LOKALBAHN-EXPRESS

2023

Höllentalbahn

Bergstrecke Ybbstalbahn

ÖGLB

Wissenswertes und Aktuelles der Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen

ÖGLB Kalender

45. Hauptversammlung der ÖGLB am 26. April 2023.
Um 18:00 Uhr im Restaurant „Waldtzeile", 1130 Wien, Speisinger Straße 2
(direkt neben S-Bahn-Station „Wien Speising" oder Straßenbahn 60, Hst. „Preyergasse").
Die Tagesordnung und weitere Informationen zur Hauptversammlung finden Sie in diesem Heft.

Betriebssaisonen auf unseren beiden Bahnen:

Höllentalbahn: jeden Sonntag und Feiertag von 2. Juli bis 29. Oktober 2023.

Ybbstalbahn: Betrieb an allen Samstagen und Sonntagen von 29. Juli bis 8. Oktober 2023.

Betrieb auf der Höllentalbahn mit dem elektrischen Triebwagen TW 1 und auf der Ybbstalbahn mit der Dampflok U.I und der Diesellok 2093.01.

Titelbild: *Am 8. Oktober 2022 steht der Triebwagen TW 1 im Steinhofgraben bei einem Fotohalt inmitten einer farbenprächtigen Herbstlandschaft; im Hintergrund sind links der Ausläufer des Feichtabergs und rechts die Eng zu erkennen. Foto: Ferdinand Drexler*

Rückseite: *Auf dem Rückweg nach Kienberg-Gaming konnte die Diesellok 2093.01 nach der abgeschlossenen Hauptuntersuchung am 23. Juli 2022 mit dem BEW 1 abgelichtet werden. Foto: Stephan Rewitzer.*

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, Manfred Flug, Albert Malli, Jörg Müller, Stephan Rewitzer, Florian Strobl, Werner Schiendl; Chefredaktion, 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 2023.

Einladung zur 45. Hauptversammlung der Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen

am Mittwoch, dem 26. April 2023 um 18.00 Uhr
im Restaurant „Waldtzeile", 1130 Wien, Speisinger Straße 2
(S-Bahn-Station „Wien Speising", Straßenbahn 60, Hst. „Preyergasse")

Tagesordnung

1. Feststellung der Beschlussfähigkeit*
2. Begrüßung und Eröffnung
3. Beschluss der Tagesordnung
4. Bericht des Vorstandes über die Aktivitäten des Jahres 2022
5. Bericht des Finanzreferenten über den Rechnungsabschluss 2022 der ÖGLB
6. Bericht der Rechnungsprüfer und Abstimmung über die Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2022
7. Informationen über die Vorhaben für das Jahr 2023
8. Behandlung von Anträgen an die Hauptversammlung**
9. Allfälliges

** Gemäß § 15 Abs. 3 unserer Satzung ist die Hauptversammlung beschlussfähig, wenn mindestens zehn Prozent aller Vereinsmitglieder anwesend sind. Ist dies nicht der Fall, so wird der Beginn der Hauptversammlung um eine halbe Stunde verschoben. Die Beschlussfähigkeit ist dann ohne Ansehung der Anzahl der Vereinsmitglieder gegeben.*
*** Allfällige Anträge können schriftlich spätestens bis vor Beginn der Hauptversammlung beim Präsidenten oder beim Vizepräsidenten der ÖGLB eingebracht werden.*

Wir bitten um zahlreiches Erscheinen zu dieser Hauptversammlung, bei der auch wichtige Informationen für die Zukunft unserer beiden Museumsbahnen zu erwarten sind.

Wien, im Februar 2023
Für den Vorstand der ÖGLB

Albert Malli
Präsident der ÖGLB

Liebe Leser!

von Albert Malli

Sie halten das erste Jahresheft des „Lokalbahn-Express" in Händen - und damit ein deutliches Lebenszeichen unseres Vereins.

2022 haben wir uns als Reaktion auf horrende Portokosten schweren Herzens dazu entschlossen, den „Lokalbahnexpress" nur mehr einmal im Jahr in gedruckter Form zu verschicken, immer als erste Nummer des Jahres. Stattdessen erhalten Sie nun regelmäßig unseren Newsletter „Lokalbahn-Aktuell". Wir konnten unser Versprechen halten. Wer uns seine Mailadresse bekanntgegeben hat, ist damit aktueller über unsere Arbeiten für Erhaltung und Betrieb informiert als bisher. Was wir an Ort und Stelle auf unseren beiden Bahnen geleistet haben, ist natürlich auch Inhalt in diesem Heft.

Für das erste Jahresheft hat sich Chefredakteur Ferdinand Drexler zwei „Zuckerln" einfallen lassen. Er hat unseren Ehrenpräsidenten Prof. Werner Schiendl gebeten, anlässlich des Jubiläums „125 Jahre Ybbstalbahn" eine kompakte Zusammenfassung der Geschichte der Bergstrecke-Ybbstalbahn zu verfassen. Der Artikel bietet einen gerafften Überblick. Wer sich darüber hinaus informieren will, sei auf die nur im ÖGLB-Shop erhältlichen Publikationen „Die Bergstrecke der Ybbstalbahn" (2005), „Die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen" (2005) und „Die Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen (ÖGLB) 2005-2020" verwiesen. Welche Bücher Sie bei uns bestellen können, finden Sie im hinteren Teil des Heftes.

Außerdem konnten wir Jörg Müller gewinnen, eine kompakte wie gründlich recherchierte Abhandlung zur Geschichte der Preß-

Haben wir noch immer nicht Ihre Mailadresse? Dann ersuche ich Sie um ein kurzes Mail an albert.malli@lokalbahnen.at.

nitztalbahn zu schreiben. Dazu muss man wissen, dass zwischen unseren Vereinen eine jahrzehntelange Freundschaft und regelmäßiger inhaltlicher Austausch besteht. Anlässlich des 30-jährigen Jubiläums der NÖLB war 2020 zum zweiten Mal eine sächsische IV-K zu Gast auf der Bergstrecke. Aber auch regelmäßige Besuche von aktiven ÖGLB-Mitgliedern bei der Preßnitztalbahn über Jahrzehnte sind überliefert und unsere Dampflokführer sind bei der Preßnitztalbahn gerne gesehen.

Unser Vereinsstatistiker Florian Strobl hat wieder alle Zahlen und Fakten des Vereins ausgewertet, von den geleisteten Stunden bis hin zu den Fahrgastzahlen. Bei der Höllentalbahn haben wir 2022, wie berichtet, zum ersten Mal die „NÖ-Card“ akzeptiert; ein Publikumsansturm war die Folge, der das Zugteam stark gefordert hat. Die Betriebssaison der Bergstrecke-Ybbstalbahn ist heuer leider als Negativrekord zu verbuchen. Der Grund ist, dass wegen dringend erforderlicher Erhaltungsarbeiten einige Betriebstage komplett ausfallen mussten. Sicherheit hat Vorrang!

Ich darf mich im Namen des gesamten Vorstands bei allen Mitgliedern bedanken, die bereits kurz nach unserem Anschreiben ihren Mitgliedsbeitrag für das Jahr 2023 bezahlt und teilweise auch großzügig aufgerundet haben. Vielen Dank für Ihre Spende! Mit Ihrem Beitrag ermöglichen Sie die weitere Erhaltung und den Betrieb unserer beiden Museumsbahnen und, dass wir das Erlebnis dieses technischen Kulturguts auch weiterhin vielen interessierten Besuchern und Fahrgästen bieten können.

In diesem Heft finden Sie die offizielle Einladung zur 45. Hauptversammlung der ÖGLB. Sie wird am Mittwoch, dem 26. April 2023 im Gasthaus „Waldtzeile“ um 18:00 Uhr stattfinden. Wir freuen uns sehr über Ihr Kommen!

Die Liebe zur Eisenbahn wird uns auch 2023 wieder viele gemeinsame schöne Stunden bescheren, entweder bei der ehrenamtlichen Tätigkeit im Team an Ort und Stelle oder in den Zügen auf unseren beiden Bahnen.

Ihr
Albert Malli, ÖGLB-Präsident

Sie möchten uns einmal unverbindlich an Ort und Stelle unterstützen und selbst Hand anlegen?
Für nähere Informationen senden Sie bitte ein E-Mail an mitarbeit@lokalbahnen.at.

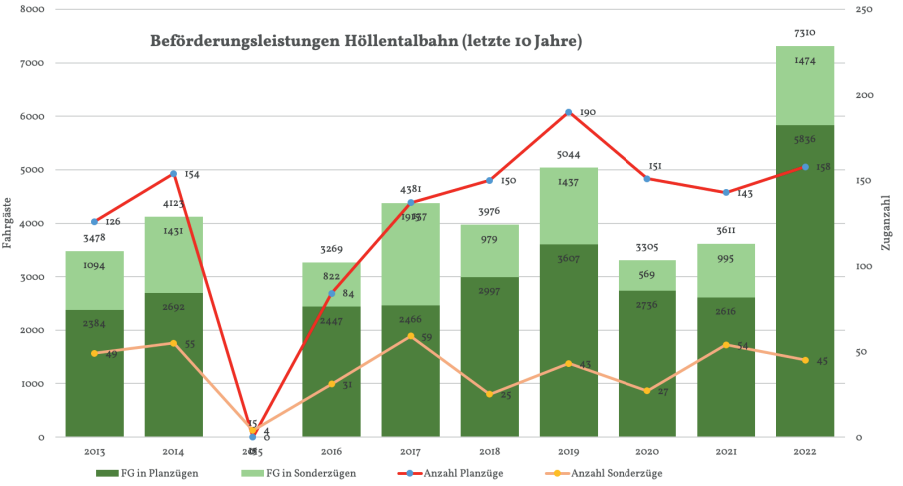
Vereinsstatistik 2022

von Florian Strobl

Das Jahr 2022 brachte bei den Fahrgastzahlen auf den beiden Museusmsbahnen gänzlich verschiedene Rekorde: Auf der einen Strecke einen enormen Zuwachs, auf der anderen einen deutlichen Rückgang. Der Blick auf die Mitarbeitsstunden und die Mitarbeiteranzahl zeigt einmal mehr auch, wie viel Aufwand für die Erhaltung und den Betrieb notwendig ist.

Betriebsstatistik Höllentalbahn

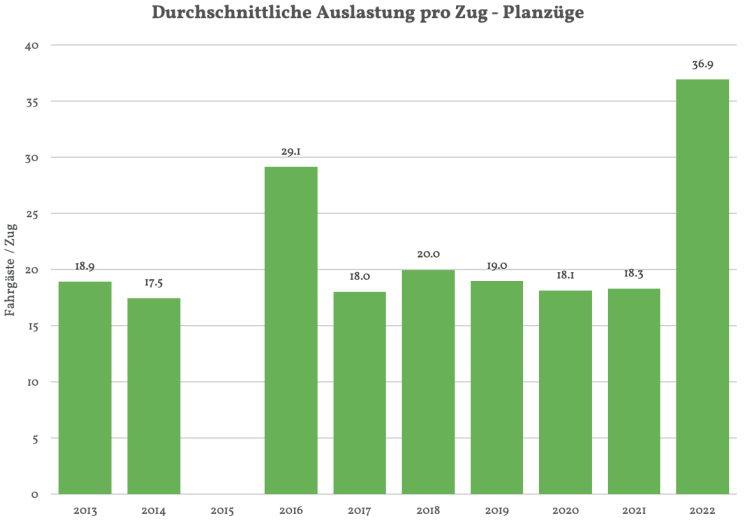
Durch die erstmalige Teilnahme bei der NÖ-Card hat sich die Höllentalbahn eine Fahrgaststeigerung erhofft. Schon am ersten Betriebstag mussten wir allerdings erkennen, dass es vermutlich mehr, als „nur“ eine Steigerung werden dürfte. Letztendlich konnten wir im Vergleich zum Jahr 2021 eine Fahrgastzunahme von satten 102,44 % verbuchen!



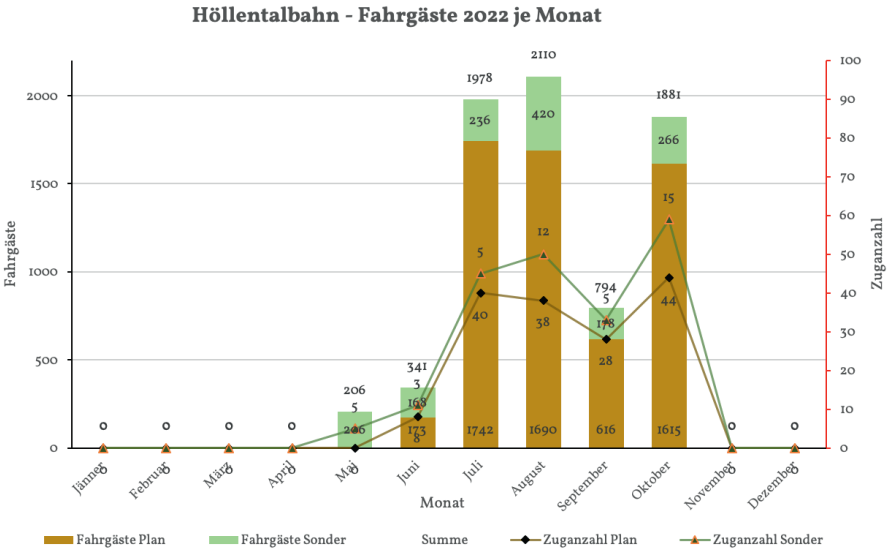
Stellte sich in den vergangenen Jahren die Frage, ob wir „den“ Beiwagen im Zug mitführen, mussten wir uns heuer mehrfach fragen, ob wir sogar zwei Beiwagen an unseren Triebwagen anhängen. Züge in Solotraktion waren jedenfalls am Vormittag die Ausnahme.
Der Spitzenreiter im Planbetrieb war der Zug 1 am 17.07.2022 mit beachtlichen 125 Fahrgästen. Im bestbesuchten Sonderzug beförderten wir am 27.08.2022 sogar 179 Fahrgäste.

In Zahlen liest sich das mit offenem Mund und höchst erfreulich. Dem Personal allerdings wurde an den heurigen Betriebstagen auch einiges abverlangt. Nicht selten musste der Triebfahrzeugführer den Schaffner schon beim Fahrkartenvorverkauf am Bahnsteig unterstützen, oder den Shop-Mitarbeiter beim Bewältigen des Ansturms entlasten. Wenngleich natürlich auch beim Shopumsatz eine massive Steigerung zu verbuchen war. Nicht selten, dass auch unsere „Raxbräu-Bier-Lieferung“ im Wochenrythmus erfolgen musste. Zeit für Pausen blieb wenig – andererseits betreiben wir doch unser Hobby um das Leben „in vollen Zügen“ zu genießen…

In nackten Zahlen sieht all das wie folgt aus:
Die Gesamtfahrgastzahl lag im Jahr 2022 bei 7.310 – im Planbetrieb 5.836 (+123,09%), bei Sonderfahrten 1.474 (+48,14%).



Die Auslastung je Planzug stieg im Vergleich zum Vorjahr um 101,91% auf fast 37 Personen. Historisch betrachtet war es die zweitbeste Saison in der Geschichte der Höllentalbahn (abgesehen von der Landesausstellung 2004, wo wir aber ca. doppelt so viele Züge in Verkehr gesetzt haben als 2022).



