



Bergstrecke Ybbstalbahn



Wissenswertes und Aktuelles der
Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen



Höllentalbahn

Neuigkeiten aus dem Verein

Von Albert Malli

ÖGLB

Eigentlich erzählen wir im „Lokalbahn-Express“ und jetzt im „Lokalbahn-Aktuell“ seit zwei Jahrzehnten die gleiche Geschichte: Wie es viel zu wenigen ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gelingt in Summe dann doch Unvorstellbares für Erhaltung und Betrieb technischer Kulturgüter zu leisten.

Diesen Gedanken hatte ich beim Lesen des Berichts von Stephan Rewitzer von der Hauptuntersuchung der Diesellok 2093.01. Am 9. April konnte nach den umfassenden Arbeiten die erste Probefahrt erfolgreich absolviert werden. Lesen Sie auch warum sich die Nacharbeiten an der U.I schon wieder umständlicher gestaltet haben als angenommen. Begonnen haben die Arbeiten, weil die Vernietung des Türnings nicht mehr dampfdicht war. Das Stellwerk des Bahnhofs Göstling an der Ybbs konnte von Mitarbeitern der Ybbstalbahn nicht nur sprichwörtlich in letzter Sekunde gerettet werden.

Bei der Höllentalbahn akzeptieren wir heuer zum ersten Mal die „NÖ-Card“ und sind vom Publikumsinteresse mehr als positiv überrascht. Wer sich diese Karte zu einem Fixpreis kauft, kann zahlreiche Ausflugsziele in Niederösterreich günstiger besuchen, viele Betriebe bieten – wie die Höllentalbahn – eine Fahrt pro Saison gratis an. Obwohl wir nur einen Teil des Fahrpreises ersetzt bekommen, hat sich das neue Angebot für die Höllentalbahn auch kaufmännisch gerechnet. Wer einmal an Ort und Stelle ist, besucht auch das Bahnhofsbuffet oder bringt vollzahlende Freunde mit. Für das Zugteam war der Ansturm allerdings herausfordernd und kräfteaubend. Fast alle Züge mussten mit Beiwagen geführt werden, gelegentlich musste sogar



der ehemalige Mariazeller Personenwagen B3147 als zweiter Beiwagen aushelfen. Nach unseren Beobachtungen wird diese Karte nicht nur von jenen gekauft, die sich etwas ersparen wollen, sondern von Menschen, vorwiegend Familien, die sich dazu bekennen, dass sie keine „Stubenhocker“ sind. Für sie gehören Ausflüge und Reisen in die Natur zu ihrem fixen Lebenskonzept. Wir erreichen so eine touristisch wertvolle Klientel, die den Tag bei der Höllentalbahn auch genießt.

Seit mehr als 45 Jahren leiteten die ehrenamtlichen Mitarbeiter bereits einen wertvollen Beitrag zum Erhalt von technischem Kulturgut auf zwei Museumsbahnen in Niederösterreich: Am 19. Februar 2022 jährte sich die Gründung unseres Vereins.

Bereits im Sommer 1979 setzte der Verein auf der Höllentalbahn den ersten Museumszug in Niederösterreich in Bewegung. Seit der Einstellung des regulären Güterverkehrs 1983 erhält der Verein zusätzlich zu seinen Fahrzeugen auch die rund fünf Kilometer lange Bahnstrecke von Payerbach nach Hirschwang. Seit 1990 betreibt und erhält der Verein als seine zweite Museumsbahn auch die 17 Kilometer lange Bergstrecke der Ybbstalbahn von Kienberg-Gaming nach Lunz am See.

Titelbild oben: Am 7. August 2022 wartet der erste, von der Diesellok 2093.01 gezogene, Personenzug der Saison 2022 auf der Ybbstalbahn im Bahnhof Pfaffenschlag auf die Abfahrt nach Lunz am See. Foto: Lukas Mautner

Titelbild unten: Bei einer Foto-Sonderfahrt auf der Höllentalbahn am 20. August konnte die E-Lok E 1 mit einem Güterzug bei bestem Wetter auf der Kurhausbrücke abgelichtet werden. Foto: Martin Zigler

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.



