Infoblatt Nr. 29
des Archiv WGB Industriegeschichte
28. Jänner 2022

Archiv WGB Industriegeschichte

HOCHKÖNIG: Bartz EL9 in Betrieb

VAL GRAVEGLIA (IT): neunte JW-Lok lokalisiert

JW-SPINNE: übersiedelt nach Trumau

RUHRTHALER WIESEL: Prototyp in Österreich

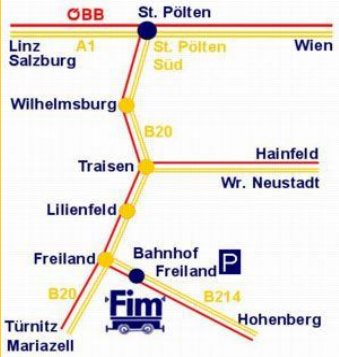
Foto: © Erhard Plosky

Feld- und Industriebahnmuseum

2183 Freiland (NÖ)

Besuchstage 2022 mit Vorführbetrieb

Sonntag 29. Mai 2022	10-16 Uhr, Vorführbetrieb von Feldbahnzügen
Samstag 25. Juni 2022	13-16 Uhr, Vorbereitungsarbeiten
Sonntag 26. Juni 2022	10-16 Uhr, Vorführbetrieb von Feldbahnzügen
Sonntag 31. Juli 2022	10-16 Uhr, Vorführbetrieb von Feldbahnzügen
Samstag 27. August 2022	16-23 Uhr, Besuchsfahrt mit Nachtfahrten
Sonntag 28. August 2022	10-16 Uhr, Vorführbetrieb von Feldbahnzügen
Samstag 24. September 2022	13-16 Uhr, Vorbereitungsarbeiten
Sonntag 25. September 2022	10-16 Uhr, Vorführbetrieb von Feldbahnzügen

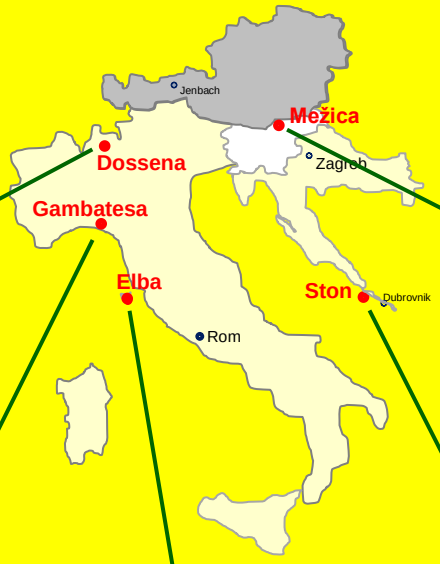


Straßenverbindung
Von St. Pölten (Autobahnabfahrt St. Pölten Süd) über die Mariazeller Bundesstraße B 20 bis nach Freiland. Am Ende der Ortsdurchfahrt Abzweigung nach links auf die Hohenberger Bundesstraße B 214. Hier noch ca. 600 m bis zum Museumseingang auf der rechten Straßenseite.

Feld- und Industriebahnmuseum - seit 1965!

www.feldbahn.at

Reiseziele 2022



MINIERE DI DOSSENA
Italien
I-24010 Dossena
Lombardei, Provinz Bergamo (BG)
www.minieredidossena.wordpress.com

BERGWERK MEŽICA
Slowenien
SI-2392 Mežica, Glančnik 8
Region Koroška (Slowenisch-Kärnten)
www.podzemljnepece.com

MINIERA DI GAMBATESA
Italien
I-16040 Val Graveglia
Ligurien, Provinz Genua (GE)
www.minieradigambatesa.com

MINIERE DI CAPOLIVERI
Italien
I-57031 Capoliveri, Isola d'Elba
Toskana, Provinz Livorno (LI)
www.minieredicalamita.it

SOLANA STON
Kroatien
HR-20230 Ston
Gespanschaft Dubrovnik-Neretva
www.solanaston.hr

Das Archiv **WGB – Verein zur Dokumentation österreichischer Industriegeschichte** verwaltet Fahrzeuge und Gerätschaften sowie Werkstätteneinrichtungen und speziell Archivmaterial verschiedener Eigentümer.

Die Namensgebung „WGB“ führt auf die private „***WGB** – **W**eigl’s**G**arten**B**ahn seit 1968*“ des leider verstorbenen Herrn Walter Weigl zurück. Dessen Garten- und Hausrollbahnmaterial sowie das umfangreiche Archiv waren ausschlaggebend, diesen Verein zu gründen, um das Vermächtnis sowie die angesammelten Objekte und Archivmaterialien gesichert zu sehen; eine engere Zusammenarbeit mit diversen Museen und Sammlungen ist gegeben.

Schwerpunkt der Arbeiten (Forschung, Erhaltung, Renovierung) stellen die Produkte der Jenbacher Werke Tirol (JW) dar.

Die Verzeichnungspolitik des Archiv WGB basiert im Prinzip (bis auf kleine Anpassungen) auf *ISAD (G)*, dem *International Standard of Archival Description (General)*, in der Fassung von 2000 sowie folglich in Anlehnung der Richtlinien für die *Verzeichnung von Archivgut des Österreichischen Staatsarchivs*.

Die Richtlinien für Restaurierung und Konservierung sind festgeschrieben im international gültigen „*Code of ethics*".

Gegenstand der Restaurierung ist die Originalsubstanz des Objekts. Der Begriff ist in der Praxis relativ eindeutig, in der Theorie aber nicht leicht einzugrenzen. Als Original sieht u. a. die moderne Denkmalpflege weder einen Zustand zu einem gewissen Zeitpunkt, noch die „wertvollen“ Anteile am Objekt – wenn auch unstrittig in der Ausführung der Restaurierung solche Wertungen getroffen werden. Streng genommen bezeichnet der Ausdruck schlicht das Werk, wie es sich dem Restaurator im Moment des Restaurierungsbeginns präsentiert. Zu einem der zentralen Arbeitsschritte wird hier die Objektforschung, also die Rekonstruktion der Werkgeschichte. Aus ihr lässt sich im Einzelfall entscheiden, welche Teile unbedingt erhaltenswert sind, welche geopfert werden können und sollen, um den Zustand einer früheren Epoche (Zeitraum/Einsatz) zu ermöglichen, was zu entfernende Verschmutzung und was als Zeitzeugnis erhaltenswerte z. B. Patina des Objekts ist und welche Teile als entstellende Fremdkörper oder irreguläre Veränderung nicht übernommen werden sollen.

Fahrzeuge sind nach neueren Definitionen Objekte der Kulturgeschichte (z. B. Oldtimer). Eine Fahrzeugrestaurierung wird aber nicht unbedingt im Sinne einer Konservierung zu musealen Zwecken durchgeführt, sondern um das Fahrzeug in einem funktionellen Zustand zu erhalten. Geänderte und angepasste Gesetzgebungen bedingen dabei auch technische Veränderungen. Vor ca. 20-30 Jahren wurden Gebrauchsspuren (Patina) weitgehend beseitigt, heute wird nach Möglichkeit auf die Erhaltung von Gebrauchsspuren geachtet.

Die Restaurierung an historischen Kraftfahrzeugen (Schienenfahrzeugen, Automobilen und sonstigen Objekten) kommt immer mehr in der Form einer musealen Restaurierung vor. Verantwortungsvolle Sammler und Museen stellen den Erhalt und die Originalität immer mehr in den Vordergrund. Die Benutzung im ursprünglichen Sinn des Objekts „Fahrzeug“ tritt hier in den Hintergrund, der Erhalt und das Stoppen des Verfalls von unwiederbringlichen historischen Details hat an Stellenwert in den letzten Jahren sehr gewonnen.

Wir sind auch 2022 Mitglied bei:

Museen und Sammlungen Niederösterreich
MUSEUMSMANAGEMENT
Niederösterreich
KULTUR.REGION.NIEDERÖSTERREICH

Bergbau- und Heimatmuseumsverein
Mühlbach am Hochkönig

Jenbacher Museum

MHVÖ
Montanhistorischer Verein Österreich

MUSEUM TIROLER BAUERNHÖFE

Initiative Denkmalschutz

VEF

Feld- und Industriebahnmuseum

Impressum:

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:
Archiv WGB
Verein zur Dokumentation österreichischer Industriegeschichte
ZVR: 242927658

Post: Weißenwolffgasse 41, 1210 Wien
Tel: +43 699 12771157
Mail: info@archiv-wgb.at
Web: www.archiv-wgb.at

Medienzweck: Interne und öffentliche Weitergabe von Informationen über die Tätigkeit und das Betätigungsfeld des Vereins Archiv WGB Industriegeschichte. Redaktion: E. Böckl.

Alle (auch nicht mit dem Urheberrechtshinweis © versehenen) Fotos, Grafiken, Beiträge unterliegen dem Urheberrechtsgesetz (BGBl. Nr. 111 in seiner gültigen Fassung). Links zu anderen Websites wurden sorgfältig ausgewählt; auf deren Inhalte hat das Archiv WGB keinen Einfluss und kann für diese keine Haftung übernehmen. Druck: ExpressPrint

D 8 der Zillertalbahn fährt künftig auf der Stainzer Lokalbahn

Neuzugang beim „Stainzer Flascherlzug“

Nach dem „dampflosen“ Jahr 2021 wird es künftig beim Flascherlzug nur mehr an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen Dampfbetrieb geben. Ausschlaggebend dafür sind die Faktoren Schonung der Dampflokomotive und Verringerung der anfallenden Personalstunden. Da mit der rumänischen L45H für den Dieselbetrieb nur eine leistungsfähige Lokomotive vorhanden war, wurde nach Vermittlung von Eisenbahnfreunden bei der Zillertalbahn wegen des möglichen Verkaufs der abgestellten Lokomotive D 8 angefragt. Dieser Ankauf seitens der Marktgemeinde Stainz als Eigentümerin der Stainzer Lokalbahn wurde im Jänner 2022 realisiert. Um die Kosten hierfür zu kompensieren, wurde im Dezember 2021 die ebenfalls von der ZB stammende Mk 48.2019 von der Stainzer Lokalbahn an ihre Herkunftsbahn im ungarischen Kismaros verkauft, da sie mit ihrer Leistung von rund 200 PS für die Traktion der 10-Wagen-Garnitur des Flascherlzuges nicht geeignet war.

Die D 8 wurde 1967 mit der baugleichen D 9 (bereits 2012 verschrottet) nach Jenbach geliefert und verfügt über einen Traktionsmotor der Type JW 600. Sie ist als drehgestelllose Starrahmen-Lokomotive ausgeführt, bei der die Kurvengängigkeit durch verschiebbare Radsätze nach dem Beugniot-Hebelprinzip verbessert wird. Die Lokomotive wurde mit den Baudaten D-dh, 26615/1967, Type MD18S von Orenstein & Koppel in Dortmund gefertigt.

Die Überstellung von Tirol nach Stainz erfolgte im Zeitraum von 19. bis 21. Jänner 2022 auf einem Straßentieflader. ■

Die Bilder zeigen die Lokomotive nach ihrer Ankunft in Stainz bei der Abladung mit zwei Autokränen und der ersten Fahrt auf den neuen Heimatgleisen im Schlepp der ebenfalls von O&K gebauten Lokomotive Nr. 6 ex Böhler Kapfenberg; Fotos © Alfred Moser

WGB 48 „Jenbach Spinne“ ist nach Trumau (NÖ) übersiedelt

JW DM20V5, FNR 370.560, inventarisiert als WGB 48

Der Transport erfolgte (wie fast immer) durch die Firma Felbermayr; die ”Spinne” wird fachgerecht abgeladen Fotos: © Peter Sens (Lokteam)

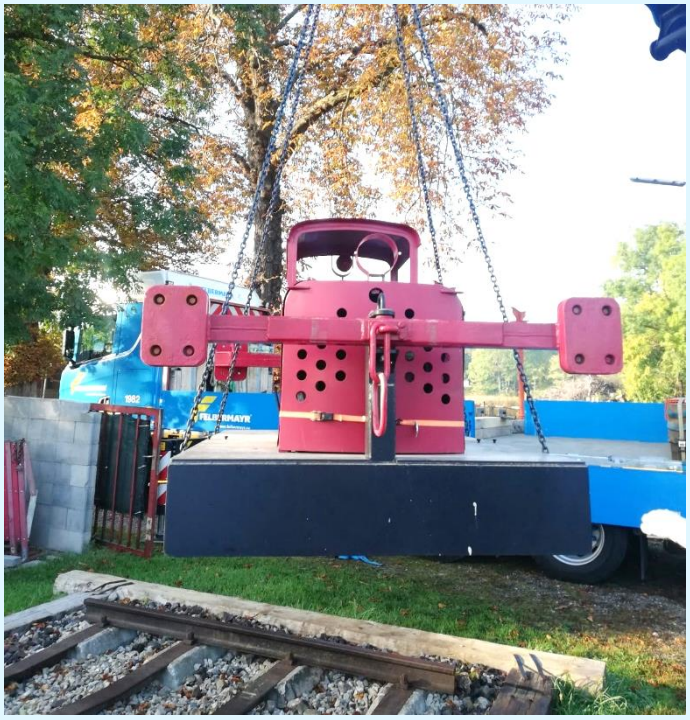
Unsere Vollspur-Verschublok der Jenbacher Werke vom Typ Uz 370 „Jenbach Spinne“ ist auf das Gelände des *Lokteam 52.4984* übersiedelt.

Die von den Jenbacher Werken nur sechs Mal gebaute Klein-Verschublokomotive mit lediglich 20 PS entspricht im Kern der Feldbahnlok JW20 Typ Uz 246. Drei Lokomotiven, genannt „Jenbach Spinne“, sind in Österreich erhalten geblieben (StmLB, ÖGEG Erich Resch, Archiv WGB); die anderen drei für das Ausland produzierten Maschinen (Algerien, Italien, Schweden) sind mit großer Wahrscheinlichkeit verschrottet.

Unsere WGB 48, FNR 370.560, wurde nach längerer Standzeit bei unserem Partner KBB-Meissl (Sandstrahlunternehmen in Klein-Neusiedl, NÖ) nun soweit zusammengebaut, dass ein Transport nach Trumau (NÖ) zum Lokteam 52.4984 erfolgen konnte.

Dort werden im Frühjahr 2022 Endarbeiten wie das Einsetzen der Glasscheiben, die Montage der Scheinwerfer und anderer Kleinteile erfolgen. ■

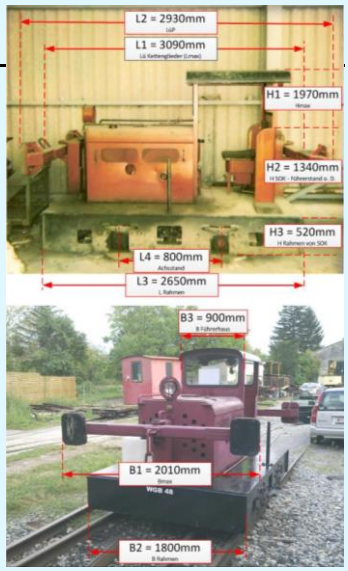
Am 24. 09. 2021 wurde die ”Spinne” mit Unterstützung von Benjamin Judex für den Transport vorbereitet Foto: © Archiv WGB



Der endgültige Aufstellungsort in Trumau Foto: © Peter Sens (Lokteam)

Diesellokomotive DM20V5 „Jenbach Spinne“

Inventarisiert als WGB 48



Hersteller:	Jenbacher Werke
Typenbezeichnung:	DM20V5 („Jenbach Spinne“)
Fahrzeugnummer:	370-560 (= 2560)
Baujahr:	1973
Spurweite:	1435 mm
Motornummer:	20-17067
Motorleistung:	20 PS
Geschwindigkeit:	4/8 km/h (1./2. Gang)
Gewicht:	~ 4,2 t
Inventarnummer:	WGB 48
Geschichte:	1973 STEYR-DAIMLER-PUCH, THONDORF 1993 an Privat, Graz 28.07.2012 an Archiv-WGB

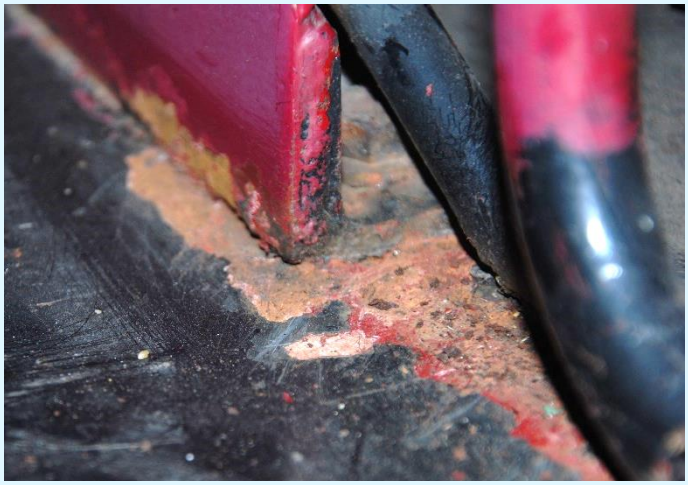
DM20V5 im Einsatz bei Steyr-Daimler-Puch in Graz *Foto: © privat*

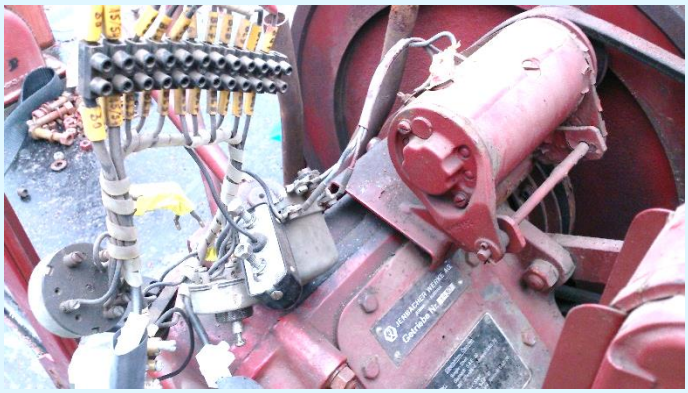
1993 Aufstellung in einem Privatgarten in Graz *Foto: © privat*

Abtransport aus Graz am 23.08.2012 *Foto: © privat* ►

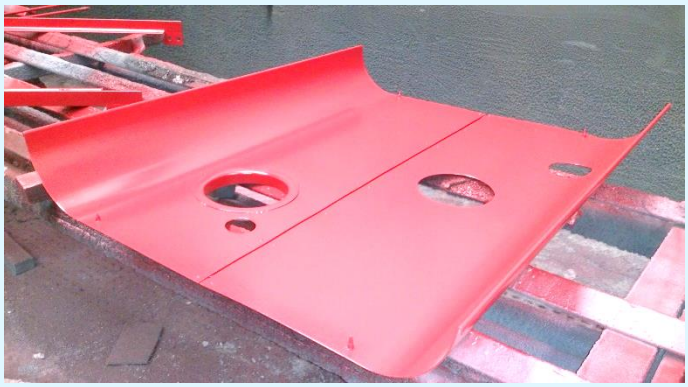
Von 23.08.2012 bis 26.07.2013 war die WGB 48 im Eisenbahnmuseum Schwechat (VEF), bis sie zur Aufarbeitung/Hinterstellung nach Klein-Neusiedl gelangte

Diverse Schäden (Rost, Lack) nach 19 Jahren im Freien:





Abbau der kompletten Karosserieteile, Rahmen und Karosserie zum Sandstrahlen, Kitten und Lackieren:



Neunte Jenbacher Lok im Val Graveglia (IT) lokalisiert

Nono locomotore Jenbacher localizzato in Val Graveglia (IT)

Bereits im Jahr 2012 wurden wir im Internet auf eine Jenbacher Diesellokomotive aufmerksam, die angeblich in den Tiefen der *Miniera di Gambatesa* stehen soll.

