EXPRESS

2/2019

Höllentalbahn

Bergstrecke Ybbstalbahn



Wissenswertes und Aktuelles der
Österreichischen Gesellschaft
für Lokalbahnen

ÖGLB Kalender

Am jeweils zweiten Mittwoch im Monat ist CLUBABEND:
Mit Diavorträgen oder Videos und aktuellen Infos von unseren Bahnen.
Ab 18:30 Uhr im Restaurant „Waldtzeile“, 1130 Wien, Speisinger Straße 2
(direkt neben S-Bahn Station „Wien Speising“ oder Straßenbahn 60, Hst. „Preyergasse“)
Beginn der Vorträge: ca. 19:00 Uhr.

Kein Clubabend im Juli und August

Mittwoch, 4.9.2019 Clubabend

Mittwoch, 9.10.2019 Clubabend

Titelbild: Dieses historische Bild zeigt den ersten Personenzug der ÖGLB mit E I und den Schoeller-Bleckmann-Wagen. Wir haben dieses Titelbild ausgewählt, weil wir heuer am 27. Juli ein rundes Jubiläum feiern: 40 Jahre Museumszüge bei der Lokalbahn Payerbach-Hirschwang („Höllentalbahn“).

Foto: Werner Schiendl

Rückseite: Kurze Verschnaufpause bei den Aufräumarbeiten nach diesem harten Winter bei der Ybbstalbahn-Bergstrecke. Mehrere umgestürzte Bäume blockierten die Strecke. Ende März war der Schnee schließlich so weit zurückgegangen, dass ein erster Erkundungszug auf die Strecke fahren konnte.

Foto: Ingo Wiener

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, Philipp Schneckner, Wolfgang Thier, Ingo Wiener; Chefredaktion: Albert Malli; Layout und Satz: Peter Mayrhofer, Antonia Hotter.

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 2019.



Liebe Leser

von Albert Malli

Von unseren beiden Bahnen und dem Verein gibt es in dieser Ausgabe zahlreiche Neuigkeiten zu berichten. Bei der Neuwahl des ÖGLB-Vorstandes wurde ein bedeutender Generationenwechsel eingeleitet.

Ich darf diese Zeilen nicht nur als Chefredakteur dieses Hefes, sondern erstmals auch als Vereinspräsident an Sie/dich richten. Alle drei Jahre wird statutengemäß bei der Hauptversammlung der ÖGLB der Vereinsvorstand gewählt. Die von rund 50 Vereinsmitgliedern besuchte Hauptversammlung am 10. April 2019 – in amikaler Atmosphäre im Gasthaus Waldtzeile – steht für einen epochalen geordneten Generationenwechsel. Vier langjährige Vorstandsmitglieder wurden auf eigenen Wunsch durch jüngere Kollegen abgelöst. Ich wurde zum Präsidenten der ÖGLB gewählt und löse nach mehr als vier Jahrzehnten Werner Schiendl ab, der der Vereinsspitze seit der Vereinsgründung 1977 angehört hat. Er wurde in der Versammlung zum Ehrenpräsidenten ernannt.

Werner ist glücklicherweise weiterhin auch Redaktionsmitglied und hat sehr aktiv an diesem Heft mitgearbeitet.

Ich darf mich auch an dieser Stelle bei allen anwesenden Mitgliedern für das Vertrauen bedanken. Es gibt ohnehin immer mehr zu tun, als helfende Hände da sind.

Das zeigt diese Ausgabe des Lokalbahnexpress an vielen Stellen ganz deutlich, etwa beim umfassenden Bericht von Wolfgang Thier über die statistische Auswertung der Leistungen der ÖGLB, angefangen von geleisteten Arbeitsstunden der ehrenamtlichen Mitarbeiter bis hin zu den gezählten Fahrgästen. Das zeigen aber auch die Berichte von unseren beiden Bahnen, die wieder eindrucksvoll beweisen,

Generationswechsel bei der HV

von Albert Malli

Alle drei Jahre wird statutengemäß in der Hauptversammlung der ÖGLB der Vereinsvorstand gewählt. Die von rund 50 Vereinsmitgliedern besuchte Hauptversammlung am 10. April 2019 - in gemütlicher Atmosphäre im Gasthaus Waldtzeile - steht für einen epochalen geordneten Generationswechsel.

Viele langjährige Vorstandsmitglieder werden auf eigenen Wunsch durch jüngere Kollegen abgelöst. Albert Malli wird Präsident der ÖGLB und löst nach mehr als vier Jahrzehnten Werner Schiendl ab, der dem ÖGLB-Vorstand seit der Vereinsgründung 1977 angehört hat. Er wird in der Versammlung zum Ehrenpräsidenten ernannt. Mi-

chael Heussler folgt als Vizepräsident nach 24 Jahren Hanns-Heinz Lukas in dieser Funktion nach.

Applaus im Saal, als der neue Vorstand ohne Gegenstimme gewählt ist. Der Stimme enthalten haben sich nur jene Mitglieder, die selbst zur Wahl gestanden sind. Werner Schiendl übergibt

Der Vorstand der ÖGLB

(ohne akademische Titel)

Präsident:	Albert MALLI
Vizepräsident:	Michael HEUSSLER
Finanzreferent:	Thomas G. SCHÄFER
Schriftführer:	Ferdinand DREXLER
Technische Referenten:	Wolfgang THIER (für die HB) Ingo WIENER (für die YB) Michael KALTENEGGER (für die YB)

das Amt des Vereinspräsidenten an Albert Malli, bisher seit 2010 stellvertretender Finanzreferent und hauptberuflich ORF-Redakteur und Vizechef bei Ö3. Werner hat in einer geordneten Übergabe das Amt in jüngere Hände gelegt und nach reiflicher Überlegung wegen Überschreitung des 75. Lebensjahres nicht mehr für eine weitere Periode kandidiert.

Gleiche Überlegungen hat Hanns-Heinz Lukas (im Vorstand

seit 1995) angestellt, der aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr zur Wahl angetreten ist. Neuer Vizepräsident ist Michael Heussler, hauptberuflich Lehrlokkführer der NÖVOG bei der Mariazellerbahn und seit 2010 Vorstandsmitglied der ÖGLB (als stellvertretender Schriftführer). Der bisherige Schriftführer Ronald Durstmüller ist beruflich mit der Liliputbahn so stark ausgelastet, dass auch er sein Amt nach 15 Jahren in jüngere Hände



Für das ÖGLB-Familienalbum (v.l.n.r.): Wolfgang Thier, Ronald Durstmüller, Michael Heussler, Oskar Schneider, Ehrenpräsident Werner Schiendl, neuer ÖGLB-Präsident Albert Malli, Manfred Schneider, Hanns-Heinz Lukas

Foto: Albin Michlmayr

legen wollte. Ihm folgt Ferdinand Drexler nach, im Hauptberuf Mitarbeiter im Bereich Gesundheits- und Soziale Dienste beim Roten Kreuz NÖ. Und auch Manfred Schneider hat aus persönlichen Gründen nach 12 Jahren Vorstandstätigkeit seine Funktion zurückgelegt. Ihm folgen als neue Technische Referenten der Ybbstalbahn-Bergstrecke Ingo Wiener, langjähriger Mitarbeiter bei Siemens, verantwortlich für die Geschäftsentwicklung im Bereich Motion-Control-Systems Machine-Tools in Südost-Europa, und Michael Kaltenegger, im Hauptberuf ÖBB-Lehrlokfürer nach.

Damit ergibt sich eine Verjüngung des ÖGLB-Vorstands von einem Durchschnittsalter von 61 auf nunmehr 48 Jahre – ein Generationenwechsel! Alle ehemaligen Vorstandsmitglieder bleiben aber mit vollem Engagement ÖGLB-Mitglieder und stehen dem neuen Vorstand mit Rat und Tat zur Seite. So ist sichergestellt, dass kein wertvolles Wissen verloren geht.

Keine Änderung gibt es beim ÖGLB-Finanzreferat und der Höllentalbahn: Der Steuerberater Thomas G. Schäfer bleibt Finanz-

referent (seit 2007) und Wolfgang Thier, pensionierter ORF-Techniker, Technischer Referent der Höllentalbahn (seit 1995).

Wer die 42. Hauptversammlung besucht hat, wurde aus erster Hand von den Technischen Referenten beider Bahnen über das abgelaufene Jahr und die Vorhaben im Jahr 2019 informiert. Ein Highlight war wie immer der informative Vortrag von Wolfgang Thier über die statistische Auswertung der Leistungen der ÖGLB, angefangen von geleisteten Arbeitsstunden der ehrenamtlichen Mitarbeiter bis hin zu den gezählten Fahrgästen. Der Geschäftsführer der NÖLB Betriebs-GesmbH. „Charly“ Becker gab einen informativen Bericht über das neue „Regionalprojekt Ybbstal“, das u. a. die Zukunft der Ybbstalbahn-Bergstrecke absichern soll: Abgestimmt mit dem Land NÖ wird der komplette Umbau auf Stahlschwellen bis 2023 in Aussicht gestellt, ebenso Verbesserungs- und Verschönerungsmaßnahmen für die Bahnhöfe Kienberg-Gaming und Lunz am See. Zu allen aktuellen und hier genannten Themen der Hauptversammlung finden Sie auch ausführliche Berichte in diesem Lokalbahnexpress.

Abschied vom Vorstand

Von Hannsheinz Lukas

Hannsheinz Lukas, der ja als Vizepräsident bei der Hauptversammlung am 10. April 2019 gemeinsam mit Werner Schiendl seine Vorstandsfunktion zurückgelegt hat, hielt eine launige Abschiedsrede, die wir Ihnen nicht vorenthalten wollen. Sie ist ein Zeugnis für jahrzehntelange gute Zusammenarbeit im ÖGLB-Vorstand und wahre Freundschaft auf Augenhöhe.

Sehr geehrte Mitglieder der ÖGLB, lieber Werner!

Es liegt in der Natur des Lebens, dass irgendwann einmal der Abschied kommt; der Abschied vom Beruf, von seinen persönlichen Vorlieben und Hobbies, von übernommenen Aufgaben und Funktionen.

Ich neige dazu, zu sagen: Lieber gehe ich freiwillig und überlasse jüngeren, dynamischen und ambitionierten Nachfolgern oder Nachfolgerinnen das Feld, als dass man mir von irgendeiner Seite nahelegt zurückzutreten. Und so beende ich mit dieser Hauptversammlung meine Tätigkeit als Vizepräsident der ÖGLB nach 24 „Dienstjahren“. Auch du hast vor einigen Monaten erklärt, dass du nach Überschreitung des 75.

Lebensjahres deine Funktion als Präsident der ÖGLB in jüngere Hände übergeben willst, was aber nicht bedeutet, dass du dich aus dem Vereinsleben zurückziehen willst. Wenn jetzt gewollt der Generationswechsel erfolgt, dann im Bewusstsein es jetzt tun zu müssen, da jetzt genügend Nachwuchskräfte zur Verfügung stehen, die das Erreichte weitertragen können.

In unserem gemeinsamen „Paarlauf“ seit unserem Kennenlernen als junge Mitarbeiter des Bundeskanzleramtes im Jahr 1974 haben wir beide - dank unserer Liebe zur guten alten Eisenbahn und den täglichen Anforderungen im Beruf - schnell in Freundschaft zu einander gefunden. Für mich war es klar, dass ich bei der Gründungsversammlung der ÖGLB im Februar 1977 Mitglied werde.

Werner wurde damals zum Obmannstellvertreter gewählt. Seit 1983 bis jetzt war er 36 Jahre lang gewählter Präsident der ÖGLB.

Gut sind mir noch Werners erste Aktivitäten bei der Gurktal-Museumsbahn in Erinnerung oder seine ersten Schritte für die herausfordernde Museumseisenbahn Höllentalbahn, die ja die erste Museumsbahn Niederösterreichs war. Aber Aufgeben war nicht das Unsrige! Je mehr Probleme, desto stärker war der Wille und das Motto der damals noch im alten Bahnhof Hirschwang, einem alten Arbeiterwohnhaus, untergebrachten jungen Aktiven der ÖGLB. Abgesehen von der „Sträflingsarbeit“ der ersten Fahrleitungs- und Streckensanierung gab es bei den Fahrzeugen genug zu tun, was man heute gemeinhin als „Tschoch“ (ein Alt-Wiener Wort für Schwerstarbeit) benennen würde.

Eines muss ich hier allerdings bemerken: Auch in den schwierigsten Situationen und unter miesesten Bedingungen dachte kein Einziger von uns ans Aufgeben. Es galt stets die Devise: Der Weg ist das Ziel! Und ich glaube, diese Devise gilt immer noch für die heute Aktiven.

