

LOKALBAHN- EXPRESS

4/
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: Am 13. Juni 2021 verschiebt die Jenbacher Diesellok V10 mit dem Tankwagen während Erhaltungsarbeiten im Bahnhof Payerbach-Lokalbahn.

Foto: Ferdinand Drexler

Rückseite: Am 3. Juli 2021 konnte die rumänische Diesellok 2099.01 vor dem ersten Planzug der Saison abgelichtet werden.

Foto: Alexander Weber

Impressum

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

Medieninhaber, Herausgeber u. Verleger: ÖGLB; Redaktionsteam: Ferdinand Drexler, Albert Malli, Stephan Rewitzer, Werner Schiendl.

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.



Liebe Leser

von Albert Malli

*Wie durch ein Wunder blieben unsere Bahnen
von Corona und von Österreichs größtem Wald-
brand verschont.*

Wenn Sie diese Zeilen lesen, wird Österreich schon wieder eine Ansteckungswelle überstanden haben. Dass wir das im Herbst 2021 trotz vorhandenem Impfstoff noch einmal erleben müssen, hätten wir uns vor einem Jahr nicht gedacht.

Unter Einhaltung der 3G-Regel und Maske im Zug haben unsere beiden Bahnen eine erfolgreiche Saison hinter sich gebracht. Bei der Ybbstalbahn war heuer die rumänische Diesellok 2099.01 erstmals mit Planzügen unterwegs. „Leicht hat sie es uns nicht gemacht, aber bis Ende September konnten wir rund 1.300 Kilometer zurücklegen, bis leider ein Schaden an der Vorförder- und Einspritzpumpe den Lizenz-Maybach Sechszylinder verstummen ließ.“, schreibt Stephan Rewitzer in seinem Bericht.

Bei der Höllentalbahn gab es heu-

er erstmals die Möglichkeit von der Endstelle Hirschwang mit einem Oldtimer-Bus direkt zur Rax-Seilbahn zu gelangen. Dieser „Schienenersatzverkehr“ erfreute sich während der Saison zunehmend an Beliebtheit; wir berichten in diesem Heft.

Ende Oktober schaut ganz Österreich gebannt auf den mit Abstand größten Waldbrand in der Geschichte Österreichs. Der Schauplatz des Geschehens war quasi vor unserer Haustüre, unmittelbar vor der Remise Hirschwang. Die Höllentalbahn blieb vom Brand glücklicherweise verschont; ich habe die beeindruckenden Löscharbeiten beobachtet und liefere in dieser Ausgabe einen kurzen Bericht.

Ende September ist es uns sogar gelungen, die ÖGLB-Hauptversammlung abzuhalten und damit auch jene, die 2020 wegen Corona

ausgefallen ist, nachzuholen. Wir haben den frühen Termin im September bewusst gewählt, weil wir mit steigenden Ansteckungszahlen im Herbst gerechnet haben, dass diese hoch ausfallen würden, wussten wir zu damaligen Zeitpunkt natürlich nicht. Die Stimmung im Gasthaus Waldzeile war ausgelassen und es gab nach den Präsentationen viel Lob für den neuen, stark verjüngten, ÖGLB-Vorstand. Wenn Sie nicht dabei sein konnten, sind Sie als aufmerksamer Leser des Lokalbahnexpress ohnehin bestens informiert.

In jedem Lokalbahnexpress stellen wir aktive Mitglieder als „Gesicht der ÖGLB“ vor; in diesem Heft ist Reinhard Popp an der Reihe, der in der Hauptversammlung als neuer Technischer Referent der Höllentalbahn bestätigt wurde. Er war schon als Kind ak-

tives Mitglied bei der Höllentalbahn, heute ist er als Nachfolger von Wolfgang Thier ein ruhiger, besonnener Geschäftsführer und gleichzeitig voller Tatendrang. Zum Thema Mitarbeit befragt, sagt er: „Bei der Eisenbahn gibt es eigentlich nichts, was nicht ‚sauschwer‘ ist. Selbst das Archiv in Papierform ist schwer.

Es kann sich jeder aktiv einbringen. Egal, ob Schlosser oder Zuckerbäcker – jeder Mensch hat Talente, die bei uns gut eingesetzt werden können. Es gilt nur, diese zu entdecken und anschließend auszuleben.“

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



Miller
Büro & Schreibkultur seit 1866

„Brand Aus“ – erst nach 13 Tagen

Von Albert Malli

Ganz Österreich schaut gebannt auf den mit Abstand größten Waldbrand in der Geschichte Österreichs. Der Schauplatz des Geschehens war quasi vor unserer Haustüre, unmittelbar vor der Remise Hirschwang. Die Höllentalbahn blieb vom Brand glücklicherweise verschont.

Wir kennen die geruhsame Stille vor der Remise Hirschwang, dem Ortsteil von Reichenau. Hier sagen sich normalerweise nicht nur sprichwörtlich Fuchs und Hase Gute Nacht.

Als wir aber mitten unter den Löscharbeiten hier ankommen, glauben wir – nicht übertrieben – mitten in den Dreharbeiten eines James Bond-Films (des 26.?) angekommen zu sein. Über uns kreisen vier (oder sind es fünf?) Polizeihubschrauber und der Lärm von den Rotorblättern ist ohrenbetäubend. Die Löscharbeiten an diesem Tag 5 wirken extrem routiniert und hochprofessionell organisiert. Was die Piloten hier an präziser Flugarbeit leisten, ist kaum in Worte zu fassen. Die Feuerwehrleute haben mitten am Feld – direkt gegen-



Vor dem künstliche Becken – direkt gegenüber unserer Weiche 5 in Hirschwang – landen die Polizeihubschrauber am 31. Oktober 2021 punktgenau im Drei-Minuten-Takt.

