

# LOKALBAHN- EXPRESS

4/  
2019

Höllentalbahn

Bergstrecke Ybbstalbahn



Wissenswertes und Aktuelles der  
Österreichischen Gesellschaft  
für Lokalbahn

# ÖGLB Kalender

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

08. 1. 2020: Clubabend

12. 2. 2020: Clubabend

11. 3. 2020: Hauptversammlung. Die Tagesordnung wird im nächsten Lokalbahnexpress veröffentlicht.

Das aktuelle Programm finden Sie Menüpunkt „Clubabend“ auf [lokalbahnen.at](http://lokalbahnen.at).

**Titelbild:** Am 10. November erreicht unsere U.1 bei der ersten von zwei Probefahrten an diesem Tag bei herrlichem Herbstwetter die Haltestelle Gaming mit einem Zweiwagenzug.  
Foto: Thomas G. Schäfer

**Rückseite:** Nach gut zehn Jahren mussten die Langschwelen der Kurhausbrücke erneuert werden. Am letzten Novemberwochenende wurden die Holzarbeiten abgeschlossen, während am Geländer noch gearbeitet wird.  
Foto: Ferdinand Drexler

## 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, Thomas Edlinger, Albert Malli, Franz „Billy“ Munsch, Stephan Rewitzer, Thomas G. Schäfer, Werner Schiendl; Chefredaktion: Albert Malli; Layout und Satz: Peter Mayrhofer.

alle: ÖGLB, Poschgasse 6, A-1140 Wien, [info@lokalbahnen.at](mailto:info@lokalbahnen.at), [www.lokalbahnen.at](http://www.lokalbahnen.at), ZVR: 603526809

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder, die nicht unbedingt mit jener des Medieninhabers übereinstimmen muss. Der LBE und die darin enthaltenen Beiträge sowie Fotos sind urheberrechtlich geschützt. Wiedergabe, Vervielfältigung und Verwendung in EDV-Anlagen in welcher Form immer bedürfen der schriftlichen Zustimmung der Redaktion. © ÖGLB 2019.

## Liebe Leser

von Albert Malli

Nach der Saison ist vor der Saison: Bei unseren beiden Bahnen wird auch im Herbst und Winter mit Hochdruck an der Erhaltung gearbeitet. Im Höllentalbahn wird die Kurhausbrücke saniert, im Ybbstal sind Probefahrten mit der U1 endlich erfolgreich verlaufen.

Wieder können Sie in diesem Heft nachlesen, was bei unseren beiden Bahnen in den letzten Monaten ehrenamtlich geleistet wurde. Die mit Abstand größte Erfolgsmeldung ist wahrscheinlich, dass die U.1 nach den umfangreichen Nacharbeiten endlich wieder gedampft hat. Im Höllental konnte bei der „Langen Nacht der Museen“ ein Besucherrekord verzeichnet werden. Ausnahmsweise bringen wir in diesem Heft einen Bericht von einer befreundeten Museums-eisenbahn. Die heurige Herbsttagung des Verbandes der Österreichischen Museums- und Touristikbahnen (ÖMT) in Ferlach war auch eine Leistungsschau des Vereins „Nostalgiebahnen in Kärnten (NBiK)“. Da so viele Museumseisenbahner an Ort und Stelle waren, wollen wir auch Sie an diesem unvergessli-

chen Wochenende teilhaben lassen und zeigen auch viele Bilder vom beeindruckenden Rahmenprogramm.

Franz „Billy“ Munsch bringt, wie schon im letzten Heft angekündigt, einen Bericht von der abenteuerlichen ersten Ausfahrt der Werkslok der L.B.P.-H. E IV. Diese E-Lok wird auch in unserem Nachschlagewerk „Die Fahrzeuge der ÖGLB“ vorgestellt. Das Heft ist in unserem Versand (siehe letzte Seiten im Heft) um nur 4 Euro erhältlich.

In unseren Interviews mit aktiven Vereinsmitgliedern stellen wir in diesem Heft ein Urgestein vor, unser Ehrenmitglied Erich Krones. Wer mit ihm, so wie ich, schon ganze Arbeitstage beim Schottergabeln verbracht hat, weiß, dass es mit Erich immer etwas zu lachen gibt. Erich und schlechte Laune? Das gibt

es nicht. Erich ist in guten und schlechten Zeiten zu „seiner“ Höllentalbahn gestanden. Er bist für jeden Spaß zu haben, aber auch für jede Arbeit. Es gibt keine Tätigkeit für die er sich zu schade wäre, wenn es um Erhaltung und Betrieb der Höllentalbahn geht. Lesen Sie selbst. Als „frisch gebackener“ Präsident möchte ich dazu beitragen, dass unsere Clubabende noch besser besucht werden. Da es uns leider wirklich immer nur kurzfristig gelingt, das Programm festzulegen, will ich Sie einladen, sich zu einem Clubabend-Newsletter anzumelden (Abmeldung

jederzeit möglich). Ich würde Sie regelmäßig per E-Mail über das aktuelle des nächsten bzw. der nächsten Clubabende informieren.

Damit bleibt mir noch, Ihnen geruhsame Feiertage alles erdenklich Gute, insbesondere Gesundheit, für 2020 zu wünschen! ■

*NEU! Wollen Sie regelmäßig eine persönliche Einladung zum Clubabend per E-Mail erhalten? So erfahren Sie auch das aktuelle Programm. Kurzes Mail an [albert.malli@lokalbahnen.at](mailto:albert.malli@lokalbahnen.at) genügt.*



Bei einer privaten Sonderfahrt für einen Vereinsausflug überquert der Personenzug gezogen von der Diesellokomotive 2093.01 bei schönstem Herbstwetter die Hühnernebstbrücke. Foto: Ferdinand Drexler

Höllentalbahn

## Tag und Nacht unterwegs

von Ferdinand Drexler

Zwei besonders stimmungsvolle Fahrten sind immer die „Mondweinfahrten“ und die „Lange Nacht der Museen“, nach der es zumeist nicht mehr lange bis zum Ende der Betriebssaison dauert. Aber wenn der Triebwagen das letzte Mal eingezogen hat, beginnt die eigentliche „Erhaltungssaison“, liegt doch während des Sommers der Tätigkeitsschwerpunkt auf dem Fahrbetrieb.

### „Mondweinfahrten“ und „Lange Nacht der Museen“ sehr gut besucht

Zwei besondere Betriebstage stellen jedes Jahr die „Mondwein-

*Zahlreiche Nachtschwärmer und die Gäste des Nostalgiezuges Semmering sorgten bei der „Langen Nacht der Museen“ für volle Züge bei der Höllentalbahn.*

▼ Foto: Albert Malli

fahrten“ und die „Lange Nacht der Museen“ dar, sind es doch seltene Gelegenheiten, mit der Höllentalbahn stimmungsvolle Nachtfahrten zu erleben. Zahlreiche Fahrgäste genossen die (fast) Vollmondnacht bei einer Fahrt mit unserem Triebwagen und eine anschließende Weinverkostung im Payerbacher „Vinodukt“, welches nur wenige Gehminuten vom Payerbacher Bahnhof



entfernt im Schwarza-Viadukt der Semmeringbahn zu finden ist. Bei der „Langen Nacht der Museen“ erwies sich die bereits langjährige Kooperation mit dem Nostalgiezug Semmering als erfolgreich. Der Nostalgiezug aus Wien erreichte zuerst das Südbahnmuseum in Mürzzuschlag; beim Rückweg nach Wien war

der Aufenthalt in Payerbach-Reichenau so lange angesetzt, dass alle Gäste des Nostalgiezuges auch die Fahrt mit der Höllentalbahn inkl. Remisenführung wahrnehmen konnten. Damit waren mit zahlreichen anderen Nachtschwärmern aus der Region alle Züge der Höllentalbahn gut besucht.



