



**Jenbacher Werke:**  
**Der Rennwagen**  
**von 1955**

**Neusiedl/Zaya:**  
**Neue Feldbahn**

**Insel Elba (IT):**  
**18 Lokomotiven**

**JW-Werkfotos:**  
**4. Teil**

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

Die Namensgebung „WGB“ führt auf die private „**WGB – Weigl's GartenBahn seit 1968**“ des leider verstorbenen Herrn Walter Weigl zurück. Dessen Garten- und Hausrollbahnmateriale 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.

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*.

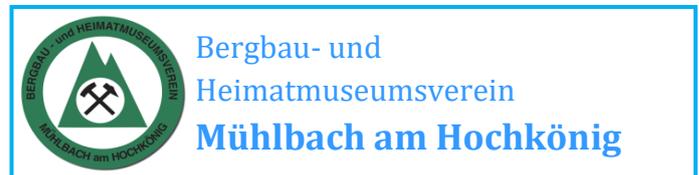
Die Richtlinien für Restaurierung und Konservierung sind festgeschrieben im international gültigen „*Code of ethics*“.

Objekt 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 2023 Mitglied bei:



### 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](mailto:info@archiv-wgb.at)  
Web: [www.archiv-wgb.at](http://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: expresta.



Feld- und Industriebahnmuseum



# Feld- und Industriebahnmuseum

2183 Freiland (NÖ)

## Besuchstage 2023

Sonntag 7. Mai 2023	10-16 Uhr, Vorführbetrieb von Feldbahnzügen
Sonntag 4. Juni 2023	10-16 Uhr, Vorführbetrieb von Feldbahnzügen
Sonntag 2. Juli 2023	10-16 Uhr, Vorführbetrieb von Feldbahnzügen
Samstag 5. August 2023	16-23 Uhr, Besuchstag mit Nachtfahrten
Sonntag 6. August 2023	10-16 Uhr, Vorführbetrieb von Feldbahnzügen
Sonntag 3. September 2023	10-16 Uhr, Vorführbetrieb von Feldbahnzügen
Sonntag 1. Oktober 2023	10-16 Uhr, Vorführbetrieb von Feldbahnzügen

**Straßenverbindung**

Von St. Pölten (Autobahnabfahrt St. Pölten Süd) über die Mariazerler 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](http://www.feldbahn.at)

**Abkürzungen / abbr.:**



FNR: Fabrikationsnummer / serial number / numero di serie  
 MNR: Motornummer / engine number / numero di motore  
 GNR: Getriebenummer / gearbox nr. / numero di trasmissione

Bj.: Baujahr / year of manufacture / anno di costruzione  
 Spw.: Spurweite / track gauge / scartamento  
 Herk: Herkunft / provenance / discendenza

## Archiv **WGB** Projekte 2023



### MINIERE DI DOSSENA

Italien  
 I-24010 Dossena  
 Lombardei, Provinz Bergamo (BG)  
[www.minieredidossena.wordpress.com](http://www.minieredidossena.wordpress.com)



### MINIERA DI GAMBATESA

Italien  
 I-16040 Val Graveglia  
 Ligurien, Provinz Genua (GE)  
[www.minieradigambatesa.com](http://www.minieradigambatesa.com)



### CALAMITA MINIERE DI CAPOLIVERI

### MINIERE DI CAPOLIVERI

Italien  
 I-57031 Capoliveri, Isola d'Elba  
 Toskana, Provinz Livorno (LI)  
[www.minieredicalamita.it](http://www.minieredicalamita.it)



### BERGWERK MEŽICA

Slowenien  
 SI-2392 Mežica, Glančnik 8  
 Region Koroška (Slowenisch-Kärnten)  
[www.podzemljinepece.com](http://www.podzemljinepece.com)



### SOLANA STON

Kroatien  
 HR-20230 Ston  
 Gespanschaft Dubrovnik-Neretva  
[www.solanaston.hr](http://www.solanaston.hr)

## Archiv **WGB** Reparatur Jenbacher Diesellok JW15 im FIM

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



Wie bereits in unserem [Infoblatt Nr. 29 \(ab Seite 14\)](#) berichtet, wurde die Jenbacher Diesellok JW15/FNR 1341 im Feld- und Industriebahnmuseum Freiland (NÖ) einer Reparatur des Getriebes und der Antriebseinheit unterzogen.

Im Juni 2021 wurde die dringende Reparatur des undichten Getriebes durchgeführt. Bei dieser Arbeit mussten leider auch andere Schäden festgestellt werden, die nach Saisonschluss des Museumsbetriebs behoben werden sollten.

Um die anstehenden Reparaturen durchführen zu können, musste die Lokomotive komplett zerlegt werden (Abbau der Karosserie und der Elektrik, Ausbau von Motor, Getriebe, Bremssystem und Achsen). Die desolaten Kettenräder der Achsen mussten durch neue ersetzt werden. Die extra in geteilter Ausführung gefertigten Kettenräder wurden nach dem Abtrennen der alten und dem Überdrehen der Achsen angepasst; das ersparte das Abziehen und wieder Aufpressen der Laufräder. Bei dem erneuerten Getriebe-Doppelritzel handelt es sich ebenfalls um eine Extraanfertigung.

und neue eingeschweißt werden mussten.



Die gesamte Elektrik wurde getestet und – wenn nötig – Teile erneuert



Neues Kettenrad wird erstmals zur Probe auf die überdrehte Achse gesetzt

Die Laufflächen der Räder wurden abgedreht sowie die verschlissenen Lagersitze und Radialdichtflächen aufgeschweißt und gemäß JW-Zeichnungen auf das richtige Maß gebracht. Bei drei der vier Achslagerkästen waren die Sitze der Wellendichtringe dermaßen beschädigt, dass diese ausgefräst



Am 27.05.2022 sind Achsen, Bremskomponenten und Getriebe wieder montiert



Über 150 Gewinde mussten gereinigt, kontrolliert und nachgeschnitten werden



Neue Antriebsketten; in der Mitte das neue Getriebe-Doppelritzel, links und rechts geteilte Achskettenräder und unten neue modifizierte Zuganker

Nach dem Überarbeiten der Spannschilder zum Justieren der Achsen und mit neuen Pendelkugellagern konnte der Rahmen wieder auf die Achsen gehoben werden. Neue Rollenketten komplettierten die Reparatur der Antriebseinheit. ▶

► Beim Bremssystem wurde der Bremsbock revidiert und die Bremsklötze gegen neue getauscht. Die Elektrik der Lok wurde überprüft und teilweise erneuert, Lichtmaschine und Anlasser wie immer bei Fa. KGS in Graz einem Service unterzogen.



Fertig montiertes Kettenrad und neue Antriebskette auf der Vorderachse



Technisch überarbeitet, optisch die Alte am 31.07.2022 F.: ©Rudolf Mauritz

**ERLEDIGT**  
AA/AK GESCHLOSSEN

**ÜBERSICHT - JW1341.21002**



Datum: 14.07.2021

Bezeichnung: Diesellok  
 Hersteller: Jenbacher Werke  
 Type: JW15  
 Baujahr: 1961  
 Fab.-Nr.: 1341  
 Motor-Nr.: 15-8101  
 Getriebe-Nr.: 855  
 Fahrgestell-Nr.: -

Die Karosserie wies etliche Schäden auf - auch diese konnten durch Verschweißen von Rissen oder Einschweißen neuer Blechstücke behoben werden.

Bei der Reparatur und Renovierung dieser Lokomotive war es wichtig, die Optik nicht zu verändern, um den Letztzustand im Ziegelwerk Neuhofen/Krems zu erhalten (ICOM - International Council of Museums - Pkt. 2.24).

Erstmals im Feld- und Industriebahnmuseum kam für Projekte dieser Größe unser bewährtes Arbeitskontrollsystem zum Einsatz, das jeden einzelnen Arbeitsschritt bei der Demontage, der Reparatur, dem Service wie auch beim Zusammenbau beschreibt. Die Dokumentation der durchgeführten Arbeiten umfasst insgesamt 41 Seiten und entspricht den ICOM-Richtlinien für Restaurierung und Konservierung, festgeschrieben im international gültigen „Code of ethics“.

Die Lokomotive JW15 FNR 1341 konnte nach Abschlußtests am 26.06.2022 dem aktiven Museumsbetrieb wieder übergeben werden. ■

Arbeitsauftrag / -karte	Beschreibung	<div style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black;"></div> <div style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></div> <div style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid black;"></div> Arbeit fertig	AA/AK fertig
AA JW1341.21002	Kettenräder REP Haupt-Arbeitsauftrag		26.06.2022
AA JW1341.21002-AK 301.FIX01	Achsen UZ 243 REM - SERVICE - INST		25.06.2022
AA JW1341.21002-AK 305.FIX03	Achslager #1 UZ 243 REM - SERVICE - INST		25.04.2022
AA JW1341.21002-AK 306.FIX03	Achslager #2 UZ 243 REM - SERVICE - INST		25.04.2022
AA JW1341.21002-AK 307.FIX03	Achslager #3 UZ 243 REM - SERVICE - INST		22.04.2022
AA JW1341.21002-AK 308.FIX03	Achslager #4 UZ 243 REM - SERVICE - INST		22.04.2022
AA JW1341.21002-AK 311.FIX01	Blattfedern Service (311,312, 313, 314)		25.04.2022
AA JW1341.21002-AK 339.FIX01	JW-Bremshebel REM - SERVICE - INST		30.09.2021
AA JW1341.21002-AK 405.FIX01	Dieselfilter Service u. Modifikation		TRANS in AA JW1341.22003
AA JW1341.21002-AK 501.FIX04	Getriebe UZ 243 Einstellen (ausgebaut)		21.04.2022

**Fim** Feld- und Industriebahnmuseum

Verein Feld- und Industriebahnmuseum

Maierhof 8,  
3183 Freiland

ZVR 791278676  
 Web: [www.feldbahn.at](http://www.feldbahn.at)  
 E-Mail: [fim@feldbahn.at](mailto:fim@feldbahn.at)  
 Telefon: +43 664 2749113

## Archiv **WGB** 2023: Das Jahr der Motorenaufarbeitung

Motoren nach langer Standzeit benötigen besondere Aufmerksamkeit

Im kommenden Jahr ist die Aufarbeitung mehrerer Motoren geplant; Vorarbeiten wurden bereits getätigt.



Der Motor der Grubenlokomotive **JW20 FNR 2475** ist in Niederösterreich gereinigt, gestrahlt und lackiert worden, bevor er nun in Schwaz/Tirol komplett zerlegt und repariert wird.

Erste Untersuchungen haben bereits einige Unregelmäßigkeiten und Schäden gezeigt, die nun, nach über 40 Jahren Standzeit, behoben werden sollen.



Defekte: gebrochene Start-Stopp-Welle, Reglereingriff, Wasserschlag, etc.



Wasser im Kurbelraum hinterlässt seine Spuren auch am Zylinderkopf



Motor JW20 für Lok JW20 FNR 2475 (Elba/Italien) vor dem Zerlegen



Das gesamte Desaster im Inneren des Motors nach Ausbau der Laufbüchse



Das verbogene Pleuel nach einem Wasserschlag muss ersetzt werden



Alle Einzelteile des Motors werden gereinigt, beurteilt und aufgearbeitet



Der Motor des Jenbach **Pony FNR 447** (FIM – Feld- und Industriebahnmuseum Freiland) soll wieder in Betrieb genommen werden. Nach mindestens 20 Jahren Standzeit und der leider völlig falschen Lagerung in den letzten zwei Jahren (durch einen externen "Motorspezialisten", der den Motor in offenem Zustand im Freien gelagert hatte) kann das eine Herausforderung werden.



Der ohne üblicher Schutzmaßnahmen abgestellte Jenbacher Dieselmotor



Motor JW8 für Lok Jenbach Pony FNR 447 (Bj. 1963) des FIM (FIM 235)



Der JW10a-Motor des Nachbau-Ponys aus **Mezica** (Slowenien) ist in Österreich angekommen und wird hier repariert. Auch dieser hat 40 Jahre Standzeit hinter sich, zeigte aber bei Vorarbeiten ein positives Erscheinungsbild.



Der 10 PS-Motor JW10a für die Bergwerkslok Meza#14, Mezica, Slowenien



Der Standmotor Type JW8 wird für den Einbau in das Jenbach **Pony FNR 240** (WGB 2) vorbe-

reitet. Das Service zur Wiederinbetriebnahme von Motoren nach längerer Standzeit ist vorgesehen. Ob die jetzige Lackierung des Vorbesitzers beibehalten wird, ist noch nicht entschieden.



Der sehr junge Ersatzmotor für die Lok Jenbach Pony FNR 240 (WGB 2)



Der Standmotor mit Riemenscheibe vor dem Umbau in einen Pony-Lokmotor



Ein JW20-Motor aus einem Sägewerk wird in einen Lokmotor für unsere **JW20 FNR 2557** (WGB 52) umgebaut. Im Zuge der Arbeiten wird das von den Jenbacher Werken vorgegebene 1600-Std.-Service gemacht.