◀ Foto: NÖ-Feuerwehrlandeskommando/Matthias Fischer

über unserer Weiche 5 in Hirschwang – ein künstliches Becken aufgebaut. Dieses wird von einer einzigen Pumpe direkt aus dem Schwarzakanal gespeist. Hier landen die Polizei-Hubschrauber punktgenau im Drei-Minuten-Takt. Die Feuerwehrleute tauchen den Löschbehälter, der an einem Seil am Hubschrauber hängt, in das Becken – das geht alles in Sekundenbruchteilen – und der Hubschrauber hebt steil ab, Richtung Mittagsstein, um das Löschwasser am Berg abzulassen.

Das gleiche Spektakel spielt sich zwei Kilometer entfernt in Haaberg ab. Selbst die aus ganz Niederösterreich angereisten Feuerwehrleute trauen ihren Augen nicht, haben das, was sich hier vor ihren eigenen Augen abspielt, noch nie im Leben gesehen. Hier sind es Hubschrauber des Bundesheeres, sogenannte „Black Hawks“, die hier im Minutentakt abheben. Hier darf der Löschbehälter nicht nur 500, sondern gleich 2.000 Liter fassen.

Wer an einen Waldbrand denkt, sieht einen Wald in Flammen. Dieser Waldbrand ist aber „hinterhältiger“, denn es brennt auf 115 Hektar das Unterholz, lässt die Bäume auch auf Höhe des Baumstamms verbrennen oder zumindest schwarz werden. Die

Flammen sieht man aber nur in der Nacht, wenn die Drohnen der Feuerwehrfotografen über dem Brand kreisen.

Am Dienstag, den 26. Oktober war unser letzter Betriebstag. Das gesamte Tal riecht verbrannt; die dunstigen Sichtverhältnisse kommen nicht vom Nebel, sondern von den Rauchwolken des Brandes. An diesem Tag haben wir Rücksprache mit der Einsatzleitung der Feuerwehr gehalten bevor wir die Fahrleitung eingeschaltet haben. Wir bekommen ein kurzes „Ok“. Viele Fahrgäste und Vereinsmitglieder fragen in diesen Tagen bei uns nach, ob die Anlagen der Höllentalbahn von diesem Waldbrand verschont geblieben sind. Ja, sie sind es. Die Löscharbeiten waren unmittelbar vor unserer Haustüre, der Brand aber im steilen unwegsamen Gelände in den Bergen, nicht entlang der Strecke im Tal. Glück gehabt.

Bei dem Waldbrand in Hirschwang konnte erst am 6. November 2021 nach 13 Einsatztagen vorläufig „Brand aus“ gegeben werden. An Ort und Stelle waren in Summe fast 9.000 Helfer, darunter mehr als 7.750 Feuerwehrleute. Sie alle mussten an Ort und Stelle verpflegt werden, eine große Leistung der Versorgungsein-

heiten der Feuerwehr. Wir haben aber auch davon gehört, dass an Ort und Stelle rund um die Ohr Semmeln gebacken wurden.

Unser Dank gilt allen Feuerwehrleuten, insbesondere der Feuerwehr und der Bergrettung Reichenau. Geschätzte Kollegen, wir ziehen den Hut vor Eurer Leistung und Eurem Durchhaltevermögen!

Fünf Millionen Liter Wasser aus der Luft abgeworfen

Italien entsandte zwei gelbe Canadair-Maschinen des Typs CL-415, die mit der Löschwasserentnahme aus der Neuen Donau rund um Allerheiligen auch in Wien für Furore gesorgt und zahlreiche Schaulustige angezogen haben, berichtet noe.ORF.

at.: „Durchgeführt wurden von 16 Fluggeräten aus dem In- und Ausland 4.348 Turns; die über dem Rax-Schneeberg-Gebiet abgeworfene Wassermenge belief sich auf etwa fünf Millionen Liter. Geleistet wurden 619 Pilotenstunden.“

Das Feuer hat sich auch wegen des uns gut bekannten starken Windes im Raxgebiet extrem rasch ausgebreitet – innerhalb von zehn Stunden von fünf auf etwa 115 Hektar. „In dem steilen und felsigem Gelände entwickelte sich einer der aufwendigsten Löscheinsätze in der Geschichte Österreichs.“, berichten die ORF-Reporter in ihren täglichen Liveeinstiegen in der „Zeit im Bild“. Die Brandursache ist nicht endgültig geklärt; es könnte aber ein Lagerfeuer gewesen sein. ■



Die Flammen sieht man aber nur in der Nacht, wenn die Drohnen der Feuerwehrfotografen über dem Brand kreisen. Foto: NÖ-Feuerwehrlandeskommando/Matthias Fischer

Erfolgreiche Saison mit einigen Neuigkeiten

Von Ferdinand Drexler

Eine erfolgreiche Saison 2021 sowie zahlreiche Erhaltungsarbeiten an Strecke, Fahrzeugen und Gebäuden zeichneten vier für das Personal arbeitsintensive, aber auch erfreuliche Monate aus.

Am 27. Juni startete die Höllentalbahn mit einigen Neuerungen planmäßig in die Betriebssaison.