Das professionell aufgenommene Foto zeigte einen ganzen Zug mit Grubenhunten hinter einer JW15 oder JW20; der kontaktierte Fotograf wollte leider keine näheren Angaben dazu machen.
Bei unseren Forschungsarbeiten im Gebiet um Gambatesa ab 2015 wurde klargestellt, dass die gesuchte Lok leider nicht in der Miniera di Gambatesa vorhanden ist, aber irgendwo in einer der vielen aufgelassenen Minen im Val Graveglia steht.

Ein Forscherkollege aus Italien, der sich zur Aufgabe gemacht hat, die Minen im Tal um Gambatesa (Val Graveglia) genauer zu untersuchen und dokumentieren, hat die gesuchte neunte Jenbacher-Lok gefunden.

Bei der Lok handelt es sich um eine Grubenausführung des Typs JW15 mit Fußbremse, elektrischer Ausrüstung (Starter, Licht) und anscheinend Blechverkleidung mit 5 mm Stärke. Über die Motornummer (MNR) 15-8108 mit Baujahr 1961 konnte die Fabrikationsnummer (FNR) auf zwei Maschinen eingegrenzt werden: entweder FNR 1336 oder FNR 1345.

Bei einem persönlichen Besuch im Jahr 2022 können hoffentlich weitere Hinweise gefunden werden – etwa über die Getriebenummer (GNR). ■

Già dal 2012 da una ricerca sul web eravamo a conoscenza di un locomotore diesel Jenbacher identificato nelle profondità della *Miniera di Gambatesa*.

L'immagine fotografata in modo professionale ritraeva un treno intero con vagonetti attaccati ad un JW15 o JW20; purtroppo il fotografo non ha voluto comunicare ulteriori informazioni a riguardo. Dalle ricerche effettuate nell'area di Gambatesa dal 2015 è tristemente emerso che il locomotore ricercato non si trovava nella Miniera di Gambatesa, bensì in un luogo ancora ignoto in una delle tante miniere abbandonate in Val Graveglia.

Un collega ricercatore italiano, che si è posto l'obiettivo di studiare con attenzione e documentare le miniere nella valle che circonda Gambatesa (Val Graveglia), è riuscito a individuare la nona locomotiva Jenbacher oggetto di ricerca.

Si tratta di una versione per scavi minerari del modello JW15 con freno a pedale, impianto elettrico (starter, fanale) e presumibilmente rivestita di lamiera spessa 5 mm. Grazie alla matricola del motore (MNR) 15-8108 e all'anno di fabbricazione 1961 è stato possibile circoscrivere il numero di serie (FNR) a sole due macchine: FNR 1336 oppure FNR 1345.

Con una visita di persona nel 2022 si spera di poter individuare ulteriori informazioni, come quelle sul numero di trasmissione (GNR). ■

Jenbacher JW15 in einem aufgelassenen Bergwerk im Val Graveglia *Foto © Stefano Lunaccio*

Quarantena sull'Isola d'Elba 2021

Quarantäne auf Elba - Archivarbeit & Bergbauforschung

Manfred Böckl

Mai 2021 - coronabedingt schon sechs Monate nicht mehr auf der Insel gewesen - drängt es nach Elba, um im Archiv des Museums der *Minen von Calamita* weiter arbeiten zu können.

Die damals noch geltende Quarantäne-Regel (5 Tage) war eingeplant. Um die Zeit sinnvoll zu nutzen, wurden mir im Vorfeld diverse Akten zum Lesen und Scannen in die Unterkunft gestellt.

Bereitgestellte Unterlagen für die Durchsicht

Diesmal waren vorrangig die bereits von Kurt Mergenthal (†) vor etwa 17 Jahren erfassten Pläne und Akten aus dem "großen Schrank" (Armadio #2) elektronisch zu erfassen. Ziel dieser Arbeit war einen Überblick dieses Teilbereiches zu gewinnen und fehlende Dokumente (durch früheren "freien Zugriff") aufzulisten. Die Dokumente werden künftig versperrt und dem wirklich Interessierten nur unter Aufsicht zur Verfügung gestellt. Wie lange

Maggio 2021 – Dopo un'assenza di sei mesi dovuta alla pandemia da Coronavirus, è stato finalmente possibile ritornare sull'Isola d'Elba per continuare a lavorare nell'archivio del Museo delle *Miniere di Calamita*.

In previsione delle misure di quarantena allora ancora in vigore (della durata di 5 giorni), per non perdere tempo prezioso ci siamo fatti consegnare diversi documenti nel nostro alloggio per

Der Arbeitsplatz zum elektronischen Erfassen der Bergbaupläne

poterli leggere e scansionare.
Questa volta ci siamo dedicati principalmente ai progetti e agli atti preparati circa 17 anni fa da Kurt Mergenthal (†) e custoditi nell'armadio grande (Armadio #2) per registrarli in formato elettronico. L'obiettivo era ottenere un quadro chiaro su questi settori ed elencare i documenti mancanti (a causa del precedente "accesso libero"). In futuro saranno conservati in luogo chiuso e ▶

► solo chi vi è veramente interessato potrà accedervi, sotto sorveglianza.

Non è ancora chiaro quanto tempo ci vorrà per completare questa operazione: si tratta di numerosi documenti fra piante, cataloghi, raccoglitori e cartelle corredati da ricca corrispondenza e in diverso stato di conservazione, tale da richiedere accurata pulizia e preparazione prima di poter procedere alla scansione. Alcuni documenti hanno subito gli influssi atmosferici, come l'umidità o gli insetti, altri invece la manipolazione incauta da parte di estranei. In futuro l'eredità e le conoscenze storiche potranno essere consultate solo in formato elettronico senza toccare gli originali, così da tutelarli.

Il museo stesso era interessato da lavori di ristrutturazione, pertanto i documenti degli archivi 3 e 4 erano stati temporaneamente spostati in un deposito di Capoliveri.

La nostra associazione Archiv WGB Industriegeschichte ha acquistato a buon prezzo in Austria tre armadi da ufficio usati, che sono stati consegnati in loco e, correttamente muniti di nuova dicitura, sostituiscono ora gli archivi 3 e 4 ormai inutilizzabili.

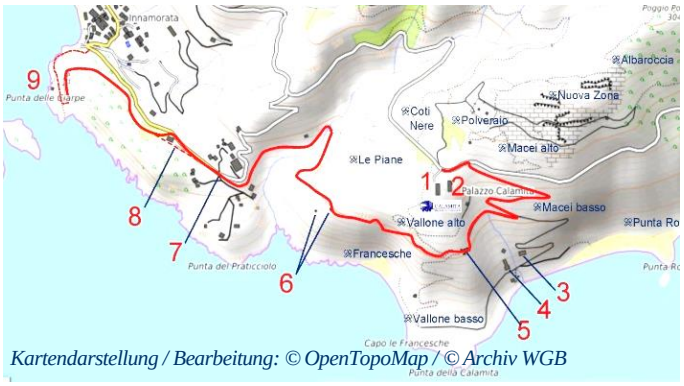
Zwei der drei neuen Schränke für das Archiv im Museo Miniere di Calamita

Una volta terminata la quarantena di cinque giorni, trascorsa in compagnia di nessun altro turista su un ampio terreno sovrastante la spiaggia della Madonna delle Grazie, è stato possibile passare alla ricerca sul campo vera e propria. Finalmente, complici anche le gradevoli temperature, abbiamo potuto percorrere la Via della Vecchia Ferrovia (si rimanda al nostro opuscolo *Infoblatt 28 da pagina 17*) e osservare numerosi dettagli: una giornata davvero intensa! Nell'area cresce rigogliosa la macchia autoctona, ricca di erbe e spezie da raccogliere.

Partendo dal Museo delle Miniere di Calamita, il sentiero attraversa gli antichi siti minerari di *Cantiere Vallone alto* e *Cantiere Le Piane* per arrivare fino alla Via della Vecchia Ferrovia.
Nell'area delle Piane spiccano i resti di un edificio in pietra, probabilmente si tratta della stazione superiore di una teleferica; l'auspicio nei prossimi anni è di rinvenire nell'archivio del museo i progetti per poter chiarire e ricostruire le numerose tracce lasciate dalla storia mineraria.

Il sentiero lascia solitamente intravvedere il percorso dei binari, ma in alcuni punti non è più possibile ricostruire la traccia. Oggi pare impossibile pensare che al di sopra del *Cantiere Francesche* in passato potesse viaggiare un treno; probabilmente una volta dismessa la ferrovia qui sono stati fatti saltare dei blocchi rocciosi.

Lo stesso deve essere accaduto nei pressi dell'edificio al centro della traccia (indicato come punto 6 nel disegno); infatti qui la ferrovia correva circa 7 metri al di sotto del sentiero odierno attraversando un ponte ancora oggi riconoscibile. Anche l'edificio superiore (punto 6) deve essere stato in passato una stazione della funivia o di scarico.
Visto il terreno scosceso e la perlustrazione in solitaria, non è stato possibile studiare nei dettagli tutta l'area per motivi di sicurezza. In compagnia di altre persone avvezze al terreno impervio sarà interessante andare alla scoperta di relitti della ferrovia e di altri edifici, risalenti all'epoca dell'attività mineraria, sparsi nell'area fra Macei basso e Punta Rossa.



Kartendarstellung / Bearbeitung: © OpenTopoMap / © Archiv WGB

***1** Museo di Calamita (ehem. Werkstatt)*
***2** Palazzo (ehem. Direktionsgebäude)*
***3** Centrale elettrica (Kraftwerk)*
***4** Laveria Punta Calamita (Wäscherei, Zerkleinerungsanlage)*
***5** Felsdurchbruch*
***6** ehemalige Minengebäude*
***7** Abzweigung Asphaltstraße (Via Innamorata)/Eisenbahnweg*
***8** ehemalige Strecke (auf Privatgrund)*
***9** Verladestation Cala dell'Innamorata*

diese Arbeit noch dauern wird, ist ungewiss. Der unterschiedliche Zustand der vielen Pläne, Kataloge, Mappen und Ordner mit umfangreichem Schriftverkehr benötigt bereits vor dem ersten Scan verschiedenste Arten der Reinigung und Vorbehandlung. Manche Dokumente sind durch Umwelteinflüsse wie Feuchtigkeit oder Insekten beschädigt, andere durch den unsachgemäßen Umgang durch Fremde. In Zukunft soll ein rein elektronischer Zugriff auf das historische Erbe und Wissen ermöglicht werden, um die Originale nicht mehr anfassen zu müssen und so zu schonen.

Im Museum selbst fanden gerade Umbauarbeiten statt und die Unterlagen aus den alten Archivschränken Nr. 3 und 4 wurden temporär in ein Depot nach Capoliveri verlegt. Wir (Archiv WGB Industriegeschichte) konnten in Österreich günstig drei gebrauchte Büroschränke erwerben, die nun angeliefert und neu beschriftet die unbrauchbar gewordenen Schränke 3 + 4 ersetzen.

Nach der fünftägigen Quarantäne, die auf einem großen Grundstück oberhalb des Strands von Madonna della Grazie ohne sonstigen Urlaubern absolviert wurde, begann auch die echte Feldforschung. Endlich konnte bei wirklich angenehmen Temperaturen der alte Eisenbahnweg (Via della Vecchia Ferrovia – siehe *Infoblatt 28 ab Seite 17*) einen ganzen Tag begangen und die vielen Details besichtigt werden. Die hier wachsende Pflanzenvielfalt (Macchia) lädt zum Zupfen und Sammeln einzelner Kräuter ein.

Vom Museum Miniere di Calamita aus ging die Wanderung querfeldein über die ehemaligen Bergbaue *Cantiere Vallone alto* und *Cantiere Le Piane* zum alten Eisenbahnweg.

Im Gebiet Le Piane fielen die Reste eines steinernen Gebäudes auf, das möglicherweise die obere Station einer Materialseilbahn ►

Die Macchia

Vegetation auf Elba

Die Macchia ist die typische Vegetation der Küstenregionen, die nicht zufällig entstand, sondern durch den großen Einfluss alter Zivilisationen, die oft ganze Regionen gerodet haben.
Einst war Capoliveri reich an Steineichen und hohen Bäumen, die jedoch bereits die Etrusker abholzten, um die Schmelzöfen zu befeuern.
Nach der Schließung der obertägigen Abbaue hat die Natur die Gebiete mit kleinen Strauchpflanzen zurückgewonnen, die dem heißen und trockenen Klima des Mittelmeers standhielten. Daher kann man heute die typischen Pflanzen der niedrigen Macchia an den Wegen und auf den Plätzen der aufgelassenen Minen finden.

Name deutsch (italienisch / *botanisch*)

Stacheliger Dornginster (Ginestra Spinosa / *Calicotome spinosa*)
Binsenginster (Ginestra Spagnola / *Spartium Junceum*)
Montpellier-Zistrose (Cisto Marino / *Cistus Monspeliensis*)
Kretische Zistrose (Cisto Rosa / *Cistus Incanus*)
Salbeiblättrige Zistrose (Cisto Femmina / *Cistus Salvifolius*)
Schopf-Lavendel (Lavanda Selvatica / *Lavandula Stoechas*)
Ital. Strohblume, Currykraut (Licriso / *Helichrysum Italicum*)
Rosmarin (Rosmarino / *Rosmarinus Officialis*)
Weißer Affodill (Asfodelo / *Asphodelus Albus*)
Mastixstrauch (Lentisco / *Pistacia Lentiscus*)
Steineiche (Leccio / *Quercus Ilex*)
Korkeiche (Sughera / *Quercus Suber*)
Baumheide (Erica / Erica Arborea)
Phönizische Wacholder (Ginepro Fenicio / *Juniperus Phoenicea*)
Gemeine Myrte, Brautmyrte (Mirto / *Myrtus Communis*)

Links oben Reste des Bergbaus, rechts im Dunst die Insel Montecristo

Absichtlich abgestellte oder zufällig übrig gebliebene Wagen am Weg

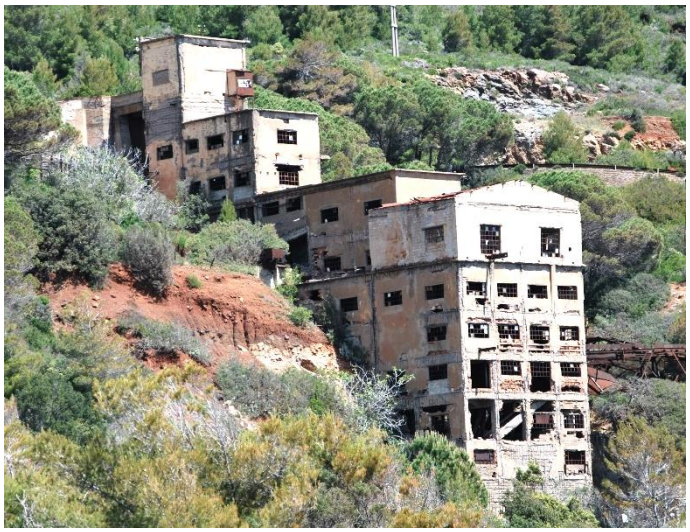
► gewesen ist; vielleicht finden sich in den nächsten Jahren Pläne im Archiv des Museums, um die vielen Spuren des Bergbaues erklären und nachvollziehen zu können.

Der Wanderweg lässt meist den Verlauf der Gleise erkennen, an manchen Stellen jedoch ist nicht ganz ersichtlich, wie hier die Strecke verlaufen sein mag. Oberhalb der *Cantiere Francesche* scheint es unmöglich, dass hier je ein Zug fahren konnte; möglicherweise wurden nach Stilllegung der Bahn in diesem Bereich Felsen gesprengt.