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

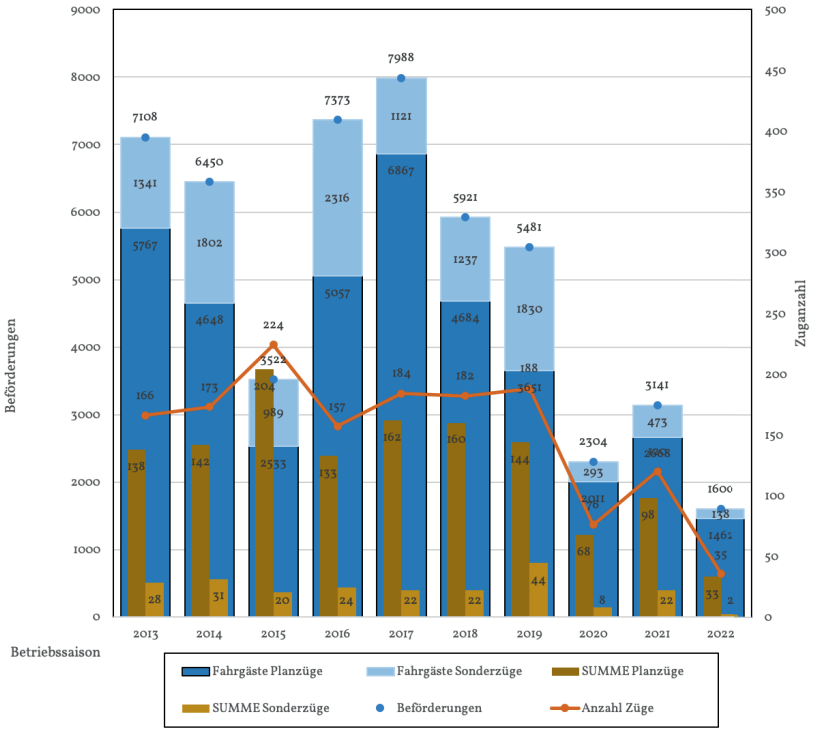
Betriebsstatistik Bergstrecke

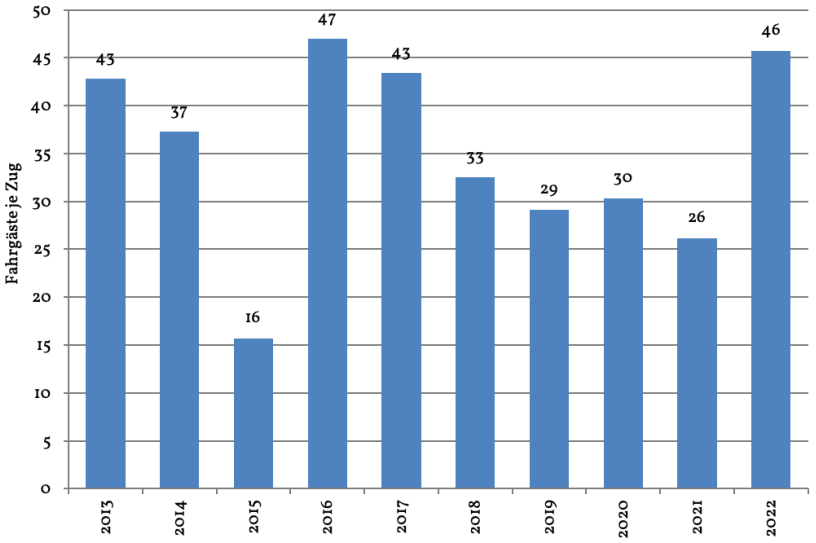
Die Betriebssaison der Ybbstalbahn-Bergstrecke liefert 2022 auch rekordverdächtige Zahlen, leider im negativen Sinne. Es war die schlechteste Betriebssaison seit dem Bestehen!

Positiv ist allerdings zu vermerken, dass bei einer Reduktion der in Verkehr gesetzten Züge von 66% „nur“ ein Fahrgastminus von knapp 51% zu Buche steht. Die Auslastung pro Zug konnte um 76% auf 46 Personen gesteigert werden.

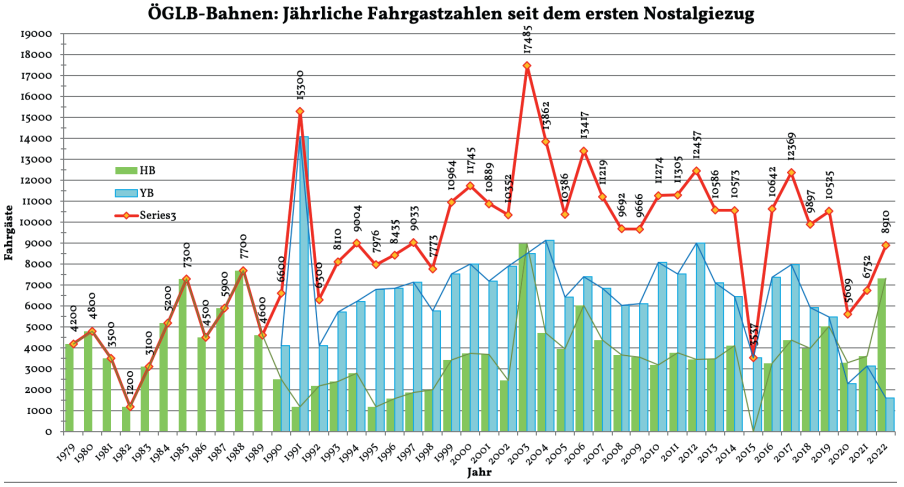
Im Bericht über die Arbeiten an der Bergstrecke ist die Erklärung des Betriebsergebnisses zu finden. Unaufschiebbare Erhaltungsarbieten haben zur strategischen Entscheidungen der Reduktion der Betriebstage geführt.

Ybbstalbahn-Bergstrecke Fahrgäste und Zuganzahl mit ZUGART - Auswertung

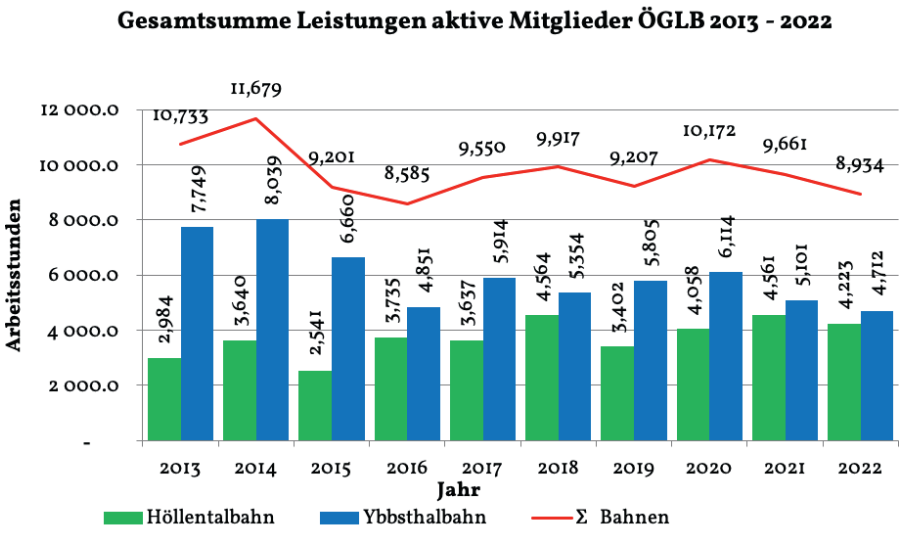




Trotz, oder gerade wegen der unterschiedlichen Betriebsergebnisse unserer beiden Nostalgiebetriebe konnte die Saison 2022 im Ranking gegenüber dem Vorjahr sechs Plätze gut machen und rangiert an 24. Stelle in der ewigen Bestenliste.



Ehrenamtliche Leistungen der ÖGLB-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter

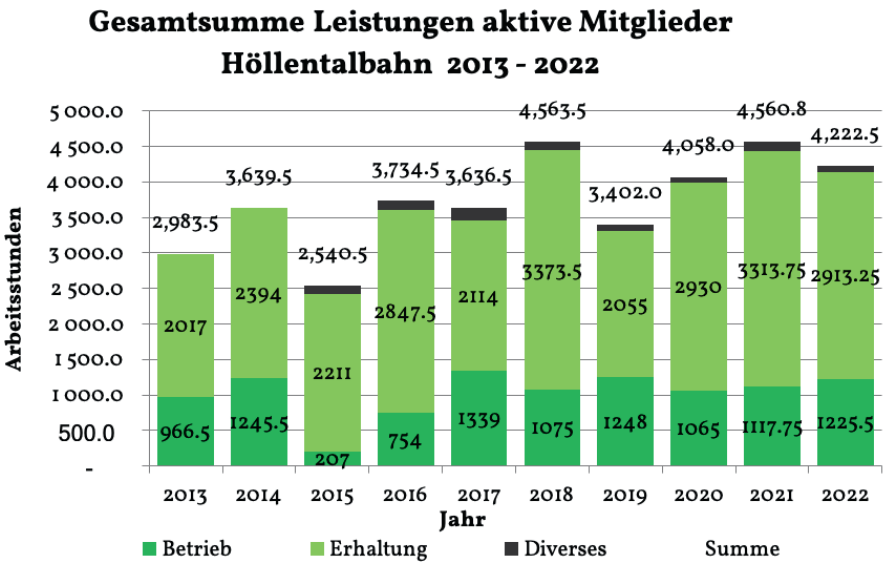


Höllentalbahn

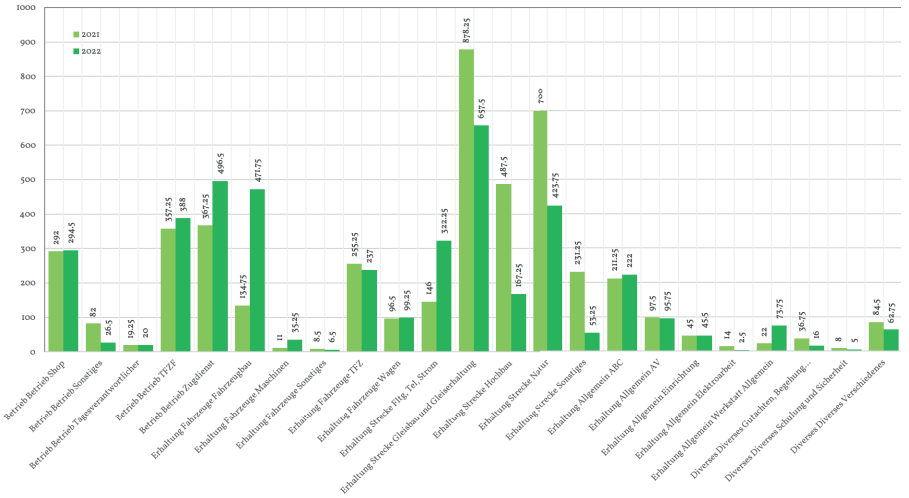
Im Höllental haben sich die Arbeitsaufwände im Vergleich zum Vorjahr wieder einigermaßen verschoben. Im Jahr 2022 ist ein deutlicher Rückgang bei Lichtraumfreischnitt und Gleisbau zu verzeichnen, dafür ein massiver Anstieg im Fahrzeugbau.

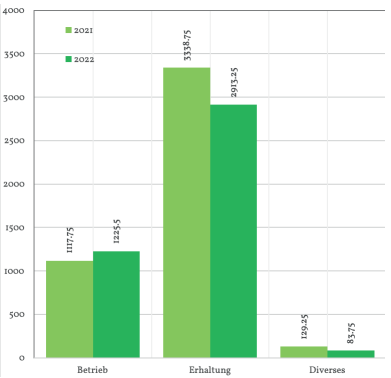
Das liegt nicht daran, dass die Bäume nicht mehr wachsen – leider ganz und gar nicht, aber die Prioritäten mussten verschoben werden. Die Diesellok V2, der Beiwagen B11 und vor allem unser Triebwagen TW1 brauchten viel Zuwendung.

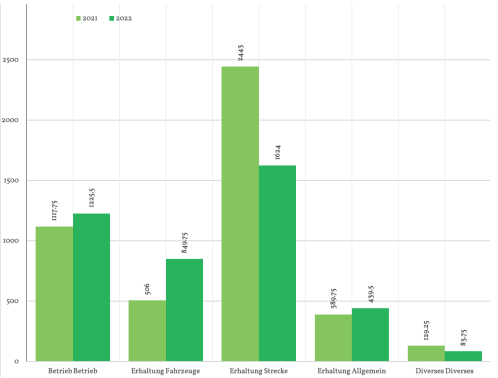
Gesamt gesehen gab es einen Rückgang der Arbeitsstunden um 8% (363 Stunden).



Die Grafiken zu den einzelnen Leistungsbereichen liefern wieder den direkten Vergleich zum Vorjahr.

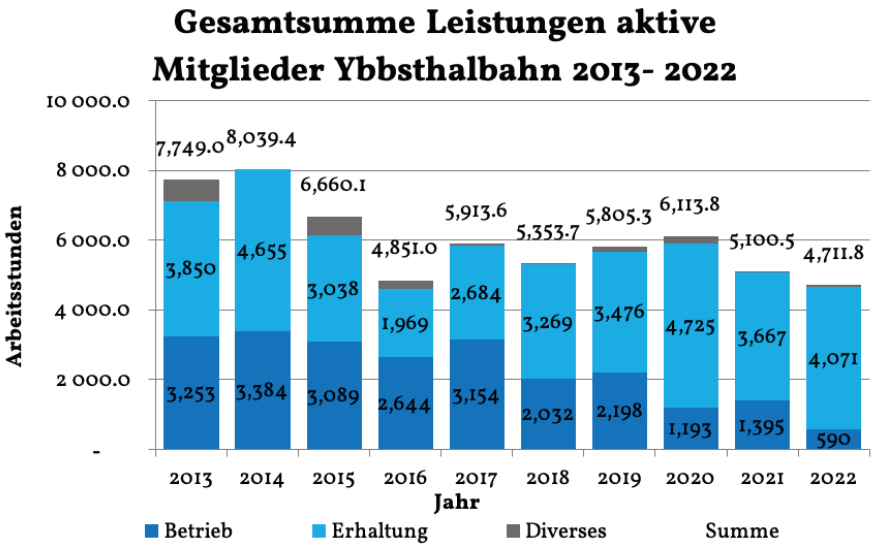




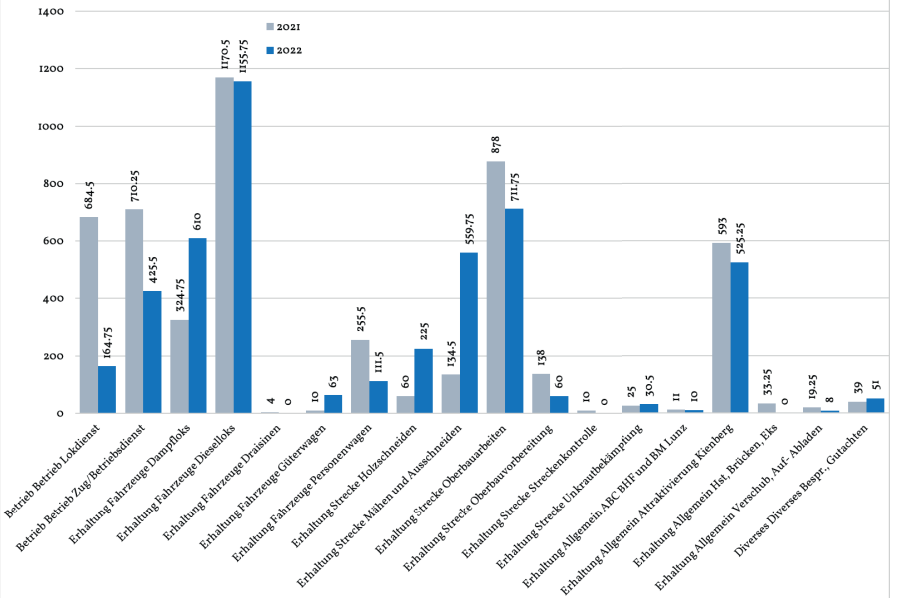


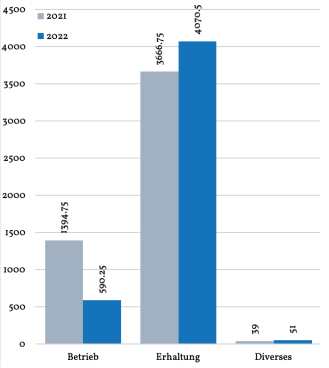
Bergstrecke Ybbstalbahn

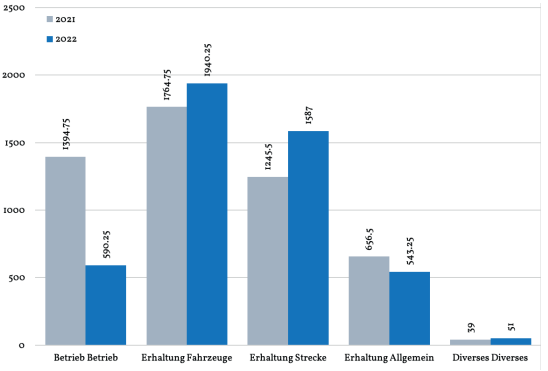
Durch eine Prioritätenverschiebung auf der Bergstrecke wurde der Fahrbetrieb im Jahr 2022 in den Hintergrund gerückt, um wichtige und dringende Erhaltungsarbeiten an Strecke und Fahrzeugen durchführen zu können. Die Gesamtstundenzahl ist zwar um 7,6% (388,75 Stunden) zurückgegangen, der Bereich „Erhaltung“ wurde aber auf einen der höchsten Werte der letzten 10 Jahre



angehoben. Die Steigerung ist in den Grafiken zu „Fahrzeuge“ und „Strecke“ deutlich zu erkennen, im Gegenzug wurden für den Bereich „Betrieb“ natürlich deutlich weniger Stunden aufgewendet!
Hervorzuheben sind Tätigkeiten an den Lokomotiven 2093, 2099, U.1 und im Streckenbereich die beiden Trestleworkbrücken, Freischneiden besonders gefährdeter Stellen entlang der Strecke und der ungeplant rasch erforderliche Abbau des Bahnhofs Göstling.



