

# Torfbahn Bad Wurzach

# Waldbahn Haselbach

# Insel Elba (IT):

# JW20/2475

# JW-Technik:

# Elektrik

# JW-Werkfotos:

# 5. Teil (ÖBB 2043.01-04)



Der Verein **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*.

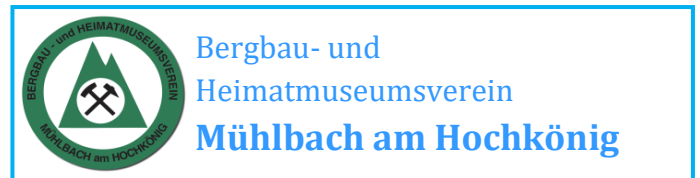
Die Richtlinien für Restaurierung und Konservierung sind festgeschrieben im international gültigen „*Code of ethics*“.

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 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 2024 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

### **Zu- & Abgang Büffel JW3000L**

JW3000L FNR 242-1127 Bj. 1977, inventarisiert als WGB F35

Für nur wenige Wochen war ein Jenbacher Büffel JW3000L in unserem Bestand. Der bereits für den Schrottplatz bestimmte Motorkarren konnte in Niederösterreich abgeholt und weiter ausgeschlachtet werden. Bei dem Büffel (FNR: 242-1127 Bj. 1977) dürfte es sich um einen ehemaligen Post-Büffel (mit Druckluftanlage) handeln. Der Motor blieb bei uns, den Rest übernahm ein Sammler aus Vorarlberg. ■



Abholung des Jenbacher-Büffel-Wracks am 30. März 2023 in Lilienfeld (NÖ)



Der Ausbau des Motors erfolgte im nahegelegenen FIM (Freiland/NÖ)

### **Abgang Büffel JW5000L**

JW5000L FNR 235-519 Bj. 1966, inventarisiert als WGB F08

Vor 13 Jahren kam der erste Motorkarren "Jenbach Büffel" zur Sammlung und sollte in einem Museum als markantes Produkt der Jenbacher Werke zwecks Vorführung zum Einsatz kommen – jedoch selbst nach drei Jahren wurde leider nichts daraus. Im Juli 2013 übersiedelte das Gefährt in ein Depot, Jahre später erfolgte eine Neulackierung (im Farbkleid unseres Stamm-Sandstrahlbetriebs KBB/Meissl).

Ab 2019 war der Motorkarren in unserer neuen Depothalle in Amstetten hinterstellt und wurde im Juli 2023 an das Eisenbahnmuseum Schwechat abgegeben, wo ein visierter Büffelkenner im Waldviertel die nötigen Servicearbeiten durchgeführt und Probefahrten absolviert hat.

Schön, dass das Lasttier (Tragkraft 5 t) nach über 13 Jahren Standzeit wieder fährt. ■



24.07.2013: kurze Überstellungsfahrt und Abtransport per LKW in ein Depot



Ende November 2018 im den Farben der Firma KBB/Meissl in Klein-Neusiedl

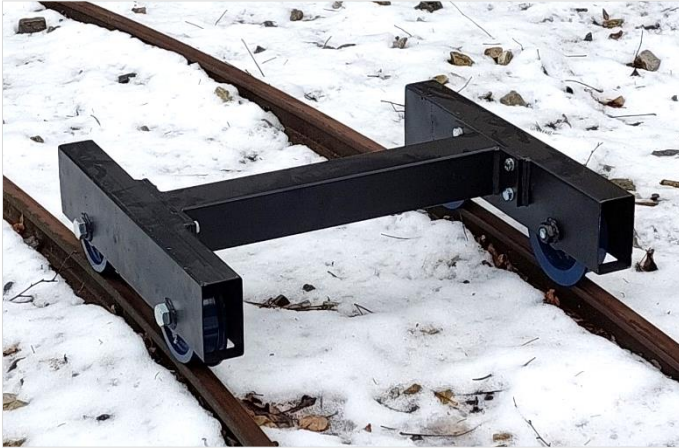


Juli 2023: standesgemäße Übernahme durch JW5000L-Büffel FNR 235.658

## Archiv **WGB** Neuzugang Werkstatt-Rollböcke

4 Stk. Rollböcke, inventarisiert als WGB 70 – WGB 73

Im Jänner 2024 erfolgte die Lieferung von vier neuen Hilfsrollböcken. Unser Partner [Krüger Metalltechnik](#) in Rabenstein hat sie für den Transport zerlegbar konstruiert. Die Böcke werden zur Bergung von Material aus Bergwerken sowie zum Manövrieren von Bauteilen im Werkstattbereich eingesetzt. Ausgelegt sind die Rollböcke auf 2000 kg bei einer technisch maximalen Belastung von 4000 kg. ■



## Archiv **WGB** Neuzugang Bockkran

inventarisiert als WGB 925

Für unterschiedliche Einsätze im Gelände musste ein flexibler Bockkran konstruiert werden. Vorgaben waren: Arbeitshöhen von 1,5 bis 3,0 Meter, leicht zu transportieren und einfacher Zusammenbau. Die Firma [Stahlhart](#) in Freiland fertigte die Steher mit Hilfsstützen für den Ein-Mann-Aufbau. Der mit Klemmschrauben befestigte Träger für Laufkatze und Kettenzug lässt individuelle Breiten einrichten. ■



„Das Feldbahnmuseum“, die Zeitung Nr. 103 des Feld- und Industriebahnmuseums ist diesem Infoblatt beigelegt



# Feld- und Industriebahnmuseum

3183 Freiland • Maierhof 8 • 0664 2749113 • [fim@feldbahn.at](mailto:fim@feldbahn.at) • [www.feldbahn.at](http://www.feldbahn.at)

## Besuchstage 2024

Sonntag	19. Mai 2024	10-16 Uhr	Vorföhrbetrieb von Feldbahnzügen
Montag	20. Mai 2024	10-16 Uhr	Vorföhrbetrieb von Feldbahnzügen
Sonntag	16. Juni 2024	10-16 Uhr	Vorföhrbetrieb von Feldbahnzügen
Sonntag	21. Juli 2024	10-16 Uhr	Vorföhrbetrieb von Feldbahnzügen
Donnerstag	15. August 2024	10-16 Uhr	Feldbahnparade (Fotografen € 15,-)
Samstag	17. August 2024	10-14 Uhr	Inbetriebnahme der Dampflok
		16-23 Uhr	Nachtfahrt, Musik, Grillen
Sonntag	18. August 2024	10-16 Uhr	Vorföhrbetrieb von Feldbahnzügen
Sonntag	15. September 2024	10-16 Uhr	Vorföhrbetrieb 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!**

**Archiv **WGB** Waldbahn Haselbachgraben**

Fahrafeld im Triestingtal, Niederösterreich

M. Böckl

Eine fast vergessene kurzlebige Waldbahnstrecke in Niederösterreich befand sich im Haselbachgraben, ausgehend von der Ortschaft Fahrafeld an der Triesting bis zur Ladestelle Eichwald/Haselbachwiese.

Die Bahn bestand lediglich drei Jahre während des Ersten Weltkriegs und diente der Firma Krupp zur Beschaffung von Verpackungsholz. Die beladenen Wagen rollten selbstständig mit Bremsern besetzt ohne Zugfahrzeug von ihrem Ausgangspunkt Haselbachwiese auf 430 m Seehöhe (ca. [47°59'37.3"N 16°04'53.9"E](#)) bis zum 80 Höhenmeter tiefer gelegenen Endpunkt Forsthaus in Fahrafeld (ca. [47°58'21.0 N 16°04'36.7 E](#)). Eine Abzweigung in den Kreuzgraben befand sich ca. [47°58'41.3"N 16°04'49.8"E](#).

Die Längenangaben der Waldbahngleise variieren – meine Vermessung ergab inklusiv der kurzen Zweigstrecke Kreuzgraben etwa 3,5 km.