Ebenso im Bereich der Gebäude im mittleren Teil der Strecke (in der Grafik als Pkt. 6 dargestellt); hier verlief die Bahnstrecke etwa 7 Meter tiefer als der jetzige Wanderweg über eine heute noch erkennbare Brücke. Bei dem oberen Gebäude (Pkt. 6) dürfte es sich ebenfalls um eine ehemalige Seilbahn- oder Umladestation handeln. ►

Seilbahn- oder Umladestation an der alten Eisenbahnlinie unterhalb des heutigen Wanderweges; weiter unten steht eine aufgelassene Trafostation

Links oben die Seilbahn- oder Umladestation, rechts das alte Trafogebäude



Laveria Punta Calamita zwischen den Abbauen Vallone und Macei basso

▶ Aufgrund des steilen Geländes und alleine unterwegs konnten aus Sicherheitsgründen nicht alle Gebiete im Detail besichtigt werden. Mit trittsicheren Begleitpersonen wird es interessant, das Gebiet Macei basso bis Punta Rossa nach Relikten der Bahn und anderen montangeschichtlichen Gebäuderesten zu durchsuchen.

Gli orari di apertura del Museo e della Galleria del Ginevro nel 2022 non erano ancora noti a fine dicembre 2021, ma potranno essere consultati sul sito www.minieredicalamita.it

Die Öffnungszeiten 2022 des Museums sowie der Stollenanlage von Ginevro waren Ende Dezember 2021 noch nicht bekannt und werden unter www.minieredicalamita.it abrufbar sein. ■

CALAMITA
MINIERE DI CAPOLIVERI

Kontakt: Miniere di Calamita, Capoliveri, Elba

Tel.: +39 0565 935492
Mobil: +39 393 90 59 583
+39 393 87 20 018
Mail: info@minieredicalamita.it
minieracalamita@gmail.com
Web: www.minieredicalamita.it

Elba (IT): weitere Lok gefunden - Ritrovato un altro locomotore sull'Elba

Isola d'Elba, ehemaliges Abbaugebiet um Rio Marina

Siebente Lok im Bereich Rio Marina lokalisiert – aus "Il fischio della sirena"

Nell'area mineriara di Rio Marina sull'Isola d'Elba erano stati già ritrovati sei locomotori. Analizzando vari filmati è stato possibile localizzarne un settimo, che verrà ritrovato e visionato nel corso di escursioni programmate. In totale sull'isola sono quindi al momento noti 18 fra locomotori a batteria e diesel.

Im Bergbaugebiet Rio Marina auf Elba waren bisher sechs Lokomotiven bekannt; bei der Durchsicht diverser Videos konnte eine siebente Lok lokalisiert werden, die bei geplanten Wanderungen aufgesucht und besichtigt werden wird. Somit sind derzeit 18 Akku- bzw. Diesellokomotiven auf der Insel bekannt. ■

Getriebereparatur Jenbacher Diesellok JW15 im FIM

Typ Uz243 (JW 15), FNR 1341, Bj. 1961, Feld- und Industriebahnmuseum Freiland (NÖ)

Im *Feld- und Industriebahnmuseum Freiland (FIM)* ist eine der beiden Dieselloks vom Typ Jenbacher JW15 speziell für die Rangierarbeiten der O&K-Dampflok 366 im Einsatz. Bei der regelmäßigen Kontrolle vor Inbetriebnahme der Lok fiel ein erhöhter Ölverbrauch am Getriebe auf; bei genauer Untersuchung war die Ursache schnell gefunden: der Wellendichtring (Simmerring) der Abtriebswelle war abgenutzt.

Die JW15 FNR 1341 bei der Demontage des Getriebes am 18. Juni 2021

Die Lokomotive wurde abgestellt und eine sofortige Reparatur vorbereitet. Bei den Standardmodellen JW15/20 ist es notwendig, für den Tausch der Wellendichtringe das Getriebe aus dem Rahmen zu heben, was bedeutet, auch andere Komponenten wie Motor, Wasserkühler und -lüfter, Führerstandsbleche und -konsole etc. auszubauen.

18. Juni 2021: neuer Wellendichtring (Simmerring) für die Abtriebswelle

Die Wellendichtringe an der Abtriebswelle sowie der Antriebswelle konnten planmäßig getauscht werden und die Lok für den Rangierbetrieb wieder freigegeben werden. ►

Eine der Beanstandungen am Antriebssystem waren die abgenützten Kettenräder der Abtriebswelle, die nun bei der Hauptreparatur im Winter 2021/22 durch neue ersetzt werden. Auf dem Foto auch gut zu sehen die eingelaufene Dichtfläche für den Wellendichtring, die entweder mit einer "Speedy-Sleeve" - Hülse oder durch Aufschweissen/Abdrehen repariert wird.

30.09.2021: Komponenten sind für die anstehenden Reparaturen abgebaut

Alle vier Achslagerkästen weisen Schäden durch kaputte Rollenlager auf

► Bei den gleichzeitig abgearbeiteten Inspektionspunkten wurden alle weiter gefundenen Mängel dokumentiert und der Beschluss gefasst, am Ende der Saison 2021 eine Hauptreparatur mit Erneuerung von Getriebe-Doppelritzel, Ketten und Achskettenrädern durchzuführen. Bei diesem Anfang Oktober begonnenen Projekt werden weiters beide Achsen generalüberholt (Lagersitze, Radialdichtflächen und Laufflächen aufgeschweißt und abgedreht), Achslagerkästen und Sitzflächen der Dichtringe repariert, elektrische Komponenten (Starter, Lichtmaschine, Verkabelung) revidiert, das von den JW vorgeschriebene 1000-Std-Service am Motor durchgeführt sowie etliche andere Mängel behoben.

Achslagersitze und Dichtflächen werden durch Aufschweißung repariert

Die Laufflächen der Achsen werden aufgeschweißt und abgedreht; die Kettenräder sind außerhalb der Toleranz und müssen ersetzt werden

Die Lok muss in ihrer früheren aktiven Zeit schweren Belastungen bei schlechter Wartung ausgesetzt gewesen sein; sogar Sicherungsscheiben der Achslager sind stark deformiert und werden nun erneuert

Schrauben ab der Gewindegröße M16 werden gereinigt, inspiziert, die Gewinde nachgeschnitten und an gleicher Stelle wieder eingebaut ■

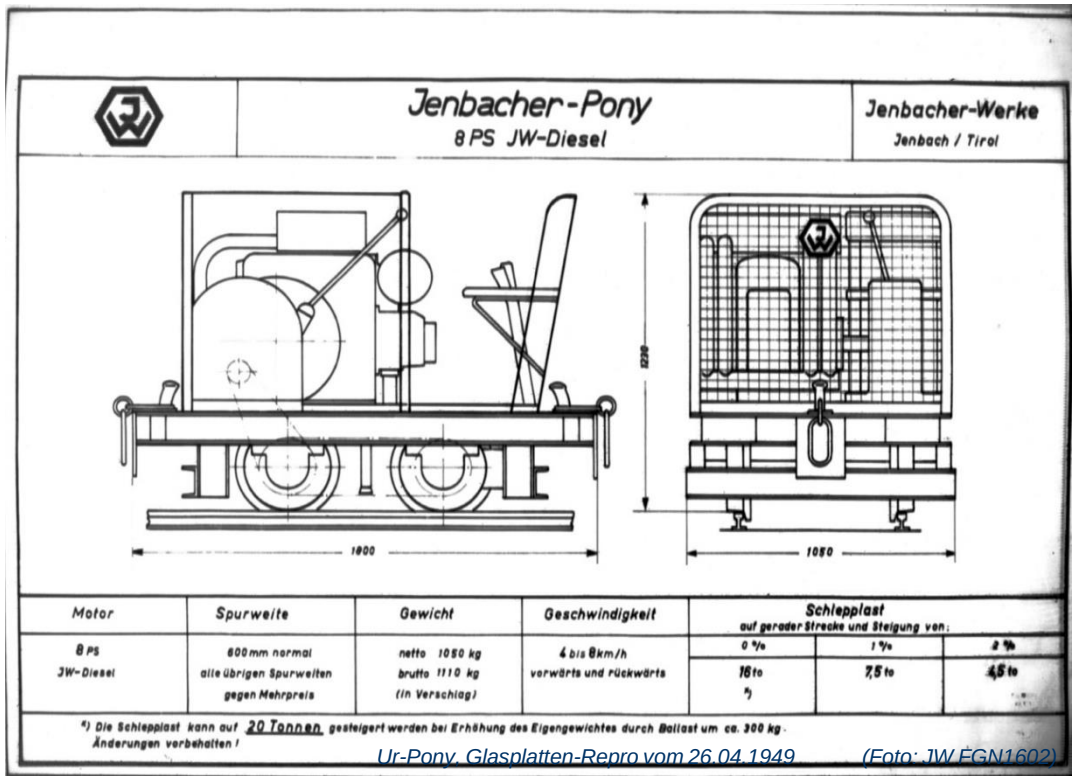
Das nie gebaute Jenbach-Pony

Aus der Entwicklungsabteilung der Jenbacher Werke

Die Jenbacher Werke arbeiteten im Jahr 1948 an der Konstruktion einer leichten Kleinlokomotive. Der dafür geeignete Motor mit 8 PS war ja bereits in Produktion.

Auf den im Jahr 1948 erstmals gebauten 15 PS-Motor JW15 folgte ein etwas kleinerer und leistungsschwächerer Motor mit anfangs 8 PS; dieser sollte nicht nur als Stationärmotor verkauft werden, sondern auch andere Einsatzgebiete erschließen.
Eine der vielen Überlegungen war der Einsatz in einer kleinen und kostengünstigen robusten Feldbahnlokomotive.
1948 entstand am Zeichenbrett der Ingenieure der Jenbacher Werke ein „Jenbach Pony“, das noch sehr dem bereits bekannten „Schienenkuli“ ähnelte.

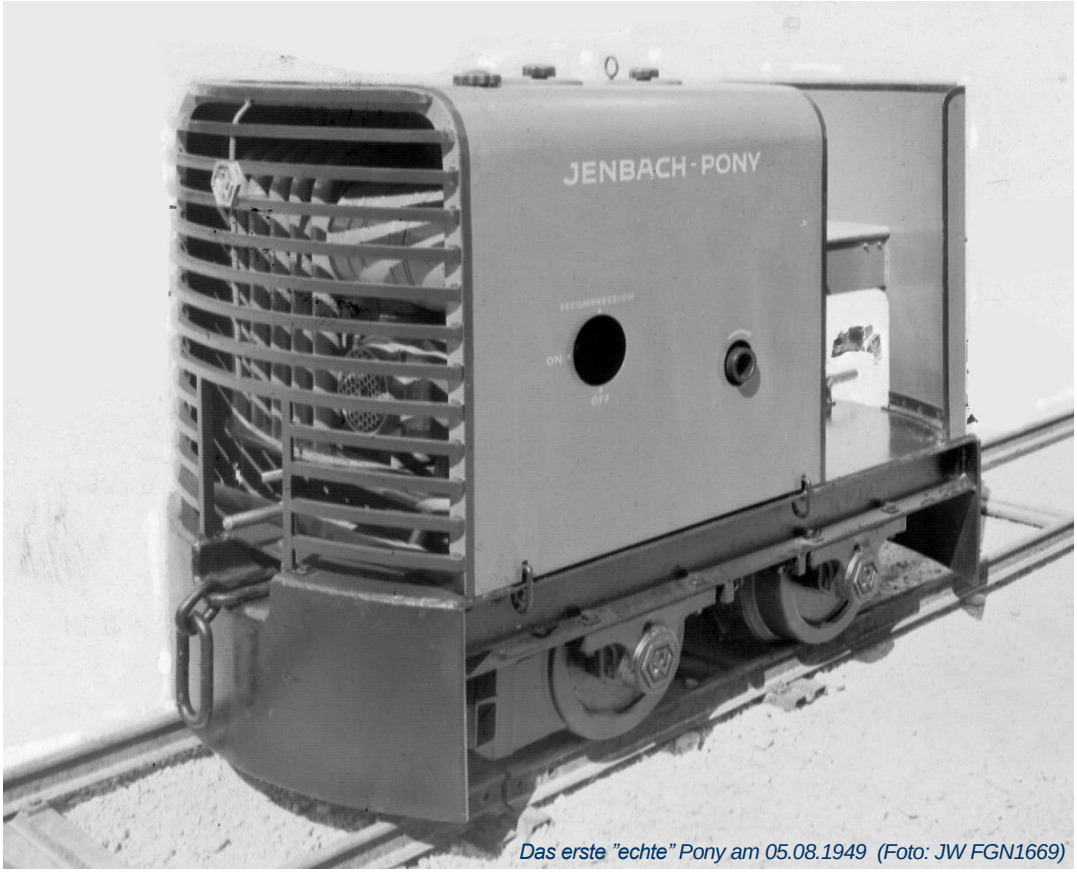
Die konstruktiven Gemeinsamkeiten beginnen beim Fahrzeugrahmen, der im Prinzip ein verstärktes Loren-Untergestell ist, auf den der 8-PS-Motor und ein Getriebe gesetzt wurden.



Ur-Pony, Glasplatten-Repro vom 26.04.1949 (Foto: JW FGN1602)

Auffällig bei dieser Zeichnung ist die Anordnung von Getriebe (links) und Motor (rechts); das Getriebe ist seitenverkehrt zum später beim „echten“ Pony (Typ Uz 250) eingesetzten Getriebe (JW-Eigenfertigung). Auch der Motor hätte – im Gegensatz zum Pony Uz 250 – andersherum eingebaut werden müssen, also mit dem Zylinderkopf entgegen der Fahrtrichtung, sodass die Drehzahlsteuerung über ein Umlenkgestänge hätte erfolgen müssen. Auch hier sind die Gemeinsamkeiten zum Schienenkuli offensichtlich, der über eine identische Motor- und Getriebeanordnung verfügt.

Weitere Auffälligkeiten sind der zunächst nur als Wellengitter geplante Kühlergrill und der Röhrenkühler mit gebogenen Rohren, die alle einzeln in den Ausgleichsbehälter geführt werden hätten sollen – genau so wie beim Schienenkuli.
Selbst die schräge Lehne des Sitzes und die Holzklötze neben der Pufferkappe lassen das „Vorbild“ deutlich erkennen.



Das erste "echte" Pony am 05.08.1949 (Foto: JW FGN1669)

Die Hand-/Feststellbremse wirkt nur auf die Hinterachse (bei der erstgebauten Uz 250-Ponyserie ebenfalls nur auf eine Achse), die Kraftübertragung erfolgt vom Getriebe auf die Vorderachse und von dort auf die Hinterachse. Die Schlepplast war mit 16 t veranschlagt, bei der gebauten Type Uz 250 mit 20 Tonnen.

Im Nachhinein gesehen war es seitens JW eine gute Entscheidung, das „Jenbach Pony“ in der jetzt bekannten Version als robuste und brauchbare Alternative zum Schienenkuli zu fertigen und damit ein technisch und optisch eigenständiges Fahrzeug zu präsentieren.

Interessant wird es, dieses nie gebaute „Ur-Pony“ nachzubauen. ■

Mühlbach am Hkg.: Akkulok Bartz EL9

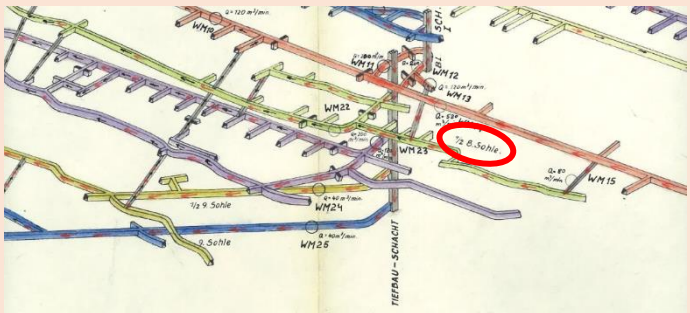
Bergbau- und Heimatmuseumsverein Mühlbach am Hochkönig

Foto: © Erhard Plosky

Im Winter 2019/20 wurde darüber nachgedacht, ob die original Mitterberger Kupferbergbau Akku-Lokomotive Bartz Typ EL9, die seit 42 Jahren im Schaustollen des Bergbau- und Heimatmuseumsvereins steht, wieder in Betrieb genommen werden könnte; viel sprach dagegen – die theoretische Machbarkeit, Begeisterung und Einsatzfreude überwogen jedoch!
Ein Bericht des ehemaligen Leiters der Mitterberger-Kupferbergbau-Abteilung für Lokreparatur, jetziger Betriebsleiter des Museums, Georg Hallinger:

Die an dem Projekt mitwirkenden Personen können stolz auf das Ergebnis sein: die zweimotorige Akkulokomotive vom Typ EL9 des Herstellers Bartz, die wir gemeinsam wieder funktionsfähig gemacht haben und als wertvolles Exemplar unseren Besuchern des Schaustollens nun wieder vorführen können.

Zuletzt war die Akkulok im Tiefbauschacht auf der Sohle ½ 8 bis zur Schließung 1976 im Einsatz (siehe Grubendarstellung). Die Lok stand seither in total desolatem Zustand in unserem Schaustollen und konnte zumindest so dem interessierten Publikum gezeigt werden; an eine äußerliche Aufarbeitung oder gar eine Wiederinbetriebnahme traute man sich in den letzten Jahrzehnten nicht zu denken.



Sohle ½ 8 des Kupferbergbaus, wo die Bartz EL9 zuletzt eingesetzt war

Im Jahr 2020 begannen meine Kollegen und ich die Lok wieder ins Leben zu rufen. Arbeit gab es genug – schön, dass verschiedene Gewerke Hand anlegten und deren Fachwissen ein akzeptables Ergebnis ermöglichten.

