



Höllentalbahn



Wissenswertes und Aktuelles der
Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahn



Bergstrecke Ybbstalbahn

Lieber Leser

Von Albert Malli

Ich darf unseren neuen ÖGLB-Newsletter vorstellen. Sie erhalten ihn ab sofort regelmäßig per E-Mail. Wir empfehlen den Ausdruck in Farbe und die Lektüre in einem ruhigen Moment.

Wie schon bei der Hauptversammlung berichtet, können Zeitschriften mit einer Auflage unter 1.000 Stück seit 2022 nicht mehr mit dem Sondertarif „Info.Mail“ verschickt werden. Unseren Lokalbahnexpress hatten wir zuletzt an 570 Adressaten verschickt. Die Kosten dafür drei bis vier Mal jährlich zum normalen Brieffarif übersteigen das ÖGLB-Budget bei weitem insbesondere unter der Prämisse, dass Mitgliedsbeiträge und Spenden vorzugsweise unseren Bahnen an Ort und Stelle zugutekommen sollen.

Schon im Begleitbrief zum letzten Lokalbahnexpress haben wir auf die neue Situation aufmerksam gemacht. Die große Mehrheit der Mitglieder, die darauf reagiert haben, ist - wohlgermerkt unter diesen Umständen - mit einem E-Mail-Newsletter zufrieden. Zahlreiche Mitglieder haben (teilweise erneut) ihre E-Mailadresse bekannt gegeben.

Wir haben daher im Vorstand beschlossen:

- Wir versenden künftig gut alle zwei Monate einen aktuellen E-Mail-Newsletter im A4-Format, der sich als PDF in Farbe ausdrucken lässt. Das Erscheinungsbild entspricht jenem des Lokalbahnexpress.
- Zu Jahresbeginn erhalten alle Mitglieder und Förderer trotz des hohen Posttarifs weiterhin eine Vereinszeitschrift, quasi ein Jahresheft als deutliches „Lebenszeichen“ der ÖGLB und zum Aufheben.

Wir werden allen Mitgliedern, von denen wir noch keine E-Mailadresse haben, noch einmal einen Brief mit der ausdrücklichen Bitte schicken uns Ihre E-Mailadresse bekannt zu geben, damit wir sie weiterhin regelmäßig über unsere Aktivitäten auf beiden Bahnen informieren können. Natürlich ist uns bewusst, dass nicht jedes unserer Mitglieder eine Mailadresse hat, aber leider zwingen uns die unerhört hohen Posttarife zu dieser Entscheidung.

Die Produktion des Lokalbahnexpress hat oft länger gedauert als uns lieb war. Bedenken Sie, dass alle Autoren und der Layouter andere Berufe haben, zusätzlich viele Stunden an Ort und Stelle arbeiten und all diese Arbeiten in ihrer Freizeit unterbringen müssen. Da ist der Lokalbahnexpress manchmal auch sprichwörtlich auf der Stecke geblieben. Wir sind guter Hoffnung, dass wir Sie mit dem neuen Newsletter aktueller informieren können.

44. Hauptversammlung der ÖGLB am 19. Mai wählt neue Vorstandsmitglieder

Am 19. Mai haben wir – wieder ohne besondere Corona-Regelungen – unsere 44. Hauptversammlung im Gasthaus Waldtzeile in Wien-Speising abgehalten. Wir selbst waren überrascht, dass schon wieder drei Jahre vergangen waren und eine Neuwahl des Vorstandes daher laut Vereinsgesetz nicht verschiebbar

Titelbild oben: Am 21. Mai 2022 fand auf der Höllentalbahn die erste Sonderfahrt des Jahres 2022 statt. Der Triebwagen TW1 ist gerade in der Haltestelle Hirschwang angekommen und die Reisegruppe macht sich auf den Weg zur Raxseilbahn. Foto: Ferdinand Drexler

Titelbild unten: Anfang Mai konnte die Diesellok 2093.01 bei ihrer ersten Rollprobe gemeinsam mit der rumänischen Diesellok 2099.01 im Heizhausgelände in Kienberg bildlich festgehalten werden. Foto: Stephan Rewitzer

Impressum

Grundlegende Richtung gem. §25 MedienG: Der Lokalbahn Aktuell ist ein 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; Chefredaktion: Albert Malli; Layout und Satz: Ferdinand Drexler.

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 2022.

war. Corona und Home-Office hatten uns jedes natürliche Zeitgefühl genommen. Diese Hauptversammlung hatte neben den ausführlichen Berichten von beiden Bahnen (die Sie als Leser unser Vereinsinformationen kennen) und den Berichten von Schriftführer und Finanzreferent zwei berührende Momente.