JW20-Standmotor: Umbau auf Lokmotor für Lok FNR 2557 (WGB 52) ■

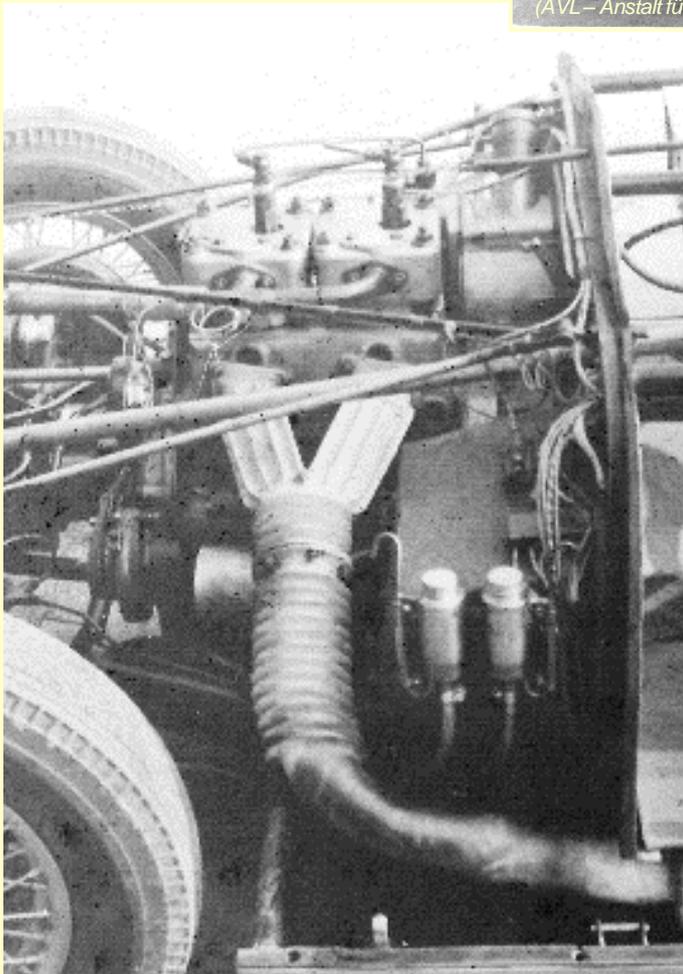
# Ein Rennwagen der Jenbacher Werke

Arbeitstitel: „JW-Rennwagen 1955“ - verschollen und wieder gefunden

Manfred Böckl



JW-Generaldirektor Dipl.-Ing. Herbert von Pichler (†) und Motorenkonstrukteur Prof. Dr. Hans List (†) (AVL – Anstalt für Verbrennungskraftmaschinen List) vor dem JW-Rennwagen Foto: JW FGN2708c



Vor etwa zehn Jahren bekam ich Glasnegative der Jenbacher Werke, auf dem ein Sportwagen mit einfachem JW-Firmenlogo und den Herren DI Herbert von Pichler und dem Konstrukteur der JW-Motoren, Prof. Dr. Hans List der AVL in Graz, zu sehen sind. Der eigentlich verloren geglaubte Wagen war seither immer wieder Thema, wurde gefunden und war „kurz“ davor, wieder in Betrieb zu gehen.

In Gesprächen tauchte vereinzelt der Begriff „Prototyp“ auf, jedoch eines vorweg: Bei dem Rennwagen handelt sich NICHT um einen Prototyp (Erst- oder Versuchsfahrzeug einer Serienproduktion), sondern um ein Einzelstück.

In einem der vielen Gespräche mit dem langjährigen Mitarbeiter der Jenbacher Werke, Alfred Lägner (†), war natürlich auch der Rennwagen erwähnt worden: „Der Wagen stand ... lange Zeit in der Halle 2 im ersten Stock [in den Jenbacher Werken], gleich rechts hinten in einem Eck ... herum“.

Ob "lange" mehrere Wochen oder Monate bedeutet, konnte nicht geklärt werden.

Der Wagen ist definitiv nicht von den Jenbacher Werken gebaut, sondern es wurde "nur" der Motor eingesetzt.

Die ersten Recherchen unter Kennern des historischen Motorsports und historischer Rennwagen haben ergeben, dass es sich bei dem Chassis um eine typische italienische Einzel- oder Kleinserienproduktion handeln dürfte; später tauchten weitere Unterlagen auf, die auf eine Konstruktion von Dr. Colombo (Fiat) und die Abgabe des Wagens an die Jenbacher Werke, um „damit Rennen bestreiten zu können und Propaganda für Dieselmotore zu machen“, hinweisen.

Baujahr des Chassis (Fahrgestell + Karosserie) ist 1955. ▶

► Nachdem die Jenbacher Werke bereits 1953 den damals neuen Motor der Serie JW35/70 (2- bzw. 3-Zylinder) in diversen Fahrzeugen testeten, war es der ausdrückliche Wunsch von Gen-Dir. DI Herbert von Pichler, aus Prestige Gründen den JW35-Motor genau in dieses Chassis einzubauen.

Im Jahr 1959 - nach den JW - soll wieder ein Steyr-Motor Typ 2000 eingebaut worden sein. Ein Foto vom 03.07.1960 belegt die Teilnahme des ehemaligen JW-Boliden am Platschbergrennen, wo er mit einem Steyr-2000-Motor den siebenten Platz (von sieben Teilnehmern) erreichte.

2

3. Name und Wohnort des Erzeugers des Fahrgestelles und des Aufbaues:  
 Jenbacher Werke, Jenbach  
 Motor: Steyr Daimler Puch A.G.

4. Firmenmäßige Typenbezeichnung des Fahrgestelles:  
 -

5. Technische Beschreibung des Fahrzeuges:  
 Art des Fahrzeuges, des Aufbaues, Anzahl der Sitzplätze, Stehplätze:  
 4-rädriger, 2-sitziger, offener  
 P K W (Sportwagen f. Rennzwecke).



Obwohl es zu diesem Fahrzeug Papiere (Typenschein aus dem Jahr 1955) gibt, in dem ein Steyr-Motor Typ WB 405 b eingetragen

Der Wagen verschwand (für die Öffentlichkeit) und geriet schnell in Vergessenheit.



ist, kann anhand von Fotos ganz eindeutig der eingebaute Jenbacher Werke JW35-Motor festgestellt werden. Der Zweizylinder-Diesel JW35 leistete als Serienmotor je nach Einstellung 35 - 40 PS. Die „Rennversion“ wurde mit ziemlicher Sicherheit auf ein Maximum modifiziert; wie stark er letztendlich war, ist leider nicht bekannt. 1959 wurde das Fahrgestell samt Karosserie (ohne Motor) an einen Industriellen verkauft. Bestätigt ist: der Motor wurde vor Abgabe des Wagens in den Jenbacher Werken wieder ausgebaut.

2014 wurde ich von einem beherzten Mann (Gottfried, selbst Unternehmer kurz vor der Pension mit ausreichend Zeit) kontaktiert, der im Wissen des eigentlichen Eigentümers den Wagen wieder in Betrieb nehmen wollte. Der ehemalige JW-Rennwagen steht zusammen mit etlichen anderen historischen KFZ in einer Halle in Österreich und sollte restauriert und wieder mit einem JW35-Motor ausgestattet werden. Ich wurde gebeten, nach solch einem Aggregat Ausschau zu halten. Die Chance einen JW35 zu bekommen ist gering; noch eingesetzte Motore können und sollen - schon rein aus musealer Sicht - nicht anderen Fahrzeugen oder Geräten entnommen werden und „zufällig“ herumstehende Motore dieses Typs gibt es selten bis gar nicht.



Ich war immer wieder in Kontakt mit Gottfried; im Juni dieses Jahres hatte ich die Chance, einen passenden Motor (Zustand unbekannt) zu bekommen. Diese erfreuliche Nachricht wollte ich natürlich gleich weitergeben, leider musste ich am Telefon erfahren, dass Gottfried Anfang 2022 verstorben ist und sein geschäftsführender Sohn keinerlei Bezug zu den alten Autos bzw. auch keinerlei Kontakt zum Eigentümer des Rennwagens hat.

Der schon gesponnene Gedanke, in einem der kommenden Jahre mit dem JW-Rennwagen beim Jenbacher Museum vorfahren zu können, ist zerplatzt wie eine Seifenblase ... ■

**Archiv **WGB** Mühlbach/Hkg: Abgang JW20***Lok Jenbacher Werke JW20 FNR 2220, Bj. 1959*

Es war bereits längere Zeit angedacht, die Jenbacher Denkmallokomotive in Mühlbach am Hochkönig wieder in Betrieb zu nehmen. Der Bergbau- und Heimatverein Mühlbach a. H. hat nun beschlossen, die Diesellok Typ JW20, FNR 2220, aufzuarbeiten und in betriebsfähigem Zustand einem privaten Sammler im Land Salzburg abzugeben.

Im Spätsommer 2022 war es so weit, sie endlich von ihrem Sockel zu nehmen und einer Generalreparatur zu unterziehen, bevor sie nach diversen Tests zu ihrem neuen Einsatzort verfrachtet wird.

Das *Archiv WGB Industriegeschichte* liefert dazu diverse Ersatzteile wie Motordichtungen, Starter, Lichtmaschine und sonstige elektrische Komponenten. ■

*JW 2220 ex Radenthein, ex Hochfilzen als Denkmal in Mühlbach/Hochkönig***Archiv **WGB** WGB-Neuzugang Steyr 188***Inventarisiert als WGB F34*

Ende September 2022 kam ein Steyr-Traktor Typ 188 mit Frontlader, Bj. 1961, als „Werkzeug“ zur Sammlung, um anfallende Hub- und Verladearbeiten zu erleichtern. Optisch nicht gerade ein Vorzeigemodell, hat er jedoch bereits in den ersten Wochen gute Dienste geleistet. Es werden zwar kleine Reparaturen und Modifikationen durchgeführt, eine komplette Aufarbeitung ist derzeit jedoch nicht geplant. Stationiert ist das Gerät beim Feld- und Industriebahnmuseum in Freiland (NÖ). ■

*Erster Einsatz des Steyr 188 im Feld- und Industriebahnmuseum Freiland: Transport und Verlegen von Betonfundamenten**Foto: © Wolfgang Weishar*

**Teilrestaurierung einer Diema DS28 im FIM**

Typ DS28, FNR 2441, Bj. 1961, Feld- und Industriebahnmuseum, Freiland (NÖ)



Im **FIM – Feld- und Industriebahngelände** (Freiland im Bezirk Lilienfeld, NÖ) steht seit vielen Jahren die 1961 gebaute Diesellok **DIEMA DS28** (FNR 2441) etwas abseits des Museumsgeländes.

Eigentlich war bereits angedacht, die DS28 zu verkaufen; Ende 2022 wurde jedoch entschieden, den Rahmen und die Karosserie soweit zu restaurieren, dass einer späteren Wiederinbetriebnahme nichts im Weg steht. Ein passender Motor wäre zwar vorhanden, eine Wiederinbetriebnahme aber aus Zeitgründen derzeit nicht machbar.

Die optische Renovierung wird nicht wie bei einfachen Denkmalloks (nur Außenhülle lackieren) durchgeführt, sondern mit etwas Mehraufwand eine präventive Behandlung der Führerstands- und Karosserieteile vorgenommen. Unter den Resten der noch sichtbaren grünen Deckfarbe (etwa RAL 6010) fand man beim Zerlegen Originalfarbspuren; daher wurde entschieden, den Aufbau in RAL 2000 gelborange und den Grundrahmen in RAL 3000 feuerrot zu lackieren (System Remoplast).



Seit der Entfernung des Dämmmaterials und der Lackschichten im Innenraum des Führerhauses sind die Spuren des nachträglichen Umbaus gut sichtbar. Der ehemaligen „Cabrio-Lok“ wurde ein extra hohes Führerhaus mit Lüftungskappen und nach vorne aufklappbarem Fenster aufgesetzt; wann und von wem diese Modifizierung erfolgte, konnte bisher nicht erforscht werden.

Die Zerlegung für die Lackierung erfolgte mit System, um wieder eine ordnungsgemäße Montage aller Teile zu ermöglichen. Der Grundrahmen (mit noch eingebauten Achsen und Getriebe) wurde an Ort und Stelle sandgestrahlt und mit Grundierung versehen; eine Komplettbehandlung des robusten Rahmens kann erst bei der eventuellen Hauptausbesserung (Achsen und Getriebe revidieren, Motor einbauen) erfolgen. Die demontierten Gehäuseteile kamen zum Sandstrahlen und Lackieren an eine Fachfirma.