**Manfred Hohn schrieb in seinem Buch  
"Waldbahnen in Österreich":**

"Die Firma Arthur Krupp, die in Berndorf die bekannten Metallwerke betrieb, hatte auch ein Sägewerk angeschlossen. Für dieses Sägewerk wurde in der Zeit des Ersten Weltkriegs eine große Menge Holz aus den Forsten Graf Wimpffens gekauft. Dieses Holz war für die Fertigung von Kisten zur Verpackung von Granaten bestimmt. Die Schlägerung der Wälder wurde von Holzarbeitern aus dem Waldviertel durchgeführt und eine 2,5 km lange Waldbahn vom Holzlager bei der Hochwiese bis zum Abladeplatz an der Rampe beim Forsthaus gebaut. In den Kreuzgraben führte eine 150 m lange Seitenlinie. Die Bahn hatte eine Spurweite von 600 mm und so viel Gefälle, dass die Langholzwagen und die mit Kloben beladenen Wagen durch ihr Eigengewicht zum Endpunkt der Bahn gelangten. Nach der Entladung brachten Ochsen die Leerwagen wieder zum Ladeplatz. Kurzzeitig soll auch eine Benzinlokomotive der Firma Krupp ausgeholfen haben. Die Hälfte der Wagen war mit einer Spindelbremse ausgestattet. Es wird berichtet, dass Wagen ohne Bremse in der Art gebremst wurden, dass zwischen den Rahmen der Wagen ein stärkerer Ast geschoben wurde und bei der Talfahrt mit Hebelwirkung am Rad bremste. Der Bahnbetrieb beschäftigte an die 20 Personen. Vom Holzlagerplatz beim Forsthaus bis zur Säge in Berndorf beförderte man die Stämme mit Lastkraftwagen oder Ochsen gespannen. Der Waldbahn war nur eine kurze Betriebszeit (1915/18) beschieden. Nach Kriegsende und nach Abholzung der Wälder stellte man den Bahnbetrieb ein. Heute erinnert nur mehr der teilweise erhaltene Bahndamm an die Haselbacher Waldbahn. Die Angaben über Streckenlänge, Spurweite und Betriebszeit basieren auf mündlichen Berichten, die jedoch durch keinerlei Aufzeichnungen, Pläne oder Fotos bestätigt werden konnten, denn die Bahn war nie als reguläre Waldbahn bezeichnet worden und die wenigen Aufzeichnungen gingen in den Wirren des Zweiten Weltkriegs verloren."

Hilfe und einen guten Überblick über den Verlauf der Waldbahn findet man auch auf der Website von Johannes Stromer: [www.johannes-stromer.com/eisenbahn/waldbahn-haselbach/](http://www.johannes-stromer.com/eisenbahn/waldbahn-haselbach/).

Das Gebiet lädt zum Spaziergehen oder Radfahren ein - viele Streckenabschnitte sind auch nach 106 Jahren noch sehr gut erkennbar. ■



Die Strecke ist auch heute noch zwischen den Grenzsteinen gut zu erkennen



# Glück auf!

Werkzeitschrift  
der Wolfsegg-Traunthaler  
Kohlenwerks A.G.



## Archiv **WGB** **WTK 1943: Durchschlagsfeier im Ing.-Waclawiczek-Stollen**

aus: „Glück auf! Werkzeitschrift d. Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerke A. G.“, 1943 Folge 4 – 6, Dipl.-Ing. W. Friedmann

Nach einem alten, schönen Bergmannsbrauch wurde am 7. Juni 1943 der im Ing.-Waclawiczek-Stollen (WTK-Betrieb Wapping) erfolgte Durchschlag feierlich begangen.

Der Plan, die seinerzeit beim Verhieb der Grube Waldpoint im Südfeld stehengebliebene Unterbank zu untersuchen und aufzuschließen, wurde bereits in den Jahren 1925 und 1926 gefaßt, jedoch wegen der mangelhaften Schurfarbeiten und der damals noch vorhandenen großen Abförderungsschwierigkeiten wieder fallengelassen. Als aber der rasche Heimwärtsbau des Imhofffeldes der Lebensdauer der Grube Waldpoint ein jähes Ende zu bereiten drohte, entschloß man sich endlich, die Wappinger Grubenfelder zu erschließen. Im März 1930 wurde der Stollen Wapping 1 angeschlagen, dem im Juli 1931 der Anschlag des Stollens Wapping 2 folgte. Das Grubenfeld Wapping 1 war bis Juni 1938 in Betrieb, wurde aber nur zum Teil erschlossen und auch bei weitem nicht vollständig ausgebaut, so daß der größte Teil des sich nach Süden und Westen erstreckenden Feldes unerschlossen stehen blieb. Immerhin förderte das Grubenfeld Wapping 1 in den wenigen Jahren seiner Betriebsdauer über 350.000 Tonnen Kohle! Der Aufschluß des Grubenfeldes Wapping 2 wurde wegen der welligen Flötzlagerung und der dabei auftretenden Schwierigkeiten weniger intensiv betrieben, so daß der Verhieb dort erst im Jahre 1937 aufgenommen wurde und die Grube heute [1943, Anm.] noch voll in Betrieb steht.

Der dauernd steigende Kohlenbedarf seit der Machtübernahme, besonders nach dem Ausbruch des Krieges im September 1939, stellte das Unternehmen vor die zwingende Tatsache, sämtliche noch vorhandenen Kohlenreserven zu erfassen bzw. aufzuschließen. Für den Betrieb Waldpoint war es nun naheliegend, das nur teilweise abgebaute Wappinger Grubenfeld neuerlich aufzuschließen, zumal hier keine hohen Anlagekosten zu erwarten waren und die Flötzlagerung aus den Aufschlüssen des ersten Wappinger Stollens bekannt war. So kam es im September 1940 zum neuerlichen Anschlag des Stollens Wapping 1, welche Arbeit unseren bewährten Zimmerhäuern Franz Katterl und Franz Hüttl übergeben wurde. Nach rund 120 Meter Taubschlag, wobei die Unterfahrung des „alten Mannes“ auf eine Strecke von 40 Meter einige Schwierigkeiten bereitete, wurde das Flötz in der Strecken-

firste angefahren. Das Flötz hat eine Durchschnittsmächtigkeit von 2,30 Meter und zeigt ein stetiges Einfallen nach Westen. Der Aufschluß des Grubenfeldes wurde anfänglich von Hand, ab 1942 maschinell betrieben. Die Aufschlußergebnisse waren alsbald derart günstig, daß an die endgültige Verwirklichung des Wappinger Projektes geschritten werden konnte. Nach der allgemeinen Flötzlagerung und dem Einfallen des Flötzes nach Westen war es klar, daß zur Entwässerung und Abförderung des Grubenfeldes ein neuer Förderstollen am Westhang des Waldpointner Rückens in der Nähe der Ortschaft Rabelsberg angeschlagen werden mußte. Mit dieser Arbeit wurden unsere Zimmerhauer Franz Katterl und Hermann Plobner beauftragt, die hier ihr Können zeigen konnten. Der Stollenanschlag in Rabelsberg erfolgte am 16. Dezember 1942, während das Gegenort



Bild: Franz Reichl

von Wapping aus um diese Zeit bereits 450 Meter nach Westen vorgetrieben war. Zur Entwässerung des gesamten Grubenfeldes wurde der Förderstollen entsprechend tief angeschlagen und durchwegs im Liegenden getrieben, während das Gegenort im Flötz geschlagen wurde. Bei der Ausrichtung des Grubenfeldes machten allenthalben starke Wasseraustritte in der Streckenfirste aus dem alten Mann der bereits abgebauten Oberbänke große Schwierigkeiten. Um diesem Übel beim Vortrieb des Gegenortes zu steuern, wurde die zirka 70 Zentimeter starke Oberbank in der Firste belassen und an der Streckensohle ein Tegelnachriß von ½ Meter mitgenommen. ►

► Hiedurch wurde das Ort vollkommen trocken und die Vortriebsleistung wesentlich gesteigert. Der Vortrieb des Gegenortes erfolgte durchwegs maschinell, und zwar ab 1. März 1943 im 3/3-Betrieb. Der monatliche Vortrieb im Ort- und Gegenortbetrieb betrug durchschnittlich 110 Meter, eine beachtliche Leistung, an der unsere Stollentriebhauer Katterl und Plobner mit ihren Kameraden Johann Hemetzberger und Alois Redlinger sowie die beiden Maschinenhauer Paul Pohn und Franz Schlager maßgeblich beteiligt waren.



Vichtbild: Franz Heidl

Im Förderstollen kam erstmalig bei der Wofsegg-Traunthaler der Touffeint-Heintzmann-Eisenausbau in Verwendung, der sich ausgezeichnet bewährte. Bei diesen Arbeiten wurden hier vorübergehend vier Berglehrlinge aus dem dritten Jahrgang eingesetzt. Bis zum Durchlag waren 51 Meter voll in Eisen ausgeführt, während die ersten 80 Meter des Stollens in normaler Zahnzimmerung in Holz stehen. Weiterhin werden sämtliche Strecken mit einem stärkeren Hohnachriß in Eisen ausgebaut werden.

Die Gesamtlänge des Stollens von Wapping bis Rabelsberg beträgt 854 Meter, wovon rund 250 Meter im Tauben geschlagen sind. Die Vermessungsarbeiten für die Stollenanschlänge und den gut gelungenen Durchschlag führte unser Markscheider Fritz Helml durch.

Wie bereits erwähnt, setzte der intensive Ort- und Gegenortbetrieb am 1. März 1943 ein und wurde in der kurzen Zeit bis zum Durchschlag am 7. Juni 1943 eine Strecke von 332 Meter bewältigt; eine Leistung, die Anerkennung verdient! Sie ist als Gemeinschaftsleistung aller daran Beteiligten zu werten.

