



LOKALBAHN- EXPRESS

1/2022

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 23. Juli 2007 wurde die Uv.I bei einer Probefahrt zu gemeinsam mit der 699.103 der ÖGEG, die ab 2. Juli 2007 für sechs Wochen auf der Bergstrecke ausgeholfen hat, im Bahnhof Pfaffenschlag.

Foto: Stephan Rewitzer

Rückseite: Am 2.4.2022 fährt auf der Höllentalbahn ein Arbeitszug durch die Thalhofschleife Richtung Payerbach. Der Wagen 321 direkt hinter der Lok unternahm dabei nach vielen Jahren Standzeit eine Probefahrt - mehr dazu erfahren Sie in der nächsten Ausgabe.

Foto: Ferdinand Drexler

Impressum

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

Medieninhaber, Herausgeber u. Verleger: ÖGLB; Redaktionsteam: Ferdinand Drexler, Gerhard Drexler, Thomas Edlinger, Albert Malli, Florian Strobl, 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

Bei Kälte und Schnee arbeiten „nur“ die Kernteams an Ort und Stelle. Sie bringen auch unter unwirtlichen Bedingungen extrem viel weiter.

Als Vereinspräsident muss ich mich, bevor ich hier weitere Worte verliere, zuerst verneigen und mich im Namen aller Vorstandsmitglieder für Ihre großzügige Spendenbereitschaft bedanken. Unser Finanzreferent hat auf die Konten der beiden Bahnen bereits Ihre gewidmeten Spenden überwiesen. Mit dem Geld können kostspielige Reparaturen erledigt oder neue Holzschwelle beschafft werden.

Auf beiden Bahnen herrschte keine Winterruhe. Die Kernteams beider Bahnen haben auch die unwirtlichen Verhältnisse nicht davon abgehalten an Ort und Stelle zu arbeiten. Bei der Bergstrecke-Ybbstalbahn wurde erfolgreich an der Hauptuntersuchung der 2093.01 weitergearbeitet. Diese Lok feiert bald „Hochzeit“, damit meinen Eisenbahner die Verheiratung der Drehgestelle mit dem

Wagenkasten. Außerdem wurde an der Instandsetzung der Hühnernestbrücke trotz tiefer Temperaturen weitergearbeitet. Damit der Kessel der UI repariert und teilweise neu vernietet werden kann, haben sich die „Ybbstaler“ dazu entschlossen, die Kompressoranlage in der Remise komplett zu erneuern.

Bei der Höllentalbahn konnte der einsturzfährende Giebel der Remise mit Fremdhilfe neu aufgemauert werden, in Eigenleistung haben die „Höllentaler“ im Herbst und Winter fast unbemerkt ein neues Abstellgleis in Hirschwang errichtet und mit der Restaurierung des Beiwagens 11 begonnen. Hier muss die Decke innen aufwendig abgeschliffen und neu lackiert werden.

Heuer feiert unser Verein „45 Jahre ÖGLB“. Angesichts der bevorstehenden Arbeiten, um den Be-

trieb aufrecht erhalten zu können, ist vielen von uns gar nicht zum Feiern zumute. Die Verantwortlichen in unserem Verein sind nach 45 Jahren also sehr erwachsen geworden und viele Träume sind einem großen Realitätssinn gewichen. Wir wissen, was wir als Verein und als ehrenamtliches Team an Ort und Stelle leisten können und was sich beim besten Willen nicht ausgeht. Dieser halbrunde Geburtstag wird heuer also ohne große Reden über die Bühne gehen.

Am 19. Februar, dem offiziellen Gründungstag der ÖGLB, wurde bei der Höllentalbahn dennoch an den historischen Moment gedacht und das gerade anwesende Team hat sich bewusst vor der Elektrolok EI fotografiert.

Bei der Höllentalbahn wird am 10. Juli 2022 dennoch „45 Jahre ÖGLB“ gefeiert. An diesem Sonntag sind zu den Personenzügen zusätzlich Güterzüge mit wechselnden Fahrzeugen unterwegs. Bitte notieren Sie sich diesen Termin in Ihrem Kalender. Unser Gründungs- und Ehrenmitglied Hans Strobl wird es sich nicht nehmen lassen, zumindest im Rahmen der Remisenführung seine frischen Erinnerungen an den

Gründungstag eindrucksvoll zu schildern so als wäre es erst gestern gewesen.

Dieser Lokalbahnexpress bringt ohne großes Aufsehen noch eine große Neuerung. Nach Jahrzehnten übernimmt Florian Strobl den jährlichen Statistikbericht von Wolfgang Thier. Keine Sorge: Dank einer perfekten Übergabe der Daten von Wolfgang Thier an Florian Strobl dürfen Sie sich auf eine umfassende Darstellung freuen. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen ist ebenso umfassend dargestellt wie die die ehrenamtlichen Leistungen unserer Mitarbeitenden. ■

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.

Wolf-Dieter Hillringhaus †

Von Werner Schiendl

Die ÖGLB trauert um Wolf-Dieter Hillringhaus. Dieter - wie er bei uns immer hieß - ist den älteren Vereinsmitgliedern gut bekannt und hat in wertvoller und engagierter Weise am Aufstieg unseres Vereins in den Neunzigerjahren mitgewirkt.



Wolf-Dieter in Uniform, wie wir ihn alle in Erinnerung behalten werden.

Foto: Familie Hillringhaus

Ende der ersten Novemberwoche erhielt ich einen Anruf von Frau Hillringhaus, in dem sie mir mitteilte, dass ihr Mann am 5. November 2021 zu Hause unglücklich gestürzt und in der Folge am selben Tag verstorben sei. Traurig musste ich zur Kenntnis nehmen, dass wieder einer mei-

ner engen Freunde diese Welt verlassen hatte.

Wolf-Dieter Hillringhaus wurde am 3. Februar 1939 in eine gutbürgerliche Familie geboren. Schon in der Schulzeit trat er dem MKV (Mittelschüler-Kartell-Verband) bei, dem er sein Leben lang verbunden blieb. Nach der Matura trat er in ein Dienstverhältnis bei der Österreichischen Nationalbank, was ihm dank der Protektion durch den ihm väterlich zugehörigen Bundeskanzler Julius Raab möglich wurde. Im Laufe der Jahre qualifizierte er sich sehr bei der Revision und EDV der Nationalbank. Verheiratet mit seiner Frau Margit hat er drei Kinder. Seine Hobbys waren immer schon Oldtimer der Schiene und der Straße. Diesbezüglich waren die USA seine große Leidenschaft, die er mit seinem jüngsten Sohn Roland mehrfach per Auto

durchquerte und dabei viele Automuseen und Museumsbahnen besuchte. Darüber hielt er auch etliche Diavorträge bei Vereinen.

Dieter besaß mehrere schöne Oldtimer, aber er interessierte sich auch sehr für die österreichischen Museumsbahnen. So stieß er durch Pressemeldungen, dass die Bergstrecke-Ybbstalbahn von einem Verein gerettet werden sollte, auf die ÖGLB. Nachdem er bei Clubabenden mit einigen Aktivisten Kontakt aufgenommen hatte, trat er Mitte März 1990 dem Verein bei und betätigte sich bald darauf als aktiver Mitarbeiter bei der gerade in Betrieb gehenden zweiten Museumsbahn der ÖGLB, der Bergstrecke. Bald stellte er sich auch für allgemeine Vereinsaufgaben zur Verfügung, als Anfang 1992 die Vereinszeitung „Höllental-Express“ von A4 auf A5-Format umgestellt wurde und nun sechsmal jährlich als „Höllental+Ybbsthal-Express“ erschien. Dieter fungierte nun ein Jahr als Chefredakteur, bis im Jänner 1993 Ronny Durstmüller diese Funktion übernahm und den nunmehr farbigem „Lokalbahn-Express“ schuf.

Ab März 1995 übernahm Dieter Hillringhaus im völlig neu gewählten Vorstand die Funktion des Schriftführers und leistete in

einer schwierigen Phase des Vereins engagiert und erfolgreich drei Perioden lang wertvolle Arbeit und Moderatorentätigkeit. Ab 2003 trat er aus Altersgründen und wegen seiner angeschlagenen Gesundheit beim Verein ins zweite Glied, war aber stets bei Vereinsveranstaltungen und natürlich besonders bei den Clubabenden immer präsent. Auch mein persönlicher Kontakt mit ihm blieb eng und wir trafen uns regelmäßig nahe unserem Vereinsbüro im Café Tirolerland und dem Nachfolgelokal zu langen Diskussionen und Gesprächen über die Welt und das aktuelle politische Geschehen. Dies bis zum Beginn der Coronapandemie, danach konnten wir nur mehr telefonieren.

Nun hat Dieter seine Endstation ohne langes Leiden erreicht. Unser volles Mitgefühl gilt seiner Frau und seinen Kindern und Enkeln, und besonders seinem Sohn Roland, der ein großer Fan der Ybbstalbahn-Bergstrecke ist.

Wir werden Dieter in unserem Vereinskreis immer ein ehrenvolles und freundschaftliches Andenken bewahren, und die Jungen werden seine Spuren in der Vereinsgeschichte nachlesen können. In meinen und unseren Erinnerungen bleibst Du bei uns, lieber Dieter!

Vereinsstatistik 2021

von Florian Strobl

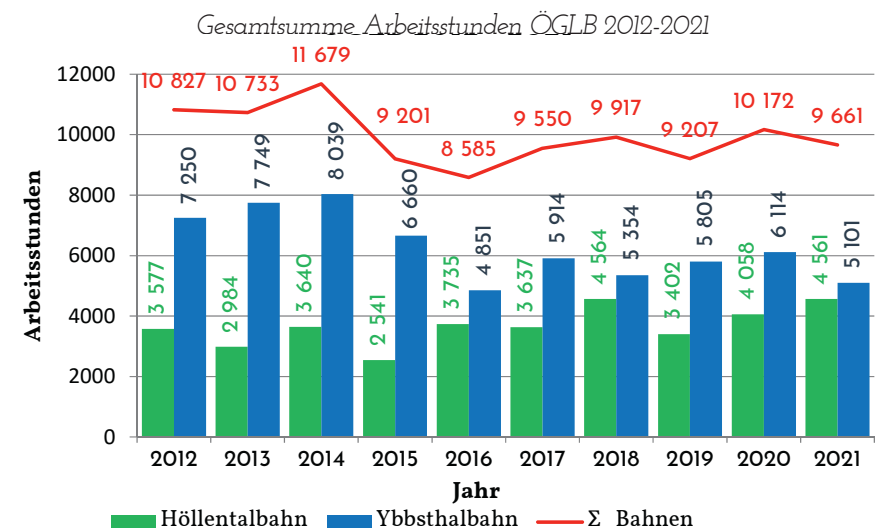
2021

Corona - das war leider auch in der vergangenen Saison das alles beherrschende Thema. Betrieblich und vor allem bei Arbeiten und Zulieferern gab es einige - leider nicht positive - Auswirkungen auf unsere Betriebe.