„Oldtimer-Bus“ als „Schienenersatzverkehr“ zur Rax-Seilbahn

Wie in der vergangenen Ausgabe bereits berichtet, erhielt unser Bahnhofsshop in Payerbach-Lokalbahn eine Neugestaltung mit einem überarbeiteten Sortiment. Sowohl die Gestaltung als auch

das Sortiment wurde sehr gut angenommen und insbesondere die regionalen Produkte „Raxbräu“, der Verjus-Drink „Silva“ nach altem Reichenauer Rezept, Kuchen der Reichenauer Bäckerei Nöbauer sowie erstmals Eis erfreuten sich großer Nachfrage.

Außerdem startete mit Saisonbeginn ein „Schienenersatzverkehr“ von unserer Haltestelle Hirschwang zur Talstation der Raxseilbahn, dessen Nachfrage sich positiv entwickelt hat. Außerdem ist die Höllentalbahn heuer zum ersten Mal in das ÖBB-Kombiticket zur Raxseilbahn integriert.



Am 8. August 2021 fanden in unserem Triebwagen Dreharbeiten für einen Musikfilm statt. In Hirschwang entstand zum Abschluss ein gemeinsames Erinnerungsfoto von Bahn- und Filmteam.

◀ Foto: ÖGLB



Beim E-Lok-Fahrtag am 15. August 2021 konnten der Triebwagen, die E-Lok und der Oldtimer-Bus in Hirschwang während der Hallenführung abgelichtet werden. In der Mitte der Busfahrer Christian Machowetz. Foto: Erwin Tisch.

Einer der Höhepunkte der Saison war der Mehrzugsamstag am 24. Juli 2021, bei dem sowohl unser Triebwagen TW1 als auch die E-Lok E 1 sowie die Diesellok V2 mit Personenzügen verkehrten und sich eines regen Besucherandrangs erfreute. Auch die bereits traditionellen Fahrtage mit der E-Lok E 1 sind nach wie vor sehr beliebt. Erfreulicherweise hat sich die Buchung der Sonderfahrten in diesem Jahr gut entwickelt und die Höllentalbahn war zudem gleich drei Mal bei Filmaufnahmen eingebunden. Am 26. Ok-

tober wurde die Betriebssaison planmäßig abgeschlossen und die Höllentalbahn kann sich mit 3.611 Fahrgästen in unseren Plan- und Sonderzügen über einen Zuwachs von 9,3% im Vergleich zum Vorjahr freuen.

Im Sommer fällt die Mehrheit der Tätigkeiten auf den Betrieb des Personenverkehrs und die notwendigen regelmäßigen Wartungen der Fahrzeuge. Dennoch konnten einige Erhaltungsarbeiten an Fahrzeugen, Strecke und Gebäuden durchgeführt werden.



Beim Mehrzugsamstag am 24. Juli 2021 entstand vor Abfahrt des ersten Zuges dieses Mitarbeiterfoto. Foto: Florian Strobl

Keine Unterbrechung beim Freischnitt des Lichtraumprofils

Insbesondere der Lichtraumfreischnitt beschäftigt die Mitarbeiter das ganze Jahr über. Schwerpunkte lagen im Sommer auf dem vom Bahnhof Reichenau ausgehenden Streckenabschnitt bis zur oberen Schneedörfel-Querung. Hier wurde von zwei „Einzelkämpfern“ im Bereich des Neubaugleises, in der Kurhaus Schleife sowie in der Talhofs Schleife und die Haltestelle Kurhaus wieder komplett aus- und freigeschnitten. Weitere Arbeitsstellen waren am Scheitelpunkt unserer Strecke am Artzberg, im Bereich der Payerbacher Rampe und bei der Haltestelle Haaberg. Unser Nachbar Alois Weinzettl hat außerdem dankenswerterweise an

der Stelle der ehemaligen Steinhofgrabenbrücke sämtliche Bäume gefällt. Eine großflächige Bewuchsentfernung wurde auch an den Stützmauern und den Pfeilern der Kurhausbrücke durchgeführt.

Bahnhof Payerbach-Lokalbahn: Neulack für Kastenfenster

Beim Bahnhof Payerbach-Lokalbahn wurde die Sanierung der Fenster fortgesetzt: Nach dem Verkitten wurden die Fensterflügel der Bahnsteig-seitigen Front grundiert. Damit ist die Sanierung der Fahrdienstleitung fast abgeschlossen. Außerdem wurde das morsche Stiegen-geländer komplett erneuert. Zunächst wurde der alte Holzlauf abmontiert und anschließend die Metallsteher entrostet, grundiert und neu gestrichen. Danach wurde die Betonverankerung ausgebessert und im Anschluss daran ein neuer lasierter Holzlauf montiert.

Im Bahnhof Reichenau wurden ebenfalls Sanierungs- und Attraktivierungsarbeiten durchgeführt: Die Weichengewichte aller Bahnstrecken sowie der Gleisperrschuh wurden neu

lackiert; der Eingang zum Umformergebäude wird nun von einigen Blumentöpfen umsäumt und ein weiteres Blumenbeet im Garten wurde bepflanzt. Rechtzeitig vor Saisonbeginn konnten zusätzlich die Haltestellenbänke von Hirschwang, Haaberg und Kurhaus fertig saniert werden.



Frei nach dem Motto „Früh übt sich, wer ein Meister werden will“ ist unser jüngstes aktives Mitglied Emil Malli am 13. Juli 2021 mit vollem Elan bei den Arbeiten dabei. Foto: Albin Michlmayr

Remise Hirschwang: Dachgiebel einsturzgefährdet, vorerst provisorisch saniert

Leider haben wir aktuell einen Schaden, den wir nicht ohne Weiteres in Eigenleistung reparieren können:

Straßenseitig ist leider ein Gefache des Giebels baufällig geworden, weshalb im Frühsommer die Ziegel entfernt und das Gefache

provisorisch mit Holzplatten verkleidet werden musste.