*Am 29. September 2019 wartet der Personenzug mit der Diesellok V2 und dem Personenwagen 3147 in der Haltestelle Hirschwang auf die Fahrgäste von der nachmittäglichen Hallenführung. Foto: Florian Strobl*

## Baum in Fahrleitung: Betrieb mit Diesellok

Am 29. September 2019 wurde das Zugteam bei der morgendlichen Streckenkontrollfahrt vor dem ersten Planzug von einem

Baum in der Fahrleitung am Arzberg überrascht. Die Fahrleitung selbst hatte keine Schäden davongetragen, aber aufgrund der im Bügelbereich befindlichen Äste war ein Passieren der Stelle mit dem Triebwagen nicht möglich.

Daher wurde die Zugsgarnitur gegen die Diesellokomotive V2 und den ehemaligen Mariazeller Personenwagen 3147 getauscht und mit dieser Zugkomposition der Planverkehr erfolgreich abgewickelt. Die Fahrgäste reagierten auf die dadurch entstandene Verspätung bei Zug 1 sehr verständnisvoll. Der Baum konnte einige Tage später entfernt werden, sodass am darauffolgenden Wochenende bereits wieder ein elektrischer Planverkehr möglich war.

## Sanierung der Kurhausbrücke

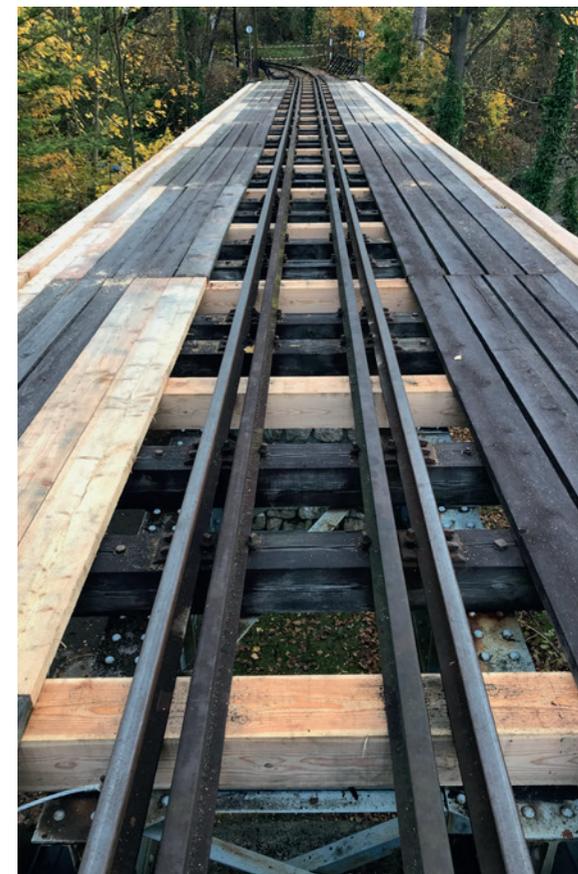
In der ersten Novemberhälfte wurde die Kurhausbrücke, eine Untergurt-Stahlträgerbrücke, welche die 1. Wiener Hochquellwasserleitung und einen Spazierweg überspannt, teilweise saniert.

Am verlängerten Allerheiligen-Wochenende wurden von den Mitarbeitern der Höllen-

---

*Nach gut zehn Jahren mussten die Langschwellen der Kurhausbrücke – das sind jene 18 Stück, auf denen zusätzlich zu den Schienen auch die Laufbretter montiert sind – erneuert werden. Zu diesem Zweck wurde auch das Gelände demontiert. Foto: Ferdinand Drexler* ▶

talbahn als Vorarbeit die Nägel, Schrauben und Platten der Langschwellen entfernt. In der darauffolgenden Woche wurden die eigentlichen Arbeiten durch eine externe Firma durchgeführt. Dabei wurden die Langschwellen – das sind jene 18 Stück, auf denen zusätzlich zu den Schienen auch die Laufbretter montiert sind – ausgetauscht. Am ersten und zweiten Dezemberwochenende wurden vom Team der Höllentalbahn wieder die Schienen auf den neuen Langschwellen befestigt.



## Kleine Erhaltungsarbeiten an den Fahrzeugen

Der originale Beiwagen Nr. 11 der Lokalbahn Payerbach-Hirschwang (L.B.P.-H.), welcher nach der Einstellung des Personenverkehrs im Höllental zusammen mit den anderen drei Beiwagen der Lokalbahn zur Zillertalbahn verkauft wurde und 1986 wieder auf seine Stammstrecke zurückkehrte, dient seit der Inbetriebnahme des Beiwagens B21 (ex Lokalbahn Wien-Baden Nr. 270) als Reservepersonenwagen bei besonders großem Fahrgastandrang oder bestellten Fahrten und wurde daher nur sporadisch



*Der sanierte Bremszylinder mit neuem Rollring innen und Neulack außen steht zum Wiedereinbau bereit.  
Foto: Albert Malli*

eingesetzt. Im Oktober wurde nun der Bremszylinder ausgebaut, revidiert und anschließend wieder eingebaut. Im Zuge dieser Arbeiten wurde er zudem entrostet und neu gestrichen. Die Erprobung nach dem Wiedereinbau des Bremszylinders verlief zur vollsten Zufriedenheit.

Der Bremserplattform und den Aufstiegen des gedeckten Güterwagens Gc250, welcher zum Aggregatwagen umgebaut wurde, waren die jahrelange Benutzung bereits deutlich anzusehen. Aus diesem Grund wurden die Reste der alten Lasur entfernt und die Plattform und die Aufstiege geschliffen. Anschließend erfolgte eine Neulasur, wodurch das Holz für die Einsätze in den nächsten Jahren wieder geschützt ist. Nachdem die Wagen aus dem ehemaligen Bahnhof Hirschwang zunächst im Umfeld der Halle Hirschwang bereitgestellt wurden (wir berichteten im Lokalbahn-Express 2/2019 und 3/2019), wurden die ersten Wagen zur Abladung an die Laderampe bei der Fahrzeughalle in Hirschwang verschoben. Anschließend wurde begonnen, die Wagen abzuladen. Diese Arbeit erfolgt meist zwischen anderen Tätigkeiten und wird sich daher sicherlich noch bis in den Winter erstrecken. Das

wird auch zum Anlass genommen, die in der Halle eingelagerten Bestände an Schienenkleineisen gemeinsam mit jenen auf den Güterwagen in Paletten neu zu sortieren.

## Diverse Kleinarbeiten an Gebäuden und Streckewährend der Betriebssaison

In den Bahnhöfen Payerbach und Reichenau wurden während der Saison ebenfalls Arbeiten durchgeführt: In Payerbach hatte der

Zahn der Zeit massive Spuren an der Tür zum Mitarbeitererraum hinterlassen. Die Farbe blätterte ab und das Holz wies bereits erste Risse auf. Daher wurde die Tür ausgebaut, die Risse mit kleinen Hölzern verleimt und die Tür anschließend verkittet und geschliffen. Eine Grundierung bildete den (vorläufigen) Abschluss der Arbeiten, eine Neulackierung wird aufgrund der Witterung vermutlich erst im kommenden Frühling möglich sein.



*Neulack für die Tür zum Mitarbeiteraufenthaltsraum im Bahnhof Payerbach. Maler „Klecksi“ Albert Malli wirkt zufrieden. Foto: Emil Malli*

Außerdem erhielt die, seit mehreren Jahren vor allem als Abstellraum genützte, Fahrdienstleitung in Payerbach eine gründliche Reinigung und wurde aufgeräumt, sodass sie nun wieder ein benutzbarer Dienstraum ist.