Erstens: Luki Ekl hat als langjähriger Rechnungsprüfer aus Alters- und Gesundheitsgründen unter Applaus der Anwesenden seinen Rückzug bekannt gegeben. Als neuer Rechnungsprüfer wurde Florian Strobl gewählt. Unser Vereinsstatistiker, langjähriger aktiver „Höllentaler“ und IT-Chef unserer Mitgliederdatenbank ist er für diese Aufgabe geradezu prädestiniert.

Zweiter Moment: Unser bisheriger Vizepräsident Michael Heussler hat ebenfalls aus Gesundheitsgründen nicht wieder kandidiert. Nur wer genügend Kraft und Zeit aufbringen kann, um die verantwortungsvolle und zeitraubende Aufgabe im ÖGLB-Vorstand zu übernehmen, soll dafür auch kandidieren, findet auch der von uns hochgeschätzte Michael Heussler, Ausbildner und Lokführer bei den Niederösterreichbahnen.

Danke Michi und Luki für Euren bisherigen Einsatz!

Als neuer Vizepräsident der ÖGLB wurde Karl „Charly“ G. Becker gewählt. Wir alle kennen „Charly“ als begnadeten Moderator unserer bisherigen Hauptversammlungen. Er ist seit vielen Jahren auch Co-Geschäftsführer unserer Betriebsgesellschaft, welche die Bergstrecke-Ybbstalbahn betreibt (NÖLB-B), und als Vizebürgermeister der Gemeinde Wolfpassing bestens in der Region vernetzt und damit ein wertvoller Fürsprecher der ÖGLB und eine große Stütze des Vereins. „Charly“ ist uns auch ein Freund geworden. Danke für Deinen Einsatz!

45 Jahre ÖGLB: Feier bei der Höllentalbahn am 10. Juli

Bei der Höllentalbahn wird am 10. Juli 2022 „45 Jahre ÖGLB“ gefeiert. Dieser halbrunde Geburtstag wird heuer ohne große Reden über die Bühne gehen.

An diesem Sonntag sind zu den Personenzügen zusätzlich Güterzüge mit wechselnden Fahrzeugen unterwegs. Unser Gründungs- und Ehrenmitglied Dr. Hans Strobl wird es sich nicht nehmen lassen seine frischen Erinnerungen an den Gründungstag eindrucksvoll zu schildern so als wäre es erst gestern gewesen. Der Bürgermeister von Payerbach hat sein Kommen zugesagt. Den Fahrplan der Güterzüge finden alle Eisenbahnfotografen und Fans auf der Homepage. Für die anderen Fahrgäste gilt der

Fahrplan der Höllentalbahn an einem normalen Betriebstag.

Bergstrecke-Ybbstalbahn: Kein Betrieb im Juli nach schwerem Unwetter

In der letzten Juniwoche wurden die Gleise unserer Strecke im Bereich Gaming durch ein Unwetter derart beschädigt, dass ein Planzugbetrieb bis auf Weiteres nicht möglich ist. Da die Behebung entsprechenden Aufwand erfordert, sehen wir uns nicht in der Lage, den Fahrbetrieb wie geplant mit 9. Juli zu beginnen.

Wir haben daher schweren Herzens beschlossen, den Planzugbetrieb im Juli abzusagen und erst mit dem Wochenende 6. / 7. August zu starten.

Da wir durch dieses Ereignis mit unseren Vorbereitungsarbeiten deutlich in Verzug gelangt sind, erging auch ein dringender Aufruf an alle aktiven Mitglieder uns noch mehr zu unterstützen als vielleicht geplant: „Bitte meldet Euch aktiv für die nächsten Wochenenden und wer kann auch unter der Woche, und unterstützt uns bitte in dieser außergewöhnlichen Notsituation, damit wir den Fahrbetrieb zumindest mit August aufnehmen können.“, schreibt unser technischer Referent Ingo Wiener an die aktiven Mitglieder. Jede helfende Hand ist willkommen!