Durchgeführte Sanierungsarbeiten:

- Batteriekasten gereinigt und abmontiert;
- Alte Akkuzellen demontiert und entsorgt;
- Schaltkasten für Hauptschalter und Anschlußstecker zerlegt, sandgestrahlt und wieder funktionstüchtig gemacht;
- Schaltkasten Licht (12 Volt) komplett neu aufgebaut;
- Beide Antriebsmotoren ausgebaut, kaputte Antriebsritzel abgezogen;
- Sämtliche Schrauben an den Abdeckungen der Motoren sowie an den Kabeleinführungen mussten ausgebohrt werden;
- Tatzlagerschalen für Radsätze mussten neu gefertigt werden;
- Motoren gereinigt, Kohlenbürsten an den Kollektoren erneuert;
- Sitze und Druckfedern der Kohlenbürsten repariert;
- Fahrschalter ausgebaut, zerlegt, Schalt- und Kontaktwalzen gereinigt und gängig gemacht, Kugellager und Lagerbuchsen erneuert, Kontakte gereinigt, repariert bzw. erneuert.

Die Reparatur des Fahrschalters sowie beider Elektromotoren wurde gemeinsam vom ehemaligen Elektromeister des Kupferbergbaus Johann Birnbacher und Mitarbeitern unseres Teams vorgenommen.
Weiters musste das Bremsgestänge zur Gänze ausgebaut und generalüberholt werden; sämtliche Buchsen und Bolzen wurden neu gedreht und eingesetzt.
Der nackte Rahmen der Lok und der Batteriekasten wurden in einem niederösterreichischen Betrieb vorgereinigt, sandgestrahlt und grundiert; die Lackierung erfolgte durch Mitarbeiter unseres Teams in Mühlbach.

Details zur Aufarbeitung sind auch hier nachzulesen:
Infoblatt Nr. 27, ab Seite 10 und *Infoblatt Nr. 28, ab Seite 6*. ►

Einst Bergmann und Leiter der Abteilung für Lokreparatur (Remise), jetzt Betriebsleiter des Museums, Georg Hallinger bei der Ausfahrt *Foto: © Erhard Plosky*

► Die spannenste Arbeit war die Montage aller Teile der Lok bis zur ersten Probefahrt. Die Akkulok Barzt EL9 war im originalen Zustand mit einem Akkuzellenblock von 72 Volt ausgestattet. Am Fahrschalter, auch Kontroller genannt, waren vier Fahrstufen vorwärts und rückwärts vorgesehen. Zwei Antriebsmotoren betreiben die ca. vier Tonnen schwere Lokomotive.

Zur Vorführung unserer Akkulok fahren wir zurzeit in abgespeckter Form mit 24 Volt und nur einer Fahrstufe vorwärts/rückwärts.

Die Schaltpläne der Akkulok wurden auf derzeitige Fahrverhältnisse sowie auf eine Nachrüstung auf originale Fahrweise im Schichtbetrieb von unserem Elektromeister aktualisiert, damit jederzeit eine Aufrüstung erfolgen kann.

Georg Hallinger, Betriebsleiter ►

Das Team der Instandsetzungsarbeiten:

Georg **Hallinger**, Betriebsleiter
Johann **Birnbacher**, Elektromeister
Hans **Toferer**, Grubenelektriker
Gottlieb **Bär**, Büromaschinen- und Elektrotechniker
Josef **Seer**, Oberförster
Otto **Buchebner**, Grubenschlosser
Gerhard **Koblmüller**, Hauer
Manfred **Böckl**, Archiv WGB Industriegeschichte
Heinz **Harrer**, Ministerialrat

Aufgearbeitete Elektrokomponenten der EL9 *Foto: © Archiv WGB*

Vorbereitung zu Filmaufnahmen im Schaustollen *Foto: © Erhard Plosky*

Die ehemaligen Bergknappen Dr. Robert Krauss (90), Anton Wildmann (92), Hans Fürst (86) und Franz Puck (90) *Foto: © Erhard Plosky*

Anton Wildmann, Heimo Kleineisen, Manfred Koller *Foto: © E. Plosky*

Der Schlosserlehrling von damals, Ernst Kruselburger *Foto: © E Plosky*

► Die Ausfahrt mit der Akkulok EL9 und aufgearbeitetem Mannschaftswagen Nr. 5 im Beisein des Regionalfernsehen Salzburg (RTS) im Juli 2021 – Bericht von Erhard Plosky (Obmann Bergbau- und Heimatmuseumsverein):

Am 02.07.2021 besuchte uns ein Filmteam von *RTS Regionalfernsehen Salzburg.* Es war endlich soweit – nach vielen ehrenamtlichen Arbeitsstunden wurde erstmals mit dem Mannschaftswagen Nr. 5 und der Akkulok EL9 ausgefahren!

Nach Jahren des Dahinrostens im Schaustollen von Mühlbach am Hochkönig wurde das Projekt Akkulok Bartz EL9 gestartet. Betriebsleiter Georg Hallinger mit seinem Team bewältigten eine schier unlösbare Aufgabe! Neben der Akkulok wurde auch noch ein originaler Mannschaftswagen aus den 1970er-Jahren generalsaniert.

Knappen, die schon ein Alter rund um die 90 erreicht haben, darunter auch der Schlosser, der den Mannschaftswagen Nr. 5 gebaut hatte, konnten Platz nehmen und mit einem „Glück auf!“ auf große Fahrt gehen.

Ein Filmteam von *RTS Regionalfernsehen Salzburg* hielt alles fest und dieser Bericht mit dem Titel: *”Bergbau-Geschichte: Mühlbach am Hochkönig feiert Rückkehr von historischem Mannschaftswagen Nr. 5”* kann in der *RTS-Mediathek* *abgerufen* werden.

Live zu sehen ist das alles und vieles mehr im Bergbau und Heimatmuseum Mühlbach am Hochkönig mit Schaustollen und Feldbahn!
Öffnungszeiten und weitere Informationen zu unserem Museum gibt es immer aktuell auf: *www.museum-hochkoenig.com*.

Glück auf!
Erhard Plosky, Obmann ►

Fachsimpeln unter Bergknappen: Gottlieb Bär, Gerhard Koblmüller, Sepp Seer, Georg Hallinger *Foto: © Erhard Plosky*

Manfred Koller, Gerhard Koblmüller, Georg Hallinger Foto: © E. Plosky

Anton Wildmann, Hans Fürst, Ernst Kruselburger Foto: © E. Plosky

In der Remise musste etwas rangiert werden, um nun die Akkulok und den Mannschaftswagen unterzubringen *Fotos: © Georg Hallinger*

„Paktlwagen“ Kitzbühel

Jenbacher Postbüffel seinerzeit im Einsatz

In Kitzbühel lebt der beherzte Historiker *Andreas Unterrainer*, der periodisch die Zeitschrift „Seinerzeit“ gestaltet und herausgibt. Damit werden Überlieferungen und alte Fotos, die ansonst in Vergessenheit geraten würden, dokumentiert und am Leben erhalten.

In der Frühjahrsausgabe 2021 wurde wieder ein für Jenbacher-Freunde interessantes Foto veröffentlicht. Der Transport der Postpakete vom Bahnhof Kitzbühel zum Postamt, gezogen mit einem Jenbach Büffel in Postausführung mit einem original Jenbacher-Anhänger mit Vierradlenkung und weiteren Postanhängern.

Kitzbühel
Seiner
Bilder und Überlieferungen aus vergangenen Tagen

Nr. 1 Frühjahr 2021 — Das aktuelle Thema — 3.

Pakete unterwegs

Wer kann sich noch erinnern an den „Paktlwagen“, der gemächlich vom Bahnhof über die Ladestraße zum Postamt heraufrollte?

Einer der reichsten Männer unserer Zeit hat sein Vermögen durch den Versand von Produkten aller Art gemacht. Die Menschen bestellen ihre Waren im Internet und bekommen sie wenige Tage später mit der Spedition vor die Haustüre gestellt. Eine feine Sache möchte man glauben. Wären da nicht die Gerüchte über die schlechte Bezahlung der Mitarbeiter, man spricht bereits über Ausbeutung, die geringe Steuerlast des Unternehmens und die horrende Umweltbelastung durch tausende Mehrkilometer mit dem LKW. Alles egal in Zeiten der Digitalisierung. Man möchte schließlich dabei sein und eintauchen in die wunderbare Welt der Onlinebestellungen.

Es ist noch gar nicht so lange her, da fuhr noch der „Paktlwagen“ vom Bahnhof zur Post, denn die Pakete kamen mit der Eisenbahn, sauber und umweltfreundlich. Es konnte schon einmal vorkommen, dass eine ganze Menge geliefert wurde. Besonders zu den Stoßzeiten, wie zu Weihnachten oder Ostern war der „Paktlwagen“ ganz schön beladen. Ja, so ein Paket war aber auch etwas Besonderes. Ein beliebtes Versandhaus war zum Beispiel „Quelle“. Ab und zu hatte die Mutter da etwas bestellt. Das Paket musste von der Post abgeholt werden und zu Hause war dann die Überraschung perfekt. Oder es kam ein Paket von der „Godl“ (Patin) an. Das war jedesmal eine große Freude, denn meistens schickte sie feine Schokolade und herzige Kleinigkeiten zum Spielen. Eigentlich war es selten notwendig ein Paket zu schicken, oder etwas zu bestellen, denn man bekam alles Notwendige in unmittelbarer Nähe. Und sollte etwas Außergewöhnliches benötigt werden, wie etwa der Stoff für ein Hochzeitskleid, so fuhr man kurzerhand in die nächst größere Stadt. Das bedeutete eine willkommene Abwechslung und war wie ein Abenteuer.

Heute ist der Versand ein lukratives Geschäft, der leider die persönlichen Kontakte zwischen Kunden und Verkäuferinnen oder Produzenten zu unterbinden droht.

Aber es gibt sie noch, die Geschäfte mit Menschen, die einen persönlich beraten und sich mit großem Eifer einsetzen für den Direktverkauf ihrer Produkte. ■

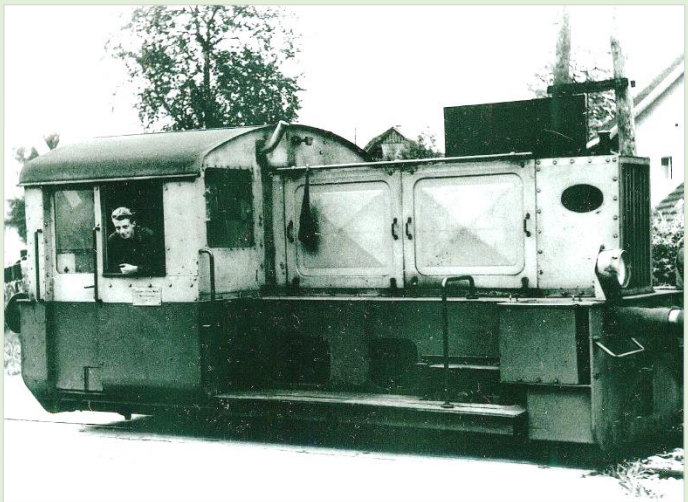
Köf beim Lokteam 52.4984

Köf II, Deutz A6M 517 R, FNR 55210, Bj. 1952

22.08.2001 mit ex-ÖBB 2060 im Kalkwerk in Golling, Foto: © A. Moser

Das *Lokteam 52.4984* im niederösterreichischen Ort Trumau (Bez. Baden) beherbergt für Verschubarbeiten um die Dampflok 52.4984 eine Diesellok der Type Köf II.

Bereits im Mai 2015 fand eine echte Rarität den Weg ins *Heizhaus Trumau*: Eine Köf II (**K**leinlokomotive mit **Ö**lmotor und **F**lüssigkeitsgetriebe der Leistungsgruppe **II**) aus dem Hause Deutz, Baujahr 1952.

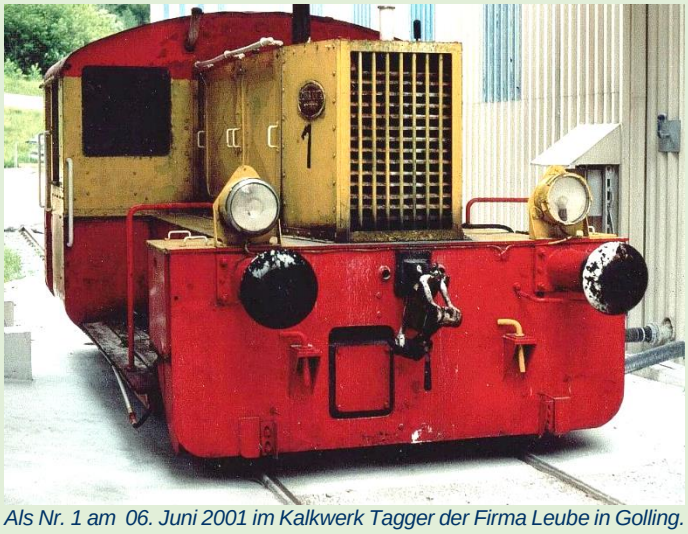


Die junge Deutz FNR 55210 in den 1950er-Jahren bei den Ebenseer Solvay-Werken Foto: © Sammlung Alfred Moser

Die unter der Fabrikationsnummer (FNR) 55210 für die Solvay-Werke in Ebensee (Oberösterreich) gefertigte und gelieferte Lok wurde nach ihrer Außerdienststellung in Ebensee Anfang der 1980er-Jahre an das Kalkwerk Tagger Zementwerk Leube in Golling (Salzburg) verkauft. Sie ersetzte dort eine Diesellok, die durch den Umbau einer Dampftramway entstanden war (heute wieder Tramwaylokomotive „ADELE“ der NBiK in Ferlach).

Anfang 2015 wechselte die Köf abermals ihren Besitzer: am 07. Mai 2015 wurde die KÖF im Zementwerk der Firma Leube GmbH. per Kran auf einen Schwertransporter verladen und von Golling (Salzbug) nach Trumau (Niederösterreich) transportiert.

Hier in Trumau erwartete die Lok nach der Ankunft eine dringende und umgehende Totalreinigung. Erst dann konnten die Schadstellen und Fehlerpunkte ermittelt werden, die kurz- ►



Als Nr. 1 am 06. Juni 2001 im Kalkwerk Tagger der Firma Leube in Golling. Foto: © Alfred Moser

Köf II, Deutz A6M 517 R
FNR 55210, Bj. 1952

04.08.1952 Auslieferung an Ebenseer Solvay-Werke (Lok Nr. 2)
ca. 1982 an Kalkwerk Tagger Zementwerk Leube, vormals Kalk- und Schotterwerke Alois Tagger, Golling (Lok Nr. 1)
07.05.2015 an Lokteam 52.4984, Heizhaus Trumau

Beginn der äußeren Reparatur und Aufarbeitung *Foto: © Peter Sens*

Information zur Deutz FNR 55210 von Alfred Moser:

Die Lok kam NEU zu Solvay Ebensee und war dort als Nr. 2 im Verschub tätig. 1982 war sie schon bei Tagger (Kalkwerk Tagger Zementwerk Leube) in Golling im Einsatz. Da Tagger auch die baugleiche B-dm, BMAG 11450/1940 (oder 1943?) hatte, dürfte es zum Austausch einiger Teile gekommen sein, da sie um 1985/86 abgestellt war und die 1985 von der Industriebahn Wilhelmsburg gekaufte Schwartzkoff/BMAG (Type LDFE 110) im Einsatz war. Diese wurde aber dann nach kurzer Zeit zum Ersatzteilspender für die Deutz FNR 55210, die dann als Lok Nr. 1 Verwendung fand, bis sie 2001 durch die ex-ÖBB 2060 029 (Tagger Lok Nr. 2) abgelöst wurde und bis zur Abstellung 2009 nur mehr als Reservelok vorgehalten wurde.

Oktober 2020 – grundiert für die Endlackierung *Foto: © Peter Sens*

Foto: © Peter Sens

► oder mittelfristig behoben werden mussten.

Bereits damals – 2015 – wiesen zum Beispiel Blechteile wie beide Batteriekästen so starke Durchrostung auf, dass sie komplett erneuert werden mussten. Andere Bereiche konnten temporär gesichert oder komplettiert werden, um die Köf in Betrieb nehmen zu können.

Fünf Jahre später – 2020 – erfolgte eine umfassende Inspektion, bei der neben den üblichen Kontrollen am Antriebssystem und einem Motorservice unter anderem alle Dieselleitungen aus Qualitätsgründen komplett erneuert wurden.
Viele Arbeitsstunden flossen auch in die Aufarbeitung von Rahmen und Karosserie; den Abschluß bildete die Neulackierung.

