

LOKALBAHN- EXPRESS

23/2021

Höllentalbahn

Bergstrecke Ybbstalbahn



Wissenswertes und Aktuelles der
Österreichischen Gesellschaft
für Lokalbahn

ÖGLB Kalender

Am jeweils zweiten Mittwoch im Monat ist CLUBABEND:

Mit Diavorträgen oder Videos und aktuellen Infos von unseren Bahnen.

Ab 18:30 Uhr im Restaurant „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.

Das aktuelle Programm finden Sie Menüpunkt „Clubabend“ auf lokalbahnen.at.

Derzeit keine Clubabende wegen Covid 19!

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

Titelbild: Ein bekanntes Motiv: Es zeigt den ersten Planzug des heurigen Jahres mit der Dampflok U.I auf der Bergstrecke-Ybbstalbahn am 10. Juli 2021
Foto: Alexander Weber

Rückseite: Bei dem bei Fotografen äußerst beliebten „Mehrzugsamstag“ am 24. Juli 2021 war die Elektrolok E I mit dem Originalbeiwagen II auf der Strecke der Höllentalbahn anzutreffen. Das Bild zeigt die bereitgestellte Garnitur in Hirschwang.
Foto: Albert Malli

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, Michael Heussler, Albert Malli, Stephan Rewitzer, Werner Schiendl, Ingo Wiener.

Chefredaktion: Albert Malli; Layout und Satz: Peter Mayrhofer.

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

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autoren wieder, die nicht unbedingt mit jener des Medieninhabers übereinstimmen muss. Der LBE und die darin enthaltenen Beiträge sowie Fotos sind urheberrechtlich geschützt. Wiedergabe, Vervielfältigung und Verwendung in EDV-Anlagen in welcher Form immer bedürfen der schriftlichen Zustimmung der Redaktion. © ÖGLB 2021.



Wenn Sie diese Zeilen lesen, wird knapp mehr als die Hälfte der österreichischen Bevölkerung geimpft sein und die Ansteckungszahlen werden bis in den Herbst hinein trotzdem ansteigen. Die zahlreichen Lock-Downs haben auch bei uns, insbesondere bei der Bergstrecke-Ybbstalbahn, dazu geführt, dass die Zahl der Meldungen für Arbeitseinsätze zurückgegangen ist. Bei den Meldungen zum Zugsdienst herrscht auch kein Überangebot. Da unsere Bahnen in der Sommersaison verkehren, haben wir trotz des vorgeschriebenen 3G-Nachweises keine dramatischen Fahrgestrückgänge. Heuer konnten auch erste bestellte Sonderzüge verkehren und sorgen dafür, dass sich unsere leeren Kassen wieder auffüllen.

Obwohl uns die Corona-Krise schon so lange in Atem hält,

herrscht bei unseren Bahnen mehr Normalität als man hoffen durfte - bis auf den Wehrmuts-tropfen, dass die Zahl der freiwilligen Meldungen für Arbeitseinsätze zurückgegangen ist. Daher starte ich hier einen Appell an alle, die ohnehin immer wieder mitmachen, sich doch wieder öfter zu melden, aber auch einen Aufruf an all jene, die schon einmal mit dem Gedanken gespielt haben, sich für einen „Schnuppertag“ zu melden. Es sind keine Vorkenntnisse nötig (wenn auch willkommen), auch keine übermenschlichen Kräfte, um uns bei Arbeitseinsätzen im Ybbs- oder Höllental zu unterstützen. In jedem Lokalbahnexpress stellen wir aktive Mitglieder als „Gesicht der ÖGLB“ vor; in diesem Heft wurde ich selbst zum Interview eingeladen. Zum Thema Mitarbeit befragt, habe ich im Inter-

view gesagt: „Du trägst mit deiner ehrenamtlichen Mitarbeit nicht nur dazu bei, dass historisches Kulturgut erhalten wird, du wirst mit jedem Jahr, wo du dabei bist, Teil einer neuen Familie.“

Diese Ausgabe des Lokalbahnexpress' zeigt wieder auf beeindruckende Weise, was unsere Aktiven an Ort und Stelle an Erhaltungsarbeiten geleistet haben, wie die großflächige Sanierung der Holzbeplankung der Wetterbachbrücke bei der Ybbstalbahn-Bergstrecke oder das Verlegen weiterer Betonschwellen bei der Höllentalbahn. In diesem Heft bringen wir auch einen ausführlichen Bericht über die umfassenden Revisionen an den Diesellokomotiven 2093.01 und 2099.01.

Für die „Die Wiederinbetriebnahme der NÖLB U.1“ hat die ÖGLB den zweiten Platz beim

„Österreichischen Bahnkulturpreis 2020“ gewonnen. Das kann sich wirklich sehen lassen und der Dank gebührt allen, die an der Aufarbeitung mitgewirkt haben, denn sonst hätten wir das Projekt nicht einreichen können. Dank gebührt aber auch dem Vizepräsidenten Michael Heussler, der die Einreichunterlagen vorbildlich aufbereitet hat und Sie, lieber Leser/ liebe Leserin in seinem Bericht in diesem Heft daran teilhaben lässt. ■

Sie möchten uns einmal unverbindlich an Ort und Stelle unterstützen und selbst Hand anlegen?

Für nähere Informationen senden Sie bitte ein formloses E-Mail an mitarbeit@lokalbahnen.at.

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



Zweiter Platz für die ÖGLB beim „Bahnkulturpreis 2020“

Von Michael Heussler

Für das von der ÖGLB eingereichte Projekt „Die Wiederinbetriebnahme der NÖLB U1“ gewinnt die ÖGLB den zweiten Platz.

Zum diesjährigen Preis

Seit 2016 wird vom Verband Österreichischer Museums- und Touristikbahnen (ÖMT) im Zweijahresrhythmus der Österreichische Bahnkulturpreis vergeben. Damit wird ein wichtiges und innovatives Werk, ein Projekt oder eine Organisation auf dem Gebiet der österreichischen Museums- und Touristikbahnen ebenso gewürdigt wie außerordentliche Leistungen auf dem Gebiet der österreichischen Eisenbahngeschichte. Zugleich sollen auch die Leistungen der rund 3.000 ehrenamtlich tätigen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen hervorgehoben und deren Stellenwert in der öffentlichen Wahrnehmung gesteigert werden. Der Fokus des Österreichischen Bahnkulturpreises 2020 lag im Themenbereich „Fahrzeuge“. Die

Leistungen mussten in den letzten Jahren entstanden und wegweisend oder innovativ für die Erhaltung und Ausgestaltung des historischen, musealen oder touristischen Eisenbahnwesens in Österreich sein.

Es wurden folgende acht Projekte aus ÖMT-Mitgliedsorganisationen eingereicht (Tabelle auf nächster Seite), welche die Aufarbeitung, Instandsetzung oder Wiederinbetriebnahme historischer Lokomotiven, Triebwagen und Waggons zum Thema haben, inklusive der damit zusammenhängenden Planungs- und Dokumentationsarbeiten.

Die Bewertung und Reihung der eingereichten Projekte erfolgte durch eine unabhängige Jury, der namhafte Fachleute der Materie angehörten.

Die Jury betonte ausdrücklich das außerordentlich hohe Niveau

Aufarbeitung des Steuerwagens 6546.210	<i>Bahn im Film</i>
Baureihe 2095 mit Vierachser-Garnitur	<i>Bregenzerwald-Museumsbahn</i>
Projekt V 15	<i>NÖVOG – Niederösterreich Bahnen</i>
Die Wiederinbetriebnahme der NÖLB U.1	<i>ÖGLB – Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen</i>
Einbau einer INDUSI in den Triebwagen VT 10.02	<i>STEF – Steirische Eisenbahnfreunde</i>
Die Aufarbeitung des Triebwagens 93 und des Beiwagens III B der Grazer Straßenbahn	<i>Tramway Museum Graz</i>
Der Exkursionswagen 82 der Wiener Straßenbahn	<i>VEF – Verband der Eisenbahnfreunde</i>
Technische Anpassung historischer Fahrzeuge der Gmundner Straßenbahn für die Traunseetram	<i>Verein Pro Gmundner Straßenbahn</i>

Eine Übersicht über die eingereichten Projekte.

Univ.-Prof. Dipl. Arch. ETH Dr. Christian Hanus	<i>Donau Universität Krems</i>
Anita Klug	<i>Steiermark Card</i>
Dipl. Ing. Dr. Richard Dieckmann	<i>Bundesdenkmalamt</i>
Gudrun Lamm	<i>BAHNORAMA distributed by GUROLA e. U.</i>
Dipl. Ing. Ernst Lang	<i>Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie</i>

Die Jury.

aller eingereichten Projekte. Die Reihung erfolgte in einem mehrstufigen Bewertungsverfahren nach folgenden Kriterien:

- >> Denkmalkriterien, musealer Aspekt, Authentizität
- >> Öffentliche Wahrnehmung und Wirksamkeit, Tourismus
- >> Nutzung, Betriebskonzept, Sicherheit
- >> Soziale Aspekte, Freiwilligentätigkeit, Immaterielles Erbe
- >> Finanzierung, ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit.