Leistungen der ÖGLB -Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter

Nach dem gesundheitsbedingten Rückzug von Wolfgang Thier darf ich Ihnen heuer als neuer „Zahlenjunkie“ erstmals den Bericht zu „Arbeit und Betrieb“ unserer beiden Museumsbetriebe liefern. Dank genau geführter Zahlen durch Wolfgang seit dem

Jahre 1995 ist eine Weiterführung und Aufbereitung sehr einfach möglich. Herzlichen Dank dafür! Die zweite „Corona-Saison“ liegt hinter unseren beiden Bahnen und die durchwachsene Situation mit diversen Einschränkungen und Lockdowns ging natürlich



nicht spurlos an den Betrieben vorüber.

Allerdings sind die Auswirkungen bei den beiden Bahnen unterschiedlich ausgefallen.

Während die Bergstrecke eine Reduktion der Anwesenheitsstunden um 17% erleben musste, gab es im Höllental eine Steigerung um 12%.

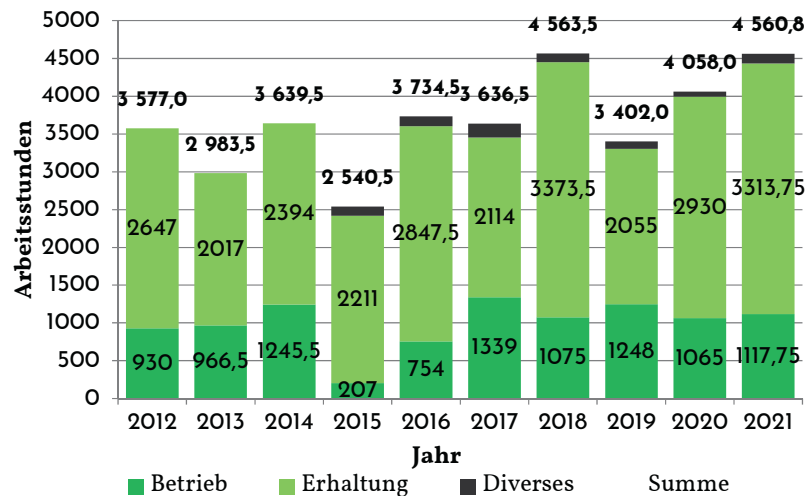
Andererseits konnte im Ybbstal eine Fahrgaststeigerung um 36% erzielt werden, im Höllental wa-

ren es „nur“ 9%.

In Summe wurden zwar 510,5 weniger Arbeitsstunden erbracht, dafür aber 1.143 Fahrgäste mehr befördert. Man kann also sagen, nach dem massiven Einbruch im Jahr 2020 ist eine Tendenz nach oben erkennbar. Erfreulicherweise wurden vor allem wieder mehr Sonderfahrten gebucht und in Anspruch genommen als im diesbezüglich katastrophalen Vorjahr.

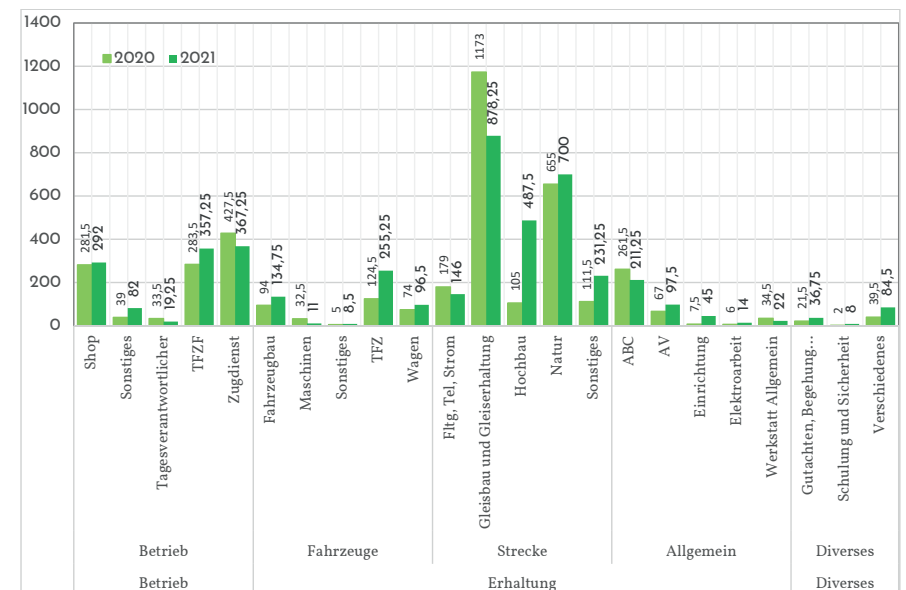
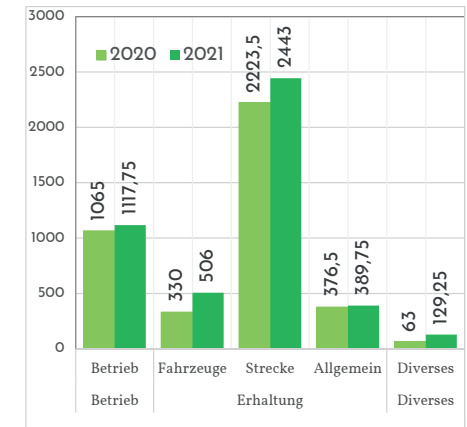
Höllentalbahn

Gesamtsumme Leistungen aktive Mitglieder Höllentalbahn 2012 - 2021



Im Höllental haben vor allem die V2 mit ihren schadhafte Lagern und der Bahnsteigneubau in Haaberg und Kurhaus sowie der Neubau eines Abstellgleises in Hirschwang für Ausschläge in den jeweiligen Kategorien (Fahrzeuge bzw. Strecke) geführt. Betrieblich ist der Arbeitsaufwand in etwa gleichgeblieben. Durch die geringere Abhängigkeit von externen Partnern hat sich die Corona-Situation im Höllental weniger auf die Arbeit ausgewirkt, außerdem gab es keine großen Wetterkapriolen, sodass hier auch keine größeren Einbußen bei Außenarbeiten verzeichnet werden mussten.

Die Grafiken zu den einzelnen Leistungsbereichen liefern heuer erstmals einen direkten Vergleich zum Vorjahr.



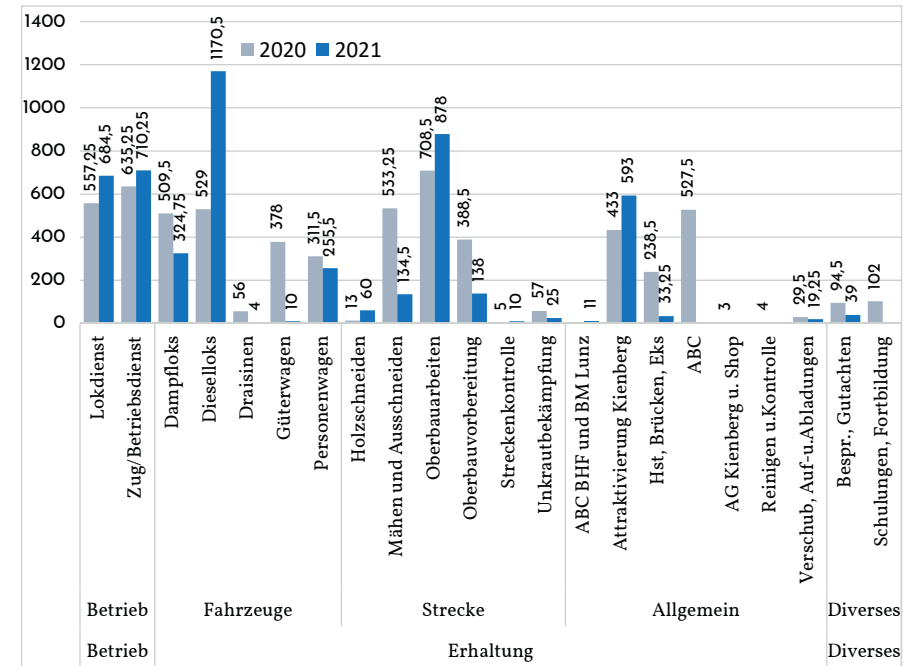
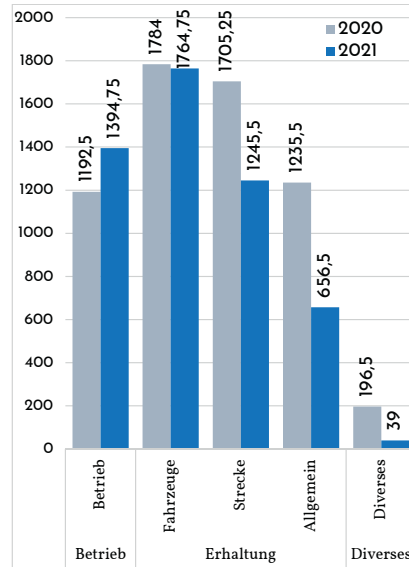
Bergstrecke Ybbstalbahn

Arbeitstechnisch haben sich diverse Lockdowns äußerst negativ auf die Arbeitsleistung ausgewirkt.

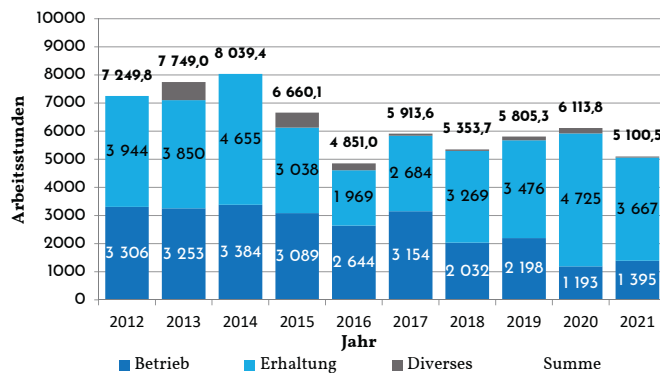
Wichtige Vorbereitungsarbeiten konnten nur mühsam bzw. mit deutlicher Verspätung durchgeführt werden. Winterliches Wetter rund um Ostern hat außerdem die wichtigen Arbeiten an den Trestleworkbrücken massiv beeinträchtigt.

All das schlägt sich natürlich in den Statistiken nieder.

So hat sich die Verteilung der Arbeitsstunden auf die einzelnen Bereiche dahingehend verändert, dass wieder mehr Stunden für den Betriebsdienst aufgewendet wurden (siehe auch Betriebsstatistik), allerdings die Streckenerhaltung deutliche Einbußen hinnehmen musste.