Montag den 7. Juni 1943, Punkt 9 Uhr, erfolgte der feierliche Durchschlag. Zur allgemeinen Freude konnten hierbei Betriebsführer Dipl.-Ing. Rudolf Wacha, Berginspektor Dipl.-Ing. Wilhelm Krakowitzer und Hauptbetriebsobmann Obersteiger Franz Enser begrüßt werden. Weiter nahmen an der Feier sämtliche an den Arbeiten beteiligten Gefolgschafter, das Aufsichtspersonal des Betriebes Wapping, Betriebsobmann Franz Bartik, Schichtmeister Karl Mitlöchner und Betriebsleiter Dipl.-Ing. Walter Friedmann teil.

Schichtmeister Mitlöchner geleitete den Betriebsführer zum Rabelsberger Stollen, wo die dort beschäftigte Gefolgschaft bereits versammelt war, während in Wapping Inspektor Krakowitzer, Hauptbetriebsobmann Enser und Betriebsleiter Friedmann einfuhren. Vor Ort war ebenfalls die Gefolgschaft schon versammelt. Nach einem dreimaligen Klopfzeichen, das Ing. Friedmann gab, krachten Punkt 9 Uhr vier schwere Schüsse, die die letzte Trennungswand beseitigten und den Durchschlag vollendeten. Es war ein erhebender Augenblick, als nach Abzug der Rauchschwaden die vielen Lichter im Rabelsberger Stollen sichtbar wurden und Betriebsleiter Friedmann den Betriebsführer begrüßen und ihm den Vollzug des Durchschlages melden konnte. Hernach sprach Betriebsführer Wacha; er gab seiner Freude über das Gelingen dieses Werkes Ausdruck und verband gleichzeitig damit den Wunsch, daß allen in Zukunft in diesem neuerschlossenen Grubenfeld arbeitenden Gefolgschaftern stets das Bergmannsglück hold bleibe. Nach den Worten des Betriebsführers vollzog Betriebsleiter Friedmann die Taufe des neuen Stollens und Grubenfeldes nach dem im Betrieb Waldpoint acht Jahre, von 1920 bis 1927, tätig gewesenem Betriebsleiter Ing. Hans Waclawiczek. Nach dem Taufakt erklart die erste Strophe des Bergmannsliedes: „Der Bergmannsstand sei hoch geehrt ...“. Mit diesem Lied war die Durchbruchfeier beendet. Blitzlichtaufnahmen vor Ort hielten den Durchschlag im Bilde fest.



Zum Ausklang der Feier versammelten sich alle Beteiligten zu einem bescheidenen Imbiß im Gasthof „Scharrermühle“, wo nach alter Bergmannssitte die vollbrachte Arbeit mit einigen Runden begossen wurde. Bei dieser Gelegenheit wurde von Hauptbetriebsobmann Enser, Betriebsführer Wacha, Betriebsleiter Friedmann und Betriebsobmann Bartik Ansprachen gehalten.

So hat unser Betrieb mit dem Durchschlag und der Erschließung eines neuen Grubenfeldes wieder einen bedeutenden Schritt nach vorne getan. In kameradschaftlicher Zusammenarbeit wurde ein Werk vollendet, auf das wir alle stolz sein können.

Dipl.-Ing. W. Friedmann, 1943 ■



## Archiv WGB Eine Feldbahn als Anschlußbahn im Bregenzer Wald

Feldbahn Muntlix (Vorarlberg) unterwegs mit der transportablen Anlage Text und Fotos: © Helmuth Lampeitl

**Die transportable Anlage der Feldbahn Muntlix hat alljährlich einige Einsätze zu verzeichnen. Stets in Zusammenarbeit mit der Feldbahn Vandans sind wir bei Oldtimerveranstaltungen zu Gast.**

Je nach Örtlichkeit bauen wir bei den Veranstaltungsplätzen unsere Feldbahn auf. So auch heuer, wo wir in Mellau (3./4. Juni) und Muntlix (10. September) mit unserem Zügle dabei waren.

Eine außergewöhnliche Veranstaltung fand am 25. Juni im Bregenzerwald statt. Der Verein „Wälderbahnle“ hat zu einem überregionalen Oldtimertreffen geladen. Abgesehen von einem außerordentlich dichten Fahrplan auf der Schmalspurbahn mit interessanten Zugkompositionen, sollten an zwei Festplätzen Oldtimer-Straßenfahrzeuge verschiedener Gattungen und Epochen präsentiert werden. Einer dieser Veranstaltungsplätze war das Firmenareal der Spedition Bischofsberger in Reuthe, rund 250 m von der gleichnamigen Haltestelle entfernt. Als Besonderheit erhielt die Feldbahn Muntlix die Aufgabe, mittels transportablen Gleisen eine Art Anschluss zwischen dem Festgelände und der Bahnhaltestelle herzustellen.

Die Vorbereitungen für diese Aufgabe waren recht umfangreich. Vorweg mussten zusätzliche kurze Kurvenstücke (weiter Radius) angefertigt werden, um dem geplanten Streckenverlauf gerecht zu werden. Die Strecke sollte überwiegend am Straßenrand der gesperrten Dorfstraße verlaufen. Um den Straßenbelag nicht zu beschädigen war es notwendig, die gesamte Gleisanlage auf Holzlatten zu verlegen; hierfür haben wir mehrere hundert genormte Latten vorrätig. Die Strecke sollte ohne Weiche auskommen, notwendige Verschiebmanöver wollten wir mit einer transportablen Drehscheibe und einem Abstellgleis erledigen.

Es war notwendig, nahezu unseren gesamten Gleisvorrat samt Kleinmaterial wie Laschen und Schrauben sowie zwei Zuggarnituren in den Bregenzerwald zu transportieren. Hierzu benötigte es zwei LKW-Fahrten und mehrere PKW-Fahrten (jeweils mit Anhänger). Schließlich war am 24. Juni alles für den Aufbau bereit. Die Strecke hatte gegenüber der Spedition Bischofsberger ihren Ausgangspunkt. Sie folgte im leichten Linksbogen der Dorfstraße „Reuthe-Hof“ bis zur Straßenkreuzung „Hof“. Hier begann die Strecke stark zu steigen und schwenkte nach rechts weg. Nach rund 200 m war die Haltestelle Reuthe in Sicht. In einem starken Rechtsbogen wurde die Trasse der Wälderbahn erreicht. Parallel zur Schmalspurbahn wurden die letzten Feldbahngleise sowie das Abstellgleis verlegt.



Am Sonntag war es schließlich soweit: die Feldbahngarnituren, bestehend aus einem Jenbach Pony und vier Personenwagen sowie dem kleinen Lorenknecht und einem Wagen, pendelten von 10.00 bis 17.00 Uhr zwischen der Haltestelle und der Oldtimer Ausstellung. Da auch das Wetter mitspielte, war das Fest bestens besucht und für die Veranstalter ein voller Erfolg. Aber auch die anwesenden Fotografen durften zufrieden sein. Gab es doch die seltene Gelegenheit, eine Feldbahn und eine Schmalspurbahn gemeinsam ins Bild zu bringen. ■

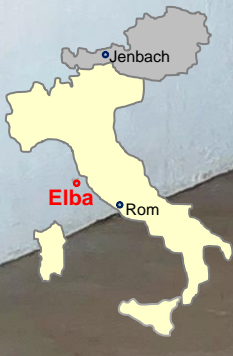




# Il progetto da vacanza sull'isola d'Elba

Das Urlaubsprojekt: Renovierung einer Diesellok JW20/FNR 2475 auf Elba (IT)

Manfred Böckl, traduzione: Mag<sup>a</sup> Maddalena Martella



**Fast alle Teile der Diesellokomotive JW20 (Jenbacher Werke, Tirol) vor dem [Museo delle Miniere di Capoliveri](#) sind abgebaut und die Reparatur- und Rekonstruktionsarbeiten haben begonnen.**

Die schwierigsten und aufwendigsten Arbeiten, die Demontage der Bauteile vom Rahmen der Lok, auf der fast keine Schraube auf herkömmliche Weise zu öffnen war, sind beendet. Rost durch Magnetitstaub und Meeresluft haben viele Teile zu einer Einheit „verschweißst“; Schraubenköpfe, Muttern und Bolzen mussten entweder geschnitten oder händisch abgestemmt werden.



**Quasi tutti i componenti della locomotiva diesel JW20 (Jenbacher Werke, Tirol) davanti al [Museo delle Miniere di Capoliveri](#) sono stati smontati e abbiamo dato inizio alle operazioni di riparazione e ricostruzione.**

Il compito più arduo e faticoso è stato superato, ovvero riuscire a smontare i componenti del telaio della locomotiva nonostante quasi nessuna vite si potesse svitare con metodi convenzionali. Infatti, la ruggine da polvere di magnetite e l'aria salmastra li avevano come "saldati" in un blocco, per cui è stato necessario recidere o scalpellare a mano teste delle viti, dadi e perni.