Es ergab sich ein äußerst knappes Ergebnis bei der Reihung, bei der das Projekt der Steirischen Eisenbahnfreunde den ersten Platz belegte. Punktgleich belegten die Projekte der ÖGLB und der Bregenzerwald-Museumsbahn den zweiten Platz. Alle übrigen Bewerbungen wurden aufgrund der Ausgeglichenheit nicht gereiht und belegten somit den dritten Platz.



Am 19. Juni 2020 präsentiert sich die U.1 anlässlich einer Probefahrt im schönsten Sonnenlicht bei der Bahnhofsausfahrt in Kienberg-Gaming. Foto: Thomas G. Schäfer

Die Freude über den großartigen zweiten Platz ist dementsprechend groß. Ganz besonderer Dank gebührt vor allem allen Beteiligten, die diese Wiederinbetriebnahme unserer Dampflok U.1 überhaupt möglich gemacht haben. Dabei sind die Arbeitsleistungen unserer ehrenamtlichen Mitglieder ganz besonders hervorzuheben. In den vergangenen Jahren wurde im LBE immer wieder von den Fortschritten der Arbeiten an der U.1 berichtet. Zusammenfassend wird hier der Inhalt der Projektunterlagen wiedergegeben.

Einleitung und Vorgeschichte

Nachdem die NÖLB U.1 zwischen den Jahren 1990 und 2000 die Hauptlast des Museumsbahnverkehrs der Ybbstalbahn Bergstrecke getragen hatte, musste sie am 20.04.2001 wegen Ablaufes der

Kesselfrist abgestellt werden. Ab diesem Zeitpunkt übernahm die Uv.1 ihre Aufgaben.

Zwischen 2007 und 2009 wurde die umfangreiche Kesselreparatur mit Tausch der Siederöhre vorgenommen.

In den Jahren 2012 und 2013 erfolgte die Generalsanierung und Konservierung der Wasserkästen.

Der immense Arbeitsaufwand und die hohen Kosten verhinderten allerdings noch bis 2017 den Beginn des Zusammenbaus.

Als die Uv.1 im Jahr 2017 wegen Rohrrinnens abgestellt werden musste, entschied sich die Eigentümerin der U.1, die NÖLB

– NÖ Lokalbahnen Historische Sammlungen Gesellschaft m.b.H, den Zusammenbau in Fremdleistung durchführen zu lassen.

Im Jahr 2020 erstrahlt die Dampflok in neuem Glanz und wird ab 1. August wieder den „Ötscherland-Express“ über die Bergstrecke der Ybbstalbahn zwischen Kienberg und Lunz am See befördern.

Die Geschichte der Lokomotive

Für den Betrieb der 1898 eröffneten „Lokalbahn St. Pölten – Kirchberg a. d. Pielach – Mank“, welche die 31,3 km lange Strecke

von St. Pölten nach Kirchberg an der Pielach sowie die 18,0 km lange Zweigstrecke „Krumpe“ von Obergrafendorf nach Mank umfasste, wurden vier Dampflokomotiven der Reihe U mit den Nummern 5-8 beschafft. Insgesamt sechs Jahre lang wurde der Gesamtverkehr auf beiden Strecken ausschließlich mit diesen Loks abgewickelt. Erst 1904 entspannte sich die Situation durch den Ankauf von 3 Dampftriebwagen und einer Rangierlokomotive.

1905 beschaffte man für die Verlängerung der Pielachtalbahn bis Laubenbachmühle und der „Krumpe“ von Mank nach Ruprechtshofen zusätzliche Lokomotiven.

1906 wurde der Güterverkehr bis Mariazell und 1907 der Gesamtverkehr bis Gußwerk auf der nun als „Niederösterreichisch-Steirischen Alpenbahn“ bezeichneten Mariazellerbahn aufgenommen. Dafür wurden weitere leistungsstarke Dampflokomotiven beschafft.

Die U.1 noch als ÖBB 298.51 am letzten Betriebstag der Steyrtalbahn am 28. Februar 1982 mit Zug R 3667 zwischen Rosenegg und Pergern auf ihrer Abschiedsfahrt durch das Steyrtal.

◀ Foto: Michael Heussler

1908 wurden die vier Lokomotiven in U.1 - U.4 umbezeichnet.

Nach der Elektrifizierung der Mariazellerbahn 1911 wurde die U.1 nur mehr auf der Seitenlinie von Obergrafendorf nach Ruprechtshofen und schließlich 1915 leihweise auf der Vellachtalbahn in Kärnten eingesetzt.

Im Zuge des ersten Weltkriegs wurde die Lok am 18. November 1914 an die Feldtransportleitung Szabadka (Bosnien) abgegeben, von wo sie 1918 wieder zurück gelangte.

Ab 1921 fuhr die U.1 für einige Jahre auf der Waldviertelbahn, ab 1925 verkehrte sie nun als BBÖ U.51 bezeichnet auf der Brengenerwaldbahn und gelangte schließlich 1928 zur Pinzgauer Lokalbahn.

Die Deutschen Reichsbahn setzte die Lok ab 1938 als DRB 99 7817 ein. 1953 wurde sie von den Österreichischen Bundesbahnen in 298.51 umbezeichnet und nach einem kurzen Einsatz auf der Waldvertelbahn 1956 schließlich 1961 zur Steyrtalbahn überstellt, wo sie bis zum letzten Betriebstag am 28. Februar 1982 in Betrieb stand. Ihre buchmäßige Ausmusterung erfolgte dann am 6. Dezember 1982.

1984 wurde sie von der Österreichischen Gesellschaft für Lo-



kalbahnen ÖGLB angekauft und auf der L.B.P.-H. - Lokalbahn Payerbach – Hirschwang „Höllentalbahn“ im Museumsverkehr eingesetzt.

1986 erfolgte durch die ÖGLB und die Zugförderungsstelle Wien West die Rekonstruktion als NÖLB U.I.

Zwischen 11. und 15. August 1987 kehrte die U.I anlässlich des Schmalspur-Festivals noch einmal auf ihre ehemalige Stammstrecke der Mariazellerbahn und der Krumppe zurück und beförderte einige Sonderzüge unter anderem bis Mariazell.

Ab 1990 fand die Lok auf der Bergstrecke Ybbstalbahn vor dem „Ötscherland-Express“ bis



*Am 2. März 2011 präsentiert sich der reparierte Kessel der U.I auf der Drehscheibe im Bahnhof Kienberg im frühlinghaften Sonnenlicht.
Foto: Michael Heussler*

zum Ablauf ihrer Kesselfrist am 20. April 2001 ihre Verwendung.

Die Aufarbeitung

Nach der Abstellung der U.I nach Ablauf der Kesselfrist am 20. April 2001 wurde die Lokomotive bis auf das Fahr- und Triebwerk zerlegt und der Kessel abgehoben. Erst in den Jahren 2007 bis 2009 erfolgte die umfangreiche Kesselreparatur. Unter anderem wurden neue Siederohre eingebaut.

Dringende Arbeiten an den übrigen Betriebsfahrzeugen sowie an der Strecke des „Ötscherland-Express“ verzögerten die weitere Generalreparatur. Erst 2012/2013 konnten die an einigen Stellen durchgerosteten Wasserkästen umfangreich saniert und konserviert werden.

Da die Uv.I, die nach der Abstellung der U.I die Hauptlast des Museumsbahnverkehrs auf der Ybbstalbahn-Bergstrecke trug, im Jahr 2017 wegen Rohrrinnens abgestellt werden musste, fiel die Entscheidung, den Zusammenbau der U.I in Fremdleistung durchführen zu lassen.

Am 9. Mai 2017 wurde die Lok von Mitarbeitern der Firma Hovecar in Kienberg verladen und zur Fertigstellung nach Criscior in Rumänien gebracht.



Die U.I mit abgebauten Kuppei und Treibstangen vor dem Heizhaus in Kienberg am 19. Mai 2018. Foto: Thomas G. Schäfer

Im März 2018 besuchte das Dampflokteam die beauftragte Firma in Rumänien. Bei einer Probefahrt konnten sich alle Beteiligten vom Fortschritt der Arbeiten überzeugen. Dabei wurden weitere Arbeitsschritte festgelegt.

Am 2. Mai 2018 wurde schließlich die U.I wieder nach Österreich transportiert und im Bahnhof Kienberg abgeladen.

Leider stellte sich alsbald heraus, dass die beauftragten Arbeiten teilweise nicht vollständig bzw. nicht fachgerecht durchgeführt worden waren. So waren in den Jahren 2018 und 2019 umfangreiche und zeitintensive Nacharbeiten notwendig, die ausschließlich

von aktiven Vereinsmitgliedern der ÖGLB fachmännisch durchgeführt wurden.