Höllentalbahn: Erfolgreicher Saisonstart trotz Hitzewelle

Bei der Höllentalbahn ist die Saison am Sonntag, den 26. Juni plangemäß trotz großer Hitze gestartet. Wir sind heuer erstmals (und testweise) Partner bei der „NÖ-Card“. Das bringt uns, wie wir schon an den ersten beiden Betriebswochenenden gesehen haben, volle Züge und viele neue Fahrgäste. Der Erlös pro Fahrgast ist für uns bei der NÖ-Card aber deutlich geringer. Wir hoffen daher, dass diese neuen Gäste und NÖ-Card-Besitzer in ihrem Freundeskreis von ihrem Ausflug zur Höllentalbahn erzählen und wir daher indirekt und auf Dauer von der Werbewirkung profitieren. Halten Sie uns die Daumen! ■

Arbeitsfrühling bei der Höllentalbahn

Von Ferdinand Drexler

Mit Frühlingsbeginn haben die Mitarbeiter wieder verstärkt an der Strecke gearbeitet, aber auch in der Remise wurde weiterhin emsig an unseren Fahrzeugen gewerkt. Und auch die ersten Sonderfahrten des heurigen Jahres konnten erfolgreich abgewickelt werden.

Umfangreiche Arbeiten an der Fahrleitungsanlage

Als Vorbereitung auf unsere Arbeiten an der Fahrleitungsanlage wurden im März die Holzmasten auf unserem bisherigen Lagerplatz gesichtet und sortiert. 25 Masten wurden dabei gleich für den Transport an ihre Einbaustellen auf unsere Drehschemelwagen verladen. Die restlichen Masten wurden auf den in der Arbeitswoche im November 2021 neu errichteten Lagerplatz umgelagert.

Im April und Mai wurde anschließend begonnen, in der Thalhofschleife, im Steinhofgraben und bei der Remisenzufahrt alte Fahrleitungsmasten auszutauschen. Bevor allerdings die neuen Masten aufgestellt werden, setzen wir sogenannte Mastfüße aus Beton in die Erde und schrauben erst daran den Mast an. Diese Methode sorgt dafür, dass die Masten keine Feuchtigkeit aus dem Boden aufnehmen können und dadurch länger halten. Der Kranwagen leistet uns dabei immer wieder sehr wertvolle Dienste. Ende April wurde zudem die Fahrleitung kontrolliert und wieder probeweise eingeschaltet.

Am 2. April konnte mithilfe des Kranwagens der neue Mast bei der Kurhausbrücke aufgestellt werden. Foto: Ferdinand Drexler ►



Erste Sonderfahrten des Jahres 2022

Am 21. und am 27. Mai fanden die ersten Sonderfahrten des Jahres 2022 mit dem Triebwagen statt. An beiden Tagen zeigte sich das Wetter von seiner besten Seite und die beiden Gruppen konnten traumhafte Frühlingsfahrten genießen.

Jahreswartungen und Sanierungen an zahlreichen Fahrzeugen

Unaufhaltsam gehen die Sanierungsarbeiten am Beiwagen Nr. 11 sowie am Aggregatwagen Gc250 voran. Beim Personenwagen wurden die Schleifarbeiten am Innendach abgeschlossen, sodass jetzt

mit der Grundierung begonnen werden kann. Beim Güterwagen Gc250 konnte mit dem Einsetzen der wärmeren Temperaturen endlich die Entrostung und Grundierung fertiggestellt werden. Inzwischen sind die Lackarbeiten am Wagenkasten mit Ausnahme der Lasierung des Bodens der Bremserbühne fertiggestellt.

Unser Triebwagen hat wie jedes Frühjahr sein Jahresservice bekommen und anschließend bei einer Probefahrt seine Funktionstüchtigkeit nach dem elektrischen Umbau im Winter gezeigt. Auch der originale L.B.P.-H.-Güterwagen Owa 321 wurde einer Probefahrt unterzogen die zur Zufriedenheit aller Beteiligten verlief. Es ist geplant, im Lauf des Jahres mit der Sanierung dieses für die Lokalbahn historisch wertvollen Güterwagens zu beginnen.

Am 21. Mai 2022 verließ der Güterwagen Gc250 frisch lackiert erstmals die Fahrzeughalle Hirschwang. Foto: Ferdinand Drexler



Inzwischen wurden bereits die letzten vorhandenen Bretter der Stirnwände und des Bodens entfernt und die Drehgestelle zum Ausbinden vorbereitet. Bei unserem Bagger wurde im März das Führerhaus, dem man seinen jahrelangen Einsatz bereits ansehen konnte, entrostet und erhielt eine Neulackierung originalgetreu mit weißer Farbe.



Am 27. März 2022 präsentiert sich der Bagger mit frisch lackiertem Führerhaus in Hirschwang. Foto: Ferdinand Drexler

Zahlreiche Arbeiten auf der Strecke und an den Betriebsstellen

Im Bereich von Haaberg, unterhalb der Kurhausbrücke und bei der Remisenzufahrt wurde der Lichtraum großzügig freigeschnitten und die Querungen wurden nach dem Ende der Streuzzeit gereinigt.