Die Laufflächen und Lagersitze der Achsen wurden bei unserem Spezialisten [Krüger-Metalltechnik](#) in Rabenstein (NÖ) überdreht, alle Achslagerkästen (Gehäuse) gereinigt sowie Pendelrollenlager, Wellendichtringe und Einstellscheiben durch neue ersetzt.



Le superfici di scorrimento e dei cuscinetti degli assi sono state ripassate dai nostri esperti di [Krüger-Metalltechnik](#) a Rabenstein (Austria), tutti i supporti per cuscinetti delle boccole sono stati ripuliti, mentre i cuscinetti orientabili a rullo, gli anelli di tenuta ▶

► Die dünnen Bleche der Karosserie sind bei Lokomotiven fast immer am stärksten von Umwelteinflüssen betroffen. Auch bei dieser Lok hat Korrosion an den Befestigungswinkeln des Frontblechs und an der kompletten Rückwand samt Sitz und Batteriekasten große Zerstörung verursacht. Anhand von Mustern



und Zeichnungen konnte die Reparatur durchgeführt werden; die Teile wurden anschließend sandgestrahlt und lackiert, bevor sie auf der Insel Elba im [Museo delle Miniere di Capoliveri](#) in der Ausstellungshalle zwischengelagert wurden.

Im September 2023 war es dann so weit – das Getriebe der Lokomotive wurde mit unserem neuen transportablen Bockkran endgültig vom Rahmen der Lok gehoben und nach Österreich zur Reparatur mitgenommen. Mit an Bord war auch ein adaptierter Flachwagen des Feld- und Industriebahnmuseums Freiland/NÖ (wurde uns freundlicherweise kostenlos geliehen), mithilfe dessen das 310-kg-Getriebe in den Transporter gezogen werden konnte. Der erste Weg in Österreich führte zum Sandstrahlen und Lackieren, um anschließend die nötigen Zerlege- und Reparaturarbeiten am sauberen Objekt durchführen zu können.



Zwischenzeitlich sind auch fehlende Karosserieteile (Motorhaube und Seitenbleche) neu gefertigt, Elektrokomponenten wie Starter und Lichtmaschine aufgearbeitet sowie Vorbereitungen für die Verkabelung begonnen worden.

degli assali e le rondelle sono stati sostituiti. Le sottili lamiere della carrozzeria delle locomotive sono i componenti che, solitamente, risentono di più degli influssi atmosferici: anche in questo caso la corrosione aveva gravemente danneggiato gli angolari di fissaggio della copertura frontale e di tutto lo schienale, compresi sedile



e quadro batterie, ma grazie ai campioni e ai disegni è stato possibile ripararli; infine sono stati sabbiati e verniciati prima di portarli nel padiglione espositivo del [Museo delle Miniere di Capoliveri](#) sull'Isola d'Elba, dove sono stati nel frattempo conservati.

A settembre 2023 è arrivato il momento fatidico: l'ingranaggio di comando è stato finalmente sollevato dal telaio ricorrendo a una nuova gru a cricchetto mobile per portarlo in Austria e, così, ripararlo. All'impresa ha partecipato anche un vagone piatto adattato, che ci è stato gentilmente concesso in prestito a titolo gratuito dal Feld- und Industriebahnmuseum Freiland/NÖ (Museo all'aria aperta della ferrovia da campo e industriale), per poter caricare a bordo del furgone il componente di ben 310 kg. La prima tappa in Austria è stato il passaggio in sabbiatura e verniciatura, così le successive operazioni di smontaggio e riparazione sono state svolte sull'oggetto già ripulito.



Nel frattempo sono stati realizzati da zero anche i componenti della carrozzeria mancati (cofano motore e coperture laterali), mentre quelli elettrici come lo starter e la dinamo sono stati ricondizionati. Infine abbiamo iniziato a predisporre i cablaggi. ■

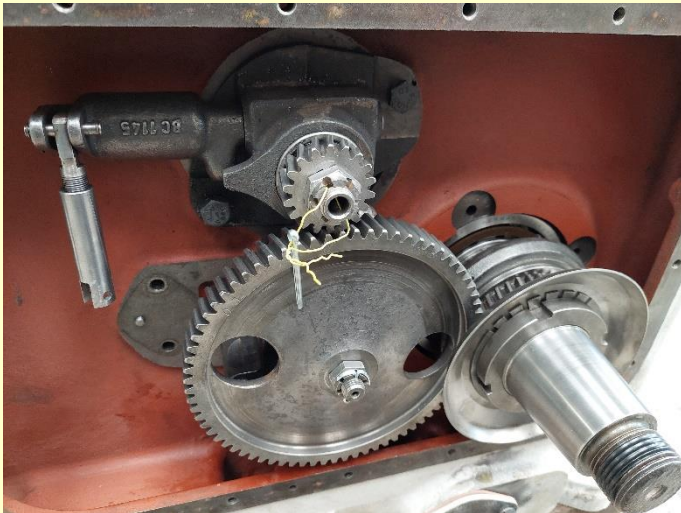
Archiv **WGB Motore JW 2475 (Locomotiva JW20, Isola d'Elba)**

8000-Stunden-Service und mehr...

traduzione: Mag<sup>a</sup> Maddalena Martella

**Der Motor der Jenbacher Diesellokomotive JW20 (FNR 2475) des Museo delle Miniere di Capoliveri auf der Insel Elba hatte einen kapitalen Motorschaden. Aufgrund von Wassereintritt kam es zu einem sogenannten "Wasserschlag" und infolge zu einer verbogenen Pleuelstange.**

Von einem "Wasserschlag" im Motor spricht man, wenn Wasser in den Brennraum eintritt (z. B. durch eine defekte Zylinderkopfdichtung) und dadurch beim Starten des Motors Teile wie Kolben oder Pleuel beschädigt werden; einfach erklärt: der Kolben kann das Wasser nicht komprimieren (trifft also auf ein unüberwindbares Hindernis) und der schwächste Teil – in unserem Fall die Pleuelstange – gibt nach und wird zerstört.



Nach Einbau der Kurbelwelle kommen nach und nach die überarbeiteten Teile wieder an ihren vorgesehenen Platz

Wie bereits im [Infoblatt Nr. 30 \(Seite 6\)](#) berichtet, wurde der Motor nach der Außenreinigung in eine private Werkstatt nach Tirol gebracht, wo eine Komplettzerlegung erfolgte. Die Arbeiten am Motor finden nur sporadisch statt – immer dann, wenn es die Zeit für eine Fahrt in das Inntal zulässt. Zwischenzeitlich werden Ersatzteile beschafft und Komponenten repariert bzw. überarbeitet. Manchmal merkt man auch erst beim Einbau, dass vermeintliche Normteile doch noch überarbeitet werden müssen (wie z. B. Hülsen, Dichtsätze, neu besorgte Kurbelwellenlager, Schraubenköpfe, ...).



Sogar fabriksneue Originallager mussten extra überarbeitet werden; im Fall der zwei Kurbelwellenlager hat unser Partner Krüger-Metaltechnik aus Rabenstein (NÖ) die Radien an die der JW-Kurbelwelle angepasst



Die etwa 60 Jahre alte, aber fabriksneue Jenbacher-Laufbüchse aus unserem Kanada-Ersatzteillager ist fertig zum Einbau in den Elba-Motor

**Il motore della locomotiva diesel Jenbacher JW20 (numero di serie FNR 2475) del Museo delle Miniere di Capoliveri sull'Isola d'Elba era irrimediabilmente danneggiato: le infiltrazioni d'acqua avevano causato un cosiddetto "colpo d'ariete" e, di conseguenza, deformato la biella.**

Quando l'acqua si infiltra nella camera di combustione (ad es. se la guarnizione della testata è difettosa) si verifica un "colpo d'ariete"; così, all'avvio del motore si possono danneggiare componenti come pistone o biella. In parole povere: il pistone ►



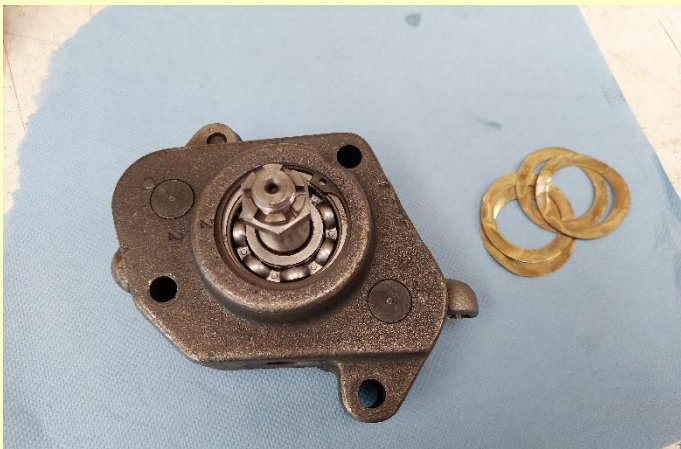
Die neue Laufbüchse fertig montiert – eine Freude und Motivation nach den vielen Reinigungs-, Reparatur- und Aufarbeitungsstunden des völlig desolaten Motorblocks

► non riesce a comprimere l'acqua, quindi si scontra contro un ostacolo insormontabile e il componente più debole cede rompendosi. Nel nostro caso è toccato alla biella.