Außerdem hat sich gezeigt, dass das bisherige Betonrohr zur Entwässerung des Bereichs vor dem straßenseitigen Eingangstor stellenweise eingebrochen ist, wodurch sich Wurzelwerk und Erde angesammelt und den Querschnitt verengt hatten. Eine dauerhafte Lösung ist nur durch das Verlegen eines neuen Kunststoff-Entwässerungsrohrs möglich. Eine endgültige Sanierung des betroffenen Giebels und die Neulage des Entwässerungsrohrs sind für den Winter 2021/2022 vorgesehen. Als Vorbereitungsarbeiten wurden der Schrottplatz geräumt und der Lagerplatz beim Eingangstor temporär umgesiedelt.

Diesellok V2: Reparatur der Achslager

Bei den Fahrzeugen liegt der Fokus der Arbeiten neben den routinemäßigen Wartungen derzeit auf der Diesellok V2 sowie auf dem Aggregatwagen Gc250. Nach dem Mehrzugsamstag musste die Diesellok abgestellt werden, da Reparaturarbeiten an den Achslagern erforderlich wurden. Inzwischen konnten die Kup-

pelstangen und die Gewichte abmontiert und alle sechs Achslager ausgebaut werden. Dabei zeigte sich, dass sowohl alle Achslager als auch alle Schmierpolster und Schmierdochte erneuert werden müssen. Die entsprechenden Arbeiten wurden bereits in die Wege geleitet und wir sind zuversichtlich, die Lokomotive im Lauf des Winters wieder in Betrieb nehmen zu können.

An unserem Aggregatwagen Gc250 wurden die Sanierungsmaßnahmen am Dach und an den Stehern fortgesetzt. An Teilen von Dach und Stehern wurde mit dem Entrosten begonnen sowie die abgeschliffenen Steher mit Rostschutzfarbe grundiert. Je nach zeitlichen Ressourcen werden die Arbeiten während des Winters fortgesetzt. ■



Am 26. Oktober 2021 bricht der Triebwagen TW 1 mit Zug 7 zur letzten Fahrt der Saison 2021 auf. Foto: Florian Strobl

Erstmals Diesel-Planbetrieb mit der 2099.01

Von *Stephan Rewitzer* und *Werner Schiendl*

Leicht hat sie es uns nicht gemacht, aber bis Ende September konnten wir rund 1.300 Kilometer zurücklegen, bis leider ein Schaden an der Vorförder- und Einspritzpumpe den Lizenz-Maybach Sechszylinder verstummen lies. Es gab auch sonst jede Menge zu tun.

Bedingt durch die stark verlängerten Lieferzeiten der von uns beauftragten Firmen bei einzelnen Teilen der 2093.01, hatten wir uns, wie berichtet, zu Saisonbeginn dazu entschlossen den Diesel-Planbetrieb dieses Jahr nur mit der 2099.01 zu bestreiten. Durch die vielen hun-

dert investierten Arbeitsstunden bestärkt, ein durchaus realistisches Ziel und die Entscheidung sollte sich nicht als falsch herausstellen!

Ich freue mich daher sehr diese Zeilen am Tag nach dem letzten Betriebswochenende schreiben zu dürfen: Leicht hat sie es uns nicht gemacht, aber bis Ende September konnten wir rund 1.300 Kilometer zurücklegen, bis leider ein Schaden an der Vorförder- und Einspritzpumpe den Lizenz-Maybach Sechszylinder verstummen lies. Nicht mehr rechtzeitig zum 16. Oktober aber schon eine Woche später, am 23. Oktober ging die 2099.01 wieder in Betrieb und konnte die letzten zwei Betriebstage – vor voll ausgelasteten Zügen – wieder begeisterte Fahrgäste über die Bergstrecke befördern und



*2099.01 und UI kreuzen am Mehrzugwochenende am 4. September im Bahnhof Pfaffenschlag.
Foto: Stephan Rewitzer*



Die 2099.01 ist am 3. September 2021 mit dem Bauzug auf der Hühnerneestbrücke unterwegs. Foto: Stephan Rewitzer

kam damit noch auf über 1.500 Kilometer im Personenverkehr in der Saison 2021.

Nun geht es weiter mit der Bauzugsaison wo sie wieder ihre wahren Stärken zeigen kann, wie zum Beispiel dem weiteren Abtransport von vom Borken-

käfer befallenes Holz, welches in mehrtägigen Arbeitseinsätzen zum Schutz unseres Waldes geschlägert werden und abtransportiert werden muss.

2093.01: Fertigstellung der Achslager verzögert sich

Die Fertigstellung der Achslager in einer befreundeten Werkstatt hatte sich leider verzögert; sie erreichten uns erst im September, womit die Fertigstellung mit den nötigen Inbetriebsetzungsfahrten bis zu den letzten Betriebstagen im Oktober nicht mehr realistisch war. Aus diesem Grund wurde der Zusammenbau in das Winterhalbjahr verschoben, aber gleichzeitig auch auf weitere Teile der Lokomotive ausgeweitet. Damit haben wir Kapazitäten für Arbeiten an der Streckeninfrastruktur und den Brücken im September und Oktober frei bekommen

Eisenbahnkreuzung Hühnerneest: Entwässerung freigelegt

Die im Juli begonnen Baggerarbeiten mit der 2099.01 und dem Bahnerhaltungswagen BEW I an den Durchlässen und Bahnseitengräben konnten fortgesetzt



*Die Achslager der 2093.01 auf der Drehbank.
Collage: Ferdinand Losbichler*

werden: In über zehn Fahrten mit der Abraummulde musste Erdreich im Bereich Hühnerneest entfernt werden um die dortige, gemauerte Entwässerung wieder freizulegen.