Unter anderem mussten originalerweise blanke Bauteile umständlich vom Lack befreit und deren Originalzustand wiederhergestellt werden. Weiters wurde die nicht durchgehend vorhandene Zementauskleidung der Rauchkammer entfernt und neu angefertigt.

Auch der Bremshebel der Wurfhebelbremse musste besser gängig gemacht und neu eingestellt werden.

Es erfolgte eine gründliche Revision des Dampfventils der Bremsanlage sowie der Ausbau des vermeintlich von der Fremd-

firma aufgearbeiteten Dampfventils auf der Heizerseite. Es wurden eine schadhafte Ventilwelle und ein nicht dem Standard entsprechendes Gewinde festgestellt. Somit blieb nur eine Neuherstellung der betroffenen Bauteile durch Vereinsmitglieder. Nachdem neue Bremsklötze bei der Treibachse eingebaut, zu fest angezogene Lagerböcke reguliert, unpassende Distanzstücke ausgetauscht und zuge wachsene Schmierbohrungen bei Wellenlager und Gleitbahnen revidiert waren, konnte am 25. April 2019 eine erste erfolgreiche Probefahrt von Kienberg nach Gaming durchgeführt werden.

Am 21. Juni 2019 fand nach einigen erforderlichen Nacharbeiten und der Herstellung der neuen Feuermauer in der Feuerbox die erfolgreiche Begutachtung der

Lok durch den Kesselspektor Ing. Thomas Preisl vom TÜV-Süd im Rahmen einer Belastungsprobefahrt statt.

In weiterer Folge musste die Undichtheit der Einströmrohre beseitigt werden, welche vermutlich durch unsachgemäße Montage durch die instandsetzende Firma verursacht wurde. Nach weiteren Nacharbeiten und Probefahrten konnte die Lok am 24. November 2019 eingewintert werden.

Nach vielen Anstrengungen und Mühen befindet sich die U.1 nun in einem tadellosen, betriebsfähigen Zustand und kann aufgrund des durch die Corona-Krise verspäteten Saisonstarts ab 1. August 2020 auf der bis zu 31 ‰ steilen Bergstrecke der Ybbstalbahn zwischen Kienberg und Lunz am See ihre Leistungsfähigkeit zur Freude der Reisenden und Vereinsmitglieder unter Beweis stellen.

Großer, herzlicher Dank gebührt allen beteiligten Personen für ihren grandiosen Einsatz. ■

Die U.1 anlässlich einer Probefahrt am 10. November 2019 in der Haltestelle Gaming.

◀ Foto: Thomas G. Schäfer



Werken am Fachwerk - Erhaltungsarbeiten an der Wetterbachbrücke

Von Ingo Wiener

Unsere einzigartigen Trestleworkbrücken sind im Abstand von einigen Jahren regelmäßig von einem Sachverständigen zu überprüfen und ein entsprechendes Gutachten ist der Behörde vorzulegen. Im Hinblick auf die anstehende Begutachtung wurden heuer bereits einige Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt.

Letzten Herbst wurden bereits im Hinblick auf die heuer anstehenden Erhaltungsarbeiten an unseren einzigartigen Trestlework-Bauwerken Hühnerne- und Wetterbachbrücke Vermessungsarbeiten der Holzbeplankung und Metallgeländer durchgeführt, welche infolge Witterungseinflusses sowie aufgrund von Beschädigungen durch Baumsturz zu erneuern waren.

Um die Herstellung der Holzbalken zu vereinfachen, wurde bei der Planung darauf geachtet, möglichst viele Gleichteile zu verwenden. Mit dem Zuschnitt der benötigten Hölzer wurde wieder das Sägewerk Latschbacher in Bodingbach beauftragt, da wir schon bei den Brettern für die Holzriesenbrücke und für die Wageninstandsetzung sehr gute Erfahrungen gemacht hatten.

Mitte März war es dann soweit, die Lieferung für die erste Baustelle Wetterbachbrücke wurde in bewährter Weise vom Sägewerk in Bodingbach per Stapler zum Bahnhof Pfaffenschlag geliefert.

Wir wollten uns nun voller Tatendrang am Wochenende 20. / 21. März an die Arbeit machen, um das Material zur Baustelle zu transportieren. Leider machte uns das Wetter einen gründlichen Strich durch die Rechnung; der Winter kam mit ordentlich Schnee vorbei und hatte nicht vor, sich so schnell wieder zurückzuziehen.

Dann kam das Osterwochenende mit leider neuen Ausgangsbeschränkungen, diese waren vorerst bis in der Woche nach Ostern kommuniziert, sodass wir das Wochenende 10. und 11. April ins Auge fassten.

Mitte April wurde aufgrund der bisherigen Schneefälle und bevorstehenden Brückenarbeiten eine Streckenbefahrung durchgeführt, im Zuge derer wieder etliche, zum Teil mächtige Bäume vom Gleis entfernt werden mussten.

Es wurde schließlich das erste Maiwochenende, an dem wir am Freitag endlich einen Teil des Bauholzes für die Wetterbachbrücke von Pfaffenschlag zur Baustelle befördern konnten. Nachdem aufgrund der Wettermeldungen für Samstag wenige Meldungen zur Mitarbeit einlangten, sprangen zum Glück doch noch kurzfristig zwei Helfer ein, sodass wir mit vier Mann endlich die Arbeiten beginnen und bis zum Abend vier Felder auf der Wetterbachbrücke komplett erneuern konnten.

Am Freitag, den 8. Mai hatte uns das Wetter noch mit einigen Regenschauern bedacht, am Samstag jedoch schien die Sonne und dank einer größeren Gruppe Helfer konnte an der Wetterbachbrücken-Baustelle ordentlich weitergearbeitet werden. Eine Gruppe rückte dem inzwischen recht stattlichen Bewuchs unter und neben der Brücke kräftig zu Leibe, wobei auch etliche große Bäume gefällt werden mussten, die bei künftigen Stürmen für Beschädigungen an der Brücke gesorgt hätten.

Die zweite Gruppe führte die Erneuerung der Holzbeplankung zügig fort, sodass inzwischen bis auf vier Felder alle schadhaften Felder fertig montiert werden konnten. Für drei weitere Felder wurden die Balken zurechtgeschnitten,



*Abschluss eines anstrengenden Arbeitstages aus einer spannenden Perspektive
Foto: Reinhard Schwarz*

dann ging der sehr erfolgreiche Arbeitstag zu Ende.

Samstag der 15. Mai begann zunächst sonnig, doch bildeten sich bald Wolken, die uns über den Tag begleiteten, was die Arbeiten an

der Wetterbachbrücke nicht ganz so schweißtreibend gestaltete.

Es fand sich eine passende Gruppe an weiteren wackeren Helfern ein, und so konnten die Beplanungsarbeiten an der Wetterbachbrücke fertiggestellt werden. Die Holzfällertruppe entfernte an den Hängen neben der Brücke inzwischen weitere Bäume als potenzielle Gefahrenquellen - bzw. zerteilte auch die bereits gefällten Stämme.

Außerdem wurden auch die Bereiche der Brückenlager gesäubert und damit begonnen den Fundamentbereich der Steher von größeren Laub- und Wurzelwerk zu befreien.

Anschließend wurden noch die Gleise und Gräben unmittelbar vor der Brücke von Ästen, Steinen und Laubschichten gesäubert.



*Die ersten Bretter sind getauscht.
Foto: Ingo Wiener*



Es wurde schließlich das erste Maiwochenende, an dem wir endlich einen Teil des Bauholzes für die Wetterbachbrücke von Pfaffenschlag zur Baustelle befördern konnten. Foto: Ingo Wiener



Die Holzfällertruppe entfernte an den Hängen neben der Brücke inzwischen weitere Bäume als potenzielle Gefahrenquellen.

Foto: Reinhard Schwarz

Somit sind noch die Geländer auszubessern, die übrigen Fundamente zu säubern und die gefälltten Bäume und Sträucher zu zerkleinern bzw. für den künftigen Abtransport vorzubereiten. Außerdem sind die gleichen Arbeiten noch an der Hühnerneestbrücke durchzuführen.

Verkehrszeichen den Eisenbahnkreuzungen erneuert

In der Woche vom 1. Juli wurden außerdem einige Verkehrszeichen an unseren EK's erneuert sowie zwei Gleissenken oberhalb der Haltestelle Hühnerneest durch Einrichten mittels Südbahnhebern vermessen und durch teilweises Neueinschottern mittels unseres bewährten Kranwaggon BEWi behoben.

Eisenbahnkreuzung freigebagert um Unterspülungen zu verhindern

Das Umfeld der Zürner-EK oberhalb der Kartause Gaming wurde großräumig freigebagert, um bei künftigen Regenfällen ein weiteres Überschwemmen bzw. Unterspülen der Gleisanlage zu verhindern – eine Maßnahme, die sich bei dem großen Unwetter einige Wochen später als sehr nützlich herausstellen sollte.