Nell'opuscolo periodico [Infoblatt Nr. 30 \(a pagina 6\)](#) abbiamo già raccontato che il motore, dopo essere stato ripulito all'esterno, è stato trasportato in Tirolo in un'officina privata. Qui è stato smontato completamente. I lavori vengono effettuati sporadicamente quando c'è tempo a disposizione; nel frattempo si procurano i ricambi e si riparano o ricondizionano i componenti. A volte solo durante il montaggio ci si accorge che alcuni pezzi, ritenuti erroneamente a posto, devono invece essere sistemati, (come ad es. cuscinetti a rulli riordinati, teste delle viti...).



Zylinderkopf: geschliffen, Ventilsitze gefräst und neue Ventilführungen



Der Regler nach dem Überarbeiten der Einzelteile beim Zusammenbau

#### Fino ad ora sono stati ricondizionati questi componenti:

Testa del cilindro (rettificata, nuovi steli valvola, sedi valvola fresate)  
 Regolatore (smontato, ripulito, ricondizionato)  
 Pompa di iniezione (smontata, ripulita)  
 Iniettore (revisionato e impostato a 145 bar)  
 Tubi di alimentazione del carburante (smontati, ripuliti)  
 Regolatore del carburante (smontato, alcuni componenti rifatti)  
 Pompa dell'acqua (smontato, alcuni componenti rifatti)

#### Fino ad ora sono stati sostituiti questi componenti:

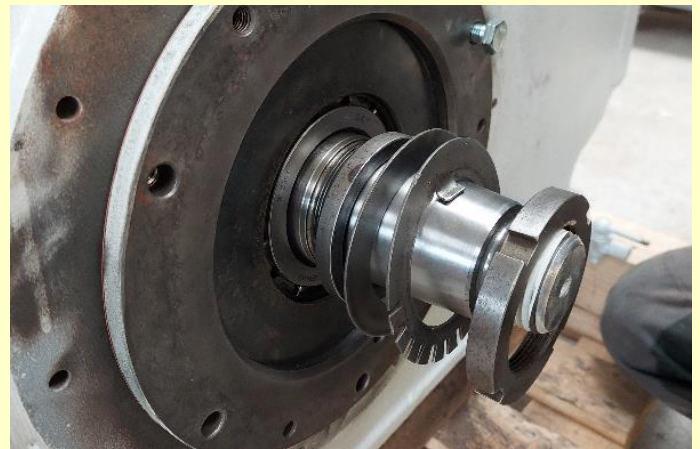
Cuscinetto della manovella (nuovo)  
 Biella (dal motore della WTK-JW20 matricola n° FNR 2268)  
 Boccolla della biella (nuova)  
 Guarnizione della testata (nuova)  
 Camicia del cilindro (nuova, dal magazzino ricambi Kamloops)  
 Anelli dei pistoni (nuovi, dal magazzino ricambi Brixlegg)  
 Valvole (nuove, dal magazzino ricambi Kamloops)  
 Guide delle valvole (nuove)  
 Filtro del diesel (nuovo, modifica)

#### Folgende Teile wurden bisher überarbeitet:

Zylinderkopf (geschliffen, neue Ventilschäfte eingesetzt, Ventilsitze gefräst)  
 Regler (zerlegt, gereinigt, überarbeitet)  
 Einspritzpumpe (zerlegt, gereinigt)  
 Einspritzdüse (revidiert und auf 145 bar eingestellt)  
 Kraftstoffleitungen (zerlegt, gereinigt)  
 Kraftstoffregelung (zerlegt, teilweise Teile neu gefertigt)  
 Wasserpumpe (zerlegt, teilweise Teile neu gefertigt)

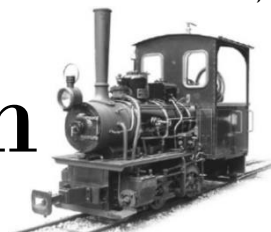
#### Folgende Teile wurden bisher ersetzt:

Kurbelwellenlager (neu)  
 Pleuel (aus Motor der WTK-JW20 FNR 2268)  
 Pleuelbüchse (Neuanfertigung)  
 Zylinderkopfdichtung (neu)  
 Zylinderlaufbüchse (neu, aus Ersatzteillager Kamloops)  
 Kolbenringe (neu, aus Ersatzteillager Brixlegg)  
 Ventile (neu, aus Ersatzteillager Kamloops)  
 Ventilführungen (neu)  
 Dieselfilter (neu, Modifikation)



Kurbelwellenvermessung anhand der Spieltabelle der Jenbacher Werke

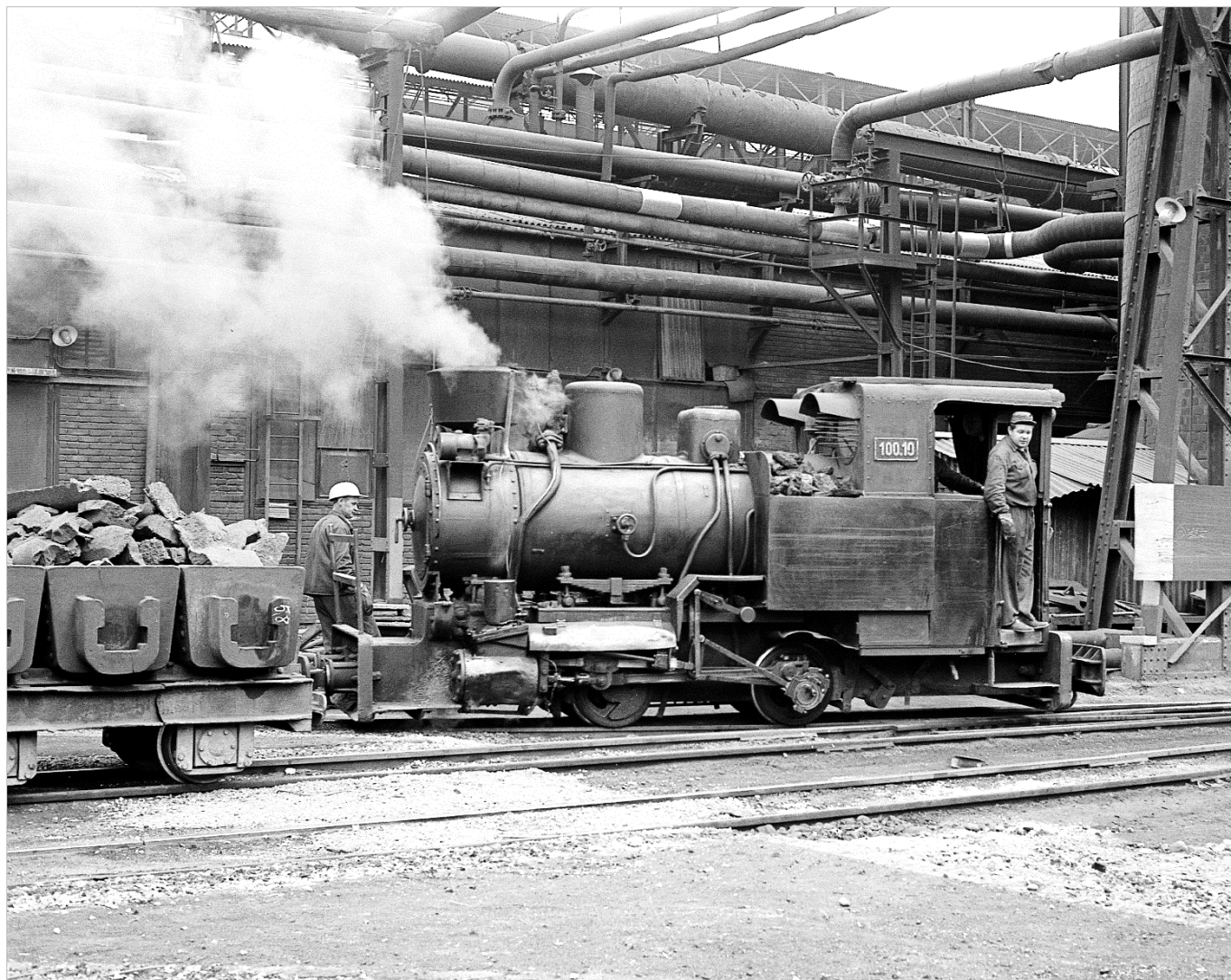
# Das Feldbahnmuseum



Folge 103

Dezember 2023

www.feldbahn.at



**Lok 100.10**, erzeugt in der Lokomotivfabrik Floridsdorf (Fabr.-Nr. 3236, Baujahr 1939); diese Lok war bis 1945 in Radmer und von 1945 bis 1973 im Stahlwerk Donawitz eingesetzt. *Foto: Peter Schmied, 30. Mai*