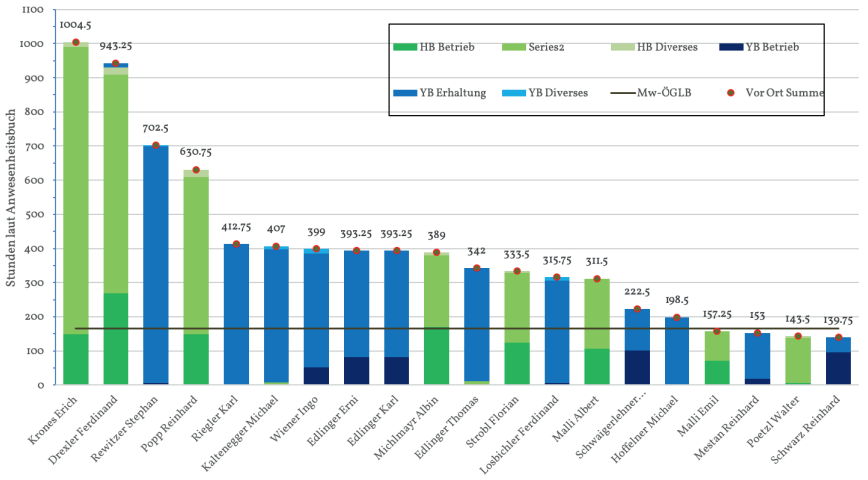




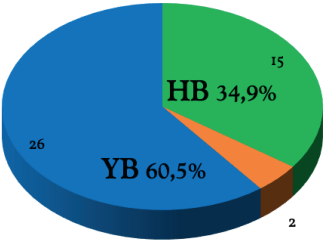
Gesamtverein

Die genannten Arbeitsleistungen wurden von 51 Personen an Ort und Stelle erbracht. Zur Vergleichbarkeit sind in der Grafik nur Personen mit mehr als 10 Stunden vor Ort aufgelistet. Mit durchschnittlich 169,5 Stunden pro aktiver Person (+3 Personen ggü. 2021) wurden in Summe 8.934,25 Stunden vor Ort geleistet (-727). Das ist eine durchschnittliche Reduktion um 24 Stunden p.P. gegenüber 2021. (HB -52,1 Stunden; YB -13 Stunden). Die Gesamtstundenzahl aller aktiven Mitglieder entspricht einer Leistung von 223 Personenwochen oder 4,3 Personenjahren.

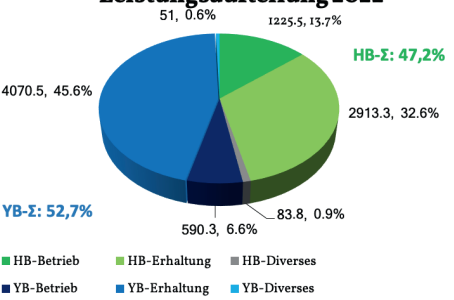
Die TOP ZWANZIG der ÖGLB 2022



Mitgliedervergleich 2022
(> 10 Std.)

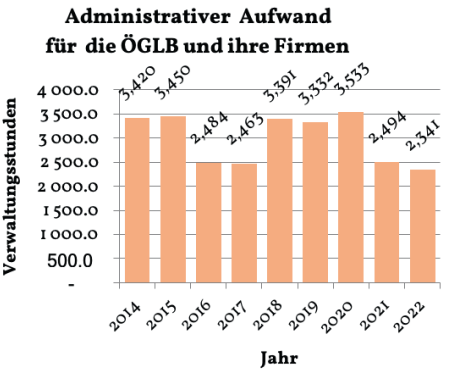


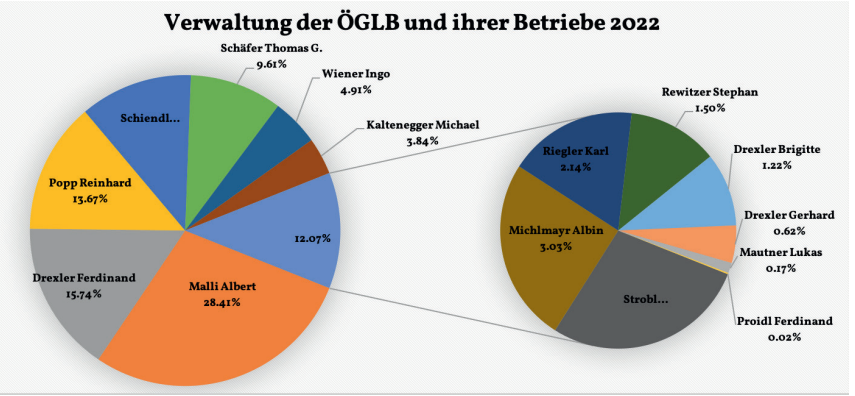
Leistungsaufteilung 2022

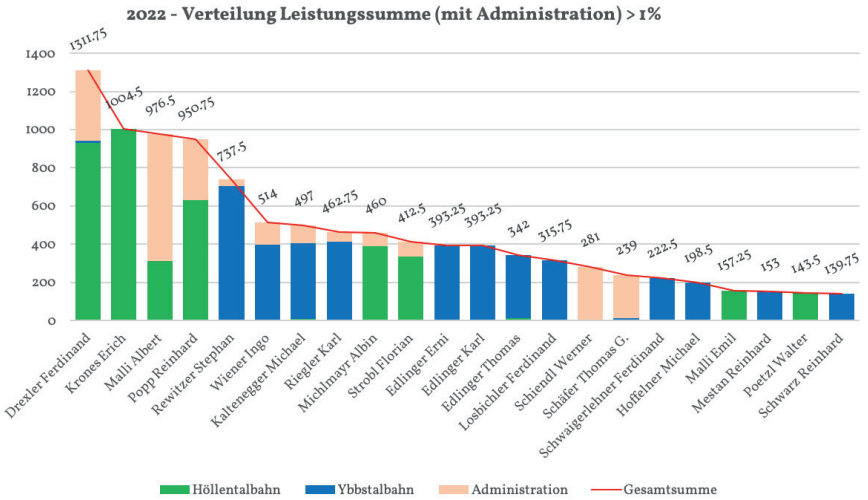


Bei den administrativen Stunden ist im letzten Jahr leider ein Fehler passiert, weshalb hier im Vergleich im Jahr 2021 2494h angeführt sind anstelle von 2394 im Bericht des letzten Jahres.

Im Jahr 2022 wurden von 12 Personen 2341h „im Hintergrund“ geleistet, von denen 5 Personen fast 80% der Arbeiten erledigen. ■







125 Jahre Bergstrecke-Ybbstalbahn

Von Werner Schiendl

Die spektakuläre Streckenführung bot seit der Eröffnung stets ein einzigartiges Fahrerlebnis, ist aber noch immer eine Herausforderung in der Erhaltung. Erfolge und Niedergang zu Bundesbahn-Zeiten und eine Renaissance als Museumsbahn prägen die bewegte Geschichte dieser Strecke.

Am 12. November 1898 wurde der zuletzt errichtete 18 km lange Abschnitt der Ybbstalbahn zwischen Lunz am See und Kienberg-Gaming, die Bergstrecke, eröffnet. Heute ist er zusammen mit der Citybahn Waidhofen der einzige noch bestehende Teil der 82km langen Ybbstalbahn und das verdankt jener den unglaublichen Leistungen der Mitglieder der ÖGLB sowie dem Engagement der ÖGLB und der NÖLBs und ihren Funktionären seit 33 Jahren! Dazu waren vom Verein der Einsatz von rund 250.000 freiwillig und unentgeltlich geleisteten Arbeitsstunden und Geld in über sechsstelliger Zahl sowie mehrere EU- und Landessubventionen notwendig. Nur deshalb fährt der „Ötscherland-Express“ weiter saisonal für tausende interessierte Menschen „über den Berg“. Die nachfolgenden Zeilen sollen einen gerafften Überblick über diese 125 Jahre geben. Nur kurz kann hier auf die Vorgeschichte der Ybbstalbahn eingegangen werden. Nach einem ersten Projekt 1870 einer normalspurigen Eisenbahn von Pöchlarn über das Erlauftal nach Gaming, Lunz am See, über das obere Ybbstal nach Göstling und weiter bis Hieflau im Ennstal erfolgte 1877 der Bau der 37,6 km langen Erlauftalbahn Pöchlarn - Kienberg-Gaming. Ein Weiterbau war aus finanziellen Gründen undurchführbar. Erst eine Umplanung zu einer 760 mm-Schmalspurstrecke 1893 führte zum Erfolg. Am 22. Oktober 1894 erging die Konzession zum Bau an die private Ybbstalbahn AG und ab 1895 begann der Bahnbau ab Waidhofen a.d.Ybbs. Am 15. Juli 1896 konnte der 1. Abschnitt bis Groß-Hollenstein (km 25,5) und am 15. Mai 1898

der 2. Abschnitt bis Lunz am See (km 53,5) eröffnet werden. Der 3. im Bau schwierigere Abschnitt, die 17,4 km lange Bergstrecke, wurde 12. November 1898 dem Verkehr übergeben.

Die Monarchiezeit 1889-1918

Die Fahrpläne bis zum 1. Weltkrieg wiesen an Wochentagen vier Zugpaare, an Sonn- und Feiertagen sogar sechs Paare auf der Strecke Kienberg-Gaming - Lunz mit meist recht kurzen Anschlüssen an die Erlauftalbahn von und nach Pöchlarn (und damit nach Wien und Linz) auf. Dies zeigt den wachsenden Stellenwert des Ötscherlandes als Sommerfrische und Ziel für Wanderungen und Bergtouren.

Als Lokomotiven wurden auf der Bergstrecke die drei 1896 beschafften Dampfloks Yv.1–3 (ÖBB 598.01-03) und ab 1898 drei Maschinen der bewährten Reihe U, U.4 – 6 (ÖBB 298.04-06), eingesetzt. Den Fahrgästen standen zweiachsige Personenwagen mit 2. und 3. Klasse zur Verfügung. Die Fahrzeit betrug in jede Richtung etwa eine Stunde, das ergibt eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 17 km/h. Die meisten Züge führten Personen- und Güterwagen mit. Der Verkehr auf der Ybbstalbahn nahm von 1899 bis 1903 stetig zu, ging 1904 leicht zurück, um dann bis 1909 wieder kontinuierlich zu steigen. Das Jahr 1910 brachte Rückgänge im Personen- und Güterverkehr, die nur noch während der Kriegsjahre 1914 und 1915 übertroffen wurden. Ab 1916 stiegen die Beförderungsleistungen sowohl im Personen- als auch Güterverkehr wieder.

Am 24. Juni 1902 wurde in km 69,92 die Haltestelle Gstetten eröffnet. Starke Hochwässer im Juli 1903 verursachten hohe Sanierungskosten. Im Zuge des Baues der 2. Wiener Hochquellenwasserleitung wurde in km 70,1 nächst Kienberg die Ybbstalbahn durch den Wasserleitungsstollen unterfahren.

Drastische Einschränkungen des Verkehrs auf der Ybbstalbahn verursachte der 1. Weltkrieg 1914 – 1918. Während des Krieges wurde die Anzahl der Züge auf der Ybbstalbahn reduziert, bei Gütern überwog der Transport kriegswichtigen Materials. Auf dem Abschnitt Lunz – Kienberg-Gaming wurde eine Güterannahmesperre verfügt. 1914 mussten die Lok U.4 und einige Wagen zum Kriegseinsatz abgegeben werden.

Erste Republik und Drittes Reich 1919-1945

Einen schweren Rückschlag erlitt die Ybbstalbahn durch die 1918 beginnende starke Inflation und die Explosion der Kohlenpreise infolge des Kriegsendes und der Auflösung Österreich-Ungarns. 1919 wurden die vom Kriegseinsatz ausständigen Fahrbetriebsmittel erhoben, Klagen über den Lokmangel halfen nichts. Auch nach 1918 blieb das Angebot auf der Bergstrecke auf drei Zugpaare pro Tag beschränkt. Erst nach der wirtschaftlichen Stabilisierung Österreichs ab 1925 weitete man die Anzahl der Züge auf fünf Paare im Sommerfahrplan aus.

Die Haltestelle Gstetten bei Kienberg wurde 1922 wegen mangelnder Frequenz aufgelassen. Von 1921 bis 1922 bestand bergseitig des Hühnernest-Viadukts eine Anschlussbahn mit zwei Abstellgleisen und von dort eine rund 400 m lange Feldbahn zum Stolleneingang der 2. Wiener Hochquellenwasserleitung.

Zwischen 1920 und 1924 errichtete die Rothschild´sche Forstverwaltung für ihren großen, bis zur niederösterreichisch-steirischen Landesgrenze reichenden Waldbesitz eine 9 km lange Waldbahn von Langau bis zum Bahnhof Lunz in Spurweite 700 mm. Daher musste das Holz in Lunz umgeladen werden (und ein zweites Mal in Waidhofen/Ybbs auf Normalspurwagen), was auf lange Sicht eine unwirtschaftliche Lösung blieb.

Am 16. Jänner 1924 verfügte die Bundesbahndirektion Wien die Umwandlung der „Bahnagentenstation Pfaffenschlag“ in eine unbesetzte Halte- und Ladestelle. Im selben Jahr stellte die Ybbstalbahn die Frachtbeförderung zwischen Kienberg und Lunz wegen mangelnder Rentabilität ein, nachdem erst Anfang 1923 die aus dem Krieg stammende Sperre aufgehoben worden war. Am 2. Mai 1924 entgleiste ein Güterzug in km 60,8/9 (bei Pfaffenschlag) infolge einer Felsrutschung.

1924 bauten die Wiener Wasserwerke für das Kraftwerk in der Pockau eine 500 m lange Anschlussbahn, die in km 70,1 bergwärts abzweigte. Sie ging 1925 in Betrieb und transportierte mittels eines schmalspurigen Rollwagens Normalspurwagen bis zum Kraftwerk. Ebenfalls 1924 wurde von den Wasserwerken ein 220 m langes Anschlussgleis Obersberg in km 66,3 für Bauarbeiten vorübergehend errichtet

und 1926 wieder abgetragen. Im Jahr 1925 stellten die Ybbstaler Steinkohlenwerke in der Halte- und Ladestelle Holzapfel eine Verladebrücke zum Umladen der Werksbahnhunte mit der Steinkohle des neuen Bergwerks Prammelreith (rund 700 m Feldbahn mit Spurweite 600 m) in die Wagen der Ybbstalbahn her; sie wurde nach Schließung des Bergwerks 1936 wieder abgetragen.

1928 gab es auf der Ybbstalbahn einen „Modernisierungsschub“: die neugebaute starke Dampflok Uh.1 (ÖBB 498.01) ging in Dienst, die innovative vierachsige dieselelektrische Lok 2070.01 (ÖBB 2093.01) wurde in Kienberg erprobt, zugelassen und dann der Zugförderung Waidhofen/Ybbs zugewiesen; im gleichen Jahr wurden die Bahnhöfe mit elektrischen Beleuchtungsanlagen versehen.

Aufgrund der schlechten wirtschaftlichen Bedingungen nach dem 1. Weltkrieg, zu denen 1929 die Weltwirtschaftskrise trat, war die Existenz der Ybbstalbahn schwer gefährdet. Daher rfolgte mit 1. Jänner 1930 die Verstaatlichung der Ybbstalbahn mit geringer Ablöse der bisherigen Aktionäre. Seither ist die Ybbstalbahn ein Teil der Österreichischen

Zum 30-jährigen Vereinsjubiäum der ÖGLB hatte die 298.102 einen Gasteinsatz auf der Bergstrecke. Am 16. Juni 2007 steht sie zusammen mit der Lok Uv.1 und einem Personenzug im Bahnhof Kienberg-Gaming abfahrbereit nach Lunz am See. Foto: Albin Michlmayr

Bundesbahnen (damals BBÖ). Diese versuchten als erstes eine Rationalisierung der Schmalspurbahn, als erstes wurde eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf den Abschnitten Lunz - Holzapfel und Gaming - Kienberg von 20 auf 30 km/h in die Wege geleitet. 1931 setzten die BBÖ die leistungsstarken Dampfloks Bh.1 (ÖBB 398.01), die erste Heißdampflok Österreichs, und die Verbundlok Uv.7 (ÖBB 298.207) zur YB um. 1936 folgte noch der starke Vierkuppler P.3 (ÖBB 199.03).

Nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich mit gehörte die Ybbstalbahn ab 18. März 1938 zur Reichsbahndirektion Linz (statt Wien). Ab 1. Mai 1939 wurde der Bahnhof Pfaffenschlag laut Amtsblatt der Reichsbahndirektion Wien in "Pfaffenschlag bei Lunz" umbenannt, eine eindeutige Bezeichnung, die man auch nach 1945 beibehielt.

1938 wies der Sommerfahrplan analog wie in den vorhergehenden Jahren fünf Zugpaare auf.

Doch bereits der erste Kriegsfahrplan (Winter 1939/40) zeigte nur noch zwei Zugpaare je Tag auf der Bergstrecke. Im Winter 1943/44 war diese Zahl wieder auf vier angestiegen, als Folge der Einschränkung des Straßenverkehrs. Zu Ostern 1944 wurden durch einen gewaltigen Wintereinbruch zwei Züge auf der Fahrt nach Pfaffenschlag so eingeschneit, dass man die Dampfloks samt Wagen auf freier Strecke verlassen musste; erst einige Tage später war es möglich, die Züge und die Strecke frei zu schaufeln.

Die ÖBB-Jahre von 1945 bis 1988

Die Ybbstalbahn erlitt durch die Kampfhandlungen zu Ende des 2. Weltkrieges keine wesentlichen direkten Schäden. 1945 marschierten über 6.000 Mann sowjetrussische Truppen in Lunz und Gaming ein. Sie bezogen in der Kartause Gaming und in der Lunzer Schule Quartier und blieben dort bis zum Abschluss des Staatsvertrages 1955 als Besatzungsmacht.

Wegen des neuerlichen Mangels an fossilen Brennstoffen wurde der Kohlebergbau in Gaming durch die Österreichische Bergwerksunion wieder aufgenommen. Viele Bergknappen fuhren mit dem Zug von Lunz nach Gaming, wo in km 66,2 die nur in den Buchfahrplänen ausgewiesene Haltestelle "Bergwerk" (früher

Obersberg) bestand. Nur um 5.35 Uhr früh und um 4 Uhr nachmittags wurde diese inoffizielle Haltestelle von den Arbeitern frequentiert. Nach der endgültigen Einstellung des Bergbaues 1964 strich man sie.

Ab 1947 setzten die ÖBB auch Dieselloks der (späteren) Reihe 2091 und die 2093.01 auf der Bergstrecke ein. Da sie aber für den Regelbetrieb auf der Gaminger Rampenstrecke zu schwach waren (ihre Anhängelast betrug maximal drei Zweiachser gegenüber den geforderten vier bis fünf Wagen), blieb der Abschnitt Kienberg - Pfaffenschlag meist den Dampfloks vorbehalten. Die Dieselloks verkehrten planmäßig nur von Waidhofen bis Pfaffenschlag, wo die Züge kreuzten und jeweils die Dampf- mit den Dieselloks tauschten.

1951 errichtete man zum zweiten Male ein kurzes Anschlussgleis beim Hühnernest-Viadukt für Bauarbeiten an der 2. Wiener Hochquellwasserleitung sowie eine Interessentenhaltestelle, die bis 1953 bestand. Am 11. Jänner 1953 blieb der Zug GW 67 zwischen Gaming und Pfaffenschlag infolge von Schneeverwehungen nach 110 cm Neuschnee liegen und musste händisch ausgeschaufelt werden. Am 26. Juni rutschten durch Starkregen und Hochwasser die Straße und der Bahnkörper in Bodingbach an zwei Stellen ab.

Während des Zeitraums der Normalisierung und des Wirtschaftsaufschwungs ab 1955 verkehrten sechs Zugpaare pro Tag auf der Bergstrecke, im Jahresfahrplan 1958/59 sogar sieben Zugpaare. 1958 beschafften die ÖBB zur Modernisierung und Rationalisierung der Schmalspurstrecken die starken vierachsigen Dieselloks der Reihe 2095. Ab Mitte November 1961 wurden erstmals für den Zug GW 86 die Dieselloks 2095.08 und 09 zwischen Waidhofen und Kienberg-Gaming im regelmäßigen Plan eingesetzt. Damit kam mit dem Sommerfahrplan 962 nach sechs Jahrzehnten das Ende des planmäßigen Dampfbetriebes auf der Bergstrecke und der gesamten Ybbstalbahn. Nur mehr während der Revision der Dieselloks setzte man noch einige Zeit Dampfloks ein. Die entbehrlichen Dampfloks wurden in Obergrafendorf abgestellt oder verschrottet; die Einrichtungen der Dampftraktion wie Wasser- und Bekohlungsanlagen verfielen oder wurden abgetragen.

Auch der Bahnhof Pfaffenschlag verlor seine zeitweilige Bedeu-

tung und wurde zur unbesetzten Station mit einem Ladegleis degradiert. Waren bis 1960 noch Güterzüge mit Holz von Pfaffenschlag nach Kienberg üblich, so verlud man danach Stämme und Schnittholz in Pfaffenschlag nur noch in Richtung Lunz.

Infolge eines hohen jährlichen Defizits erwogen die ÖBB 1964 erstmals die Ybbstalbahn einzustellen. Der schneereiche Winter führte am 8. und am 19. Februar 1965 dazu, dass Züge - diesmal mit Dieselloks bespannt - zwischen Lunz und Pfaffenschlag in Schneeverwehungen steckenblieben. Die 1968 von den ÖBB ausgesprochene Absicht, die Bahnstrecke Kienberg-Gaming – Lunz am See wegen Unrentabilität einzustellen, schlug in der Region hohe Wellen.

1973 feierte man dennoch das 75-jährige Bestandsjubiläum der Ybbstalbahn. Die aus Gmünd im Waldviertel geliehenen Dampfloks 298.207 und 399.03 führten am 19. März 1973 einen einmalig langen Sonderzug mit 22 Personenwagen (!) von Waidhofen nach Kienberg-Gaming und zurück, der in allen Bahnhöfen festlich empfangen wurde.

1974 brachte der letzte Waldbahnzug von Langau Schnittholz zur Verladung auf die Ybbstalbahn nach Lunz. Der Abschnitt Lunz - Hinterleiten wurde abgebaut, und die Trasse großteils für Straßen- und Wegebau verwendet.

In den Jahren 1977 und 1978 erfolgte eine umfassende Verbesserung des Oberbaus der Bergstrecke: In weiten Abschnitten wurden Stahlschwellen anstelle der Holzschwellen eingebaut. Dadurch konnte die Streckenhöchstgeschwindigkeit zwischen Kienberg und Lunz auf 40 km/h angehoben werden, ausgenommen das kurven- und steigungsreiche Teilstück zwischen km 69 und km 61, wo maximal 30 km/h erlaubt waren.

“Der 7. März 1980 ist”, wie die tet, “der schwärzeste Tag auf der Ybbstalbahn seit ihrem Bestehen. Zwischen Holzapfel und Pfaffenschlag entgleiste bei km 56,4 um 10.30 Uhr die Diesellok 2095.09 und stürzte 70 m tief in das Bett des Bodingbachs ab.” Der Zugführer wurde aus der Lok geschleudert und war auf der Stelle tot. Der Lokführer und der Schaffner erlitten schwere Verletzungen, der junge Verschieber hatte Glück und kam mit leichten Verletzungen davon. Die 30 t schwere Lok wurde total zertrümmert, später

geborgen und wieder aufgebaut.

Nach dem erfolgreichen 75-Jahr-Jubiläum restaurierte der neugegründete Verein "Club 598" in Waidhofen/Ybbs die seit vielen Jahren abgestellte ursprüngliche Ybbstalbahn-Dampflok Yv.2 (ÖBB 598.02) in mehrjähriger Eigenarbeit. Mit ihr kamen ab September 1979 fallweise gutbesetzte Dampfsonderzüge auf die Bergstrecke. Im Güterverkehr und im täglichen Personenplanverkehr hingegen gingen die Beförderungsziffern infolge des rasanten Anstiegs des Straßenverkehrs immer mehr zurück, nicht zuletzt auch deshalb, da auf Österreichs Nebenbahnen - anders als in der Schweiz - keine Modernisierungsmaßnahmen ergriffen wurden. Weder ein Gutachten 1979-80 im Auftrag der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) noch eine Unterschriftenaktion des "Club 598" zur Attraktivierung der Ybbstalbahn mittels moderner Triebwagen konnten das Schicksal der Bergstrecke abwenden.

Am 28. Mai 1988 stellten hier die ÖBB den Gesamtverkehr ein. Der Andrang zu den letzten Fahrten im Mai war sehr groß; allein der Bahnhof Lunz verkaufte in diesem Monat 1.370 Fahrkarten.

Zwei Wochen vor der Einstellung des Gesamtverkehrs auf der Bergstrecke durch die ÖBB fährt am 12. Mai 1988 der von der Diesellok 2095 010-1 gezogene Regionalzug R6935 kurz vor Lunz am See über die Bodingbachbrücke. Foto: Gerhard Drexler

Wiedergeburt als Nostalgie- und Museumsbahn

Nach der Betriebseinstellung auf der Bergstrecke am 4. Juni 1988 beabsichtigten die ÖBB, die Gleise möglichst rasch abzutragen. In der Region kursierten bereits Pläne für die Umgestaltung der Bahntrasse in einen Radwanderweg oder in eine Langlaufloipe. Deshalb war rasches Handeln zur Rettung der Bergstrecke geboten. Mangels anderer Initiatoren unternahm der 1977 in Hirschwang/Rax gegründete Verein "Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen" (ÖGLB) entsprechende Schritte. Anfang 1989 beschlossen der Vorstand und die Hauptversammlung der ÖGLB, um den Erhalt dieser einmaligen Strecke zu kämpfen. Nach vielen Gesprächen mit den Gemeinden Gaming und Lunz sowie dem Land Niederösterreich und zähen, ein Jahr dauernden Verhandlungen konnte im Frühjahr 1990 ein den Vorstellungen der ÖGLB entsprechender Vertrag mit den ÖBB abgeschlossen werden.

Nun begannen die Vorbereitungen für den geplanten Museumsbahnbetrieb. Eine genaue Begehung und Bestandsaufnahme hatte 1989 ergeben, dass der Oberbau in gutem Zustand war, aber diverse von den ÖBB zuletzt abgebauten Eisenbahneinrichtungen (z.B. EK-Lichtanlage bei der B 25 in Kienberg) mussten mühsam wieder hergestellt werden.

Da der Verein infolge seiner langjährigen Sammeltätigkeit über einen großen historischen Fahrzeugbestand verfügt, überstellte man im Mai 1990 zwei Dampfloks (StB 4 „Molln" und NÖLB U.1), sechs Personenwagen und einige Güterwagen von Payerbach-Reichenau über Waidhofen/Ybbs und Lunz nach Kienberg-Gaming.
Am 14. Juni 1990 erfolgte die festliche Eröffnung des Dampfzugverkehrs, und so konnte die neue Museumsbahn "Bergstrecke Ybbsthalbahn" mit einem probeweisen Betrieb an einigen Sommerwochenenden beginnen.

Das Eröffnungsjahr war ein voller Erfolg, sodass im Jahr 1991, in welchem die NÖ. Landesausstellung in der renovierten Kartause Gaming stattfand, ein enorm ausgeweiteter Betrieb an insgesamt 91 Tagen stattfand, den über 14.000 Fahrgäste nutzten. Seither ist der neue "Ötscherland-Express", der nun an jedem Wochenende zwischen Juli und September

verkehrte, eine feste Institution des regionalen Tourismus geworden.

1994 bauten die ÖBB die Gleiskreuzungen im Bahnhof Kienberg-Gaming aus, sodass die Vereinsmitarbeiter ein neues 350 m langes Verbindungsgleis bauen mussten; und anlässlich der Festivität „5 Jahre Museumsbahn“ war die seinerzeit auf der YB beheimatete Lok Bh.1 (jetzt Steiermärk. Landesbahnen, Murau) auf Besuch, und die hauptausgebesserte Uralt-Diesellok 2093.01 wurde in Betrieb genommen.

1996 war es möglich, von den ÖBB das Gütermagazin und zwei Übernachtungszimmer im Bahnhof Kienberg anzumieten. Die Gemeinde Lunz errichtete den Bahnwanderweg von Lunz nach Pfaffenschlag. 1997 konnte die NÖLB endlich mit Hilfe eines Landes- und EU-Förderprojekts die dreigleisige 36 m lange Fahrzeughalle in Kienberg bauen sowie die Verbundlok Uv.1 und einen wertvollen Personenwagen generalreparieren lassen.

1998 stand ganz im Zeichen von „100 Jahre Bergstrecke YB“, viele Veranstaltungen wurden von der Uv.1 und der Yv.2 (Club 598) mit großem Publikumsandrang durchgeführt. Allerdings zeigten sich massive

Am 15. und 16. August 1998 fand anlässlich der Jubiläumsveranstaltung in Lunz eine große Lokparade statt. V.l.n.r.: 2095.09, 399.02, Yv.2, U.1 und „Molln“. Foto: Werner Schiendl

Schäden an den Brückenhölzern des Wetterbachviadukts. Dank einer Sonderförderung des Landes konnten 2001 beide Trestleworkbrücken einer professionellen Generalsanierung unterzogen werden, 2003 folgte die Bodingbachbrücke in Eigenregie und 2010 die Pockau-bachbrücke mit Landesförderung.

Ein betrieblich wichtiger Fahrzeugzugang war 2002 die rumänische dieselhydraulische Lok L 45H-089, als NÖLB 2099.01 bezeichnet, die allerdings erst nach aufwändigen eigenen Reparaturen 2013 in regulären Betrieb genommen werden konnte. Noch viel mehr Arbeit für die Vereinsaktivisten waren umfangreiche Gleisneubauten in Kienberg 1999-2004 und in Pfaffenschlag 2004 sowie die fast immer jährlich stattfindenden Gleisumbauten von Holz- auf Stahlschwellen (bisher insgesamt 3.000 m) in Eigenleistung! Als bisher letzte Neubauten wurden 2004-05 die an das Heizhaus Kienberg anschließende Werkstätte (mit Förderung), 2006 die Holzhalle und 2007 der Draisinenschuppen samt Kohlenplatz und Wasserkran errichtet. Außerdem konnte 2006 das Bahnhofsgebäude Pfaffenschlag im Originalstil von 1898 renoviert werden. Für die Fahrgäste errichtete man drei zusätzliche Bedarfshaltestellen, 2002 „Lunz-Amonhaus“, 2006 „Gasthof zur Paula“ und 2007 „Hühnernest“. Neben vielen eigenen Wagenrestaurierungen, z.B. Ci 256, erfolgen 2007-08 in Fremdleistung die Rekonstruktionen des bosnischen 4.Klasse-Personenwagens E 254, der Ringhoffer-Personenwagen Ci 11 und die beiden Aussichtswagen ex Mariazellerbahn in Rumänien. Die eigenen Mitarbeiter führten in jahrelanger Arbeit die Generalreparatur der Diesellok 2190.01 bis April 2009 und der 2092.01 (ex V 1) 2016 durch.

Leider wurde der Einsatz von drei Dampfloks durch Ablauf von Kesselfristen und Rohrrinnen 2005 beendet, und mangels Sponsoren mussten die „Molln“ und dann 2006 die U.1 abgestellt werden. Gleiches geschah 2016 mit der Uv.1. Und noch ein Unglück verfolgte die Betreiber: Am 30. November 2018 entrollte in Gaming die 2190.01 und stürzte 10 m ab, was zu ihrer schweren Beschädigung führte. Nach Reparatur in Rumänien konnte im April 2019 die U.1 wieder in Betrieb gesetzt werden, benötigte aber noch lange Nacharbeiten.

2010 übertrugen die ÖBB die Bergstrecke eigentumsmäßig an die NÖVOG, die sie prekaristisch der NÖLB überließ. Gleiches erfolgte 2012 mit der Strecke Lunz-Göstling, auf der ab Juli 2013 der Nostalgieverkehr aufgenommen werden konnte. Wegen schikanösen Vorgehens einer Landesbeamtin bei der Verlängerung der Veranstaltungsbewilligung konnte der „Ötscherland-Express“ von September 2014 bis August 2015 nicht verkehren – ein finanzielles Desaster.

Eine positive Entwicklung nahm der systematische Erwerb aller Bahnhöfe der Strecke durch die NÖLB. Im Dezember 2013 konnte der Bahnhof Lunz am See, im Herbst 2014 der Bahnhof Pfaffenschlag und im August 2015 der Bahnhof Kienberg-Gaming angekauft werden. Außerdem wurden als Gegenleistung für Einstellfahrten alle 9 km Stahlschwellengleise von der Firma Plasser maschinell gestopft.