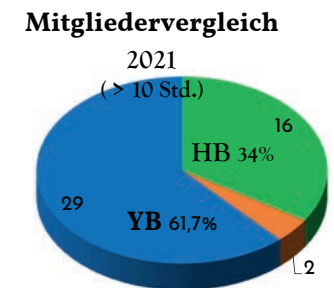
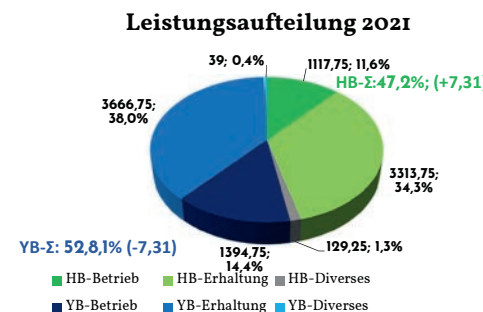
Gesamtsumme Leistungen aktive Mitglieder Ybbstalbahn 2012-2021



Ehrenamtliche Leistungen an Ort und Stelle

Alle genannten Arbeitsleistungen wurden von 51 Personen an Ort und Stelle erbracht, was derselben Anzahl wie im Vorjahr entspricht, obwohl sich einige handelnde Personen geändert haben.

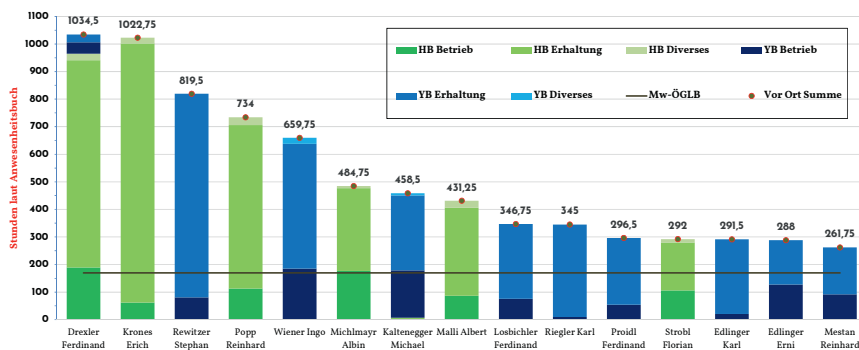
Zur Vergleichbarkeit sind im Folgenden wieder nur Personen mit mehr als zehn Stunden an Ort und Stelle aufgelistet.



Bei beiden Bahnen hat eine aktive Person zusätzlich den Einzug in die Statistik geschafft. Mit durchschnittlich 169,5 Stunden pro aktiver Person wurden in Summe 9.661,25 Stunden an Ort und Stelle geleistet. Das ist eine durchschnittliche Reduktion um 26,1 Stunden p.P. gegenüber dem Vorjahr. (HB: +17,3h; YB: -4,5h)

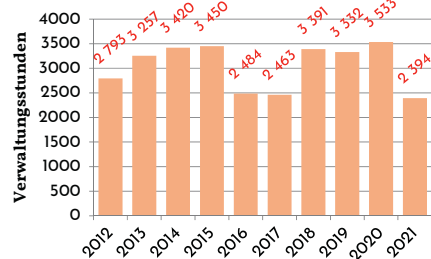
Die Gesamtstundenzahl entspricht einer Leistung von 241 Personenwochen oder 4,64 Personenjahren. Die Top 15 sollen wie immer nicht hinter dem Vorhang stehen, sondern mit Applaus bedacht und namentlich erwähnt werden. Heuer haben diese 15 Personen über 80% der Gesamtarbeitsleistung an Ort und Stelle erbracht!

Die TOP FÜNFZEHN der ÖGLB 2021

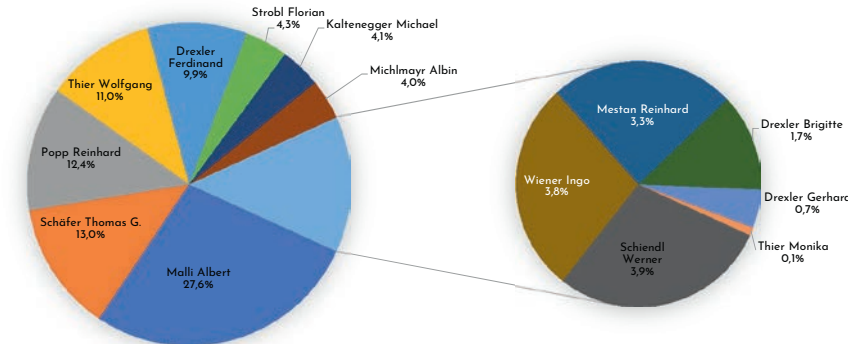


Damit allerdings die fleißigen Bienen „am Gerät“ arbeiten können, sind eine Menge Tätigkeiten im Hintergrund erforderlich. Verwaltung, Einkauf, Buchhaltung, „Organisatorisches“, rechtliche Belange und Behördengänge seien hier beispielhaft erwähnt. Erfreulicherweise ist dieser Aufwand heuer um 32% auf 2.394 Stunden deutlich gesunken! 17 Personen sind hier im Hintergrund tätig. 5 Personen erledigen fast 75% dieser Arbeiten.

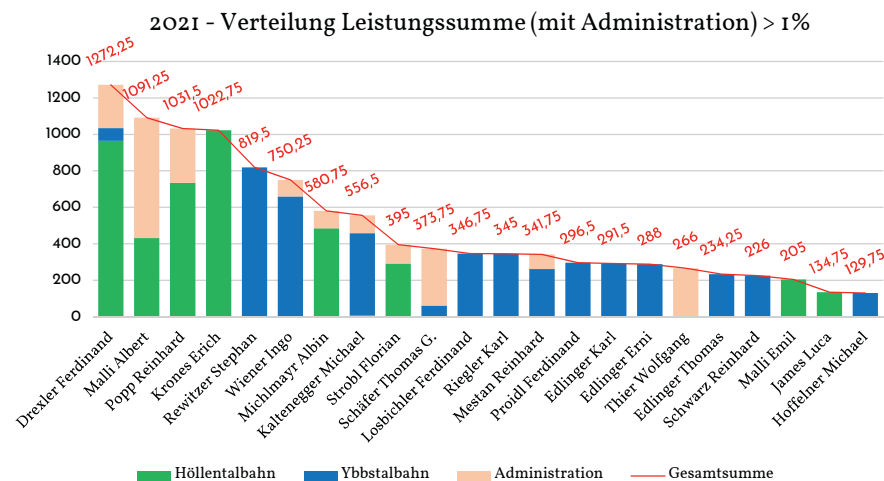
Administrativer Aufwand für die ÖGLB und ihre Firmen



Verwaltung der ÖGLB und ihrer Betriebe 2021



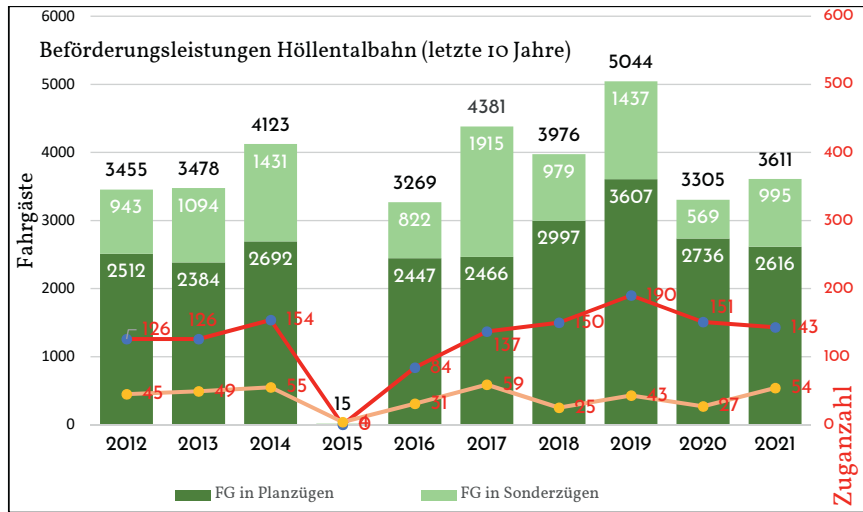
Fasst man nun die „Arbeitsbienen“ und „Bürohengste“ zusammen ergibt sich folgende Gesamtverteilung:



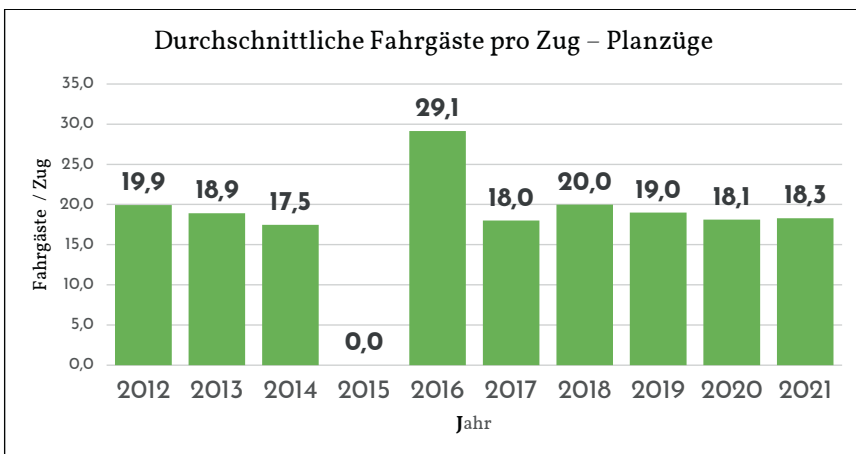
Betriebsstatistik Höllentalbahn

Lockdowns und dadurch bedingte Ausfälle von Planbetriebstagen blieben der Höllentalbahn zum Glück erspart.