Das ehemalige Aufnahmegebäude für den Personenverkehr erhielt vor vielen Jahren durch den

Verein eine angebaute Schank. Das Vordach dieses Anbaus wurde sanierungsbedürftig – einzelne Dachschindeln hatten sich gelöst und die Verbrettlung war teilweise abgemorscht – weshalb von einer Dachdeckerfirma aus Gloggnitz das Vordach neu eingedeckt und die morschen Bretter ausgetauscht wurden. ■

## Erfolgreiche Probefahrten der U.I

Von Thomas Edlinger, Stephan Rewitzer und Thomas G. Schäfer

*Nach der Saison ist vor der Saison. Nach Beendigung des Planbetriebs der Saison 2019 und den letzten Sonderfahrten im Oktober wird die günstige Witterung zu Arbeiten an Fahrzeugen und der Strecke genutzt. Auch für den Winter sind bereits Instandhaltungsarbeiten geplant – die Vorbereitungen für die Betriebssaison 2020 laufen bereits.*

In den letzten Ausgaben des Lokbahnexpress haben wir über eine erste Probefahrt nach Garming und retour und über die entsprechenden Nacharbeiten. Die zuletzt festgestellte Undichtigkeit im Bereich der Einströmrohre war Punkt 1 auf unserer Agenda.

Stephan und Thomas E. ist es gelungen, das linke Einströmrohr ordnungsgemäß einzurichten. Mittels Spanngurt und Hebelwerkzeug konnte dieses so bewegt werden, dass die Linse nun zentrisch und abdichtend auf dem Flansch aufsitzt. Nach dem Festziehen der Schrauben wurde ein Drucktest mit Druckluft durchgeführt und es konnten hierbei noch lockere Schrauben am rechten Einströmrohr festgestellt werden, die ebenfalls nachgezogen wurden und somit ordnungsgemäß befestigt sind.

Stephan und Klaus haben die Lok am darauffolgenden Tag in der Früh angeheizt; Michael und Thomas E. konnten gegen Mittag eine erste Standprobe durchführen – die Einströmrohre waren dicht! Nach einer kurzen Probefahrt zur Trapeztafel wurde die Lok wieder im Heizhaus abgestellt.

Bei den darauffolgenden Arbeitseinsätzen wurden diverse Armaturen nachgearbeitet sowie die Lok für eine weitere Probefahrt vorbereitet.

### Gelebte Zusammenarbeit: Club 760 unterstützt bei ersten Probefahrten der U.I

Am Sonntag, den 10. November 2019 war es dann wieder soweit: Bereits am Samstag wurde nach einigen kleineren Reparaturarbeiten (Rauchfangsockel gedich-

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

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

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

*Miller*  
Büro & Schreibkultur seit 1866

tet, Rauchkammereinspritzung montiert, Ablaufschraube der Rauchkammer erneuert, Wasserstand gereinigt) die U.I angeheizt. Sie wurde über Nacht durch zwei Schuppenheizer abwechselnd betreut und absolvierte eine weitere Probefahrt. Hierbei wurden wir durch einen Kollegen vom Club 760 tatkräftig unterstützt – schließlich betreibt unser Partnerverein auch eine Schwesternmaschine unserer U.I, nämlich die ex. ÖBB 298.56. Das ist gelebte Zusammenarbeit!

Wir fuhren unter der Führung von Thomas S. bei herrlichem Herbstwetter zweimal nach Gaming, einmal mit zwei leeren

Wagen und einmal mit zwei leeren Wagen und der geschleppten 2093.01. als zusätzliches Zuggewicht.

Die Reparatur der Einströmrohre und das Beseitigen der Undichtheit am Rauchfangsockel haben Erfolg gezeigt. Der Kessel macht gut Dampf und die leere Rauchkammer am Sonntag bestätigte ein gutes Vakuum in der Rauchkammer. Leider zeigte im Rahmen der Probefahrt die linke Speiseeinrichtung keine optimale Förderwirkung. Dieses Problem und auch noch Mängel an einigen Armaturen, welche nicht ganz dicht waren, mussten behoben werden. Außerdem

wurde die Bremsanlage nachgestellt und an der Verbindung des Hebels von der Reglerwelle zur Reglerstange Verbesserungen vorgenommen.

Am Samstag, den 23. November 2019 wurde die Dampflok am Abend für die geplante Probefahrt am darauffolgenden Tag erneut angeheizt. Am Sonntag wurden – nach einigen Kontrollen und Reparaturarbeiten – zwei weitere Probefahrten nach Gaming und wieder retour durchgeführt. Zunächst mit drei Waggons, anschließend mit fünf Waggons. Bei diesen Probefahrten gab es weder mit dem Kessel und den dazugehörigen Einrichtungen noch

wegen des Trieb- und Fahrwerks größere Beanstandungen. Am letzten Novemberwochenende wurde die U.I eingewintert.

Langweilig wird uns über den Winter aber trotzdem nicht – denn auch bei der Dampflok gilt: Nach der Fahrt ist vor der Fahrt und es gibt immer etwas zu verbessern.

### „Vegetationskontrolle“ mit Kranwagen

Die Aufräumarbeiten im gesamten Bahnhofsbereich gehen stetig voran. Die Abstell- und Arbeitsbereiche sowie die Grünflächen beim Heizhaus konnten bereits



*Die U.I wartet am 10. November 2019 am Abfahrtsgleis im Bahnhof Kienberg-Gaming mit dem Barwagen und Dienstwagen auf ihre Probefahrt.*

*Foto: Thomas G. Schäfer*



*Bei herrlichem Herbstwetter erreicht die U.I den Endpunkt der Probefahrt am 10.11.2019, die Haltestelle Gaming.*

*Foto: Thomas G. Schäfer*

vollständig freigeräumt werden. Die Strecke bis zur Pockaubachbrücke sowie der gesamte Bahnhofsbereich Kienberg konnten mit dem revidierten Schlegelmähwerk unseres Kranwagens gemäht werden. Am Kran selbst

## 2093.01: Revision der Bremsanlage

Die gesamte Betriebssaison und alle Arbeitszüge lasteten im Jahr 2019 auf der 2093.01. Anlass genug, an ihr in der Winterpause



Die 2093.01 steht im Bahnhof Kienberg-Gaming mit einem Arbeitszug am 16. Juni 2019 zur Abfahrt bereit. Dieser Bauzug wurde zur Sanierung der Stützmauer zwischen Kienberg und Gaming eingesetzt (wir haben darüber im LBE 3/2019 berichtet).  
Foto: Stephan Rewitzer

wurden am Motor alle Zu-/Abluft- und Versorgungsleitungen erneuert sowie das Hydrauliköl gewechselt. Nach der Reparatur der elektrischen Anlage konnte mit dem Einbau einer neuen Umfeld-/Arbeitsbereichsbeleuchtung sowie eines Dreilicht-Spitzen-signals begonnen werden.

umfangreiche Wartungsarbeiten durchzuführen. So wird zurzeit die Bremsanlage einer größeren Revision unterzogen. Hierzu wird unter anderem der Bremszylinder bei einer Firma in Wien aufgearbeitet. Da Motoröl, Kühlwasser und andere Betriebsstoffe am Ende ihrer Lebenszeit waren,

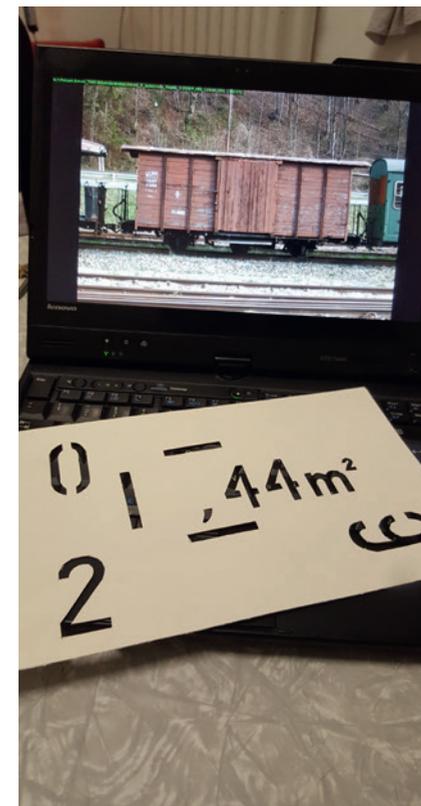
werden auch hier alle Flüssigkeiten abgelassen, die Systeme gereinigt, neue Filter verbaut und diese Systeme neu befüllt. Nach Abschluss dieser Arbeiten beginnen die Instandhaltungsarbeiten an den elektrischen Bauteilen der dieselelektrischen Lokomotive wie Reinigungsarbeiten an den Motorkollektoren und dem Generator.