Die restaurierte Lok soll für einige Zeit den Eingangsbereich optisch aufwerten. Zu diesem Zweck wird noch ein Podest mit Beschreibung errichtet. ■





## Archiv **WGB** Neue Feldbahn in Neusiedl an der Zaya (NÖ)

Streckeneröffnung am 09.09. um 09:09 Uhr

Fotos: Franz Stoppel und Karl Asperger

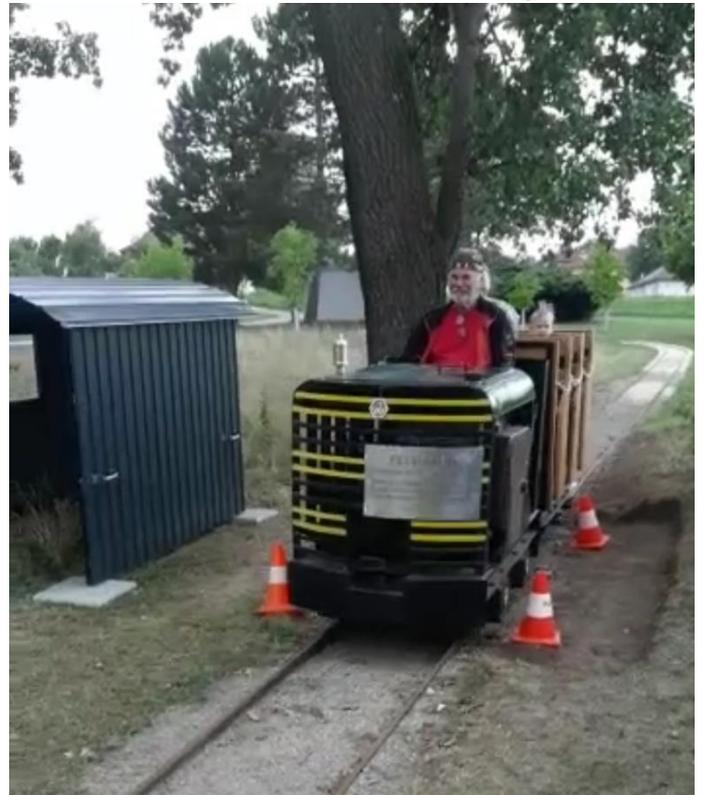


Die neue Feldbahn in der Gemeinde Neusiedl an der Zaya (siehe [Infoblatt 28, Seite 4](#)) nimmt Gestalt an. Der erste Streckenabschnitt wurde eröffnet.

Am 09. September 2022 um 09:09 Uhr startete der erste offizielle Zug mit Besuchern auf der derzeit 190 Meter langen Strecke. Diesem freudigen Ereignis gingen viele freiwillige Arbeitsstunden der "Feldbahntruppe" rund um Franz Stoppel und Karl Asperger voran. Die von der BBU aus Bleiberg stammenden Schienen wurden verlegt und das erste Loren-Untergestell zu einem Personenwagen umgebaut.



Karl Asperger beim Bau der ersten Personenlore für den Besucherbetrieb



Franz Stoppel auf dem Jenbach Pony, Baujahr 1952, FNR 184 oder 185



Vorbereitungen für den Streckenbau: Schienen biegen und schweißen



Etliche Tonnen Schotter wurden mithilfe eines Dumpers eingearbeitet



## Archiv WGB **Diciotto locomotori sull'Isola d'Elba** **Achtzehn Lokomotiven auf Elba (IT)**

■ Auf der italienischen Insel Elba begann vor ungefähr 3000 Jahren der Bergbau und endete 1980.

In den Bergbaugebieten Rio Marina, Rioalbano, Calamita (inklusive Ginevra und Sassi Neri) und weiteren kleinen Abbauen gab es kilometerlange Schienenwege ober- und untertag. Viele der eingesetzten Maschinen und Bergbaugeräte blieben an Ort und Stelle zurück – unberührt, aber leider auch ohne Konservierungsmaßnahmen.

Unsere Forschung und Aufarbeitung des Archivs im [Museo delle Miniere di Capoliveri](#) haben Hinweise auf etliche Dampf-, Diesel- und Akkulokomotiven, die auf Elba eingesetzt waren, zutage gebracht. Bisher wurden 18 Lokomotiven gefunden – fast alle können von Besuchern besichtigt werden.

■ Le attività minerarie sull'Isola d'Elba iniziarono all'incirca 3.000 anni fa e terminarono nel 1980.

Le cave di Rio Marina, Rio Albano, Calamita (inclusi Ginevra e Sassi Neri) e altri siti estrattivi minori erano percorsi da chilometri di tratti ferroviari, sia a cielo aperto che sotterranei. Molti dei



macchinari impiegati e attrezzi di scavo vennero semplicemente abbandonati sul posto senza essere mai più spostati, e privandoli di ogni intervento di conservazione.

Grazie al nostro lavoro di ricerca e analisi delle informazioni nell'archivio del [Museo delle Miniere di Capoliveri](#) sono emersi indizi della presenza di svariate locomotive a vapore, diesel e accumulatore elettrico utilizzate sull'Isola d'Elba. Ad oggi ne sono state ritrovate 18, e quasi tutte posso essere visitate.

### ELBA Region **PORTO AZZURRO**



Alle estremità di Porto Azzurro, seguendo la strada principale in direzione di Rio Marina, si trova [La Piccola Miniera](#), una miniera ricostruita con cura e dedizione da Emilio Giacomelli, ex minatore, sotto al parcheggio del negozio di minerali. L'esposizione si può visitare a bordo di un treno trainato da locomotive ad accumulatore utilizzate sull'isola.

Am Ortsende von Porto Azzurro, an der Hauptstraße in Richtung Rio Marina fahrend, befindet sich die [La Piccola Miniera](#), ein liebevoll vom ehemaligen Bergmann Emilio Giacomelli unter dem Parkplatz des Mineraliengeschäfts rekonstruiertes Bergwerk. Die Besucher werden mit einem Zug, gezogen von auf Elba eingesetzten Akkulokomotiven, durch die Ausstellung geführt. ▶



AZZU#1

TIBB

Reg. Porto Azzurro  
Piccola Miniera P. Azzurro  
© Archiv WGB, 03.10.2020



AZZU#3

TIBB

Reg. Porto Azzurro  
Piccola Miniera P. Azzurro  
© Archiv WGB, 13.05.2019



AZZU#2

EMAM

Reg. Porto Azzurro  
Piccola Miniera P. Azzurro  
© Archiv WGB, 03.10.2020



AZZU#4

TIBB

Reg. Porto Azzurro  
Piccola Miniera P. Azzurro  
© Archiv WGB, 03.10.2020



ELBA  
Region  
**CALAMITA**



► Südlich von Capoliveri liegt das [Museo delle Miniere di Capoliveri](#). Am Gelände des Museums, das in den Gebäuden der alten Werkstatt untergebracht ist, findet man neben anderen Bergbaugerätschaften eine abgestellte Diesellok der Jenbacher (teilweise zwecks Restaurierung zerlegt).

Im weiter südlich gelegenen Bergwerk Ginevra sind weitere sechs Lokomotiven, wovon derzeit aber nur eine (ebenfalls Jenbacher) für Besucher zugänglich ist. Die drei Akkuloks, die untertage auf Ebene -54 (54 Meter unter dem Meeresspiegel) stehen, sind noch nicht eindeutig identifiziert und laufen derzeit unter dem Arbeitstitel "GIN#1" bis "GIN#3"; die Identität der insgesamt vier Jenbacher Diesellokomotiven konnte in den letzten Jahren geklärt werden.

A sud di Capoliveri si trovano le cave minerarie del Monte Calamita. Seguendo i 6 km di strada alla suggestiva altitudine di 160 metri sul mare, si arriva al [Museo delle Miniere di Capoliveri](#), da cui partire alla volta di tour guidati o di esplorazioni in solitaria. Sull'area del Museo delle Miniere di Capoliveri, ospitato proprio negli ex edifici dell'antica officina, sono esposte non solo svariate apparecchiature per l'estrazione mineraria, ma anche una locomotiva diesel fuori uso del marchio Jenbacher Werke (in parte smontata per restauro). Poco più a sud, nella miniera di Ginevra, sono conservate altre sei locomotive, di cui al momento solo una (sempre una Jenbacher) è a disposizione dei visitatori. Le tre locomotive ad accumulatore elettrico, che si trovano nel sottosuolo a livello -54 (54 metri sotto il livello del mare), non sono ancora state identificate precisamente e, al momento, sono oggetto di studi dal titolo "GIN#1 bis GIN#3". Negli scorsi anni è stato possibile chiarire l'identità di tutte e quattro le locomotive diesel Jenbacher. ►



GIN#1  
Akkulok

Region Calamita  
Miniera Ginevra, Livello -54  
© Maurizio Nimis



GIN#2  
Akkulok

Region Calamita  
Miniera Ginevra, Livello -54  
© Miniere di Calamita



GIN#3  
Akkulok

Region Calamita  
Miniera Ginevra, Livello -54  
© aus: "Elba - il nostro ferro"



JW 1346  
Jenbacher JW15  
FNR: 1346  
BJ: 1961  
MNR: 15-8158

Region Calamita  
Miniera Ginevra  
© Archiv WGB, 2022



JW 2475  
Jenbacher JW20  
FNR: 2475  
BJ: 1965  
MNR: 20-10076

Region Calamita  
Museo Calamita  
© Archiv WGB, 2022



JW 2313  
Jenbacher JW20  
FNR: 2313  
BJ: 1961  
MNR: 20-8041

Region Calamita  
Miniera Ginevra, Livello +6  
© Archiv WGB, 2022



JW 2476  
Jenbacher JW20  
FNR: 2476  
BJ: 1965  
MNR: 20-10075

Region Calamita  
Miniera Ginevra, Livello -54  
© Alessandra Aprile, 2018



**RIOM#1**

Deutz OME 117

Region Rio Marina  
42°49'21.7"N 10°25'37.2"E  
© Archiv WGB, 12.03.2022



**RIOM#2**

Deutz OMZ 117

Region Rio Marina  
42°49'00.0"N 10°25'17.4"E  
© Archiv WGB, 12.03.2022



**RIOM#3**

Deutz OME 117

Region Rio Marina  
42°49'15.6"N 10°25'12.4"E  
© Archiv WGB, 12.03.2022



**RIOM#4**

Deutz OME 117

Region Rio Marina  
42°49'33.3"N 10°25'18.9"E  
© Archiv WGB, 12.03.2022



**RIOM#5**

O&K MD2

Region Rio Marina  
42°49'36.2"N 10°25'33.3"E  
© Archiv WGB, 12.03.2022

## ELBA Region **RIO MARINA**



► Das ehemalige Bergbauggebiet Rio Marina (sowie das weiter im Norden gelegene Gebiet Rioalbano) laden zum Wandern und Bestaunen der vielen verschiedenen Gesteinsarten ein. Technische Relikte der Vergangenheit sind im ca. 2 km<sup>2</sup> großen Gebiet Rio Marina aufgestellt und recht leicht zu finden. Das heutige Tagbauggebiet verbirgt jedoch auch viele unbekannte Schätze, die es noch zu erforschen gilt. Leider sind die früheren weitläufigen Untertaganlagen zum Teil durch den Tagbau zerstört bzw. abgegraben worden oder durch andere Maßnahmen nicht mehr zugänglich. Es bleiben nur die Grubenkarten und es ist leider zu akzeptieren, dass die hier in Rio Marina im Berg zurück gelassenen Gerätschaften für immer verloren sind. Bei allen sieben Loks in Rio Marina konnte bisher keine Fabrikationsnummer (FNR) ermittelt werden.

Gli ex siti minerari di Rio Marina (e l'area più a nord di Rio Albano) sono un'eccellente meta di escursioni, durante le quali si potranno ammirare le svariate conformazioni rocciose. Relitti tecnici del passato si ergono nell'area estesa per 2 km<sup>2</sup> di Rio Marina e sono davvero facili da individuare. Tuttavia nell'area a cielo aperto ancora oggi non mancano le sorprese e si possono scoprire tesori nascosti. Purtroppo i precedenti impianti sotterranei, molto estesi, sono stati in parte distrutti da quelli in superficie o sepolti, in parte resi inaccessibili da altri interventi. Rimangono solo i piani degli scavi, e bisogna a malincuore accettare che gli attrezzi abbandonati qui nella montagna di Rio Marina sono andati persi per sempre. Per tutte e sette le locomotive ritrovate a Rio Marina non è purtroppo ancora stato possibile rintracciare il numero di serie (FNR). ►



**RIOM#6**

Deutz OMZ 117

Region Rio Marina  
42°49'23.4"N 10°25'16.6"E  
© Archiv WGB, 12.03.2022



**RIOM#7**

AMAM / Fercar

Region Rio Marina  
42°48'58.6"N 10°25'28.8"E  
© Archiv WGB, 12.03.2022



### Vorhandene Lokomotiven auf Elba (IT)

Rev.: 19.08.2022

Arbeitstitel titolo provvisorio	Hersteller costruttore	Type tipo	Art categoria	FNR fabric.	Baujahr anno	MNR motore	PS (HP) cavalli	kg	GNR trasm.	Gebiet regione	Standort posizione	Notiz nota	Referenz referenza
GIN#1			Accu							Calamita	Miniera Ginevro, Livello -54	Nr. 1	
GIN#2			Accu							Calamita	Miniera Ginevro, Livello -54	Nr. 2	
GIN#3			Accu							Calamita	Miniera Ginevro, Livello -54		
AZZU#1	TIBB		Accu							Porto Azzurro	La Piccola Miniera	Nr. 1	
AZZU#2	EMAM	T50 (?)	Accu							Porto Azzurro	La Piccola Miniera	Nr. 2	
AZZU#3	TIBB		Accu							Porto Azzurro	La Piccola Miniera		
AZZU#4	TIBB		Accu							Porto Azzurro	La Piccola Miniera		
JW 1346	JW	JW15	Diesel	1346	1961	15-8158	15	3800		Calamita	Miniera Ginevro, Torre/Pozzo	(ex No. 5)	Werkstättenmappe; Archiv Calamita - 1001 - ex Nurra / prov. S. Leone; Archiv Calamita - Bilancio 1967, 1970, 1972, 1973
JW 2313	JW	JW20	Diesel	2313	1961	20-8041	20			Calamita	Miniera Ginevro, Livello +6		Archiv Calamita - 1002 + 1003; Archiv Calamita - Bilancio 1968, 1970, 1972, 1973
JW 2475	JW	JW20	Diesel	2475	1965	20-10076	20			Calamita	Museo Calamita	(ex No. 2)	Werkstättenmappe
JW 2476	JW	JW20	Diesel	2476	1965	20-10075	20			Calamita	Miniera Ginevro, Livello -54	(ex No. 4)	Werkstättenmappe
RIOM#1	Deutz	OME 117	Diesel							Rio Marina	ca. 42°49'21.7"N 10°25'37.2"E		
RIOM#2	Deutz	OMZ 117	Diesel							Rio Marina	ca. 42°49'00.0"N 10°25'17.4"E	Schilt: "Motomeccanica 0207"	
RIOM#3	Deutz	OME 117	Diesel							Rio Marina	ca. 42°49'15.6"N 10°25'12.4"E		
RIOM#4	Deutz	OME 117	Diesel							Rio Marina	ca. 42°49'33.3"N 10°25'18.9"E		
RIOM#5	O&K	MD2	Diesel							Rio Marina	ca. 42°49'38.2"N 10°25'33.3"E		
RIOM#6	Deutz	OMZ 117	Diesel							Rio Marina	ca. 42°49'23.4"N 10°25'16.6"E		
RIOM#7	Fercar		Accu							Rio Marina	ca. 42°48'58.6"N 10°25'28.8"E		