Mit der Hochdruckreinigung des Schotterbettes und eines Verbindungsrohres konnten die Arbeiten in diesem Bereich nach mehrtägigen Arbeiten abgeschlossen werden. Damit wird



der Oberbau nun auch in diesem Bereich bei Starkregenereignissen wieder ausreichend entwässert und das Wasser in die zugehörigen Durchlässe und Bäche abgeleitet.

Hühnerneestbrücke: Teilweise Erneuerung der Brückenbedielung

Im Mai konnten, wie berichtet, die Arbeiten zum Teilaustausch der Brückenbedielung und die umfangreichen Schlägerungsarbeiten rund um die Fundamente der gesamten Wetterbachbrücke durchgeführt werden.

Nun begannen Mitte Oktober die Arbeiten an der Hühnerneestbrücke, wo im Gegensatz zu ihrem Schwesterbauwerk ein kompletter Austausch sämtlicher Bedielungsbretter zu erfolgen hat und somit der Umfang der Arbeiten nochmals deutlich größer ist.

Mit 94 Metern ist die Hühnerneestbrücke unsere längste Brücke, wie am Foto gut zu erkennen ist, enthält jedes Segment sechs

Am 5. August 2021 wurde der Bahnseitengraben im Bereich der Eisenbahnkreuzung Hühnerneest freigelegt.

◀ *Foto: Stephan Rewitzer*



*Am 1. November wurde die Brückenbedien-
lung bei der Hühnerneestbrücke erneuert.
Foto: Reinhard Mestan*

Bretter. Stark vereinfacht hochgerechnet ergibt das bei 94 Metern Brückenlänge mal 12, 1.128 Meter Holz, mit Querbrettern, Randleisten und Verschnitt landen wir bei rund 1.500 Laufmeter Holz. In jedem Segment werden 50 Schrauben benötigt, klingt nicht viel, ergibt am Ende dann doch auch fast 2.200 Schrauben, die jede einzeln verarbeitet werden möchten.

„Austausch der Brückenbedien-
lung“ klingt also auf den ersten
Blick nicht nach besonders viel
Arbeit, hat man diese Zahlen
vor Augen ergibt sich ein ande-
res Bild. Neben den mehrtägigen
Schlägerungsarbeiten, die auch
im Umfeld der Hühnerneestbrü-
cke notwendig sind, muss na-

türlich das ganze abgebaute und
geschlägerte Holz auch noch
abtransportiert und verarbeitet
werden.

Sie sehen also, man kann nie ge-
nug fleißige Hände bei solchen
Bauprojekten haben. Falls Sie In-
teresse haben mit anzupacken,
wir würden uns sehr freuen,
wenn Sie sich unter [mitarbeit@lo-
kalbahnen.at](mailto:mitarbeit@lokalbahnen.at) bei uns melden!

Umfangreiche Holzschlä- gerungen: Käferholz ab- transportiert

Schon im September haben wir
begonnen, das Käferholz, wel-
ches in mehreren Arbeitseinsät-
zen zum Schutz unseres Waldes
geschlägert werden musste, ab-
zutransportieren.

Die Stämme werden in Kienberg
zwischengelagert. Der aktuel-
le Holzpreis am Markt und die
großen Mengen haben uns dazu
bewogen über den Ankauf einer
Säge nachzudenken, um künftig
das Holz in Eigenleistung wei-
terverarbeiten zu können. Da
der Käferbefall nur die Rinde be-
trifft, eignet sich dieses Holz, um
2022 die Instandsetzung unserer
offenen Güterwagen, die Erneue-
rung der Böden und Seitenbe-

plankungen vorantreiben zu können.

Ötscherland-Express in Japan!

Unser Dampfzug hatte am 14. August 2021 einen ganz besonderen Fahrgast, Herrn Kimio Toyama aus Tokio. Er erzählte uns, dass er schon mehrfach bei der Bergstrecke-Ybbstalbahn auf Besuch war und darüber auch in einer japanischen Eisenbahnzeitschrift



*Das vom Borkenkäfer befallene Holz wird abtransportiert. Dieser Zug erinnert mit seiner rumänischen Lok an eine Waldbahn.
Foto: Stephan Rewitzer*



Titelseite der japanischen Zeitschrift „Rail Magazine“ Nr. 12/2017

einen Beitrag veröffentlichte. Zum Beweis überreichte er uns das „Rail Magazine“, wo er in der Nummer 2017-12 über seinen Besuch bei am 23. Juli 2017 anlässlich des Gastspiels der Jöhstädter Dampflok IV-K berichtete. Das in Tokio seit 34 Jahren erscheinende „Rail Magazine“ – so ihr englischer Zweitname – ist die führende japanische Eisenbahnzeitschrift, die über Bahnen und Loks in der ganzen Welt monatlich berichtet.

Es freut uns, dass unsere langjährigen Museumsbahnaktivitäten auch im Land der aufgehenden Sonne einen kleinen Niederschlag und großes Interesse finden. Hoffen wir auf weitere Berichte durch Herrn Kimio Toyama! ■

Sommer Herbst und Winter auf unseren Museumsbahnen

Von Werner Schiendl

Schier unerschöpflich ist der Fundus von interessanten, meist einmaligen Bildern aus 45 Jahren Höllentalbahn und 31 Jahren Bergstrecke. In diesem Teil unserer Nostalgieserie bringen wir bedeutsame Bilder aus längst vergangenen Jahren, die meist ein rundes Jubiläum „auf dem Buckel“ haben. Wie bisher stammen die Bilder von unserem langjährigen Mitglied Alfred Schmutz sowie Werner Schiendl.