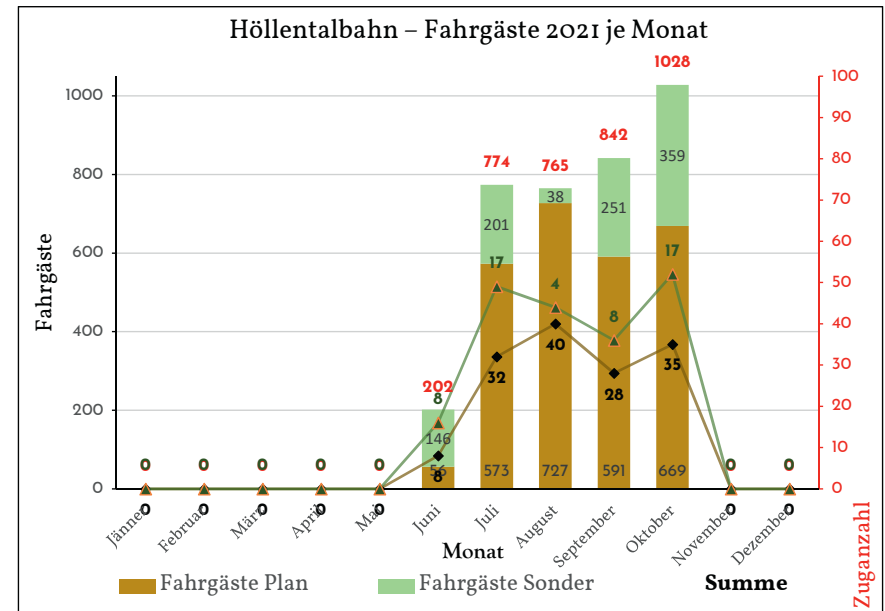
Es gab einen Rückgang der Planbetriebsgäste um ca. 4,4% bei einer Zunahme um erfreuliche fast 75% bei Sonderfahrtsgästen.



Die Auslastung der einzelnen Züge im Planverkehr war fast ident mit 2020 – eine leichte Steigerung um 0,2 Fahrgäste ist zu verbuchen.



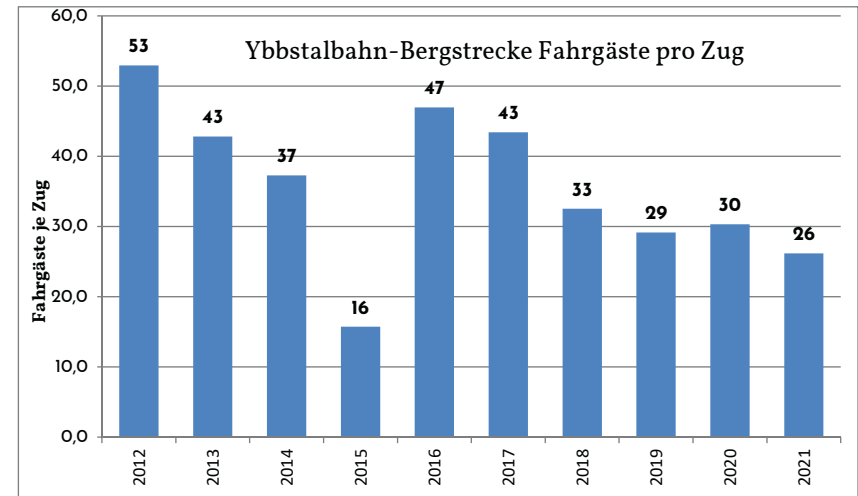
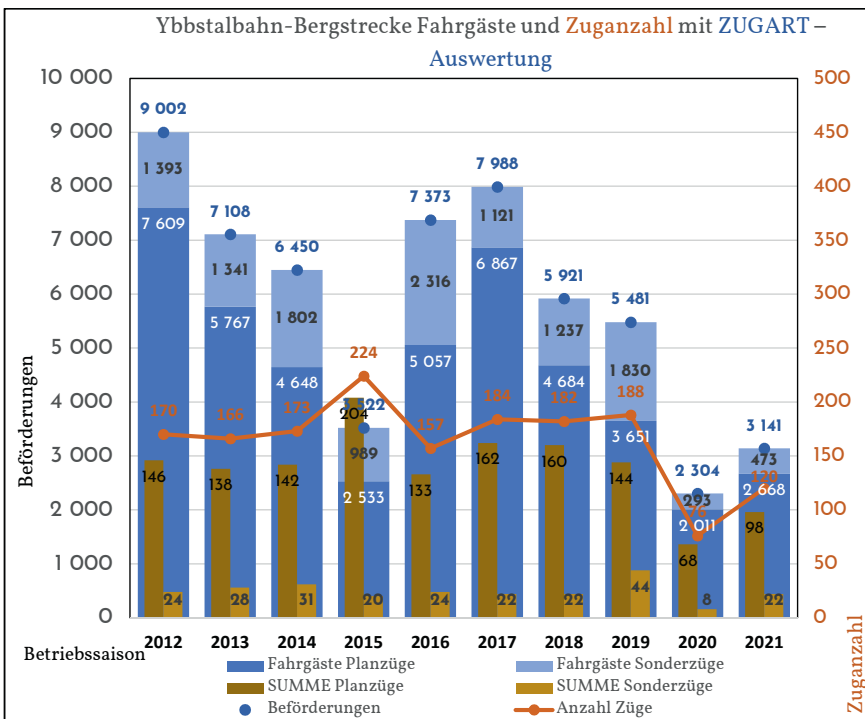
Die Saison ist 2021 wieder anders als im Vorjahr verlaufen – der Oktober war auch dank einiger Sonderfahrten sehr erfolgreich. Generell ist das Jahr betrieblich auf Rang 22 (seit 1979) gelandet.



Betriebsstatistik Bergstrecke

Leider konnte die Betriebssaison aufgrund äußerer Einflüsse erst verspätet begonnen werden. Durch coronabedingte Einschränkungen bei externen Partnern konnten diverse Arbeiten an Fahrzeugen erst verspätet finalisiert werden. Im Herbst haben dann schadhafte Triebfahrzeuge ein paar Betriebstage verhindert, sonst wäre die Fahrgaststeigerung sicherlich noch größer ausgefallen.

Als betrieblicher Höhepunkt muss das Dampfzugwochenende 14./15. August hervorgehoben werden. Auch die Zweizugstage am 4. und 5. September haben für großen Publikumszustrom gesorgt. Trotz aller Widrigkeiten konnte im Jahr 2021 eine deutliche Steigerung zum katastrophalen Vorjahr erzielt werden.



Es gab um 57% mehr Züge an 47% mehr Betriebstagen! In Planzügen konnten 33% mehr Fahrgäste begrüßt werden, in Sonderzügen sogar 61% mehr als 2020. Leider ist dennoch erkennbar, dass zwar mehr Betriebstage angeboten werden konnten und da-

mit natürlich mehr Fahrgäste zu verzeichnen sind, allerdings das Ausflugsverhalten unseres Publikums coronabedingt noch sehr verhalten zu sein scheint. Die Auslastung der in Verkehr gesetzten Züge ist nämlich leider weiter gesunken.

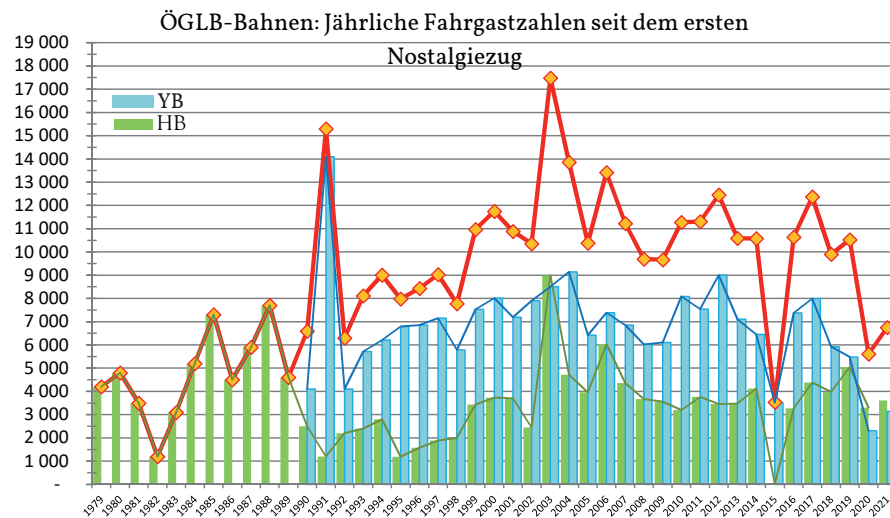
Betriebsstatistik ÖGLB

Im Allgemeinen halten wir fest: Das Jahr 2021 geht auf Rang 30 (von 43) in die ewige Betriebsstatistik ein.

Es ist noch viel Luft nach oben und wir alle hoffen (nicht zuletzt für unsere Bahnen und als Lohn für viel investierte Zeit), dass uns

der „kleine Covid“ bald in Ruhe lässt und auch bei unseren Betrieben wieder die viel zitierte „Normalität“ einkehrt.

Bei persönlichem Interesse an weiteren Zahlen und Details schicken Sie bitte einfach ein Mail info@lokalbahnen.at. ■



Wir feiern 45 Jahre ÖGLB

Von Ferdinand Drexler, Gerhard Drexler und Florian Strobl

45 Jahre ÖGLB ist nicht nur ein Zeitpunkt, um der unzähligen in freiwilliger unbezahlter Arbeit geleisteten Stunden unserer aktiven Mitarbeiter und der Spendenbereitschaft der Mitglieder zu gedenken, sondern sich auch die Ziele unseres Vereines in Erinnerung zu rufen und sich die - oft nicht gleich wahrgenommenen - gesellschaftlichen Aufgaben vor Augen zu führen.

Nach der großen Einstellungs- welle bei den Nebenbahnen waren es Enthusiasten wie die Gründungsmitglieder der ÖGLB, die dafür sorgten, dass wenigstens einige der historisch interessanten Bahnen zumindest als Museumsbahnen der Nachwelt erhalten blieben und so weiterhin an ein bedeutendes technisches Erbe Österreichs erinnern. So kann man beispielsweise auf unserer Bergstrecke-Ybbstalbahn gleich zwei der in Österreich nur in einer Anzahl von drei Stück gebauten Eisenbahnbrücken in Trestlework-Bauweise während der Fahrt überqueren. Oder nennen wir die Lok 2093.01, Baujahr 1930, die nach umfangreichen

Reparaturarbeiten regelmäßig Dienst auf der Bergstrecke versieht. Sie ist zwar ein Einzelstück geblieben, stellt aber als erste österreichische Schmalspur-Diesellok einen wichtigen Baustein bei der Entwicklung dieser Lokgattung dar.



Am 8. Juni 2019 fährt die Diesellok 2093.01 kurz nach dem Bahnhof Pfaffenschlag Richtung Kienberg-Gaming. Foto: Harald Baminger

Denken wir an den Erhalt und die Rekonstruktion des Wagens E254, Baujahr 1884, der zur Zeit der Monarchie für vier Mann und zwei Pferde gebaut wurde und auf dem Streckennetz der k.k. Bosna-Bahn seinen Dienst tat und somit an die eisenbahnmäßige Erschließung Bosniens erinnert.