### Unbekannte Lokomotiven auf Elba (IT), Aufzeichnungen vorhanden

Rev.: 21.06.2022

Arbeitstitel titolo provvisorio	Hersteller costruttore	Type tipo	Art categoria	FNR fabric.	Baujahr anno	MNR motore	PS (HP) cavalli	kg	GNR trasm.	Gebiet regione	Standort posizione	Notiz nota	Referenz referenza
U Deutz 109	Deutz		Diesel	109 (?)		456213						No 109	Archiv Calamita - Bilancio 1968, 1970, 1972, 1973
U EMAM T50 #1	EMAM	T50	Accu			0517 + 0587							Archiv Calamita - Bilancio 1970, 1972, 1973
U EMAM T50 307	EMAM	T50	Accu	307 (?)								307 (R 500 MATR 307)	Archiv Calamita - Bilancio 1968, 1970, 1972, 1973
U FERCAR T80 575	FERCAR	T80	Accu	575	1969		30					(ex No 1)	Werkstättenmappe
U JW 1271	JW	JW15	Diesel	1271	1957	15-7306							Archiv Calamita - 1002 + 1003; Archiv Calamita - Bilancio 1968, 1970, 1972, 1973
U JW 2310	JW	JW20	Diesel	2310	1961	20-8072						(ex No 3)	Werkstättenmappe
U MD2 1732	O&K	MD2	Diesel	1732	1950							ex miniera Ginevro	Archiv Calamita - DOKU Trasferimenti 1982/115; provenienza GINEVRO destinazione "RECINTO DI VIGNERIA"; Archiv Calamita - Bilancio 1957, 1959
U MD2 1956	O&K	MD2	Diesel	1956	1952							ex miniera Ginevro	Archiv Calamita - DOKU Trasferimenti 1982/115; provenienza GINEVRO destinazione "RECINTO DI VIGNERIA"; Archiv Calamita - Bilancio 1957, 1959
U TIBB 5906	TIBB		Accu	5906	1961								Archiv Calamita - Bilancio 1964, 1965, 1966, 1967
U-SV-EMAM-AIF	EMAM		Accu				20						Archiv Calamita - 1002 - Trasferimento materiali miniera Alfredo (Sardegna) - Rio Marina 1964/030
U-SV-JW 2312	JW	JW20	Diesel	2312		20-xxxx	20	3800				1964: Miniera Nurra / prov. S. Leone	Archiv Calamita - 1001 - Materiali disponibili miniera Nurra (Sardegna) - 1964
U-SV-JW 404	JW	JW10A	Diesel	404	1960	10A-xxxx	10	1500				1964: Miniera Nurra / prov. La Cotti	Archiv Calamita - 1001 - Materiali disponibili miniera Nurra (Sardegna) - 1964
U-SV-MD2 1859	O&K	MD2	Diesel	1859	1952			4200				1964: Miniera Nurra / prov. La Cotti	Archiv Calamita - 1001 - Materiali disponibili miniera Nurra (Sardegna) - Rio Marina 1964/030
U-SV-MD2 1970	O&K	MD2	Diesel	1970	1962		22	4000				1964: Miniera Nurra / prov. S. Leone	Archiv Calamita - 1001 - Materiali disponibili miniera Nurra (Sardegna) - 1964
U-SV-MD2 25458	O&K	MD2	Diesel	25458 (?)	1952			4500					Archiv Calamita - 1001 - Materiali disponibili miniera Nurra (Sardegna) - 1964
U-SV-MD2 25459	O&K	MD2	Diesel	25459 (?)	1952			4500					Archiv Calamita - 1001 - Materiali disponibili miniera Nurra (Sardegna) - 1964
U-SV-Motomec 235	Motomeccanica	2T	Diesel	0235 (?)	1953	Deutz 2799073	24 (28)	4500				1964: Miniera Nurra / prov. S. Leone	Archiv Calamita - 1001 - Materiali disponibili miniera Nurra (Sardegna) - 1964

L'elenco sopra riportato delle locomotive presenti sull'Isola d'Elba non necessita di ulteriori chiarimenti. Il secondo elenco "Locomotive ignote" contiene tutti i dati ricavati da svariati documenti conservati nell'archivio del Museo di Calamita, e viene costantemente ampliato. Grandi speranze sono riposte nella possibilità di ritrovare ulteriori

dettagli studiando i materiali dell'archivio conservato a Rio Marina.

Die obere Liste der vorhandenen Lokomotiven auf Elba ist selbsterklärend. Die zweite Liste "Unbekannte Lokomotiven" enthält alle Daten, die aus verschiedenen Unterlagen des Archivs im Museum Calamita stammen. Die Liste wird ständig erweitert, große Hoffnung auf weitere Details sehen wir in der Sichtung von Archivmaterial, das in Rio Marina eingelagert sein soll. ■



Der neue Archivschrank Nr. 3 beherbergt einen kleinen Teil der Archivalien



## 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](mailto:info@minieredicalamita.it)  
[minieracalamita@gmail.com](mailto:minieracalamita@gmail.com)

Web: [www.minieredicalamita.it](http://www.minieredicalamita.it)

## Archiv WGB Calamita: Alter Eisenbahnweg

### Erneute Begehung

Die ehemalige Bahnverbindung zwischen den Bergbau-gebieten Punta Rossa, Macei, Vallone und Francesche zur Schiffsladestelle in der Bucht von Innamorata (Cala dell'Innamorata) lädt nun zum Wandern ein (siehe [Infoblatt 28 ab Seite 17](#)). Wie bereits im [Infoblatt 29 ab Seite 10](#) berichtet, verlief der Schienenstrang der rein dampfbetriebenen Bahn mit 600 mm Spurweite teilweise etwas tiefer gelegen als der heutige Wanderweg.



Oberhalb dieser ehemaligen Seilbahnstation verläuft der Wanderweg, unterhalb auf der Ebene die ehemalige schmalspurige Eisenbahnstrecke

Bei der erneuten Begehung konnten einige Fragen geklärt werden: das Gebäude am oberen Bild war eine Seilbahnstation; die Fundamente und Vertiefungen für die Antriebsräder sowie die Lageraufnahmen der Welle sind deutlich sichtbar. Noch nicht ganz klar ist, ob es sich dabei um eine Bergstation Richtung Vallone handelte (aufgrund der Ausrichtung und Funktion eher unwahrscheinlich) oder um die Talstation einer etwa 100 m langen Seilbahn vom darüberliegenden Abbau mit Anschluss an die Bahnlinie. Es ist zu hoffen, dass weitere Pläne im umfangreichen Archiv des [Museo delle Miniere di Capoliveri](#) im Zuge der Aufarbeitung gefunden werden.

Oberhalb der Cantiere Francesche konnten wir Weichen der alten Streckenführung entdecken; zwar etwas abseits des Pfades, unterspült und absturzgefährdet, aber der Weg durch das Gestrüpp hat sich gelohnt. Ein weiteres Indiz, dass die Bahn nicht immer am heutigen Wanderweg gelegen ist.

Il vecchio collegamento ferroviario fra i siti di estrazione mineraria Punta Rossa, Macei, Vallone e Francesche e la postazione di carico nella baia Cala dell'Innamorata è l'ideale per un'escursione (si rimanda al nostro opuscolo [Infoblatt 28 da pagina 17](#)). Come già raccontato nella scorsa edizione dell'[Infoblatt 29 da pagina 10](#), questo tratto di rotaie con funzionamento solo a vapore e con 600 mm di scartamento si snoda in parte un po' più in basso rispetto al sentiero odierno. In occasione di una nuova ispezione è stato possibile chiarire alcuni aspetti: l'edificio nella foto superiore era una stazione di una teleferica, infatti si possono ancora chiaramente individuare le fondamenta, gli incavi per le ruote motrici e le sedi dei cuscinetti dell'albero. Tuttavia non è ancora del tutto chiaro se si tratti della stazione a monte in direzione Vallone (ipotesi piuttosto improbabile visto l'orientamento e la funzione), oppure di quella a valle di una teleferica lunga circa 100 m con partenza dallo scavo superiore e collegata alla ferrovia. L'auspicio è di ritrovare altri piani nel ricco archivio del [Museo delle Miniere di Capoliveri](#) nel corso delle prossime ricerche.

Sopra al Cantiere Francesche abbiamo potuto ritrovare gli scambi



Die Schienenteile hängen unterspült hoch oberhalb der Cantiere Francesche; im Hintergrund die See-Verladestelle von Vallone basso

del vecchio tratto ferroviario: nonostante fosse un po' distante dal sentiero, dilavato e a rischio di crolli, è valsa la pena farsi strada fra la sterpaglia. Un ulteriore indizio che la ferrovia non seguiva sempre il sentiero oggi percorribile. ■

## Archiv WGB Ginevro: Getriebefund

### Ein Jenbacher Getriebe der vermissten Loks?

Ein auf Elba gefundenes Jenbacher-Getriebe vom Typ Uz 243 für Lokomotiven der Serie JW15 bzw. JW20 lässt auf die Verschrottung einer Lokomotive schließen. Da in den umfangreichen Inventurlisten des Museo delle Miniere di Capoliveri kein Ersatzgetriebe aufscheint, handelt es sich bei dem Fundstück vermutlich um einen Teil der noch vermissten zwei Jenbacher Dieselloks (JW15/1271 bzw. JW20/2310); es wird geborgen und eingelagert.

Il ritrovamento sull'Isola d'Elba di un motore Jenbacher del tipo Uz 243 per locomotive della serie JW15 o JW20 fa dedurre che una locomotiva sia stata rottamata. Dato che nei ricchi elenchi di inventario del Museo delle Miniere di Capoliveri non c'è traccia di motori di ricambio, è probabile che si tratti di un componente delle due locomotive diesel Jenbacher ancora disperse (JW15/1271 oppure JW20/2310); verrà messo al sicuro e conservato. ■



Ein weiteres Indiz, dass zumindest eine der zwei vermissten Jenbacher Diesellokomotiven JW15 bzw. JW20 vermutlich geschrottet wurde?

## Archiv **WGB** Fünf Jenbacher Loks in Canada

Vier Dieselloks JW20 und ein Pony JW10a stehen zum Verkauf

Die Jenbacher Werke produzierten und lieferten mindestens 18 Lokomotiven in Kanada-Ausführung – je neun Stück vom Typ JW20G (Uz362) und neun Stück JW10A Jenbach Pony (Uz311). Details sind in unserem [Infoblatt 20](#) nachzulesen.

Zwei Jenbach Pony aus Kanada sind seit 2017 wieder in Österreich

Seit Ende 2022 stehen vier JW20 und eine JW10A beim Bergbau-Gerätehändler [Savona Equipment](#) (Nähe Kamloops in British Columbia) zum Verkauf. Ein Stück (siehe Fotos) steht im Südosten B.C. etwa sechs Autostunden von Kamloops entfernt, die anderen vier Lokomotiven im Norden B.C. in der Nähe von Smithers. Diese vier Maschinen (eine davon nicht betriebsfähig) werden als Paket um etwa EUR 26.000,00 abgegeben, die einzelne Maschine im Südosten um ca. EUR 13.500,00. ■



## Archiv **WGB** Saline Sečovlje (SLO)

Auf der Suche nach einer Jenbacher JW15/20

Auf einem Video aus dem Jahr 1967 sieht man eine kurze Sequenz eines Kipplorenzuges in einer Slowenischen Saline, gezogen von einer Jenbacher Diesellok.

In der Bucht von Piran im Südwesten Sloweniens, unmittelbar an der kroatischen Grenze, findet man die früher als Salinen Strunjan und Sečovlje. Nach mehrmaligen Besuchen und erkunden der Infrastruktur und der Landschaft war klar, dass die gesuchte Jenbacher Diesellok vom Typ JW15 oder JW20 in Sečovlje im Einsatz stand. Leider konnte keiner der Angestellten des heutigen Nationalparks (es gibt noch zeitweise am nördlichen Teil *Lera* der Anlage Salzgewinnung) Auskunft über „die früheren Zeiten“ geben – außer, dass die Saline Ende der 1960er-Jahre mit großen Verlusten zu kämpfen hatte und später insolvent ging. Der südliche Teil *Fontanigge* wurde komplett stillgelegt und der Natur überlassen.