Unglaublich: Vor 30 Jahren fuhr die von der Zillertalbahn erworbene, ursprünglich zur Lamingtalbahn gehörende Gebus-Diesellok D 7 auf der Bergstrecke. Am 9. Mai 1991 beförderte sie einen Arbeitszug über den einsam gelegenen Wetterbachviadukt. Foto: Alfred Schmutz





*Theoretisch wiederholbar: Vor 40 Jahren gab es eine einmalige ÖGLB-Fotosonderfahrt mit einem originalen Lokbahn-Güterzug. Am 2. Mai 1981 fuhr die E II mit 5 unterschiedlichen LBPH-Güterwagen von Hirschwang über die Thalhofschleife nach Payerbach.
Foto: Werner Schiendl*



Einmalig: Vor 31 Jahren führte die NÖ. Landesausstellung in der Kartause Gaming zu vielen Sonderfahrten des jungen „Ötscherland-Express“. So kam einmalig die D 7 zu Personenzug-Ehren und beförderte am 25. August 1990 nachmittags den Zug von Lunz in Richtung Pfaffenschlag. Foto: Alfred Schmutz



*Erstmalig: Vor 40 Jahren erwarb die ÖGLB ihren ersten gedeckten ÖBB-Güterwagen. Anlässlich einer Sonderfahrt am 15. September 1981 war erstmals der Gwd 10 000 hinter der Dampflok „Floriana“ im in Hirschwang abfahrtsbereiten Zug eingereiht.
Foto: Werner Schiendl*



Exzellent: Vor 30 Jahren, am 9. September 1991, legte die damals gerade frisch hauptausgebesserte U.1 (!) am Bahnhofsende von Kienberg einen fulminanten Start zur Bergfahrt des „Ötscherland-Express“ hin. Im Hintergrund rechts die D 7 und ein blau-weißer ÖBB-Triebwagenbeiwagen. Foto: Alfred Schmutz



Notwendig: Für den Dampflokbetrieb auf der Bergstrecke musste vor 30 Jahren in der Scheitelstation Pfaffenschlag mit dem eigenen „Menzi-Muck“ ein Wasserkran samt Wasserzisterne errichtet werden. Soeben kommt das erste Wasser.

Foto: Werner Schiendl



Traditionell: Bis 1994 wurde jeweils um den 6. Dezember herum auf der Höllentalbahn ein Krampus- oder Nikolozug geführt. Am 4. Dezember 1993 wurde unser verdienstvoller Kollege Ernst Schweizer (+2004) als Nikolo vor der E I im winterlichen Bahnhof Hirschwang abgebildet.

Foto: Alfred Schmutz



Winterlich: Vor 40 Jahren organisierte die ÖGLB ihren ersten Krampuszug als Fotozug. Winterfahrten waren und sind selten auf unseren Museumsbahnen. Am 5. Dezember 1981 steht die „Floriana“ vor dem 3 Wagen umfassenden Krampuszug hier abfahrbereit im frisch verschneiten Bahnhof Hirschwang. Foto: Werner Schiendl



Vergangen: Am 1. Dezember 1990 fuhr ein wegen sensationeller Fotohalte unvergessener Winterfotozug mit der Lok „Molln“ vom Heizhaus Kienberg ab. Zu diesem Zeitpunkt hatte das Heizhaus nur ein Schmalspurgleis und vor dem Wasserturm stand noch keine Fahrzeughalle! Foto: Alfred Schmutz

Ein Gesicht der ÖGLB: Reinhard Popp

Von Ferdinand Drexler

Die Eisenbahnbegeisterung hat Reinhard Popp schon seit Kindertagen und die Faszination für die Höllentalbahn fast genauso lange. Da war der Weg zur Mitarbeit nicht sehr weit und der Spaß daran ist ungebrochen. Aber lassen wir ihn selbst erzählen...

Wie bist du zur ÖGLB gekommen?

Hier gab es wohl mehrere Ereignisse die mich hierher gebracht haben. In Erinnerung sind mir drei davon geblieben:

Als Kind gab es regelmäßige Familienausflüge aus Mödling irgendwohin, „wo die Sonne scheint“. Nachdem das in Payerbach oft

der Fall ist und außerdem die Erreichbarkeit mit dem Zug gut gegeben war, war das für uns Kinder optimal. Bei diesen Ausflügen durfte auch ein Besuch beim Lokalbahnhof nicht fehlen, der damals jedoch im Dornröschenschlaf versunken war. Dieser Lost-place hatte mich damals



So sieht man Reinhard an Betriebstagen meistens: gut gelaunt am Führerstand unseres Triebwagens TWI, in diesem Fall in Haaberg am 24.07.2016, dem ersten Planzug-Betriebstag dieser Saison. Foto: Albin Michlmayr

schon gefesselt. Sowohl die eingewachsene 2091, wie das leicht verfallene Bahnhofsgebäude und zu guter Letzt die Bahnstrecke die einfach aus dem Blickfeld verschwand und auf der nie ein Zug zu fahren schien. Was war wohl in diesem ominösen Hirschwang wo die Bahn angeblich hinführt? Meine damals weiteste Expedition führte mich durch den Wald bis zur Blockstelle Artzberg. Nachdem ich schon etwas älter war, unternahm ich in den Schulferien allerlei Ausflüge mit der Bahn. Ein beliebtes Ziel war dabei Lunz am See. Weniger oder nicht nur wegen dem dortigen See, sondern viel mehr wegen der Fahrt



*Eisenbahnbegeisterung seit Kindertagen: 1998 beobachtet Reinhard einem Personenzug der Rhätischen Bahn (RhB) bei der Überquerung einer der zahlreichen spektakulären Brücken.
Foto: Andreas Popp*

mit der Ybbstalbahn und den Dieselloks der Reihe 2095 dort hin. Ab und zu ging es dann auch mit der Uv1 über die Ybbstalbahn Bergstrecke und mit der Erlaufalpbahn wieder retour. Irgendjemand hat mir damals schon erklärt, dass diese Bahn und die „Lokalbahn“ zum selben Verein gehören.