An der verunfallten 2190.01 haben die ersten Schritte zur Aufarbeitung begonnen. Unser Ziel ist natürlich die betriebsfähige Aufarbeitung. Zunächst werden die vier Lager, auf welchen der Motor befestigt ist, bei einer Fachfirma neu angefertigt.

## Güterwagen werden aufgearbeitet

Ende November konnten an drei Güterwagen - Gw/s 10020, G/s 11652 und Gw/s 10252 - die Beschriftungen angebracht werden. Hierzu wurden entsprechende Schablonen angefertigt und die Beschriftungen in mühevoller Handarbeit aufgebracht. Außerdem wurden die Fahrwerke und Bremsanlagen überholt. Unser Plan ist, diese Fahrzeuge nach erfolgtem Fahrzeuggutachten und Abnahme durch die zuständige Behörde, ab der Saison 2020 für

Sonderfahrten und zum Fahrradtransport einzusetzen. Auch bei unserem Schotterwagen wurden Überarbeitungen an Bremszylinder und Bremsgestänge der Saugluftbremsanlage durchgeführt. ■



Das Foto zeigt die in Handarbeit hergestellte Beschriftungsschablone sowie das Ergebnis der erfolgten Beschriftung  
Foto: Stephan Rewitzer

# Ein Gesicht der ÖGLB: Erich Krones

Von Ferdinand Drexler

*Gleisbau bezeichnet er als seine Lieblingsarbeit. Er war Dampflokführer aus Leidenschaft, aber vor allem ist er seit fast 40 Jahren immer für „seine“ Strecke, die Höllentalbahn, unermüdlich im Einsatz.*

*Beim gemeinsamen Arbeiten in der Werkstätte in Hirschwang blickt er nicht nur auf seinen Beginn im Verein, sondern auch auf schwierige Jahre für die Höllentalbahn zurück.*

*Ferdinand: Was war dein erster Kontakt mit der ÖGLB?*

*Erich: 1979 habe ich in der Wiener Schnellbahnzeitung in einem Artikel gelesen, dass im Höllen-*



*Erich Krones und seine Frau Ofelia gut gelaunt bei der Feier „40 Jahre Museumseisenbahn im Höllental“ am 27. Juli 2019.*

*Foto: Ferdinand Drexler*

tal auf der Lokalbahn ein Museumsbahnverkehr aufgenommen wird, aber aus Zeitmangel habe ich nicht ins Höllental fahren können. Später einmal habe ich gesehen, dass es im März 1980 einen Winterdampf-Foto-Sonderzug mit der Dampflokomotive „Floriana“ gibt. Da habe ich mir gedacht, das ist ein Muss und so wurde es das erste Mal, dass ich gekommen bin. Den Rauch und den Russ von der „Floriana“ hat man schon von weitem gesehen. Die Mannschaft hat damals mit dem schlechten Heizmaterial Braunkohle gekämpft und drei Leute haben geputzt wie die Wilden. Mit denen und später im Zug mit den netten Damen, die damals Schaffnerinnen waren, habe ich mich unterhalten. Das war mein erster Kontakt und auf das hinaus bin ich am gleichen Tag Mitglied geworden, also habe das Formular unterschrieben und abgegeben. Ich habe mich als aktives Mitglied gemeldet, aus Zeitmangel aber nicht gleich mithelfen können. Dann kam der Aufruf, dass für die Sanierung von Gleis 2 vor der Halle dringend Mitarbeiter gesucht werden. Das Gleis war damals schon 20 bis 25 cm eingesunken und Schwellen waren Mangelware.

*Das war dein erster Arbeitseinsatz?*

Ja, das war mein erster Arbeitseinsatz. Ich bin in der Früh gekommen, es waren schon ein paar Leute da, Hans Strobl hat das damals koordiniert, Werner Schiendl war auch da und hat die „Floriana“ nach einer Revision mit dem Dampflokführer Josef Zollner wieder betriebsfähig gemacht. Wir haben gearbeitet und es waren sehr viele Leute dabei. Gleisbau war für mich unbekannt, und alle haben erzählt, was sie alles machen. Da habe ich mir gedacht, bist du narrisch, das sind ja richtige Chefs und ich bin ein armes Würstel. Aber nach dem zweiten Arbeitstag habe ich erkannt, dass die meisten auch nicht mehr Ahnung gehabt haben wie ich, außer Dr. Ernst Kalser, er war damals noch Medizinstudent, und Hans Strobl. Das hat mir irgendwie imponiert und gefallen, dass da wirklich etwas geschieht und aktiv an der Bahn gearbeitet wird, und dadurch bin ich dann relativ viel anwesend gewesen und habe im Laufe der Jahre dann die Gleis- und Oberbauarbeiten immer besser kennen gelernt und mich mit Hilfe von Hans Strobl und Kurt Puchinger darauf spezialisiert. Ich habe inzwischen relativ viel Ahnung von dieser Materie und auch sehr viel

am Gleisbau mitgearbeitet. Das ist mein Lieblingssteckenpferd, weil Waggonbau war damals nicht so meines. Es war niemand da außer Helmut Bribitzer und Kollege Rudolf Martin Cervinka, die am Wagen 96 gearbeitet haben, aber das war eine eigene Partie. Sie haben eigentlich keinen Mithelfer gesucht oder gewollt und wenn man zuschauen hingegangen ist, haben sie aufgehört zu arbeiten und man hat gemerkt, die wollen nicht, dass ein anderer dabei ist. Daher der Gleisbau und das mache ich mit Leidenschaft.

*So viele aktive Mitarbeiter wie in den Anfangsjahren gibt es schon lange nicht mehr...*

Das stimmt, die Zahl ist immer weniger geworden, denn viele Mitglieder waren eigentlich „Eisenbahn-Spieler“, die geglaubt haben, hier können sie Zugführer, Lokführer oder was auch immer sein, aber Bahnerhaltung ist das nicht und der Zustand der Strecke ist immer schlechter geworden. Gleichzeitig haben sich die verbliebenen aktiven Mitarbeiter wahnsinnig gesteigert. Am Anfang wurde noch von der Lokalbahn ausgeschnitten und der Bahnmeister in Gloggnitz sanierte damals für die Lokalbahn noch 150 Meter Gleis in der

Czillarsch-Kurve. Aber sonst ist die Strecke kontinuierlich immer schlechter geworden und die Lokalbahn ist fast jeden Tag mit ihren Güterzügen entgleist. Daher gab es eine natürliche Auslese bei den „Spielern“, die dann einfach nicht mehr gekommen sind, oder nur mehr, wenn ein Betriebstag war. Aber für den Gleisbau oder für die anderen Erhaltungsarbeiten sind eigentlich wenige übrig geblieben und die haben sich in ihrer Substanz und in dem, was sie alles können, wahnsinnig gesteigert. Es haben sich die meisten – ich übrigens auch – nicht zugetraut, dass wir einmal mit so wenigen Leuten viel mehr zusammenbringen als früher mit zwanzig Leuten.