Am „Geburtstag“ der ÖGLB, dem 19. Februar 2022, arbeiteten Florian, Walter, Ferdinand, Erich und Reinhard in Hirschwang an den Fahrzeugen der Höllentalbahn. Natürlich durfte an diesem besonderen Tag ein Erinnerungsfoto nicht fehlen. Foto: Florian Strobl

Ferdinand Drexler berichtet neben dem „Jubiläums-Betriebstag“ in dieser Ausgabe auch vom „Höllental-Musik-Express“; diese heuer erstmals durchgeführte Sonderfahrt im Rahmen der „32. Internationalen Sommerakademie“ in Kooperation mit der Wiener Musikuniversität war eine ebenfalls hervorragend besuchte musikalische Landpartie auf Schienen. An allen Bahnhöfen und Haltestellen, sogar vor der Remise in Hirschwang, gab es musikalische Darbietungen. Lesen Sie auch den Bericht von unseren Arbeitseinsätzen; es konnten wieder neue Betonschwellen angeschafft und schon an den künftigen Einbauorten abgeladen werden. Bei einer Arbeitswoche im Frühling wurden zahlreiche Oberleitungsmasten erneuert.

Ich darf mich bei Ihnen an dieser Stelle generell für Ihr großes Interesse an unseren Bahnen bedanken. Die vielen ÖGLB-Mitglieder mit denen ich in den letzten Wochen telefonisch oder per E-Mail Kontakt hatte, zeigen großes Interesse an der Zukunft unserer beiden Bahnen und wollen wissen, was an Ort und Stelle geleistet wird. Daher sind wieder zahlreiche Mitglieder unserer neuerlichen Aufforderung gefolgt, Ihre Mailadresse bekannt zu geben. Sie bedauern zwar, dass es den „Lokalbahnexpress“ nur mehr einmal im Jahr in gedruckter Form gibt, zeigen aber durchwegs Verständnis für diesen Schritt. Wie schon bei der Hauptversammlung berichtet, können Zeitschriften mit einer Auflage unter 1.000 Stück seit 2022 leider nicht mehr mit dem Sondertarif „Info. Mail“ verschickt werden. Die Kosten für den Versand zu normalen Posttarif übersteigen das ÖGLB-Budget bei weitem insbesondere unter der Prämisse, dass Mitgliedsbeiträge und Spenden vorzugsweise unseren Bahnen an Ort und Stelle zugutekommen sollen.

- 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 Lokalbahn-Express’.
- Zu Jahresbeginn erhalten alle Mitglieder und Förderer trotz des hohen Posttarifs weiterhin eine Vereinszeitschrift, quasi ein Jahreshft als deutliches „Lebenszeichen“ der ÖGLB und zum Aufheben.

Ich darf Ihnen viel Spaß beim Lesen dieses digitalen „Lokalbahnexpress“ wünschen, egal, ob Sie ihn ausdrucken oder am Bildschirm lesen. ■

„Miller – Büro und Schreibkultur seit 1866“ begleitet unseren Verein seit vielen Jahren und stellt uns sämtliches Büromaterial wie Briefpapier, Kuverts, Laminierhüllen, etc. kostenlos zur Verfügung. Wir bedanken uns bei unserem langjährigen Mitglied für diese großzügige Unterstützung!

Das traditionsreiche Familienunternehmen bietet eine Vielfalt an edlen Schreibwaren, ausgefallenen Geschenkideen und all die schönen Dinge, die das Herz so erfreuen und die man sonst kaum mehr findet. Besuchen Sie die Papeterie in der Mariahilfer Straße 93 und den Fachmarkt für Büro & Schule im Hof dieses beeindruckenden Jahrhundertwendehauses.



Mariahilfer Straße 93, 1060 Wien
01 – 597 47 15 • miller@schreibkultur.at

Facebook Instagram millerschreibkultur

Neuigkeiten aus dem Höllental

Von Ferdinand Drexler

Mitte Juni kamen die aktiven Mitarbeiter zu einer Frühlings-Arbeitswoche zusammen um rechtzeitig vor dem Saisonbeginn wichtige Erhaltungs- und Vorbereitungsarbeiten durchzuführen. Die NÖ-Card bescherte der Höllentalbahn danach sehr gute Fahrgastzahlen, aber zeigte leider auch den knappen Personalstand auf.