Zu guter Letzt war ich im Alter von 13 Jahren im Jahr 2003 einmal zu Besuch bei der Höllentalbahn. Anlässlich der Landesausstellung war hier an Samstagen und Sonntagen reger Betrieb. Mit der V2 ging es über die Bergstrecke nach Reichenau und mit der E1 weiter nach Hirschwang.

Wie der Zufall es so wollte kam ich mit dem Zugteam ins Gespräch und ich fühlte mich gleich wie zu Hause. Wer konnte damals schon ahnen, wo das hinführt?

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

Ehrlich gesagt, nein. Anfangs bin ich viel am Zug mitgefahren, in Folge war ich bei diversen Arbeiten als „Helferlein“ dabei. In Erinnerung geblieben ist mir dann die erste Gleisbaustelle zwischen Hirschwang und Haaberg. Hier kam langsam, aber sicher die Erkenntnis, dass dieses Hobby auch mit größter körperlicher Anstrengung verbunden ist.

An welches Ereignis erinnerst du dich gerne zurück?

Das ist eigentlich eine Mischung aus allen Ereignissen. Angefangen von einer glücklichen Gruppe von Fahrgästen, über zufriedene Fotografen bis hin zu den ersten selbst verlegten Betonschwellen auf der Museumsbahn.

Was war für dich eine besonders einprägsame Erfahrung?

Auch dies lässt sich wohl kaum an einer Erfahrung festmachen. Aber insgesamt sicherlich die Erfahrung, dass eine Gruppe aus komplett unterschiedlichen Leuten – unterschiedliche Bildungsschichten, unterschiedliche Berufe, unterschiedliche Altersklassen – gemeinsam und mit viel Motivation und wenig finanziellen bzw. materiellen Mitteln wahnsinnig viel erreichen kann. Wenn irgendwo „der Hut brennt“ findet sich immer eine gemeinschaftliche Lösung – auch wenn dafür jeder Opfer bringen muss.

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

Ich denke, ich bin von Natur aus ein sehr optimistischer Mensch. Warum würde man sich die Arbeit sonst antun? Natürlich gab es neben vielen Höhe- auch bereits

viele Tiefpunkte. Aber glücklicherweise ist dabei keiner so prägend gewesen, dass er mir jetzt spontan einfällt.

Umgekehrt muss erwähnt werden, dass mein Vorgänger bei vielen Vorträgen den Leitsatz „Damit es weiter aufwärts geht!“ gebracht hat. Das beschreibt wohl ganz gut, dass ich in einer Phase des „Aufschwungs“ zur Höllentalbahn gekommen bin. Und dieser hält wohl bis heute an und tut es hoffentlich auch noch lange.

Was ist deine Lieblingsstelle auf der Höllentalbahn und warum?

Ich bin ein landschaftlich sehr emotionaler Mensch. Es geht hier also immer um den Moment. Das richtige Zusammenspiel aus Licht, Schatten, Sonnenschein oder Schnee gepaart mit der dazu passenden Landschaft machen die meisten Stellen sehr sehenswert. Sei es die Thalhofschleife wenn man im Winter mit dem Bauzug durch eine frische Schneedecke fährt oder die Fahrt neben der Schwarza durch den Kurort Reichenau.

Aber ungeschlagen ist wohl definitiv der Blick von der Haltestelle Hirschwang Richtung Rax bei Sonnenaufgang im Herbst. Das würde ich wohl derzeit als meine Lieblingsstelle bezeichnen.

Du bist seit ca. einem Jahr einer der beiden Geschäftsführer der Höllentalbahn Projekt GesmbH. (HPG) und der Technische Referent der Höllentalbahn. Wie würdest du die Zeit in deiner Rückschau beschreiben?

Definitiv als spannend. Und als lehrreich. Die Zeit vergeht sehr schnell. Aber in dieser Zeit lernt man auch sehr schnell, wie wichtig das motivierte Team an Ort und Stelle und gute Freundschaften sind. Egal, ob sie einem organisatorisch, technisch oder moralisch Rat geben. Alles davon trägt dazu bei, dass man die Arbeit an Ort und Stelle erfolgreich erledigen kann – auch wenn man hier regelmäßig vor neue Herausforderungen

gestellt wird und Neuland betreten muss. Und, was gibt es Besseres, als diese gemeisterten Herausforderungen später mit ebenjenen teilen zu können?

Und natürlich ist es auch eine Zeit der Veränderung. Das kritische Betrachten und Hinterfragen, warum gewisse Dinge immer so gemacht wurden oder, ob nicht doch an einigen Stellen Optimierungspotential besteht?

Alles in Allem jedoch eine sehr gute Zeit. Bisher bin ich sehr froh, die Herausforderung angenommen zu haben.