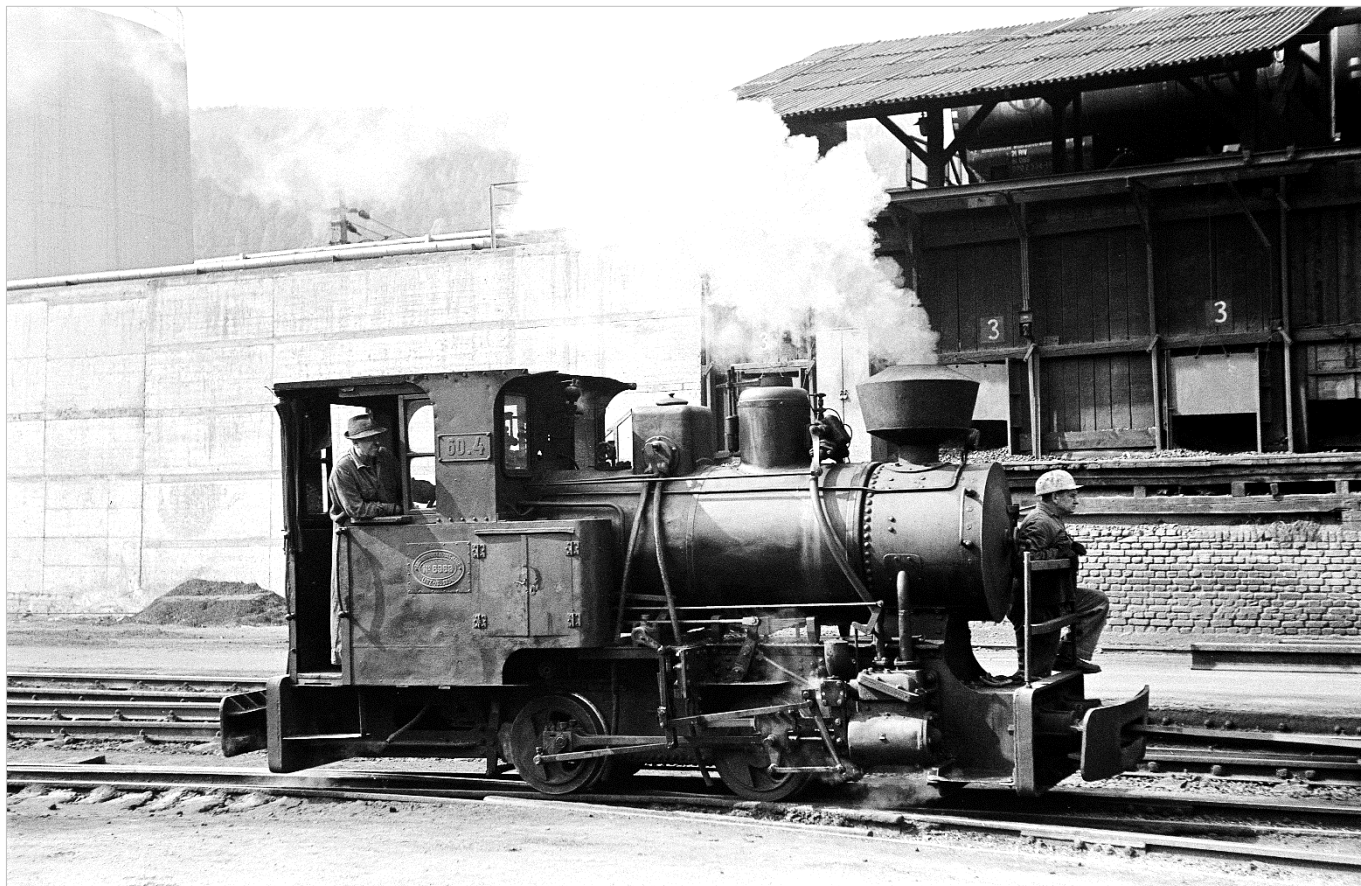
Einst das größte Stahlwerk Europas – Donawitz

## Schmalspurig durch die Hütte Donawitz

**D**as Hüttenwerk Donawitz bei Leoben (Steiermark), heute mit drei Unternehmen am Standort ein wichtiger Teil der Voestalpine AG, wurde im Jahr 1836 gegründet und verarbeitete Spateisenerz (Siderit) vom steirischen Erzberg. Durch die Stahlproduktion nach dem „Linz-Donawitz-Verfahren“ wurde der Standort in der ganzen Welt bekannt. Der Unternehmensbereich Schienenwalzwerk Donawitz avancierte zum größten Eisenbahnschienen-

hersteller Europas mit weltweitem Export von bis zu 120 m langen Schienen.

Bis 1977 waren auf einer schmalspurigen Werksbahn Dampflokomotiven im Einsatz; einige Jahre vor der Einstellung und Abtragung der Gleise konnte Peter Schmied bei Besuchen des Werks historisch wertvolle Fotodokumente erstellen. Die Bilder der ehemaligen schmalspurigen Industriebahn der Eisenhütte Donawitz vermitteln einen sehr interessanten Einblick, ►



**Lok 60.4**, erzeugt von Krauss/Linz (Fabr.-Nr. 6969, Baujahr 1914), verschiebt gerade im Bereich Koksunker. Diese Lok war ursprünglich am Erzberg bis 1954 im Einsatz, dann in der Hütte Donawitz bis zur Abstellung im Jahr 1973. Sie befindet sich zurzeit in Privatbesitz.  
Foto: Peter Schmied, 30. Mai 1970

► wie früher der schmalspurige Werksverkehr (Spurweite 790 mm) durchgeführt wurde.

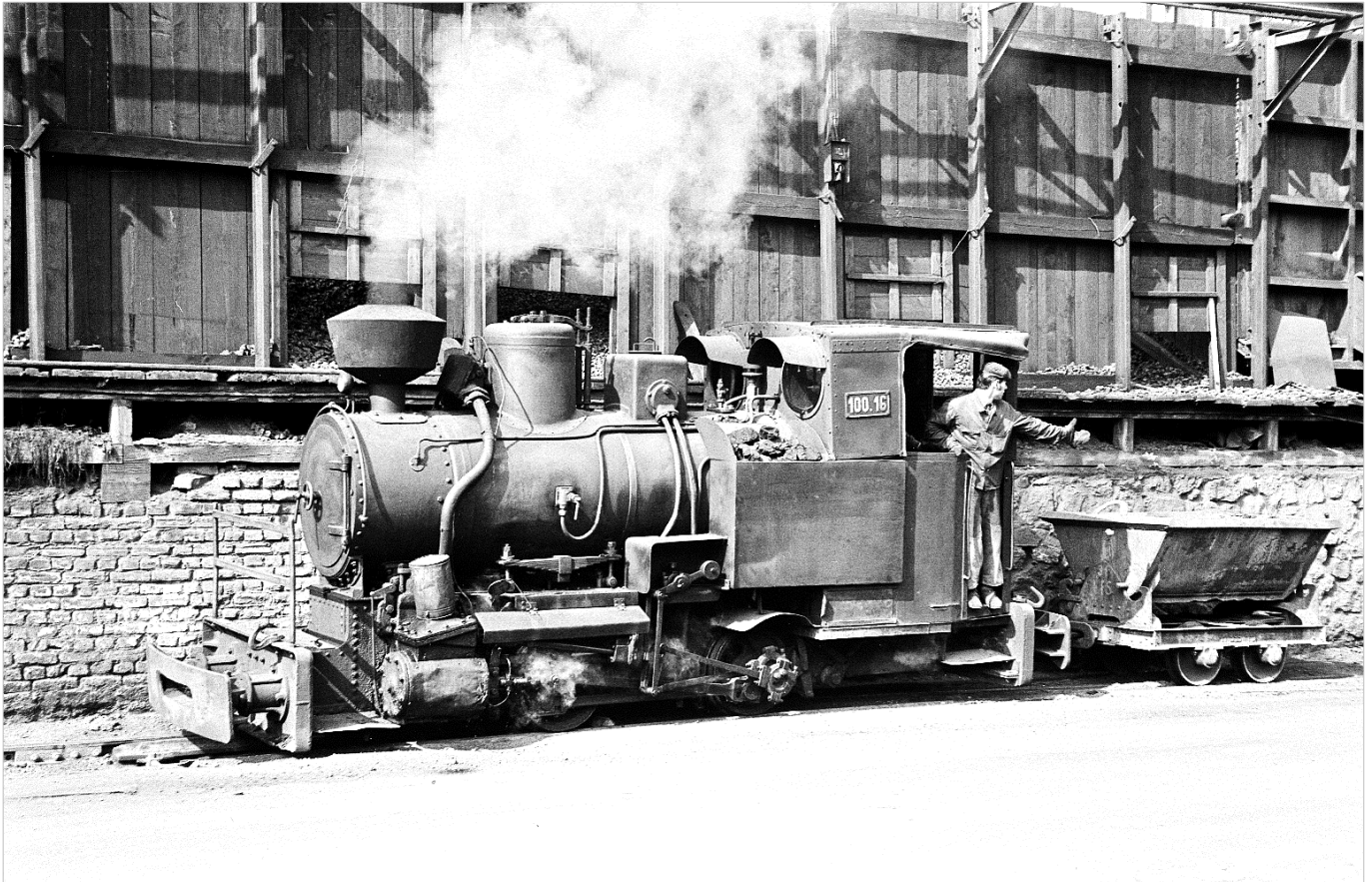
Die Hütten Donawitz und Linz der Voestalpine sind heute Werke mit umfangreichem Hochofenbetrieb zur Roheisenerzeugung in Österreich. Die Hütte Linz entstand im Jahr 1938, die Anfänge der Hütte Donawitz