Bis in den Sommer 2022 werden noch einige elektrische Komponenten und Leitungen erneuert bzw. ergänzt, die Köf II ist jedenfalls wieder für den Einsatz rund um die 52.4984 bereit. ■

Innen technisch OK, außen optisch fast fertig *Foto: © Peter Sens*

Schweden: Aufarbeitung NGJ 39, Austro-Daimler 10496/1920

Närsen-Grontjärns-Feldbahn in der Nähe von Dala-Floda *Text und Fotos: © Erik Eronn*

Die *NGJ (Närsen-Grontjärns Järnväg)* ist eine Privatfeldbahn in Mittelschweden mit Spurweite 600 mm, die seit 1986 von Eisenbahnfreunden betrieben wird. Bei unseren Besuchen 2017 und 2019 konnten wir die Austro-Daimler-Draisine FNR 10603, Bj. 1920 (NGJ 7) ausführlich testen – nun wird eine weitere baugleiche Draisine von Grund auf renoviert; hier ein (übersetzter) Bericht von Erik Eronn:

Die Firma Austro-Daimler, 1899 als "Oesterreichische Daimler-Motoren-Commanditgesellschaft Bierenz Fischer u. Co" (als Tochter der deutschen Daimler-Motoren-Gesellschaft) in Wiener Neustadt gegründet, war ein bedeutender österreichischer Lokomotivhersteller. Austro-Daimler war sehr erfolgreich, indem es einige verschiedene Lokomotivtypen mit einfacher und robuster Konstruktion in Serie produzierte, die in den 1920er Jahren auf dem Markt sehr wettbewerbsfähig waren. Es wurden zwei Lokomotivtypen produziert: 6- und 12-PS-Benzinloks, basierend auf Motoreinheiten, die auch lose erworben werden konnten. Hunderte von Motoren und Lokomotiven wurden in ganz Europa verkauft. Ein starker Generalvertreter in Dänemark, AB Hans Sommer, verkaufte hunderte von Lokomotiven und Maschineneinheiten in Schweden und Dänemark, oft an verschiedene Torfmoore und Ziegeleien.

Unsere Draisine NGJ Nr. 39 Austro-Daimler 10496/1920 ist vom Typ 6 PS MA (Motoraggregat). Dieser Lokomotivtyp bestand aus einer Motoreinheit, die aus einer kombinierten Motor- und Getriebeeinheit bestand, die auf einem gewöhnlichen gebremsten Kippwagen platziert war. Der Motor in der Einheit ist ein luftgekühlter Zweizylinder-Benzinmotor mit 6 PS, der mit einer Handkurbel gestartet wird. Die gesamte Front der Lokomotive ist von einer großen Holzkiste mit einem mit Blechbeschlägen verstärkten Deckel besetzt, in die Kies und Stein als Schotter für eine bessere Traktion gefüllt werden konnten. Für den Fahrer stand ein Drehsitz aus gepresstem Blech sowie ein Rückenstück aus Blech zur Verfügung.

Die AB Källstorps Bränntorvfabrik (Brenntorf-Fabrik) in Svalöv, im südlichsten Teil Schwedens, war einer der zahlreichen Kunden der Austro-Daimler-Agentur Hans Sommer. 1915 war in *Bare mosse* eine Brenntorfwerk gebaut worden, wo bald 500 Meter Torfbergungsgleise zu den Moossteinbrüchen angelegt worden waren, sowie eine zwei Kilometer lange Strecke von der Fabrik zum Bahnhof Källstorp für die Verladung des Torfes. Eine Lokomotive wurde also benötigt; die Austro-Daimler-Lokomotive war bis 1946, bis eine weitere Lokomotive gekauft wurde, scheinbar als einzige im Einsatz. ►

Renoveringsprojekt NGJ Lok Nr 39 Austro-Daimler

Österreichische Daimler-Motoren AG, Austro-Daimler, var en stor Österrikisk loktillverkare i slutet av 1910-talet och ett par årtionden framåt. Man var mycket framgångsrik genom att massproducera några få olika loktyper av enkel och robust konstruktion, vilka var mycket konkurrenskraftiga på marknaden under 1920-talet. Man tillverkade bland annat två loktyper: 6- och 12 hk bensinmotorlok, baserade på motoraggregat som också kunde köpas lösa. Hundratals motorer och lok såldes i hela Europa. En stark generalagent i Danmark, AB Hans Sommer, sålde ett hundratal lok och motoraggregat inom Sverige och Danmark, ofta till olika torvmossar och tegelbruk.

NGJ Nr 39, Austro-Daimler 10496/1920 är av typ 6 PS MA (Motoraggregat). Denna loktyp var uppbyggd av ett motoraggregat bestående av en sammanbyggd motor- och växellådeenhet, placerat på ett ordinärt bromsat tippvagnsunderrede. Motorn i aggregatet är en tvåcylindrig och luftkyld bensinmotor om 6 hästkrafter, som startas med vev. Hela lokets främre del upptas av en stor trälåda med lock, förstärkt med plåtbeslag, vari grus och sten kunde fyllas som barlast för bättre dragkraft. En svängbar sits i pressad plåt fanns för föraren, liksom ett bakstycke i plåt.

AB Källstorps Bränntorvfabrik i Svalöv, i sydligaste delen av Sverige, var en av Austro-Daimleragenturen Hans Sommers många kunder. Här hade 1915 anlagts en bränntorvfabrik vid Bare mosse, där 500 meter torvbärgningsspår snart utlagts till mossens täkter, samt även en två km lång linje från fabriken till Källstorp station, för utlastning av torven. Ett lok behövdes alltså, och Austro-Daimlerloket var till synes ensamt på banorna fram till 1946, då ytterligare ett lok till köptes. Då var utlastningslinjen redan nedlagd sedan 10 år.

Under kriget kördes loket på lösningsmedel och kolugnsmetanol, vilket nog slet hårt på motorn. Senast vid fabrikens nedläggning kring år 1965 ställdes loket av vid en mindre verkstad intill mossen och småbaneforskare antog senare att loket skrotats. Under 1990-talet återfann en småbaneentusiast resterna av loket i en träddunge vid den nu rivna verkstaden och detta besked nådde även oss på NGJ. Även ytterligare ett lok av svensk tillverkning fanns bevarat här, stående i en loge. Tyvärr var lokets motoraggregat borta.

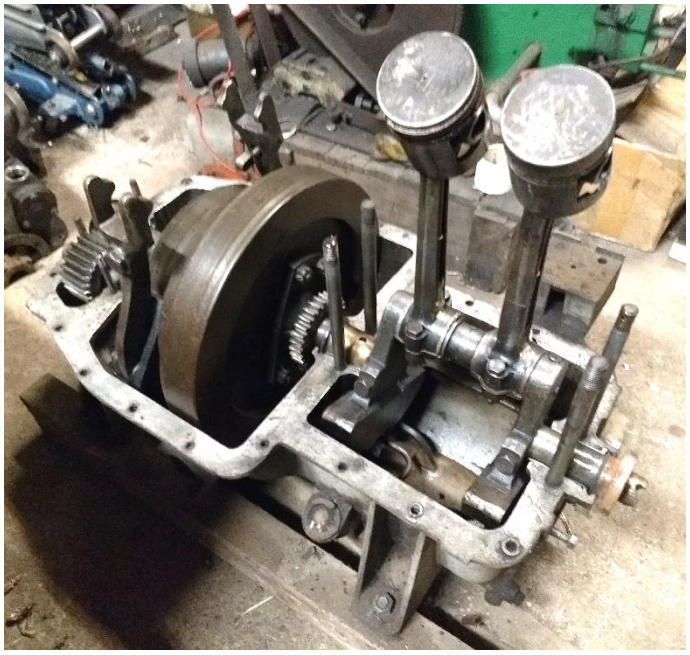
Loken, mossen, marker och gods ägdes fortfarande av Lönntorps Gård, där ägarinnan mycket ihärdigt ansåg sig vilja bevara materielen själv för framtiden. Under två decennier framförde vi vår önskan att få köpa loket, och förklarade våra renoveringsplaner och att loket åter kunde få rulla vid vår hobbyjärnväg. År 2013 kunde vi så till slut äntligen få köpa det!

Eftersom lokets originalmotor sedan länge är försvunnen, har vi från en maskinsamlare i sydsverige fått tag i en motor av originaltyp till loket. Denna motor har fabriksnummer 10581 (även som skylten är skadad och knappt läsbar). Även en reservdelsmotor ankom från Norge 2015, dock med okänt nummer. Av dessa delar ämnar vi att förhoppningsvis få till en fungerande motor till loket.

Loket ska även återskapas till ett uppbyggt originalskick, med återhållsam ytbehandling. Av de trärester vi fann intill lokunderredet, har vi lyckats mäta upp alla mått på barlastlådan, och även räddat rester av de plåtvinklar som lådan haft.

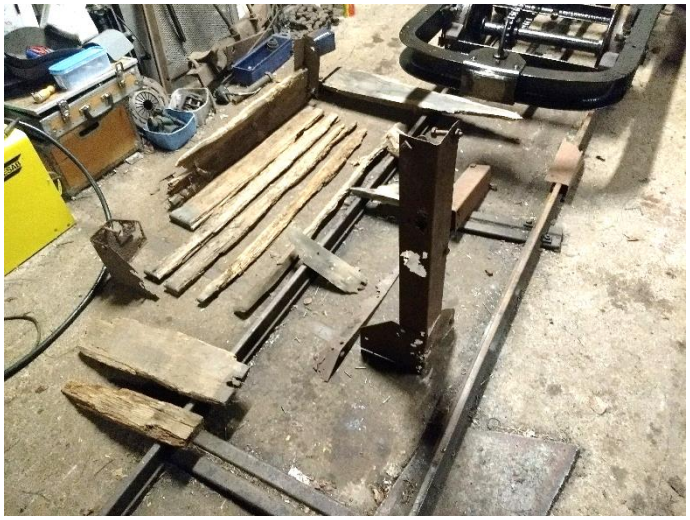
▶ Während des Krieges wurde die Lokomotive mit Lösungsmitteln und Kohleofenmethanol betrieben, die wahrscheinlich den

Motor zerrissen. Zuletzt wurde die Lokomotive bei der Schließung der Fabrik um 1965 in einer kleinen Werkstatt neben dem Moor außer Dienst gestellt und einige Eisenbahnforscher gingen später davon aus, dass die Lokomotive verschrottet worden war. In den 1990er Jahren fand ein Feldbahnliebhaber die Reste der Lokomotive in einem Baumhain in der inzwischen abgerissenen Werkstatt und diese Nachricht erreichte uns auch bei der NGJ. Eine weitere Lokomotive schwedischer Produktion blieb hier erhalten, die in einer Loge stand. Leider war die Motoreinheit der Lokomotive weg.

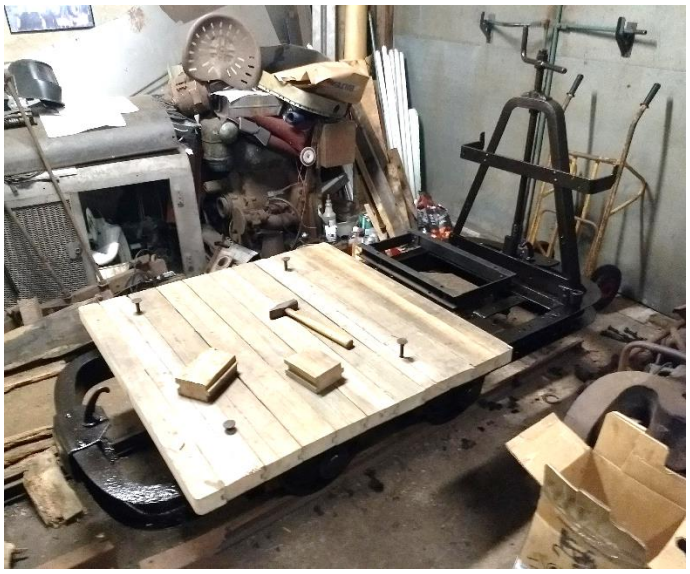


Die Lokomotiven, das Moos, das Land und das Anwesen waren immer noch im Besitz von Lönntorps Gård, wo sich die Besitzerin sehr beharrlich vorstellte, das Material selbst für die Zukunft bewahren zu wollen. Zwei Jahrzehnte lang äußerten wir den Wunsch, die Lokomotive zu kaufen und erläuterten unsere Renovierungspläne und dass die Lokomotive wieder bei unserer Hobbybahn rollen darf. Im Jahr 2013 konnten wir die Lokomotive endlich kaufen!

Da der Originalmotor der Lokomotive längst verschwunden war, haben wir von einem Maschinensammler in Südschweden einen Originalmotor für die Lokomotive ergattert. Dieser Motor hat die Werksnummer 10581 (auch wenn das Schild beschädigt und kaum lesbar ist). 2015 kam auch ein Ersatzteilmotor aus Norwegen, allerdings mit einer unbekannten Nummer. Von diesen Teilen beabsichtigen wir, hoffentlich einen funktionierenden Motor für die Lokomotive zu bekommen.



Die Lokomotive wird auch in einem bebauten Originalzustand mit zurückhaltender Oberflächenbehandlung nachgebildet. Von den Holzresten, die wir neben dem Lokomotivrahmen fanden, haben wir es geschafft, alle Abmessungen der Ballastbox zu messen und auch die Reste der Blechwinkel zu speichern, die die Box hatte.



Siehe auch: *Infoblatt 22, Seite 14* und *Infoblatt 26, Seite 6*. ■

Industriebahn-Lokomotiven in Stainz

Werks- und Industriebahn-Lokomotiven mit 760 mm Spurweite

Text/Quelle: Alfred Moser, Fotos: © Alfred Moser

Neben dem Flascherlzug der Stainzer Lokalbahn, der 2021 rein mit Dieselloks verkehren musste, und der Feldbahnsammlung mit 600 mm Spurweite gibt es in *Stainz* (Bezirk Deutschlandsberg in der Steiermark) durch private Initiativen eine kleine Sammlung von Werks- und Industriebahn-Lokomotiven mit Spurweite von 760 mm.

Die Schmalspur-Loksammlung in Stainz (Initiatoren und Aktivisten: Markus Mandl, Alfred und Herbert Moser) ist eine Interessensgruppe, die Werks- und Waldbahnlokomotiven mit bosnischer Spur (760 mm) erwirbt, restauriert und pflegt und auch als Außenstelle bzw. Arbeitsgruppe Stainz des VFKL*) derartige Fahrzeuge betreut.

DEMAG ML15 ex Gurktalbahn vor der Restaurierung in Stainz; die Lok war in einem sehr schlechten Zustand und eine echte Herausforderung

DEMAG ML15, Lok 17/15 bzw. RT2

Aus dem Bestand der Gurkthaler Museumsbahn hat Markus Mandl die kleine DEMAG-Diesellokomotive der Type ML15 erworben. Die Lok wurde 1940 zu den Montanbahnen des Steirischen Erzberges mit einer Spurweite von 830 mm geliefert. Nach ihrer Abstellung wurde sie von den Steiermärkischen Landesbahnen erworben, auf 760 mm umgespurt und etwas umgebaut als Rangiertraktor RT2 im Bahnhof Ramingstein-Thomatal der Murtalbahn eingesetzt. Von dort kam sie nach Treibach in Kärnten und wurde nach einer Einsatzzeit als Verschublok wegen eines Motorschadens abgestellt. 2018 kam sie nach Stainz und wurde repariert, neu lackiert und beschriftet

Marlies Adam (neben Markus Mandl) hat als gelernte Mechanikerin aus Idealismus für alte Lokomotiven an den Restaurierungen mitgearbeitet ►

Deutz OMZ122F, Lok 4

Deutz OMZ122F FNR 46492

Schon vor einigen Jahren hat Markus Mandl in Rumänien eine Deutz-Lokomotive der Type OMZ 122F erworben, da diese Bauart auch auf der einst in der Nähe von Stainz betriebenen Waldbahn Deutschlandsberg im Einsatz war. Die Lokomotive mit den Baudaten B-dm, Deutz 46492/1940 hat die Betriebsnummer 4, ist schwarz-rot lackiert und wird bei Sonderfahrten mit dem ebenfalls in Stainz vorhandenen Personenwagen der ehemaligen Waldbahn eingesetzt, der ursprünglich als C 1/s von Ringhoffer an die Lokalbahn Mixnitz – St. Erhard geliefert worden war.

**) 2021 wurden drei historische Diesellokomotiven im Bestand des VFKL - Verein zur Förderung von Klein und Lokalbahnen (ZVR: 563003742), die wegen der Differenzen mit dem Verband der Eisenbahnfreunde (VEF) ihre Heimat im Eisenbahnmuseum Schwechat verlassen mussten, zur Erhaltung und vorgesehenen Aufarbeitung durch die oben erwähnte Arbeitsgruppe nach Stainz überstellt.*

Gmeinder HF 50 B, Lok 3

Gmeinder HF 50 B bei der Anlieferung in Stainz

Diese ehemalige „Bunkerlokomotive“ der Type HF 50 B war nach Kriegsende in Österreich abgestellt und kam mit einer baugleichen Lokomotive zur Waldbahn Reichraming. Nach deren Einstellung wurde die Lok an die Gurkthal-Museumsbahn abgegeben und kam danach zum VFKL nach Schwechat. Sie ist in Stainz mit einem neuen Motor zur Aufarbeitung vorgesehen.

JW 3.457.32, DM100H14, Lok 1

DM100H14 FNR 3.457.32 am 31.05.2021 in Stainz

Auch diese frühere Werkslokomotive der Böhler-Werke Kapfenberg hatte schon einige Stationen hinter sich, ehe sie Ende Mai 2021 nach Stainz gekommen ist. Die Lok hat die Baudaten B-dm, Jenbacher Werke 3.457.32, Bj.1968, DM100H14. Nach ihrem Ausscheiden im Werk wurde sie 1990 vom Club U44 übernommen und kam zunächst nach Birkfeld. Von Birkfeld ging es 2005 zum WSV nach Heidenreichstein und 2011 von dort zum VFKL nach Schwechat. In Stainz erfolgt eine betriebsfähige Aufarbeitung und eine Neulackierung in der ursprünglichen Farbgebung.