*Was war denn für dich eine besonders einprägsame Erfahrung?*

Das war der Beginn der Ybbstalbahn, was für Hirschwang verheerend war, denn nach dem Vorstandsbeschluss für die Übernahme waren von einem Tag auf den anderen 60 Prozent der aktiven Mitarbeiter auf einmal im Ybbstal, die meisten ÖBB-Fahrzeuge und auch viel Werkzeug waren von Hirschwang weg. Das waren für mich sehr einprägsame Jahre. Wir haben am Anfang eine Strecke gehabt, die nur zwischen Hirschwang und Reichenau zu

benutzen war, für den Personenverkehr die E I und die zwei Payerbacher Beiwagen. Der ganze Betrieb wurde damals eigentlich von Florian Strobl, Max Pavlovic in der Werkstätte, Martin Lukas und mir in Vielfachfunktion als Betriebsleiter, Bahnhofsvorstand, Umformerwärter mit Buffetdienst in einer Person aufrechterhalten. Anders wäre das alles nicht mehr gegangen, sonst hätten wir zusperren können. Erst später haben wir Hilfe bekommen, es hat wieder ein Mitglied wieder zu uns gefunden: Das war der Helmut Kopriva; er ist schon an der Elektrolok und an der V10 ausgebildet gewesen und hat uns mit Feuerwehrkameraden von Perchtoldsdorf damals eigentlich gerettet. Ohne diese Leute hätten wir zusperren können. Wir haben null Geld, null Mitarbeiter für die Strecke gehabt und alle Arbeiten sind eigentlich mit diesen wenigen Leuten geschehen. Diese Leute haben jahrelang die komplette Strecke ausgeschnitten, haben Wagenerhaltung gemacht, die Güterwagen wieder bebohlt, etc. Leider ist einer gestorben, dann ist der zweite gestorben, ein anderer hatte ein Familienunglück, und so ist diese Feuerwehr-Perchtoldsdorf-Gruppe leider aus unserem Aktiven-Kreis verschwunden.

*Welches Ereignis ist dir besonders in Erinnerung geblieben?*

Das Ereignis, das mir besonders in Erinnerung geblieben ist, war die Ankunft von der U. 1, wie diese wahnsinnige Begeisterung geherrscht hat und jeder am ersten Betriebstag einmal ein Stück auf der Lok mitfahren durfte. Und man hat dann gesehen, dass das eine ganz eine andere Lokomotive wie die „Floriana“ ist, auch etwas komplizierter in der Bedienung. Mit der Zeit hat sich allerdings herausgestellt, dass die U. 1 relativ sparsam gefahren, leistungsfähig und pflegeleicht ist, wenn man immer die Arbeiten an ihr gemacht hat.

*Was ist eigentlich deine Lieblingsstelle auf der Höllentalbahn?*

Die Lieblingsstelle ist für mich Kilometer 3,6 bis 3,7 – das ist die Kurve Richtung Hirschwang nach der Querung mit der Friedhofsstraße, wo man auf die Rax sieht. Meine zweite Lieblingsstelle ist kurz vor Payerbach, wenn man das Schwarza-Viadukt sieht.

*Wir haben heuer 40 Jahre Museumsbahnverkehr gefeiert. Was bedeutet dieses Jubiläum für dich persönlich?*

Wahnsinnig viel, weil es hat viele Unkenrufe gegeben, Leute, die gesagt haben, nach zehn Jahren

könnt ihr zusperren. Man kann sich die Schwierigkeiten am Anfang, z. B. behördenmäßig, nicht vorstellen. Dieser Verein hat mit nichts begonnen. Die Erstaussstattung an Werkzeug war eine Scheibtruhe, die schon sehr in die Jahre gekommen war, ein, zwei Schaufeln, die auch schon sehr fragwürdig waren und eine Schottergabel, die schon bessere Tage gehabt hat. Es war eigentlich nichts da für Bahnerhaltung und wir haben das in die Höhe gebracht. Und dass nach 40 Jahren immer noch die Museumsbahn fährt, das ist eigentlich ein Zeichen, dass an dieser Bahn wirklich was geschieht und dass sie nicht nur ein Verein von Eisenbahnspielern ist, wie viele immer noch behaupten.

*Bei diesen vielen Fahrzeugen unseres Vereins, hast du ein Lieblingsfahrzeug oder eine Lieblingszugarnitur?*

Ja, die Lieblingslok, eigentlich Lieblingszugarnitur ist leider im Ybbstal, das war die U.1 mit den Personenwagen 256 und den zwei Haubendachwagen Ci 204 und Ci 374. Das war eigentlich meine

*Erich kennen wir nur gut gelaunt wie hier bei der Mittagspause direkt auf der Gleisbaustelle beim Abladen von Neuschwellen am 8. April 2018.*

*Foto: Albert Malli*

Lieblingszugarnitur; sie ist aber heute bei der Ybbstalbahn-Bergstrecke unterwegs und daher ist meine neue Lieblingszugarnitur der Payerbacher Triebwagen TWi mit dem Beiwagen 21.

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

Ich würde ihm den Tipp mitgeben, nicht gleich die Flinte ins Korn zu werfen. Jeder hat ein-

mal angefangen. Es gibt so vielfältige Arbeitseinsätze und erst wenn ich einmal weiß, ob ich etwas dabei habe, was mir gefällt, z. B. Ausschneiden, Lackarbeiten, Tischlerarbeiten, dann kann ich immer noch sagen, das gefällt mir oder das ist nichts für mich. Jedes neue Mitglied wird von uns gerne und herzlich aufgenommen und wir sind über jedes neue Mitglied sehr

begeistert, weil mehr Leute eben auch mehr erreichen können.

*Was wünschst du der ÖGLB in Zukunft?*

Für die Zukunft wünsche ich der ÖGLB, dass wir alle im Verein weiter gut zusammenarbeiten, finanziell eine etwas bessere Ausstattung wie bisher und ansonsten viel Glück, viel Mitarbeit und dass die nächsten vierzig Jahre auch noch erfolgreich sind. ■

## Eckdaten

*Erich Krones*

...

*Ich bin bei der ÖGLB seit 1980*

...

*Ich bin aktiv auf der Höllentalbahn*

...

*Drei Worte, die mich beschreiben:*

*Für jede Arbeit zu haben,  
einsatzfreudig, ausdauernd.*

...

*Meine Tätigkeiten bei der ÖGLB:*

*Gleisbau, Vegetationskontrolle,  
Waggonbau*



# Leistungsschau der Nostalgiebahnen in Kärnten

Von Albert Malli

Die österreichischen Museums- und Touristikbahnen sind auch dank des gemeinsamen Verbandes untereinander gut vernetzt. Man unterstützt einander beim Einkauf von Ersatzteilen, unterhält zahlreiche Arbeitsgruppen zu Fachthemen und man trifft einander regelmäßig zu Fachkonferenzen.

Die heurige Herbsttagung des Verbandes der Österreichischen Museums- und Touristikbahnen (ÖMT) in Ferlach war dank des Rahmenprogramms auch eine Leistungsschau des Vereins „Nostalgiebahnen in Kärnten (NBiK)“.