gehen in das Jahr 1836 zurück. Das in dieser Zeit am steirischen Erzberg gewonnene Roheisen wurde unter anderem in Vordernberg und im Bereich Donawitz (Franzenshütte) in Hochöfen mit Holzkohlebeheizung verarbeitet. Die Oesterreichisch-Alpine Montangesellschaft (ÖAMG) wurde im Jahr 1881 gegründet und übernahm auch die Anlagen in Donawitz. ►

**Flüssige Schlacke** wird aus zwei Schlackenwagenkübeln (Erzeugung Jünkerather) an der ca. 1,5 km entfernten Verwertungsstelle ausgekippt. Im Kesselwagen (rechts im Bild) wurde extra Wasser zur Vorbehandlung der Abklingbecken mittransportiert.

Foto:  
Peter Schmied, 30. Mai 1970



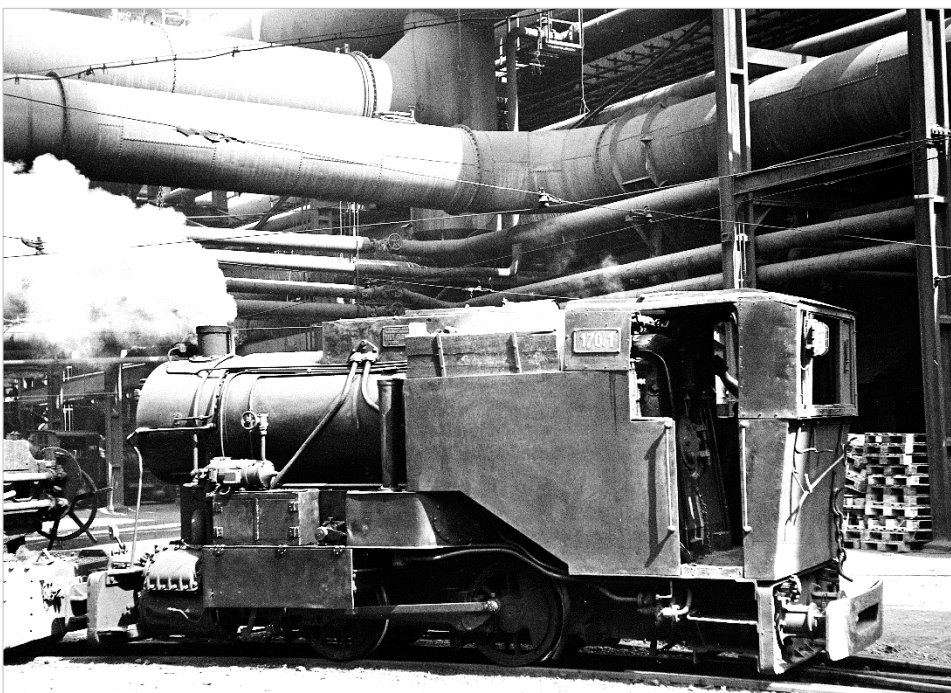


**Lok 100.16**, erzeugt von Krauss/München (Fabr.-Nr. 7590, Baujahr 1920), verschiebt gerade mit Muldenkipper im Bereich der Koks-/Kohlebunker. Die Lok war bis 1954 im Revier Erzberg im Einsatz, danach bis zur Außerdienststellung 1971 in Donawitz. Foto: Peter Schmied, 30. Mai 1970

► In dieser Zeit entwickelte sich unter anderem durch die Braunkohlegrube Seegraben und durch viele technische Entwicklungen, wie z. B. Gasschweißöfen, eine Neuerung in der Eisenindustrie.

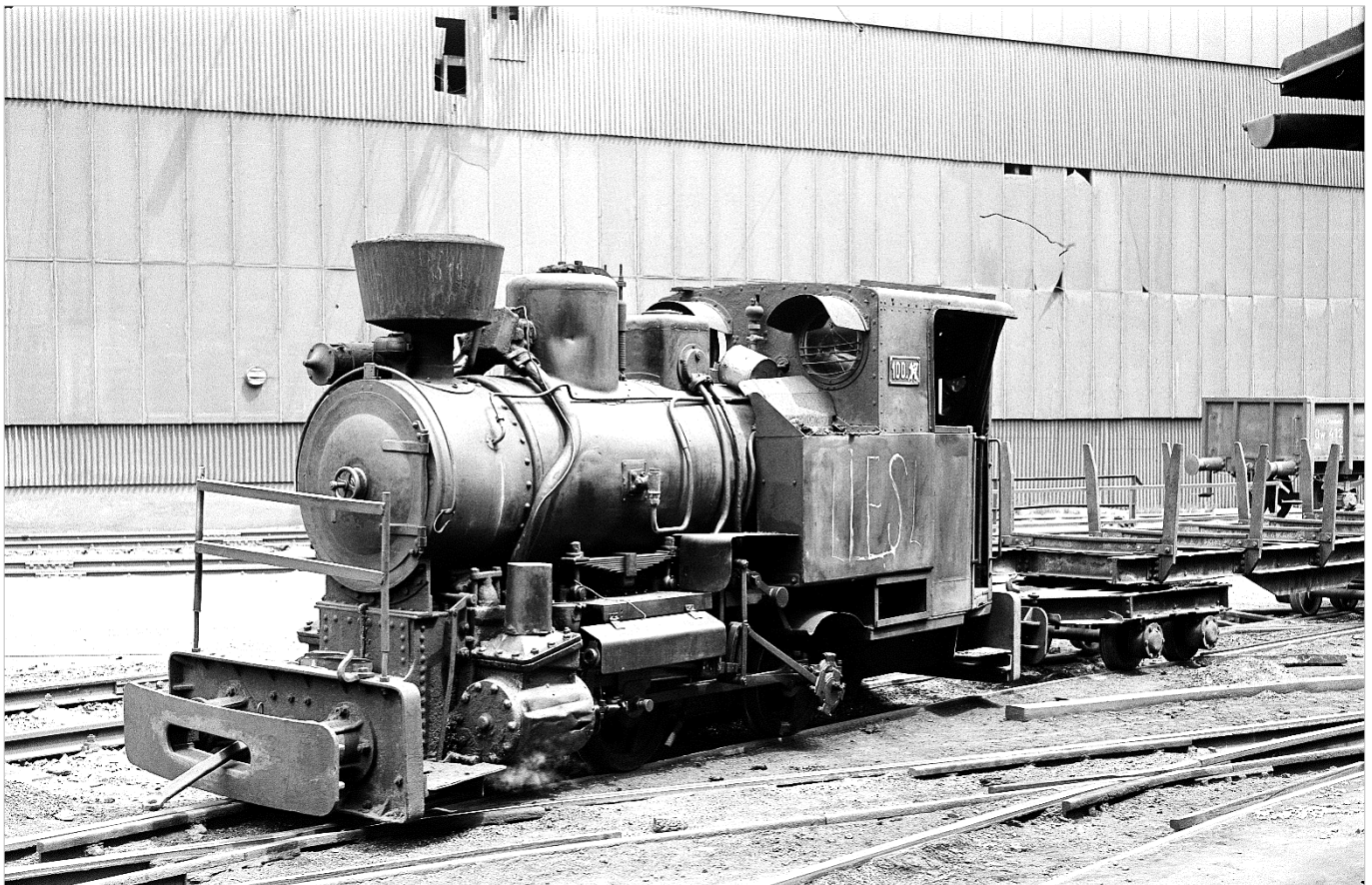
Das Hüttenwerk Donawitz wurde 1872 an das Eisenbahnnetz angeschlossen; so konnte über die Schlepp-

bahn mit Normalspurgleisen die Zufuhr von Rohstoffen direkt ins Werk durchgeführt werden. Nach Eröffnung der Zahnradbahn Eisenerz–Vordernberg im Jahr 1891 wurde auch der Betrieb von Holzkohle- auf Kokshochöfen umgestellt. Innerbetrieblich wurde eine leistungsfähige normalspurige und eine an die engen Gegebenheiten angepasste schmalspurige Werks- ►



**Lok 170.1**, erzeugt in Floridsdorf (Fabr.-Nr. 3150, Baujahr 1938), wurde zumeist für den schweren Hochofenschlackentransport verwendet. Die Ausmusterung erfolgte im Jahr 1976, die Lok hatte jedoch ein turbulentes Weiterleben: zuerst als Denkmal und dann in Privatbesitz. Später war sie in Heidenreichstein und in Stainz im Einsatz. Über Russland kam sie in die Ukraine.