Die Jenbacher Werke DM100H14, FNR 3.457.32, in restauriertem Zustand

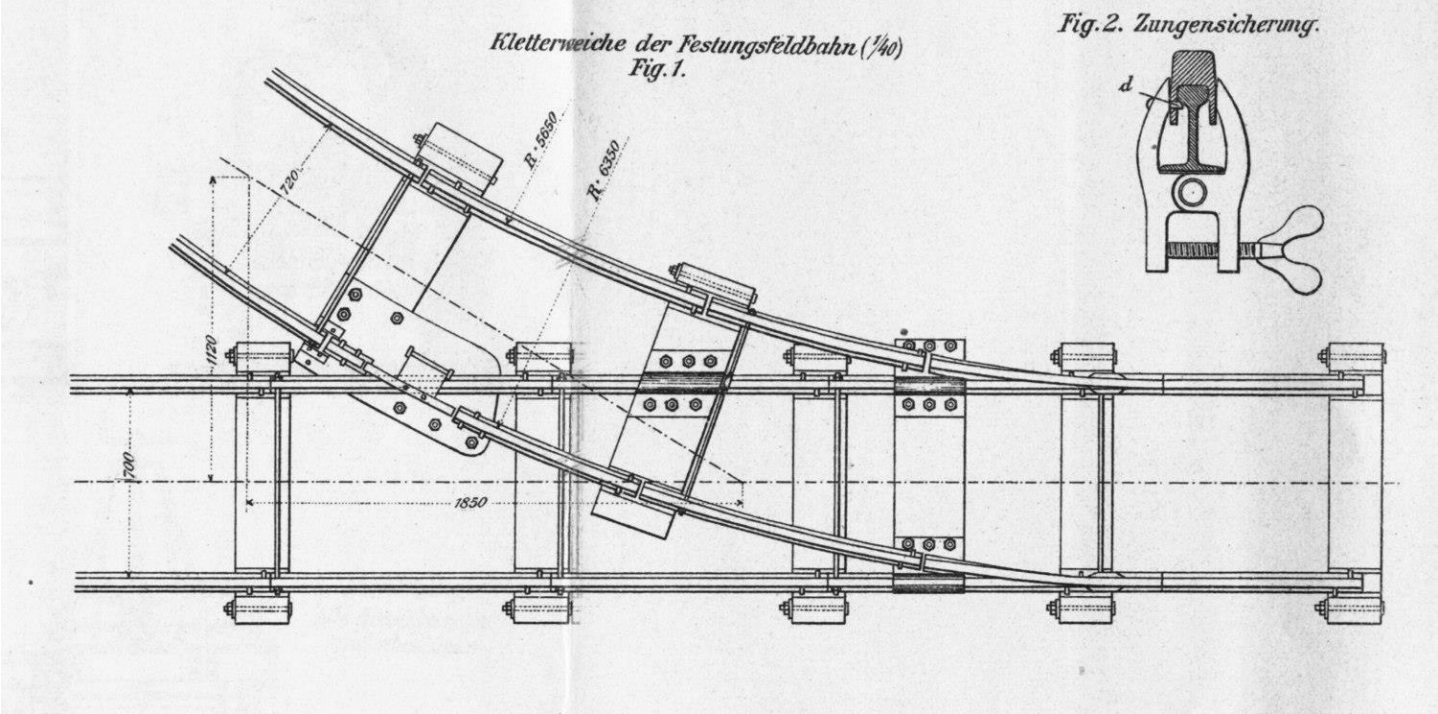
GEBUS FD 76-100, Lok D7 ex M2

GEBUS FD 76-100 FNR 429/1939-40 in Stainz

Ein Kleinod ist die Lok M2 der 1960 eingestellten Lammigtaler Schleppbahn. Die von GEBUS gebaute Drehgestelllokomotive wurde 1940 geliefert. 1960 kam sie zur Zillertalbahn (D7) und wurde vorwiegend als Bauzuglokomotive verwendet. 1989 übernahm sie die ÖGLB für die Bergstrecke der Ybbstalbahn, 2013 erwarb sie Stefan Kamper für den VFKL (Schwechat) und 2021 kam sie über Leobendorf nach Stainz. Hier ist eine Restaurierung in den Ursprungszustand und – wenn möglich – eine betriebsfähige Aufarbeitung geplant. ■

Feldbahnsammlung Scholz: Nachbauweiche für das KK-Feldbahngleis

Nachbau einer KK-Kletterweiche für das Einmanngleis *Text und Fotos: © Markus Scholz*



Als Vorlage für den Neubau diente diese Zeichnung einer zerlegbaren Kletterweiche mit 700 mm Spurweite aus einer Pioniervorschrift des Heeres von 1916

Bereits in der letzten Ausgabe des *Infoblattes* wurde das Steckgleissystem näher vorgestellt.

Zu diesem Gleis gab es auch zerlegbare Weichen (allerdings in 700 mm Spurweite - siehe Zeichnung oben).

Nach einigem Überlegen habe ich dann diese Zeichnung als Grundlage für einen Nachbau (allerdings in 600 mm Spurweite) genommen. Eine maßgetreue Umsetzung 1:1 war wegen der abweichenden Spurweite unmöglich, aber in 600 mm Spur natürlich machbar.

Im Fundus war noch eine kleine Menge 60er Schienenprofil mit Walzzeichen "Teschen" - also zumindest aus der passenden Herstellungszeit!
Bei einem Bekannten wurden die Auflageprofile für die Weiche aus 3mm-Blech abgekantet. Die Weiche besteht aus zwei Teilen, die mittels Hakenlaschen und Bolzen sicher verbunden werden. Der vordere Weichenteil umfasst die Zungen und die anschließenden Schienenstücke mit Hakenlaschen, hier das fertige Bauteil:

Vorderer Weichenteil, der auf den geraden Schienenstrang aufgelegt wird

Nächster Schritt war dann das Teil mit dem Herzstück; das eigentliche Herzstück ist klappbar, hier im Bild geschlossen. Radlenker sind deshalb nicht vorhanden, aber auch wegen der ursprünglichen Ausführung für Räder mit Doppelspurkränzen.

Das eigentliche Herzstück ist klappbar, hier im Bild geschlossen ("Brücke")

Abweichend von der Zeichnung erfolgt die Zungenfeststellung über Klemmschrauben.

Die Schwellen wurden aus Holz gefertigt, weil die Weiche, wenn sie nicht im Einsatz ist, unter Dach gelagert wird.
Das Teil mit dem Herzstück wiegt geschätzte ~30 kg, das Zungenteil weniger. ►

Auf die geraden Gleise aufgelegt (aber noch ohne Unterlagshölzer) und mit einem angeschlossenen Kurvenjoch schaut das Ganze dann so aus

Die Betriebserprobung der Kletterweiche war erfolgreich

Ruhrthaler ”Wiesel” in Österreich

Aufarbeitung des Prototyps ”Wiesel”

Text und Fotos: © Dr. Mathias Lidauer

Die Fahrzeug- und Gerätesammlung für das „Projekt Grubenbahnmuseum“ in der Nähe von Ampflwang im Hausruckwald (OÖ) wurde neben dem zentralen Thema „WTK – Wolfsegg-Traunthaler-Kohlen-AG“ um einige Nicht-WTK-Fahrzeuge erweitert. Eine dieser interessanten Maschinen ist die Ruhrthaler „Wiesel“.

Im Dezember 2018 endete in Deutschland die Ära des Steinkohlenbergbaus. Seit 200 Jahren wurde im Ruhrgebiet intensiver Bergbau, hauptsächlich für die deutsche Schwerindustrie, betrieben, zuletzt nur noch auf den hochmodernen Bergwerken Auguste Victoria, Prosper-Haniel und Ibbenbüren. Dabei wurde neben Einschienen-Hängebahnen, den sogenannten Dieselkatzen, auch auf Förderbänder und herkömmliche Grubenbahnen gesetzt. Auf einer Bestandsliste der RAG (Ruhrkohle AG) vom April 2009 sind immerhin 136 Grubenlokomotiven gelistet. Während Auguste Victoria im Jahr 2015 geschlossen wurde, wurden die beiden Bergwerke Ibbenbüren und Prosper-Haniel erst im August 2018 bzw. im Dezember 2018 mit dem Auslaufen der Steinkohlensubventionen geschlossen.

Gerade die Bergwerke Auguste Victoria (600 mm Spurweite) und Prosper-Haniel (585 mm Spurweite) waren bekannt für ihren regen Grubenbahnbetrieb unter Tage, zuletzt waren im Dezember 2018 noch ca. 25 Lokomotiven auf Prosper-Haniel im Einsatz. Der Lokomotivbetrieb auf Prosper-Haniel diente allerdings nur zur Personenbeförderung und zum Transport von Grubenmaterial, die Steinkohle wurde auf einem 3,6 km langen Förderband in einem Schrägschacht von der 5. Sohle (768 Meter Teufe) zur Aufbereitungsanlage auf Prosper II ans Tageslicht gefördert.

Im Dezember 2018 waren auf Prosper-Haniel noch drei Lokomotivtypen vorhanden:
- Rensmann RD3
- Ruhrthaler Wiesel
- Ruhrthaler G150 H-H/2A

Die Lokomotiven wurden teilweise noch bis ins Jahr 2021 beim Rückbau des Bergwerks verwendet, nach langen Verhandlungen mit der RAG gelang es unter anderem, eine Ruhrthaler Wiesel Lokomotive als Sachspende zu erhalten, an diesem Punkt nochmals ein großes Dankeschön an die RAG!
Die Lokomotive des Typs Ruhrthaler Wiesel war die letzte Neuentwicklung der Firma Ruhrthaler, und wie der Name „Wiesel“ schon vermuten lässt, handelt es sich um eine für deutsche Bergbaumaßstäbe kleine, flinke und wendige Lokomotive für leichte und mittelschwere Aufgaben.

► Der Prototyp mit der Fabriknummer (FNR) 4282 wurde im Jahr 1995 der Öffentlichkeit vorgestellt:

1995 Vorstellung der Lok Typ "Wiesel"
Werkfotos Ruhrthaler Maschinenfabrik GmbH, Sammlung Jens Merte

Die Lokomotive gelangte danach zum Bergwerk Prosper-Haniel, wo die als Nr. 20 bezeichnete Lok im März 2019 unter Tage auf der 6. Sohle (knapp 1000 Meter unter der Erde) im Betrieb angetroffen wurde. 2020 wurde die Lokomotive ausgemustert und über Tage abgestellt, im Jahr 2021 konnte sie dankenswerterweise übernommen werden.

Die wichtigsten technischen Daten des Typs „Wiesel“:

- Antrieb dieselhydraulisch
- Leistung 60 PS
- 2 Endführerstände, Führerhäuser sind demontierbar
- Moderne elektrische Überwachung der Lokomotivzustände, SIFA, Feuerlöschanlage
- Einhandsteuerung per Joystick
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 14,4 km/h gemäß Bergbauvorschriften
- Dienstgewicht 8 t
- Länge über Puffer 5310 mm

Im Frühjahr 2021 gelangte die Lokomotive per LKW nach Österreich, die Freude war groß, da bis zuletzt nicht klar war, um welche Fabriknummer es sich handelte, da mehrere Lokomotiven in Frage kamen: Aber es war tatsächlich die Fabriknummer 4282, der Prototyp aus dem Jahre 1995:

Nach einer ersten Befundaufnahme war die Ernüchterung groß, zwei große Herausforderungen müssen bewältigt werden, bevor die Lokomotive wieder betriebsfähig ist.

Während die Führerhäuser früher demontierbar waren und die elektrische Verkabelung mittels Steckverbindungen getrennt werden konnten, so hat man dies, eventuell um Kontaktprobleme und Korrosion unter Tage vorzubeugen, später geändert und die Führerstände direkt verkabelt. Dies hatte den Nachteil, dass bei den Lokomotiven, die zuletzt über den relativ kleinen Schacht Franz Haniel geraubt werden mussten, die Führerstände wieder abgebaut werden mussten und dabei zeitsparend alle ►

Kabelverbindungen durchschnitten wurden. Bei einer modernen Lokomotive mit LED-Displays, Überwachungseinrichtungen, Funk etc. sind das leider sehr viele Kabel.

Es wird einige Zeit dauern, die Verbindungen wiederherzustellen, dafür ist eine Teilzerlegung notwendig, um den Verlauf der Kabel nachverfolgen zu können, da diese an den Schnittstellen nicht beschriftet sind.

Die Lokomotive wurde über den Winter 2020/21 im Freien gelagert, man hat zwar alle Flüssigkeiten großteils abgelassen, leider aber nicht den Motorblock separat entwässert. Auch beim Ablassen des Kühlers bildet sich dort ein Wassersack, der dazu führte, dass der Motor aufgefroren war, da unter Tage ohne Frostschutz gefahren wurde.

Die Lok wurde also im Freien aufgebockt, dort wurde Stück für Stück der Aufbau demontiert, um zum Motor zu gelangen. Der Motor wurde daraufhin von allen Anschlüssen getrennt, die Kupplung demontiert und mittels Kran wurde der Motor aus der Lok gehoben.

Ausbau des defekten Motors; leider muss er komplett ersetzt werden

Eine weitere Ernüchterung gab es: Die Motorenwerkstätte teilte drei Wochen später mit, dass der Motorblock nicht nur aufgefroren, sondern auch verzogen war, wodurch eine Reparaturschweißung nicht mehr sinnvoll war.
Somit ging es auf die Suche nach einem Ersatzmotor, mehrere Monate wurde versucht, einen Deutz D916/4 aufzutreiben, leider erfolglos, auch die Firma Deutz konnte nicht weiterhelfen.
Also fokussierte sich die die Suche auf einen Motor des Typs D226/4, das war der Basismotor für die Schlagwetterschutzvariante D916/4. Hier konnten wir nach einem weiteren Monat fündig werden und von einem ehemaligen Hersteller von fahrbaren Beregnungsanlagen einen nicht ganz günstigen, aber dafür fabrikneuen D226/4 übernehmen, der seit 20 Jahren auf Lager war.
Es war Glück, da die Motoren der Type D226/4 auch unter Traktorfreunden sehr gefragt sind.

Das Typenschild bestätigt den Wiesel-Prototyp FNR 4282, Baujahr 1995

Der neue Motor für die Ruhrthaler-Grubenlok Wiesel-Prototyp FNR 4282

Als der Motor in der Werkstätte eingetroffen war, begann man sofort mit dem Umbau, auch hier mussten einige Änderungen vorgenommen werden, da die Aggregate anders angeordnet waren als auf dem D916/4, und der D226/4 sonst nicht in die Grubenlok passen würde.

Mittlerweile sind die Arbeiten abgeschlossen, der Motor ist bereit zum Einbau in die Lokomotive. Danach wird es noch einige Zeit dauern, bis der Motorraum der Lok wieder komplettiert ist, in weiterer Folge wird dann die Verkabelung repariert. Einige Zeit wird das noch in Anspruch nehmen, aber die Chance, dass der Ruhrthaler-Wiesel-Prototyp FNR 4282 wieder zum Leben erweckt wird, steht gut.

Sollte es jemanden geben, der sich für dieses Projekt interessiert, weitere helfende Hände sind jederzeit gerne willkommen!

† Prof. DDr. DI Gerhard Sperl verstorben

Professor Gerhard Sperl, seit 2004 Präsident des *Montanhistorischen Verein Österreich (MHVÖ)*, hatte sein Leben der Wissenschaft gewidmet.
Speziell bei montanhistorischen Fragen hat er uns oft geholfen oder wertvolle Kontakte hergestellt. **Glück auf!**

Ich leb und waiß nit, wie lang,
ich stirb und waiß nit, wann,
ich far und und waiß nit, wohin,
mich wundert, daß ich so froelich bin.

Lieblingsspruch Kaiser Maximilian I.

Gerhard Sperl

24. April 1936 - 6. April 2021

Univ.Prof.Dr.phil.Dr.mont.Dipl.-Ing.

Träger des Österreichischen Ehrenkreuzes für Wissenschaft und Kunst I. Klasse,
Großen Ehrenzeichen des Landes Steiermark,
Goldenen Ehrenzeichens der Stadt Leoben

2003 in Tirol

JW-Feldbahnloks am Schrottplatz

Kollege Helmuth Lampeitl hat in seinem Archiv dieses Foto gefunden, das drei Jenbacher Feldbahnloks im Jahr 2003 auf einem Schrottplatz in Hall/Tirol zeigt.

Bei den Jenbacher Maschinen dürfte es sich oben um zwei JW15 (FNR 1023 und 1024), unten um eine JW20 (FNR 2006 oder 2011) handeln, die bei der Bauunternehmung Innerebner & Mayer in Betrieb standen. ■

26.07.2003 am Schrottplatz in Hall/Tirol
Foto: Alex Haid

Feldbahn Muntlix

Jahresrückblick 2021

Text und Fotos ©: Helmuth Lampeitl

Alljährlich folgt zum Jahresschluss eine kurze Zusammenfassung der Aktivitäten rund um die Feldbahn Muntlix.

Gleich zu Jahresbeginn zeichnete sich die „To-do-Liste“ für heuer ab: das gemeinsam mit Kollegen Bernd zur Verfügung stehende Außenlager in Bludenz (ein von der ASFINAG angemieteter Platz) musste bis Jahresmitte leergeräumt werden, da der Besitzer eine Sanierung des Geländes beabsichtigte. Wir müssen diesen Platz für drei Jahre aufgeben und dürfen die Fläche dann erneut nützen. Dies kam für mich völlig ungeplant und reichlich ungelegen.

Ich habe mich fortan entschlossen, alle dort deponierten Utensilien heuer zu restaurieren, oder aber abzugeben. Somit sollte all jenes verschwinden, wofür mittelfristig keine Zeit bzw. kein Platz zur Verfügung steht. Im gleichen Aufwaschen wurde auch ein zweiter kleiner Lagerplatz in Mutlix aufgeräumt. Dort sind nun nur mehr die Schienen unserer transportablen Bahn gelagert.

Neuzugänge bei der Feldbahn Muntlix

War es im vergangenen Jahr ein Jenbacher Postbüffel (mit Druckluft), der die Sammlung bereicherte, so kam heuer unerwartet ein Jenbacher Büffel der Sonderbauart „Schwechat“ neu hinzu.