Der Pachtvertrag über die Strecke Lunz – Göstling wurde wegen unterschiedlichen Nutzungsvorstellungen seitens der Gemeinde Göstling ab 1. Jänner 2020 nicht mehr an die NÖLB beendet und 2021 die Gleise bis Stiegengraben abgebaut. 2020 und 2021 musste zwar wegen der Corona-Pandemie der Fahrbetrieb ziemlich eingeschränkt werden, aber die Arbeiten der Aktiven gingen unvermindert weiter, sodass die Diesellok 2093.01 eine Hauptuntersuchung erhielt und einige Fahrzeuge (Kranwagen) revidiert wurden, aber auch notwendige Instandsetzungen an der Strecke vorgenommen wurden.

Im Lauf der Jahre konnte eine Vielzahl von Gastlokomotiven auf der Bergstrecke bewundert werden: 1991 die ÖBB 2091.08, 1998-2000 Dampflok Yv.2, 2000 2091.03 (Club 760, Mauterndorf), 2006 Dampflok 699.103 (ÖGEG, Steyr), 2007 Bh.1 (Steiermärkische Landesbahnen) und 298.102 (ÖGEG), 2008 „Criscior 5“ (CFI Brad), bis steigende Transportkosten dies unmöglich machte.

Aber für in Österreich einmalige Schmalspur-Eisenbahnerlebnisse sorgte unser sächsischer Partnerverein IG Preßnitztalbahn mit seiner Firma Press GmbH, die mit eigenem Straßentieflader bisher zweimal eine IV K, „die“ sächsische Schmalspurlok, zum Einsatz auf der Bergstrecke brachten. 2017 kam die 99-1542-2 zum Jubiläum 40 Jahre ÖGLB nach Kienberg und im September 2020 die

99-568 aus Anlass von 30 Jahren NÖLB. Diese führte allein und zusammen mit der U.1 einmalige und vielbesuchte Dampfzüge über die Bergstrecke.

Summarisch kann man festhalten, dass 2004 der 100.000. Fahrgast und 2018 der 200.000. Fahrgast, beide Male eine Frau, beim Ötscherland-Express begrüßt und geehrt werden konnten. Im heurigen Jubiläumsjahr wird der 220.000 Bahnbesucher erwartet. Aber die Zukunft der Bergstrecke hängt vom Umbau des verbliebenen Holzschwellenbereichs auf Stahl- oder Betonschwellen ab, denn das Holz altert unabänderlich bis zum Moder. Seit 2018 wird das Regionalprojekt Ybbstal von den zuständigen Politikern, technischen und touristischen Fachleuten und Funktionären der ÖGLB bzw. NÖLB entwickelt.

Es sollte nun in die Entscheidungsphase beim Land treten. Wenn nun alle konstruktiv zusammenwirken, können die Bergstrecke und ihre Erhalter/Betreiber optimistisch dem 150-jährigen Jubiläum entgegengehen. ■

Anlässlich des 30-jährigen Jubiläums der NÖLB war 2020 zum zweiten Mal eine sächsiche IV-K zu Gast auf der Bergstrecke. Am 27. Septmeber 2020 beginnen die beiden Dampfloks 99 568 und U.I mit einem Personenzug die steigungsreiche Fahrt von Kienberg-Gaming nach Lunz am See. Foto: Albin Michlmayr

60 Jahre Einstellung des Personenverkehrs auf der L.B.P.-H.

Von Ferdinand Drexler

Am 30. Juni 1963 endete mit dem Personenzug Nr. 31 um 19:15 ab Payerbach Lokalbahn nach 37 Jahren der öffentliche Personenverkehr auf der Lokalbahn Payerbach-Hirschwang. Begeben wir uns auf eine Bilderreise von Payerbach Lokalbahn nach Windbrücke-Raxbahn in Hirschwang.

Am 8. Juni 1958 stehen Triebwagen TW 2 und ein Beiwagen in der ehem. Abfahrtsstelle „Payerbach Lokalbahn" für die Fahrt nach Hirschwang. Foto: Harald Navé

Am 23. April 2005 sind noch Reste des Streckenstücks zur alten Abfahrtsstelle erkennbar. Bald darauf wurden sie bei Bauarbeiten entfernt. Foto: Albert Malli

Am 6. Juni 1961 fotografierte Alfred Luft den Triebwagen TW 2 in der Haltestelle Payerbach Ort. Bis 1927 hieß und seit 1982 heißt sie Payerbach-Lokalbahn.

Am 9. Oktober 2022 stehen Triebwagen TW 1 und Beiwagen BW 21 in Payerbach-Lokalbahn zur Abfahrt bereit. Foto: Alfred Schmutz

Triebwagen TW 1 und Beiwagen BW 11 fahren an einem Sommertag um 1960 in die Haltestelle Kurhaus-Rudolfsbad ein. Foto: Archiv ÖGLB

Triebwagen TW 1 und Beiwagen BW 11 warten am 9. Oktober 2021 in der Haltestelle Kurhaus auf Fahrgäste. Foto: Harald Baminger

Am 15. April 1963 warten im Bahnhof Reichenau ein paar Fahrgäste auf den Personenzug nach Payerbach, für den an diesem Tag Triebwagen TW 2 eingeteilt ist. Foto: Alfred Luft

Am 8. Oktober 2022 ist Triebwagen TW 1 soeben in den Bahnhof Reichenau eingefahren. Foto: Ferdinand Drexler

Am 8. Juni 1958 fährt Triebwagen TW 2 mit einem Beiwagen aus dem Bahnhof Hirschwang Richtung Windbrücke-Raxbahn aus. Foto: Harald Navé

Am 25. Dezember 2020 herrscht im Bahnhof Hirschwang eine triste Stimmung beim Gleisabbau, der am 13. März 2022 abgeschlossen sein wird. Foto: Reinhard Popp

Triebwagen TW 2 hat inzwischen die Endstelle erreicht und anschließend in die Ausweiche zurückgeschoben um den Beiwagen zu umfahren. Foto: Harald Navé, 8. 6. 1958

Am 4. Juli 2021 erinnern in Hirschwang nur mehr Mauerreste an die einst mächtigen Fabrikswohnhäuser. Ein paar Tage später waren auch sie abgerissen. Foto: Florian Strobl

Jahresrückblick 2022

Von Stephan Rewitzer

Der Schwerpunkt bei den Arbeiten auf der Ybbstalbahn lag im Jahr 2022 ganz klar bei den Fahrzeugen - und hier insbesondere bei der Dampflok U.I und bei der Diesellok 2093.01. Aber auch die anderen Fahrzeuge und die Strecke sorgten für das Team für genug Arbeit.

Umfangreiche Reparaturarbeiten an der Dampflok U.I

Im Zuge der zweiten der beiden sehr schönen „Tanago"-Fotofahrten im Herbst 2021 kam es leider unerwartet zu Undichtigkeiten im Bereich des Türringes und die Lok wurde in Kienberg zur weiteren eingehenden Befundung abgestellt.

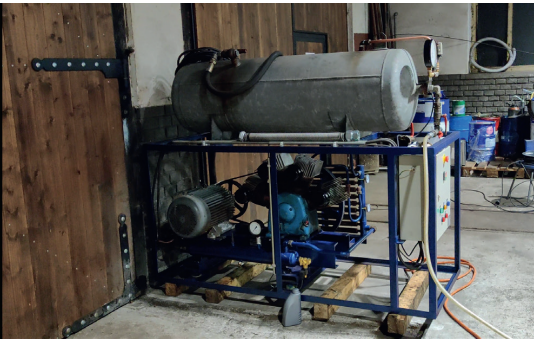
Mit einer Kupfer-Feuerbox haben wir den Vorteil, solche Übergangsbereiche von Stahl auf Kupfer, so wie es auch später beim Neueinbau der Stahlnieten stattfand, durch spezielles Werkzeug verstemmen zu können, was auch durch einen zertifizierten Kesselschmied erledigt wurde.

Nach zwei Einsatzwochenenden zeichnete sich aber die zu hohe Abzehrung, eine reine Abnutzungserscheinung durch die Kraft des in der Feuerbox lodernden Feuers, der Nietenköpfe als Ursache ab, weshalb nur noch der Austausch der betreffenden Kesselnieten als langfristige Reparaturoption in Frage kam.

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

vierachsigen 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.



Der umgebaute Kompressor im Heizhaus in Kienberg. Foto: Thomas Edlinger

Nach Anschaffung neuer Druckluftschläuche und einiger Testläufe wäre dann alles bereit gewesen für die Kesselarbeiten, allerdings löste ständig die Sicherung aus. Die für die Arbeiten erforderliche hohe Förderleistung hat auch einen, für die leider nie richtig ausgeführte Verkabelung des Neubautraktes im Heizhaus, zu hohen Anlaufstrom zur Folge.

Damit mussten vor der endgültigen Inbetriebnahme zunächst ein paar Wochen in Fehlersuche, partieller Neuverkabelung und anderen Arbeiten investiert werden. Die eigenen Druckluft-Kesselwerkzeuge konnten in der Zwischenzeit von Thomas ebenfalls wie die dankenswerterweise vom „Club 598“ geliehenen Werkzeuge auf Vordermann gebracht werden.

Thomas Edlinger beim Austreiben der Nieten der Dampflok U.I.
Foto: Stephan Rewitzer

Nach zwei Wochenenden zeigte sich aber die Widerstandsfähigkeit der Nieten, womit wir den Weg des Aufbohrens der Nieten von außen und innen wählen mussten. Der Grund ist, dass die Schlagkraft der Kesselwerkzeuge so hoch ist, dass die Niete dadurch im Türring aufgeweitet wird, mehr Flächenpassung be-

kommt 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.1 führt ein Verrutschen des Bohrers allerdings zu irreparablen Schäden, womit die Arbeiten langsam und mit großer Vorsicht vonstattengehen. Oft wurden die Arbeiten auch bereits unter der Woche durchgeführt um den Zeitplan halten zu können.

Thomas Edlinger bohrt am 15. Mai die Nieten auf. Foto: Stephan Rewitzer

Mitte Juni konnte die letzte Niete mit dem mittlerweile 6. neuen Ausdornwerkzeug aus dem Feuerlochring entfernt werden. Ein Versatz des Türrings zu den Feuerboxwänden erschwerte uns die Arbeit zusätzlich auf das Erheblichste. Die Funktion des Kessels war dadurch die letzten Jahrzehnte natürlich in keiner Weise beeinträchtigt, aber da die Niete sich beim Einbau durch die immense Kraft der Druckluftwerkzeuge erwünschterweise an ihren Einbauort „anpasst“, war der Ausbau durch diesen Versatz extrem zeit- und kraftaufwendig, denn die Niete sitzt an dieser Stufe fest. In wochenlanger Arbeit wurde daher jede der weiteren elf zu tauschenden Nieten 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.

Der Kessel der U.I mit aufgebohrten und unaufgebohrten Nieten. Foto: Heizhaus Kienberg, 16. Mai 2022, Stephan Rewitzer

Ein paar Nieten lang führte dieser Weg zum gewünschten Effekt, bis unter der großen Druckkraft

das Werkzeug zum Austreiben seinen Dienst versagte. Daher entschlossen wir uns, auch auf der Außenseite die Nietenköpfe zu entfernen und wieder in drei Stufen die Nieten aufzubohren, womit weitere intensive Arbeitswochenenden vergingen.

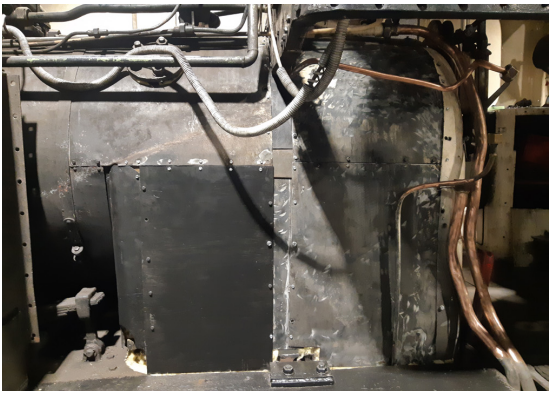
Die Anfertigung der neuen Nietrohlinge erfolgte dann nach Abnahme des Naturmaßes binnen eines Arbeitstages, der Einbau am darauffolgenden Wochenende und konnte mit dem kupferseitigen Dichtstemmen noch am selben Arbeitstag abgeschlossen werden. Die Freude über diese reibungslose und flotte Arbeit währte leider nur eine Nacht lang, denn am Folgetag erfolgte die Druckprobe mit Wasser um die Dichtheit der verstemmten Nietköpfe zu prüfen: An den zwölf neuen Nieten gab es nichts zu beanstanden, doch weitere Mängel traten zutage.

Die Feuerbox einer Dampflok besteht aus einer durch Stehbolzen und Anker verbundenen Außen- und Innenwand, zwischen denen sich das Wasser zur Kühlung der Innenwand und zur Erzeugung des Dampfs 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 ebenfalls erneuert werden. Zunächst fanden die Arbeiten im leicht zugänglichen Bereich des Führerstands statt, aber um zu den seitlichen Stehbolzen Zugang zu gelangen mussten erst umfangreiche Demontagearbeiten an der Lok erfolgen. Der Abbau des Kohlekastens sowie der Kesselverkleidung ging recht schnell, aber für die Arbeiten am Kessel mussten neue Termine mit Kesselschmied und -schweißer gefunden werden.

Die teilzerlegte Dampflok U.I im Heizhaus in Kienberg-Gaming am 16. Juli 2022. Foto: Stephan Rewitzer

Mitte September konnten auch diese Arbeiten erfolgreich abgeschlossen werden: Der Kessel der

U.I war damit wieder vollständig dampfdicht und der Zusammen bau der Lok konnte begonnen werden.



Die Dampflok U.I im Heizhaus Kienberg-Gaming am 26. November 2022. Foto: Stephan Rewitzer.

Der größte und schwerste Teil beim Zusammenbau der Dampflok war der Kohlekasten, der komplett abgebaut werden musste, damit die Erreichbarkeit der seitlichen Stehbolzen gegeben war, um diese tauschen zu können. Normalerweise ist dieser mit mehreren Befestigungspunkten am Außenrahmenblech, auf dem auch das gesamte Führerhaus ruht, sowie mit zwei Metallstreifen zum Wasserkasten hin befestigt. Grundsätzlich wäre also alles schraub- und per Hallenkran abhebbar. Bereits bei den Vorarbeiten zur Demontage hat sich das aber als Trugschluss herausgestellt, denn es wurde bei der Aufarbeitung der Dampflok in Rumänien an vielen Stellen geschweißt anstatt geschraubt, womit wir wie bei unzähligen anderen Stellen in den letzten zwei Jahren wieder nur mit dem Trennschleifer arbeiten konnten und fast alle Teile neu anfertigen mussten.

Da sich der Kohlekasten zum Neubau in großen Teilen in der mechanischen Werkstatt befand, bot sich immerhin gleich die Gelegenheit, den markanten Kohlekastenaufsatz aus ihrer Zeit als 298.51 nach alten Fotografien ebenfalls neu zu bauen und aufzubauen.

Thomas Edlinger beim Schweißen des neuen Kohlenkasten-Aufsatzes der Dampflok U.I. Foto: Stephan Rewitzer

Damit müssen wir in Zukunft bei schweren Plan- oder Fotozügen mit langer Ausbleibezeit keine Kohle mehr im Dienstwagen mitführen und unterwegs mühsam bekohlen. Definitiv am Ende ihrer Lebensdauer waren die Teile der hinter dem Kohlekasten versteckten Kesselverkleidung. Daher mussten wir auch diese erneuern, konnten aber auch diese Arbeit bis Ende November erfolgreich abschließen. Damit sind wir der Wiederinbetriebnahme wieder einen großen Schritt nähergekommen und konnten etliche Punkte auf der noch langen Arbeitsliste streichen. Wir beendeten das Arbeitsjahr an der Dampflok mit der Voraussicht auf einen noch arbeitsintensiven Winter.

Die Dampflok U.I ist fertig für den Zusammenbau. Foto: Stephan Rewitzer

Abschluss der Hauptuntersuchung der Diesellok 2093.01

Die Spurkranzschmierung und der Einbau des Batteriekastens wurden im Frühling fertiggestellt. Anschließend konnte die Lok wieder auf ihre Drehgestelle gesetzt und eine erste kurze Rollprobe vor dem Heizhaus durchgeführt werden.

Der fertig umgebaute Kohlenkasten der Lok U.1. Foto: Stephan Rewitzer

Die nächsten Arbeitsschritte fokussierten sich auf die Türstöcke der Führerstände, was sich aufgrund zahlreicher Ausnehmungen als Geduldsspiel herausstellte, und auf die Trittbretter. Die Aufarbeitung der Sandrohre kam zu einem großen Teil einer Neuanfertigung

derselben gleich und zusätzlich wurden die Sandkästen sowie Schienenräumer angepasst.