Nachdem 1987 das ambitionierte und bereits finanziell abgesicherte Projekt der Verlängerung der Höllentalbahn bis zur Raxseilbahn insbesondere durch die politischen Intrigen des damals amtierenden Vizebürgermeisters von Reichenau verhindert worden war, dachte der querdenkende Geist Werner Schiendl an neue Möglichkeiten für eine Museumseisenbahn an einem anderen Ort. Dazu boten die damaligen Einstellungen von ÖBB-Schmalspurbahnen ab 1989 Chancen, aber auch Herausforderungen. Fazit: Mit neuerlichem „Tschoch“ wurde im Ötscherland ein neuer Museumsbahnbetrieb unter günstigeren regionalen Bedingungen gestartet und die einmalig schöne Ybbstalbahn-Bergstrecke reaktiviert. Dank Mithilfe des Landes Niederösterreich und Förderungen der EU konnte dieser Standort in den Folgejahren enorm ausgebaut werden und der „Ötscherland-Express“ wurde zu einem wesentlichen regionalen Tourismusanziehungspunkt.

Natürlich gab es in diesen Jahren viele Höhe- und Tiefpunkte, so vor allem der Niedergang der

Höllentalbahn, der erst durch die Aktivitäten von Wolfgang Thier ab 1995 umgekehrt wurde. Ab diesem Jahr stellte ich mich über Wunsch von Werner dem Verein für die Funktion des Vizepräsidenten zur Verfügung. Wer jetzt, nach all den schweren Zeiten glaubte, Werner werde ruhiger oder vielleicht etwas weniger umtriebig, irrte. 2013 erreichte er vorausschauenderweise die Verlängerung der Bergstrecke von Lunz/See nach Göstling/Ybbs, um im Falle der Unmöglichkeit, die Bergstrecke befahren zu können, eine Ausweichstrecke im Tal zu haben. Und dieser Fall trat leider schon 2015 durch die behindernden Aktionen der Veranstaltungsbehörde ein. Leider war danach dieser Strecke dank lokalpolitischer Kleinraumdenker und Eigenbrötler kein besonders großer Besuchererfolg beschieden und so wurde sie von der NÖLB nur mehr mit Sonderzügen befahren.

Derzeit gilt Werners Augenmerk dem großen Regionalprojekt Ybbstal (siehe Bericht in diesem Heft), das für den Ötscherland-Express insbesondere die Verbesserung der Oberbausituation zwischen Lunz und Kienberg sowie die Attraktivierung

der Bahnhöfe Kienberg und Lunz bringen soll. Hier sind Arbeit und Verhandlungsgeschick verlangt. Noch gibt es genügend wichtige Persönlichkeiten, die dich kennen und schätzen, damit du diesen Umstand zum Wohl unserer beiden Bahnen nutzen kannst.

Fast hätte ich noch den ÖMT (Verband österreichischer Museums- und Touristikbahnen) vergessen, dessen Vorsitzender du bist. Ich glaube, hier werden noch einige Aktivitäten beim Verkehrsministerium zugunsten der Museumsbahnen erfolgen, weil du ja jetzt weniger bei der ÖGLB zu tun hast.

„Nihilo trotzquam“, ein alter Spruch aus unserer Studentenzeit: Ich glaube nicht, dass du dich in deinem zweiten Pensionsabschnitt langweilen wirst, denn du bleibst ja auch noch als Autor erfolgreicher eisenbahnhistorischer Sachbücher aktiv!

Lieber Werner, als Ehrenpräsident wirst du nicht weniger Aufgaben zu besorgen haben, sondern es wird noch so manches Neue dazu kommen. Bleib gesund und freu dich des Lebens; wir wünschen dir, lieber Werner, alles Gute für den zweiten „Unruhestand“.

Vereinsstatistik 2018

von Wolfgang Thier

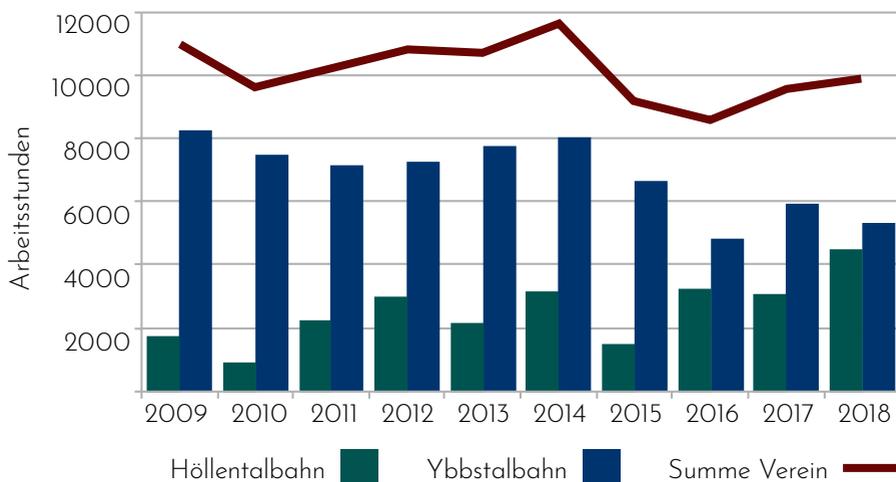
Der Rückgang der Leistungen der aktiven ÖGLB-Mitglieder in den Jahren 2015 und 2016 hat nach dem großartigen Aufwärtstrend des Jahres 2017 in allen Bereichen 2018 einer gewissen Konstanz mit leichter Zunahme Platz gemacht.

Leistungen der ÖGLB -Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter

Erfreulicherweise sind die ehrenamtlichen, freiwilligen und unbezahlten Leistungsstunden der aktiven Mitglieder weiter gestiegen. Es war zu erwarten, dass die Steigerung des Vorvorjahres von 11,2%

sich nicht stetig fortsetzen lässt – aber eine Steigerung um 3,8 % für Erhaltung und Betrieb unserer Bahnen ist ein sehr erfreulicher Erfolg in Zeiten, wo ehrenamtliche Leistungen immer kostbarer werden.

Gesamtsumme Arbeitsstunden ÖGLB 2009-2018



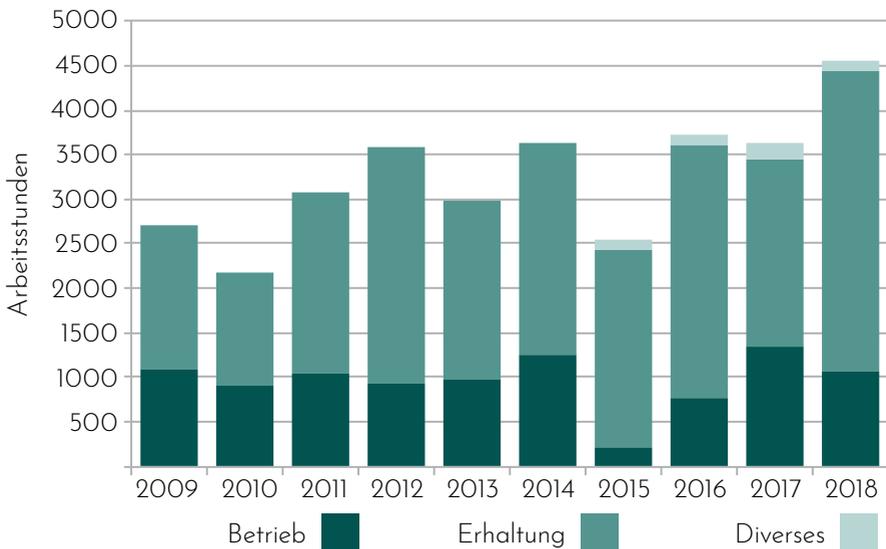
Diese Leistungen dürften auch im fachlichen und regionalen Umfeld erkannt worden sein. Öfter als bisher, wenn auch im überschaubaren Rahmen, darf sich die ÖGLB über Unterstützungen,

Förderungen und Sachspenden freuen.

Die linke Grafik zeigt, dass die ÖGLB am richtigen Weg ist – zum „Ausruhen auf den Lorbeeren“ ist es aber noch zu früh.

Höllentalbahn

Arbeitsstunden aktiver Mitglieder Höllentalbahn 2009-2018



2018 war für den Erhalt der Höllentalbahn ein großartiges Jahr: Eine Gesamtsteigerung der Leistungen um 25,5 %; im Bereich Erhaltung sogar um 59,6 %! Eine effiziente Disposition beim Betrieb und etwas weniger Züge

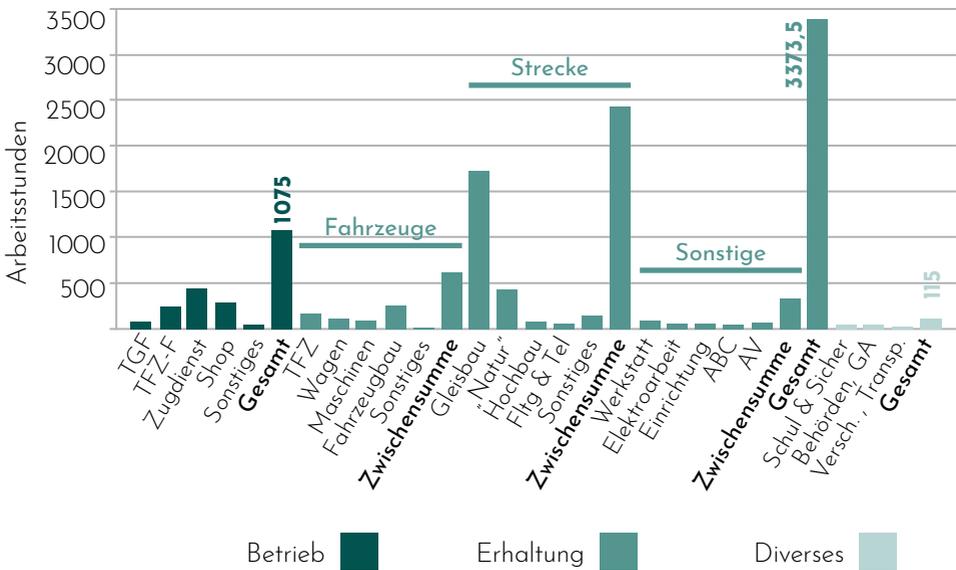
als 2017 führten zu einer Reduktion der Betriebsstunden, daher waren die hohen Erhaltungsleistungen möglich.

Von den 4.563,5 Arbeitsstunden im Beobachtungszeitraum wurden 23,6 % für den Betriebsdienst

(Plan- und Sonderzüge) benötigt; für Verwaltung „Vor Ort“ (Schulungen, Erfüllung behördlicher Vorgaben, ...) wurden 2,5 % verwendet. In die Erhaltung (Strecke, Fahrleitung, Hochbauten, Fahrzeuge, Einrichtungen, ...) konn-

ten 73,9 % investiert werden. Dies bedeutet, dass fast drei Viertel der Gesamtleistung für die üblicherweise schweren und/oder schmutzigen Aktivitäten rund um den Erhalt einer Bahn aufgewendet wurde.

Verteilung der ehrenamtlichen Leistungen - Höllentalbahn



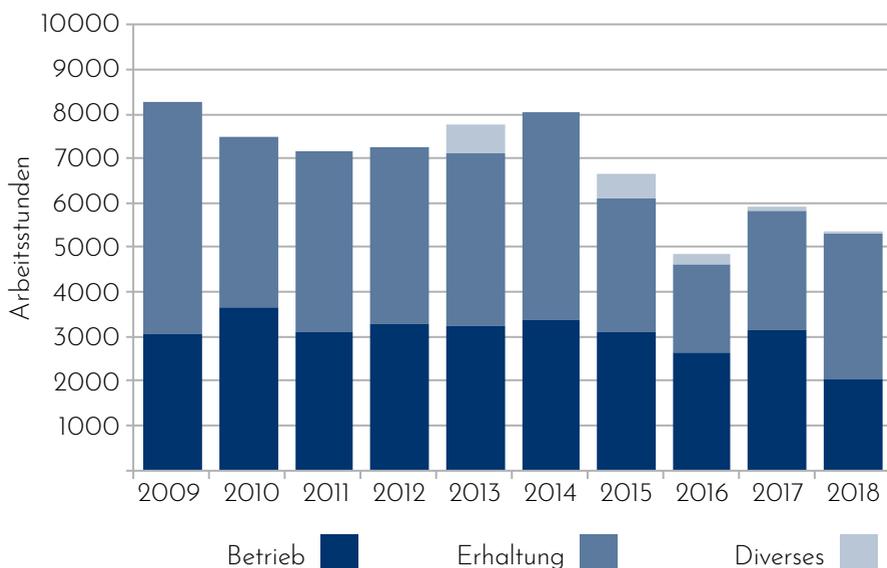
Wie die Grafik „Verteilung“ zeigt, waren wie in den vergangenen Jahren für die Erhaltung der Strecke die meisten Stunden erforderlich; verständlich bei

einer Erneuerung von über 550 Schwellen!

Einen ähnlich hohen Leistungswert gab es zuletzt im Jahr 2006.