Ein weiteres Betätigungsfeld ist die Entwässerung von Strecke und Gebäuden. Vor der Remise in Hirschwang konnte das alte, bereits undichte Entwässerungsrohr gegen ein neues aus Kunststoff getauscht und die Ausrichtung verbessert werden. Entlang der Strecke wurde an der regelmäßigen Pflege der Durchlässe gearbeitet.

In den Haltestellen Kurhaus, Haaberg und Hirschwang war es notwendig, neue Haltestellenschilder und -steher aufzustellen. Im Zuge dessen wurden die Schilder in der gleichen Form wie in Payerbach-Lokalbahn angefertigt, womit nun entlang der Strecke optisch einheitliche Haltestellenschilder hängen.

Im Bereich der Haltestelle Haaberg konnte der Lichtraumfreischnitt in Richtung Hirschwang fortgesetzt werden. Im Bereich des seit 2006 nicht mehr regulär befahrenen Restabschnittes des direkt an die Papierfabrik angrenzenden ehemaligen Bahnhofes Hirschwang konnten die letzte Weiche sowie die restlichen Gleise ausgebaut und eingelagert werden.

Am 13. März 2022 wird die letzte Weiche des ehemaligen Bahnhofes Hirschwang zerlegt und abtransportiert. Foto: Albin Michlmayr



Am 30. März erhielt die Höllentalbahn eine Lieferung von weiteren Betonplatten und am 10. Mai eine Lieferung von 320 altbrauchbaren Holzschwellen. Erstmals haben wir dabei die Schwellen erfolgreich mit unserem Stapler selbst abgeladen. Durch die Einsparung eines Krans am LKW können zukünftig pro Fuhre mehr Schwellen geliefert werden, was insgesamt kostengünstiger ist. Mit den Betonplatten ist geplant, unseren im November 2021 begonnenen Lagerplatz zu erweitern um die Zugänglichkeit zu verbessern und die Vegetation außen vor zu halten. Die Holzschwellen werden während unserer Arbeitswoche im Juni geschnitten und für einen Einbau im Bereich zwischen der Querung Prießnitzgasse und dem Fußwegübergang durch den Hochwasserschutz in Reichenau vorbereitet. ■



Am 10. Mai werden die Holzschwellen mithilfe unseres Staplers in Hirschwang entladen. Foto: Ferdinand Drexler

Neuigkeiten aus dem Ybbstal

Von Ferdinand Drexler und Stephan Rewitzer

Mit umfangreichen Arbeiten an den beiden Diesellokomotiven 2093.01 und 2099.01 sowie an der Dampflokomotive U.I und Erhaltungsarbeiten an der Strecke wurde auch im Ybbstal emsig gearbeitet. Aber leider mussten die Mitarbeiter auch ihre Zeit in einen Streckenabbau investieren.

Umfangreiche Reparaturarbeiten an der Dampflokomotive U.I

Im Zuge der zweiten der beiden sehr schönen Tana-Go-Fotofahrten kam es dann leider unerwartet zu Undichtigkeiten im Bereich des Türtringes und die Lok wurde in Kienberg zur weiteren eingehenden Befundung abgestellt. Jetzt haben wir mit einer Kupfer-Feuerbox den Vorteil solche Übergangsbereiche von Stahl auf Kupfer, so wie es auch später beim Neueinbau der Stahlnieten stattfindet, durch spezielles Werkzeug verstemmen zu können, was auch durch einen zertifizierten Kesselschmied erledigt wurde. Nach zwei Einsatzwochenenden zeichnete sich aber die zu hohe Abzehrung, eine reine Abnutzungserscheinung durch die Kraft des in der Feuerbox lodernen Feuers, der Nietenköpfe als Ursache ab und dann kommt nur noch der Austausch der betreffenden Kesselnieten als langfristige Reparaturoption in Frage.

Thomas Edlinger und Stephan Rewitzer versuchen gemeinsam die Nieten der Lok U.I auszutreiben. Foto: Stephan Rewitzer



Damit waren also zeitaufwändige Ausbesserungsarbeiten am Kessel unserer U.I über das Winterhalbjahr und eine umfangreiche Anpassung und Umstellung unserer beschränkten Werkstatt- und Personalkapazitäten nötig. Von ehemals wenigen Wochen haben sich die Arbeiten nun bereits auf mehrere Monate ausgedehnt, was insbesondere dem Austreiben der Nieten des Feuerlochringes zuzuschreiben ist, die sich als sehr widerspenstig erwiesen.