Anfang April fand die Hochzeit 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 Spurkranz-Schmieranlage, der Austausch der kleinen Druckluftbehälter, der Anbau von Kleinteilen und die Teilsanierung des tannengrünen Anstriches im Bereich des Unfallschadens aus ÖBB-Zeiten statt.

Nur noch wenige Zentimeter trennen den Lokkasten von den Drehgestellen.
Foto: Stephan Rewitzer

Um diesen vollständig beseitigen zu können bedarf es deutlichgrößerer Arbeiten, die mit einer Neulackierung einhergehen und daher jetzt nicht ausgeführt wurden.

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

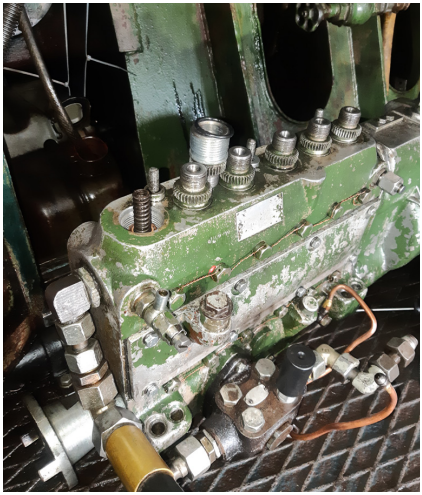
Es konnte damit eindrucksvoll bewiesen werden, dass auch solche umfangreichen Arbeiten in der Werkstätte Kienberg möglich sind, so denn der Wille dazu da ist!

Wartungsarbeiten an der Diesellok 2099.01

Auch an unserem Großdiesel 2099.01 wird regelmäßig gearbeitet, wobei sich hier erfreulicherweise nach den sehr umfangreichen Ausbesserungen in den letzten zwei Jahren die Arbeiten in Grenzen halten.

Im Jahr 2022 wurde bei der Diesellok ein neuer Dieselfilter eingebaut, der Ersatzkompressor eingepasst und angeschlossen sowie der Motor wieder zusammengebaut. Im November wurden noch die Dichtungen der Einspritzpumpe getauscht. Die Montagesituation erwies sich leider als sehr ungünstig, denn es bestand die Wahl zwischen

dem Abbau des Turboladerrohrs oder dem Ausbau der gesamten Einspritzpumpe. Ob man sich neun Stunden über die sehr unvorteilhafte Zugänglichkeit ärgert und dann ein extrem schweres Bauteil heben muss oder gefühlt 50 einzelne Teile abbauen muss, ist eine sprichwörtliche Entscheidung zwischen Pest und Cholera. Es ist jedenfalls motivierend, für Bauteile, welche nicht einmal zehn Euro kosten, mehrere Stunden Schraubarbeit leisten zu müssen. Man kann sich des Eindrucks nicht verwehren, dass die Motorenfirma Maybach offenbar daran interessiert war, die Werkstätten auszulasten.



Die teilweise zerlegte Einspritzpumpe der Diesellokomotive 2099.01. Foto: Stephan Rewitzer, 27. November 2022

Nach dem Abschluss der Reparaturarbeiten wurden am 4. Dezember mit der Diesellok 2099.01 und dem Kranwagen BEW 1 diverse Aufräumarbeiten am Bahnhofsgelände von Kienberg-Gaming durchgeführt. Das bot auch gleich die gute Gelegenheit, die Einspritzpumpe im Dauerbetrieb über mehrere Stunden zu testen.

Strecke von Stiegengraben nach Göstling an der Ybbs abgetragen

Leider wurde seitens der Gemeinde Göstling im Frühjahr 2022 der Abriss des Streckenstücks Stiegengraben - Göstling/Ybbs beschlossen. Dem Verein wurden die Gleisanlagen und die Stellwerks-Einrichtungen des Bahnhofs Göstling/Ybbs für eine weitere Verwendung im Bereich des Bahnhofs Kienberg-Gaming überlassen.

Am 14. Mai 2022 ist der Gleisabbau im Bahnhof Göstling/Ybbs weitgehend fertig. Foto: Ferdinand Drexler

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 und die Weichen für den Transport vorbereitet.

Die Erhaltung des letzten originalen Stellwerks der Ybbstalbahn für die Nachwelt ist dem Verein ein besonderes Anliegen.

Das Stellwerk im Bahnhof Göstling/Ybbs vor dem Abbau. Foto: Stephan Rewitzer

Somit erfolgte im Mai 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 Messinggguss-Schild der Fahrstraßenverriegelung Richtung Kienberg gestohlen! Das historische Stellwerk mit Seilzug-Weichenantrieben wurde zerlegt, beschriftet und komplett in Eigenregie nach Kienberg-Gaming transportiert. Es ist das letzte betriebsfähige 12SA-Stellwerk der Ybbstalbahn, welches damit für die Nachwelt gerettet werden konnte.

Im August wurden vom Grundstückeigentümer bereits die Seilzuggräben und Bahnsteige entfernt und Anfang September fand bereits die Asphaltierung des Radwegs statt. Damit endete die Funktion des Bahnhofs Göstling/Ybbs nach fast 125 Jahren.

Am 13. September 2022 erinnern nur mehr das Bahnhofsgebäude und der Lokschuppen im Hintergrund an die ehemalige Aufgabe des Areals. Foto: Frank Esche

Arbeiten an Brücken, Vegetation und Bahnhofsgebäude Kienberg-Gaming

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

Im Bahnhof Kienberg-Gaming wurden einige Räume neu verputzt und anschließend ausgemalt. Zusätzlich wurde der Bestand an Elektromatierial gesichtet und neu sortiert. Zudem stellt die Rasenpflege im gesamten Bahnhofsareal Kienberg-Gaming angesichts des beachtlichen Areals eine nicht zu unterschätzende Arbeit dar.

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

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.

Die freigeschnittene Unterführung. Foto: Stephan Rewitzer, 11. August 2022

Der Abtransport der gewaltigen Menge an Schnittgut erfolgte in Eigenleistung mit unserem Kran und in Handarbeit über mehrere Arbeitstage. Komplett in Eigenleistung wurden 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, sowie an der Berglehne im Bereich der

Bodingbachbrücke und im Bereich der Eisenbahnkreuzung mit der B25 in Kienberg durchgeführt. Auch hier kamen große Mengen an Schnittgut zusammen, die während des Sommers in weiteren Arbeitstagen mit dem Kran zur Entsorgung gebracht wurden.

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 Hühnernest und Wetterbach haben wir 2021 in einem größeren Bereich Nadelbäume nach Käferbefall fällen müssen und auch bei der Kartause Gaming lagert wegen der Stürme der letzten Jahre große Mengen an Holz. Der Abtransport des Holzes, das bis zur Weiterverarbeitung zu Hackschnitzel und Bauholz im Bahnhof Kienberg zwischengelagert wird, erfolgt in der Regel bei der Heimfahrt von Baustellen um Leerfahrten zu vermeiden. ■

Am 7. August 2022 hält der erste Personenzug der Saison 2022 im Bahnhof Pfaffenschlag. Foto: Lukas Mautner

Jahresrückblick 2022

Von Ferdinand Drexler

Das Team der Höllentalbahn kann auf ein sehr erfolgreiches Jahr sowohl bei der Fahrgastentwicklung als auch bei den Arbeitsleistungen zurückblicken. Gleichzeitig war es für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch ein sehr intensives Jahr, das alle Beteiligten gefordert hat.

Große Fahrgaststeigerung in der Saison 2022

Am 26. Juni begann die planmäßige Betriebssaison auf der Höllentalbahn. Seit dem Sommer 2022 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 wartet ein Dreiwagenzug in der Haltestelle Hirschwang auf die Fahrgäste. Foto: Albin Michlmayr.

Aber auch verschiedene Sonderveranstaltungen wie 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.

Ein besonderer Betriebstag fand am 10. Juli 2022 auf der Höllentalbahn statt: Anlässlich des 45-jährigen Vereinsjubiläums verkehrten an diesem Tag Güterzüge parallel zu den regulären Personenzügen. Die wechselnden Zugzusammenstellungen und die Zugkreuzungen

in Reichenau boten trotz des regnerischen Wetters den zahlreichen Fahrgästen und Fotografen eine kurze Zeitreise zurück in die frühen 1960er Jahre, als noch Güter- und Personenzüge im Regelbetrieb verkehrten.

Zugkreuzung von Triebwagen TW 1 mit BW 21 und E-Lok E 1 mit Bahnmeisterwagen X71 und alten Turmwagen T 1 im Bahnhof Reichenau am 10. Juli 2022. Foto: Johann Püreschitz.

Auch die Herbstmonate September und Oktober waren mit Regel-Betriebstagen und der „Langen Nacht der Museen“ sowie etlichen Sonderfahrten gut gefüllt, was der Bahn einerseits sehr gute Fahrgastzahlen bescherte, andererseits aber die personellen und zeitlichen Ressourcen für Arbeiten abseits vom Betriebsdienst überschaubar bleiben ließen.

Arbeiten an der Fahrleitungsanlage

Im März wurden zunächst als Vorbereitung auf unsere Arbeiten an der Fahrleitungsanlage 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.

Am 6. Juni 2022 zieht die Diesellok V10 einen Güterzug mit Fahrleitungsmasten durch die Thalhofschleife Richtung Payerbach. Foto: Ferdinand Drexler

Bevor allerdings die neuen Masten aufgestellt wurden, setzten

wir sogenannte Mastfüße aus Beton in die Erde, zwei davon aufgrund der Nähe zur Gasleitung unter der fachlichen Aufsicht der „EVN-Netz NÖ“, und schraubten erst auf diese den Mast an. Diese Methode sorgt dafür, dass die Masten keine Feuchtigkeit aus dem Boden aufnehmen können und dadurch länger halten. Beim Setzen der Betonfüße sowie beim Einheben der neuen Masten leistete uns unser Kranwagen in Zusammenspiel mit unserem Bagger wertvolle Dienste.

Bei Haaberg wird am 4. Juni 2022 ein neuer Mastfuß gesetzt. Foto: Florian Strobl

Ende April wurde zudem die Fahrleitung kontrolliert und wieder probeweise eingeschalten. Im Juni wurden anschließend nochmals fünf weitere Fahrleitungsmasten getauscht, alle Fahrleitungsmasten kontrolliert und bei 40 Masten zwischen Payerbach und Reichenau die Verschraubung festgezogen bzw. der Spanndraht nachgespannt.

Jahreswartungen und Sanierungen an mehreren Fahrzeugen

Unser Triebwagen sowie die beiden Personenwagen B11 und B3147 erhielten ihre jährlichen Untersuchungen. Der Triebwagen hat anschließend bei einer Probefahrt seine Funktionstüchtigkeit nach dem elektrischen Umbau im Winter 2021 gezeigt. Der Personenwagen B3147 wurde 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 erstmals nötig war.

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. Bei unserem Stapler mussten für die Bremszylinder Ersatzteile beschafft werden, die nach deren Eintreffen sogleich eingebaut wurden; danach wurden die Bremszylinder entlüftet und eine

Probefahrt verlief erfolgreich, sodass einem Einsatz bei der herbstlichen Arbeitswoche nichts mehr entgegenstand.

Der Bagger mit frisch lackiertem Führerhaus. Foto: Ferdinand Drexler

An unserer Diesellok V2 konnten mit der fachlichen Unterstützung der beiden Ybbstalbahn-Kollegen Michael Kaltenegger und Thomas Edlinger diverse Vorarbeiten zum Zusammenbau erledigt werden. Die Achslagerschalen wurden in einer Fachwerkstätte professionell gedreht und sind bereits wieder in Hirschwang. Die neuen Schmierpolster wurden auch bereits beschafft und eingebaut. Derzeit läuft der Zusammenbau der Diesellokomotive.

Bei unserer Diesellok V10, die aufgrund der Achslagerreparatur der Diesellok V2 im Jahr 2022 den gesamten Arbeitszugverkehr alleine bewältigen musste, waren neben den routinemäßigen Wartungen zwei wichtige Arbeiten durchzuführen: Der Starter wurde ausgebaut, zerlegt und komplett gereinigt und das Fahrzeug erhielt zudem neue Batterien. Als zweites wurden die beiden Antriebsketten der Diesellok getauscht. Dafür wurden die alten Ketten genau vermessen, anschließend in einem Wälzbetrieb neue Ketten bestellt und Anfang November eingebaut.

Die Sanierungsarbeiten am Aggregatwagen Gc250, am Beiwagen Nr. 11 und am L.B.P.-H.-Güterwagen Owa 321 gingen 2022 stetig voran.

Sanierungsarbeiten am Aggregatwagen Gc250. Foto: Albin Michlmayr, 27.3. 2022

Beim Güterwagen Gc250 wurden mit dem Einsetzen der wärmeren Temperaturen im Frühling die Entrostung und

und Grundierung fertiggestellt. Inzwischen sind die Lackarbeiten am Wagenkasten mit Ausnahme der Lasierung des Bodens der Bremserbühne fertiggestellt.

Beim Beiwagen Nr. 11 wurde der Altlack der Innendecke abgeschliffen und diese anschließend grundiert. Danach wurden die neuen Kabel fertig eingezogen und die Innendecke weiß lackiert.

Am 7. November streicht Albert die Innendecke des L.B.P.-H.-Beiwagens Nr. 11. Foto: Florian Strobl

Als nächster Sanierungsschritt erfolgte die Montage der originalen Lampenkörper und der aufgearbeiteten Schalter. Derzeit wird an der Sanierung der hölzernen Gepäckablagen gearbeitet.

Bereits kurz nach der Probefahrt des originalen L.B.P.-H.-Güterwagens Owa 321 am 2. April 2022 wurde mit der Sanierung dieses für die Lokalbahn historisch wertvollen Güterwagens begonnen. Die letzten vorhandenen Bretter der Stirnwände und des Bodens wurden entfernt und anschließend wurden einzelne verbogene Stellen, die noch aus der Zeit des Be- und Entladens während des regulären Güterverkehrs stammten, ausgebogen.

Nach Saisonende wurde als nächster Schritt der Wagenkasten angehoben und die beiden Drehgestelle ausgebunden, um eine Entrostung und Neulackierung durchführen zu können. Inzwischen sind die Schmierpolster der Achslager repariert und ein erster Teil des Wagenkastens bereits entrostet und grundiert.

Ein Teil des Wagenkastens vom Güterwagen Owa 321 ist am 4. Dezember 2022 bereits grundiert. Foto: Ferdinand Drexler

Umfangreiche Gleisbauarbeiten auf der Strecke

Ein beständig großer Anteil unserer Erhaltungsarbeiten wurde auch 2022 für den Gleisbau aufgewendet. Die Schwerpunkte lagen dabei einerseits auf dem Bereich der Umsetzanlage Hirschwang und andererseits auf den Streckenabschnitt zwischen km 3.1 und km 3.3.

Albert und Erich am 6. November 2022 beim Gleisabbau in Hirschwang. Foto: Florian Strobl

Im Bereich des seit 2006 nicht mehr regulär befahrenen Restabschnittes des direkt an die Papierfabrik angrenzenden ehemaligen Bahnhofs Hirschwang wurden die letzte Weiche sowie die restlichen Gleise bis zur Weiche 4 abgebaut und teilweise eingelagert. Das Gleis wird in verkürzter Form – der zukünftige Prellbock wird sich direkt vor der Querung mit der Forststraße vor dem ehemaligen Bahnhof Hirschwang befinden – als Abstellgleis wiedererrichtet. Auf dem neu zu bauenden Abschnitt wurden die Altschwellen entsorgt und nach dem Herstellen des Planums mit dem Auslegen der neuen Schwellen begonnen. Zusätzlich erfolgte auf dem kurzen Verbindungsgleis zwischen Weiche 4 und Weiche 5 ein Einzelschwellentausch.

Am 10. Mai erhielt die Höllentalbahn 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.

Der abladebereite LKW mit Schwellen in Hirschwang. Foto: Ferdinand Drexler

Die Schwellen dieser Lieferung sind für die Gleisbaustelle zwischen km 3.1 und km 3.3 vorgese-

hen. Sie wurden in der Herbst-Arbeitswoche im November geschnitten und zur künftigen Einbaustelle transportiert. Anschließend wurde das Gleis abgebaut und die Altschwellen zusammen mit jenen aus Hirschwang in zwei Containern einer fachgerechten Entsorgung zugeführt.

Bei der Querung Prießnitzgasse war es aufgrund der Lage des Schienenstoßes erforderlich, bei den ersten sechs Schwellen einen Einzelschwellentausch durchzuführen, da ein Abbau des Gleises dort nicht möglich war; auch diese Arbeit konnte bereits erledigt werden. Inzwischen wurde auch bei dieser Gleisbaustelle das Planum vorbereitet und anschließend mit dem Auslegen der neuen Schwellen begonnen.