Bergstrecke Ybbstalbahn

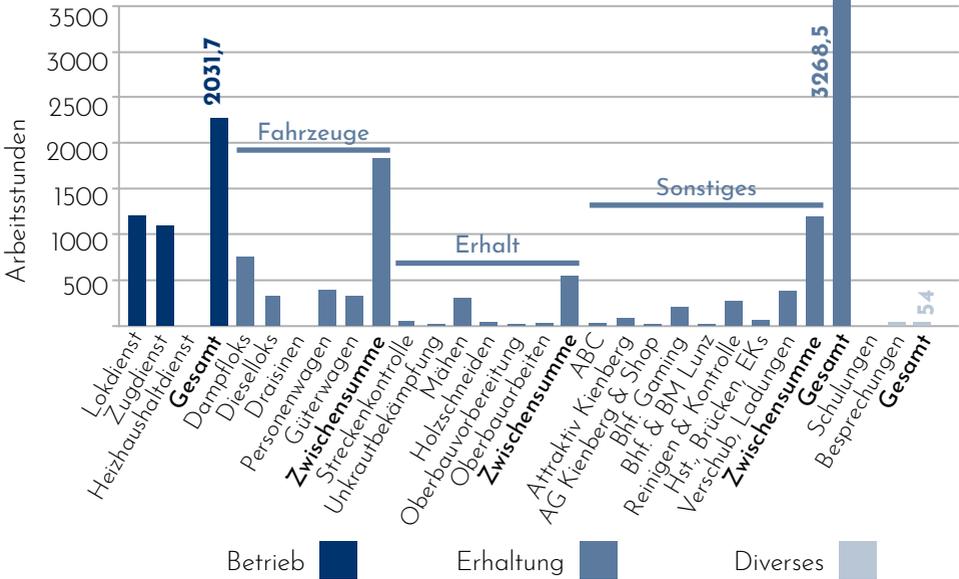
Arbeitsstunden aktiver Mitglieder Bergstrecke 2009-2018



Die Anzahl der ehrenamtlichen Arbeitsstunden hat in Summe um 9,5 % abgenommen. Der Rückgang erfolgte im Bereich Betrieb (Plan- und Sonderzüge) mit - 35,6 % bei annähernd gleicher Zuganzahl/Betriebstage; maßgeblich dafür war der Ausfall der Dampftraktion (mit großen Rüstzeiten), aber auch eine effizientere Disposition beim Betriebsdienst. Die Leistungen für die Erhaltung

der Bergstrecke konnte um + 21,8 % gesteigert werden. Es fällt dabei auf, dass sich besonders der Anteil der Fahrzeugerhaltung enorm gesteigert hat (+ 75,8 %). Die Leistungen für die Streckenerhaltung sind praktisch unverändert, für die sonstigen Erhaltungsarbeiten (Anlagen- und Hochbaupflege) stand 2018 leider deutlich weniger Zeit zur Verfügung (- 39,4 %).

Verteilung der ehrenamtlichen Leistungen - Ybbstalbahn



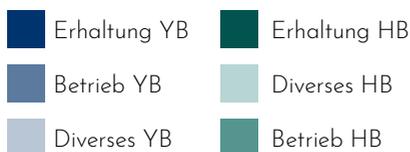
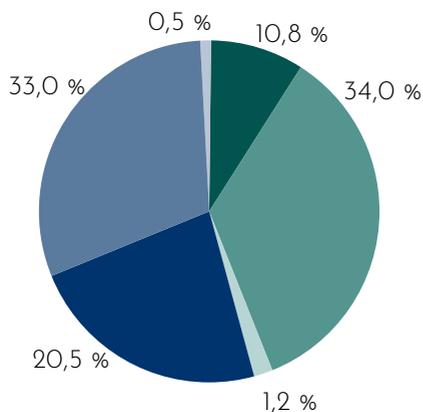
Ehrenamtliche Leistungen

Die Anzahl der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der ÖGLB ist bei der Bergstrecke Ybbstalbahn durch einige traurige Todesfälle auf 56 Aktive gesunken (- 4); die statistisch realistische Zahl von ÖGLB-Mitgliedern (jene Mitglieder mit mehr als 10 Arbeitsstunden) ist nur gering zurückgegangen

(51 statt 52).

Für die Höllentalbahn waren 17 Mitglieder (+3) aktiv, für die Ybbstalbahn 33 (-6) und ein Mitglied (-2) war bei beiden Bahnen tätig. Nachfolgend die zugehörigen Grafiken, die dies darstellen. Aus der Steigerung der Gesamtstunden bei etwas kleinerer Mit-

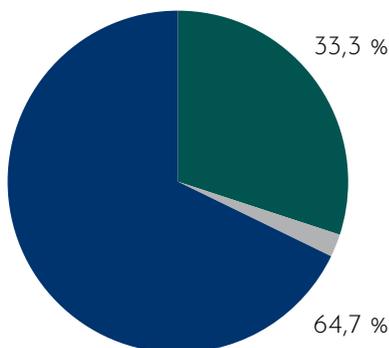
Leistungsaufteilung



YB: 54,0 %
(-7,9)

HB: 46,0 %
(+7,9)

Mitarbeitervergleich



YB: 33 (-6)

HB: 17 (-3)

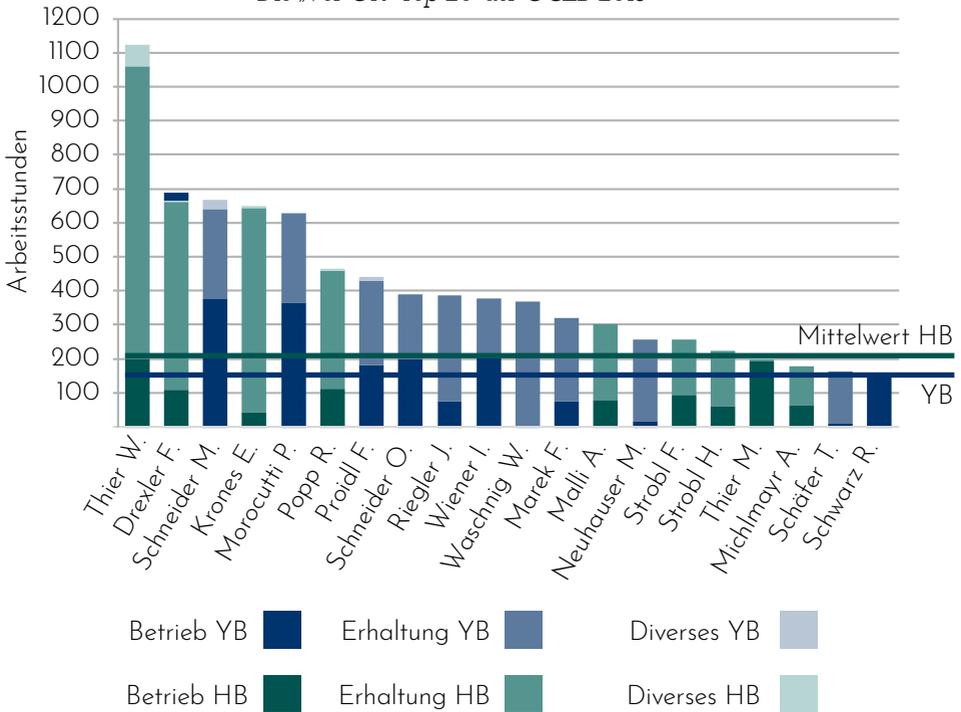
arbeiterzahl ist erkennbar, dass die durchschnittliche Beteiligung jedes Mitarbeiters (MA) am Gesamterfolg wieder gestiegen ist.

2017 waren es 170,5 Stunden / MA, im Jahr 2018 sind es 177,1 Stunden / MA (+3,9%). Die Durchschnittswerte 2018 betragen im Detail 205,2 Stunden / MA bei der Hölenthalbahn und 148,7 Stunden / MA bei der Ybbstalbahn.

Es wurden 2018 in Summe 9.917,15 freiwillige, ehrenamtliche Arbeitsstunden direkt bei unseren Bahnen („Vor Ort“) erbracht. Dies entspricht 248 Arbeitswochen oder etwa 4,8 Personenjahre!

Es möge gestattet sein, dass die aktivsten 20 Personen, die mehr als drei Viertel der Gesamtleistung vor Ort erbringen (83,2%), namentlich erwähnt werden (siehe Diagramm auf folgender Seite).

Die „Vor-Ort“-Top-20 der ÖGLB 2018

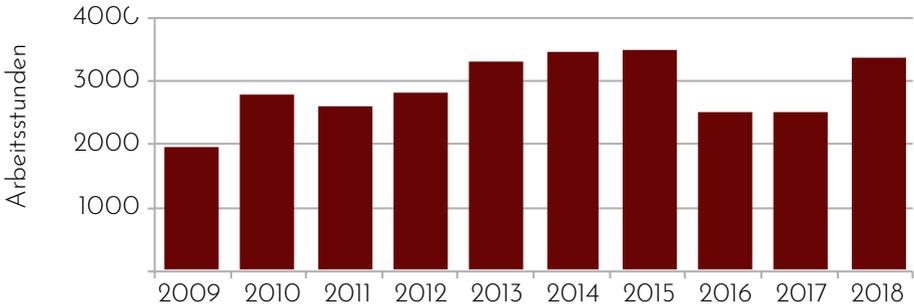


Ehrenamtliche Leistungen Administrativ

Mit den „Vor Ort“-Leistungen ist es 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 unbe-

dingt erforderlich; eher bemerkt wird der Aufwand für Bewerbung und Mitgliederinformation (Lokalbahnexpress, Homepages, Mitgliederinformationen etc.). Und leider wird der administrative Aufwand nicht weniger; 18 Mitglieder haben zumindest einige Stunden für die administrative Vereinsarbeit aufgebracht. Sechs davon erledigen den Großteil (86,5 %).

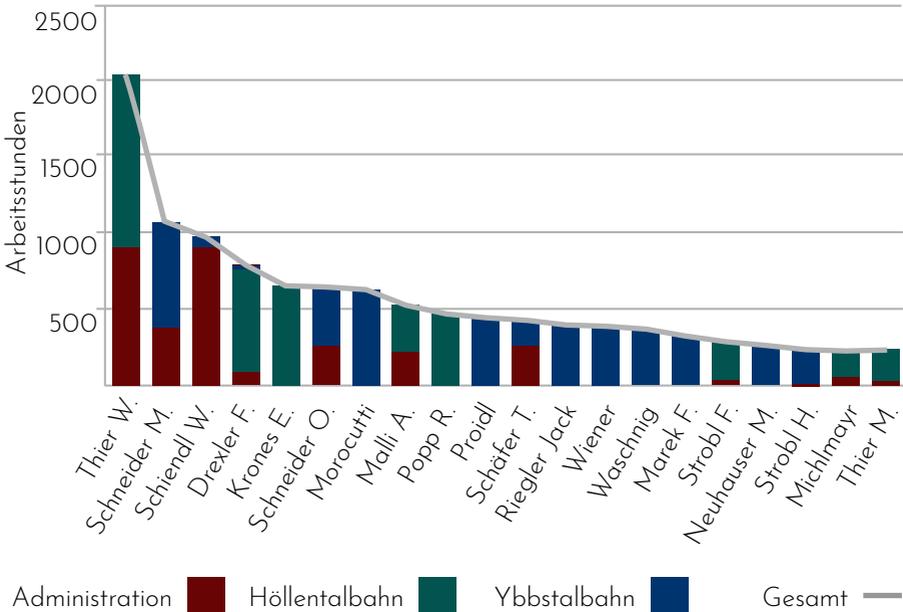
Gesamtsumme administrative Arbeitsstunden ÖGLB 2009-2018



Dieser „Büro-Aufwand“ entspricht 84,8 Arbeitswochen oder 1,6 Personennjahre; also etwa 1/4 aller Leistungen erfolgt im Hintergrund.

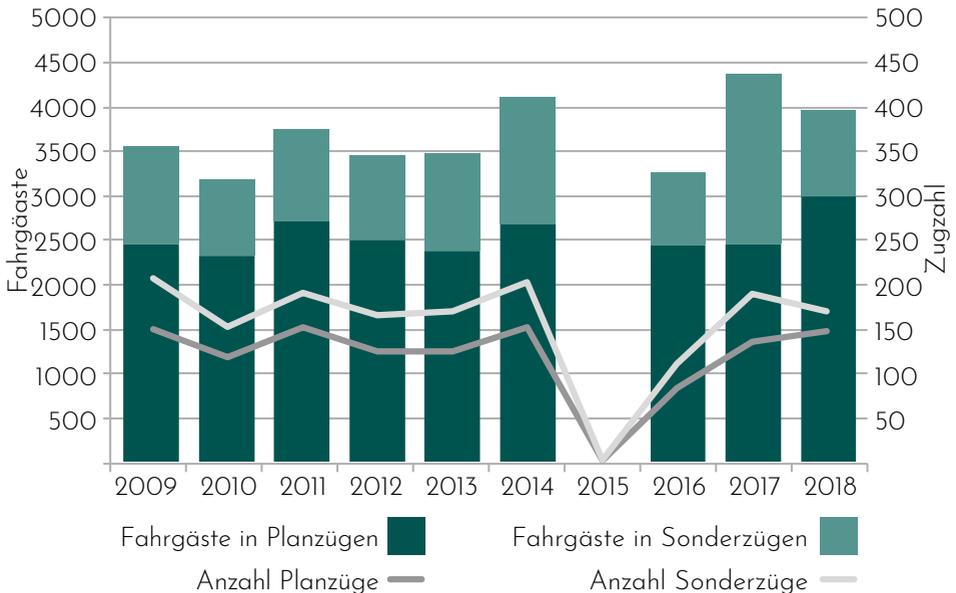
Unter Berücksichtigung des administrativen Aufwandes gibt es einige Verschiebungen bei den Top-20.