● Das als „Lenkradbüffel mit Fahrersitz“ bekannte Fahrzeug wurde von den Jenbacher Werken als Sonderbauform der JW3000er Büffel Serie produziert. Ausgeliefert wurden Fahrzeuge mit und ohne Fahrerkabine. Es gab auch unterschiedliche Geschwindigkeitsübersetzungen und Unterschiede bei den Aufbauten der Plattform. Auch die ÖBB hatten speziell an Großbahnhöfen Gepäckkarren mit Fahrersitz (und Lenkrad) in Verwendung. Ob hier auch Jenbacher Büffel dieser Sonderbauart Verwendung fanden, ist nicht ausreichend erforscht. Die häufigsten Abnehmer dieser Fahrzeuge waren Flughäfen im In- und Ausland. Auch an die Industrie sind solche Fahrzeuge geliefert worden. Entsprechend den ersten Bestellungen vom Flughafen Wien-Schwechat erhielten diese Fahrzeuge werksintern die Bezeichnung „Schwechat“. Sie waren aber deutlich teurer als Standardfahrzeuge und daher entsprechend selten zu finden. Heute sind in Österreich fünf erhaltene Fahrzeuge dieser Bauform bekannt.

Optisch auffällig sind die Flügelklappen an der Motorseite mit der JW-Sickung und der deutliche Überhang aufgrund der Sitzbank samt Blechfront und Lenkrad. Die Gewichtsverhältnisse werden durch den Vorbau des Fahrzeug negativ beeinflusst, auch der Neigungswinkel (bei Einfahrt in eine Steigung) ist stark begrenzt. Schon bei mittleren Steigungen und größeren Straßenunebenheiten besteht die Gefahr, dass das Lenkgestänge am Boden aufsitzt. All dies dürfte aber beim Betrieb am Rollfeld sowie auf großen industriellen Werkplätzen keine Rolle gespielt haben. Durch Beigabe von zusätzlichem Ballast am Heck ist auch die Antriebs- bzw. Bremskraft ausreichend.

Als große Überraschung wurde heuer Anfang September ein solches Fahrzeug im Internet zum Verkauf angeboten. Da dem Büffel die Herstellerplakette fehlt, konnte nur sehr wenig über die Vergangenheit des Fahrzeuges in Erfahrung gebracht werden. Der Büffel stand zuletzt bei einem Golfplatz in Niederösterreich, wo sich die Einsatztage dieses Fahrzeugs aber eher in Grenzen gehalten haben dürften. Über den ursprünglichen Besitzer kann nur gemutmaßt werden. Am wahrscheinlichsten gilt für mich die Verwendung beim Flughafen Schwechat. Dort standen nachweislich solche Fahrzeuge im Gepäckdienst, aber auch für Service-Arbeiten an den Flugzeugen (z. B. für die Enteisung) in Verwendung. Es gibt entsprechende Film- und Fotodokumente, die solche Einsätze dokumentieren. Der Büffel ist weiß lackiert, an einigen Stellen kommt der frühere Farbton zum Vorschein. Die Ursprungslackierung war gelb. Dies lässt erneut Spekulationen über eine frühere Verwendung (bei der Bahn oder in der Industrie?) aufkeimen. ►

Die Überstellung nach Wolfurt erfolgte am 17.10.2021

► Am 17.09.2021 war es schließlich so weit, der Büffel Bauart Schwechat wurde in *Gars am Kamp* begutachtet und Probe gefahren. Optisch markant sind der Abgaswäscher am Heck, die Flügelklappen beim Motor sowie der überhängende Fahrerplatz. Nach Ankunft und allgemeiner Durchsicht wurden die wichtigsten Arbeiten erledigt. Die Gangschaltung musste justiert werden, ebenso die Spannung der Übertragungsriemen. Motor und Getriebe sind in einem ordentlichen Zustand. Elektrisch und optisch sind noch Arbeiten zu erledigen. Dies wird aber frühestens im kommenden Jahr möglich sein. Das unpassende und nicht originalgetreue Fahrerdach wurde demontiert. Über den Winter wird der neue Büffel (wie auch die anderen Gepäck-Fahrzeuge der Sammlung) in *Wolfurt* abgestellt sein.

Historische Fotos des Büffels "Schwechat" im Anschluß an den Jahresrückblick.

● Zur Ergänzung der Sammlung an Postanhängerfahrzeugen war ich schon länger auf der Suche nach einem Handwagen, wie er zur Bereitstellung der Bahnpost am Bahnsteig speziell in kleineren Betriebsstellen mit wenig Post Verwendung fand. Diese Handwagen hatten als Besonderheit ein Schließfach im Unterboden, welches für Wertbriefe und Wertgegenstände zur Verfügung stand. Zwei solche Wagen wurden mir von einem Sammler in Niederösterreich günstig zum Verkauf angeboten. Im Zuge einer kleinen Österreichrundfahrt wurden die Wagen am 2. August in *Irnfritz* (Nähe Horn) abgeholt.
Einer der beiden Wagen bereichert nun die Ausstellung der „Bahnwelt Wolfurt". Der Wagen ist ein Exponat der letzten Epoche von Handwagen, wie sie die Österreichische Post für die Bahnpost bauen ließ. ►

Der Büffel beim Abladen in Muntlix. Aufgrund des Überhangs mussten die Auffahrrampen mit Holzbrettern verlängert werden, um die entsprechende Bodenfreiheit zu gewährleisten

Einer der beiden Bahnpost Handwagen bei der Abholung in Irnfritz im Waldviertel (Bezirk Horn); als Besonderheit das Schließfach im Unterboden für die Verwahrung von Wertbriefen und Wertgegenständen

► Ebenfalls für die Wolfurter Sammlung (Bahnwelt Wolfurt) konnte per Zufall ein besonders altes Exponat ergattert werden. Es handelt sich um einen Dienstmannskarren aus den frühen 1930er Jahren. Laut Vorbesitzer kam der Handkarren am Bahnhof Bregenz zum Einsatz. Es wurden vorwiegend Güter (Stückgut) zum Bahnhof transportiert. Der Wagen wurde in *Hard* von Privat erworben.

Der Dienstmannskarren aus den 1930er-Jahren in der Bahnwelt Wolfurt

Die Auflassung des Außenlagers in Bludenz-Moos

Die Nachricht der ASFINAG, der Lagerplatz in *Bludenz-Moos* müsse bis Mitte Jahres leergeräumt sein, ließ mir gerade so viel Zeit, um eine vernünftige Lösung für alle Fahrzeuge zu finden.

● Für folgende Fahrzeuge/Gegenstände musste ein neuer Platz gefunden werden:
Zwei Ersatzmotoren der Jenbacher Werke (JW8), zwei Tiefladewagen in 500 mm Spurweite (vormals Geriatrie Lainz, Wien), ein DIN-Loren-Untergestell, ein leichter Loren-Rahmen (jeweils ex Hilti und Mettauer), eine Sägewerks-Lore sowie eine kleine Drehscheibe. Weiters befanden sich dort im Arbeitsvorrat ein desolater ÖBB-Gepäckanhänger sowie ein ÖBB-Handwagen.

All diese Fahrzeuge bzw. Gegenstände benötigten in kurzer Zeit einen neuen Unterstellplatz. In einem Aufwaschen sollte auch am Lagerplatz in *Muntlix-in-der-Wanne* etwas aufgeräumt werden. Dort ist aktuell unser kleines Schienenlager für die transportable Feldbahn situiert.
Zwei desolate Kippmulden ohne Achsen, welche ursprünglich von der Ziegelei Mettauer in *Götzis* stammen, waren über mehrere Jahre dort abgestellt. Sie wurden damals von einem Eisenbahnfreund erworben, der die Wagen hier zurückließ. Auch diese Wagen sollten nun verwertet werden.

Um den Arbeitsaufwand überschaubar zu halten, habe ich mich entschlossen, einen Teil der hier beschriebenen Gegenstände abzugeben. Bernd, der ja einen weitaus größeren Fahrzeugpark evakuieren musste, hat sich dieser Idee teilweise auch angeschlossen.

So wurde von meiner Sammlung ein JW8 Standmotor, die Drehscheibe sowie ein Loren-Rahmen samt Mulde vom Lagerplatz Muntlix nach Oberösterreich abgegeben.
Bernd steuerte für diesen Transport ein gebremstes Kipploren-Untergestell bei.
Die Fracht wurde über einige Wochen in Muntlix zwischengelagert und ging schließlich am 1. August 2021 auf die Reise.

Abladen der Loren bei Markus Scholz in Oberösterreich. Auch der JW8 Standmotor und die kleine Drehscheibe fanden hier einen neuen Besitzer

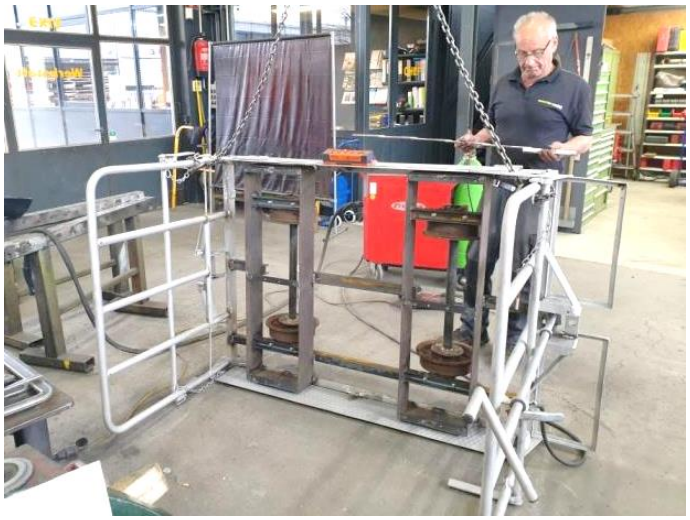
Bei der Fahrt nach Oberösterreich wurde nach einem Zwischenstopp bei Michael Wenninger (im Bayrischen nähe Passau) auch bei Egmont Wimmeder Fracht abgeladen. Er erhielt eine Kipploren-Mulde, die künftig als Dekoration dienen soll. Das Bild entstand bei den Wimmeder's, wo wir immer gerne zu Gast sind.

● Abgegeben wurde auch der stabile Rahmen der Sägewerks-Lore. Die Achsen samt Lager konnten sogleich für die Aufarbeitung der noch verbliebenen Kipplore vom Lagerplatz Muntlix Wanne dienen. Somit waren hier gleich zwei Probleme auf einen Streich gelöst. An der Kipplore mussten noch die Stapler-Schienen demontiert werden sowie kleinere Schweißarbeiten an der Muldenaufhängung durchgeführt werden. Nach dem Anbringen der Wagenkupplung und dem montieren der neuen Achsen konnte diese als siebte betriebsbereite Kippmulde der Sammlung in Betrieb genommen werden. ►

Am Lagerplatz in Muntlix-Wanne warten zwei Kipploren auf die weitere Verwendung. Die links abgebildete Lore wurde nach Oberösterreich abgegeben, die rechte Lore wurde heuer im Juli zur Feldbahn Muntlix überstellt und frisch revidiert.

Die neue Kipplore (vom Lagerplatz Muntlix-Wanne) gemeinsam mit jener vom Steinbruch Hilti und Jehle im Einsatz für Brennholztransporte.

► ● Weit größer war der Aufwand der Instandsetzung bei den 500-mm-Tiefladewagen aus *Lainz*.
Die beiden Wagen wurden im Sommer 2019 aus der Sammlung Hohn (Hüttenberg in Kärnten) erworben. Sie stammen von der Geriatrie-Bahn aus Wien-Lainz und dienten bis zum Jahre 2011 dem Transport von Speisecontainern. Beide Wagen wurden am 26. Februar in Bludenz vom Lagerplatz abtransportiert und zur Schlossereiwerkstätte von Günther Summer nach *Weiler* gebracht. Dort sollte ein Kostenvoranschlag über das weitere Vorgehen entscheiden. Günther kam mir sehr entgegen.



Der Lainzer Tiefladewagen TL-34 in der Schlosserei Günther Summer

Er nahm einen Wagen in Zahlung und erledigte das Umspuren (samt Sandstrahlen und Neu-Lackieren) in seiner Werkstätte. Der Lainzer Wagen (vormals Nummer 34) erhielt Aufnehmungen für zwei Sitzbänke. Der gebremste Wagen wurde in Lichtgrau lackiert und soll zukünftig bei Veranstaltungen als Mehrzweckwagen Verwendung finden.

Ankunft in Muntlix, es fehlt nur noch die Holzbedielung

● Mit der Auflassung des Depots in Bludenz war es mir möglich, meinen Schienenvorrat wieder aufzustocken. Von Bernd wurden ca. 100 Meter Feldbahnschienen übernommen. Den Transport nach Muntlix übernahm dankenswerter Weise mein Kollege Hannes Welte.

● Das Projekt eines kleinen Werkstättenwagens wurde heuer fortgesetzt und abgeschlossen. Eine kurze Lore mit aufsteckbaren Stirnwänden sollte das Arbeiten in der Garage erleichtern. Beim Zerlegen von Fahrzeugen können so Teile besser bewegt und zwischengelagert werden. Die Lore aus Wettmannstätten befand sich seit Jahren im Arbeitsvorrat und wurde heuer mit neuen Puffern versehen. Nach dem Lackieren erhielt der Rahmen starke Lärchenbretter. Die leichten Steckwände wurden mit MFD-Platten bestückt. Alles in allem ein sehr praktisches Fahrzeug.

Von Günther Summer gefertigte Puffer werden am Rahmen angeschweißt

Die neue Werkstatt-Lore mit aufgesteckten Stirnwänden

● Zwei im Depot Bludenz gelagerten Gepäckwagen mussten gleich zu Beginn des Jahres 2021 abtransportiert werden. Speziell der wertvolle ÖBB-Gepäckanhänger der Bauart Wörth war bei näherer Begutachtung in sehr schlechten Zustand. Die Radlager bewegten sich nicht mehr und der ganze Rahmen war gänzlich von Rost befallen.

Da ich den Wagen unbedingt retten wollte, kam nur ein teurer Neuaufbau in Frage. Der Anhänger wurde in Muntlix zerlegt und die Achsen kamen wiederum zur Bearbeitung zu Günther Summer - er kümmerte sich um die Kugellager. Der Rest ging zum Sandstrahlen nach *Klaus* in Vorarlberg. Der Zusammenbau aller überholten Komponenten erfolgte schließlich Anfang September in Muntlix. Auch mit Holz wollte ich nicht sparsam sein. Wie beim Original wurden 3,8 cm dicke Lärchendielen verbaut. ►

Bilder oben: ÖBB Anhänger der Bauart Wörth: Die Radsätze erhalten Neulack. Franziska beim Zusammenbau in Muntlix zu sehen

► Die Bewährungsprobe folgte schließlich am 23. September, als der Anhänger zum Transport einer Normalspurachse herangezogen wurde. Mit dem Büffelzug wurden drei Radsätze von der „Pro-Bahn-Werkstätte“ in Wolfurt zum Liftbauer Doppelmayr (ebenfalls in Wolfurt) transportiert. Die vierte Wagenachse wurde mit dem vereinseignen Elka (vormals Wagenwerkstätte Feldkirch) angeliefert. Beim Doppelmayr-Werk wurden die Achsen auf einer passenden Drehbank bearbeitet. Der Rücktransport der heiklen Fracht erfolgte am 14. Oktober. Die Fahrten verlief problemlos und war für alle Beteiligten ein einmaliges Erlebnis!

Schwertransport in das Doppelmayr-Werk in Wolfurt

Die Sammlung in der „Bahnwelt Wolfurt“

Nach langen Vorbereitungen war es heuer im Herbst endlich so weit. Das Eisenbahnmuseum in Wolfurt wurde unter dem Namen „Bahnwelt Wolfurt“ feierlich eröffnet. Die Eröffnung fand in Zusammenarbeit mit der landesweiten Veranstaltung „Lange Nacht der Museen“ statt. Die „Bahnwelt Wolfurt“ ist durch das jahrelange, große Engagement des Vereins „Pro Bahn Vorarlberg“ erst möglich geworden. Andere Vorarlberger Eisenbahnvereine haben sich dieser Idee angeschlossen, und präsentieren hier gemeinsam mit dem Verein „Pro Bahn Vorarlberg“ ihre Fahrzeuge. Auch ich habe hier die Möglichkeit erhalten, einen Teil meiner gesammelten Exponate in Form von Leihgaben an den Besuchertagen der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Von meiner Seite wurden die Themenschwerpunkte „historische Telefonie bei den ÖBB“ sowie bekannterweise „Flurfördertechnik vergangener Tage bei den ÖBB und der Bahnpost in Österreich“ behandelt. In Schaukästen sind zahlreiche Exponate samt kurzer Beschreibung zu begutachten.
Die Eröffnungsfeier in der Nacht von 2. auf 3. Oktober war für alle Beteiligten ein voller Erfolg. Es konnten über 600 interessierte Besucherinnen und Besucher gezählt werden.