Wenn man auf die Höllentalbahn blickt, denkt man heute sicherlich an unseren elektrischen Triebwagen TW1, der bei seiner In-Dienst-Stellung im Jahr 1926 eines der modernsten und bequemsten Schmalspur-Fahrzeuge seiner Zeit war, zwischen 2000 und 2004 gänzlich auf einem originalen 4-achsigen Bei-



*Der bosnische 4.-Klasse-Wagen E 254 ist der älteste erhaltene Schmalspur-Personenwagen Österreichs.
Foto: Werner Schiendl*

wagen rekonstruiert wurde und seitdem wieder seinen Dienst versieht. Eine Besonderheit ist außerdem die älteste noch betriebsfähige Schmalspur-E-Lok Europas (Baujahr 1903), die ursprünglich als Grubenlok beim Bau des Karawankentunnels eingesetzt wurde und danach jahrzehntelang die Güterzüge auf der Höllentalbahn gezogen hat. Auch von diesen Güterwagen wurde eine Reihe erhalten und aufgearbeitet.

Nicht zu vergessen ist die historische Umformeranlage, die noch heute in Betrieb ist und an jedem Betriebstag bei einer Führung besichtigt werden kann. Man könn-



*Nach wie vor beeindruckend ist die historische Umformeranlage in Reichenau.
Foto: Albin Michlmayr, 15. 08. 2010*

te an dieser Stelle noch mehr Leistungen und Erfolge des Vereins aufzählen, aber dazu können Sie in der nächsten Ausgabe 2/2022 mehr lesen.

Die Fahrgastzahlen und insbesondere die Arbeitsleistungen der ehrenamtlichen Mitarbeiter sind dabei besonders hervorzuheben:

In den 45 „aktiven“ Jahren der beiden Bahnbetriebe Höllentalbahn (1977-2021) und Ybbstalbergstrecke (1990-2021) wurden in Summe ca. 375.000 Fahrgäste befördert. Davon entfallen ca. 160.000 auf die Höllentalbahn und ca. 215.000 auf die Ybbstalbahn. Bei der Höllentalbahn wurden 208.000, bei der Ybbstalbahn 196.000 aktive Arbeitsstunden an Ort und Stelle geleistet.

Ergänzt man das um die Tätigkeiten im Hintergrund (Administration, Behörden, Finanz, etc.) kommt man auf die unglaubliche Summe von ca. 500.000 Arbeitsstunden, die unentgeltlich und freiwillig für die Erhaltung und den Betrieb unserer beiden Bahnen in 45 Jahren erbracht wurden. Das sind 62.500 Arbeitstage oder ca. 1.562 Arbeitswochen.



Am 12. Juli 2014 hat die E-Lok E1 beim Mehrzugsamstag gerade Reichenau mit einem kurzen Güterzug Richtung Hirschwang verlassen. Foto: Albin Michlmayr

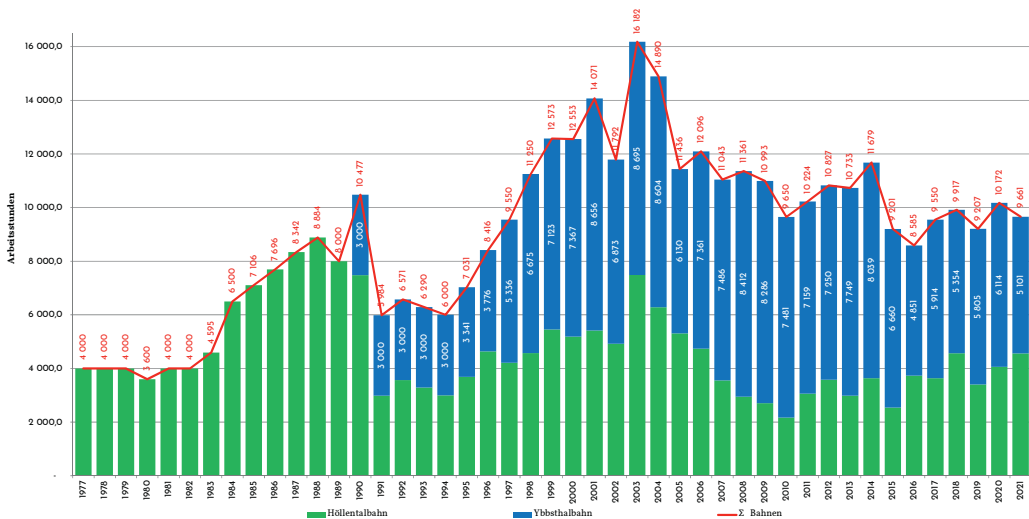
Früher oft belächelt, manchmal als „Eisenbahn-Spieler“ gesehen und nun endlich von verschiedenen Institutionen und der Gesellschaft stärker (an)erkannt, sind es Vereine und Museen, die einen Großteil der österreichischen Eisenbahn- und Technik-Geschichte am Leben erhalten und es erst ermöglichen, dass sie zukünftigen Generationen vermittelt werden kann. Sie bieten uns auf der Höllentalbahn und der Bergstrecke-Ybbstalbahn eine Reise in eine Zeit, die viele heute nur mehr aus Filmen, Erzählungen oder von Fotos kennen.

Trotz des vielen Erreichten ist das für die aktiven Mitglieder der ÖGLB kein Grund, sich darauf



auszuruhen, sondern vielmehr Ansporn und Motivation, noch viele weitere Erfolgserlebnisse für unsere beiden Museumsbahnen zu ermöglichen und dieses wertvolle technische Kulturgut auch für die nächsten Generationen zu erhalten. Dies ist aber auch nur dank der Unterstützung unserer zahlreichen unterstützenden Mitglieder erreichbar, die durch ihren Mitgliedsbeitrag und ihre Spenden die Finanzierung erst ermöglichen – Herzlichen Dank dafür! ■

Am 6. Mai 2017 wartet der Triebwagen TW1 in Hirschwang vor der Kulisse des Rax-Massivs auf die Fahrgäste des vereinsinternen Sonderzugs anlässlich der 40-Jahr-Feier des Vereins ÖGLB. Foto: Albert Malli



Gesamtsumme Leistungen aktive Mitglieder ÖGLB 1977 – 2021

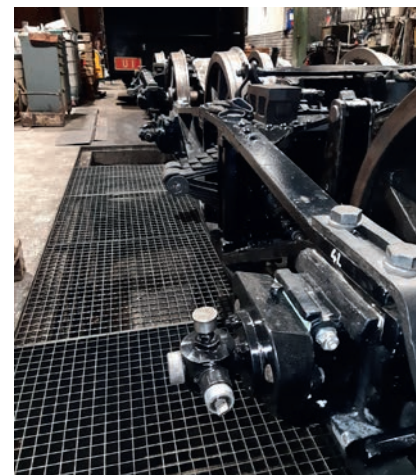
2023.01 feiert bald „Hochzeit“

Von Stephan Rewitzer und Thomas Edlinger

Wir feiern bei unserer 2023.01 bald „Hochzeit“. Mit Anfang November konnten wir nach der witterungsbedingten Pausierung der Arbeiten an den Trestleworkbrücken und der Strecke die Aufarbeitung der 2023.01 fortsetzen, wir haben über deren Beginn bereits im LBE 2/2021 berichtet.

Erfolgreiche Hauptuntersuchung der Diesellok 2023.01

Die letzte Ausbesserung an den Drehgestellen unserer Lokomotive fand Ende der 80er-Jahre statt und seit Übernahme der Lok durch die ÖGLB im Jahr



Der Achsheber Tachograph 2 der 2023.01. Foto: Stephan Rewitzer

1991 legte sie bei uns gut 30.000 Kilometer zurück; die umfangreichen Arbeiten im Inneren der Lokomotive im Zuge der Remotorisierung liegen auch bereits längere Zeit zurück. Daher war eine ausführliche Ausbesserung an der Lokomotive und insbesondere am Fahrwerk mit all seinen Komponenten nötig, um sie wieder für die nächsten Jahre fit zu machen.

Bereits bei der Zerlegung im Winter 2020/2021 zeigte sich an den Achslagern umfangreicher Ausbesserungsbedarf, deren Fertigstellung sich leider coronabedingt bis in den Herbst 2021 verzögern sollte. Auch an vielen Teilen der Bremsanlage, den Achsgebern für den Tachograph und der Sicherheitsfahrerschaltung war deutlich mehr Arbeit zu investieren als anfangs gedacht, denn wir hatten bereits vor der Betriebssaison 2020

viel Zeit und Arbeit in die Reparatur von Einzelkomponenten investiert. Wie bei jeder Hauptausbesserung wird das tatsächliche Ausmaß der Arbeiten aber erst wirklich klar sobald alle Komponenten zugänglich sind oder abgebaut auf der Werkbank zur genauen Begutachtung liegen. Natürlich war das bei unserer 2093.01 genau so!

Allein von Anfang Dezember bis Ende Februar wurden gut 500 Arbeitsstunden aufgebracht um alle Komponenten frisch aufgearbeitet wieder zusammenzufügen; einzig die vier Fahrmotoren wurden nicht aufgearbeitet. Da die mechanischen Toleranzen und elektrischen Messwerte aber im Rahmen liegen, spricht nichts gegen deren Wiedereinbau. Nun stehen mit Ende Februar 2022 trotz aller Liefer- und coronabedingten Verzögerungen zwei fast fertig aufgearbeitete Drehgestelle in den Werkstatthallen von Kienberg -



Der neue Schutz der Fahrmotorkabel aus Leder, die aufgearbeitete Tatzlagerschmierung und die montierten Großrad-Lagerkästen. Foto: Stephan Rewitzer

eine tolle Leistung für das neue Team der Ybbstalbahn-Bergstrecke!

In den kommenden Wochen wird nun die Spurkranz-Schmieranlage in die Drehgestelle eingebaut



Der neue Schutz der Fahrmotorkabel aus Leder, die aufgearbeitete Tatzlagerschmierung und die montierten Großrad-Lagerkästen. Foto: Stephan Rewitzer

und deren Verrohrung zum Batteriekasten erstellt, in welchem seit dem Umbau der Lokomotive auf 24V-Steuerspannung genug Platz ist, um den Schmiermittelbehälter und die Ansteuerungselektrik unterzubringen ohne das historische Aussehen von außen zu beeinträchtigen. Auch der Batteriekasten wird vor der Installation der SpuS-Anlage natürlich saniert und erneuert, denn auch dessen Lebenszeit war am Ende angelangt und es wäre nicht zielführend in einigen Jahren hier wieder Sanierungsbedarf festzustellen. Mehr darüber lesen Sie in der nächsten Ausgabe des Lokalbahn-Express.