Die Top-20 der ÖGLB 2018



Betriebsstatistik Höllentalbahn

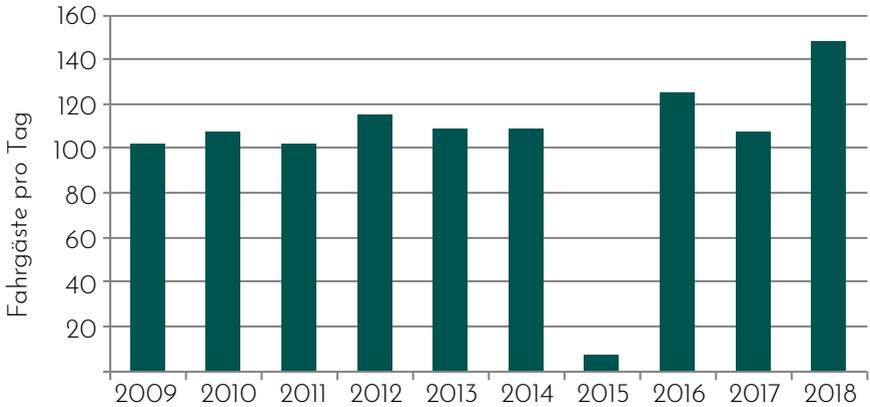
Beförderungsleistung Höllentalbahn 2009-2018



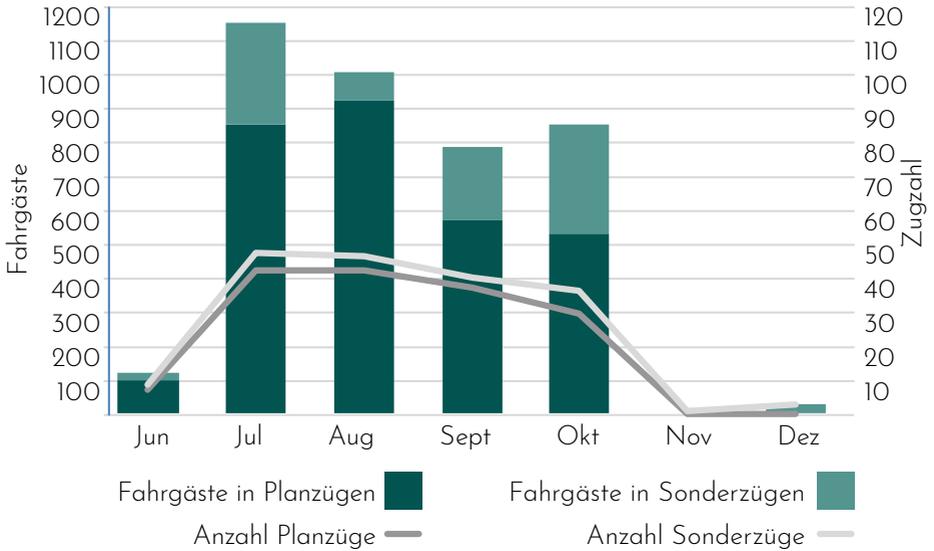
Die Fahrgäste in Planzügen haben deutlich zugenommen (+ 21,5%), während die Buchungen von Sonderzügen und der Besuch von Sonderveranstaltungen besonders bei der Höllentalbahn stark zurückgegangen sind (- 49 %). Gesamt betrachtet bedeutet dies einen Fahrgastverlust von 9,2 %. Der Anteil von Kindern/Jugendlichen ist jedoch um 4 Prozentpunkte auf 21,8 % gestiegen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Fahrplan-

änderungen 2018 – basierend auf der statistischen Auswertung von 2017 – zum Ziel geführt haben; den Fahrgastverlust im Bereich „Sonderzüge“ gilt es zu analysieren und darauf zu reagieren. Betrachtet man allerdings die Wirtschaftlichkeit, so ist die Auslastung der Sonderzüge um 20,6 % gestiegen – pro Betriebstag um + 31,5%. Sehr erfreulich ist auch der Summen – Auslastungswert (Planbetrieb und Sonderzüge):

Auslastung pro Tag Höllentalbahn 2009-2018



Monatliche Auslastung Höllentalbahn 2009-2018



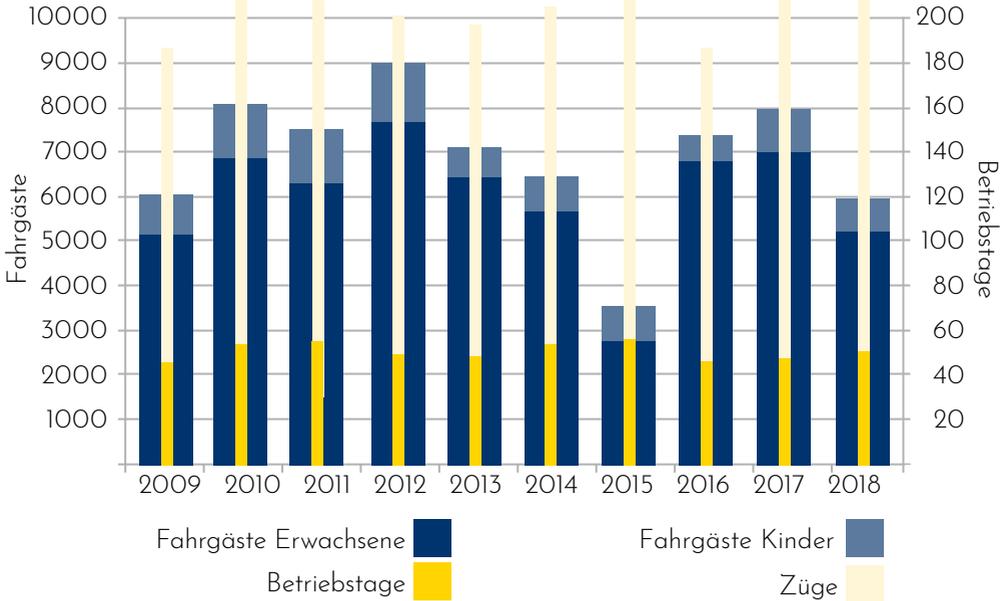
Wie die Grafik zeigt, sind dies die besten Werte seit zehn Jahren – wir sind auf dem richtigen Weg!

Dazu hat sicher auch die Ver-

längerung der Betriebssaison bis Ende Oktober beigetragen; diese wurde als Ergebnis aus den Statistiken der früheren Jahre probeweise erfolgreich eingeführt.

Betriebsstatistik Bergstrecke

Beförderungsleistung Bergstrecke 2009-2018



Wegen der Nichtverfügbarkeit der U.I konnten 2018 keine Züge mit Dampflokomotiven in Verkehr gesetzt werden – dies wirkt sich leider deutlich auf die Beförderungszahlen aus (- 25,9 %); Die Zuganzahl und die Betriebstage sind fast unverändert (- 4%).

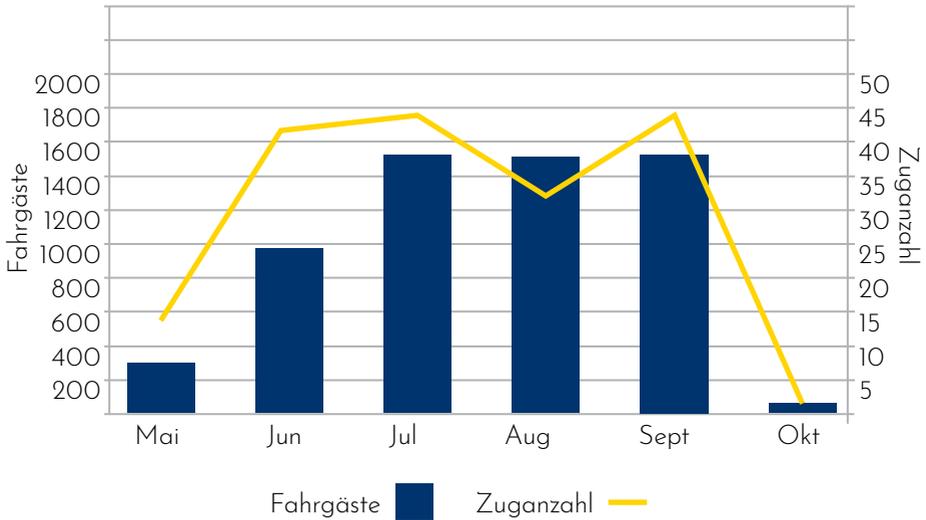
Der Anteil von Kindern/Jugendlichen ist um 2 Prozentpunkte auf 15,3 % gestiegen.

Bemerkenswert ist die ausgeglichene Auslastung der Züge über die Betriebsmonate (hellgelbe

Balken); an der Zuganzahl kann es nicht liegen. Diese Ausgeglichenheit sollte weiter erhalten bleiben – allerdings mit höheren Monatswerten!

Zur besseren Darstellung und Übersichtlichkeit stellen die „Langzeitdiagramme“ (seit Beginn als Museumsbahn) nur die Werte der letzten zehn Jahre dar. Dies betrifft natürlich nur die grafische Darstellung – die Daten sind alle vorhanden und können gerne beim Verfasser abgefragt

Monatliche Auslastung Bergstrecke 2009-2018



werden. Wenn man allerdings die großartigen Leistungen der ÖGLB, ihrer Betriebe und ehrenamtlicher Mitarbeiterinnen dar-

stellen will, muss man von obiger Vereinfachung abweichen (und auf einige Darstellungs-Details verzichten).

Betriebsstatistik ÖGLB

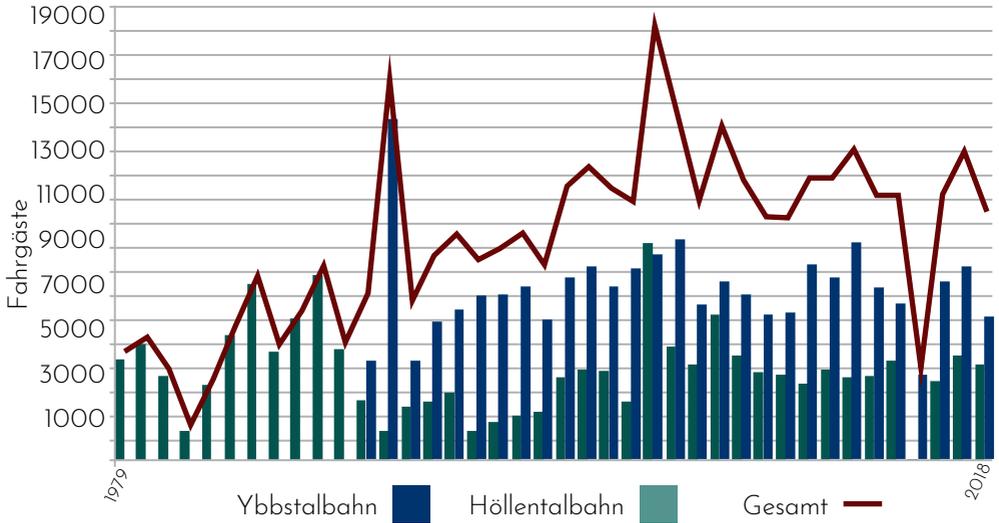
2018 haben die ÖGLB-Bahnen 9.897 Fahrgäste befördert (8.401 Erwachsene und 1.496 Kinder/Jugendliche); leider ein Rückgang von 20 % gegenüber 2017.

Somit nimmt die Fahrgastzahl 2018 nur den Platz 18 im 40-jährigen Beobachtungszeitraum ein. Seit dem Beginn als Museumsbahn verkehrte der Ötscherland

– Express an 1.346 Betriebstagen; 4.830 Züge wurden in Verkehr gesetzt.

Seit dem Betriebsbeginn als Museumsbahn verkehrte die Hölentalbahn an 1.014 Betriebstagen; 4.753 Züge wurden seit 1995 in Verkehr gesetzt (1979 bis 1995 wurde die Zuganzahl noch nicht erfasst).

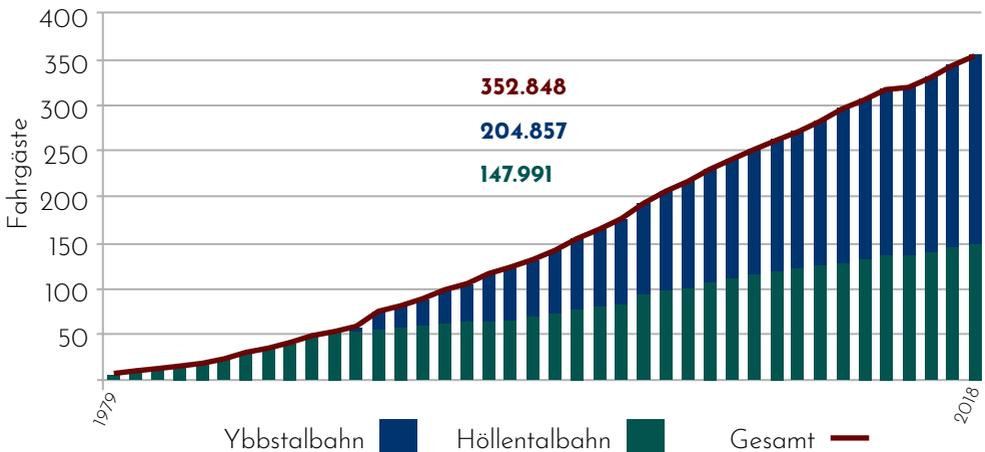
ÖGLB -Fahrgäste seit dem ersten Nostalgiezug



Die folgende Grafik zeigt, wie viele Gäste unsere Bahnen bereits besucht haben: Der Ötscherland-Express hat 2018 seinen

200.000sten Fahrgast begrüßt; der 150.000ste Fahrgast bei der Höllentalbahn wird heuer erwartet.