Die gesuchte Lok war zum Zeitpunkt der Aufnahme auf jeden Fall neu lackiert worden (Dach und Fensterrahmen in nicht JW-typischer Farbe, Schriftzug „DIESELLOK JENBACH 20“ fehlt).

Von den 95 Stück nach Jugoslawien gelieferten JW-Loks der Typen JW15 und JW20 kämen theoretisch nur drei JW20 aus den Jahren 1952 bzw. 1953 in Frage – wenn man den Lieferlisten der Jenbacher Werke Glauben schenkt. Die Lieferlisten geben als Besteller der Lokomotiven leider nur das Zielland Jugoslawien an; die weiteren Angaben (Spurweite, Ausführung, Besonderheiten, etc.) sind manchmal lücken- oder fehlerhaft und können bei der Suche nur bedingt helfen. Die Fotos stammen aus einem Film aus dem Jahr 1967 der Saline Sečovlje



Archiv **WGB** **Barbarafeier 2022 in Mühlbach am Hochkönig**

Tradition aufrechterhalten und Freunde treffen



Foto: © Erhard Plosky



**Der Bergbau- und Heimatmuseumsverein Mühlbach am Hochkönig ist bekannt für seine bestens organisierten Barbarafeiern im eigenen großen Knappenheim.**

Leider entfielen in den letzten zwei Jahren coronabedingt die Feierlichkeiten und auch heuer im Spätsommer, wenn die Planungs- und Vorbereitungsarbeiten beginnen, konnte nicht vorausgesehen werden, ob es im Dezember nicht wieder zu Einschränkungen kommen würde. Aus diesem Grund wurde beschlossen, für 2022 eine Barbarafeier im kleinen Rahmen und soweit möglich im Freien durchzuführen.



Am 4. Dezember feierten ca. 40 Mitglieder und Angehörige der Knappschaft und des Museums vor der Lokremise und im Schaustollen. Wer nicht gerade mit der Feldbahn unterwegs war, plauderte mit Bekannten und Freunden, führte das eine oder andere Fachgespräch oder stärkte sich am Buffet.

Auf der Feldbahn kamen die Jenbacher Diesellokomotiven JW15 (FNR 1083) und JW20 (FNR 2187) sowie die Akkulok Bartz EL9 (Nr. 12) zum Einsatz.

Bergbau und Heimatmuseum Mühlbach am Hochkönig: Kontakt, Öffnungszeiten und weitere Informationen zum Museum gibt es immer aktuell auf: [www.museum-hochkoenig.com](http://www.museum-hochkoenig.com). ■



Akkulok Bartz EL9



Die Grubenbahn mit zwei Jenbacher Dieselloks Foto: © Heimo Kleisen



Archiv WGB

Die transportable Anlage

## Feldbahn Muntlix

Text und Fotos ©: Helmuth Lampeitl



**Leichte transportable Feldbahnen kamen früher oft bei kleinen und großen Bauvorhaben zum Einsatz. Auch in der Ton- und Torfindustrie sowie in Steinbrüchen und Waldgebieten waren diese flexiblen Gleisförderbahnen über Jahrzehnte nicht wegzudenken.**

Solches Equipment, bestehend aus leichten, maximal 5 m langen Schienen sowie entsprechend leichten Feldbahnfahrzeugen wird heute noch von einzelnen Eisenbahnvereinen in Deutschland und der Schweiz für sogenannte „Festbahnen“ aufbewahrt. Bei Veranstaltungen verschiedener Art werden dann die Gleisanlagen aufgebaut und die Feldbahnzüge verkehren entweder als Rahmenprogramm oder aber als Zubringer vom und zum Festgelände.

In Österreich sind die Eisenbahnfreunde der Feldbahn Muntlix (immer in Kooperation mit der Feldbahn Vandans) seit mehreren Jahren im Einsatz und zwischenzeitlich eine der Letzten, die diese Tradition hochhalten.



Für allfällige Einsätze sind aktuell rund 250 m Schienen samt zwei leichter Weichen vorrätig. Die gebogenen Schienen ermöglichen die Konstruktion eines Vollkreises oder die einer Kehrschleife. An Fahrzeugen sind zwei Dieselloks Jenbach Pony, ein Kröhnke Lorenknecht sowie ein Bomag Schienenzweig vorhanden. Eine über zwei Tonnen schwere O&K Mv0 kam auch wiederholt bei Festbahnen in Vorarlberg zum Einsatz. An Personenwagen sind vier bauartgleiche Loren mit jeweils einer längs zur Fahrtrichtung angebrachten Sitzbank vorhanden. Die Fahrzeuge sind als Stirnwandloren (Holzaufbau) gebaut, ein Wagen hiervon ist gebremst. Die Wagenaufbauten sind zerlegbar konstruiert - mit wenigen Handgriffen lassen sich die Aufbauten demontieren, was den Transport erleichtert sowie das Lagern in gestapelter Form ermöglicht.

Seit heuer steht auch noch ein Tiefladewagen zur Verfügung. Dieser gebremste Mehrzweckwagen ist mit einer quer zur



► Fahrtrichtung angebrachten Sitzbank ausgestattet. Es kann aber auch ein Kinderwagen oder gar ein Rollstuhl mitbefördert werden. Die Bremserplattform ist für den Betrieb von geschobenen Zugfahrten ein Vorteil, der Spitzenverschieber hat hier eine gute Sicht. Der Wagen stammt von der Feldbahn im ehemaligen Versorgungsheim Lainz (Geriatriezentrums am Wienerwald). Nach der Stilllegung der Feldbahn im Jahre 2011 kam dieser Wagen (Nummer TL 34) gemeinsam mit weiteren bauartgleichen Fahrzeugen zum Feldbahnfreund Manfred Hohn nach Hüttenberg (Kärnten). Im Jahre 2019 haben wir die Wagen TL 34 und TL 46 in Hüttenberg erworben und nach Vorarlberg überführt. Die Aufarbeitung gestaltete sich recht aufwendig, da der gefederte Wagen TL 34 von 500 mm auf 600 mm Spurweite umgearbeitet werden musste. Auch die Bremsvorrichtung sowie die Radkästen mussten teilweise neu angefertigt werden. Die Böden wurden neu mit Siebdruckplatten bedeckt, was einen wartungsfreien Einsatz garantiert. Die Lackierung wurde in Lichtgrau ausgeführt, was dem ursprünglichen Aussehen des Lainzer Wagens nahe kommt.



Die folgenden Bilder sind alle heuer entstanden. Der erste Einsatz der transportablen Anlage erfolgte Ende Mai anlässlich des Mellauer Oldtimertreffens - auf diesem Gelände sind wir schon viele Jahre zu Gast. Im September folgten dann drei weitere Veranstaltungen mit Feldbahn. So waren wir beim Bludener Bahnhofsfest, dem Oldtimer Frühschoppen Muntlix sowie dem Nostalgietag der Bregenzerwaldbahn (Reuthe) als Rahmenprogramm dabei.

Der Transport des ganzen Equipments erfolgt meist mit PKW und Anhänger. Der Auf- und Abbau der Bahn erfordert viel Muskelkraft. Entsprechend fordernd waren für uns die Wochenenden im September, insbesondere, weil das gute Wetter nicht immer auf unserer Seite war.

Alles in allem kann aber auf viele schöne Momente zurückgeblendet werden. ■



## Archiv **WGB** Bahnpark Augsburg 600 mm

Besuch der Feldbahnanlage in Augsburg (D)

Im März 2021 war ein Besuchstermin im [Bahnpark Augsburg \(D\)](#) vereinbart, um die kleine 600-mm-Anlage besichtigen zu können (unter Einhaltung der Quarantäne- & Coronavorschriften).

Der Bahnpark ist eines der größten Industriedenkmäler Bayerns. Das beeindruckende Museum auf dem Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks Augsburg der DB besichtigt man normalerweise über einen ausgeschilderten Rundgang mit 21 Stationen, u. a. Ringlokschuppen, Drehscheibe, Bekohlungsanlage oder Lokwerkstatt (dazu baute die damalige Deutsche Reichsbahn im Jahr 1922 die „Lok-Richthalle“, auch „Montierung“ oder „Dampflokhalle“ genannt).



Schon der Eingangsbereich des Bahnparks ist beeindruckend und sichtlich professionell gestaltet; von hier aus startet man den Rundgang

Anfang der 1990er-Jahre stellte die DB den Werkstattbetrieb ein. Heute werden hier historische Lokomotiven repariert. Auf diese Weise bekommt der Besucher einen Einblick in eine längst vergangene Arbeitswelt.

Neben den vielen Vollspur-Exponaten findet der Besucher auch eine kurze Feldbahnstrecke im Bereich der Bekohlungsanlage. Diese Anlage in Spurweite 600 mm beherbergt zahlreiche Kipploren von ehemaligen Bauunternehmungen Augsburgs und soll in Zukunft auch der Aufstellung einer Krauss-München-Lok dienen.



Hier im Freigelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks im Bereich der Bekohlungsanlage finden Besucher die Feldbahnstrecke mit Kipploren



20 PS-Dampflok Krauss München, FNR 7640, Bj 1920, Spurweite 600 mm. Die Lokomotive, die mit ihrem hohen Schlot an die berühmte "Emma" aus der Reihe "Jim Knopf und Lukas" der Augsburger Puppenkiste erinnert, wurde im Jahr 1920 von der Lokomotivfabrik Krauss in München gebaut und an die „Technische Abteilung für Torfwirtschaft“ in München ausgeliefert. Erster Einsatzort der Maschine war vermutlich ein Torfwerk in Bayern. Schließlich kam die Dampflok zur Werksbahn im Kieswerk der Firma Riebel in Kaufering, wo sie um das Jahr 1966 außer Betrieb gestellt wurde. Anschließend diente die Lokomotive viele Jahre lang als "Spielgerät" auf dem Spielplatz eines Kauferinger Kindergartens. Später zog die Maschine in das Depot der Firma Riebel in Mindelheim um. Von dort aus wurde sie 2012 als langfristige Leihgabe an den Bahnpark Augsburg übergeben. Die Lok soll zusammen mit drei Muldenkippern aus dem Jahr 1904 gezeigt werden. (Text: Bahnpark Augsburg)

Vielleicht werden wir (Archiv WGB Industriegeschichte) 2023 den Bahnpark Augsburg mit einer Kleinlokomotive vom Typ "Jenbach Pony" besuchen, um auf der Feldbahnstrecke ein wenig Dieselergeruch zu verbreiten. ■

Bahnpark Augsburg: [www.bahnpark-augsburg.de](http://www.bahnpark-augsburg.de)



### Archiv **WGB** Rollbahn im Arsenal Wien

Die ehemalige Tischlerei des Österreichischen Bundesheeres

**Die weitreichenden Vollspur-Gleisanlagen am Gelände des Wiener Arsensals mussten bereits vor Jahren Um- und Neubauten weichen. Lediglich einige Meter Schienen mit 600 mm Spurweite sind hier noch zu finden.**

Anfang des 20. Jahrhunderts wurden am Gelände des Wiener Arsensals die sogenannte Ballonhalle (Obj. 202) mit anschließenden Lagergebäuden errichtet. Eines dieser Lagergebäude in der Franz-Grill-Straße – das Objekt 205 – diente der Heerestischlerei; aus dieser Halle wurden über eine Rollbahn im Handvershub Holzreste und Späne in ein kleines Nebengebäude zur Zwischenlagerung gebracht.

Das Militärische Servicezentrum 1 für Wien (MSZ 1) hat freundlicherweise den Zugang zwecks Dokumentation erlaubt.