Instandsetzung der Hühnernestbrücke bei tiefen Temperaturen

In Pfaffenschlag lag bei Beginn der Arbeiten bereits Schnee, was erahnen lässt, dass die Temperaturen bei den Arbeiten auf der Hühnernestbrücke bereits im einstelligen Bereich um die Null Grad angesiedelt waren. In zwei Tagen Arbeit konnte der gesamte Bewuchs bis zehn Meter Höhe unter und neben der Brücke entfernt werden. Die Fällung der zahlreichen höheren Bäume erfolgt erst im Frühjahr 2022, da wir dafür schwereres Gerät benötigen (Kranwagen und Seil-



Der Austausch der Bedielung der Hühnernest-Brücke ist fast abgeschlossen. Foto: Jack Riegler

winden) und sich die Diesellok 2099.01 zu dieser Zeit bereits für weitere Revisionsarbeiten im „Winterschlaf“ befand.

Der letzte Antransport von neuen Brettern erfolgte am 12. November 2021, am darauffolgenden Wochenende konnten die letzten alten Segmente entfernt und erneuert werden, womit die Bedielung der Hühnerstbrücke nun komplett neu hergestellt wurde. Die Ausbesserungsarbeiten an den Geländern beider Brücken erfolgt im Frühjahr 2022, denn eine Woche nach dem Ende der Arbeiten sank die Schneefallgrenze weiter und der erste Schnee lag auf den neuen Brückenbedielungen, womit wir die Arbeiten an der Strecke witterungsbedingt einstellen mussten.

Neue Kompressoranlage als Basis für die Kesselreparatur der UI

Nach umfangreichen Winterreparaturen war unsere UI im Jahr 2021 für den Plan- und Sonderzugverkehr im Einsatz. Der im Frühjahr eingebaute Versuchsrost aus Walzstahl hat sich bewährt und ermöglicht uns in Zukunft eine deutliche Kostenreduktion bei diesem Verschleißteil durch günstigere Fertigung bei

gleichzeitig längerer Haltbarkeit. Außerdem musste schon nach der ersten Fahrten die Betätigung der Zylinderhähne neu angefertigt werden. Gegen Ende der Saison überraschte uns eine beginnende Undichtigkeit am Feuertürring auf der Feuerbüchseseite. Die Ursache dürfte auf bereits am Ende ihrer Lebensdauer angekommenen Nietenköpfen zu finden sein. Daraufhin wurde in Abstimmung mit Kesselschmied und Kesselinspektor beschlossen, den Feuertürring großzügig am halben Umfang neu zu vernieten.

Um diese Kesselreparatur in Kienberg durchführen zu können, musste erst die dafür nötige Infrastruktur geschaffen werden. Es sind zwar viele Werkzeuge für Kesselarbeiten vorhanden, aber die meisten davon nicht in einem gebrauchsfähigen Zustand. Die meisten dieser Werkzeuge benötigen zudem Druckluft zum Antrieb, welche im Heizhaus Kienberg bereits seit längerer Zeit nur sporadisch verfügbar ist. Um eine nachhaltige Druckluftversorgung zu schaffen, wurde als Nebenprojekt der Bau einer Kompressoranlage begonnen. Als Basis für die zu bauende Anlage wurde die Luftversorgungsanlage des Aggregatwagens bis auf die

elektrische Steuerung ausgebaut und dabei vollständig zerlegt. Es hat sich gezeigt, dass die Anlage in der alten Form mit erheblichen Schwächen behaftet war. In nur 30 Tagen wurden die Einzelkomponenten aufgearbeitet, ein neuer Rahmen geschweißt, eine elektrische Steuerung geplant und eingebaut. Nach einigen Kinderkrankheiten läuft nun die Kompressoranlage einwandfrei, wobei sie allerdings mit ihren 20kW und 2000l/min bei 8 bar die elektrische Versorgung des Heizhauses an ihre Grenzen bringt. Mit einer Luftversorgung in dieser Dimension eröffnen sich jetzt nicht nur die anstehenden Kesselreparaturen, auch die Verwendung von Druckluftwerkzeugen

aller Art sowie Sandstrahl- und Lackierarbeiten lassen sich zukünftig damit durchführen.

Als nächstes steht das Austreiben der alten Nieten, deren Neufertigung und anschließend das Vernieten und Verstemmen am Programm. Diese Arbeiten werden von unserem Kesselschmied und dem Kesselinspektor begleitet. Im Anschluss müssen die Einbauten in Feuerbüchse und Aschkasten (Feuermauer, Aschkasteneinspritzung, Bodenblech) wiederhergestellt oder neugefertigt werden. Da diese Reparatur ungeplant ist und die üblichen Wartungsarbeiten an der UI ja trotzdem durchzuführen sind werden helfende Hände dringend benötigt. ■



Die neue Kompressoranlage im Heizhaus Kienberg. Foto: Thomas Edlinger

Keine Winterruhe

Von Ferdinand Drexler

Wenn Sie den Eindruck haben, dass diese Kurzmeldungen länger ausgefallen sind als in den letzten beiden Ausgaben, dann täuschen Sie sich nicht. Aber das liegt nicht daran, dass die Arbeiten ausführlicher als sonst beschrieben werden, sondern daran, dass die Mitarbeiter seit dem Saisonende umso aktiver waren und es viel mehr zu berichten gibt.

Sofort nach dem Ende der Saison nahmen die Erhaltungsarbeiten verstärkt Fahrt auf. Von Samstag, den 13. bis Sonntag, den 21. November fand die Herbst-Arbeitswoche („Lokalbahnwoche“) statt, bei der anstatt eines großen Projekts diesmal an mehreren Stellen der Strecke wichtige Erhaltungsarbeiten durchgeführt wurden.

Neue Bahnsteigkante für Haltestelle Kurhaus

Nachdem im Frühling in der Haltestelle Haaberg die Bahnsteigkante mit Betonplatten neu errichtet wurde und sich während der Saison sehr gut bewährt hatte, folgte nun in gleicher Weise die Haltestelle Kurhaus, denn auch dort hatte die bisherige Bahnsteigkante, die aus gebrauchten Normalspurschwellen bestand,



Hochbetrieb in der Haltestelle Kurhaus am 15. November 2021: Während die bisherigen Altschwellen für das Ausheben vorbereitet werden, bereiten sich Erich und Florian (im Bagger) bereits für das Einheben der nächsten Betonplatte vor. Foto: Albin Michlmayr

das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht. Mit diesen Betonplatten wurde außerdem Gehweg zwischen zwei unserer Abstellgleise in Hirschwang errichtet.

Schnittgut mit Kranwagen eingesammelt und Stützmauern gereinigt

Seit der letzten Ausgabe des Lokalbahn-Express wurde auf der Höllentalbahn der Lichtraum weiterhin fleißig freigeschnitten, was zu erheblichen Mengen an Schnittgut geführt hat. Dieses wurde auf dem Abschnitt zwischen Hirschwang und Kurhaus mithilfe unseres Kranwagens eingesammelt und in Reichenau abgeladen. Der „Kampf“ gegen die Natur erstreckt sich nicht nur auf den Lichtraumfreischnitt, sondern auch auf andere Bereiche: Auf unserem Streckenabschnitt zwischen Reichenau und Payerbach mit bis zu 25 Promille Steigung finden sich als Kunstbauten neben der Kurhausbrücke auch einige Stützmauern, die regelmäßig gereinigt werden müssen, was während der Arbeitswoche bei einem Gutteil erledigt werden konnte.

Neues Abstellgleis in Hirschwang

Auch der Gleisbau kam während der Arbeitswoche nicht zu kurz. In Hirschwang wurde der letzte, bereits baufällige Abschnitt des ehemaligen Personenzug-Streckengleises zur Raxseilbahn, welcher seit mehreren Jahrzehnten



Das neue Abstellgleis ist bereits zum Teil gestopft und ausgerichtet. Links hinter den Fahrleitungsmasten kann man noch die Trasse des alten Personenzug-Gleises zum ehemaligen Bahnhof Hirschwang erkennen. Foto: Ferdinand Drexler

als Abstellgleis genutzt wurde, abgetragen. Dafür wurde in leicht veränderter Position ein neues Abstellgleis für unsere Fahrzeuge aufgebaut. Daneben konnte zudem mit Betonplatten ein neuer Lagerplatz errichtet werden, der Mitte Dezember mit einer Lieferung von 21 altbrauchbaren

Fahrleitungsmasten „eingeweicht“ wurde. Zeitgleich wurden die im Laufe des Jahres 2021 beim Gleisbau zwischen der Weiche I in Reichenau und der Kurhausbrücke, beim Abstellgleis in Hirschwang sowie bei den Neubauten der Bahnsteigkanten in Haaberg und Kurhaus angefallenen Altschwellen – immerhin rund 11 Tonnen – zur fachgerechten Entsorgung verladen.

Von Anfang Jänner bis Mitte Februar 2022 konnte das Gleis fertig ausgerichtet und gestopft sowie die „Schotter-Kosmetik“ durchgeführt werden.

Restaurierung des Beiwagens Nr. 11

Kurz vor Weihnachten wurde mit einer umfassenden Sanierung und Restaurierung des Innenraumes des originalen Beiwagens Nr. 11 der Lokalbahn Payerbach-Hirschwang gestartet. Nach der Einstellung des Personenverkehrs im Jahr 1963 kamen die vier Beiwagen zur Zillertalbahn, wo sie bis 1986 vornehmlich im Schülerverkehr eingesetzt wurden. In Tirol erhielten die Beiwagen auch diverse Umbauten, wie zum Beispiel Leuchtstoffröhren, eine Laminat-Verkleidung der alten Holztafelung, Kunststoffböden

und einen beige Anstrich der Gepäckträger und Haltestangen. In einem ersten großen Schritt ist vorgesehen die Innenraumdecke weiß zu streichen, die originale Beleuchtung wiederherzustellen und die Gepäckträger und Haltestangen wieder in Naturholz zu lasieren bzw. schwarz zu lackieren. Derzeit wird die Elektrik überarbeitet und optisch wieder in den Ursprungszustand zurückversetzt. Dazu wurden die Leuchtstoffröhren demontiert und die Verkabelung erneuert. Ein paar fehlende Holzteile für die Wiederherstellung der originalen Beleuchtung mussten von den Mitarbeitern in Eigenanfertigung selbst hergestellt werden. Das Abschleifen des Altlackes von der Decke macht bereits Fortschritte und mit dem Entrosten und Grundieren der ersten Gepäckträger-Halterungen wurde begonnen.