Große Fahrgaststeigerung in der Saison 2022

Am 26. Juni begann die planmäßige Betriebssaison auf der Höllentalbahn. Erstmals sind wir Kooperationspartner der NÖ-Card, und dies zeigte bereits am ersten Betriebstag Erfolg. Insgesamt trug die NÖ-Card zu einem massiv gesteigerten Fahrgastaufkommen bei, so konnten am 17. Juli insgesamt 436 Fahrgäste befördert werden.



Am 7. August mussten aufgrund des Andrangs die Züge 1 und 2 mit einem zweiten Beiwagen verstärkt werden. Foto: Ferdinand Drexler

Aber auch die anderen Sonderveranstaltungen, die „Mondweinfahrten“ und der erstmals in Kooperation mit der Wiener Musikuniversität angebotene „Höllental-Musik-Express“, waren erfolgreich. Zusätzlich freuen wir uns, dass sich die Buchungslage der Sonderfahrten nach den beiden COVID-Jahren nun wieder deutlich erholt hat; so konnten zum Beispiel am 20. Juni 2022, dem internationalen Weltflüchtlingstag, die Bewohner des Reichenauer Flüchtlingsquartiers bei einer Sonderzugfahrt unsere Bahn kennenlernen.

Umfangreiche Erhaltungs- und Sanierungstätigkeiten an unseren Fahrzeugen

Bereits vor und während der Arbeitswoche konnte die Grundierung der Innendecke des Beiwagens II abgeschlossen werden. Anschließend wurden die Kabel fertig eingezogen und danach wurde der Beiwagen gründlich gereinigt. Die Montage der „neuen“ historisch korrekten Lampen sowie die Fortsetzung

der Aufarbeitung der Gepäckträger und Haltestangen sind nach dem Ende der Betriebssaison geplant.



Am 4. Juni grundiert Albert Malli die Decke des Beiwagen Nr. II. Foto: Albin Michlmayr

Die beiden Personenwagen II und B3147 erhielten ihre jährlichen Untersuchungen und letzterer wurde anschließend nach Payerbach überstellt, um dort bei spontanen Fahrgastanstürmen als zusätzliche Reserve zur Verfügung zu stehen, was bereits am 7. August bei den Zügen 1 und 2 tatsächlich nötig war. An unserer Diesellok V2 konnten mit der fachlichen Unterstützung der beiden Ybbstalbahn-Kollegen Michael Kaltenecker und Thomas Edlinger diverse Vorarbeiten zum Zusammenbau erledigt werden. Die Achslagerschalen befinden sich derzeit zum Drehen in einer Fachwerkstätte.



Gruppenfoto mit den Bewohnern des Flüchtlingsheims vor dem Triebwagen TW I in der Haltestelle Hirschwang. Foto: Albert Malli

Viele Arbeiten an der Strecke und den Gebäuden seit dem Frühling

Rechtzeitig vor dem Beginn der aktuellen Betriebs-saison konnten hauptsächlich in einer Arbeitswoche Anfang Juni zahlreiche Erhaltungs- und Vorbereitungsarbeiten durchgeführt werden.

Beim Bahnhofsgebäude Payerbach-Lokalbahn konnten die Fenster fertig gestrichen – und damit wieder ein bedeutender Schritt zur längerfristigen Sanierung des Gebäudes erreicht – werden.

Ein Hauptaugenmerk in der Arbeitswoche lag auf der Fahrleitungsanlage. Bereits im Vorfeld konnten die älteren Masten auf unserem Lagerplatz in Hirschwang in brauchbare und unbrauchbare Masten sortiert – und letztere auch entsorgt – werden. Der Transport der alten als auch der neuen Fahrleitungsmasten erfolgte dabei mit unseren Drehschemelwagen.