ÖGLB -Fahrgäste seit 1979



Regionalprojekt Ybbstal

von Werner Schiendl

Das Regionalprojekt Ybbstal soll die Zukunft der Ybbstalbahn-Bergstrecke sichern: So wurde ein kompletter Umbau auf Stahlschwellen bis 2023 in Aussicht gestellt. Nachdem Anfang des Jahres mehrere Artikel zu diesem Thema in den Regionalzeitungen erschienen sind, wollen wir alle uns vorliegenden Informationen sachlich darstellen.

Die ÖGLB und ihre beiden NÖLB GesmbH's erhalten seit exakt 30 Jahren die anspruchsvolle Bergstrecke der Ybbstalbahn, die von den ÖBB im Mai 1988 dauernd betriebseingestellt wurde und ohne unser geld- und arbeitsintensives Engagement schon längst abgebaut worden wäre. Diese 18 km lange Gebirgsstrecke wies damals 38 Prozent Stahlschwellen und 62 Prozent Holzschwellen auf; durch die vereinseigenen Umbauarbeiten wandelte sich dieses Verhältnis bis heute auf 45 % Stahlschwellen und 55 % Holzschwellen. Es ist augenscheinlich, dass wir aus eigener Kraft nicht imstande sind, den Prozess der naturgesetzlich ständig alternden Holzschwellen auf Dauer aufzuhalten, weshalb wir uns an den Streckeneigentümer, der seit 2010 das Land Niederösterreich ist, um Hilfe wandten.



Waidhofen/YBBS

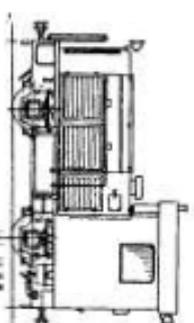
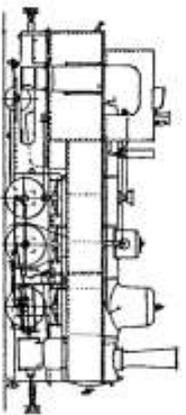
Regionsprojekt für Ybbstalbahn ist auf Schiene

Mandatare segneten Regionsprojekt für Ybbstalbahn ab. Schauwerkstätte und Strecke für Club 598.

Von **Andreas Kössl**. Erstellt am 27. Februar 2019 (05:01)



Bericht in der NÖN vom 27. Februar 2019



Ötscherland-Express

Historische Eisenbahn mit Dampf- und Diesellokomotiven

FAHRPLAN 2019

30. Betriebssaison

B E T R I E B S T A G E				Nikolofahrten	
km	von Kienberg YB nach Lunz am See	km	von Lunz am See nach Kienberg YB	Dezember	
Juni	Juli	August	September		
1. + 2. # 8. + 9. 15. + 16. # 22. + 23. 29. + 30. #	6. + 7. # 13. + 14. 20. + 21. 27. + 28. #	3. + 4. 10. + 11. 17. + 18. # 24. + 25. 31. #	1. # 7. + 8. # 14. + 15. 21. + 22. 28. + 29.	7. + 8. # Sonderfahrplan (Kienberg ab 10.00)	

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 Fahrpreistabelle.

Internet-Info: www.lokalbahnen.at

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

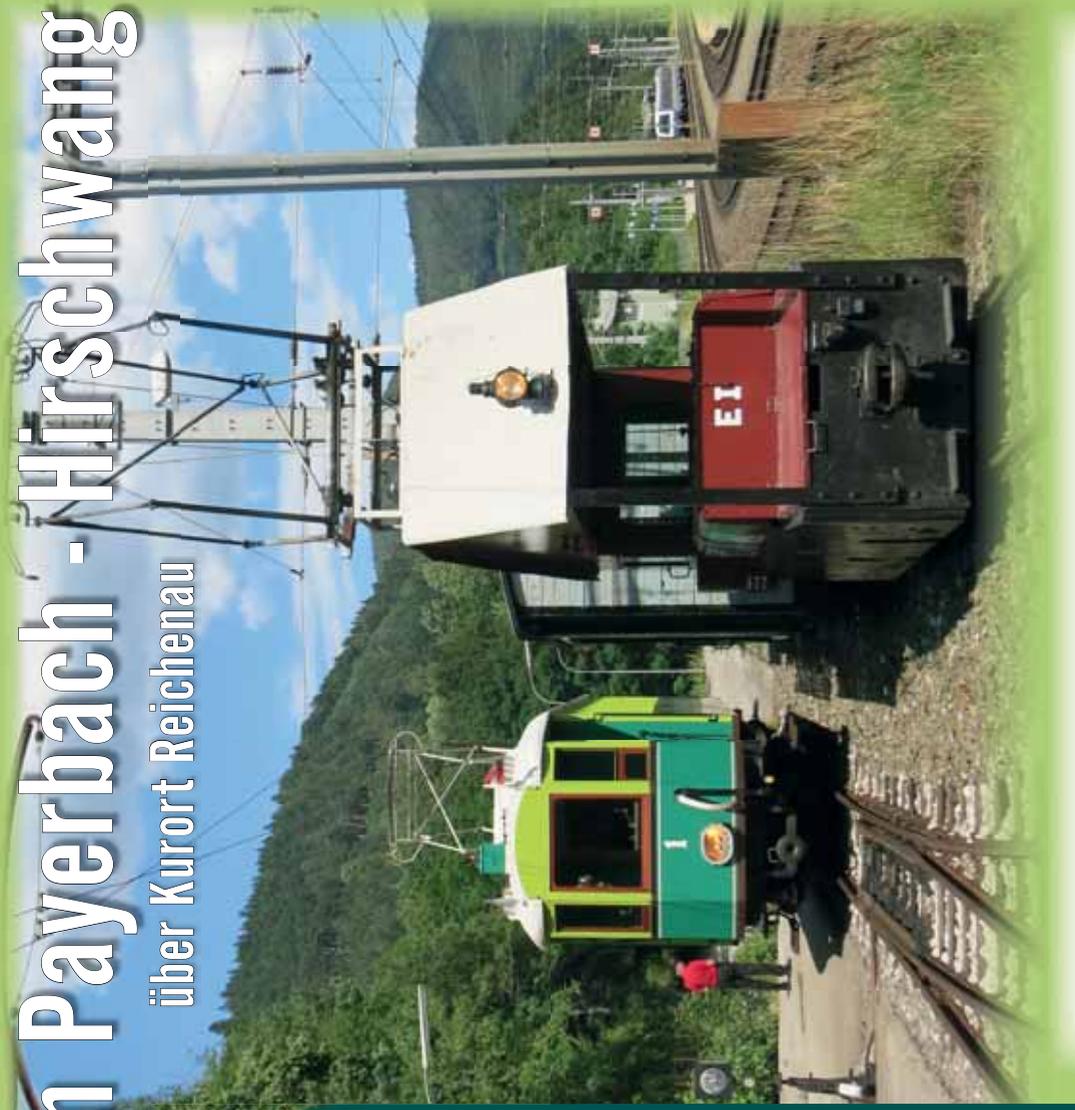
Lokalbahn Payerbach - Hirschwang

über Kurort Reichenau



Höllentalbahn

2019



Betrieb jeden SONN- und FEIERTAG vom 0. JUNI bis 27. OKTOBER

Historische Fahrzeuge

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

Am 20. Juni und 15. August werden die Züge 4 bis 8 von der Elektrolok E1 aus 1903 (ersatzweise Diesellok V 2 aus 1943) gezogen.

Sonderveranstaltungen

40 Jahre Museumszüge auf der LBP-H

27. Juli

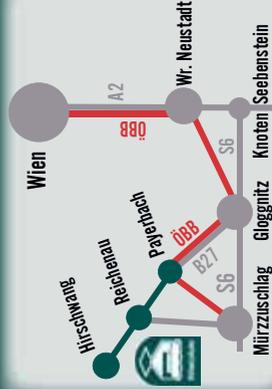
Mondweinfahrten

14. September

ORF - Lange Nacht der Museen

5. Oktober

(Eigener Fahrplan, tw. Sonderfahrpreise)



www.lokalbahnen.at

BEIHEFE JEDEI SONN- UND FEIERTAG VOM 9. JUNI BIS ZU 1. OKTOBER.

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 JUNI, JULI und AUGUST!

von Wien / Wr. Neustadt von Semmering / Mürtzschlag	10:08 9:52	12:08 11:52	14:08 13:52	16:08 15:52
Zug 1	Zug 3	Zug 5	Zug 7	
Payerbach LB ab	10:25	12:45	14:25	16:25
Kurhaus an	10:33	12:53	14:33	16:33
Reichenau an	10:38	12:58	14:38	16:40
Reichenau ab	10:40	13:00	14:40	16:47
Haaberg an	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 an	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 an	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 / Mürtzschlag	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 Lokalbahn“.



	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

Bestelle 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 ybsta1bahn@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

Nachdem im Jahr 2012 die bisher einzige Sanierungsmaßnahme an der Bergstrecke mit Finanzierung des Landes Niederösterreich im Ausmaß von 100.000 Euro vorgenommen wurde, obwohl der Landespressedienst – offensichtlich im Vorfeld der Landtagswahl – eine Gesamtanierung im Ausmaß von drei Millionen Euro angekündigt hatte (siehe Lokalbahn-Express 2/2012), geschah seither nichts. Unser Verein startete im Hinblick auf den sich ständig verschlechternden Oberbauzustand der Bergstrecke am 18.10.2013, 22.10.2014, 25.7.2015, 24.2.2016, 13.6.2017 und 11.9.2018 schriftliche Initiativen an die politischen Entscheidungsträger, dass hier dringendes Handeln erforderlich sei, wenn man an einem Fortbestand der Bergstrecke interessiert ist. Der notwendige finanzielle Aufwand zur Sanierung überschreite bei weitem die Möglichkeiten des Vereins und der NÖLB.

„Damit kann nach einer langen Diskussion hier endlich ein positiver Schlusstrich gezogen werden.“

—
*Waidhofens Bürgermeister
Werner Krammer*

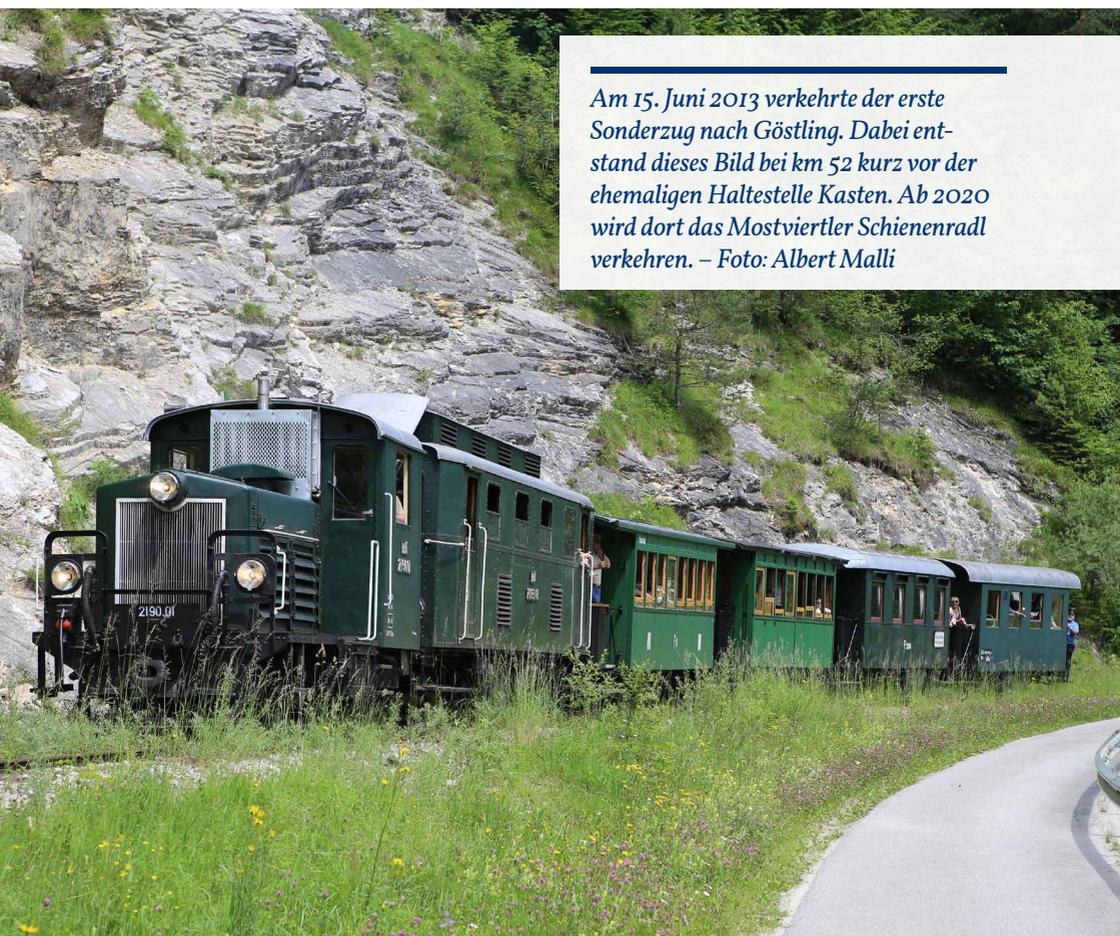
Dieser Hilferuf fand nun endlich bei der Politik Gehör, wobei auch für die Probleme des mit uns befreundeten Vereins Club 598 in Waidhofen eine dauerhafte Lösung gefunden werden soll. Der Geschäftsführer des Kulturparks Eisenstraße, Nationalrat Mag. Andreas Hanger, setzte eine konstruktive Initiative: Am 7.11.2017, 3.10.2018 und 1.2.2019 fanden regionale Besprechungen über die Zukunft der Reste der Ybbstalbahn unter Einbeziehung der Geschäftsführer der NÖLB statt, deren Ergebnisse in ein großes Regionalprojekt mündeten. Besonders erwähnt werden muss, dass die neue Geschäftsführerin der NÖVOG, Frau Mag. Barbara Komarek, all diesen Problemen gegenüber eine sehr positive Haltung eingenommen hat.