In der folgenden Woche wurden in weiteren Bögen vor der Hühnerneestbrücke mittels des bewährten Kleinbaggers ca. 30 weitere Holzschwellen entfernt und durch Stahlschwellen ersetzt, welche von einer Kleingruppe aus zwei Personen in

mühevoller Handarbeit eingemessen und verschraubt wurden.

Im Zuge dessen wurden noch in rund sechs weiteren Bögen Richtung Wetterbachbrücke entsprechend der erforderlichen Spurweite Spurhalter gesetzt.

Holzstandhaltungsarbeiten beim Dienstwagen D33

Nachdem wir dank Jack Riegler über eine vortrefflich eingerichtete Tischlerei verfügen, wurden von ihm während der letzten Wochen einige Holzstandhaltungsarbeiten an den an den

Waggon durchgeführt. Unter anderem wurde beim Dienstwagen D33 die schadhaften Seitenwände fachgerecht erneuert, sowie an einigen Wagen die Holzfenster neu gebaut, Lederriemen ergänzt, Türstapel gefertigt und vieles mehr.

Ich möchte mich an dieser Stelle bei all den wackeren Helfern bedanken und appelliere an dieser Stelle dringend an euch, durch eure aktive Mitarbeit die weiteren erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen zu unterstützen, um diese heuer noch zeitgerecht fertigstellen zu können. ■



Der Bereich Zürner-EK wurde großräumig freigebagert, um bei künftigen Regenfällen ein Überschwemmen bzw. Unterspülen der Gleisanlage zu verhindern.

Foto: Ingo Wiener

Umfassende Revisionen an den Diesellokomotiven

Von Stephan Rewitzer

In der letzten Ausgabe des LBE konnten wir noch über die Zerlegung berichten, nun findet bereits der Zusammenbau aller erneuerten Komponenten statt.

Arbeiten an der 2093.01

Der Ersatz alter, nicht mehr lieferbarer Werkstoffe und die Suche nach Firmen, die für unsere bewährte, historische Technik

noch ein Handwerk betreiben, wird leider immer aufwendiger, nichtsdestotrotz konnten für fast alle Komponenten noch die passenden Handwerksbetriebe gefunden werden, andere Teile



Neue Filzdichtungen für die Großradkästen und Motordeckel, Sandtreppe und die fertig lackierte Drehgestellkomponenten der 2093.01.

Fotos: Stephan Rewitzer



Aufgearbeitete Blattfedern, Drehgestelle, Querbalken und Drehzapfen am Fahrwerk.

Fotos: Stephan Rewitzer

konnten nach recherchierten, alten Techniken in der Werkstatt Kienberg selbst angefertigt werden.

Unerwartet schwierig gestaltete sich die Anschaffung von Schraubverbindungen in der „handlichen“ Dimension M27 x 560mm; da kommt auch die Vertretung eines namhaften Herstellers kurz ins Trudeln, letztlich erreicht aber auch diese Schraube Kienberg.

Die neu gegossenen Achslager befinden sich bereits beim Ausdrehen auf der CNC-Fräse in einer befreundeten Werkstatt, der Wiegebalken konnte mit der Drehzapfenpfanne verbunden werden, alle 20 Blattfedern sind von der Aufarbeitung zurück und im Drehgestell verbaut. Langwierige Schweiß- und Aufarbeitungsarbeiten an der Sandanlage und Rahmen sind bereits abgeschlossen, auch hier kommt nämlich alles „neu“. Die Kesseldruckprüfung des Hauptluftbehälters steht kurz bevor und bei den Holzarbeiten tobt sich bereits unser Tischler Jack Riegler aus und ersetzt zahlreiche Holzkomponenten an Türen, Böden und Seitenverkleidungen.

Sobald die Achslager fertig bearbeitet nach Kienberg zurück

kommen, kann der finale Zusammenbau der Drehgestelle sowie die Montage der neuen Spurkranzschmieranlage zur Schonung unserer Gleisbögen und Spurkränze erfolgen.

Arbeiten an der 2099.01

Die im Winterhalbjahr begonnene Überarbeitung des Kühlwassersystems konnte abgeschlossen werden. Nach einer Druckverlustprüfung wurden weitere Komponenten der Aufarbeitung abgebaut, aufgearbeitet und wieder ins System eingebunden. Mit einer weiteren Dichtheitsprüfung konnten im März die Arbeiten zur Zufriedenheit abgeschlossen werden. Ein Probelauf führte zur Voreihung der geplanten Aufarbeitung der Zylinderköpfe, der abermals gesteigerte und nun wieder im Bereich der Werksangaben befindliche Kühlwasserdruck war leider zu hoch für Zylinder 6. Also hieß es wieder zurück an den Laptop für die Recherche nach Ersatzteilen: Unser 1985 von FAUR in Bukarest als Lizenz von Maybach gebaute Reihensechszylinder ist mittlerweile nur noch in „wenigen“ Maschinen verbaut; die meisten Betriebe haben auf mo-

dernere Motoren umgebaut. Die lange Abstellung in Kienberg und die spätere geringe Verfügbarkeit für den Betrieb führten zu sehr wenigen Betriebsstunden auf diesem Motor und daher wurde beschlossen, von einer Remotorisierung Abstand zu nehmen, auch deshalb, weil eine längere Abstellung nicht mit den geplanten Bauzugeinsätzen zur Streckenerhaltung vereinbar gewesen wäre.

Nach drei Monaten Lieferzeit erreichten Anfang Juni die Teile zur Reparatur des im Öl- und Wasserbereich undichten Zylinder 6 endlich Kienberg und die Einbauarbeiten konnten rasch und zügig erfolgen.

Der erneute Probelauf war diesmal erfolgreich, womit nach einem Kompletttausch des Kühlwassers mit Frostschutz und nun ausführbaren Restarbeiten an der Maschine zu einer Belastungsprobefahrt im Zuge des jährlich stattfindenden Fahrzeuggutachtens gestartet werden konnte.

Als Ersatz für die noch im Zusammenbau befindliche 2093.01 führt unser „starkes Schwergewicht“ daher ab 3. Juli den Diesel-Planzugbetrieb durch.

Aufarbeitung Rollmaterial

Die sehr zeitintensiven Arbeiten an der 2093.01 und 2099.01 haben nicht viele Ressourcen für das restliche Rollmaterial übriggelassen, die intensiven Ausbesserungsarbeiten im letzten Jahr haben sich daher mehrfach bewährt.

Nichtsdestotrotz konnte an Wagen Ci/S 374 ein Plattformblech komplett erneuert sowie alle acht Holzfenster und die Holzteile im Wagenübergangsbereich in unserer Tischlerei neu anfertigt werden. Ebenfalls fertiggestellt werden konnte unser Dienstwagen, wo die Holzverbretterung, die Zugangstüre zum Dienstabteil und zahlreiche andere Holzteile umfangreich aufgearbeitet oder komplett ersetzt wurden, womit auch dieser für die nächsten Einsatzjahre wieder einen technisch und optisch einwandfreien Zustand erreicht hat.

Am 26.6. erfolgte dann die erste Ausfahrt für Ci/S 374 nach der Ausbesserung im Zuge der jährlich stattfindenden Zulassungsprobefahrt mit unserem Fahrzeuggutachter, wo 2099.01 gemeinsam U.I und einem Gesamtzuggewicht von 100 Tonnen ihre zurückerlangte Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen durfte. ■

Der Arbeitseifer ist ungebrochen

Von Ferdinand Drexler

Manche Arbeiten sind gleich zu erkennen, manche erst auf den zweiten Blick, aber sie alle waren im Frühling sowohl äußerst zahlreich als auch breit gefächert. Vom Gleisbau über die Fahrzeugsanierung bis zur Neugestaltung des Bahnhof-Shops.

Eine Arbeitswoche für den Gleisbau

Von 17. bis 25. April fanden sich die Mitarbeiter zu einer Frühlings-Arbeitswoche zusammen. Die Tätigkeiten konzentrierten sich auf Gleisbau und Haltestellensanierung. An den ersten beiden Tagen wurde in zwei Teams gearbeitet, anschließend gemeinsam auf der Gleisbaustelle des Abschnittes Reichenau – Kurhausbrücke.

Während der Arbeitswoche konnte mit 109 Betonschwellen der Lückenschluss und Abschluss der Sanierung dieses Abschnitts erfolgen. Dazu wurde das Klein-eisen auf dem Gleisabschnitt entfernt und anschließend die Schienen mit unseren Schienenkränen auf die Seite gehoben. Dadurch war es möglich, drei Schienenlängen mit nur drei Mann zu ma-

nipulieren – eine große Arbeitserleichterung im Vergleich zu früheren Gleisbaustellen, bei denen mit Winden und Hebestangen gearbeitet werden musste. Anschließend wurden die alten Holzschwellen entfernt und die Löcher händisch etwas nachgearbeitet, um die Betonschwellen einlegen zu können. Danach erfolgte das Auflegen der Schienen und das Festschrauben. Mit dem Ausbringen des Schotters, dem Ausrichten und dem Stopfen der Schwellen konnte während der Arbeitswoche bereits wieder die uneingeschränkte Befahrbarkeit hergestellt werden. In den darauffolgenden Wochen wurde von Erich Krones die Schotterkosmetik erledigt, womit die Gleisbaustelle nun vollständig abgeschlossen ist.