Entlang der Strecke wurden während der Woche drei neue Betonfüße gesetzt, zwei davon aufgrund der Nähe zur Gasleitung unter der fachlichen Aufsicht der EVN-Netz NÖ, sowie fünf neue Masten aufgestellt. Zwischen Payerbach und Reichenau wurden außerdem alle Fahrleitungsmasten kontrolliert und bei 40 Masten die Verschraubung festgezogen bzw. der Spanndraht nachgespannt.



Bei der Haltestelle Haaberg werden am 6. Juni ein neuer Betonfuß und ein neuer Fahrleitungsmast gesetzt. Kranwagen und Bagger ermöglichen zusammen mit ihren routinierten Maschinisten eine effiziente Durchführung. Foto: Albin Michlmayr

Zwischen Payerbach und Reichenau wurden außerdem alle Fahrleitungsmasten kontrolliert und bei 40 Masten die Verschraubung festgezogen bzw. der Spanndraht nachgespannt. Beim Setzen der Betonfüße sowie beim Einheben der neuen Masten leistete uns unser Kranwagen in Zusammenspiel mit unserem Bagger wertvolle Dienste.

Der bereits bei den Haltestellen Kurhaus und Haaberg durchgeführte Austausch der Holzschwellen-Bahnsteigkanten wurde bei der Haltestelle Hirschwang fortgesetzt: mit den (aktuell) letzten Betonplatten konnte ca. ein Viertel der Bahnsteigkante in der bewährten Weise saniert werden.



Die Holzschwellen, die bisher als Bahnsteigkante gedient haben, werden mithilfe unseres Baggers von Albin (nicht im Bild), Florian (unser Baggerfahrer), Luca, Walter und Erich ausgebaut und anschließend abtransportiert. Foto: Albin Michlmayr

Zusätzlich wurde vor und nach der Arbeitswoche entlang der sogenannten Payerbacher Rampe neben der Südbahnstrecke, entlang der ehemaligen Laderampe in Payerbach und zwischen Hirschwang und Haaberg ausgeschnitten. Dadurch hatten sich entlang der Strecke an mehreren Stellen Schnittgut-Haufen von den fleißigen Ausschneide-Aktionen angesammelt, welche dank des Kranwagens im Vergleich zum bisherigen händischen Verfahren in massiv gesteigerter Effizienz abtransportiert werden konnten.



Auch das gehört bei der Höllentalbahn zu einer Arbeitswoche: Das gemeinsame Grillen nach erbrachtem Tagwerk bei der Fahrzeughalle in Hirschwang. V.l. n. r.: Albert, Albin, Emil, Reinhard, Luca, Ferdinand und Erich. Foto: Florian Strobl

Dank ausgezeichnete Zusammenarbeit mit den Kollegen der Ybbstalbahn konnte nach Abschluss der dortigen Vegetationskontrollfahrten der Spritzwagen nach Hirschwang überstellt werden, um dann dort im August zum Einsatz zu gelangen. Dies wurde notwendig, da unser Spritzwagen derzeit immer noch hinter der aufgebockten Diesellok V2 „eingesperrt“ ist.



Am 19. August kommen die Lok V10, der Güterwagen Gc250 und der Spritzwagen gleich Hirschwang an. Foto: Ferdinand Drexler

Trotz all dieser Arbeiten kam natürlich auch der Gleisbau nicht zu kurz: Das verbliebene Reststück des ehemaligen Streckengleises zum Bahnhof Hirschwang soll demnächst saniert werden. Als Vorarbeit wurden während der Arbeitswoche bereits die zugeschnittenen Schwellen entlang des Gleises ausgelegt. Für unsere nächste Gleisbaustelle zwischen km 3,130 und km 3,310 (zwischen dem Hochwasserdurchlass kurz nach dem Bahnhof Reichenau und der Querung Prießnitzgasse) wurde mit dem Schneiden der benötigten Holzschwellen begonnen.