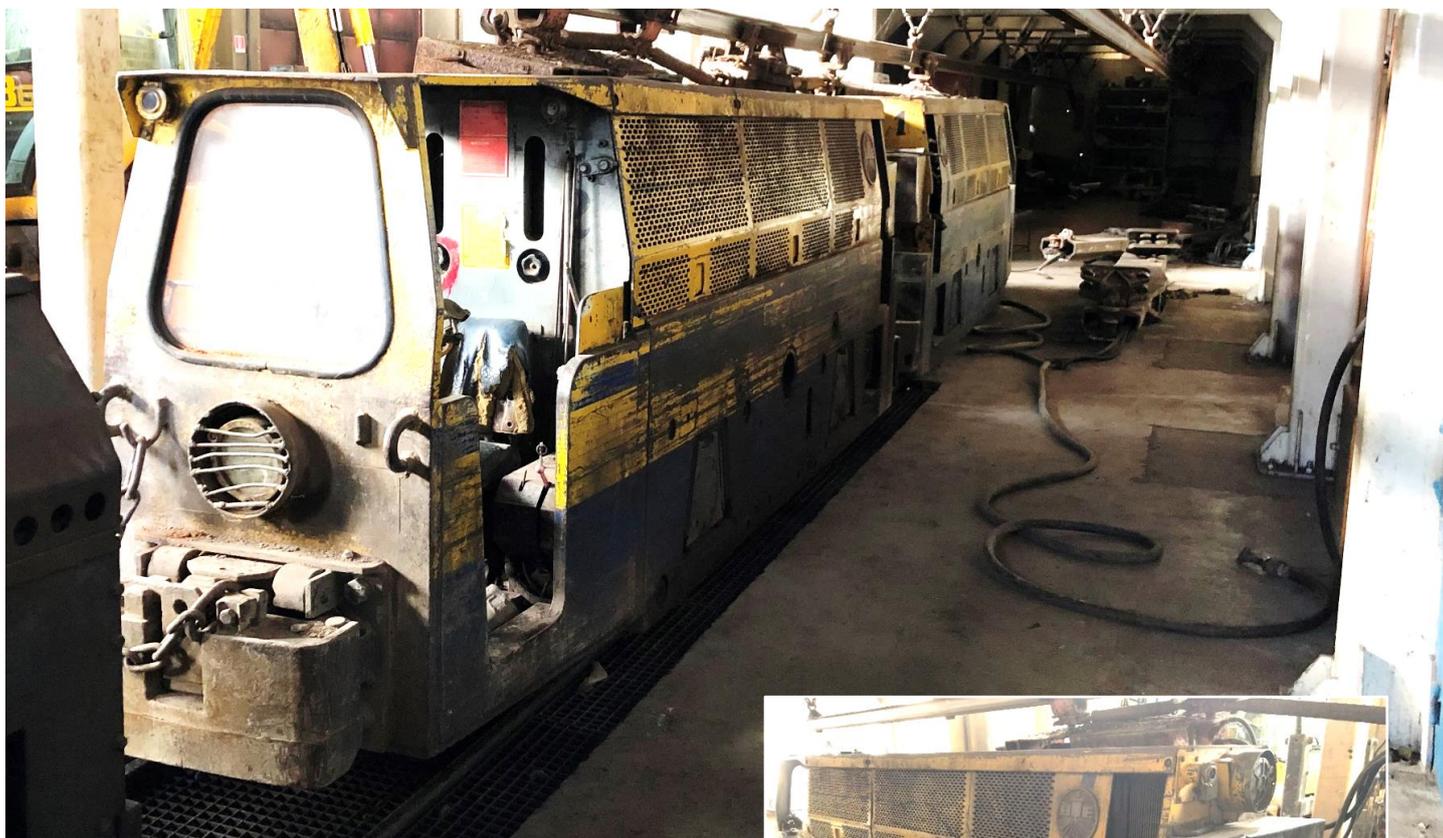
Aus dem rechten Tor schob man eine Lore über eine kurze Rampe und eine Gleiskreuzung und anschließender 90-Grad-Kurve bis zu einer Weiche, um dort über die Abzweigung und weiter über die Gleiskreuzung in das Nebengebäude zu gelangen; ausserdem verband das Gleis den linken mit dem rechten Objektteil. In der Halle selbst sind keine Schienen mehr zu finden – der Estrich wurde erneuert. ■



Rechts neben der Kreuzung die kurze Rampe zum rechten Hallentor



Per Handvershub über die Weiche und die Kreuzung in das Abfallholzlager



## Archiv **WGB** Bedia D100/12B-Z in Österreich

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. 2022 kam eine Bedia D100/12B-Z Zahnradlokomotive zur Sammlung.

1988 und 1990 lieferte die Firma Bedia insgesamt zwei schwere Grubenlokomotiven mit Zahnrad- und Adhäsionsantrieb in das damalige Jugoslawien, um die Steilstrecken im Bergwerk Trbovlje 🇸🇯 befahren zu können:

Zahnradlok Nr. 1: Bedia FNR 224, Bj. 1988

Zahnradlok Nr. 2: Bedia FNR 239, Bj. 1990

Es waren dies die beiden einzigen je von Bedia gebauten Zahnradlokomotiven.

### Die wichtigsten technischen Daten:

Antrieb	dieselhydraulisch
Leistung	100 PS
Geschwindigkeit	10 km/h
Dienstgewicht	12 t
LüP x B x H	5110 mm x 1010 mm x 1650 mm
Achsstand	1850 mm
Kleinster Kurvenradius	16 m
Spurweite	620 mm
Steigung max.	250 ‰

In den letzten Jahren war die Lokomotive Nr. 1 bereits nur noch als Ersatzteilspeicher in Verwendung, es fehlen unter anderem Motor, Verschlauchung, Instrumente und Verglasung. Die Lokomotive Nr. 2 war im Rahmen der Schließungsarbeiten noch bis zuletzt im Bergwerk Trbovlje im Einsatz.

**\*) Details zum Bergwerk und Betreiber Rudnik Trbovlje Hrastnik AG in unserem Infoblatt Nr. 23, Seite 26**



Zahnradlok Nr. 2, Bedia D100/12B-Z, FNR 239 abgestellt in Trbovlje

Auch wenn es am eigentlichen Kern der Sammlung vorbei geht, war es das Ziel, diese technische Rarität zu erhalten; so konnte heuer die betriebsfähige Lok Nr. 2 in die Sammlung übernommen werden.

Es dürfte sich dabei um eine der letzten, wenn nicht überhaupt die letzte betriebsfähige Zahnrad-Grubenlok in Europa handeln. ■



Bedia FNR 239 per Kranwagen verladen für den Transport nach Österreich

Archiv **WGB** **Feldbahnsammlung Scholz: Eine neue Drehscheibe**

Eigenbau-Drehscheibe nach Maß

Text und Fotos: © Markus Scholz

Beim Anschluss eines Abstellgleises stellte sich das Problem einer "zu kurzen" Drehscheibe. Die Wagen, die dort gedreht werden sollten, passten nicht auf die vorhandene Scheibe.

Die einfachste Lösung war der Neubau einer passenden Drehscheibe. Die benötigten Teile sind überschaubar: Boden, Scheibe und Lager.

Boden und Scheibe wurden gelasert, ein Rollenstern aus Rohrmaterial dient der Führung der Lagerrollen. Als Rollen dienen 12 Unterlenkerkugeln vom Traktor mit 40 mm Durchmesser - die sind wie geschaffen dafür und preiswert zu bekommen. ■



Entladen der gelaserten Teile und erste Funktionsprobe: die „Schienen“ auf der Scheibe entstanden aus alten Hängebahnschienen eines Heuaufzugs

Archiv **WGB** **Weitere unbekannte JW-Loks**

Aus den Aufzeichnungen über „liegende Einzylinder-viertakt-JW-Dieselmotoren“ von DI Dr. Karl Gollob (Jenbacher Werke) vom März 1989 geht hervor, dass in die Exportmärkte Nordafrika, Vorderer Osten und Mittlerer Osten neben den bekannten Lokomotiven auch zehn weitere geliefert wurden, die in den Lieferlisten leider nicht aufscheinen:

**Marokko:**

1961 3 Stk. Lok JW15

**Türkei:**

1965 1 Stk. Lok Pony 10a

1966 1 Stk. Lok Pony 10a

1967 1 Stk. Lok JW20

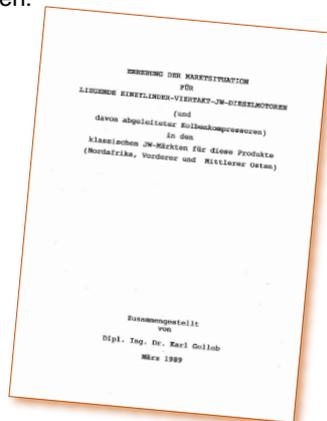
1969 2 Stk. Lok JW20

**Äthiopien:**

1970 1 Stk. Lok JW20

**Syrien:**

1979 1 Stk. Lok Pony 10a



Weiters findet man in dem 112-seitigen Bericht, dass insgesamt 22 Stk. „Jenbach Büffel“ in die Länder Iran, Syrien, Ägypten, Libyen und Marokko kamen. ■

Archiv **WGB** **JW-Schaltkastenschlüssel**

Ein eher seltenes Exemplar eines Schaltkastenschlüssels mit dem Emblem der Jenbacher Werke bekamen wir von einem Kollegen aus Schwaz (Tirol); herzlichen Dank! ■



## Werkfotos Jenbacher Werke – 4. Teil

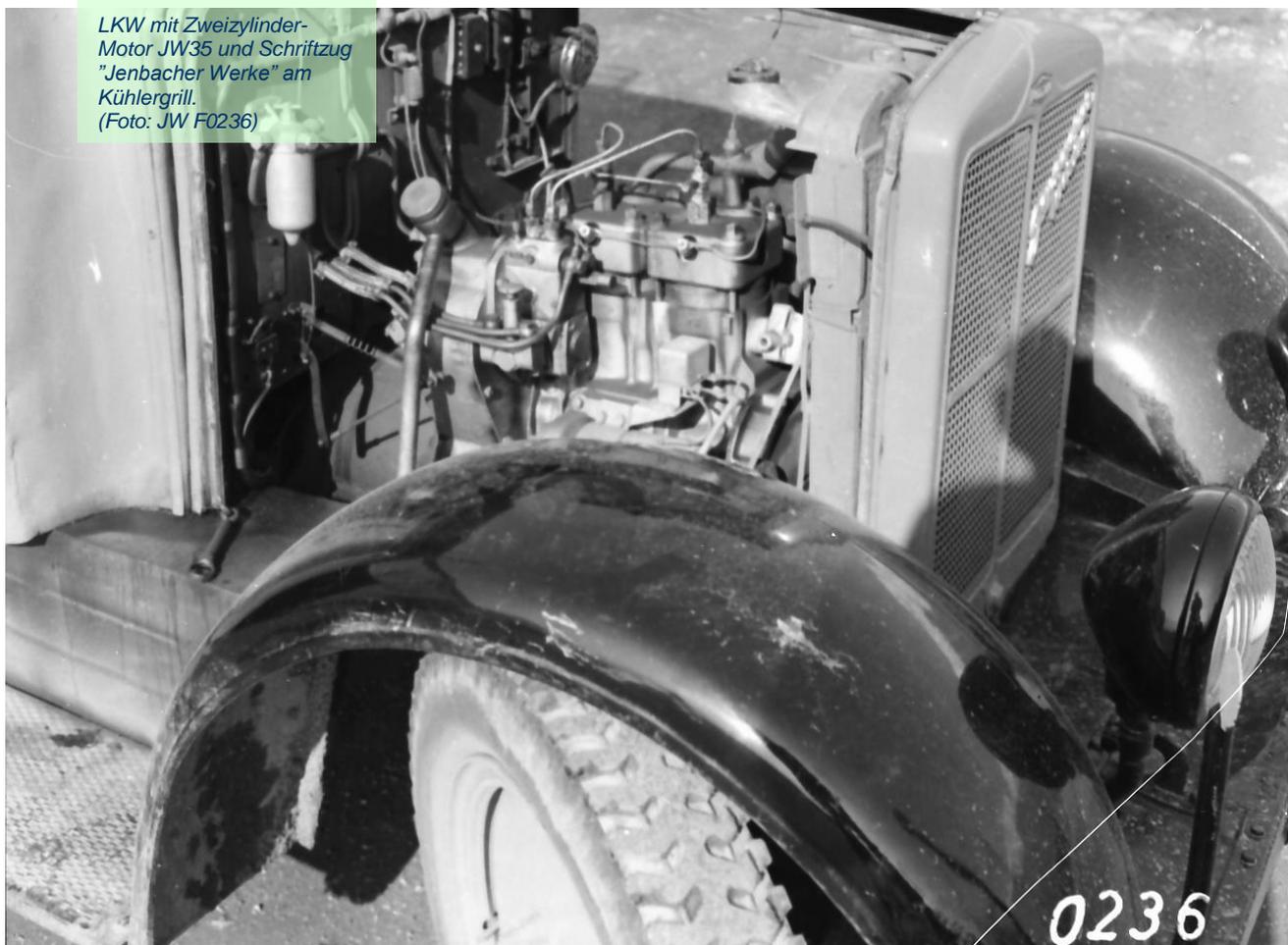
von den elektronisch erfassten Negativen der Sammlung Archiv WGB Industriegeschichte