Sturmschäden an der Fahrleitungsanlage

In der Silvesternacht fegte über das Höllental ein heftiger Sturm, welcher bei der Kurhausbrücke einen Baum auf die Fahrleitung stürzen ließ. Ironischerweise traf es genau jene Stelle, bei der im März 2021 der Fahrleitungs-



Walter und Emil beim Ablegen des demontierten Oberleitungsmasten. Auf dem Bild ist der beschädigte Beton-Fuß gut erkennbar. Foto: Albert Malli

mast von uns getauscht wurde. Der neue Mast hielt genauso wie die Oberleitung dem Baum stand,

allerdings nicht der Beton-Fuß. Dieser knickte ein und muss neu gesetzt werden. Inzwischen wurde der Mast abgebaut und neben dem Gleis bis zur endgültigen Reparatur abgelegt. Aber auch der nächste Sturm zwei Wochen später zog die Fahrleitungsanlage – zum Glück nur leicht – in Mitleidenschaft: Bei der Haltestelle Haaberg riss ein umgestürzter Baum die Übertragungs- und die Fernmeldeleitung ab, die Fahrleitung selbst blieb unbeschädigt.

Viele Wartungs- und Erhaltungsarbeiten an Fahrzeugen, Gebäude und Strecke

Daneben fanden auch im Winter wieder viele Arbeiten statt, die am ersten Blick nicht gleich auffallen, aber dafür nicht weniger wichtig sind. Für die Ausfahrten unserer

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

Arbeitsfahrzeuge müssen sowohl regelmäßig Treibstoff besorgt als auch Wartungsarbeiten durchgeführt werden; so befindet sich derzeit der Hydraulikzylinder unseres Kranwagens zum Service in einer Fachwerkstätte. An der Strecke wurden alle Querungen von Laub und Rollsplitt gereinigt, das Laub von den Holzschwellen entfernt um ihre Haltbarkeit zu verlängern und weiter am Lichtraumfreischnitt gearbeitet. Ab Mitte Jänner hatte dann der Winter die Strecke fest in seiner Hand, weshalb sich die Aktivitäten vornehmlich auf die Remise und die darin befindlichen Fahrzeuge konzentrierten. An unserem Triebwagen TWI wurde die Befestigung eines Sandtrich-

ters repariert sowie ein Kabelklemmkasten neu angefertigt, am Turmwagen T2 wurden diverse Reparaturarbeiten an der Bühnenkonstruktion durchgeführt und die Mähgeräte wurden für die kommende Saison vorbereitet. Beim Giebel der Remise fanden umfangreiche Sanierungsarbeiten statt: Die alten Holzträger wurden demontiert und der Giebel anschließend neu aufgemauert. Danach werden dahinter neue Holzträger zur Dachabstützung eingesetzt. Bei der bereits seit vielen Jahren nicht mehr benutzten Sandrocknungs-Anlage wurden zwei Mauern sowie die Holzwand zum Gang abgetragen, um den Platz zukünftig als Lagerbereich nutzen zu können. ■



Am 30. Jänner 2022 ist Albert mit dem Abschleifen der hölzernen Kabelkanäle des Beiwagens 11 beschäftigt. Foto: Ferdinand Drexler

Es war einmal

Erinnerungen an einige Winter- und Frühlingszeiten

Von Werner Schiendl

Wieder einige markante Impressionen von Höllentalbahn und Bergstrecke Ybbstalbahn aus vier Jahrzehnten. Da ja in den Monaten Jänner bis März fast nie Fahrten stattfinden, existieren nur Bilder aus den anderen Monaten. Die „Vereinsfotografen“ Alfred Schmutz und Werner Schiendl haben in ihren Archiven gestöbert und einige interessante Bilder gefunden.



Vor genau 29 Jahren, am 4. Jänner 1993 verkehrte ein winterlicher Sonderzug auf der Höllentalbahn, bestehend aus E I und den beiden damals noch einsatzfähigen Beiwagen 11 und 12, ex LBPH und 1987 von der ÖGLB restauriert. Foto: Alfred Schmutz



Ein sehr beliebtes Angebotssegment der ÖGLB waren Winterfotofahrten. Am 7. Dezember 1996, also vor mehr als 25 Jahren, herrschte bestes Winterfotowetter, als die U.1 mit einem GmP (Güterzug mit Personenverkehr) über den Hühnernebstviadukt bergwärts donnerte. Für die gewaltige dekorative Rauchwolke sorgten Lokführer Peter Rauch und Heizer Lionel Popp. Foto: Alfred Schmutz



Am 8. Dezember 1999, vor 23 Jahren, fand die letzte Winterfotofahrt mit der U.1 statt, bevor sie in ihre lange Hauptuntersuchung gehen musste. Sie ist hier an einem nebeligen Wintertag mit einem interessanten GmP auf der Rückfahrt von Lunz am See am Ende des Hühnernebstviadukts zu sehen. Foto: Werner Schiendl



Am 3. April 1988, also vor 32 Jahren, wurde hier die Garnitur des Höllental-Express für die damals beliebten Osterfahrten bereitgestellt. Lokführer Kurt Struska schiebt mit der Dampflokomotive „Floriana“ die schon 5 Personenwagen umfassende Museumsbahn-Garnitur zur Abfahrtstelle im alten Bahnhof Hirschwang. Foto: Alfred Schmutz



Vor 35 Jahren feierte die ÖGLB ihr zehnjähriges Jubiläum mit der „Lokalbahn-Festwoche“ vom 14. bis 21. Juni 1987. Dabei konnte die von Hans Strobl (hier im Führerstand) von der Rheinregulierung in Vorarlberg gratis organisierte Asper-Draisine erstmals in Betrieb genommen werden. Werner Fritthum deutet noch im Werkshof in Lustenau an, wie leicht das Fahrzeug zu bewegen ist. Foto: Werner Schiendl



Noch vor dem zehnjährigen Jubiläum beförderte die nach Generalreparatur durch Vereinsmitglieder schon zwei Jahre wieder in Betrieb befindliche Diesellok 2190.01 einen kurzen Zug anlässlich der Osterfahrten am 19. April 1987 bei Haaberg vor der noch winterlichen Rax.
Foto: Alfred Schmutz



Vor 25 Jahren verschüttete Ende des Winters ein Felssturz die YB-Strecke am Beginn des Hufeisenbogens bei Bodingbach. Im April 1987 konnte der selbstgebaute Kranwagen BEW 1 in mehrtägiger Arbeit die Strecke wieder freimachen. Foto: Werner Schiendl



Vor 10 Jahren, im Mai 2012, konnte dank Landesförderung ein rund ein Kilometer langer Abschnitt der Bergstrecke dauerhaft auf Stahlschwellen umgebaut werden, wozu auch Verkehrslandesrat Karl Wilfing anreiste (im Bild mit Werner Schiendl und Bauchef Jürgen Huber). Es gibt gute Anzeichen, dass nun die weiteren Arbeiten zeitnah weitergeführt und vollendet werden. Foto: Archiv ÖGLB



Und es ist schon wieder 5 Jahre her, dass die Prefsnitztalbahn zum ersten Mal mit einer ihrer Meyer-Dampflokomotiven anlässlich des 40-Jahr-Jubiläums der ÖGLB sensationell auf Besuch zur Bergstrecke kam. Zur vorherigen Probefahrt war die 99 1542-2 am 22. April 2017 in Kienberg und fuhr anstandslos trotz Wintereinbruchs bergan. In der Mitterau gab es ein Erinnerungsfoto mit dem Lokpersonals und Thomas Schäfer. Foto: Werner Schiendl

Ein Gesicht der ÖGLB: Thomas G. Schäfer

Von Ferdinand Drexler

Thomas G. Schäfer ist im Hauptberuf Steuerberater, bei der ÖGLB seit vielen Jahren im Vorstand als umsichtiger und pragmatischer Finanzreferent. In erster Linie ist er aber begeisterter Dampflokführer.

Wie bist du zur ÖGLB gekommen?

Meine erste Begegnung mit der ÖGLB war – so ich mich richtig erinnere – ein Familienausflug, wo wir bei der Heimfahrt die Bahnstrecke auf der B25 in Kienberg gekreuzt haben und unmittelbar danach beim Bahnhof Kienberg vorbeigefahren sind. Das muss vor der Streckeneröffnung durch die ÖGLB im Jahr 1990 gewesen sein. Durch mein Interesse haben mein Vater und ich (mein Vater ist übrigens auch glühender Eisenbahnfreund) den Eröffnungssonderzug von Kienberg nach Lunz begleitet. Dieser war bespannt mit der U.I und der „Molln“. Mehr muss ich dazu nicht sagen. Dann ging es sehr rasch und wir beide wurden noch im Jahr 1990 Mitglieder der ÖGLB.

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

Eigentlich nicht mehr wirklich. Obwohl meine Heimat bei der ÖGLB die Bergstrecke-Ybbstalbahn geworden ist, waren meine ersten Einsätze als Aktiver bei der Höllentalbahn. Ich hatte zu meist das Glück mit Kollegen aus Wien mit dem Auto mitfahren zu können und erinnere mich vor allem daran, dass ich von Allen als „Neuer“ herzlich empfangen wurde und gleich auch mit Arbeit versorgt wurde.

An welches Ereignis erinnerst du dich gerne zurück?

Zum einen an das Jahr 1998, wo ich nach einer 4-jährigen Ausbildung (zunächst als Heizer, dann als Triebfahrzeugführer) meine staatlichen Prüfungen (Kesselwärter, Dampflokführer) ablegen konnte. Dies insofern, als ich mich im Jahr 1992 aufgrund von Verhaltensweisen bestimmter

Vereinsmitglieder vom aktiven Vereinsleben zurückgezogen hatte. Ein sehr einprägsames Erlebnis war auch die Doppeltraktion unserer U.I mit der sächsischen IV K im Jahr 2020 als Ausdruck der über die Grenzen gelebten Freundschaft zwischen Vereinen und vor allem den handelnden Personen.

Was war für dich eine besonders einprägsame Erfahrung?

Das war auf jeden Fall das bereits vorhin angesprochene Verhalten bestimmter Vereinsmitglieder mir gegenüber. Dies hat zu einer vorübergehenden Abkehr vom Verein geführt. Als junger HTL-Maschinenbau-Schüler wollte ich viel – vor allem im Dampflokbereich – lernen, allerdings war die damalige Dampflokkpartie eher ein eingeschworener Kreis, denn eine offene Gruppe. Ich war zwar gut genug, um die Dampflokk auf- und abrüsten zu dürfen („die sogenannte Drecksarbeit“), dass ich aber einmal beim Heizen eingeschult worden wäre, war wie ein Wunsch an das Christkind. Dieses Verhalten sollte so nicht mehr vorkommen. Wenn junge Kollegen und Kolleginnen sich für etwas interessieren, ist es wichtig, sie zu unterstützen und sie an die Sache heranzuführen und jeden-

falls zu motivieren. Nur so können junge Leute für die Sache begeistert werden!