Da wir Ende Juli den ersten Teil einer Lieferung gebrachter Betonschwellen aus dem Pinzgau erhalten

hatten (der zweite Teil wird derzeit für Oktober erwartet), wurde ein großer Teil der Schwellen etappenweise bis Mitte September zwischen der Haltestelle Kurhaus und km 1,5 als Vorarbeit für die übernächste Gleisbaustelle ausgelegt. Die Betonschwellen sollen dort eingebaut werden um zukünftig, anschließend an die Gleisbaustelle aus dem Jahr 2018 bei km 1,5, ein durchgehendes Betonschwellengleis bis zur Haltestelle Kurhaus zu ermöglichen.



Am 17. September werden am Artzberg bei km 1,8 die Betonschwellen für einen zukünftigen Einbau ausgelegt. Auch hier leistet der Kranwagen wichtige Dienste. Foto: Ferdinand Drexler

Da alle diese Arbeiten für Erhaltung und Betrieb unserer Bahnstrecke nur mit vereinten Kräften unserer ehrenamtlichen Mitarbeiter möglich sind, suchen wir dringend um tatkräftige Unterstützung! ■

Die Diesellok V10 zieht am 6. Juni frühmorgens mit Fahrleitungsmasten beladene Drehschemeln, den Kran- und den Aggregatwagen durch die Thalhofschleife nach Payerbach. Foto: Ferdinand Drexler



Neuigkeiten aus dem Ybbstal

Von Stephan Rewitzer

Während im August auch auf der Ybbstalbahn die Betriebssaison begonnen hat, waren die Mitarbeiter nicht untätig. Die Diesellok 2093.01 konnte erfolgreich ihre Brems- und Lastprobefahrt absolvieren und bei den Arbeiten an der Dampflok U1 ging es mit großen Schritten voran. Außerdem konnten auch bei der Streckenerhaltung Fortschritte vermeldet werden.

Hauptuntersuchung der Diesellok 2093.01

In unserer letzten Aussendung berichteten wir über die baldige Hochzeit unserer 2093.01, Anfang April fand diese statt und am 9. April konnte die erste Probefahrt von Kienberg bis Gaming erfolgreich absolviert werden. In den darauffolgenden Wochen fanden dann noch die Inbetriebnahme der Spurkanz-Schmieranlage, der Austausch der kleinen Druckluftbehälter, der Anbau von Kleinteilen und die Teilsanierung des tannengrünen Anstriches im Bereich des Unfallschadens aus ÖBB-Zeiten statt. Um diesen vollständig beseitigen zu können bedarf es deutlich größerer Arbeiten, die mit einer Neulackierung einhergehen und daher jetzt nicht ausgeführt wurden.



Auf dem Rückweg nach Kienberg-Gaming konnte die Diesellok 2093.01 mit einem Bauzug kurz hinter Gaming abgelichtet werden. Foto: Stephan Rewitzer

Nach Fertigstellung aller Restarbeiten konnte mit der Durchführung einer Last- und Bremsprobefahrt mit dem Kranwagen und zusätzlicher Last bis Pfafenschlag und ab dort weiter mit dem Kranwagen bis Lunz am See die vollständige Inbetriebnahme erfolgen.

Mit Abschluss der Arbeiten möchte ich mich daher nochmals herzlichst bei allen ehrenamtlichen Mitarbeitern bedanken, die diese Leistung durch ihre

tatkräftige Mithilfe erst möglich gemacht haben - trotz aller Widrigkeiten, die in den letzten zwei Jahren die Arbeiten erschwert und verzögert haben. Eindrucksvoll beweisen konnten wir auch welche umfangreichen Arbeiten in der Werkstätte Kienberg möglich sind, so denn der Wille dazu da ist!

Reparaturarbeiten an U.1

Bereits im Herbst 2021 trat ein Schaden am Kessel der U.1 auf: die Vernietung des Türnings war nicht mehr dampfdicht. Die Reparatur wurde umgehend durchgeführt, aber leider trat im Zuge einer Foto-Sonderfahrt nach wenigen Wochen das gleiche Schadensbild erneut auf, womit wir uns zum Ersatz aller betroffenen Niete als einzig nachhaltige Reparatur entschieden haben. Ein herber Rückschlag, denn nach den letzten zwei kräftezehrenden Jahren an „Nacharbeiten“ hofften wir auf ruhigere Zeiten und ein wenig ungetrübter Freude mit ihr!