Ungewohnt sieht das Streckenstück am 20. November 2022 nach dem Abbau des Gleises aus. Links liegen bereits die neuen Schwellen bereit. Foto: Albert Malli.

Ende Juli und Mitte November erhielten wir in zwei Teilen eine Lieferung gebrauchter Betonschwellen aus dem Pinzgau. Ein großer Teil der im Juli gelieferten Schwellen wurde etappenweise bis Mitte September zwischen der Haltestelle Kurhaus und km 1,5 als Vorarbeit für eine kommende Gleisbaustelle ausgelegt.

Kurz vor der Haltestelle Kurhaus werden am 17. September Betonschwellen abgeladen. Foto: Ferdinand Drexler

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.

Neue Bahnsteigkanten und Gebäudesanierungen

Der bereits bei den Haltestellen Kurhaus und Haaberg durchge-

führte Austausch der Holzschwellen-Bahnsteigkanten wurde bei der Haltestelle Hirschwang fortgesetzt: Mit den (aktuell) letzten dafür passenden Betonplatten konnte ca. ein Viertel der Bahnsteigkante in der bewährten Weise saniert werden.

Am 5. Juni sind bereits die ersten Betonplatten am Bahnsteig in Hirschwang verlegt. Foto: Albin Michlmayr

In den Haltestellen Kurhaus, Haaberg und Hirschwang war es zudem 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.

Bei der Gebäudeerhaltung konnten die Fenster des Bahnhofsgebäudes Payerbach-Lokalbahn fertig gestrichen werden, womit ein bedeutender Schritt zur längerfristigen Sanierung des Gebäudes erreicht wurde. Außerdem erfolgte vor der Remise in Hirschwang der Austausch des alten, bereits undichten Entwässerungsrohres gegen ein neues aus Kunststoff bei gleichzeitig verbesserter Ausrichtung des Ablaufs.

Weitere Streckenarbeiten im Jahr 2022

Wie jedes Jahr musste auch 2022 regelmäßig am Freischnitt des Lichtraums der Bahn sowie der Gebäude gearbeitet werden. Die in diesem Jahr durchgeführten Arbeiten erstreckten sich auf die Bereiche bei der Remisenzufahrt, zwischen den Haltestellen Hirschwang und Haaberg, in Reichenau im Bereich von Gleis 2, unterhalb der Kurhausbrücke, entlang der sogenannten Payerbacher Rampe neben der Südbahnstrecke sowie rund um die ehemalige Laderampe in Payerbach und rund um das Bahnhofsgebäude Payerbach.

Dank ausgezeichneter 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 Dieselok V2 „eingesperrt“ ist.

Am 30. März erhielt die Höllentalbahn eine Lieferung von weiteren Betonplatten. 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.

Am 14. Oktober nahmen wir auf Einladung der Freiwilligen Feuerwehr Reichenau an einer Nachtübung teil. Übungsannahme war die Bergung von zwei verletzten Personen bei Nacht aus dem Triebwagen der Höllentalbahn in der Haltestelle Kurhaus. Diese Übung bot für beide Seiten die Gelegenheit zum Sammeln von wertvollen Erfahrungen in einem solchen Ernstfall, zu dem es hoffentlich nicht kommen wird. ■

Vorsichtig wird Florian am 14. 10. 2022 von der Feuerwehr aus dem Triebwagen TW 1 getragen. Foto: Ferdinand Drexler

Der Musik-Express hält während einer Musikdarbietung in der Thalhofschleife. Foto: Ferdinand Drexler, 27. 8. 2022

Die Preßnitztalbahn in Sachsen

Von Jörg Müller

Im Jahr 2023 jährt sich die Gründung der Interessengemeinschaft (IG) Preßnitztalbahn zum 35. Mal. An seinem Gründungsdatum 17. Oktober 1988 als eine Untergliederung im Kulturbund der damaligen DDR hält der Verein fest, auch wenn im November 1990 eine formale Neugründung auf Basis des nach Herstellung der deutschen Einheit geltenden Vereinsrechts erforderlich wurde. Damals war die Preßnitztalbahn aber eigentlich schon Geschichte. Das dachten sich zumindest ziemlich viele Menschen …

Eine Schmalspurbahn zur Erschließung der Mittelgebirge

Im Königreich Sachsen gab es im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts, wie in vielen anderen Regionen Deutschlands zu dieser Zeit auch, eine enorme wirtschaftliche Entwicklung. Nicht zuletzt der netzartige Ausbau von Haupt- und Nebenbahnen sorgte in dieser Zeit vielerorts erstmals für eine verkehrstechnisch gute Erschließung. Einerseits wurden damit Verbindungen für Menschen zu den bereits entwickelten Wirtschaftszentren geschaffen, andererseits entstand lokal eine ausgeprägte mittelständische Wirtschaft abseits dieser Zentren mit eigenen Transportbedürfnissen. Doch insbesondere die Mittelgebirgsregionen des Erzgebirges drohten alsbald den Anschluss an diese Entwicklung zu verlieren. Deshalb begannen die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen ab 1882, von Regelspurstationen abgehende Sekundärbahnen zu errichten. Für diese zudem über kleinere Bahnknoten miteinander verbundenen Linien in der einheitlichen Spurweite von 750 mm galten überall dieselben Bau- und Fahrzeugbeschaffungsgrundsätze.

1892 wurde auch das Tal von Preßnitz und dem Jöhstädter Schwarzwasser zwischen Wolkenstein und Jöhstadt mit einer solchen schmalspurigen Eisenbahn über 23 Kilometer Streckenlänge erschlossen. Aufgrund ihrer Tallage am Rande verschiedener Verwaltungsgebietskörperschaften (Marienberg und Annaberg) entwickelte sich kein direktes auf die beiden Streckenendpunkte konzentriertes Personenbeförderungsbedürfnis, wie es bei vielen anderen Bahnen der

Fall war. Der Leistungsschwerpunkt der Strecke lag bis zur Streckeneinstellung auf dem Gütertransport und dem Berufsverkehr zum größten Unternehmen im Tal, der „dkk“-Kühlschrankfabrik in Niederschmiedeberg. Insbesondere dieses Unternehmen war auch für den Erhalt der Bahn bis 1986 im unteren Abschnitt verantwortlich, da Huckepack auf Rollfahrzeuge geladene gedeckte Güterwagen für den Abtransport der Kühlschränke sorgten – ein Großteil davon wurde bekanntermaßen in die Bundesrepublik Deutschland exportiert.

Nur selten gab es im Bahnhof Steinbach so viel Zaungäste wie bei dieser Sonderfahrt des DMV der DDR am 3. Mai 1980. Foto: Hans Glodschei

Erst in den 1980er Jahren erlangte die Preßnitztalbahn unter Eisenbahnfreunden einen gewissen Ruf als Geheimtipp, da sich hier seit Jahrzehnten der ursprüngliche Betriebsablauf mit dem ausschließlichen Einsatz der Dampfloks der sächsischen Gattung IV K und ein verschlafener Charme aus anderswo längst vergangenen Zeiten erhalten hatte. Zudem war die baldige Einstellung zu erwarten, da die Preßnitztalbahn nicht in die Liste der in der DDR aus kulturhistorischen Gründen zu erhaltenden Schmalspurbahnen aufgenommen wurde. Größere Investitionen in die Erhaltung der Gleisanlagen und Brücken waren bereits viele Jahre ausgeblieben, so dass der Bauzustand keinen langfristigen Betrieb mehr erwarten ließ.

Widerstand gegen den Abbau der Bahn

Bereits mit dem Aufkommen erster Gerüchte über eine baldige Einstellung der Preßnitztalbahn Ende der 1970er Jahre begann sich lokal Widerspruch unter der Bevölkerung zu formieren. Zumeist versuchten Einzelpersonen über das einzige in der DDR legale Protestmittel, einem als Eingabe oder Beschwerde formulierten Widerspruch, mit Argumenten

für den Erhalt der Bahn Gehör zu finden. Punktuelle Initiativen von gemeinschaftlichen Petitionen wurden durch die Behörden und den Sicherheitsapparat schnell „behandelt“ und den vermeintlichen Rädelsführern drastische Konsequenzen gedroht. Viele derartigen Aktivitäten sind tatsächlich erst nach 1990 bekannt geworden, da es kaum Möglichkeiten der Vernetzung gab. Die einzig mögliche Organisationsform war die späte Gründung der „IG Preßnitztalbahn“ im Kulturbund, dem zu dieser Zeit noch die größte „Staatsferne“ (wenn dieser Begriff überhaupt passend ist) zuzuordnen war. Allerdings war die Bahn zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr existent.

Während auf dem Abschnitt zwischen Wolkenstein und Niederschmiedeberg noch die letzten Betriebstage stattfanden, versank der Lokschuppen in Jöhstadt bereits in einen Dornröschenschlaf. Foto: Martin Stephan, 7.10.1986

Doch die Proteste hatten keinen Erfolg, der Einstellungsprozess wurde scheibchenweise durchgezogen. Ab November 1982 wurde zwischen Niederschmiedeberg und Jöhstadt die Beförderung von Rollfahrzeugen mit regelspurigen Güterwagen eingestellt. Der nächste Schnitt fand dann am 13. Januar 1984 mit der vollständigen Einstellung des Betriebes zwischen Niederschmiedeberg und Jöhstadt statt. Bis zum 30. September 1984 verblieb auf dem Reststück zwischen Wolkenstein und Niederschmiedeberg noch der Personenverkehr bestehen. Der noch erforderliche Güterverkehr für das Kühlschrankwerk endete am 21. November 1986 mit dem letzten Güterzug bzw. am 3. Dezember 1986 mit einer allerletzten Fahrt auf der Strecke zur Abholung eines noch in Niederschmiedeberg verbliebenen Gepäckwagens.

Damit sollte nach offizieller Zielstellung auch die Geschichte der Preßnitztalbahn beendet sein. Sie war damit die einzige Schmalspurbahn in der DDR, an der es keine einzige offizielle Abschiedsfeier gegeben hatte. Alle Termine der genannten Einstellungsphasen wurden bewusst

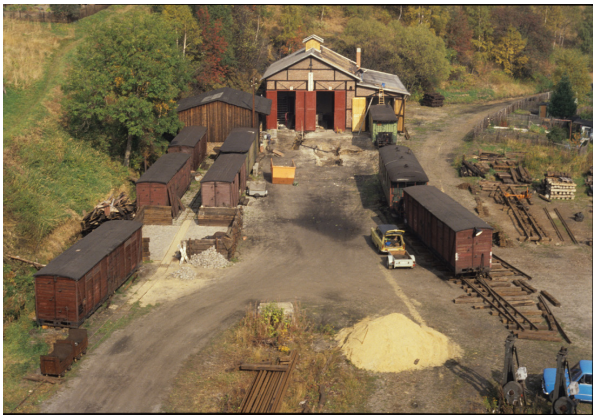
nur kurzfristig vorher bekannt gegeben und nur durch den Austausch unter den Eisenbahnfreunden überhaupt überregional bekannt. Abschiedslosungen an den Loks wurden teils geduldet, teils aber auch durch übereifrige Mitarbeiter der Sicherheitsorgane entfernt.

Demontage abgeschlossen, doch auch 1990 bot sich im Preßnitztal an vielen Stellen solch ein Bild eines unvollständigen Rückbaus, während die Natur langsam vom früheren Gleisbett Besitz ergriff. Foto: Jörg Müller, 25. November 1990

Den Rückbau der Strecke kann man nur als organisatorisches Chaos bezeichnen. Ungeklärte Zuständigkeiten zwischen verschiedenen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn und langwierige Entscheidungs- und Zustimmungsprozesse verzögerten den Streckenabbau mehrfach. In dem Bemühen, Fakten zu schaffen, wurde im Herbst 1985 ein

Den Rückbau der Strecke kann man nur als organisatorisches Chaos bezeichnen. Ungeklärte Zuständigkeiten zwischen verschiedenen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn und langwierige Entscheidungs- und Zustimmungsprozesse verzögerten den Streckenabbau mehrfach. In dem Bemühen, Fakten zu schaffen, wurde im Herbst 1985 ein Bahnübergang zwischen Steinbach und Schmalzgrube überteert. Damit war ein geordneter Rückbau mittels Arbeitszug in diesem Abschnitt ausgeschlossen. Ab Sommer 1985 wurde im Streckenteil zwischen Niederschmiedeberg und Steinbach in Teilabschnitten mit einem Bauzug mit Dampflok demontiert. Vielfach blieben kurze Gleisabschnitte auch liegen. Teilweise wurden Brückenüberbauten an Ort und Stelle zerschnitten und als Schrott abgeführt, benachbarte Brücken blieben aber aus unerfindlichen Gründen erhalten. Bis Ende 1986 war der Abschnitt zwischen Oberschmiedeberg und Jöhstadt demontiert. Im Sommer 1987 wurden die Arbeiten in anderen Teilabschnitten fortgesetzt. Aufgrund der frühzeitig entfernten Anbindung des

Bahnhofes Wolkenstein über das Dreischienengleis ins Preßnitztal arbeitete man nun mit einer aus Schmiedeberg (von einer an der Weißeritztalbahn gelegenen Werkbahn) geliehenen Diesellok von der Station Großrückerswalde aus. Im August und September 1988 wurden sogar Hubschrauber eingesetzt, um Gleisjoche für eine spätere Nutzung auf der Schmalspurbahn Cranzahl – Oberwiesenthal zu gewinnen. Aufgrund der zu erwartenden Transportkosten verblieben die Stapel der Gleisjoche dann aber auf dem Gelände der ehemaligen Haltestelle Streckewalde. Währenddessen erfolgte in Jöhstadt nach Abriss des Güterbodens dann ab 1987 die Errichtung eines Wohnblocks, 1986 in Schmalzgrube der Bau einer Lagerhalle und 1988 in Steinbach der einer Kindertagesstätte auf den ehemaligen Bahnhöfen.



Im Sommer 1990 begannen erste Arbeitseinsätze am Lokschuppen in Jöhstadt, bis Herbst 1991 war die Sanierung des Gebäudes weitgehend abgeschlossen. Foto: André Marks, 12. 10. 1991

Zum 30. September 1989 wurde offiziell der Abschluss von Demontage und Bergung des Schrottes gemeldet – um zum 40. Jahrestag der DDR eine Erfolgsmeldung verkünden zu können. Dass beim späteren Wiederaufbau auch vielfach Altmaterial von der Strecke wie die Gleisjoche aus Streckewalde Verwendung fand, lässt die Ironie dieser Meldung erkennbar werden.

Die Aktivitäten einer Gruppe von jugendlichen eisenbahninteressierten Heimatfreunden um die Brüder Ralf und Detlef Böttrich aus Großrückerswalde ab 1986 hatten mit Fortschreiten der Einstellung des Betriebes und des Rückbaus der Strecke ihren Fokus auf den Erhalt einer Erinnerungsstätte an die Preßnitztalbahn im Bahnhof Großrückerswalde nach dem Vorbild von Geyer (im früheren Thumer Schmalspurnetz). Doch erst fehlende Kapazitäten zum Abtransport der vom Rückbau in dieser Station

zurückgebliebenen zwei Wagen und später dann die sich abzeichnenden politischen Umbrüche brachten eine positive Wendung. Nachdem im Frühjahr 1990 der Stilllegungsbeschluss für die Schmalspurbahn Zittau – Kurort Oybin/Kurort Jonsdorf aufgehoben wurde, nutzten die zu dieser Zeit noch weniger als zwei Dutzend zählenden Vereinsfreunde die Feier zum 100. Jubiläum der Zittauer Schmalspurbahnen im Mai 1990 für eine gute Verbreitung ihres Aufrufs zum Wiederaufbau der Preßnitztalbahn. Dieser zog – auch durch mediale Verbreitung über die in den letzten Monaten der DDR auch dort erhältliche Eisenbahnliteratur „aus dem Westen" – in den folgenden Monaten immer mehr Interessierte nach Jöhstadt.