Das andere Team führte in den ersten zwei Tagen der Arbeits-



*Die Betonschwellen werden gestopft.
Foto: Albin Michlmayr*



*Nacheinander werden die Betonplatten
in der Haltestelle Haaberg in Position
gebracht.
Foto: Albin Michlmayr*



*Mit unseren Schienenkränen konnten
drei Schienenlängen mit nur drei Mann
manipuliert werden.
Foto: Albert Malli*

woche eine Sanierung des Bahnsteigs der Haltestelle Haaberg durch. Dies war vor Saisonbeginn erforderlich, da die bisher eingebauten Holz-Doppelschwellen als Bahnsteigkante das Ende ihrer Verwendungsdauer erreicht hatten.

Im Herbst 2020 erhielt die Hölentalbahn etliche ausgebaute Betongleisplatten. Diese wurden per LKW nach Hirschwang gebracht und die für Haaberg benötigte Menge an Platten gleich auf einen Güterwagen verladen. Mit unserem Bagger wurde eine Doppelschwelle nach der anderen weggehoben, um danach sofort durch eine Betonplatte ersetzt zu werden. Als Restarbeiten wurden alle Fugen zwischen den Betonplatten und deren Hebeöffnungen verfüllt.

An den letzten beiden Tagen der Arbeitswoche wurden in Hirschwang noch 200 „neue“ altbrauchbare Normalspurschwellen geschnitten und für zukünftige Gleisbaustellen vorbereitet.

Umfangreiche Fahrzeugarbeiten

Die tiefwinterlichen Verhältnisse ließen in den ersten Monaten des Jahres oftmals keine Außenarbeiten zu. Daher verlagerten sich die

Arbeiten in die Halle in Hirschwang, waren doch an diversen Fahrzeugen zahlreiche Tätigkeiten durchzuführen. Nachdem die Achsen und Fahrmotoren der E-Lok E I ausgebunden werden konnten (wir berichteten in der letzten Ausgabe), wurde mit dem Ausbau der Ritzel begonnen. Dies gestaltete sich zunächst recht schwierig, konnte aber letztlich erfolgreich bewältigt werden. Anschließend wurden die Aufnahmen exakt vermessen. In unserem Lagerbestand fanden sich zum Glück vorgefertigte Ritzel für unsere E-Loks, bei denen nur mehr von einer Fachfirma die Aufnahme nach den Maßzeichnungen eingearbeitet werden musste. Dank der während des Zerlegens gewonnenen Erfahrungen ging der Zusammenbau der E-Lok recht flott vonstatten. Parallel wurden an unserem originalen L.B.P.-H.-Beiwagen II die acht Trittbretter neu angefertigt – teilweise in Zusammenarbeit mit den Kollegen der Ybbstalbahn. Da auf der Ybbstalbahn derzeit Holzarbeiten an den beiden Trestlework-Brücken erfolgen (siehe dazu eigenen Artikel in dieser Ausgabe), wurde das Holz für die neuen Trittbretter beim Sägewerk Latschbacher mitbestellt. Jack Riegler fertigte anschließend

für uns in der Tischlerei in Kienberg aus den Brettern die Trittbretter nach einer Maßzeichnung von uns an. Die fertigen Trittbretter wurden anschließend lasiert und auf die Halterungen montiert, welche teilweise neu ausgerichtet werden mussten. Dabei wurde gleich die Möglichkeit genutzt, den Rahmen im Bereich der Trittbretter neu zu lackieren. Eine zur vollen Zufriedenheit verlaufene Probefahrt mit der E-Lok E I und dem Personenwagen BW II bildete im Mai den Abschluss der Arbeiten an den beiden Fahrzeugen. Im Zuge dieser Fahrt konnte ein Mitarbeiter die Typenprüfung auf der E-Lok und ein weiterer Mitarbeiter die Prüfung zum Zugführer erfolgreich ablegen.



*Gefällig wirkt der Einstiegsbereich des
BW II nach der Sanierung.
Foto: Ferdinand Drexler*

Auch an unserem originalen L.B.P.-H.-Güterwagen Ga96 erfolgten Erhaltungsarbeiten: Die Bedielung der Bremserbühne wurde geschliffen und neu lackiert. Zeitgleich erhielt die Bremserbühne eine Neulackierung sowie der Güterwagen im Inneren kleinere Verbesserungen und Adaptierungen bei der Inneneinrichtung.



Der sanierte Bahnmeisterwagen X73 bei der Gleisbaustelle unterhalb der Kurhausbrücke.

Foto: Albin Michlmayr

Während des Winters wurde ein Fahrzeug komplett saniert: der Bahnmeisterwagen X73! Dieser Wagen fristete jahrelang sein Dasein im Dickicht neben den Abstellgleisen beim Hirschwanger Werkskanal, bis er im Herbst zur Aufarbeitung in die Halle gebracht wurde. Dabei wurde der Wagen komplett genagelt und in schwarz und grau neu gestrichen.

Weiters wurden die gesamte Bebohlung und die Bremsklötze neu angefertigt sowie die Achschmierung repariert. Rechtzeitig zur Arbeitswoche wurde der Wagen fertig und leistete beim Abbau des Gleises wertvolle Dienste.

Fahrleitungsarbeiten

Bevor der erste elektrische Zug auf der Gesamtstrecke der Hölentalbahn verkehren konnte, waren umfangreiche Fahrleitungsarbeiten erforderlich, insbesondere durch den Abbau der Steinhofgrabenbrücke. In der letzten Ausgabe konnten wir bereits über einen Zwischenstand bei den Arbeiten berichten. Inzwischen konnte in diesem Bereich die Fahrleitung wieder vollständig montiert werden. Zeitgleich wurde dieser Bereich von unserem Nachbarn Alois Weinzettl großflächig freigeschnitten, was uns eine Menge Arbeit erspart.

Aber auch an anderen Stellen waren vor Saisonbeginn Arbeiten erforderlich: Entlang der Strecke mussten drei Fahrleitungs Masten getauscht werden – ein Mast am Scheitelpunkt der Strecke am Artzberg, ein Mast kurz vor der Haltestelle Kurhaus und ein

Mast unmittelbar nach der Kurhausbrücke. Da die Mitarbeiter durch das Aufstellen des Mastes im Steinhofgraben bereits „in Übung“ waren, konnten die Masttätusche jeweils von einem Dreierteam innerhalb eines Arbeitstages zügig erledigt werden. Ein gerissener Querdraht bei der Johannesbrücke sowie der jährliche Kontrollzug mit unserem Turmwagen, bei dem die korrekte Lage der Fahrleitung überprüft und gegebenenfalls nachjustiert wird, bildeten den Abschluss der Arbeiten an der Fahrleitung.

Fortsetzung Sanierung Bhf. Payerbach

Über die Sanierung der Fahrdienstleitung des Bahnhofs Payerbach Lokalbahn wurde in den vergangenen Ausgaben bereits laufend berichtet. Inzwischen konnten die Arbeiten an der Holzfassade abgeschlossen werden. Dafür wurden nach einer Maßzeichnung neue Fassadenbretter bei einem Tischlerbetrieb bestellt und anschließend in Heimarbeit in Schönbrunnergelb lackiert. Zeitgleich wurden ebenfalls in



Am 20. März zieht die Lok V2 einen Fahrleitungs-Arbeitszug den tiefverschneiten Artzberg hinauf.

Foto: Ferdinand Drexler.

Heimarbeit neue Hohlkehllisten in Tannengrün angefertigt. Nachdem Anfang April frühlinghafte Temperaturen herrschten, konnten die restlichen Lackarbeiten und der Austausch der schadhaften Fassadenbretter durchgeführt werden. Als nächstes ist die Sanierung der Holzfenster vorgesehen, wofür eine erste Vorarbeit mit dem Verkitten der Glasscheiben bereits erfolgte.