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



Bei der Höllentalbahn ist auch in fast sechs Metern Höhe ständig etwas zu tun, wie beispielsweise am 13.12.2020 beim Masttausch im Steinhofgraben.

Foto: Albin Michlmayr

Ein ordentliches Paar Arbeitsschuhe und Arbeitsgewand (*lacht*).

Jeder kommt aus unterschiedlichen persönlichen Gründen hierher.

Die einzigen Regeln die tatsächlich immer zutreffend sind, sind wohl folgende:

Bei der Eisenbahn gibt es eigentlich nichts, was nicht „sauschwer“ ist. Selbst das Archiv in Papierform ist schwer. Es kann sich jeder aktiv einbringen. Egal, ob Schlosser oder Zuckerbäcker – jeder Mensch hat Talente, die bei uns gut eingesetzt werden können. Es gilt nur, diese zu entdecken und anschließend auszuüben.

Was wünschst du der ÖGLB für die Zukunft?

Viele Mitglieder. Sowohl unterstützende als auch aktive Mitglieder. Und ein positives Umfeld in den Regionen, um die Bahnen gut entwickeln zu können.

Ich denke mit diesen beiden Dingen kann nahezu alles erreicht werden. ■

Früh übt sich, wer ein Meister werden will, sagt man gerne. Bei der Gleisbaustelle entlang der heutigen Prießnitz-Gasse in Reichenau ist Reinhard am 1.II. 2005 gerade mit den Vorbereitungsarbeiten zum Schienennageln beschäftigt.

▼ Foto: Albin Michlmayr

Eckdaten

Reinhard Popp

Ich bin bei der ÖGLB seit 2003

Ich bin aktiv auf der:
Höllentalbahn

Drei Worte, die mich beschreiben:
pragmatisch, zielstrebig, entschlossen – auf neudeutsch: „Hands-on
Mentalität“

Technischer Referent Höllentalbahn,
Geschäftsführer HPG,
Triebfahrzeugführer





Die Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegowina I. 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 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 Schiendl hat die Vereinschronik der ÖGLB aktualisiert. Gerade die letzten 15 Jahre weisen bedeutende Ereignisse auf den beiden Bahnen der ÖGLB auf, die hier nun aus erster Hand kompetent, vollständig und objektiv dargestellt werden. Ein besonderes Plus sind die vielen Farbbilder aus der nunmehr 43-jährigen Geschichte unseres Vereins.

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

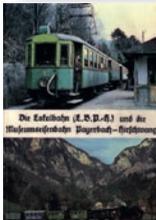


Die Bergstrecke der Ybbstalbahn

128 Seiten, 158 Fotos, viele Pläne und Skizzen.

Umfassende Geschichte der Bergstrecke, Ihrer Bauwerke und aller Fahrzeuge sowie der Museumsbahnaktivitäten 1990-2005

€26,00



Die Lokalbahn und die Museumsbahn Payerbach - Hirschwang

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

€ 6,00



Die Fahrzeuge der Lokalbahn und Museumseisenbahn

64 Seiten, 50 Fotos, zahlreiche Typenpläne.

Beschreibung der Fahrzeuge der LBP-H und der Anfangszeit der Museumsbahn mit Listen u. Plänen.

€ 3,50

Die Fahrzeuge der ÖGLB

Ergänzungsband, 72 Seiten.

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

€ 4,00



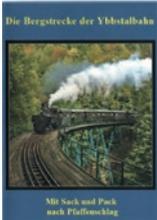
Die Höllentalbahn

Von der Lokalbahn Payerbach-Hirschwang zur Höllentalbahn.

Mit historischen und aktuellen Filmdokumenten.

S/W und Farbe, 54 min, DVD

Wieder im Programm € 16,00



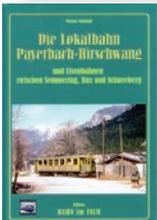
Die Bergstrecke der Ybbstalbahn

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 Huebmers erster Tunnel 1820, viele Projekte für eine Eisenbahn von Payerbach über Reichenau bis auf das Raxplateau ab 1880, die leider nicht bis zur Ausführung gediehen, und schließlich die schmalspurige LBPH nach Hirschwang ab 1918, die als Höllentalbahn noch heute fährt.

232 Seiten, 328 Bilder und 55 Pläne

NEU! € 48,00

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.



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 Mährrisch-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.



Mitten im Revier, Kohlebahnen um Sokolov/Falkenau
Zwischen Sachsen und Österreich liegt das historische Böhmen, heute Teil von Tschechien.

Dessen Bahnlinien widmet sich seit etlichen Jahren der letzte Reichsbahn-Archivar und jetzige Verleger Andreas W. Petrak mit der bei Kennern beliebten Buchserie „Durch Böhmens Hain und Flur“ seines Verlages edition bohemica. Petr Beran, Helmut Bribitzer, Petr Rojk

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

je € 39,00



Die Rittnerbahn: Altösterreichisches Bahnjuwel in Südtirol

Aus der Reihe „Bilderbuchbogen“
Verlag Railway-Media-Group, Fotos in Farbe: 295, Pläne: 2, Umfang: 160 Seiten

Der Autor Werner Schiendl hat die Bahn auf dem Bozener Hausberg, dem Ritten, über 40 Jahre hindurch regelmäßig besucht und fotografiert. Er zeigt die schönsten Fotos aus seinem Fotoarchiv und hat zahlreiche andere Eisenbahnfreunde und Fotografen für diesen Bildband gewinnen können.

€ 40,00

Neu!



4/2021

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

LOKALBAHN - EXPRESS

Periodisch erscheinendes Mitteilungsblatt der
Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahn (ÖGLB)