Im Februar 2019 wurde das von der Eisenstraße und den betroffenen Gemeinden ausgearbeitete Regionalprojekt „Ybbstalbahn 2019 bis 2023“ von der Kleinregion Ybbstal-Eisenstraße ein-

stimmig beschlossen und dem Landesfinanzreferenten Ludwig Schleritzko vorgestellt. Es umfasst alle schienengebundenen Angebote des oberen Ybbstales und enthält wesentliche Punkte für die beiden an der Ybbstalbahn tätigen Vereine Club 598 und ÖGLB bzw. ihrer NÖLB-Betriebs GesmbH.

In Summe umfasst dieses Projekt fünf Teile von Waidhofen/Ybbs bis Kienberg-Gaming:

1. Gesamtbetrachtung des öffentlichen Verkehrs in Waidhofen (Citybahn)
2. Schauwerkstätte für Club 598 in Waidhofen/Ybbs
3. Attraktivierung der Bahnhöfe Lunz am See und Kienberg-Gaming
4. Sanierung der Bergstrecke zwischen Lunz und Kienberg
5. Mostviertler Schienenradl zwischen Stiegengraben und Lunz.



Am 15. Juni 2013 verkehrte der erste Sonderzug nach Götting. Dabei entstand dieses Bild bei km 52 kurz vor der ehemaligen Haltestelle Kasten. Ab 2020 wird dort das Mostviertler Schienenradl verkehren. – Foto: Albert Malli

Für den von uns bisher betreuten Bereich zwischen Kienberg-Gaming und Göstling/Ybbs bringt das folgende Änderungen:

Wegen der Ablehnung eines weiteren Nostalgiebahnverkehrs durch die Gemeinde Göstling und deren Wunsch, den Radweg zwischen Stiegengraben und Göstling auf die bisherige Bahntrasse der Ybbstalbahn zu verlegen, müssen wir unseren fallweisen Verkehr zwischen Lunz und Göstling per 31.12.2019 aufgeben. Die Gleisanlagen zwischen Stiegengraben und Bhf. Göstling werden in der Folge abgebaut. Der Abschnitt Lunz – Stiegengraben soll ab 2020 auf Wunsch der Gemeinde Lunz durch das Mostviertler Schienenradl betrieben werden, das bis 2018 von Ruprechtshofen nach Reisenhof verkehrte.

Als für uns wesentliche Neuerung wird der restliche auf alten Holzschwellen liegende rund acht Kilometer umfassende Abschnitt der Bergstrecke Ybbstalbahn durch die NÖVOG mit 1,5 Millionen Euro zwischen 2020 und 2023 auf lang haltende Stahlschwellen umgebaut. Die dafür notwendigen Stahlschwellen liegen seit dem Abbau des Ab-

schnitts Göstling – Groß Hollenstein im Jahr 2013 in Lunz am See und Holzapfel auf Lager. Dafür wurde aus dem Gemeindeverband Radwegeverein durch Statutenveränderung der „Verein Ybbstal“ gebildet, dem auch – obwohl nicht im Ybbstal gelegen, aber an der Bergstrecke liegend – die Marktgemeinde Gaming beigetreten ist. Da die NÖVOG derartige Investitionen nicht für eine private GesmbH wie die NÖLB tätigen darf, sondern nur für öffentliche Institutionen, wird der Prekariatsvertrag für die Bergstrecke an diesen Gemeindeverband übertragen, der in der Folge die Strecke wiederum an die NÖLB Betriebs GesmbH. langfristig verpachtet.

Teil dieses großen Regionalprojekts ist auch die Attraktivierung der Bahnhöfe Lunz am See und Kienberg-Gaming durch entsprechende Investitionsmaßnahmen. Die Details sind in Ausarbeitung.

Damit verbunden ist der mit der ÖGLB und der NÖLB bereits mit dem Club 598 vereinbarte Zusammenarbeitvertrag, der dazu führen wird, dass der Club 598 einen Betriebsstandort in Lunz am See erhält und nach Sanie-

rung der Bergstrecke auf dieser ab 2023 mit ihrer historischen Ybbstallok Yv.2 im Rahmen des Betriebs der NÖLB Betriebs GesmbH. die Strecke von Lunz nach Kienberg-Gaming befährt. Bekanntlich ist der Einsatz der Yv.2 wegen ihres größeren festen Radstands auf den alten Holzschwelen betrieblich nicht verantwortbar – die von der ÖGLB eingesetzten Dampflok U.1 und Uv.1 sind aufgrund ihres (beweglichen) Krauss-Helmholtz-Gestells wesentlich oberbaufreundlicher und können daher darauf

fahren. Ab dem kompletten Umbau der Bergstrecke auf Stahlschwelen, voraussichtlich 2023, besteht dieses technische Problem nicht mehr.

Hoffen wir, dass die Schlusssagen der beteiligten Politiker sich bewahrheiten:

„Damit kann nach einer langen Diskussion hier endlich ein positiver Schlussstrich gezogen werden. Ein touristischer Bahnbetrieb auf der Bergstrecke ist damit sicher gestellt.“ (Bürgermeister Werner Krammer, Waidhofen/Ybbs; Quelle: NÖN, 27. Februar 2019) ■



Oberbau durch Bäume beschädigt

Von Ferdinand Drexler, Philipp Schneckler und Ingo Wiener

Der von großen Schneemengen und tiefen Temperaturen geprägte Winter stellte das Team der Ybbstalbahn vor große Herausforderungen auf der Strecke, die sie aber nicht von Erhaltungsarbeiten an Fahrzeugen und Oberbau abhielten. Im Frühling galt es aber in erster Linie die Strecke wieder befahrbar zu machen und die zahlreich umgestürzten Bäume zu entfernen.

Mehrere umgestürzte Bäume blockierten die Strecke bei der Wetterbachbrücke

Ende März war der Schnee schließlich so weit zurückgegangen, dass ein erster Erkundungszug auf die Strecke fahren konnte, bei dem die Strecke bis kurz vor der Wetterbachbrücke freigeschnitten und die Straßenquerungen gereinigt werden konnten. Dort bildete eine Gruppe umgestürzter Bäume das vorläufige Ende. Ein ganzes Gleisjoch wurde durch umgestürzte Bäume talwärts verschoben und das talseitige Gleis um ca. fünf Zenti-

meter nach unten gedrückt. Die Schadstelle konnte an diesem Tag noch soweit abgemindert werden, dass ein Befahren mit der Draisine in Schrittgeschwindigkeit möglich war.

Neue Stahlschwellen im Bereich der Haltestelle „Gasthaus zur Paula“

Bereits am 29. Dezember 2018 wurden 36 Stahlschwellen vom Bahnhof Lunz am See mit dem Auto zum Bereich der Haltestelle „Gasthaus zur Paula“ transportiert und für einen späteren Einbau ausgelegt. Weitere 16 Stahlschwellen wurden zum Bahnhof Kienberg-Gaming gebracht und dort zwischengelagert.

Am 6. April konnte die Strecke schließlich bis Lunz am See vollständig freigeschnitten, die Stei-

Mehrere umgestürzte Bäume blockierten die Strecke bei der Wetterbachbrücke. Beim Freischneiden war viel Umsicht gefordert.

◀ Foto: Ingo Wiener

ne aus dem Gleis entfernt und der Bahnhof Lunz am See erreicht werden, wobei sich die Stelle bei der Wetterbachbrücke (km 62,3) als besonders fordernd herausstellte. Bei der Befahrung zeigte sich aber, dass es bei Kilometer 66 eine weitere Schadstelle gab, bei der das Gleis sowohl talseitig verrückt als auch die talseitige Schiene nach unten ge-

Zusätzlich wurde das beim Freischneiden in den Bahnseitengräben zwischengelagerte Holz nach Kienberg-Gaming abtransportiert. In einem weiteren Arbeitseinsatz wurde begonnen, die durch die umgestürzten Bäume beschädigten Brückengeländer zu reparieren. Anschließend wurden die Oberbauarbeiten im Bereich der Haltestelle „Gasthaus zur Paula“ fortgesetzt. Alte Holzschwellen konnten unter Zuhilfenahme eines Minibaggers gegen die ausgelegten Stahlschwellen getauscht werden.



*Maschinelle Unterstützung beim Einzel-schwellentausch: Ein Minibagger zieht die alte Holzschwelle hinaus und schiebt die neue Stahlschwelle in das freie Fach.
Foto: Philipp Schnecker*

drückt wurde. Das Gleis konnte im Laufe des Aprils in zwei Arbeitseinsätzen in seiner Lage wieder korrekt ausgerichtet und gestopft werden.

Die Mitarbeiter der Bergstrecke begannen im Anschluss daran sofort mit den Vorbereitungsarbeiten für die nächste Gleisbaustelle: In den Einschnitten zwischen dem Bahnhof Pfaffenschlag und der Haltestelle Holzappel ist es notwendig, Gleisbögen, welche ausschließlich auf Holzschwellen liegen, zu stabilisieren. Dafür wurden vom Bahnhof Lunz am See Stahlschwellen

in den betreffenden Abschnitten für einen Einbau ausgelegt. Zusätzlich wurden in der Haltestelle Holzapfel bei der Weiche Spurhalter eingezogen.

Neben all diesen Arbeiten auf der Strecke fanden auch wesentliche betriebswichtige Aktivitäten im Bahnhof Kienberg-Gaming statt. An allen Fahrzeugen für den Betriebsdienst wurden durch Manfred und Oskar über mehrere Tage die jährlichen anstehenden Revisionsarbeiten durchgeführt. Zusätzlich konnten Fortschritte an der Reparatur der Vakuumbremsanlage des historischen YB-Kohlenwagens K 113 erreicht werden, sodass sein Einsatz in Arbeitszügen nun wieder bald möglich sein wird.

Als Oberbaumaßnahme konnten die Bockschwellen der Weichen 27 und 28, an denen die vielen Betriebsjahre auch nicht ohne Folgen vorübergegangen waren, ersetzt werden.

Am 23. April wurde mit einer Befahrung der Strecke Kienberg – Göstling und detaillierten Messungen der Unfallstelle der 2190.01 und den vielen Weichen in den Bahnhöfen das jährliche Streckengutachten durch den gerichtlich beideten Sachverständigen für Oberbau Hans Vondra erstellt.



Schwellentausch ist auf einer Museumsbahn schwere Handarbeit. Mit vereinten Kräften schrauben Reinhard und Philipp die Schrauben der ersten Bockschwelle fest. Foto: Reinhard Schwarz

Damit ist eine wesentliche Voraussetzung für den Betrieb in der neuen Saison ab 1.6.2019 gegeben. ■

U.1: Betriebsfähigkeit rückt näher

Von Thomas G. Schäfer

Der Winter ist erfahrungsgemäß jener Zeitraum, in welchem temperaturbedingt auch Arbeiten im Heizhaus Kienberg in den „Winterschlaf“ fallen. Es ist zwar der Wille vorhanden, alleine es fehlt an der Temperatur. Umso intensiver wurde im Frühjahr an der weiteren Aufarbeitung der U1 gearbeitet.