Neugestaltung Shop

Rechtzeitig vor Saisonbeginn erhielt unser Bahnhofs-Shop in Payerbach-Lokalbahn eine Neugestaltung – sowohl optisch als auch beim Sortiment. Als augenfälligste Veränderungen beim Betreten des Shops fallen nun die beiden Tische der Verkaufstheke auf, bei denen das vergilbte Plastiktischtuch entfernt sowie anschließend geschliffen und neu



braun lasiert wurden. Die Bücher und Zeitschriften der ÖGLB werden nun in einer neuen Gestaltung präsentiert, welche noch stärker zum Schmökern einlädt. Beim Sortiment wird nun die regionale Verbundenheit der Bahn stärker betont: Das „Rax-Bräu“ wird nur wenige hundert Meter entfernt vom Bahnhof gebraut, der Verjus-Drink „Silva“ aus Reichenau geht auf ein altes Rezept aus Prein/Rax zurück und unser neuer Schnaps „Kreuzberger Edelbrand“ kommt von einem mehrfach ausgezeichneten Schnapsbrenner und Biobauern aus Payerbach. Als Stärkung gibt es nach wie vor unsere Aufstrichbrote mit Mangalitzaverhackertem oder Kabanossi von der Payerbacher Fleischerei Kabinger sowie eine Mehlspeise zum Kaffee – ab dieser Saison mit täglich frisch gebackenem Brot und Rouladen von der Bäckerei Nöbauer aus Reichenau. Wer lieber eine weitere regionale Spezialität probieren möchte: Den Original Reichenauer Biscuitzwieback von der Bäckerei Alber aus Payerbach gibt es bei uns jetzt auch zu erwerben. ■

Unser jüngstes aktives Mitglied Emil (8) unterstützt das Team bei der Neugestaltung des Shops im Bahnhof Payerbach.

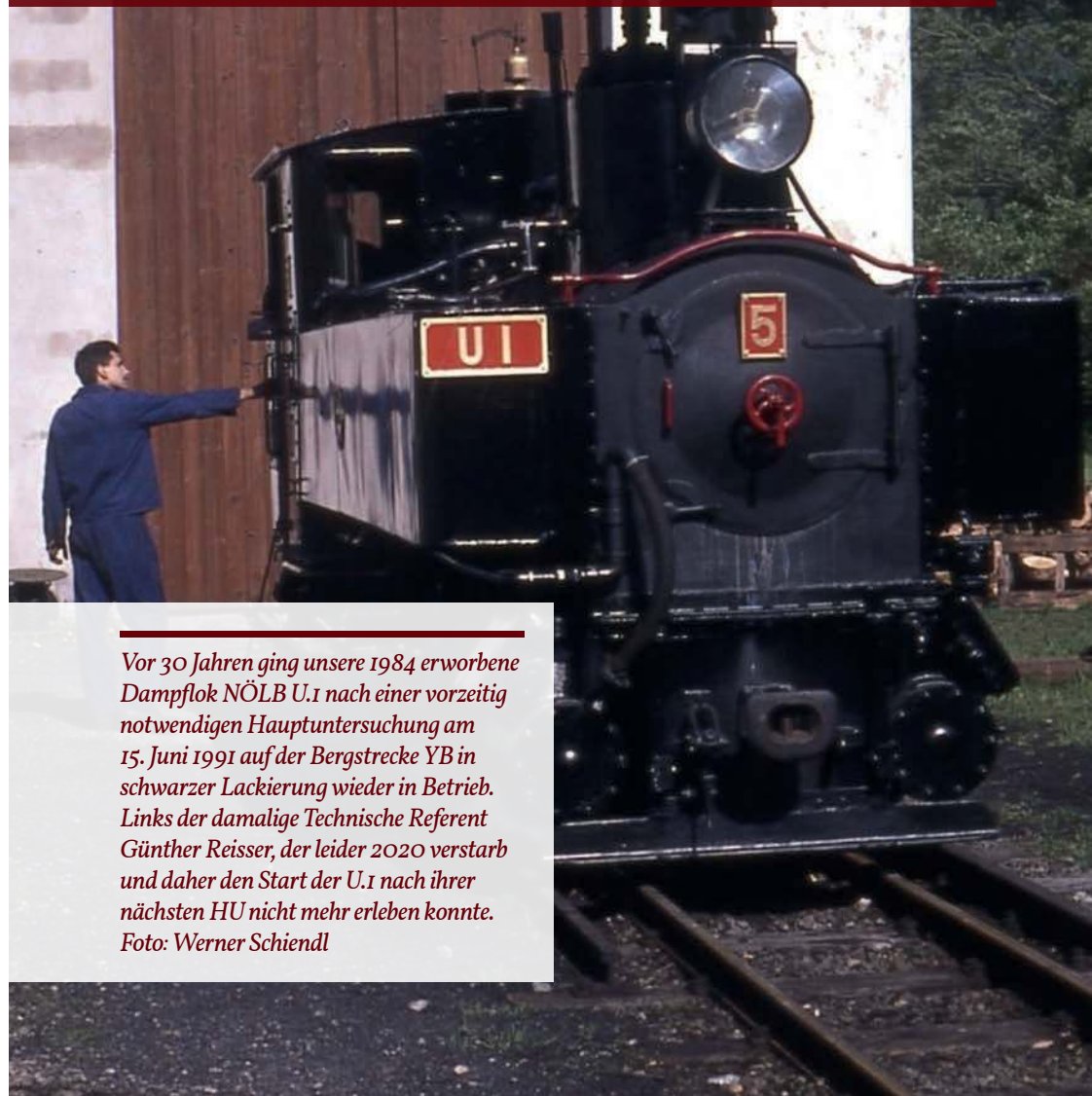
◀ Foto: Albert Malli

Es war einmal

Frühling und Sommer auf unseren Museumsbahnen

Von Werner Schiendl

Wir setzen unsere nostalgische Bildserie über die ÖGLB- Museumsbahnen vor 40 bis 20 Jahren in den Monaten April bis August fort. Diese Fotos sind wirklich historische Dokumente und die Motive unwiederholbar. Die Bilder stammen aus den Archiven unserer seitherzeitigen ÖGLB- „Haus- und Hoffotografen“ Alfred Schmutz und Werner Schiendl.



Vor 30 Jahren ging unsere 1984 erworbene Dampflokomotive NÖLB U.1 nach einer vorzeitig notwendigen Hauptuntersuchung am 15. Juni 1991 auf der Bergstrecke YB in schwarzer Lackierung wieder in Betrieb. Links der damalige Technische Referent Günther Reisser, der leider 2020 verstarb und daher den Start der U.1 nach ihrer nächsten HU nicht mehr erleben konnte. Foto: Werner Schiendl



Vor 40 Jahren veranstaltete die ÖGLB eine einmalige Fotosonderfahrt mit einem originalen L.B.P.-H.-Güterzug am 2. Mai 1981. Zu seiner Vorbereitung wurden die Güterwagen gemeinsam mit den dann vorausfahrenden Personenwagen mit den E-Loks I und II von Hirschwang nach Payerbach überstellt und hier in der Thalhofschleife abgelichtet. Dieses und viele andere historische Bilder finden sich in dem 2020 erschienenen Buch „Die Lokalbahn Payerbach – Hirschwang und Eisenbahnen zwischen Semmering, Rax und Schneeberg“, erhältlich beim ÖGLB-Shop. Foto: Werner Schiendl



Alles ist an diesem 35 Jahre alten Bild vom 5. Juli 1986 nun Vergangenheit: Unsere erste Dampflok „Floriana“ (Baujahr 1901), die damalige Endstation Hirschwang und das Bahnhofsgebäude Hirschwang aus 1903. Heute ist es eine Ruine, die womöglich demnächst abgerissen wird. Die „Floriana“, seit 1991 hauptuntersuchungsbedürftig, wurde mangels Finanzierungsmöglichkeit der Reparatur verkauft. Foto: Alfred Schmutz



Auch diese Situation beim Heizhaus Kienberg vor 30 Jahren wird es nie wieder geben. Am 26. Mai 1991 befanden sich dort vier betriebsfähige Lokomotiven, die anlässlich der Landesausstellung in der Kartause Gaming den intensiven Betrieb auf der Bergstrecke YB bewältigen mussten, von rechts nach links Diesellok 2190.01 (noch in rot), dahinter auf der Drehscheibe die Dampflok U.1 (frisch nach der HU eingelangt), die ÖBB-Diesellok 2091.09 (für 6 Monate an die NÖLB verliehen) und hinter dem ex-Mixnitzer Personenwagen Ci 12 die Diesellok D 7 (Gebus-Lok der ehemaligen Lamingtonal-Schleppbahn bei Bruck an der Mur). Foto: Alfred Schmutz



Am 31. Juli 1988 – also vor 33 Jahren – nähert sich der „Höllental-Express“, bestehend aus der Elektrolok E II mit den Personenwagen Ci 12 und 13, dem Bahnhof Reichenau, im Hintergrund die alte Johannesbrücke mit ihrer Kapelle. Weit hinten, teilweise durch Bäume verdeckt, sieht man das mächtige Raxmassiv. Foto: Alfred Schmutz



Vor 20 Jahren ging die komplett rekonstruierte Dampflok Uv.1 bei der Ybbstalbahn-Bergstrecke in Betrieb. Am 25. Mai 2001 entstand das Typenfoto der damals „neuen“ Verbund-Dampflok, der ehemaligen ÖBB-Lok 298.205, die 1902 für die historischen Niederösterreichischen Landesbahnen von der Firma Krauss & Co., Linz gebaut worden war.