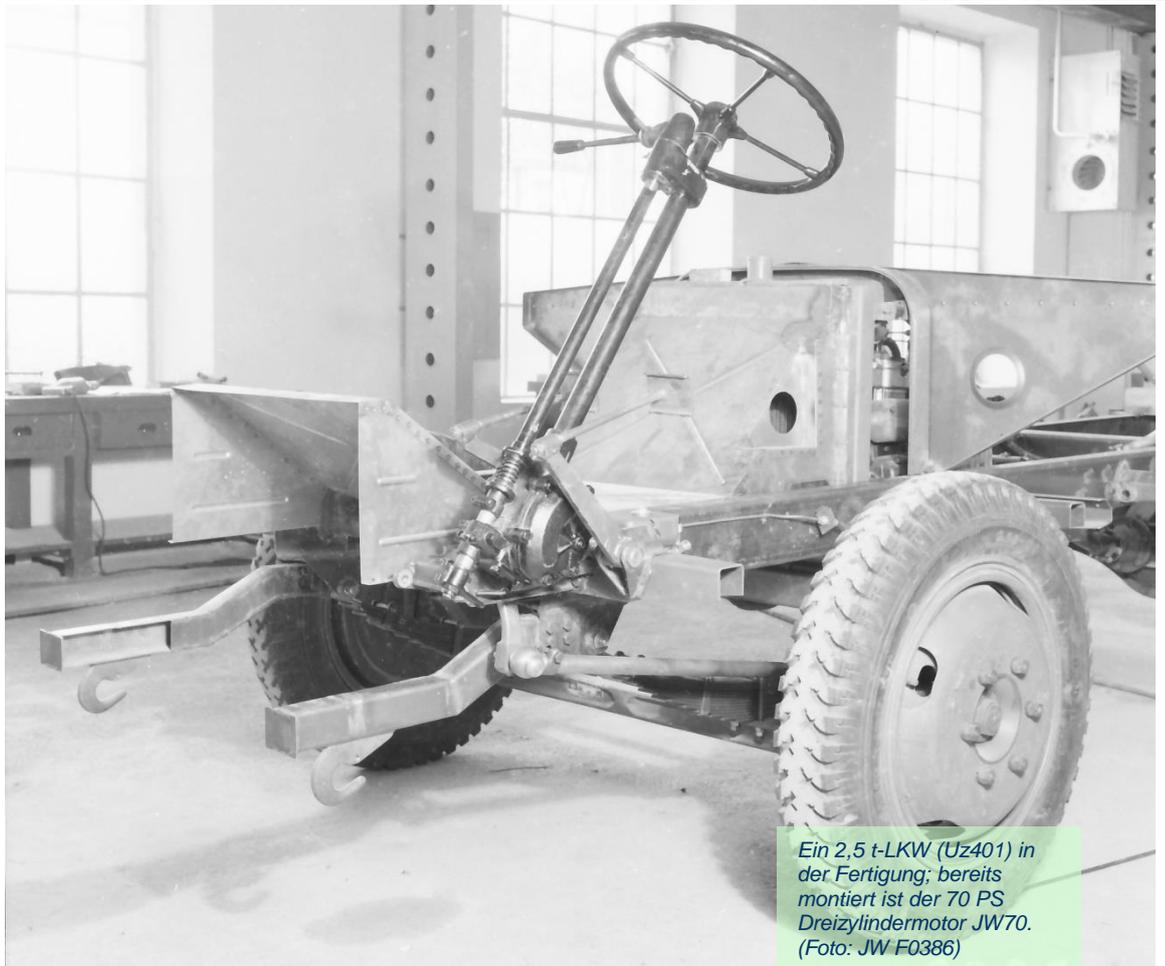
Das Scannen der JW-Negative und Fotos wird noch viel Zeit in Anspruch nehmen - ein Drittel der hochgerechnet 45.000 Negative ist bearbeitet. Eine Veröffentlichung in Buchform soll nach Abschluß der Arbeiten erfolgen, wird aber noch einige Zeit dauern. *Manfred Böckl*



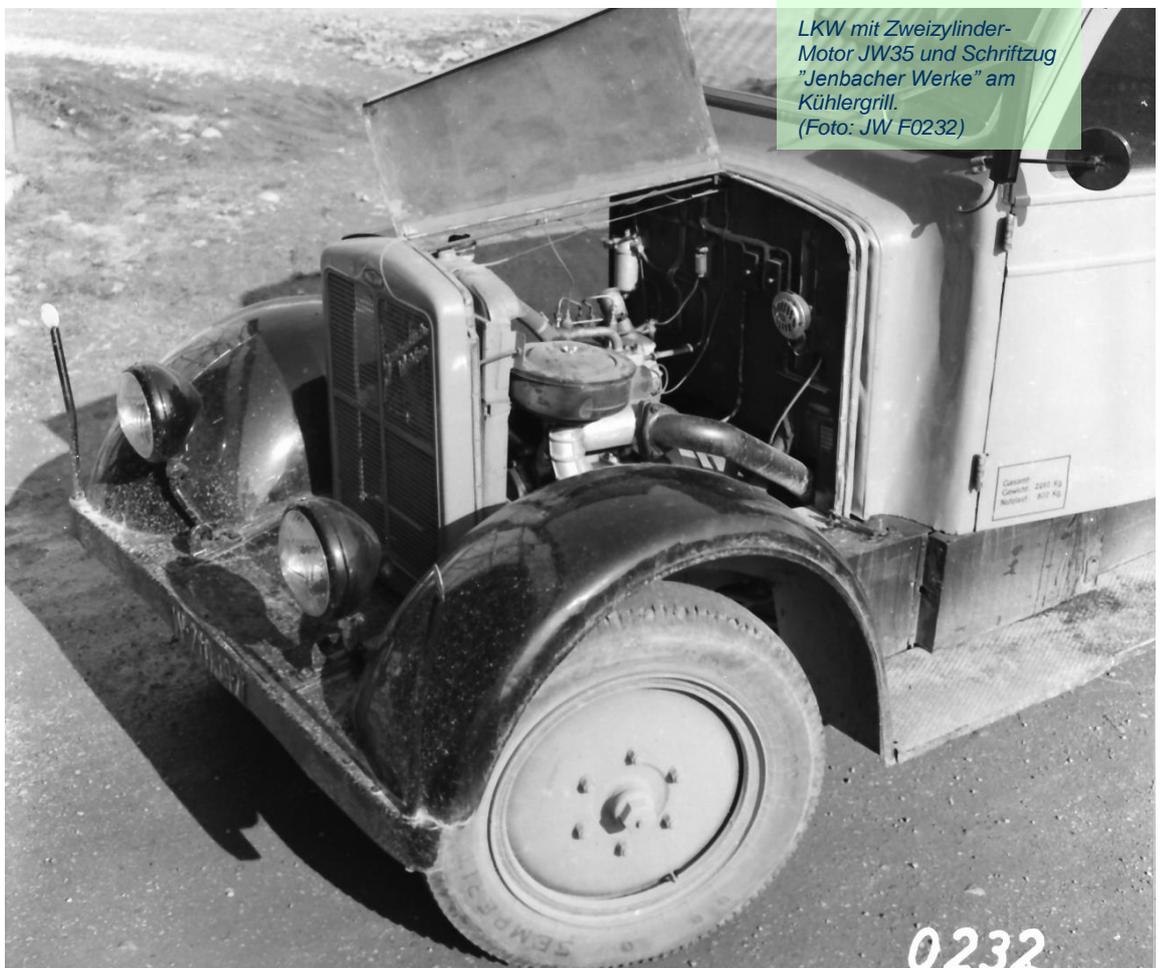
1955 produzierten die Jenbacher Werke Lastkraftwagen mit 1,5 t und 2,5 t, angetrieben von den Motoren JW35 bzw. JW70. (Foto: JW F0717)

LKW mit Zweizylinder-Motor JW35 und Schriftzug "Jenbacher Werke" am Kühlergrill. (Foto: JW F0236)





Ein 2,5 t-LKW (Uz401) in der Fertigung; bereits montiert ist der 70 PS Dreizylindermotor JW70. (Foto: JW F0386)



LKW mit Zweizylinder-Motor JW35 und Schriftzug "Jenbacher Werke" am Kühlergrill. (Foto: JW F0232)



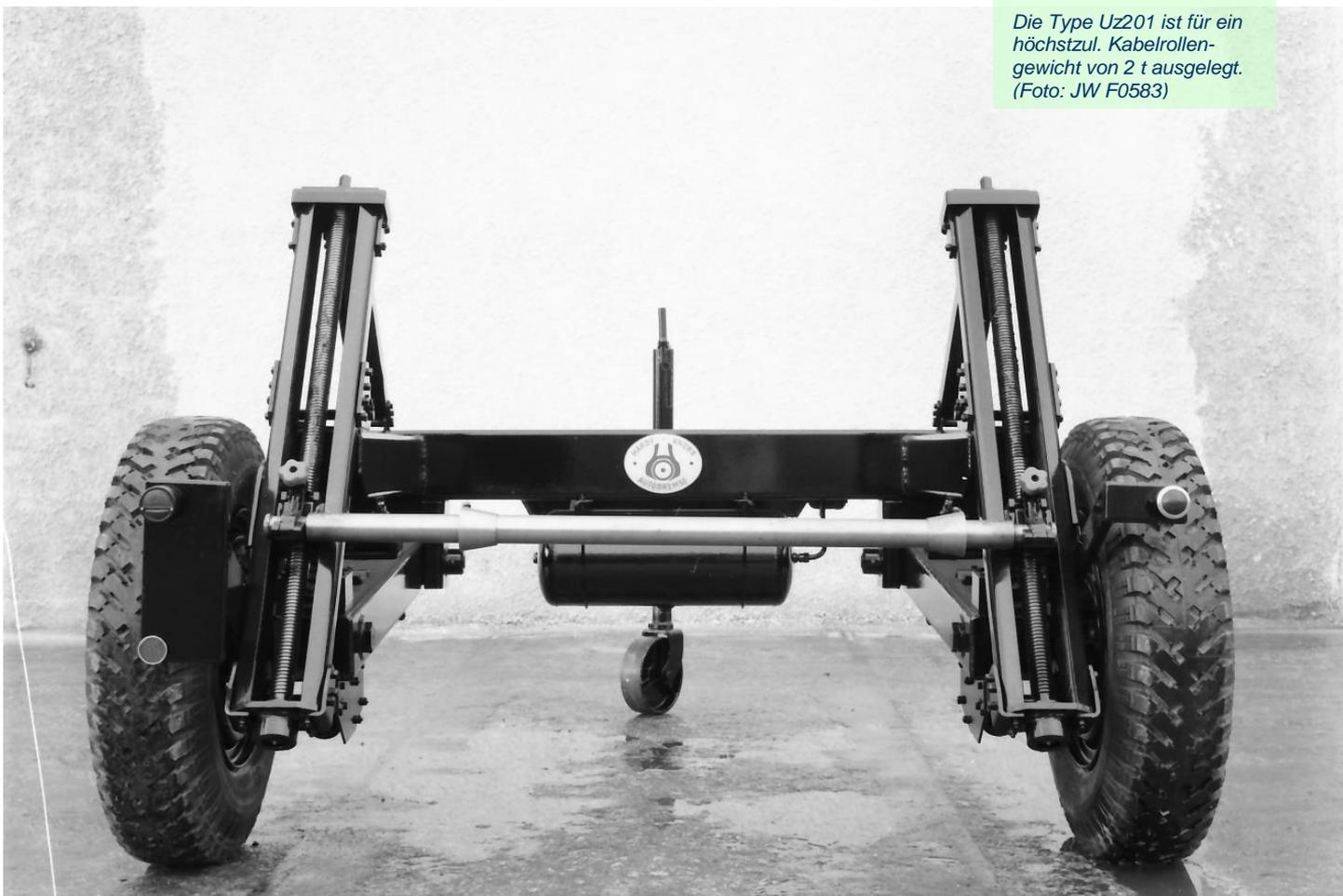
*Atlas-Kran mit JW15-Motor  
als Antrieb für die  
Hydraulikpumpe.  
(Foto: JW F0754)*



*Der Motor wurde per Hand  
gestartet und die Hydraulik-  
pumpe für den Kran über  
einen Riemen angetrieben.  
(Foto: JW F0759)*



Im Jahr 1954 wurde der Kabelrollentransportwagen Uz201 konstruiert und von der Österreichischen Post eingesetzt.  
(Foto: JW F0483)