Um die Arbeiten in Kienberg überhaupt erst möglich zu machen, musste vor Beginn der Ausbesserungsarbeiten die Versorgung der Kesselwerkzeuge mittels eines Druckluftkompressors mit ausreichend Fördervolumen sichergestellt werden. Da die Dauer der Anmietung ungewiss war entfiel die Anmietung eines teuren Schraubenkompressors, der Ankauf gebrauchter Kompressoren wäre eine gute Alternative gewesen, doch fand sich unter Zeitdruck kein geeignetes Gerät zu bezahlbaren Preisen.

Somit wurde der bereits im 4-achsigen Bautzner-Aggregatwagen befindliche und früher für Gleisbauarbeiten herangezogene Kompressor ausgebaut, einer umfangreichen Revision unterzogen und auf einem neuen Stahlgestell mit von Thomas Edlinger selbst entwickelter Steuerung neu aufgebaut. Nach Anschaffung neuer Druckluftschläuche und einiger Testläufe wäre dann alles bereit gewesen für die Kesselarbeiten, wäre dann nicht ein „wenn“ und zwar „wenn nicht ständig die Sicherung auslösen würde“. Die für die Arbeiten erforderliche hohe Förderleistung hat auch einen hohen Anlaufstrom zur Folge. Zu viel für die leider nie richtig ausgeführte Verkabelung des Neubautraktes im Heizhaus, womit nun wieder ein paar Wochen in Fehlersuche, partieller Neuverkabelung und anderen Arbeiten vergingen. Die eigenen Druckluft-Kesselwerkzeuge konnten in der Zwischenzeit von Thomas ebenfalls wie die dankenswerterweise vom Club 598 geliehenen Werkzeuge auf Vordermann gebracht werden, nach zwei Kesselnieten stand es dann aber 1:0 Nieten gegen Ausdornwerkzeug.



*Langsam und vorsichtig werden die Niete der Feuerbox der Dampflok U.I von Thomas Edlinger und Stephan Rewitzer ausgebohrt.
Foto: Stephan Rewitzer*

Am nächsten Wochenende erweiterte sich der Vorsprung auf 2:0, womit wir den Weg des Aufbohrens der Niete von Außen und Innen wählen mussten. Der Grund ist, dass die Schlagkraft der Kesselwerkzeuge so hoch ist, dass die Niete dadurch im Türing aufgeweitet wird, mehr Flächenpassung bekommt und das Kesselwerkzeug oder wahlweise der Mensch, welcher das schwere Gerät in Händen hält, an seine Grenzen kommt. Mit diesem „Aufbohren“ umgeht man diese Problematik, in einer Kupferbox wie unserer U.I führt ein Verrutschen des Bohrers allerdings zu irreparablen Schäden, womit die Ar

beiten langsam und mit großer Vorsicht vorstatten gehen, die Arbeiten teils auch bereits unter der Woche durchgeführt werden um den Zeitplan halten zu können. Mitte Juni konnte die letzte Niete konnte mit dem mittlerweile 6. neuen Ausdornwerkzeug aus dem Feuerlochring entfernt werden, womit nun in einem der nächsten Arbeitstage mit dem Einnieten der neuen Niete begonnen werden kann, die gerade passgenau für uns angefertigt werden. Wir sind guter Dinge, im August nach der TÜV-Kesselabnahme wieder unter Dampf gehen zu können!

Strecke von Stiegengraben nach Göstling an der Ybbs abgetragen

Leider wurde seitens der Gemeinde Göstling der Abriss des Streckenstücks Stiegengraben - Göstling/Ybbs beschlossen. Dem Verein wurden die Gleisanlagen und die Stellwerks-Einrichtungen des Bahnhofs Göstling/Ybbs für eine weitere Verwerndung im Bereich des Bahnhofs Kienberg-Gaming überlassen. Vor dem Abtransport durch eine Speditionsfirma musste der komplette Abbau durch die Mitarbeiter der Ybbstalbahn durchgeführt werden. Dazu wurde das gesamte Kleineisen entfernt, die Schienen abgezogen und für die Verladung vorbereitet, die Weichen für den Transport vorbereitet und das historische Stellwerk mit Seilzug-Weichenantrieben zerlegt, beschriftet und nach Kienberg-Gaming transportiert. Es ist das letzte betriebsfähige 12SA-Stellwerk der Ybbstalbahn, was damit für die Nachwelt gerettet werden konnte. Damit endete die Funktion des Bahnhofs Göstling/Ybbs nach fast 125 Jahren.