Obmann Ing. Hansgeorg Prix ist unser Gastgeber und sorgt für das Rahmenprogramm der Tagung, die im Gasthof Plasch in Ferlach stattfindet. Prix, einer der Pioniere der Museumseisenbahnszene in Österreich und Autor zahlrei-



Elektrotriebwagen 4042.01 (Baujahr 1936), Diesellokomotive JW 200 (ex Stiegl Werksbahn, Baujahr 1960), Elektrolokomotive 1245.05 (Baujahr 1935) im ehemaligen Heizhaus in St. Veit an der Glan. Foto: Albert Malli

cher Fachbücher, u.a. über die eingestellte Klagenfurter Straßenbahn, hat über Jahrzehnte ein Imperium aufgebaut. Kein Eisenbahn- und Nostalgieverein kann sich von der Größe, von der Anzahl der aktiven Mitglieder und Veranstaltungsstätten mit den „Nostalgiebahnen in Kärnten (NBiK)“ vergleichen. Dank einer einmaligen Zusammenarbeit mit dem Arbeitsmarktservice (AMS) kann der Verein auch auf Arbeitssuchende zählen, die im Rahmen von Förderprojekten dem Verein zumindest für ein halbes Jahr zugeteilt werden. Das Projekt ist aus Sicht des Vereins und des AMS' als Erfolg zu bewerten: Wer bisher als schwer vermittelbar galt, findet nach einem halben Jahr Mitarbeit im Verein eher eine fixe Stelle. Der Verein betreibt eine ansehnliche Flotte von Oldtimerbussen, Österreichs zweitgrößtes Verkehrsmuseum, das „Historama“ in



Hansgeorg Prix, Obmann des Vereins „Nostalgiebahnen in Kärnten“, Baujahr 1950, Enthusiast und besonders wertvolles Einzelstück in der Sammlung der NBiK  
Foto: Albert Malli



Stilvoll wird die Gruppe zu Attraktionen gebracht, hier Steyr 380-Cabriobus (ehemals Polizei-Überfallkommando). Er ist einer von drei betriebsbereiten Cabriobussen der NBiK und bei Kunden im Charterverkehr (Hochzeiten, Geburtstag, ...) sehr beliebt.  
Foto: Albert Malli

Ferlach, die „Histotram“ auf einem 1,6 Kilometer langen Verbindungsgleis vom Bahnhof Ferlach zum Museum, die „Rosentaler Dampfzüge“, die „Lendcanaltramway“ in Klagenfurt und die Schifffahrt am Wörthersee. Die unterschiedlichen Museumsbetriebe bilanzieren in unterschiedlicher Ausprägung positiv; die Aufarbeitung neuer Projekte wird zu einem Großteil aus den Einnahmen der Bussonderfahrten finanziert, da hier saisonabhängig die größten Erträge lukriert werden können. Wir hatten im Rahmen der Tagung



*TW 437 (ex Straßenbahn Bonn), dahinter BiET 22 104 (ehemals Stern und Hafferl). Beide verkehren auf der vom Verein selbst elektrifizierten Straßenbahnstrecke „Histotram“, welche den Bahnhof Ferlach und das Verkehrsmuseum „Historama“ verbindet.  
Foto: Albert Malli*

die Gelegenheit alle Betriebsstätten zu besichtigen. Im Bahnhofsbereich von St. Veit an der Glan hat der Verein das ehemalige Heizhaus gekauft. Der Verein verfügt dort über beachtliche Gleislängen und einen direkten Anschluss an das ÖBB-Netz. In den letzten Jahren konnte der Verein so manches interessante Einzelstück erwerben und auch aufarbeiten. Hier ist die Elektrolokomotive 1245.05 zu erwähnen, welche heute das letzte betriebsfähige Exemplar ihrer Bauserie darstellt. Sie ist gelegentlich im Sonderzugeinsatz auf den Kärntner Gleisen zu erleben.

Auch die beiden legendären ÖBB-Schnelltriebwagen der Reihe 4042 sind erhalten geblieben. Der 4042.01 wurde mustergültig aufgearbeitet. Er ist bei Sonderzügen in ganz Österreich anzutreffen, wie erst im Sommer auf der Semmeringstrecke, wo er gemeinsam mit dem Triebwagen 1 der Höllentalbahn abgelichtet werden konnte (siehe Bild auf der Rückseite des LBE 3/2019). Am 14. Dezember hatten Eisenbahnfreunde die Gelegenheit mit diesem

Triebwagen zum Adventmarkt nach Lienz zu reisen.

Im Rosental betreibt der Verein die Bahnstrecke Weitzelsdorf-Ferlach und bietet dort regelmäßig Dampfzüge an. Fotohalte und Scheinfahrten stehen auch dann auf dem Programm, wenn der Zug nicht nur mit Vertretern anderer Eisenbahnvereine gut gefüllt ist. Im Buffetwagen gibt es kaltes Bier und das obligate „Schnapsperl“.

In Ferlach heißt es umsteigen. Mit der „Histotram“ geht es jetzt über das elektrifizierte Zufahrtsgleis ins Museum „Historama“. Zahlreiche historische Straßenbahnen aus der Sammlung stehen bereit, um uns stilgerecht ins Museum zu bringen. Sogar die Dampfstraßenbahnlok „Adele“, Baujahr 1888, ist angeheizt worden. Es gibt nur mehr wenige betriebsfähige Fahrzeuge dieser Art aus der Zeit der Monarchie und noch weniger sind im fahrplanmäßigen Betrieb zu finden.



*Sommerwagen 112, „Würfelbewagen“ 60 (beide ehemals Klagenfurter Verkehrsbetriebe), Triebwagen 2 (ehemals Straßenbahn Ybbs) im Verkehrsmuseum „Historama“ in Ferlach, mit über 4.700 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche das größte private Technik- und Verkehrsmuseum Österreichs.  
Foto: Albert Malli*



*Unser Dampfzug im Rosental wird von der Dampflokomotive 88.103 gezogen (erstgebaut und letzte betriebsfähige Lok der Type KDL 8, einer sieben Stück umfassenden Serie an Verschublokomotiven, welche im zweiten Weltkrieg entwickelt wurde).  
Foto: Albert Malli*

Von bescheidenen Anfängen mit 300 m<sup>2</sup> im Jahr 1993 wuchs das „Historama“ seither kontinuierlich zum größten privaten Technik- und Verkehrsmuseum Österreichs – mit über 4.700 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche! Die Sammlung ist vielfältig, sie umfasst heute viele historische Straßenbahnen, zahlreiche seltene VW-Modelle und viele Spezialfahrzeuge wie die frühen Elektrofahrzeuge der österreichischen Post. In Klagenfurt betreibt der Verein am Wörthersee die „Lendcanaltramway“, eine 1000mm-Demonstrationsstrecke. Damit ist am Lendkanal in Seenähe ein kleines Stück Klagenfurter Straßenbahngeschichte erhalten geblieben. Ausgangspunkt der ca. 0,7 km langen Strecke ins

Landschaftsschutzgebiet Lendspitz ist das Buffet „Zur Tramway“. Am Wörthersee ist in Gehweite die Einstiegsstelle zu den vereinseigenen Schiffen. Der Verein betreibt zwei historische Linienschiffe: „Loretto“ und „Lorelei“ sind waschechte Wörthersee-Schiffe – und das seit 1924. 1995 schien ihr Schicksal besiegelt. Sie wurden an einen Privatmann nach Wien verkauft, wo sie bald als Havarien am Donauufer strandeten. 1999 und 2001 gelang die Rückholung an den Wörthersee, wo „Loretto“ und „Lorelei“ vollständig restauriert und in den Zustand von 1924 zurückversetzt wurden. Seit 2000 bzw. 2004 stehen sie wieder für Sonderfahrten zur Verfügung. ■



*Das Original-Wörthersee-Motorschiff „Lorelei“ sticht mit uns in See. Gemeinsam mit dem ebenfalls den NBiK gehörenden Schwesterschiff „Loretto“ werden Ausflugs- und Sonderfahrten (Gruppenreisen, Hochzeiten, Geburtstage, ...) am Wörthersee durchgeführt. Foto: Albert Malli*