Alte BASA-Technik und interssante Eisenbahn-Exponate vergangener Tage

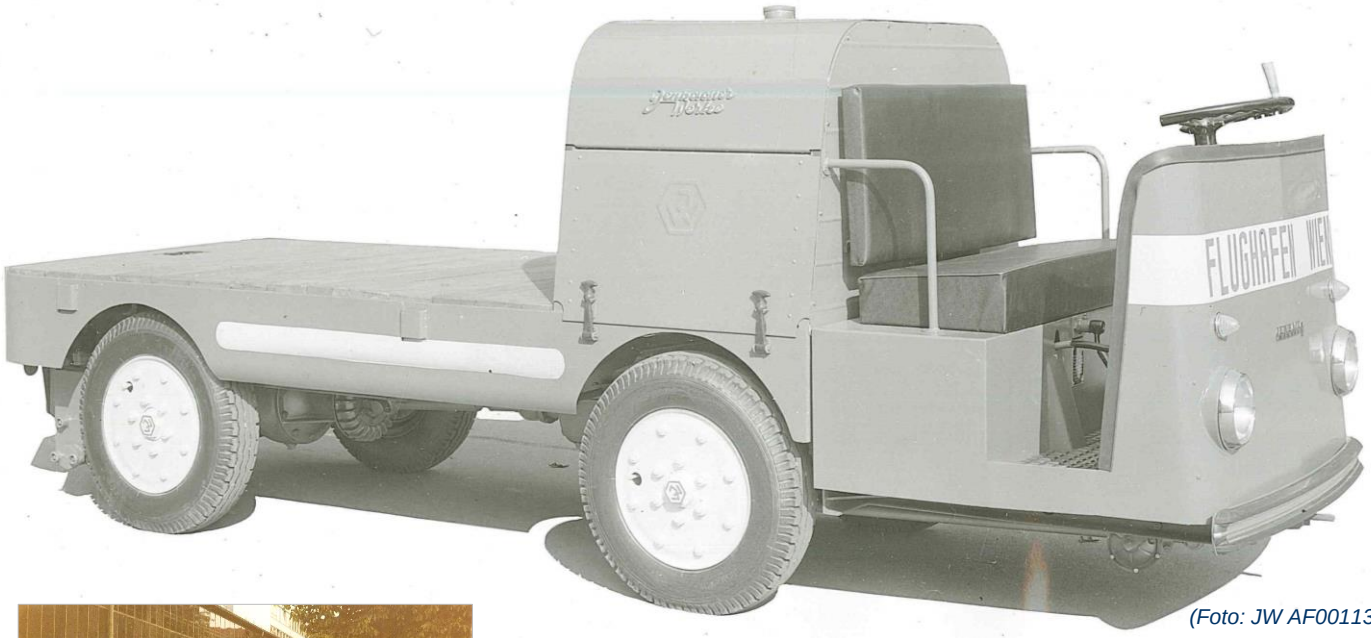
Für Besucherfahrten stand der ÖBB-Büffel 913.306 samt einem Postanhänger (ausgestattet mit entsprechenden Sitzbänken) von 19.00 Uhr bis Mitternacht zur Verfügung. Viele Besucherinnen und Besucher ließen sich diese Gelegenheit einer kurzen Rundfahrt am Bahnhof Wolfurt nicht entgehen. Im Bild zu sehen ist das Ergänzen der Spritvorräte nach dem Ende der Veranstaltung. ■

Jenbacher Dieselkarren für den Flughafen Wien-Schwechat

Beim **Jenbacher Dieseltransporter "Schwechat"** der Feldbahnsammlung Muntlix dürfte es sich um die Type **Uz 5.533** handeln.

Die Ausführung "Schwechat" umfasst sechs Typenbezeichnungen:

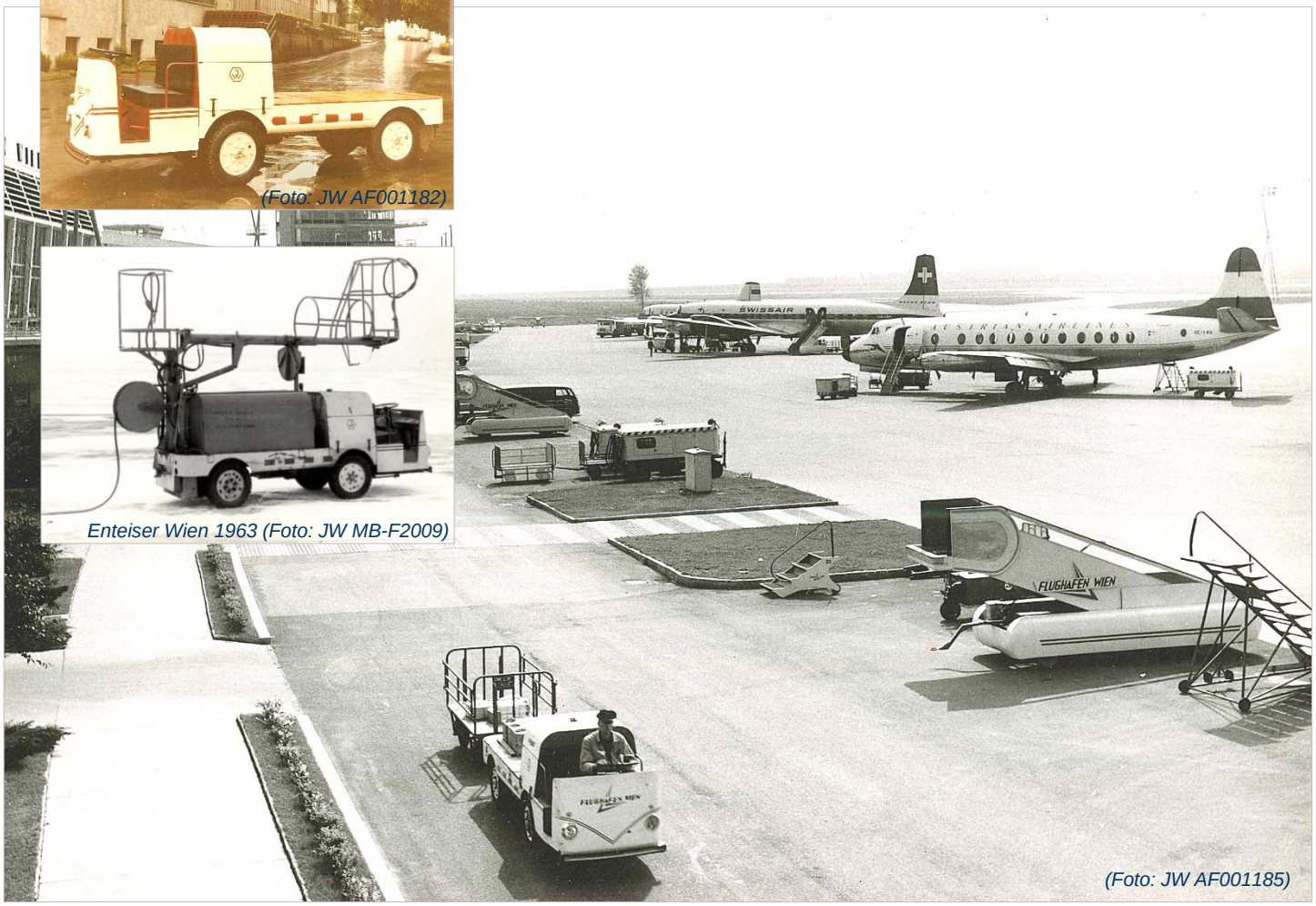
Uz 5.518 "Schwechat" Dieseltransporter
Uz 5.533 "Schwechat" 3000EX mit Fahrerkanzel
Uz 5.537 "Schwechat" 5000 (5t-Ausführung)
Uz 5.575 "Schwechat" 3000EX mit verkürztem Radstand
Uz 5.581 "Schwechat" 3000FS-EX für Deutschland
Uz 5.588 "Schwechat" 5000F 1220x3200mm für Vöest-Alpine



(Foto: JW AF001133)

(Foto: JW AF001182)

Enteiser Wien 1963 (Foto: JW MB-F2009)

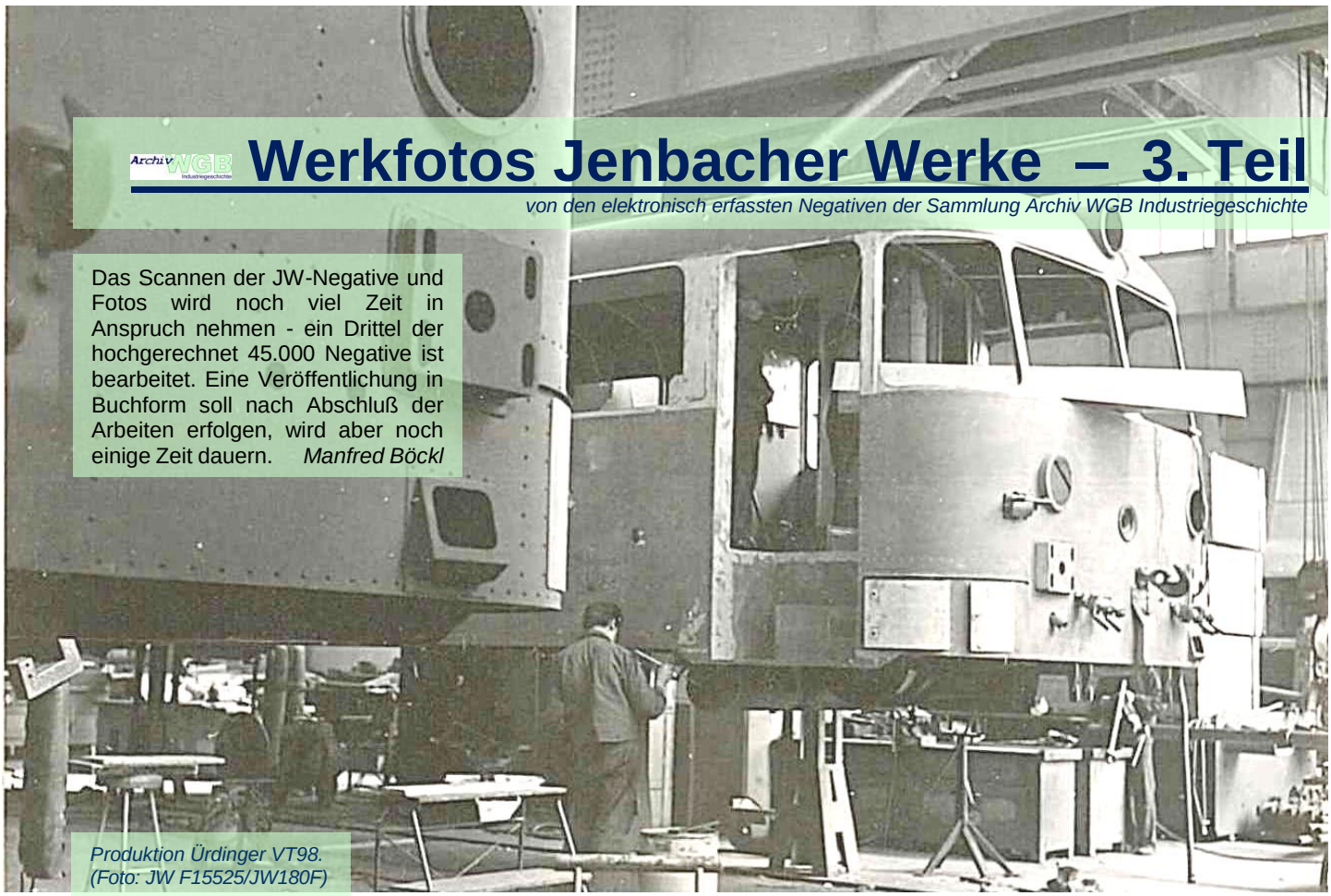


(Foto: JW AF001185)

Werkfotos Jenbacher Werke – 3. Teil

von den elektronisch erfassten Negativen der Sammlung Archiv WGB Industriegeschichte

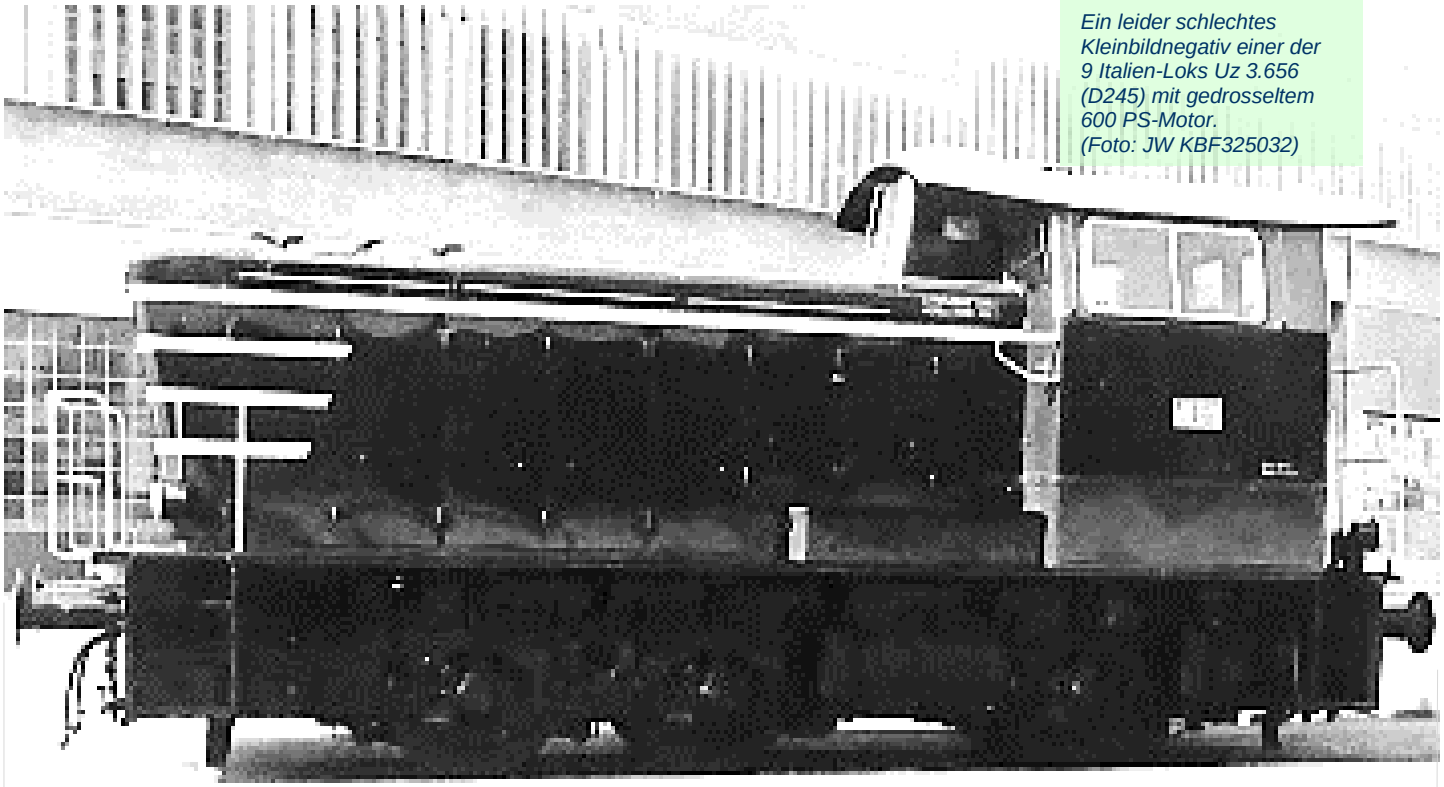
Das Scannen der JW-Negative und Fotos wird noch viel Zeit in Anspruch nehmen - ein Drittel der hochgerechnet 45.000 Negative ist bearbeitet. Eine Veröffentlichung in Buchform soll nach Abschluß der Arbeiten erfolgen, wird aber noch einige Zeit dauern. *Manfred Böckl*



Produktion Ürdinger VT98. (Foto: JW F15525/JW180F)

Die Produktion der ersten Kompressoren JW20K (später JW220K) ist voll angelaufen. (Foto: JW F15394/JW181F)

Für Indonesien wurden 1500 PS-Dieselloks der Type Uz 3.751(BB305) mit 1067 mm Spurweite in Jenbach produziert; die Auslieferung der drei Maschinen erfolgte im Frühjahr 1982.
(Foto: JW F30020/JW175F)



Ein leider schlechtes Kleinbildnegativ einer der 9 Italien-Loks Uz 3.656 (D245) mit gedrosseltem 600 PS-Motor.
(Foto: JW KBF325032)

Zwei Stück vom Prototyp Uz 3.650 wurden 1958 nach Russland geliefert; hier die SZD TGe-002. (Foto: JW F16861/JW175F)

Die SZD TGe-008 ist die sechste von 25 Maschinen des Typs Uz 3.651, die für Russland gefertigt wurden. (Foto: JW F16853/JW175F)

600 PS-Lok Uz 3.660.003 für die TCDD (Türkische Staatsbahnen).
(Foto: JW AF036114/036Fr)

Uz 3.665 SZD MG-3 für Russland, Spur 1524 mm.
(Foto: JW F16879/JW175F)

DH1000BB Uz 3.702.01 für die Chemie Linz AG mit Motortyp C320S.
(Foto: JW F33235/JW175F)

Uz 3.705.01, Bj. 1973, Voest 1004.01
(Foto: JW F24135/JW175F)

April 1977: Der Lizenzbau-Prototyp von Đuro Đakovic 743-001, JW Uz 3.671 DH600C44 (Foto: JW KBF356008)

Uz 3.641.137 (DH500B42) 1987 für Leykam (Foto: JW KBF1127-10/175F)

JW Uz 3.610 für Rußland
6 Stk. SZD MG-2
(Foto: JW F0969/1JW150F)

Fünfzigste Lok JW400R für Rußland, JW Uz 3.610.050
SZD MG-2-050
(Foto: JW F0940/JW150F)

JW Uz 3.609
5 Stück ÖBB 2062
(Foto: JW F11062/JW150F)

JW Uz 3.615.067
JZ 730.005
(Foto: JW F16800/JW150F)

Sie möchten unser **Infoblatt** regelmäßig und kostenlos per E-Mail erhalten?

Einfach **anmelden** unter

www.archiv-wgb.at

oder Mail an

info@archiv-wgb.at