Foto: Werner Schiendl



Vor 22 Jahren, am 1. August 1999, war der „Höllental-Express“ mit der Diesellok V 2 und den zwei originalen LBPH-Vierachsern 11 und 12 auf dem Weg von Reichenau nach Payerbach hier in der Thalhofschleife unterwegs und wurde vor einer Villa aus dem 19. Jahrhundert aufgenommen. Foto: Alfred Schmutz

Interview

Ein Gesicht der ÖGLB: Albert Malli

Von Ferdinand Drexler

Er ist vor 21 Jahren durch einen Zufall zur ÖGLB gestoßen, Schaffner und Zugführer bei der Höllentalbahn, schwingt als Lackierer den Pinsel und als noch junger ÖGLB-Präsident hin und wieder große Reden.

Wie bist du zur ÖGLB gekommen?

Das war Zufall. Im Jahr 2000 hat der ORF seine Führungskräfte zu dreitägigen Seminaren geschickt, damit leitende Redakteure und Techniker das Führen von Mitarbeitern als eigene Aufgabe verstehen. Neben der Fachkompetenz sollten wir auch Führungskompetenz erwerben und die Dynamik in Gruppen besser begreifen. Ich habe in diesem Seminarhotel viel gelernt – und Wolfgang Thier näher kennen gelernt, schon damals Betriebsleiter bei der Höllentalbahn und leitender Messtechniker im Funkhaus in der Argentinierstraße. Er zeigte mir bei einem gemütlichen Bier zum Tagesausklang den damals noch in schwarz/weiß gehaltenen Folder der Höllentalbahn und ich nahm mir vor, dort einmal auf einen „Schnuppertag“ vorbei zu schauen. Als Fahrgast war ich schon

ein paar Jahre vorher an Ort und Stelle, als Ehrenamtlicher bin ich „picken“ geblieben.

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

Witzig, dass man den ersten Arbeitseinsatz nicht vergisst... Damals wurden, wie heuer wieder,



*Albert Malli mit seiner Frau Anita bei der Feier „40 Jahre Museumseisenbahn“ am Bahnhof Reichenau am 27. Juli 2019
Foto: Ferdinand Drexler*

neue Oberleitungsmasten gesetzt. Meine simple Aufgabe bestand darin, die Mastnummern aus Aluminium vorsichtig vom alten Mast zu entfernen und auf den neuen Mast zu nageln. Wenn ich denke, was wir heute alles an einem Tag schaffen, war das im Rückblick ein bescheidenes Tageswerk. Ich bin aber verschwitzt und glücklich nach Hause gekommen und habe für mich beschlossen, dass mir dieser Ausgleich zum Bürojob, das Arbeiten an der frischen Luft, guttut. So bin ich wiedergekommen und war schneller mit Gleisbau beschäftigt als mir lieb war. Viele Wochenenden hatten wir Kleineisen von Normalspurschwellen entfernt und diese dann an der Kreissäge für die schmale Spur zugeschnitten. Eisenbahn-

und Straßenbahn-begeistert war ich schon immer; in meiner jahrzehntelangen Mitarbeit bei der ÖGLB ist dieses Interesse aber gewachsen.

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

Ich habe 2005 bei Stern & Hafferl in Vorchdorf die staatliche Prüfung zum E-Triebfahrzeugführer abgelegt, dann aber Jahre später die örtliche Prüfung nicht bestanden. Ich bin mit meiner umgänglichen Art als Zugführer und Schaffner ohnehin besser eingesetzt als an der Kurbel, aber die Berechtigung möchte ich schon haben. Das Fahren macht natürlich Spaß, da gehen Kindheitsträume in Erfüllung, außerdem macht es Sinn, wenn man am Dienstplan freizügig eingesetzt und auch einspringen kann.

Was ist deine Lieblingsstelle auf der Höllentalbahn und warum?

Jetzt werden manche sagen, Albert hat sich in den Bahnhof Payerbach-Lokalbahn verliebt. Weil ich so viele Arbeitsstunden und -tage in die Sanierung der hölzernen Fahrdienstleitung investiert habe, haben manche schon mit einem Augenzwinkern von „Alberts Knusperhäuschen“ gesprochen. Das hat aber einen an-

deren Hintergrund: Im ersten Lock-Down im Frühjahr 2020 waren ja gemeinsame ehrenamtliche Tätigkeiten an Ort und Stelle nicht möglich bzw. erlaubt. Ich habe daher nach einem Projekt gesucht, das ich auch allein, ev. gemeinsam mit meinem achtjährigen Sohn, angehen kann. Daher habe ich mit diesem Projekt gestartet, das mich positiv an die ersten Öffnungsschritte erinnert. Der Lokalbahnhof ist außerdem bequem mit dem Zug aus Wien erreichbar, in einer Stunde und 2 Minuten bist du an „deiner Baustelle“. Dass wir dann im Herbst 2020 einen weiteren Lock-Down erleben würden, wusste ich ja damals noch nicht.

Du bist seit zwei Jahren Präsident der ÖGLB. Wie würdest du die Zeit in deiner Rückschau beschreiben?

Es war sehr fordernd. Ich muss zugeben, oft habe ich mich auch überfordert gefühlt. Das habe ich mir bei der gut vorbereiteten Übergabe mit meinem Vorgänger Werner Schiendl anders vorgestellt. Wir haben ja nicht nur den Vorstand verjüngt, gleichzeitig haben bei beiden Bahnen neue Kollegen die Führung übernommen. Ingo Wiener und Michael Kaltenegger sind Manfred Schneider bei der Ybbstalbahn nachgefolgt, bei der Höllentalbahn musste Wolfgang

Thier aus gesundheitlichen Gründen alle Ämter zurück liegen und hat, alleine durch seine vielen ehrenamtlichen Stunden, ein großes Loch hinterlassen. Hier ist dem gesamten Team der Höllentalbahn, insbesondere seinem Nachfolger als technischen Referenten Reinhard Popp zu danken, dass wir diese Lücke so rasch gefüllt haben. Als Draufgabe kam die Coronakrise, die mich auch beruflich als Vizechef bei Ö3 stark gefordert hat und die auch in der ÖGLB viele Veränderungen gebracht hat. Unsere einst gemütlichen Sitzungen im Vereinssitz in der Poschgasse werden heute als Telko abgehalten und das klappt, bis auf die immer mühsame Terminfindung, eigentlich hervorragend. Ich hoffe aber, dass wir nun ruhigere Gewässer ansteuern.

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

Du trägst mit deiner ehrenamtlichen Mitarbeit nicht nur dazu bei, dass historisches Kulturgut erhalten wird, du wirst mit jedem Jahr, wo du dabei bist, Teil einer neuen Familie. Ich habe heute meine engsten Freunde und Weggefährten in der ÖGLB. Dass wir unsere Bahnen über Jahrzehnte am Laufen halten, schweißt zusammen. Sogar eines meiner Lieblingsge-



Albert Malli mit seinem Sohn Emil beim Zugsdienst am 12. Juli 2020. Dass er die Eisenbahnbegeisterung an seinen Sohn weitergeben konnte, macht ihn stolz. Foto: Erich Kodym

richte ist nach Ex-Mitarbeitern benannt, wie der „Burger á la Dominik“. Dominik lebt heute mit Frau und Kind in den USA, sein Rezept gibt's bei mir immer dann, wenn wir mit den Eisenbahnerkollegen feiern: einen Burger mit zartrosa Beiried, Rotwein-Zwiebelsauce und mariniertem Rucola. Das erinnert mich daran, dass wir dank Corona schon lange nicht auf diese Weise zusammengelassen sind. Zum Glück sind die meisten Kollegen inzwischen zweifach ge-

So begegnet man Albert Malli am häufigsten, als Zugführer und Schaffner bei der Höllentalbahn.

▼ Foto: Clemens Fabry/Die Presse

impft. Ich hoffe, dass die Normalität bald zurückkehrt.

Was wünschst du der ÖGLB für die Zukunft?