## Rund um's „Elektrische“

Von Franz „Billy“ Munsch

*In der letzten Ausgabe ist „Billy“ mit seiner Diesellok in Hirschwang angekommen, aber auf einer elektrischen Lokalbahn gehört natürlich mit E-Loks gefahren, insbesondere dann, wenn es einzigartige Fahrzeuge gibt. Zwei Ereignisse aus den Anfängen des elektrischen Betriebs auf der Museumsbahn sind Billy besonders in Erinnerung geblieben.*

Mein Interesse am elektrischen Betrieb war für mich ein ganz wesentlicher Grund bei der Museumseisenbahn Payerbach – Hirschwang als aktives Mitglied der ÖGLB mitzuarbeiten. Die uralten E-Loks und das traumhaft schöne Unterwerk in Reichenau

– das findet man nur dort. Museumsbahnen gibt es in Österreich mehrere, elektrische Museumsbahnen aber sehr wenige und eben nur unsere, die so alte Triebfahrzeuge anbieten kann. Außerdem gibt es keine Bahn, die noch elektrische Anlagen aus



*Es gibt keine Bahn, die noch elektrische Anlagen aus dem ersten Betriebsjahr im täglichen Museumsbetrieb einsetzen – und bei Führungen – vorzeigen kann. Foto: Ferdinand Drexler*

dem ersten Betriebsjahr im täglichen Museumsbetrieb einsetzen kann. Gerade diese alten Anlagen benötigen eine besonders liebevolle Betreuung und vorsichtige Behandlung; schließlich gibt es keine Ersatzteile mehr und deren Anfertigung ist äußerst mühsam und kostspielig.

Zusammen mit meinem Freund und Kollegen Alfred Filinger (Er war immer auf mehr als ausreichende Schmierung aller irgendwie schmierbarer Teile bedacht, was ihm letztlich den Spitznamen „Ölfred Füllinger“ eingebracht hat.) war es ein großes Vergnügen, unsere für den elektrischen Betrieb lebenswichtige Umformeranlage in bestmöglichem Zustand zu erhalten.

Die Energie für den Betrieb erhielten wir damals vom Wasserkraftwerk Hoffeld, das etwa in der Mitte zwischen Reichenau und Hirschwang nahe der Bahnstrecke errichtet worden war. Das Kraftwerk versorgte in erster Linie die Papierfabrik in Hirschwang und daneben über eine Freileitung auch die Lokalbahn. Vom Kraftwerk erhielten wir Drehstrom mit einer Spannung von 3500 Volt und die rotierenden Umformersätze in Reichenau wandelten den angelieferten Drehstrom in 500 Volt Gleich-

strom um, der über einfache Schalteinrichtungen in die Fahrleitung eingespeist wurde.

Am Anfang unseres Museumsbahnbetriebes hatte die Papierfabrik in Hirschwang noch eine eher knapp dimensionierte Stromversorgung. Daher war es nötig, vor dem Einschalten der Reichenauer Umformeranlage in der Schaltzentrale der Papierfabrik um Erlaubnis zu fragen. Da unser Betrieb überwiegend am Wochenende stattfand, war die Anfrage meistens nur eine Formsache; manchmal mussten wir aber doch warten, bis der Maschinist ein kräftiges Diesel-Stromaggregat gestartet und uns danach die Erlaubnis zum Einschalten des Umformers gegeben hatte. Im Laufe der Jahre hat sich das allerdings erübrigt, besonders seit das neben der Fahrzeughalle in Hirschwang befindliche Kleinkraftwerk wieder in Betrieb gegangen ist, welches ebenfalls die Papierfabrik sowie die Fahrzeughalle mit elektrischer Energie versorgt.

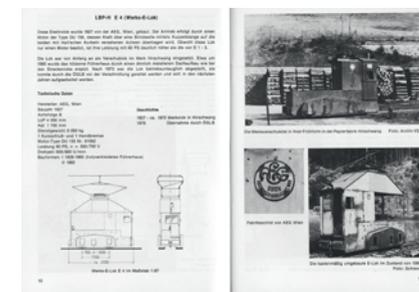
Zum Betrieb einer elektrischen Lokalbahn gehört natürlich auch eine Fahrleitungsanlage. Diese Anlage war, wie bei privaten Lokalbahnen üblich, in einfacher Weise ausgeführt: Holzmasten, eiserne Bogenausleger, ein Fahr-

draht mit einem Querschnitt von 50 mm<sup>2</sup> und eine Verstärkungsleitung aus Aluminium mit einem Querschnitt von 70 mm<sup>2</sup>. Die Holzmaste waren, wie vieles andere auch, nicht mehr in bestem Zustand und mussten teilweise erneuert werden. Um die Lebensdauer der von uns neu gesetzten Maste zu verlängern, wurden sie auf Betonfüße montiert, was ein Verfaulen des Holzes am Übergang vom Boden zur Luft verhindert.

Vereine im Allgemeinen und Museumsbahnvereine im Besonderen leiden fast immer unter chronischem Geldmangel. Ein Ankauf von neuen Betonfüßen kam daher nur in unumgänglichen Fällen in Frage und meistens wurden sie erschnorrt oder gebraucht erworben. Aus diesem Grund kam uns gerade recht, dass eine in der Nähe der Lokalbahn verlaufende Stromleitung aufgelassen und abgebaut wurde. Die nun nicht mehr benötigten Betonfüße durften wir kostenlos abholen. Das hört sich zunächst gut an, nur sind diese für uns so wichtigen Teile mit ca. 200 kg auch sehr gewichtig und etwa 3 Meter lang. Einer geschenkten Orgel schaut man nicht in die Gorgel, dachten wir uns, also Bauzug fertigmachen, Winden, Seile, Ketten, Holzpfosten und noch

mehr schweres Zeug auf einen Plattformwagen laden, Draisine davorspannen und ab ging es. Nach wenigen Minuten waren wir in Haaberg und zu allen Schandtatzen bereit und natürlich zum Ausgraben der so begehrten Füße, die am anderen Ufer der Schwarza standen. Nachdem alles, das mit Eisenbahn zu tun hat, groß, schmutzig und schwer ist, war schon der Transport des Werkzeugs zur Arbeitsstelle reichlich mühsam und schweißtreibend.

Aber endlich war alles da, es konnte losgehen und gleich stellte sich für uns die Frage: „Wie nehmen wir ihn denn?“ Ein erster Versuch war, eine Seilschlinge um den runden Beton zu legen, eine Winde dranzuhängen und



*Die Werkslok der L.B.P.-H. E IV wird auch in unserem Nachschlagewerk „Die Fahrzeuge der ÖGLB“ vorgestellt. Das Heft ist in unserem Versand um 4 Euro erhältlich.*

fleißig zu kurbeln. Der Erfolg war gleich null, da die Winde im weichen Boden verschwunden und sonst nichts passiert ist. Ist doch kein Problem, dann legen wir eben Holz unter die Winde, dann geht's schon, dachten wir. Dachten wir auch nur, denn die Umsetzung führte schließlich zum selben Ergebnis.

Unbeirrbar versuchten wir es mit mehr und besser geschichtetem Holz, setzten die Winde wieder an und kurbelten. Diesmal bewegte sich der Betonfuß - nur leider nicht nach oben sondern nur ein bisschen zur Seite. Zumindest ein kleiner Erfolg. Eine zweite Winde, ein zweites Seil und noch ein Haufen Unterlegholz. Und alle zugleich gekurbelt! Heftiges Kurbeln, gespannte Seile, gespannte Erwartung - der Erfolg: knapp 15 - 20 cm!