Beim heizerseitigen Dampfventil (siehe auch Bericht im letzten Lokalbahnexpress), welches für den Betrieb des Injektors erforderlich ist, wurde die Ventilwelle inklusive dem Gegenstück neu gefertigt und anschließend eingebaut. Außerdem wurden Dichtungspackungen von am Dampfverteiler befindlichen Ventilen neu gesetzt und die Hahnküken am Wasserstandsanzeiger neu eingeschlif- fen.

Im Bereich des Führerstandes konnten diverse Bleche von einem befreundeten Stahlbauunternehmen angefertigt und montiert werden. Im Bereich des Trieb- und Fahrwerks konnten diverse Lagerschmierungen re-

vidiert werden. Die einwandfreie Funktionsfähigkeit der Schmierpresse mit Förderung bis zu den Schmierstellen ist wieder gegeben. In der Zwischenzeit wurde auch der technische Zustand der Bremsanlage mit Vakuum einer

Die sichtlich zufriedene Lokmannschaft nach Probefahrt vor dem Heizhaus in Kienberg. – Foto: Thomas G. Schäfer



Fremdquelle (Anschluss unserer 2093.01) erhoben. Die Bewegung des Bremskolbens erreichte den erforderlichen Weg.

Am 13. April 2019 war es endlich soweit: Ein erstes Anbrennen im neuen Jahr wurde durchgeführt. Es konnte der erforderliche Betriebsdruck erreicht werden; im Bereich des Kessels funktionierten sämtliche Einrichtungen zu unserer Zufriedenheit. Allerdings zeigten sich Probleme beim Bremsschieber (das ist der Luftsauger, welcher das Vakuum für die Saugluftbremse erzeugt). Aus diesem Grund konnte eine Probefahrt zunächst nicht stattfinden.

Nachdem die Ursache gefunden war und hier in weiterer Folge eine Lösung umgesetzt werden konnte, gab es am 25. April 2019 bei strahlendem Wetter den nächsten Versuch, um entsprechende Funktionsproben unter Druck durchzuführen. Nach entsprechenden Kontrollen des Kessels und des Fahr- und Triebwerks, konnte nach zaghaften ersten Schritten im Bereich der Zugförderung in Kienberg eine erste Probefahrt als Lokzug durchgeführt werden. Lionel als Triebfahrzeugführer, ich als Heizer und dies alles unter den wachsamen Augen von Peter, der übrigens unser beider „Dampf-



lokvater“ ist. Diese erste Probefahrt führte uns bis zur Haltestelle Gaming.

Bei dieser Fahrt wurden vor allem die Funktionsweise des Fahr- und Triebwerks kontrolliert, also ob hier ein ruhiger und gleichmäßiger Lauf gegeben ist und die Wirkungsweise des Kessels bei geringer Belastung sowie die Wirkung der Bremsanlage. Zu diesem Zweck wurden sowohl bei der Hin- als auch bei der Rück-

fahrt etliche Schnellbremsungen durchgeführt und die Bremswege kontrolliert – alles zu unserer Zufriedenheit. Nach erfolgter Fahrt wurde unsere alte Dame (das darf „Mann“ beim Baujahr 1898 durchaus schon sagen) in der Zugförderung entsprechend versorgt und abgestellt. Es sind noch etliche Arbeiten erforderlich; allerdings war die Probefahrt ein wahrer Motivationsschub in Richtung Fertigstellung und Wiederinbetriebnahme für den Planbetrieb. ■



*Die U.1 erreicht bei ihrer ersten Probefahrt am 25. April 2019 die Haltestelle Gaming.
Foto: Thomas G. Schäfer*

Freischnitt, sanierte Abstellgleise

von Ferdinand Drexler

Dieser Winter war im Höllental von großen Schneemengen, Schneestürmen und tiefen Temperaturen geprägt. Dies hielt das Team aber nicht von Erhaltungsarbeiten ab, die sich naturgemäß zu Jahresbeginn vor allem auf die Remise konzentrierten. Mit den ersten milden Temperaturen und der Schneeschmelze dehnten sich die Arbeiten sogleich auch auf die Außenbereiche und die Strecke aus.

Plattformen des Beiwagen B11 erstrahlen in neuem Glanz

Nachdem die alten Bodenleisten des originalen L.B.P.-H.-Beiwagens B11 bereits an den Enden teilweise gesplittert und ausgebrochen waren, müssen bis zum nächsten Fahrzeuggutachten Sanierungsmaßnahmen unbedingt durchgeführt werden. Zu diesem Zweck wurden neue Leisten beschafft, welche in der Werkstätte in Hirschwang zugeschnitten, gebohrt und lasiert wurden.

Parallel dazu wurden die alten Bodenleisten im B11 entfernt. Dabei zeigte sich, dass

sich der originale Holzboden in einem ausgezeichneten Zustand befindet, woraufhin entschieden wurde, das vorhandene, in Hirschwang eingebaute, Linoleum vollständig zu entfernen. Die aus der LBP-H-Zeit stammenden Altlöcher im Boden wurden anschließend vor der Montage der neuen Leisten verschlossen und der Boden lasiert.



*Neue Bodenleisten für den Beiwagen B11
Foto: Ferdinand Drexler*



*Die beiden Hallenzufahrtsgleise wurden vergangenen Herbst komplett saniert. Die Schwellen der anschließenden Weiche „B“ wurden inkl. der beiden langen Bockschwellen heuer getauscht.
Foto: Reinhard Popp*



*Bei solchen Aufnahmen aus der Vogelperspektive denkt man heute gerne an den Einsatz einer Fotodrohne. Weit gefehlt. Dieses Foto hat Reinhard Popp vom Turmwagen aus geschossen. Es zeigt das im Planbetrieb nicht mehr verwendete Gleis zwischen der 2006 errichteten Haltestelle Hirschwang und dem alten, leider heute verfallenen, Bahnhof Hirschwang in Blickrichtung vom Bahnhof aus. Künftig wird das Gleis vor der Wegquerung im Bild enden.
Foto: Reinhard Popp*

Gleis- und Fahrleitungsarbeiten im Bereich Hirschwang

Die Arbeiten für die Sanierung der beiden Abstellgleise entlang des Werkskanals in Hirschwang, der sogenannten „Kanalgleise“, konnten weitgehend abgeschlossen werden. Der Strauchschnitt im letzten Abschnitt des nördlichen Kanalgleises wurde fertiggestellt. Danach wurden die benötigten restlichen Kurzschwellen vorgebohrt und am Kanalgleis für den Einbau bereitgelegt, welcher kurz darauf stattfand. Außerdem konnte mit dem Einbau der letzten Einzelschwellen die Sanierung des Gleises 4 neben der Halle in Hirschwang erfolgreich beendet werden. Unmittelbar danach begann der Schwellentausch der Weiche „B“ im Hallenvorfeld, der bereits teilweise abgeschlossen ist.

Ende April wurden anschließend die letzten, im ehemaligen Bahnhof Hirschwang hinterstellten Güterwagen auf die sanierten Kanalgleise überführt. Der Bereich des ehemaligen Bahnhofs Hirschwang wird seit 2006 im Betrieb nicht mehr befahren und nur mehr als Ab-

stellgleise genutzt, zudem ist das im Besitz der Mayr-Melnhof AG stehende Bahnhofsgebäude bereits sehr baufällig und nicht mehr repräsentativ. Anschließend wurde die Fahrleitung vor dem Bahnhofsbereich beim zukünftigen Gleisende abgespannt und mit dem Abbau der Fahrleitung und der Masten begonnen. Die Fahrleitungsteile wurden anschließend aufgearbeitet und genauso wie die Masten für eine spätere Wiederverwendung gelagert.

Großräumiger Lichtraumfreischnitt und Fahrleitungsarbeiten

Unmittelbar nach der Schneeschmelze wurde entlang der Strecke mit großflächigen Ausschneidearbeiten begonnen: Als erstes konnte im Steinhofgraben der Hang zwischen der Privatquerung Weinzettl und der Steinhofgrabenbrücke vollständig gerodet und zwölf Güterwagenladungen Schnittgut abtransportiert werden. Anschließend wurde die gesamte Talhofschleife freigeschnitten – diesmal waren es elf Güterwagenladungen. Als dritter Abschnitt erfolgte die Payerbacher Rampe zwischen km 0,7



Der Schnitzzug bestehend aus der Diesellok V10 und drei Flachwagen bei Schneedörfel, wo der Hang komplett gerodet wurde. – Foto: Albert Malli

und der Steinhofgrabenbrücke, deren talseitiger Hang ebenfalls komplett gerodet werden konnte. Somit bieten sich den Fahrgästen im Sommer wieder prächtige Ausblicke auf das Schwarza-Viadukt der Südbahn einerseits sowie auf die Theaterstätte im Talhof und das Schneebergmassiv andererseits. Als letzter Abschnitt wurde der Kurhausbogen zwischen der Querung untere Schneedörfel-Straße und der Kurhausbrücke sowie im Bereich des Bahnhofs Reichenau ausgeschnitten.

Vor der ersten elektrischen Fahrt in diesem Jahr waren ei-

nige kleinere Arbeiten an der Fahrleitung notwendig: Im Bereich des Bahnhofs Reichenau wurden zwei Querdrähte repariert. Zusätzlich wurden bei der Kurhausbrücke Justierarbeiten durchgeführt, mehrere Anker nachgeschlagen und auf der gesamten Streckenlänge erfolgte eine Bügelprobefahrt.

Beim Gabelstapler wurden die Bremsbeläge der Vorderräder, welche nach vielen Betriebsjahren erhebliche Abnutzungserscheinungen zeigten, ausgebaut und parallel dazu auch alle Teile der Vorderachse gereinigt. Da es keine nietbaren Bremsbeläge mehr gibt,

mussten sie von einer Fachwerkstätte neu beklebt werden.

Erste Sonderfahrt mit seltener Zugzusammensetzung

Am 12. April fand die erste Sonderfahrt in dieser Saison für die „Forschungsgesellschaft Schiene Straße Verkehr“ statt. Auf Kundenwunsch wurde die E-Lok E I zusammen mit dem originalen L.B.P.-H.-Beiwagen BII in Verkehr gesetzt. Die Teilnehmer zeigten sich von der Höllentalbahn und den Leistungen der Mitarbeiter für Erhalt und Betrieb sehr beeindruckt. ■



*Vor der ersten elektrischen Fahrt in diesem Jahr waren einige kleinere Arbeiten an der Fahrleitung notwendig: Im Bereich des Bahnhofs Reichenau wurden u.a. zwei Querdrähte repariert.
Foto: Reinhard Popp*

*Bei der ersten Sonderfahrt des Jahres wurde auf Wunsch die E-Lok E I zusammen mit dem originalen L.B.P.-H.-Beiwagen BII in Verkehr gesetzt. Der komplett freie Ausblick auf das Schwarza-Viadukt der Südbahn ist den Ausschneidearbeiten erst Wochen davor zu verdanken.
Foto: Ferdinand Drexler*



Ein Gesicht der ÖGLB: Florian Strobl

Von Ferdinand Drexler

Ein Leben mit der ÖGLB. Florian ist als Sohn des Gründungsmitglieds Hans Strobl im wahrsten Sinn des Wortes im Verein aufgewachsen. Im Gasthaus „Waldzeile“ unterhielt ich mich mit Florian über seine persönlichen Erinnerungen an vier Jahrzehnte ÖGLB.

Er war schon als Kind mit dem Papa bei der Bahn und hat bald als junger Erwachsener mit Umsicht bei Gleisbauarbeiten oder bei der Sanierung des Hallendachs der Remise Hirschwang mitgearbeitet. Dank seiner langjährigen Erfahrung gibt es bei „Flo“ keinen Handgriff, den er noch nicht kennen könnte. Heute unterstützt uns der 43-jährige EDV-Fachmann auch bei der Pflege der ÖGLB-Mitgliederdatenbank und den Aussendungen per E-Mail.

Ferdinand: Wie bist du zur ÖGLB gekommen?

Florian: Im Prinzip ist die ÖGLB zu mir gekommen, und nicht ich zur ÖGLB, weil ich sozusagen hineingeboren bin. Nachdem mein Vater einer der Mitgründer des Vereins ist, gab es für mich keinen Erstkontakt, sondern die ÖGLB war für mich seit der frühesten Kindheit immer ein Teil meines

Lebens. Ich glaube, ich bin der einzige im Verein, der nicht weiß, wie sich ein Leben ohne ÖGLB anfühlt. Bei mir war sie einfach immer da!

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

Nein, wirklich nicht, das ist so lange her. Seit ich drei oder vier Jahre alt war, bin ich regelmäßig mitgefahren. Seit ich ungefähr zehn Jahre alt war, bin ich auch immer wieder zu Arbeitseinsätzen mitgekommen. Das heißt, wirklich erinnern an den ersten Arbeitseinsatz kann ich mich daher nicht. Da sind viele Erinnerungen, auch aus der frühen Kindheit, an Baustellen, zum

Florian in der kleidenden Uniform als Lokführer auf der Diesellok V2.

Foto: Albert Malli ▶



Beispiel als auf der Payerbacher Rampe die Telefonleitung verlegt wurde und an Gleisbaustellen in Haaberg oder im Bereich des Bahnhofs Hirschwang, aber den ersten Arbeitseinsatz, den gibt es in meinen Erinnerungen nicht.