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

Ich war gerade auf der Rückfahrt von einem Klienten in Linz, als mich die Information über die Entgleisung und den Absturz unserer 2091.01 ereilt hat. Meine erste Frage war, ob eh keine



Gemeinsamer Dampflokdienst von Thomas mit seinem Kollegen Michael Kaltenecker am 29. 07. 2017 während des Besuchs der sächsischen IV K 99 1542 auf der Ybbstalbahn. Foto: Gustav Schäfer

Personen zu Schaden gekommen sind... Leider war die Folge dieser Entgleisung eine sehr negative Stimmung, zum einen aus der lokalen Bevölkerung und von Stakeholdern der Region, wie auch – leider – von anderen Museumsbahnvereinen uns gegenüber. Was in so wertvoller Arbeit über Jahrzehnte aufgebaut wurde, scheint sich in einem kurzen Augenblick komplett aufzulösen. Aber, wie heißt es so schön, in Krisensituationen zeigt sich die wahre Stärke einer Organisation. Es folgten dann personelle Veränderungen und ein Durchstarten in eine neue Zukunft. Die Leistungen, welche seither von unseren ehrenamtlich Aktiven an Ort und Stelle erbracht wurden, sprengen alle bisherigen Vorstellungen in quantitativer und qualitativer Hinsicht. Es hat einfach ein Prozess der Professionalisierung eingesetzt, welcher sich hinter so manchem „großen“ Bahnbetrieb nicht verstecken muss.

Was ist deine Lieblingsstelle auf der Ybbstalbahn und warum?

Wenn du mich so fragst, ist es das Heizhaus in Kienberg. Es ist wunderschön zu erleben, wenn der Dampflokomotive beim Anheizen „Leben eingehaucht“ wird. Gera-

de bei dieser Tätigkeit kann man die Ruhe in den frühen Morgenstunden mit Sonnenaufgang genießen. Das hat irgendwie etwas Meditatives – du konzentrierst dich auf die Arbeiten, welche zum Erreichen der Betriebsfähigkeit erforderlich sind. Das Heizhaus ist bei uns aber auch nach einem Betriebstag zumeist ein Ort des geselligen Beisammenseins, wo wir den Tag oftmals ausklingen lassen. Aber natürlich gibt auf unserer Strecke so viele wunderbare Stellen, dass es schwerfällt, eine als Lieblingsstelle auszumachen.

Du bist einer der Dampflokomotivführer auf der Ybbstalbahn. Woher kommt deine Leidenschaft für diese Loks?

Ich weiß nicht genau, wie es geschehen ist und wann es war, aber ich wurde offensichtlich mit dem „Dampflokomotivvirus“ infiziert. Es ist diese Mischung aus alter Technik, die nach mehr als hundert Jahren immer noch funktioniert und einem Erlebnis, das so viele Sinne anspricht. Eine Dampflokomotive erlebst du irgendwie nicht als blo-

Beim Wasserfassen der Dampflokomotive IV K 99 1568 am im sächsischen Steinbach 12. 12. 2017 ist Zeit für ein gemeinsames Foto von Thomas mit seinem Vater Gustav. Thomas G. Schäfer ▶

ßes Objekt, sondern etwas, mit einem „Eigenleben“. Es herrschen auch nie die gleichen Bedingungen – somit musst du dich immer auf die Situation einstellen. Das Allerwichtigste ist aber das Zusammenspiel von Heizer und Lokführer – du musst einander vertrauen, dich gut kennen und jeweils auf den anderen eingehen. Alles in Allem macht das für mich die Faszination Dampflokomotive aus.

Du bist seit vielen Jahren Finanzreferent der ÖGLB und Prokurist der

NÖLB-B. Wie würdest du die Zeit in deiner Rückschau beschreiben?

Nachdem wir letztendlich zwei Bahnbetriebe haben, kann man sich vorstellen, dass wir nicht in Geld schwimmen (auch, wenn ich oftmals als Dagobert-Duck der ÖGLB bezeichnet werde. Den Geldspeicher zum im Geld herumschwimmen habe ich leider noch nicht gefunden). Die wichtigste Aufgabe ist, die Liquidität zu erhalten. Investitionen, die an den Fahrzeugen und der Strecke erforderlich sind, erreichen rasch eine 5-stellige Größenordnung –

Eckdaten

Thomas G. Schäfer

...

Ich bin bei der ÖGLB seit 1990

...

Ich bin aktiv auf der
Ybbstalbahn

...

Drei Worte, die mich beschreiben:
interessiert, konsensbedürftig,
motiviert

...

Meine Tätigkeiten bei der ÖGLB:
Dampflokomotivführer und -heizer,
Finanzreferent der ÖGLB, Prokurist
der NÖLB B



ganz zu schweigen von beispielsweise der Hauptuntersuchung einer Dampflok. Es gibt auch im finanziellen Bereich immer wieder Höhen und Tiefen – nicht selten kam es vor, dass Vereinskolegen und Geschäftsführer mit ihrem Geld zur Zwischenfinanzierung eingesprungen sind. Was mich aber immer wieder fasziniert und freut, ist der Umstand, dass unsere Mitglieder nicht nur ein gemeinsames Interesse an der Museumsbahn eint, sondern auch die Großzügigkeit der Unterstützung. Das Spendenaufkommen pro Jahr erreicht oftmals die Höhe der normalen Mitgliedsbeiträge. Mitglieder unterstützen auch gezielte Projektvorhaben, wenn wir um Hilfe rufen – ich erinnere mich hier an die Sanierung der Hühnerneubrücke. Ich kann einfach nur ein herzliches Dankeschön aussprechen, für diese Großzügigkeit der Unterstützung. Viele Meilensteine wären anders nicht erreichbar gewesen.

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

Jede Person kann im Rahmen ihrer Möglichkeiten einen Beitrag sozusagen als ein Puzzlestein zum Erhalt zweier wunderschöner Bahnen in Niederösterreich leisten. Geht nicht – gibt's nicht.

Es kommt nicht nur einmal vor, dass zum Beispiel interessierte Fahrgäste sich nach einer Möglichkeit der Mitarbeit erkundigen und im selben Atemzug gesagt wird – ja aber, ich habe das nicht gelernt, oder das kann ich sicher nicht. Wir alle haben Fähigkeiten und Interessen, die für die Bahn eingesetzt werden können. Und was nicht vergessen werden darf: aufgrund der Vielfalt an Berufsbilder unserer aktiven Mitglieder, kann man voneinander so viel lernen – man muss nur wollen! Und das Allerwichtigste ist aus meiner Sicht: Im Laufe der Jahre haben sich hier tolle Freundschaften gebildet, die ich nicht mehr missen möchte!

Was wünschst du der ÖGLB für die Zukunft?

Ich wünsche mir auf jeden Fall, dass die Verantwortlichen in den Regionen unserer Bahnen den Wert unserer Arbeit für die Region erkennen und uns auch bei unserer Arbeit unterstützen. Gerade in den letzten Jahren gab es hier immer eine Berg- und Talfahrt der Gefühle mit in Aussicht gestellten Maßnahmen zur langfristigen Erhaltung der Bergstrecke. Dies wirkt sich natürlich stark auf die Motivation der aktiven Mitglieder aus – man darf

nicht vergessen, dass hier alle, neben ihren Hauptberufen, tausende von Arbeitsstunden investieren. Und der bisherige Output unserer Tätigkeit sind weit über 200.000 Fahrgäste bei der Bergstrecke, welche die Region belebt und dort auch Geld ausgegeben haben. Ich glaube aber fest daran und bin der Meinung, dass wir jetzt an einem Punkt angelangt sind, wo alle Verantwortlichen die Bedeutung einer solchen Attraktion in der Region erkannt haben und an einem Strang ziehen – die Umsetzung ist in greifbarer Nähe gerückt. Und unsere sächsischen Freunde der Preß-

nitztalbahn machen uns das mit Bravour vor – man kann immer von anderen positiven Beispielen lernen. Ein erster und wichtiger Schritt ist für mich jedenfalls das Zusammenwachsen der Vereine ÖGLB und Club 598. In beiden gibt es engagierte, aktive Kollegen und enormes Wissen und Fertigkeiten. Diese Ressourcen müssen einfach geteilt werden, damit ein gemeinsames Ziel erreicht werden kann. Und ganz ehrlich – ich freue mich schon auf die erste Doppeltraktion zweier Dampflokomotiven der beiden Partnervereine, einer Yv mit einer U – Glück auf! ■



Im ehemaligen Bahnhof Ratten, dem Endbahnhof der schmalspurigen Lokalbahn Weiz – Birkfeld – Ratten ist Thomas beim Weichenstellen die Eisenbahnbegeisterung bereits anzusehen.

Foto: Gustav Schäfer

Lokalbahn Versand

Bücher, Broschüren & DVDs

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

Neu!



Schenken Sie unvergessliche Erlebnisse mit unseren Museumsbahnen!

Egal ob für Geburtstag, Weihnachten oder andere Anlässe – Gutscheine für Fahrten mit unseren Museumsbahnen sind ein perfektes Geschenk! Genießen Sie beschauliches Reisen mit unseren Dampf-, Diesel- und Elektro-Nostalgiezügen durch einzigartige Landschaften, bei denen Geschwindigkeit keine Rolle spielt. Mit dem Kauf der Gutscheine unterstützen Sie gleichzeitig unsere beiden Bahnen. Der

Preis ergibt sich aus der Anzahl der Fahrgäste und der Fahrtstrecke lt. aktueller Fahrpreistabelle auf der Homepage www.lokalbahnen.at zzgl. unserer Versandkosten.



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

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

je € 59,00



Die 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 1 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 bis-
her 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 Hueb-
mers 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 Höllen-
talbahn noch heute fährt.

232 Seiten, 328 Bilder und 55 Pläne

NEU! € 48,00

Alle Preise in EUR inkl. MWSt, zuzüglich € 3,- Verpackungspauschale und Versand-
spesen laut Posttarif. ÖGLB-Vereinsmitglieder erhalten 10% Ermäßigung (Mitglieds-
nummer 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
Mährisch-Schlesien in seinem bewährten Schreibstil ein de-
tailliertes historisches und nostalgisches Denkmal und zeigt
mit vielen zeitgenössischen Farbbildern die herbe Schönheit
eines vergessenen Landstrichs.



**„Die Neuhauser Lokalbahnen. Die Region und ihre Eisen-
bahnen 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.

Neu!



Mitten im Revier, Kohlebahnen um Sokolov/Falkenau

Zwischen Sachsen und Österreich liegt das historische Böh-
men, 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 Süd-
tirol**

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 be-
sucht und fotografiert. Er zeigt die schönsten Fotos aus seinem
Fotoarchiv und hat zahlreiche andere Eisenbahnfreunde- und
fotografen für diesen Bildband gewinnen können.

€ 40,00

1/2022

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

LOKBAHN - EXPRESS

Periodisch erscheinendes Mitteilungsblatt der
Österreichischen Gesellschaft für Lokbahnen (ÖGLB)