Am 14. Mai 2022 sind die Gleise im Bahnhof Göstling bereits fast vollständig abgetragen und nur mehr die Bahnsteige und Gebäude erinnern an die ursprüngliche Funktion Foto: Ferdinand Drexler



Umfangreiche Arbeiten an den Diesellokomotiven 2093.01 und 2099.01

An unserer Diesellokomotive 2093.01 sind laufend große Arbeitsfortschritte zu bemerken: Die Spurkranzschmierung und der Einbau des Batteriekastens konnte fertiggestellt werden. Anschließend konnte die Lok wieder auf ihre Drehgestelle gesetzt und eine erste kurze Rollprobe vor dem Heizhaus durchgeführt werden. Danach konnte an den Türstöcken der Führerstände weitergearbeitet werden, was sich aufgrund zahlreicher Ausnehmungen als Geduldsspiel herausstellte und die Trittbretter aufgearbeitet werden. Aufgearbeitet wurden ebenso die Sandrohre, was zu einem großen Teil einer Neuanfertigung derselben gleichkam, und an die Sandkästen und Schienenräumer angepasst.

Bei unserer rumänischen Diesellok 2099.01 wurde ein neuer Dieselfilter eingebaut, der Ersatzkompressor eingepasst und angeschlossen sowie der Motor wieder zusammengebaut. Ein anschließender Testlauf der Maschine verlief erfolgreich.

Arbeiten an Brücken, Vegetation und Bahnhofsgebäude Kienberg-Gaming

Bei der Hühnerneestbrücke konnte Mitte April die Neubehohlung erfolgreich abgeschlossen werden. Am darauffolgenden Wochenende wurde begonnen, die Randleisten zu verlegen.

Im Bereich der Eisenbahnkreuzung mit der B25 in Kienberg und an der Berglehne im Bereich der Bodingbachbrücke wurde großzügig der Lichtraum ausgeschnitten.

Nur noch wenige Zentimeter trennen den Lokkasten von den Drehgestellen. Gut zu erkennen ist auch die Verrohrung der Spurkranzschmierung. Foto: Stephan Rewitzer



Zudem wurde der jährliche Vegetationskontrollzug zwischen Kienberg-Gaming und Bodingbach geführt.

Im Bahnhof Kienberg-Gaming wurden einige Räume neu verputzt und anschließend ausgemalen. Zusätzlich wurde der Bestand an Elektromaterial gesichtet und neu sortiert. Zudem wurde im gesamten Bahnhofsareal Kienberg-Gaming der Rasen gemäht - angesichts des beachtlichen Areals eine nicht zu unterschätzende Arbeit. Außerdem wurde der Barwagen für seinen Einsatz während der Betriebsaison vorbereitet. ■

Bei der ersten Rollprobe präsentiert sich die Diesellok 2093.01 Anfang Mai vor dem Heizhaus in Kienberg. Foto: Stephan Rewitzer



Ein Gesicht der ÖGLB: Albin Michlmayr

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.

Wie bist du zur ÖGLB gekommen?

Mein erster Kontakt zur ÖGLB als Verein war das Beitrittsformular weil ich bei der Höllentalbahn mitarbeiten wollte. Die spannendere Frage für mich ist daher, wie ich zur Höllentalbahn gekommen bin, denn die Geschichte reicht zurück bis in meine Kindheit:

1980 brachte der Kurier eine „Sammelserie zum Ausschneiden“ über Museumsbahnen in Österreich heraus. Meine Tante hat die Artikel tatsächlich ausgeschnitten, und mir mitgebracht. Ich weiß nicht mehr, welche anderen Bahnen sonst noch vorgestellt wurden, eindrucklich in Erinnerung geblieben ist mit nur der erste dieser Artikel über die „Museums-eisenbahn Payerbach – Hirschwang“. Einerseits verband meine Mutter Erinnerungen mit der Bahn, weil sie damit als Jugendliche zum Schifahren auf die Rax gefahren ist. Andererseits war da ein Foto mit so einer kuriosen Lokomotive, die im Volksmund „Gartenhäusl“ genannt wird, das musste ich immer wieder anschauen.