Nach Abklärung des Arbeitsumfangs und der Ermittlung des zulässigen Kesselwerkstoffs mit dem Kesselprüfer des TÜV, dem Neuaufbau eines Druckluftkompressors zur Versorgung der druckluftbetriebenen Kesselwerkzeuge sowie ihrer Aufarbeitung und der Anfertigung der benötigten Werkzeuge zur Entfernung der Niete aus Werkzeugstahl starteten die Arbeiten endlich im Frühjahr 2022.



Ausbau der Niete des Türnings mit zur Bohrung angezeichneten, aufgebohrten und bereits entfernten sowie entfernten und mit Gewindestangen verschraubte Nietlöchern. Foto: Stephan Rewitzer

Oft wurden wir gefragt warum die Arbeiten sich so in die Länge zogen. Eine berechnete Frage, in der Theorie ist diese Arbeit nämlich in der Tat schnell erledigt! Wie wir später in der Praxis feststellen mussten, erschwerte uns ein Versatz des Türnings zu den Feuerboxwänden aber die Arbeit auf das Erheblichste. Die Funktion des Kessels war dadurch die letzten Jahrzehnte natürlich in keinster Weise beeinträchtigt, aber da die Niete sich beim Einbau durch die immense Kraft der Druckluftwerkzeuge erwünschterweise an ihren Einbauort „anpasst“, ist der Ausbau durch diesen Versatz extrem zeit- und kraftaufwendig, denn die Niete sitzt an dieser Stufe fest.



Aufbohren der Nieten an der Außenseite. Foto: Stephan Rewitzer

In wochenlanger Arbeit wurde daher jede der weiteren elf zu tauschenden Niete händisch in drei Stufen auf der Innenseite aufgebohrt um dem Material Platz zu schaffen, da sich durch die erforderliche Kraft der Werkzeuge die Problematik sonst verstärkt. Ein paar Niete lang führt dieser Weg zum gewünschten Effekt, bis unter der großen Druckkraft das Werkzeug zum Austreiben seinen Dienst versagt. Wir werden in weiterer Folge feststellen, dass sich dies nach wenigen Niete wiederholt. Daher entschließen wir uns auch auf der Außenseite die Nietenköpfe zu entfernen und wieder in drei Stufen die Niete aufzubohren, womit weitere intensive Arbeitswochenenden vergehen. Die Anfertigung der neuen Nietrohlinge erfolgt dann nach Abnahme des Naturmaßes binnen eines Arbeitstages, der Einbau erfolgte am darauffolgenden Wochenende und konnte mit dem kupferseitigen Dichtstemmen noch am selben Arbeitstag abgeschlossen werden. Die Freude über diese gemäß Lehrbuch reibungslose und flotte Arbeit währte leider nur eine Nacht lang, am Folgetag erfolgte die Druckprobe mit Wasser um die Dichtheit der verstemmten Nietenköpfe zu prüfen: An den zwölf neuen Niete gab es nichts zu beanstanden, doch weitere Mängel traten zutage.



Die Dampflokomotive U.1 mit demontiertem Kohlenkasten im Heizhaus in Kienberg-Gaming. Foto: Stephan Rewitzer

Die Feuerbox einer jeden Dampflokomotive besteht aus einer durch Stehbolzen und Anker verbundenen Außen- und Innenwand, zwischen denen sich das Wasser zur Kühlung der Innenwand und zur Erzeugung des Dampfes befindet. Diese Stehbolzen unterliegen daher im Betrieb großen Belastungen und sind empfindlich auf Erschütterungen, die im Zuge von unseren durchgeführten Kesselarbeiten nicht vermeidbar waren und somit mussten etliche dieser Stehbolzen auch erneuert werden. Fanden unsere Arbeiten bis dato im leicht zugänglichen Bereich des Führerstands statt, so mussten, um zu den seitlichen Stehbolzen Zugang zu erlangen, erst umfangreiche Demontearbeiten an der Lok erfolgen. Der Abbau des Kohlenkastens sowie der Kesselverkleidung erfolgte noch am selben Arbeitstag, aber für die Arbeiten am Kessel mussten neue Termine mit Kesselschmied und -schweißer gefunden werden.