Wie war es für dich als kleiner Bub zwischen den Erwachsenen?

Das war lustig, weil alles wie eine große Familie war. Es haben mich alle irrsinnig nett behandelt. Ich war halt immer der kleine Bub, bei vielen auch heute noch, wenn sie mich anreden, und das finde ich sehr lustig. Für mich war das immer wie eine Familienerweiterung, aber auch irgendwie anders, da sich hier Dreißig- bis Vierzigjährige zusammengeschlossen haben und ein zehnjähriger „Gschrapp“ mitten drin war. Freundschaften haben sich daraus entwickelt; ich habe sie immer nur positiv in Erinnerung und kein einziges negatives Erlebnis aufgrund des Altersunterschiedes im Kopf.

Flo als Kind auf der Fahrradraisine, im Hintergrund ist die Dampflo „Floriana“ zu sehen, die vor zwei Jahren nach Rumänien verkauft wurde.

Foto: Hans Strobl ▶





FLORIANA

White M.U. 22,863
Black M.U. 23,877
Red M.U. 23,877

An welches Ereignis erinnerst du dich gerne zurück?

Das ist schwer zu beantworten, aber mir sind eigentlich die Mondscheinfahrten, die es früher bei der Höllentalbahn gegeben hat, besonders in Erinnerung geblieben. Wir fuhren mit dem Dampfzug einmal von Hirschwang nach Payerbach und dann nach Reichenau. Dort war eine Grillparty, bei der wir auf kleinen Grillern zu zweit oder zu dritt für fünfzig bis sechzig Personen gegrillt haben. Meistens waren ein „Quetschenspieler“ und ein Gitarrist dabei, die Heurigenlieder gesungen haben. Irgendwann in der Nacht zwischen elf Uhr und Mitternacht sind wir dann mit dem Dampfzug wieder nach Payerbach und zurück nach Hirschwang gefahren. Das war einfach ein Abenteuer und vor allem mit dem Dampfzug mit der U.I in der Nacht über den Berg zu fahren war sowieso immer ein besonderes Erlebnis.

Was war für dich eine besonders einprägsame Erfahrung?

Da gibt es nicht eine einprägsame Erfahrung, sondern das waren viele. Nachdem ich schon so früh dabei war, habe ich sehr viel gelernt. Handwerklich bin ich sicher nicht ungeschickt,

habe sehr viele Dinge in verschiedensten handwerklichen Bereichen dort gelernt und viele Erfahrungen im Sinn von Teamwork und Eisenbahn im Allgemeinen gemacht, denn wenn man sich für die Eisenbahn interessiert, heißt das nicht, dass man auch kann und weiß, was zu tun ist. Aber gerade Teamwork, Eisenbahnbetrieb und der Umgang mit den Kunden – denn unsere Fahrgäste sind unsere Kunden – ist ganz ein wichtiger Part und hat sicher auch meine Kindheit und Jugend geprägt. Die einprägsamste Erfahrung ist eigentlich die Reaktion in meinem Freundeskreis im Schulalltag gewesen, wenn ich von meinem Hobby erzählt habe. Das hat eigentlich keiner verstanden, weil es kaum jemanden gibt, der die Ehre und die Möglichkeit hat, bei so einem Verein mitzuarbeiten und es in Wahrheit auch niemand wirklich versteht, wenn er es nicht selber macht. Die Reaktion von Mitschülern, Freunden und Kollegen war daher anfänglich eher verständnislos, aber wenn man es ihnen erklärt hat, dann haben sie es schon verstanden, und ich habe auch ein paar Freunde dazu gebracht mitzukommen.

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

Für mich als persönlich Betroffener nicht, aber der Brückenunfall vor elf Jahren war, unabhängig von den persönlichen Schicksalen, die dahintergestanden sind, sicher ein Rückschlag, und damit war auch die Angst verbunden, dass es mit der Bahn jetzt vorbei sein könnte. Ansonsten gab es keinen wirklichen Rückschlag, der mich persönlich betroffen hat.

Gab es auch Ereignisse, die für dich im positiven Sinn Wendepunkte waren?

Die betriebsfähige Wiedererrichtung des Payerbacher Triebwagens, die stets das oberste Ziel im Verein war und mir schon als kleinstem Bub immer im Kopf herumgeistert ist, war und ist für mich nach wie vor ein persönliches Highlight. Und auch sagen zu können, mit der ältesten betriebsfähigen E-Lok der Welt fahren zu dürfen, denn diese Berechtigung haben nur fünf Personen und zu denen gehöre ich. Darauf kann man schon stolz sein.

Wie war das für dich, als der Triebwagen nach so langer Zeit wiederkam?

Wie es geheißsen hat, dass der Triebwagen jetzt wiederkommen wird, war das am Anfang sehr

surreal. Ich war in das Projekt nicht besonders involviert und dann war er plötzlich hier. Da habe ich gedacht, jetzt reden wir seit fast dreißig Jahren davon, dass der Triebwagen wiederkommen soll und dann ist er plötzlich da und fährt. Ich kann mich noch an die Eröffnungsfahrt erinnern, es hat damals geschneit, ich habe sogar meine Kinder mitgenommen, die sonst nicht wahnsinnig viel Interesse für die Museumsbahn haben, und dann ist der Triebwagen tatsächlich wieder gefahren. Das Echo vom Publikum ist sensationell gewesen, und es ist jedes Mal außerordentlich positiv, mit Fahrgästen darüber zu sprechen. Außerdem hat man jetzt ein mediales Zugpferd, denn wer sonst kann behaupten, dass der Original-Triebwagen wieder auf seiner Strecke fährt?

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

Ich würde sagen, dass ihn auf jeden Fall viel anstrengende Arbeit aber auch viel Spaß, sowohl im Umgang mit dem Fahrgast, der im Prinzip unsere Bezahlung ist, als auch im Umgang mit dem Team, erwartet, weil es, egal wie anstrengend die Arbeit ist, im Team immer Spaß macht und einer vom anderen lernt. Versu-



Florian Strobl

*Ich bin bei der ÖGLB seit 1985
Ich bin aktiv auf der Höllentalbahn*

*Drei Worte, die mich beschreiben: humorvoll, im Betriebsdienst fordernd,
offen für Neuerungen*

Meine Tätigkeiten bei der ÖGLB: Gleisbau, Betrieb, Vereinsarbeit

che immer wissbegierig zu sein und aufzunehmen, wenn dir andere Tipps geben. Es ist noch nie ein Meister vom Himmel gefallen und es gibt selten jemanden, der in einem Eisenbahnverein anfängt und sofort alles weiß. Das heißt, alles was man dort macht, macht man vermutlich zum ersten Mal, und wenn es Leute gibt, welche die Arbeiten schon länger machen, einfach deren Ratschläge annehmen. Es ist nicht so, dass man als obergescheiter Lehrer daherkommt, sondern man versucht, dass jemand Fehler vermeidet, die man selbst schon gemacht hat. Aufpassen ist auch besonders wichtig, denn Sicherheit ist stets das oberste Gebot bei der Eisenbahn. Es ist keine Märklin-Eisenbahn, es ist eine große, hier sind viele Tonnen Gewicht in Bewegung und die Sicherheit ist immer die oberste Prämisse, egal wie viel Zeit verloren geht, wenn man auf die Sicherheitsaspekte achtet. Das muss unbedingt sein.

Florian ist stolz darauf, mit der ältesten betriebsfähigen E-Lok der Welt fahren zu dürfen, denn diese Berechtigung haben nur fünf Personen und zu denen gehört er.

◀ Foto: Albert Malli

Was ist die Lieblingsstelle auf deiner Strecke, der Höllentalbahn, und warum?

Die „schönste Stelle“ ist die gesamte fünfeinhalb Kilometer lange Strecke zwischen den Bahnhöfen Hirschwang und Payerbach. Der Thalhof ist schon sehr schön, vor allem mit dem imposanten Gebirge im Hintergrund, aber eine besondere Erinnerung aus der frühesten Kindheit ist eigentlich der alte Bahnhof Hirschwang, wo ich mich und viele heute leider teilweise nicht mehr lebende Mitglieder sehe. Das hat sich bei mir eingepägt.

Du bist vom Beginn an im Verein dabei und hast früher auch auf der Ybbstalbahn Dienste gemacht. Dieses Jahr feiern wir 40 Jahre Museumsbahnverkehr in unserem Verein. Wenn du die Zeit von den ersten bis zu den heutigen Museumszügen der Höllentalbahn oder Ybbstalbahn Revue passieren lässt: Wo siehst du Veränderungen?

Es hat sich viel verändert und die Änderungen sind glaube ich gleichzeitig positiv wie negativ. Früher hat man es viel lockerer genommen. Man hat Museumszüge geführt, es hat eigentlich kaum Spielregeln gegeben. Das hat sich heute im positiven Sinn verändert, denn es wird viel mehr auf Sicherheit geachtet, es wird um-

sichtiger und nach vorgegebenen Regeln gehandelt. Ohne das von damals schlecht reden zu wollen, hat es sich im Laufe der Zeit einfach dahingehend entwickelt und das ist gleichzeitig positiv wie negativ. Das Positive ist natürlich der Sicherheitsaspekt und dass alles sehr geordnet abläuft, das Negative unter Anführungszeichen ist, dass man viel mehr darüber nachdenken muss, was man tut. Es wäre vielleicht auch damals ratsam gewesen. Es ist nie etwas passiert und ich spreche nicht von gefährlichen Situationen, aber ich glaube, dass der Sicherheitsaspekt und auch die Schadensfälle von anderen Bahnen aus Medienberichten, und nicht von der eigenen, sicher dazu führen, dass viel mehr auf die Sicherheit und auf einen ordentlichen Betrieb geachtet wird. Ich denke auch, dass die Behörden deutlich mehr dahinter sind als früher, weil es viel mehr Erfahrungen gibt. Und das ist eine positive und gleichzeitig negative Entwicklung.

Gibt es in diesen vierzig Jahren ein Schlüsselerlebnis oder eine Lieblingszugzusammenstellung für dich?

Meine Lieblingslok war immer die U, vom Aussehen und vom Klang hat sie mir immer am besten gefallen, aber in der einprägsamsten

Erinnerung aus der Kindheit ist eigentlich der „Speedy“ meine Lieblingslok, denn den „Speedy“ hat man immer gehört. Die Lok hat so einen eigenen Motorklang gehabt, dass er sich in meinem Kopf eingebrannt hat. Immer wenn ich an Hirschwang und an meine Kindheit denke, höre ich bei mir im Kopf den „Speedy“ laufen. Das war eine sensationelle Lokomotive und leider durfte ich sie nie fahren, weil wir sie schon abgegeben hatten als ich noch kein Triebfahrzeugführer war.

Was wünschst du der ÖGLB für die Zukunft?

Also gerade in Bezug auf die Höllentalbahn wünsche ich uns allen eine intensivere und bessere Zusammenarbeit mit den Gemeinden und dass sie erkennen, was sie an uns haben und das auch gemeinsam versuchen zu vermarkten. Wir können nicht ohne die Gemeinde Reichenau, die Gemeinde kann natürlich auch ohne uns, allerdings stellen wir, glaube ich, schon eine massive Bereicherung dar, die aber nicht ausreichend erkannt, gewürdigt und unterstützt wird. Und natürlich wünsche ich uns auch einen unfallfreien Betrieb, der nicht von weiteren Behördenschikanen eingeschränkt wird. ■

Lokalbahn Versand

Bücher, Broschüren & DVDs

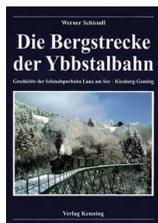
Bitte richten Sie die Bestellung an:
ÖGLB, Postgasse 6, 1140 Wien
oder FAX-Nummer +43 1 932 28 30
oder E-Mail: info@lokalbahnen.at



Die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen

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

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



Die Bergstrecke der Ybbstalbahn

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

€26,00



Die Lokalbahn und die Museumsbahn Payerbach - Hirschwang

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

€ 6,00



Die Fahrzeuge der Lokalbahn und 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 I und 2190

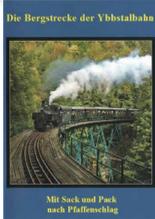
€ 4,00



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

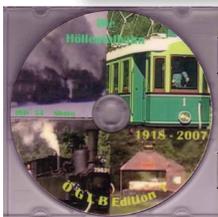


Die Bergstrecke der Ybbstalbahn

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 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



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 fotografieren für diesen Bildband gewinnen können.

€ 40,00



Nach Hof und Hotzenplotz! Schmalspurbahnen in Mäh-risch-Schlesien

Band 14 der Reihe „Durch Böhmens Hain und Flur“

Edition bohemica, Goldenkronach (Bayern) 2018

264 Seiten mit 450 Bildern und Plänen

Andreas Petrak setzt zwei Schmalspurbahnen in Mäh-risch-Schlesien in seinem bewährten Schreibstil ein detailliertes historisches und nostalgisches Denkmal und zeigt mit vielen zeitgenössischen Farbbildern die herbe Schönheit eines vergessenen Landstrichs.

€ 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.



2/2019

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

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