Persönlich kennengelernt habe ich die Bahn erst 9 Jahre später, im Rahmen einer Nostalgiesonderfahrt über den Semmering: Auf dem Rückweg gab es in Payerbach die Möglichkeit an einer Fahrt mit dem Höllentalexpress nach Hirschwang und retour teilzunehmen. Im Einsatz war damals die grüne U.I und als Heizer Erich Krones, der auch heute noch einer der aktivsten Höllentaler ist.

Später habe ich dann beim Durchfahren in Payerbach immer geschaut, ob die Diesellok der Baureihe 2091 noch dort steht. Auf die Idee, dass ich bei der Bahn auch mitarbeiten könnte bin ich aber von selbst nicht gekommen. Dazu musste ich erst durch Zufall bei einer Übung auf der Universität für eine Gruppenarbeit mit Ronald Durstmüller und Gerhard Böhm, die damals beide bei der Höllentalbahn aktiv waren, in eine Gruppe gewürfelt werden. So habe ich die Bahn im Herbst 1999 wieder besucht und ein Jahr später dann doch das erste Mal mitgearbeitet.



Der Artikel aus der „Sammelreise zum Ausschneiden“ über die Höllentalbahn aus der Zeitung Kurier aus dem Jahr 1980. Scan des Originals aus dem Archiv Albin Michlmayr.

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

Ja, das war im Sommer 2000, kurz vor der jährlichen Streckenbegutachtung. Irgendjemand war der Meinung, man könnte den Gutachter beeindruckten, wenn man vorher noch ein paar Grasbüschel ausreißt. So sind wir Unkraut jähend von Payerbach Richtung Reichenau gewandert. Zweifel über die Sinnhaftigkeit sind uns zwar schon früher gekommen in der Tahlhofschleife war der Bewuchs dann aber so stark, dass wir mangels Erfolgchancen aufgegeben haben.

An welches Ereignis erinnerst du dich gerne zurück?

Da fällt mir jetzt kein einzelnes Ereignis ein sondern generell die Momente, in denen man den Fahrgästen vielleicht etwas mehr bietet, als sie erwartet haben und man ihre Begeisterung spüren kann. Ich denke da etwa an Kinder, die am Führerstand mitfahren und entweder fasziniert die Strecke aus dem offenen Führerstandsfenster beobachten, oder mir als Triebfahrzeugführer interessiert zuschauen und jede Handlung und jeden Hebel am Führerstand hinterfragen. Ich denke aber auch an die Erwachsenen, die nach einer Führung ganz hin und weg sind, dass es so alte Technik überhaupt noch gibt. Einmal hat ein Gast nach der Führung auch anerkennend bemerkt: „Das hat aber nicht auswendiggelernt geklungen!“

Was war für dich eine besonders einprägsame Erfahrung?

Eine sehr eindrucksvolle und bisher glücklicherweise einzigartige Erfahrung in meinem Leben war der Brückenunfall im Mai 2008. Damals ist bei notdürftigen Sanierungsarbeiten an der Kurhausbrücke ein Langholz gebrochen, ein Kollege und ich sind ca. fünfzehn Meter auf den darunter liegenden Spazierweg gestürzt, der Kollege der noch nicht lange mitgearbeitet hat, ist an den Folgen leider verstorben.

Umso erstaunlicher finde ich es, wie mein Körper damit umgegangen ist. Obwohl ich bei der Erstversorgung angeblich ansprechbar war kann ich mich an den Unfall nicht erinnern. Ich weiß nur, dass wir vorher eine Schraube nach der anderen montiert haben, kann aber nicht sagen nach der wievielten Ende war, so wie wenn man beim Schäfchen zählen einschläft. Der Körper blendet solche kurzen traumatischen Erlebnisse offenbar aus, weil sie anders nicht

verarbeitbar wären. Die Erinnerung setzt erst nach einer größeren Operation und 5 Tagen künstlichem Tiefschlaf wieder ein. Im Zuge des Aufwachprozesses wurde ein Rohr zur künstlichen Beatmung aus meinem Rachen entfernt, das „Plopp“-Geräusch davon war meine erste diffuse Wahrnehmung. Kurz darauf hat mich ein Arzt aufgeklärt, dass ich einen Unfall hatte. Darauf hin habe nachgedacht und mich an den Arbeitstag auf der Brücke erinnert, aber nicht daran, dass ich danach wieder nach Hause gefahren wäre, also habe ich seine Erklärung als richtig angenommen.