Viele Fahrgäste und viele neue Mitglieder. Da geht es natürlich um die notwendigen Einnahmen, um die Bahnen zu erhalten. Über 600 Mitglieder sind aber auch eine starke Ansage gegenüber unseren Stakeholdern, der Politik, den Gemeinden. Wir haben eine gesunde Basis, um selbstbewusst auftreten zu können. Am meisten wünsche ich mir noch mehr neue Mitglieder, die auch bereit sind, an Ort und Stelle mitzuarbeiten. Sie sind unsere größte Stütze. ■



Eckdaten

Albert Malli

Ich bin bei der ÖGLB seit 2000

Ich bin aktiv auf der
Höllentalbahn

Drei Worte, die mich beschreiben:
Begeisterungsfähig, laut, lustig

Meine Tätigkeiten bei der ÖGLB:
Präsident, Chefredakteur, Zugführer, Schaffner, Lackierer

Buchbesprechung

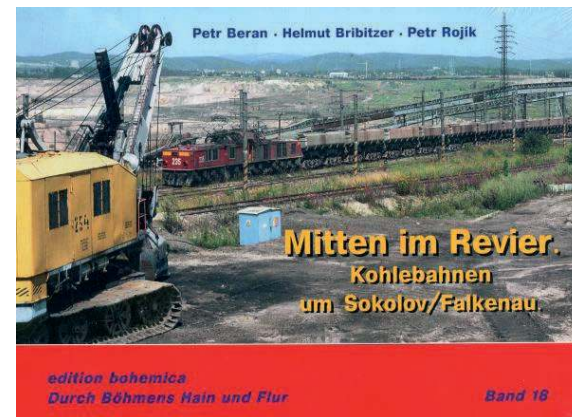
Mitten im Revier. Kohlebahnen um Sokolov/Falkenau

Von Werner Schiendl

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

Vor kurzem hat uns unser langjähriger Freund und Unterstützer der ÖGLB sein jüngstes Werk übermitteln, das den Kohlebahnen um Sokolov/Falkenau, zwischen Cheb/Eger und Karlovy Vary/Karlsbad im westlichsten Egerland gelegen, gewidmet ist. Das

Besondere bei diesem Buch ist, dass mein Freund Walter dieses Opus unserem vor zehn Jahren verstorbenen Kollegen und Vorstandsmitglied Helmut Bribitzer (1955-2011) gewidmet hat, der diese böhmischen Kohlebahnen mehrfach besucht und fotografisch dokumentiert hat. Mitte des 19. Jahrhunderts erwarben Industrielle aus Sachsen und Nordböhmen Bergwerke



in dem südlich des Erzgebirges liegenden Egerland, einem Teil Deutschböhmens, im mittleren 20. Jahrhundert als Teil des Sudetenlandes bekannt. Es wuchsen die Braunkohlenbergwerke von Falkenau/Sokolov, Komotau/Chomutov und Brüx/Most. Nach dem Ende der Zugehörigkeit zum Kaiserreich Österreich-Ungarn ab 1919 nahm das nunmehr zur Tschechoslowakei gehö-

de Gebiet einen gewaltigen Aufschwung beim Braunkohleabbau, der bis vor kurzem andauerte. Falkenau hieß ab dem Ende des 1. Weltkriegs offiziell Falknov, aber da das zu Deutsch klang wurde es 1948 ins Tschechische übersetzt als Sokolov (sokol= Falke).

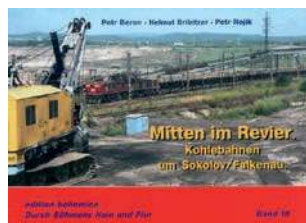
In immens umweltverschmutzenden Heizkraftwerken der DDR und der CSSR wurde die Braunkohle verbrannt und führte bis zur Wende 1989 zu enormen Luftverschmutzungen in Sachsen und Nordwestböhmen sowie zum großflächigen Waldsterben im Erzgebirge.

Ein interessantes historisches Detail ist, dass während in der ganzen 1945 wiedererstandenen Tschechoslowakei alle Deutschsprechenden (Sudetendeutsche) vertrieben oder ermordet wurden, die Bergwerksfachleute von Sokolov/Falkenau nicht nur im Land bleiben durften, sondern mussten. Dies führte dazu, dass diese Stadt als einzige in der CSSR bis 1965 zu 25 % eine deutschsprachige Einwohnerschaft hatte.

Bergbau ist ein spezielles Gebiet der Industrie und ebenso sind Bergwerksbahnen ein spezielles Gebiet des Eisenbahnwesens. Das Buch enthält interessante Beiträge von tschechischen Fachleuten des Kohlenbergbaues für

Spezialisten. Von besonderem Interesse erscheinen jedoch die vielen Aufnahmen der speziellen Lokomotiven und Waggons der Falkenauer Kohlenbahnen aus dem 20. Jahrhundert, als der Kohlenabbau noch ein lukratives Geschäft ohne Berücksichtigung der Umweltfolgen war.

Dieses besondere Buch mit den schönen Bildern von Helmut Bribitzer ist beim Lokbahn- Versand günstig erhältlich. ■



Neu!

Mitten im Revier, Kohlebahnen um Sokolov/Falkenau

Zwischen Sachsen und Österreich liegt das historische Böhmen, heute Teil von Tschechien.

Dessen Bahnlinien widmet sich seit etlichen Jahren der letzte Reichsbahn-Archivar und jetzige Verleger Andreas W. Petrak mit der bei Kennern beliebten Buchserie „Durch Böhmens Hain und Flur“ seines Verlages edition bohemia. Petr Beran, Helmut Bribitzer, Petr Rojk Edition bohemia Band 18, Goldenkronach und Berga (Elster) 2021 192 Seiten, viele Bilder und Pläne NEU ! € 39,00

Lokbahn Versand

Bücher, Broschüren & DVDs

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



Neu!

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

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

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

Die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen, Band II, 2006-2020

76 Seiten, 114 Fotos. Vereinschronik 2006-2020 Werner Schindl hat die Vereinschronik der ÖGLB aktualisiert. Gerade die letzten 15 Jahre weisen bedeutende Ereignisse auf den beiden Bahnen der ÖGLB auf, die hier nun aus erster Hand kompetent, vollständig und objektiv dargestellt werden. Ein besonderes Plus sind die vielen Farbbilder aus der nunmehr 43-jährigen Geschichte unseres Vereins.

NEU! € 18,00 – Beide Bände sind im Kombi-Angebot zum Sonderpreis von nur € 29,00 erhältlich!



Die Bergstrecke der Ybbstalbahn

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

€26,00



Die Lokalbahn und die Museumsbahn Payerbach - Hirschwang

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

€ 6,00



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

€ 3,50

Die Fahrzeuge der ÖGLB

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

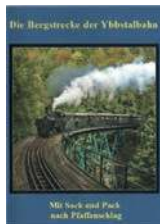
€ 4,00



Die Rittnerbahn: Altösterreichisches Bahnjuwel in Südtirol

Aus der Reihe „Bilderbuchbogen“
Verlag Railway-Media-Group, Fotos in Farbe: 295, Pläne: 2, Umfang: 160 Seiten
Der Autor Werner Schiendl hat die Bahn auf dem Bozener Hausberg, dem Ritten, über 40 Jahre hindurch regelmäßig besucht und fotografiert. Er zeigt die schönsten Fotos aus seinem Fotoarchiv und hat zahlreiche andere Eisenbahnfreunde- und Fotografen für diesen Bildband gewinnen können.

€ 40,00



Die Bergstrecke der Ybbstalbahn

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

110 min, DVD Video

Verbilligt! € 23,00



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

Nach mehrjährigen Recherchen in diversen Archiven konnte die Geschichte der LBPH neu geschrieben und mit vielen bisher nicht veröffentlichten Bildern illustriert werden.

Weitgehend unbekannt ist auch die bedeutende Rolle dieses Gebiets in verkehrsgeschichtlicher Hinsicht, abgesehen von der epochalen Semmeringbahn Carl von Ghegas: Georg Huebners erster Tunnel 1820, viele Projekte für eine Eisenbahn von Payerbach über Reichenau bis auf das Raxplateau ab 1880, die leider nicht bis zur Ausführung gediehen, und schließlich die schmalspurige LBPH nach Hirschwang ab 1918, die als Höllentalbahn noch heute fährt.

232 Seiten, 328 Bilder und 55 Pläne

NEU! € 48,00

Neu!



Die Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegowina
1. Teil 1867 - 1918 **AUSVERKAUFT**, 2. Teil 1918 - 2016

Werner Schiendl's neues Standardwerk zur „Mutter“ aller 760 mm-Bahnen auf 432 & 356 Seiten über einen bislang viel zu wenig beleuchteten Teil der Eisenbahngeschichte mit vielen Hintergrundinformationen, neuen historischen Fakten und zahlreichen Fotos, Skizzen und Plänen. Franz Gemeinböck stellt alle in Bosnien eingesetzten Schmalspurfahrzeuge technisch vor und schildert ihre wahrlich mitteleuropäische Geschichte.

je € 59,00



Eine Runde zum Vergnügen

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

€ 18,00



„Nach Hof und Hotzenplotz! Schmalspurbahnen in Mäh-risch-Schlesien“ Band 14 der Reihe „Durch Böhmens Hain und Flur“

Andreas Petrak setzt zwei Schmalspurbahnen in 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.



„Die Neuhauser Lokalbahnen. Die Region und ihre Eisenbahnen 1897-1997. Schmalspurig durch Südböhmen“ Band 12/1 dieser Reihe.

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

Edition bohemia, Goldenkronach (Bayern) 2018/19
Jeder Band hat 264 Seiten mit 450 Bildern und Plänen

je € 39,00

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

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

23/2021

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

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