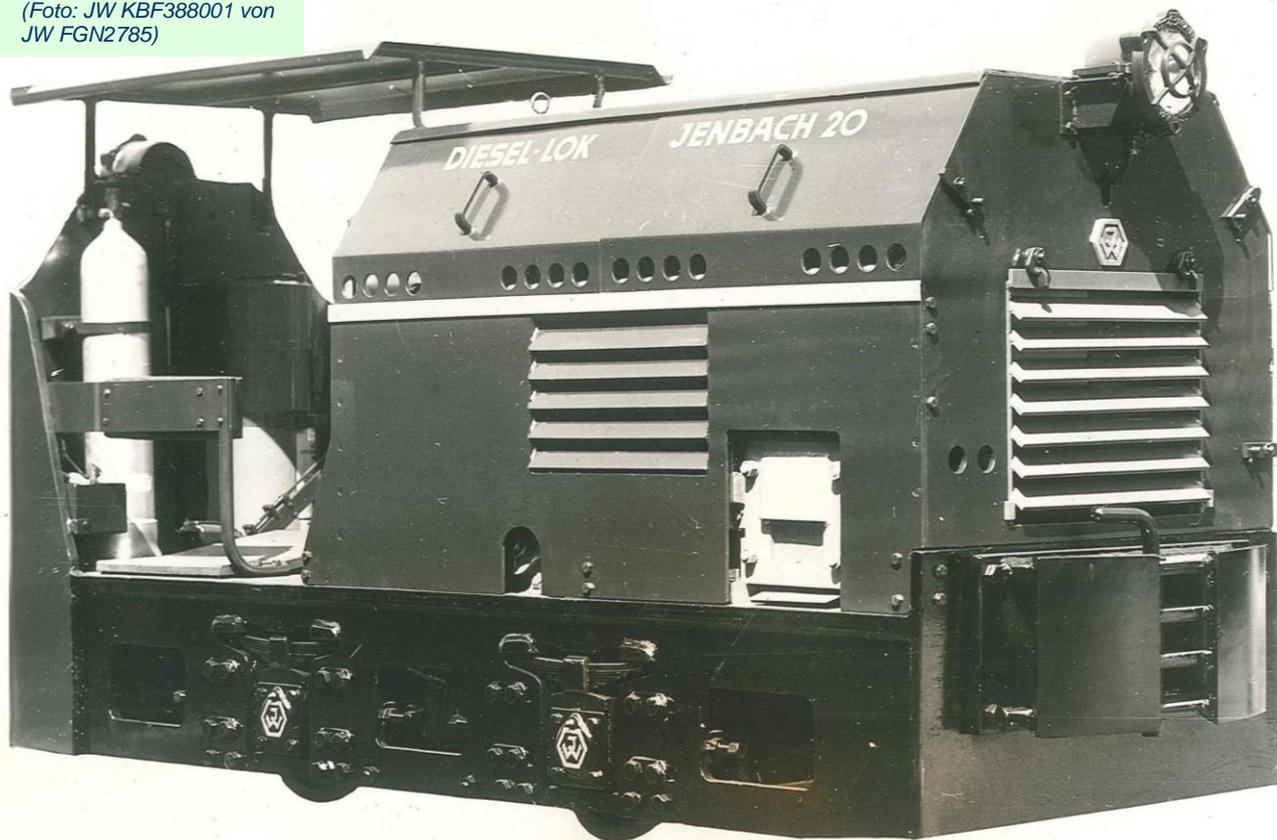


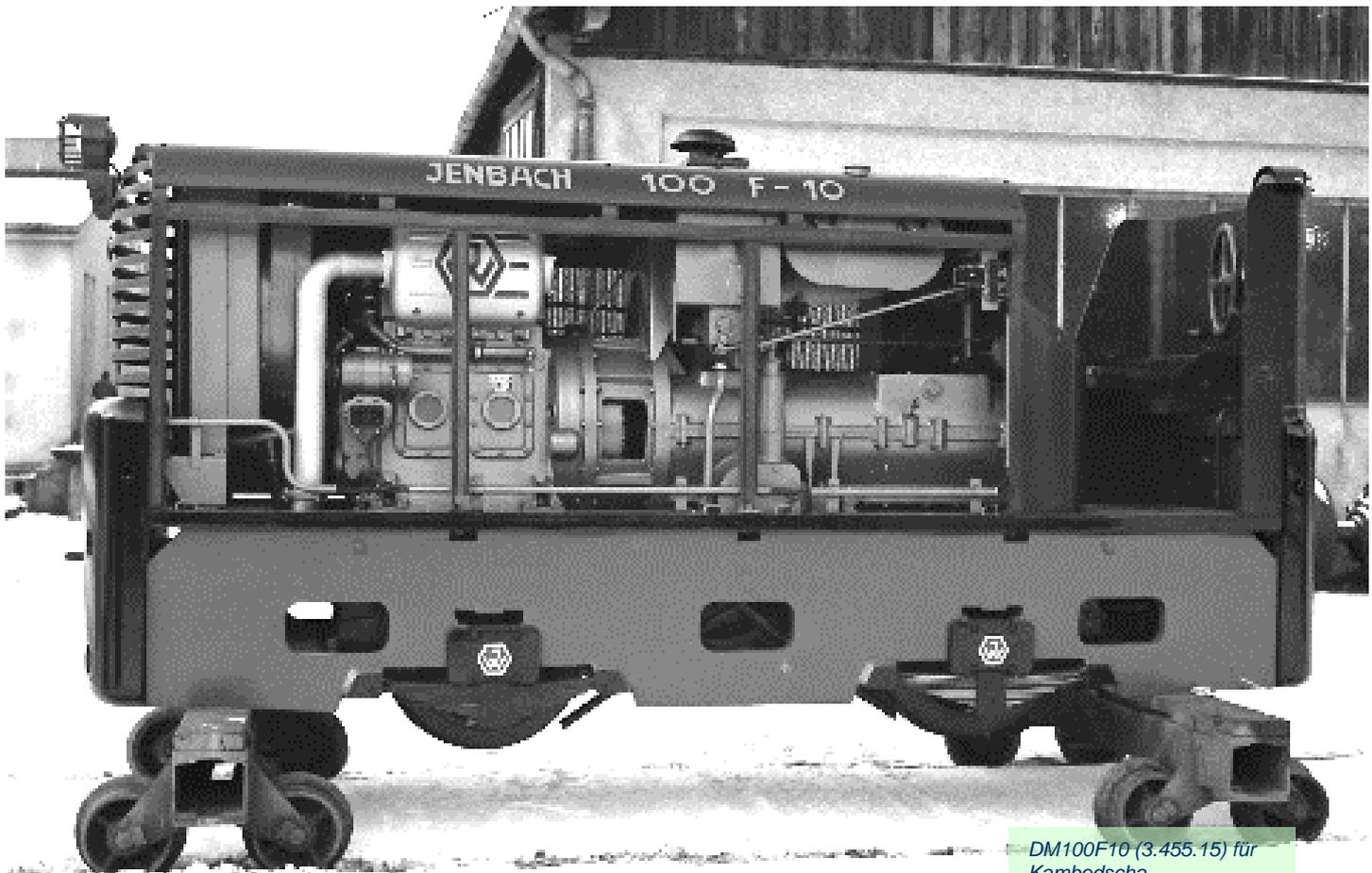
Die Type Uz201 ist für ein höchstzul. Kabelrollengewicht von 2 t ausgelegt.  
(Foto: JW F0583)



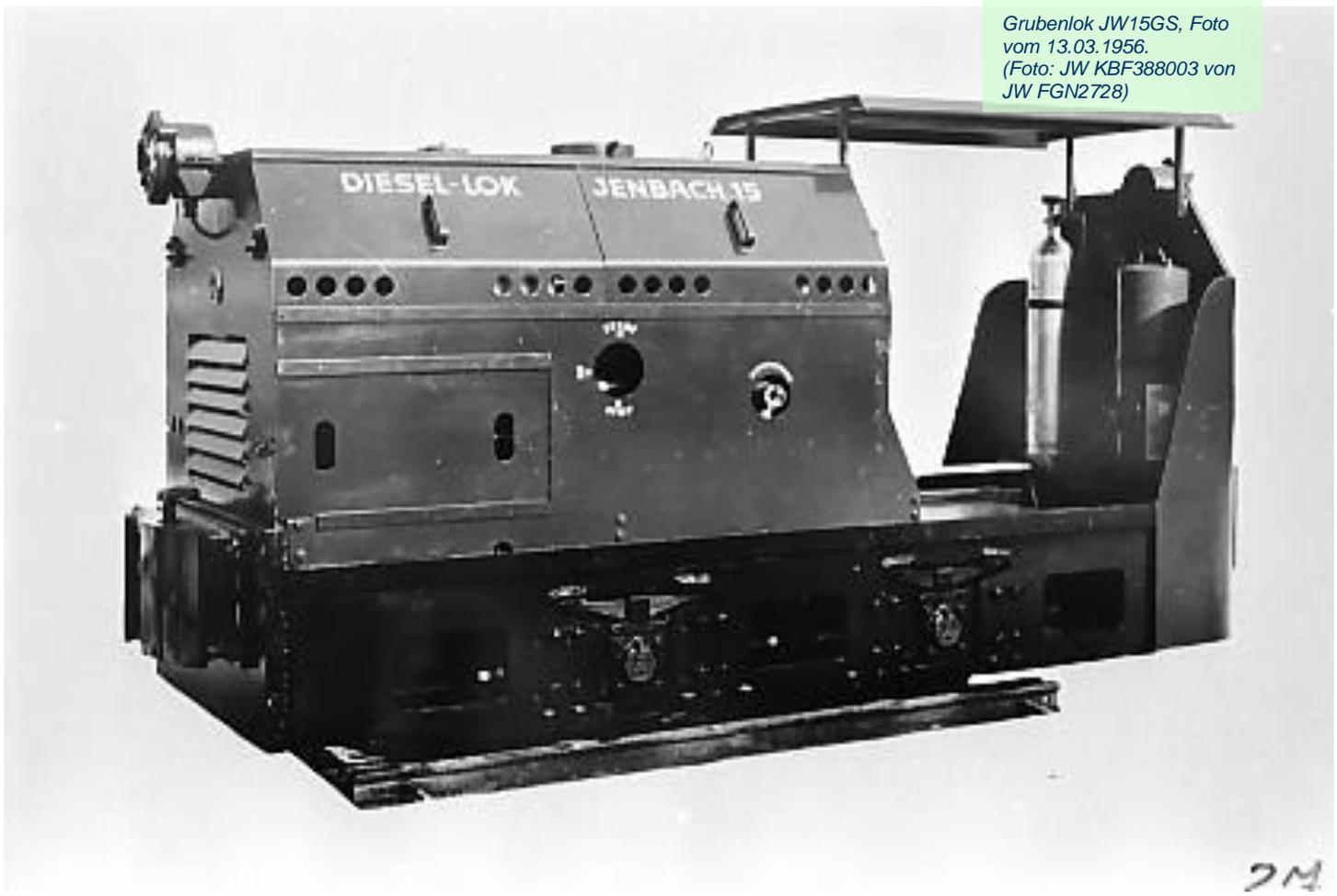
DM100H10, wahrscheinlich die 3.451.17, Spurweite 760 mm für Böhler Kapfenberg.  
(Foto: JW F1076)

JW20GS Uz351 für Jugoslawien, 28.08.1957.  
(Foto: JW KBF388001 von JW FGN2785)



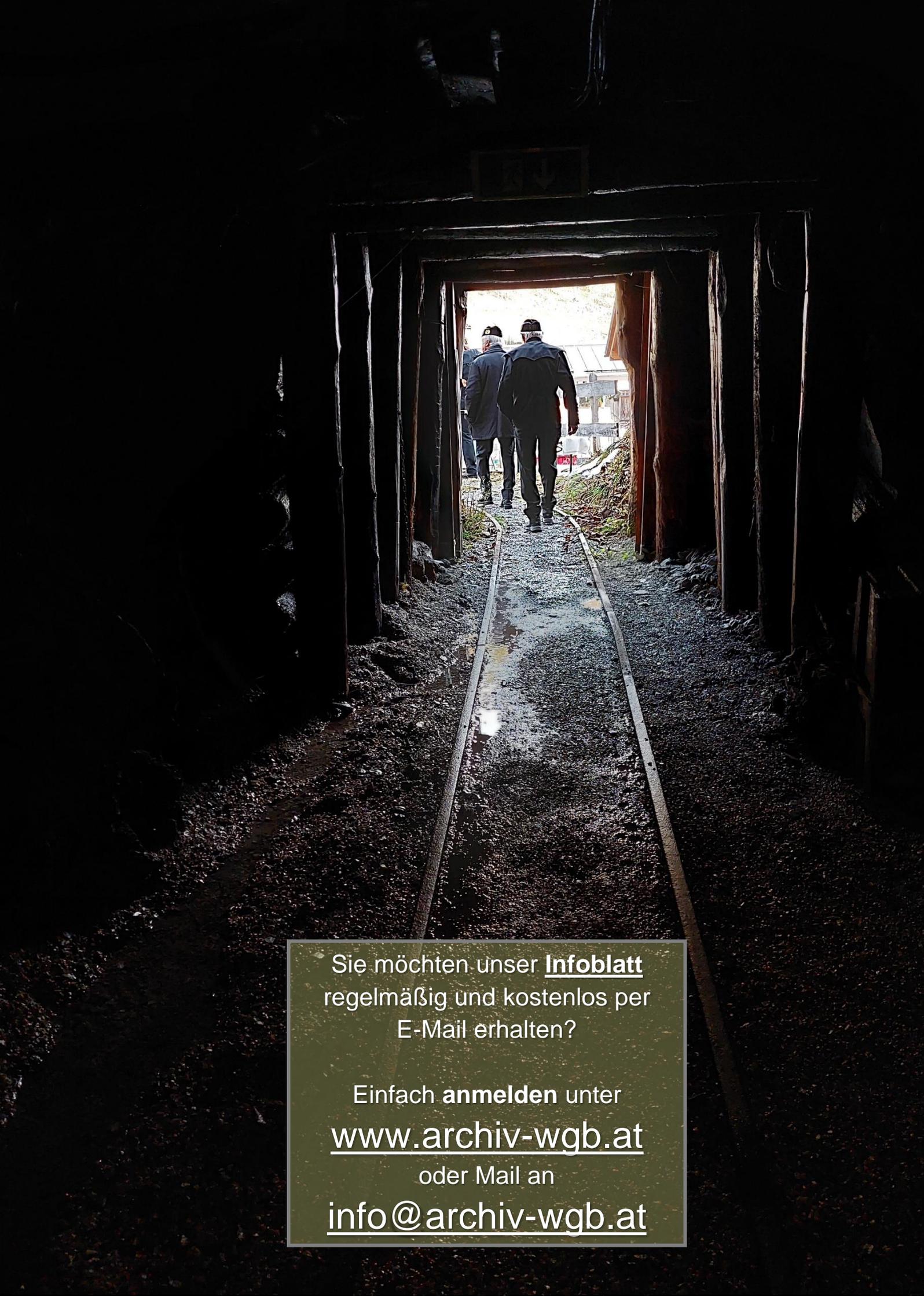


*DM100F10 (3.455.15) für  
Kambodscha  
(Foto: JW F10724)*



*Grubenlok JW15GS, Foto  
vom 13.03.1956.  
(Foto: JW KBF388003 von  
JW FGN2728)*

24



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

Einfach **anmelden** unter  
**[www.archiv-wgb.at](http://www.archiv-wgb.at)**  
oder Mail an  
**[info@archiv-wgb.at](mailto:info@archiv-wgb.at)**