Mitte September konnten diese Arbeiten erfolgreich abgeschlossen werden, der Kessel der U.1 ist damit wieder vollständig dampfdicht und nun kann der Zusammenbau der Lok erfolgen, aber aufgrund der zahlreichen Zusatzarbeiten wird dieser mehrere Wochen benötigen, womit ein Einsatz in der Saison 2022 zu unserem großen Bedauern leider nicht mehr möglich sein wird!



Diesellokomotive 2099.01 und der Kranwagen BEW 1 beim Abtransport des Schnittguts bei Lunz-Amonhaus. Foto: Stephan Rewitzer

Instandhaltungsarbeiten an der Strecke

Auch im heurigen Jahr wird die großzügige Entfernung von Bäumen und Sträuchern entlang unserer Strecke fortgesetzt. Da auf Wunsch der Anrainer Bäume oberhalb der Haltestelle Lunz Amonhaus entfernt werden sollten, bot die Gemeinde Lunz Hilfe bei der Entsorgung des Schnittgutes an und der Fokus lag auf diesem Streckenbereich. Innerhalb einer Woche konnte mit Fremdleistung am Hang oberhalb der Strecke im Bereich der Anrainer über mehrere hundert Meter der Bewuchs entfernt werden. Der Abtransport der gewaltigen Menge an Schnittgut erfolgte in Eigenleistung mit unserem Kran und in Handarbeit über mehrere Arbeitstage.

Komplett in Eigenleistung wurden dann die Arbeiten an der Brücke in Holzapfel, einem großen Einschnitt vor dem Gasthaus Paula, einer 200m langen Stützmauer und einer kleinen Unterführung, die zur Verbindung zweier Weiden dient, durchgeführt. Auch hier kamen große Mengen an Schnittgut zusammen, die Anfang September in einem weiteren Arbeitstag mit dem Kran zur Entsorgung gebracht wurden.



Gereinigte EK bei den Fischeichen. Foto: Stephan Rewitzer

Die Arbeiten zur Wiederherstellung der Entwässerung entlang der Strecke konnten ebenfalls fortgeführt werden. Im Zuge der Anfahrt zur Arbeitsstelle im Bereich Lunz am See konnte eine weitere Eisenbahnkreuzung gereinigt und deren Seitengraben auf die ursprüngliche Tiefe wiederhergestellt werden. Zwischen Hühnerneest und Wetterbach haben wir 2021 in einem größeren Bereich Nadelbäume nach Käferbefall fällen müssen und deren Abtransport erfolgt in der Regel bei der Heimfahrt von Baustellen um Leerfahrten zu vermeiden. Anfang September konnte wieder ein voll beladener Jblm/s abgefahren werden.

Im Bereich ab der Kartause Gaming bergwärts transportieren wir aufgrund der vielen Stürme der letzten Jahre große Mengen an gelagertem Holz ab, das bis zur Weiterverarbeitung zu Hackschnitzel und Bauholz im Bahnhof Kienberg zwischengelagert wird.



Am 9. Juli wartet ein beladener H/s-Wagen im Bahnhof Kienberg-Gaming auf die Abladung. Foto: Stephan Rewitzer

Stellwerk des Bahnhofs Göstling/Ybbs gerettet

Die Erhaltung des letzten originalen Stellwerkes der Ybbstalbahn für die Nachwelt ist dem Verein ein besonderes Anliegen. Somit erfolgte der Abzug der sehr kleinen Kienberg-Mannschaft von allen Arbeiten - wie sich zeigte gerade schnell genug, denn zwischen dem Abend des ersten Abbautages und dem Abtransport des Stellwerkes am Morgen des Folgetages wurde bereits das Messingguss-Schild der Fahrstraßenverriegelung Richtung Kienberg gestohlen! Das Stellwerk konnte komplett in Eigenregie abtransportiert werden. Im August wurden vom Grundstückseigentümer bereits die Seilzuggräben und Bahnsteige entfernt und Anfang September fand bereits die Asphaltierung des Radwegs statt. ■