Mit der Heimkehr der ersten vom Verein erworbenen Dampflok 99 1568-7 am 10. Januar 1992 kam ein wesentlicher Motivationsschub für die Aktiven hinzu. Foto: Jörg Müller

Der (Wieder-)Aufbau einer Schmalspurbahn

Am 12. Januar 1990 zahlte sich das beharrliche Bearbeiten der zuständigen Stellen der Deutschen Reichsbahn endlich aus und die auf dem Gelände in Großrückerswalde vom Rückbauzug verbliebenen beiden Fahrzeuge und die Anlage wurde in die Obhut der IG Preßnitztalbahn im Kulturbund der DDR übergeben. Damit hatte der Verein ein erstes Domizil und erste Arbeitseinsätze widmeten sich dem Bestandserhalt. Nachdem die letzte Kommunalwahl in der DDR Anfang Mai auch in Jöhstadt einen neuen Bürgermeister auf den Amtsstuhl gebracht hatte, wurde dem Verein der zu dieser Zeit nur noch als Ruine zu bezeichnende ehemalige Lokschuppen und das Gelände bis zu dem seit 1989 bewohnten Wohnblocks zur Nutzung angeboten. Schnell konzentrierten sich weitere Arbeitsaktivitäten auf dieses Areal und von Woche zu Woche konnte ein Zuwachs an interessierten Mitstreitern verzeichnet werden. Einige Monate schwelte ein Disput zwischen den Aktiven. Einige strebten einen schnellen „Gesamtwiederaufbau" der 23 Kilometer

langen Strecke an, andere dagegen sprachen sich zunächst für eine Wiederherstellung bis Schmalzgrube auf vier Kilometern Länge mit einer Option der Verlängerung bis Steinbach aus. Mit der vollzogenen Neugründung und Satzungsaufstellung im November 1990 und der Wahl eines neuen Vorstandes war dieser Richtungsstreit aber zügig entschieden und der Aufbau der Museumsbahn folgt seitdem realistisch möglichen Zielstellungen.

Jedes Jahr konnte von 1993 an zu Pfingsten ein weiteres Stück der Museumsbahnstrecke in Betrieb genommen werden, im Mai 1996 wurde am neuen Haltepunkt Forellenhof noch intensiv gebaut. Foto: Jörg Müller, 19. Mai 1996

Damit verbunden waren auch Weichenstellungen mit strategischen Grundlagen, die heute noch die Außenwirkung und das Selbstverständnis der Preßnitztalbahn bestimmen. Das angestrebte Erscheinungsbild der Museumsbahn im Stil der 1970er und frühen 1980er Jahre ist klar darauf zurückzuführen, dass dies in diesen Anfangsjahren für viele Aktive noch aus eigener Erinnerung dem Charakter einer Schmalspurbahn entsprach. Gleichzeitig wurde ein hoher eigener Qualitätsanspruch gesetzt, der nicht auf schnelle Effekte, sondern auf langfristigen Substanzaufbau ausgerichtet ist. Dies mussten die Aktiven mit Aufbau, Wiederabriss und anschließendem nochmaligen Neuaufbau mehrfach auf die harte Tour erfahren. Damit einher ging auch die Neubeschaffung der Fahrzeuge nach einfachen, aber klaren Regeln: Genommen wird, was die sächsischen Schmalspurbahnen repräsentiert und dem eigenen Anspruch nach Machbarkeit der Umsetzung genügte. Mit der Möglichkeit, im November 1991 zwei Dampflokomotiven der sächsischen Gattung IV K von der Deutschen Reichsbahn erwerben zu können, bekam das Projekt zum Aufbau der Museumsbahn einen gewaltigen Schub, so dass zu Pfingsten 1992 beim Bahnhofsfest aus Anlass „100 Jahre Preßnitztalbahn“ über 7000 Besucher nach Jöhstadt

kamen, um sich vom Neuanfang der Schmalspurbahn überzeugen zu können. Da waren gerade sechs Jahre vergangen, dass die alte Preßnitztalbahn an ihrem scheinbaren Ende angelangt war.

Am 2. Oktober 2021 stand erstmals seit Januar 1984 wieder eine Dampflok mit Zug vor dem Bahnhofsgebäude in Jöhstadt. Noch steht der Wohnblock auf dem ehemaligen Bahnhofsgeländes. Foto: Thomas Poth, 2. Oktober 2021

Aufbau und Betrieb mit Langfristperspektive

Zwischen 1992 und 2000 wuchs die Streckenlänge der Museumsbahn fast in jährlichem Takt, wobei auch immer ein besonderes Augenmerk auf der ansprechenden Gestaltung der Anlagen im Umfeld lag. So wurden die Bahnhöfe in bestmöglicher Anlehnung an die originale Ausstattung aufgebaut. Parallel dazu wuchs der Fahrzeugpark kontinuierlich.

Dies veranlasste den Verein, auf einer alten Industriebrache an der Strecke eine moderne Ausstellungs- und Fahrzeughalle zu errichten. In dieser werden seit der Fertigstellung 2005 auch viele Instandsetzungsarbeiten an den Wagen ausgeführt, während sie zu diversen Veranstaltungen regelmäßig für Ausstellungen und kulturelle Events zur Verfügung steht.

Rund 35 000 Fahrgäste werden jährlich an rund 120 Betriebstagen der 8,5 Kilometer langen Museumsbahn durch einen mit einer der sechs vorhandenen Dampfloks gezogenen Züge befördert.

Seit nunmehr über zehn Jahren konzentrieren sich die Arbeiten auf die Fertigstellung des Bahnhofes in Jöhstadt – in mehreren Bauabschnitten wurde bereits um den Wohnblock herum gebaut und über einem Regenwassersammler eine unsichtbare Brücke errichten. Nach den aktuellen Planungen soll dieser seit 2013 im Eigentum des Vereins befindliche, 33 Wohneinheiten umfassende Plattenbau bis spätestens 2027 beseitigt und ein an der originalen Gleislage orientierter Bahnhof entstanden sein. Dass dann noch lange nicht Schluss

mit dem Aufbau der Preßnitztalbahn ist, wird mit dem unlängst begonnenen Aufbau des Bahnhofes in Oberschmiedeberg deutlich. Zum Einsatz kommt dort übrigens altbrauchbares Schienenmaterial von der Waldenburgerbahn in der Schweiz. Bis 2030 plant der Verein aktuell die Wiederinbetriebnahme des nächsten Streckenabschnittes zwischen Oberschmiedeberg und Steinbach – dann wird die Bahn wieder zwischen den Streckenkilometern 13,38 und 23,23 verkehren. ■

Für eine detailliertere Darstellung wird auf das Buch „Wolkenstein - Jöhstadt | Mit der Preßnitztalbahn unterwegs | 1892 - 1986“ aus dem Verlag „edition bohemica“ verwiesen, das exklusiv im „Preß‘-Shop“ unter shop.presskurier.de erhältlich ist.

Aktuelle Nachrichten und weiterführende geschichtliche Informationen: www.pressnitztalbahn.de

Zur 20-Jahrfeier der Gründung der IG Preßnitztalbahn lud der Verein 11 Gastloks zu den drei vereinseigenen Loks der Sächsischen Gattung IV K ein.
Foto: Jörg Müller, 1. Oktober 2008

Seit 40 Jahren kein Güterverkehr mehr auf der L.B.P.-H.

Von Manfred Flug

Am 11. August 1982 verkehrte der letzte Güterzug der Papierfabrik zwischen Payerbach und Hirschwang. Manfred Flug erinnert sich zurück an die Zeit, in der er selbst noch den regulären Güterverkehr auf der Lokalbahn miterlebt hat.

Als der Personenverkehr auf der Lokalbahn Payerbach-Hirschwang im Jahr 1963 eingestellt wurde, war ich gerade einmal acht Jahre alt. Die Gleise der Lokalbahn führten direkt an unserem Wohnhaus vorbei: Ich wohnte damals ziemlich genau zwischen dem Bahnhof Hirschwang und der Haltestelle Fabrik.

Nach der Instandsetzung durch die ÖGLB stehen die E-Loks E 1 und E 2 am 2.Mai 1981 mit einen Güterzug in Hirschwang. Foto: Hans Strobl

1970 begann ich meine Lehre in der damaligen Neusiedler AG – ab 1973 Mayr-Melnhof Kartonfabrik. Ab 1976 war ich in der Ausrüstung der Kartonfabrik angestellt und hatte daher bis zur Einstellung des Güterverkehrs einen recht guten Überblick.

Wir lieferten zu dieser Zeit große Mengen in den ehemaligen Ostblock (speziell Ungarn, Polen und Tschechoslowakei), sowie in den Übersee-Bereich (Syrien, China etc.).

Diese Mengen wurden alle mit der Bahn versendet und daher im Bahnhof Payerbach umgeladen. Von dort aus ging es in die einzelnen Bestimmungsstädte bzw. in die diversen Häfen (z. B. Antwerpen, Koper oder Ham-

burg). Für diese Transporte wurden uns von den ÖBB entweder 2-achsige oder 4-achsige Güterwagen zur Verfügung gestellt. Um die Paletten von Hirschwang nach Payerbach zu bekommen, musste die Lokalbahn Schwerarbeit leisten: Eine Palette mit Kartonwaren hatte die Abmessung von 70 x 100 x 150 cm und ein Gewicht von ca. 600 kg.
Ein zweiachsiger Güterwagen der ÖBB fasste ca. 34 solcher Paletten und ein vierachsiger Güterwagen die doppelte Menge. Der Karton auf den Paletten war in eine Schrumpffolie eingeschweißt und diese durfte beim Transport nicht aufgerissen werden. Daher wurden sowohl auf den gedeckten, als auch auf den ungedeckten Güterwagen der Lokalbahn die Paletten sehr „großzügig" aufgestellt. Das heißt, es wurden auf einen Lokalbahn-Güterwagen maximal neun Paletten abgestellt. Für einen zweiachsigen Güterwagen der ÖBB waren daher vier Güterwagen der Lokalbahn notwendig, um diesen voll zu bekommen.

Das bedeutete: eine E-Lok (E 1 oder 2 oder 3), vier Güterwagen und drei bis fünf Mann Besatzung (ein Lokführer und zwei bis vier Bremser). Da die Güterwagen der Lokalbahn nur mit Ketten gekuppelt waren, musste auf fast jedem Güterwagen ein Bremser stehen. Man kann sich vorstellen, wie unruhig die Fahrt war. Bei Schlechtwetter wurden die ungedeckten Güterwagen mit Planen zugedeckt, die gedeckten Güterwagen hatten meistens an beiden Seiten eine Plane für solche Zwecke vorgesehen.
In Payerbach wurden die Paletten anschließend von den Lokalbahn-Güterwagen in die ÖBB-Güterwagen umgeladen.

Da wir aber umgekehrt sehr viel Altpapier aus dem ehemaligen

Am 16. Jänner 1977 legt die Diesllok V 4 in Reichenau mit ihrem Güterzug nach Payerbach einen kurzen Aufenthalt ein. Foto: Franz Munsch

Ostblock bezogen, kam das natürlich auch mit der Bahn. Dazu wurde das Altpapier von den ÖBB-Güterwagen auf jene der Lokalbahn umgeladen. Das war dann die Retourfracht nach Hirschwang. Das Altpapier kam in Ballen gepresst und wurde nur mit Draht zusammengehalten – das war's. Man kann sich vorstellen, dass die Anrainer an der Fahrtstrecke von Payerbach nach Hirschwang nicht sehr begeistert waren. Netze und Planen waren selten im Einsatz und die bei Wind durch die Orte fliegenden Altpapier-Reste wurden umgangssprachlich als „Neupack-Vögel" bezeichnet.

Anfang der 1980er Jahre wurde dann immer mehr auf LKW-Verkehr umgestellt und die Erhaltungsmängel der Bahnanlagen nahmen ständig zu. Da keine der 1979 vom Bundesministerium für Verkehr vorgeschriebenen Auflagen erfüllt wurden, wurde der Güterverkehr aus Sicherheitsgründen bescheidmäßig eingestellt.
Am 11. August 1982 war es dann soweit – das Kapitel des Lokalbahn-Güterverkehrs war zu Ende. ■

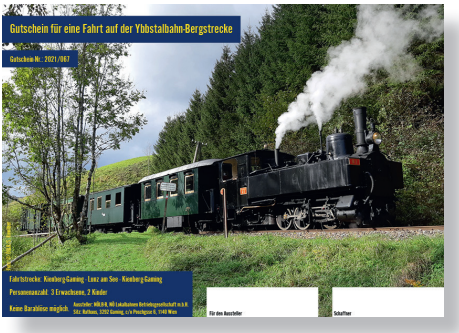
Die Dieselloks V 4 und D 1 führen am 24. September 1976 gemeinsam den Verschub in der Hirschwanger Papierfabrik durch. Foto: Werner Fritthum

Lokalbahn Versand

Bücher, Broschüren & DVDs

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

Neu!

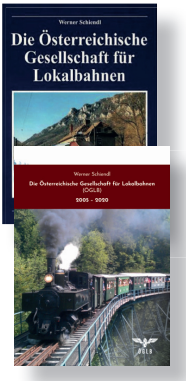


Schenken Sie unvergessliche Erlebnisse mit unseren Museumsbahnen!
Egal ob für Geburtstag, Weihnachten oder andere Anlässe – Gutscheine für Fahrten mit unseren Museumsbahnen sind ein perfektes Geschenk! Genießen Sie beschauliches Reisen mit unseren Dampf-, Diesel- und Elektro-Nostalgiezügen durch einzigartige 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.

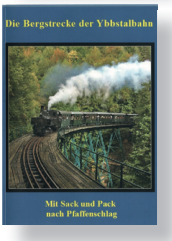
€ 3,50

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

€ 4,00

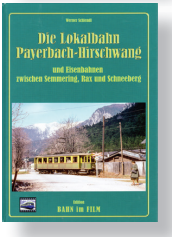
Die Höllentalbahn
Von der Lokalbahn Payerbach-Hirschwang zur Höllentalbahn.
Mit historischen und aktuellen Filmdokumenten.
S/W und Farbe, 54 min, DVD

€ 16,00



Die Bergstrecke der Ybbstalbahn
Die Bergstrecke im Wandel der Zeit, mit außergewöhnlichen Aufnahmen des Ötscherland-Express mit verschiedenen Lokomotiven.
110 min, DVD Video

Verbilligt! € 23,00



Die Lokalbahn Payerbach-Hirschwang und Eisenbahnen zwischen Semmering, Rax und Schneeberg
Nach mehrjährigen Recherchen in diversen Archiven konnte die Geschichte der LBPH neu geschrieben und mit vielen bisher nicht veröffentlichen Bildern illustriert werden.
Weitgehend unbekannt ist auch die bedeutende Rolle dieses Gebiets in verkehrsgeschichtlicher Hinsicht, abgesehen von der epochalen Semmeringbahn Carl von Ghegas: Georg Huebmers erster Tunnel 1820, viele Projekte für eine Eisenbahn von Payerbach über Reichenau bis auf das Raxplateau ab 1880, die leider nicht bis zur Ausführung gediehen, und schließlich die schmalspurige LBPH nach Hirschwang ab 1918, die als Höllentalbahn noch heute fährt.
232 Seiten, 328 Bilder und 55 Pläne

NEU! € 48,00

Alle Preise in EUR inkl. MWSt, zuzüglich € 3,- Verpackungspauschale und Versandspesen laut Posttarif. ÖGLB-Vereinsmitglieder erhalten 10% Ermäßigung (Mitgliedsnummer bei Bestellung angeben), ausgenommen Aktionen und Sonderpreise.
Die Lieferung erfolgt auf offene Rechnung, ein Zahlschein wird beigelegt.

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

€ 18,00

„Nach Hof und Hotzenplotz! Schmalspurbahnen in Mährisch-Schlesien“ Band 14 der Reihe „Durch Böhmens Hain und Flur“ Andreas Petrak setzt zwei Schmalspurbahnen in Mährisch-Schlesien in seinem bewährten Schreibstil ein detailliertes historisches und nostalgisches Denkmal und zeigt mit vielen zeitgenössischen Farbbildern die herbe Schönheit eines vergessenen Landstrichs.

„Die Neuhauser Lokalbahnen. Die Region und ihre Eisenbahnen 1897-1997. Schmalspurig durch Südböhmen“ Band 12/1 dieser Reihe. Dieses Werk von Andreas Petrak setzt sich mit den beiden von Neuhaus (Jindřichův Hradec) ausgehenden 760-mm-Schmalspurbahnen nach Neubistritz (Nová Bystřice) bzw. Wobratein (Obratať) auseinander.

Mitten im Revier, Kohlebahnen um Sokolov/Falkenau
Zwischen Sachsen und Österreich liegt das historische Böhmen, heute Teil von Tschechien.
Dessen Bahnlinien widmet sich seit etlichen Jahren der letzte Reichsbahn-Archivar und jetzige Verleger Andreas W. Petrak mit der bei Kennern beliebten Buchserie „Durch Böhmens Hain und Flur“ seines Verlages edition bohemica.
Petr Beran, Helmut Bribitzer, Petr Rojk

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

je € 39,00

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

€ 40,00

2023

Poschgasse 6, 1140 Wien
Einzelpreis: € 4,-
Für ÖGLB-Mitglieder gratis.

LOKALBAHN - EXPRESS

Periodisch erscheinendes Mitteilungsblatt der
Österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen (ÖGLB)