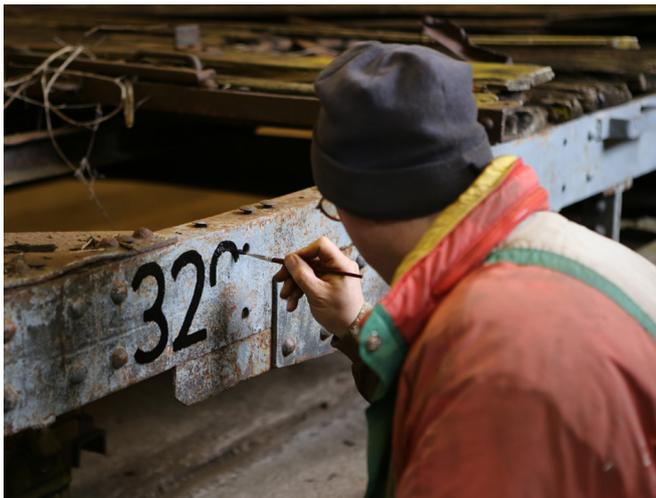
Im Nachhinein eindrucksvoll für mich war auch die Woche nach dem Aufwachen. Der Körper scheidet die Tiefschlafmedikamente erst nach und nach aus, und in der Zeit wirken sie wie Drogen. Ich habe etwa eine Woche lang die wildesten Halluzinationen gehabt, die zwar meine Besucher zur Verzweiflung gebracht haben, mir aber großteils positive „virtuelle Erlebnisse“ beschert haben. Einerseits kann ich jetzt verstehen, dass Menschen die Drogen nehmen, das aufgrund ihrer Erlebnisse wieder tun, andererseits ist es aber auch erschreckend wahrzunehmen, wie stark entsprechende Chemie unser Hirn beeinflussen kann.

So schwerwiegend wie das Ereignis damals auch war kann ich was meine Person betrifft von Glück im Unglück sprechen, ich habe zwei Monate nach dem Unfall bereits wieder Zugdienst auf der Höllentalbahn gemacht und habe heute, 14 Jahre nach dem Unfall praktisch keine Beschwerden, die ich darauf zurückführen kann.

Am 15. Oktober 2017 führt Albin Michlmayr während einer Führung in Reichenau den historischen Umformer aus der Eröffnungszeit der Lokalbahn vor. Foto: Ferdinand Drexler



Mit ruhiger Hand malt am 14. Februar 2014 Albin Michlmayr die Wagennummer auf den originalen L.B.P.-H.-Güterwagen Owa320 auf. Foto: Albert Malli



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

Ich empfinde es als persönlichen Rückschlag, wenn man sein ganzes Herzblut in die Erhaltung der Bahn legt und dann wegen welcher Umstände auch immer, die vorhin beschriebenen Früchte nicht ernten kann. Das war 2015 so, wie wir wegen absurder bürokratischer Hürden keine Betriebsbewilligung hatten und eine ganze Saison nicht fahren durften. Das war aber auch die letzten beiden Pandemie-Saisonen so, weil ich die Fahrgäste wegen dem Ansteckungsrisiko vom Führerstand verbannen musste.

Was ist deine Lieblingsstelle auf der Höllentalbahn?

Ich finde es schön und idyllisch, wenn eine Bahnstrecke abseits von Straßen und Siedlungen durch den Wald führt. Ich mag daher ganz besonders das Streckenstück zwischen der Haltestelle Kurhaus und der Artzberghöhe.

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

Nicht lange überlegen, einfach mitmachen und ausprobieren, offen sein für Neues, von den Anderen lernen, das eigene Können und Wissen einbringen, die eigene Rolle finden!

Was wünschst du der ÖGLB für die Zukunft?

Ich wünsche der ÖGLB, dass es noch lange gelingt die Höllentalbahn und den verbliebenen Teil der Ybbstalbahn lebendig in Betrieb zu erhalten – verfallene oder abgebaute Eisenbahnstrecken gibt es schon genug! ■

Gut gelaunt betreut Albin Michlmayr am 27. Juli 2019 bei der Feier anlässlich 40 Jahre Museumsverkehr auf der Höllentalbahn eine Mitmach-Station. Foto: Albert Malli

Eckdaten

Albin Michlmayr

...

Ich bin bei der ÖGLB seit 2000

...

*Ich bin aktiv auf der:
Höllentalbahn*

...

*Drei Worte, die mich beschreiben:
ruhig, präzise,
harmoniebedürftig*

...

*Meine Tätigkeiten bei der ÖGLB:
Zugdienst, Fahrzeugerhaltung,
Gleisbau, Streckenpflege... (eigent-
lich fast alles was bei der
Höllentalbahn vor Ort anfällt);
Webseitenbetreuung*