Daraufhin machten wir zunächst einmal eine Pause. Während wir (zu warme) Erfrischungsgetränke getrunken haben, ist ein ehemaliger Lokbahnmitarbeiter zu uns gekommen, hat ein wenig herumgeschaut und uns dann gefragt, was wir denn da machen. Nachdem wir ihm unser Vorhaben erklärt haben, hat er mit leichtem Grinsen gemeint: „Do kennts long kuabln, de san unt zamgschrauft“ (Klartext: Da

könnt ihr lange kurbeln, die sind unten zusammengeschraubt). Diese Aussage hat unserem Arbeitseifer einen schweren Schlag versetzt. Man könnte doch alles ausgraben oder mit einem Kran aus der Erde ziehen oder, oder, oder... Nach längerer, aber sinnloser Beratung haben wir uns dann doch zum Abbruch der Aktion „Rettet den Betonfuß“ entschlossen und sind wieder abgezogen. Es gab aber auch Aktionen, die mit mehr Erfolg beendet werden konnten wie zum Beispiel die Funktionsprobe der Werks - E Lok „E IV“. Diese Lok war zu diesem Zeitpunkt jahrelang in desolatem Zustand in der Papierfabrik hinter riesigen Papierhaufen abgestellt. Wir haben die Lok dann zunächst einmal in die Halle in Hirschwang gebracht, wo sie wieder lange Zeit kaum beachtet herumgestanden ist.

Irgendwann sind Alfred Filinger und ich auf die Idee gekommen, den Zustand der Lok etwas genauer zu erforschen. Der optische Zustand war irgendwo zwischen „erbärmlich“ und „absoluter Schrott“ angesiedelt. Trotzdem wollten wir es wissen. Zuerst wurde der Fahrschalter ausgebaut und zerlegt. Bei diesem Zustand blieb es dann einige Monate, da es immer wieder Wich-

tigeres zu tun gab. Aber eines Tages haben Alfred und ich doch Zeit gefunden, uns mit der „alten Dame“ zu beschäftigen. Wir konnten den Fahrschalter relativ leicht zumindest so weit instandsetzen, dass er nicht beim ersten Schaltversuch in Flammen aufging. Als Nächstes musste die Isolation der reichlich vergammelten E-Anlage geprüft werden. Erstaunlicherweise war der Zustand nicht so schlecht wie erwartet. Danach wollten wir einen ersten Versuch wagen. Um nicht gleich mit der Fahrdrathspannung loszulegen, haben wir zunächst einmal ein langes Kabel vom Schweißsum-

former zur Lok gelegt und mit den Resten der Hauptsicherung verbunden. Dann kam der spannende Moment: Schweißsumformer einschalten, Fahrschalter (übrigens liegend eingebaut) auf die erste Stufe geschaltet - ah, sie bewegt sich! Auf die Fahrstufen 2, 3 und 4 geschaltet und aus, da das Kabel zu Ende war. Den Fahrtwender auf „Rückwärts“ geschaltet und

wieder Aufschalten - und sie fuhr wieder zurück. Jetzt wollten wir es aber wissen, ob die Lok auch mit höherer Spannung arbeitet. Ein Problem hat das allerdings vorerst noch verhindert: Der Stromabnehmer der Lok war nämlich total beschädigt und absolut unbrauchbar. Einen anderen wollten wir nur für eine Probe eigentlich nicht montieren. So haben wir einfach eine



*Die Elektrolok E IV im Bereich der Remise Hirschwang - aufgenommen 1980.  
Foto: Werner Schiendl*

„fliegende Leitung“ von der E II zur E IV verlegt. Die E II benötigten wir bei einer Probefahrt ohnehin, da die Bremsanlage der E IV ebenfalls untauglich war. Vorher kam, was kommen musste: Die Ölung! „Ölfred“ war in seinem Element, schmierte alle

Lagerstellen gründlich und gewissenhaft und ermöglichte damit eine problemlose Fahrt nach Reichenau, erst dort wollten wir die E IV einschalten. Die Fahrt, natürlich mit geringer Geschwindigkeit, verlief ohne besondere Ereignisse und ohne auffällige Geräusche. Beim Umformer in Reichenau angekommen wurde noch einmal alles überprüft, die Fahrdrabtspannung auf den kleinstmöglichen Wert (ungefähr 250 Volt) eingeregelt und endlich unser „Prüfling“ erstmals standesgemäß mit Strom versorgt. Leise und langsam setzte sich die alte Lok in Bewegung. Sie ließ sich auch ohne Schwierigkeiten bis zur letzten Fahrstufe hochschalten, nur eine generatorische Bremsung war nicht möglich, da einige dafür notwendige Kontakte des Fahr Schalters nicht in Ordnung und Ersatzteile vorerst nicht vorhanden waren. Dafür war es aber möglich, durch Umschalten der Fahrtrichtung und Aufschalten in die erste Stufe unseren seltsamen Lokzug abzubremesen. Nachdem bis dahin alles so gut funktioniert hatte, wurden wir frecher und haben den ganzen Vorgang noch einmal, nun aber mit der normalen Spannung von 500 Volt wiederholt. Das Ergebnis war das gleiche wie vorher, nur

eben schneller. Ein Spaziergänger, der unsere Aktion beobachtet hatte, wollte einfach nicht glauben, dass der „Schrotthaufen“ aus eigener Kraft gefahren ist. Kann ja auch gar nicht sein, mit so einem dünnen Kabel ist das nicht möglich! Erst nach längeren Erklärungen über Spannung, Strom, übertragene Leistung und ähnliche technische Dinge war der gute Mann doch noch von der Wahrheit unserer Behauptung „Ja, die rostige Lok fährt wirklich“ zu überzeugen.

Als Abschluss und Krönung der Testfahrten kam noch die Rückfahrt des Zuges nach Hirschwang, natürlich mit der E IV als „treibende Kraft“. Auch diese letzte Prüfung bestand die Lok zur allgemeinen Zufriedenheit. Flott und ruhig lief das gute Stück nach Hause. Erst die Fahrmanöver zur Halle hat dann wieder die E II übernommen, das war doch einfacher und sicherer.

Das Endergebnis der ganzen Prozedur war: Die Lok wäre, allerdings mit einem gewaltigen Zeit- und Finanzaufwand für eine Restaurierung, grundsätzlich verwendbar. Daher steht die E IV nach wie vor in Hirschwang und träumt vielleicht von ihrem aufregenden Abenteuer nach so vielen Jahren des Stillstands. ■

# Lokalbahn Versand

*Bücher, Broschüren & DVDs*

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



### **Die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen**

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



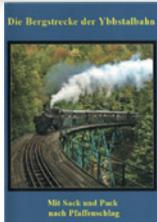
**Die Fahrzeuge der ÖGLB**  
Ergänzungsband, 72 Seiten.  
Beschreibt die später hinzugekommenen Fahrzeuge, z.B. Molln, U 1 und 2190

€ 4,00



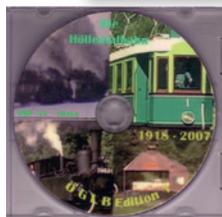
**Eine Runde zum Vergnügen**  
Alles zu Geschichte, Technik, Fahrzeugen und Betrieb der Wiener Liliputbahn (381 mm).  
230 Seiten, ca. 200 Fotos und Pläne, durchgehend in Farbe.

€ 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 **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.

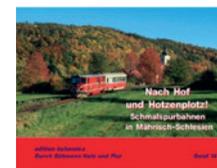
je € 59,00



**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 Fotografen 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.



4/2019

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

## LOKALBAHN - EXPRESS

Periodisch erscheinendes Mitteilungsblatt der  
Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen (ÖGLB)