Das Stellwerk von Göstling vor dem Abbau. Foto: Stephan Rewitzer

Sommerliche Klänge und ein Jubiläum

Von Ferdinand Drexler

Im Juli und August war die Höllentalbahn gleich dreimal Schauplatz für besondere Veranstaltungen und Sonderfahrten: Wir feierten 45 Jahre ÖGLB, boten einer Gruppe Eisenbahnfotografen einmalige Motive und durften für einen Tag die wahrscheinlich längste Musikbühne Österreichs sein. Unternehmen Sie mit uns in diesem Rückblick eine sommerliche Bilderreise!

45 Jahre ÖGLB

Am 19. Februar 1977 wurde im Gasthof „Alphons“, dem späteren „Hirschwanger Hof“, der Verein ÖGLB gegründet. Anlässlich des 45-jährigen Gründungsjubiläums lud der Verein seine Mitglieder am 10. Juli zu einem besonderen Betriebstag ein: Parallel zu den regulären Personenzügen fuhren an diesem Tag Güterzüge mit wechselnden Zugzusammenstellungen und boten eine Zeitreise in die späten 1950er und frühen 1960er Jahre, als der Personen- und der Güterverkehr noch elektrisch im Regelbetrieb verkehrten.



Am 10. Juli fährt die E-Lok E1 mit dem Turmwagen T1 kurz nach der Friedhofstraße nach Hirschwang. Foto: Ferdinand Drexler



Die Höllentalbahn wird zur Musikbühne

Wie jedes Jahr veranstaltete auch heuer die Universität für Musik und darstellende Kunst wieder ihre Sommerakademie in der Gemeinde Reichenau. Die Abschlussveranstaltung fand dieses Jahr am 28. August unter dem Titel „Der Höllental-Musikexpress – Eine musikalische Landpartie“ statt. Dabei wurde die gesamte Strecke der Höllentalbahn zur Klangbühne: In Payerbach begrüßte die Blaskapelle Payerbach die Gäste, danach fanden am Artzberg („Station Waldklang“), im Thalhof („Station Wiesenklang“), im Bahnhof Reichenau („Station Tanz“) und in der

Bei der „Station Wiesenklang“ in der Thalhofschleife lauschen die knapp 170 Fahrgäste der Musikdarbietung. Foto: Florian Strobl

Remise Hirschwang („Station Werkstatt“) musikalische Darbietungen, Volkstänze und interaktive Mitmachangebote statt. In Hirschwang konnte selbst musiziert, mit unserem Schienenfahrrad gefahren oder die Werkstatt besichtigt werden. Der Ansturm mit mehr als 170 Fahrgästen in unserem Zug von Payerbach nach Hirschwang übertraf die Erwartungen aller Beteiligten und führte zu einem gelungenen Erlebnis für Jung und Alt.



Am 10. Juli wartet der Personenzug im Bahnhof Reichenau die Kreuzung mit dem Güterzug ab. Foto: Johann Püreschitz

In Hirschwang wurde in der Remise aufgespielt und die Kinder zum Mitmachen beim Musizieren eingeladen. Foto: Ferdinand Drexler



Am 20. August wartet der Güterzug mit der E-Lok E I in der Haltestelle Haaberg; im Hintergrund die Rax. Foto: Ferdinand Drexler

Fotosonderfahrt durch das Höllental

Am 20. August 2022 veranstaltete eine Gruppe von Eisenbahnfotografen eine private Foto-Sonderfahrt mit dem Triebwagen TW I mit den Beiwägen II und 2I sowie mit der E-Lok E I mit den Güterwägen Ga96, G20I, G250, Jky303 und G10047. Bei zahlreichen Fotohalten entstanden postkartenmäßig anmutende Aufnahmen, welche die Höllentalbahn von ihrer schönsten Seite zeigen. ■

Am 20. August überquert der Triebwagen TW I mit den beiden Beiwägen die Kurhausbrücke. Foto: Martin Zigler