Foto:  
Peter Schmied, 30. Mai 1970



**Lok 100.17**, erzeugt von der Firma Krauss/München (Fabr.-Nr. 7591, Baujahr 1920), mit Spitznamen „Liesl“ steht gekuppelt mit Wagen für den Transport von Grobwalzwerkezeugnissen bereit. Ursprünglich war diese Lok im Revier Eisenerz bis 1954 und ab dann bis zur Abstellung 1971 in Donawitz im Einsatz. Foto: Peter Schmied, 30. Mai 1970

► bahn mit einer Spurweite von 790 mm im großem länglichen Werk Donawitz errichtet. Der Transport zwischen den einzelnen Werksabteilungen, wie z. B. Vorratsbunker, Hochöfen, Stahlwerk und Grobwalzwerk oder Gießhalle erfolgte mit dieser schmalspurigen Bahn (die auf gewissen Abschnitten auch mit E-Loks und Oberleitung betrieben wurde).

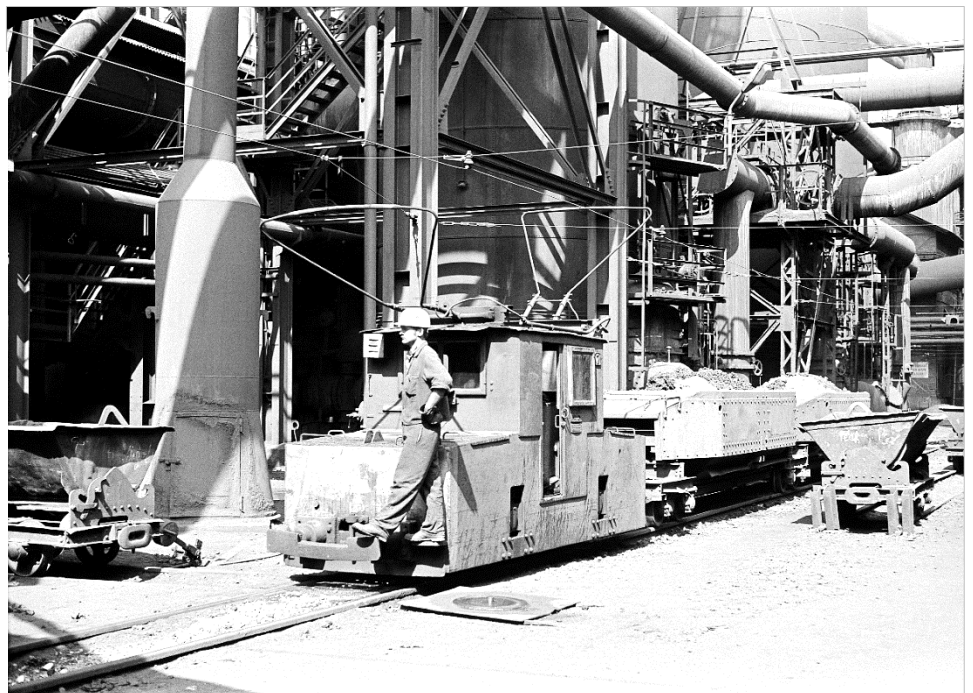
Transportiert wurden u.a. Kohle, Koks, Erz, flüssiges Roheisen in Pfannen, Rohstahlblöcke in Dauergießformen, Schlacke u.v.m.

Der schrittweise Umbau der schmalspurigen Werksbahn auf Normalspur begann in den 1960er-Jahren. Nach der Erweiterung des Blasstahlwerks und der Ein- ►

**Mit der elektrisch (400 Volt Gleichstrom) betriebenen Schmalspurbahn im Werk wurden Erze zu den Öfen transportiert.**

*Lok 7, erzeugt von den Firmen Goldeband (mechanischer Teil) und BBC (elektrischer Teil), Baujahr 1942, ist mit zwei beladenen Wagen zur Entladung unterwegs. Für jede Fahrrichtung ist ein Stromabnehmer vorhanden, den der Lokführer zur Fahrtrichtungsänderung umklappte.*

Foto:  
Peter Schmied, 30. Mai 1970







**Die E-Lok 4**, erzeugt von den Österr. Siemens-Schuckert-Werken, Baujahr 1922 (mechanischer Teil wurde in Zeltweg hergestellt), beim Hochofen 3 mit zwei mit Erz beladenen Wagen, die über die Bodenklappen der Wagen entleert werden.  
Foto: Peter Schmied, 30. Mai 1970

► stellung der Siemens-Martin-Öfen im Jahr 1977 hatte auch der schmalspurige Betrieb in der Hütte Donawitz ein Ende; nur der elektrifizierte Streckenteil der Schmalspurbahn stand noch bis 1979 in Betrieb. Der interne Transport der verschiedenen Materialien wurde auf die Normalspur und auch auf Flurförderfahrzeuge und Lastkraftwagen verlagert.

Die Schiene stellt im Hüttenwerk Donawitz jedoch bis heute ein wichtiges Transportmittel dar.

Die Fotos von Herrn Peter Schmied zeigen, wie der Betrieb der schmalspurigen Werksbahn in der Hütte Donawitz Anfang der 1970er-Jahre noch ablief.

Danke Peter!

– WOLFGANG WEISHAR



**E-Lok 8**, Eigenbau der Elektrowerkstätte (Baujahr 1954) steht mit zwei Wagen zur Entleerung bereit. Im Hintergrund ist der Schrägaufzug zu sehen, wo mit Gichtkübeln das Erz in den Hochofen hinaufgezogen wurde.

Foto:  
Peter Schmied, 30. Mai 1970

## Das Mammutprojekt – die Wiederbelebung einer k. u. k. Heeresfeldbahnlok

# Neues von der RIIIc 415

**W**ie in der Ausgabe 102 berichtet, hängt die Fortsetzung der betriebsfähigen Aufarbeitung von der Materialprüfung und der

Danach mussten die zwei Kesselspeisventile aufgearbeitet und ebenfalls montiert werden. Für die Abdichtung der Stehkesseldecke, des Dampfdomes



1917 von Henschel & Sohn gebaut (Fabr.-Nr. 15851), wird der RIIIc 415 nun neues Leben eingehaucht.

Foto: FIM

Wasserdruckprobe des Kessels ab. Anfang September unterzog der Kesselinspektor die Schweißnähte sämtlicher Siederohre, Stehbolzen, Längs- und Deckenanker in der Feuerbüchse und in der Rauchkammer einer genauen Prüfung. Nach dem zufriedenstellenden Ergebnis wurde der Termin für den 1. Teil der Wasserdruckprobe für Anfang Oktober festgelegt. In der kurzen Zeit galt es, die beiden Klinger-Wasserstände zu warten und am Kessel zu montieren.

und des Anschlusses für den Wasserheber reichten vorerst drei Blinddeckel. Um den Zugang zur linken Stehkesselwaschluge zu gewährleisten, musste eine Wartungsklappe in die Kohlschütte eingebaut werden. Danach konnten sämtliche Auswaschöffnungen verschlossen werden. Die Wartung des Abschlammers gestaltete sich wegen der beengten Platzverhältnisse sehr schwierig. Am 28. September war es dann soweit: Der Kessel wurde mit Wasser gefüllt ►

► und danach probeweise mit dem zulässigen Betriebsdruck von 12 bar abgedrückt ... und war dicht. Auf Grund dieses Ergebnisses und der Flexibilität des Kesselinspektors fand bereits zwei Tage später Teil 1 der Wasserdruckprobe statt. Er umfasst die äußere und innere Dichtheit des Kessels, allerdings noch ohne Armaturen und Rohrleitungen. Der Prüfdruck beträgt



**Die Wasserdruckprobe** ist eine spannende Sache. Mit der Handpumpe wird Wasser über den linken Klinger-Wasserstand in den Kessel gedrückt. Das Manometer zeigt den Druck an. Foto: M. Eibl

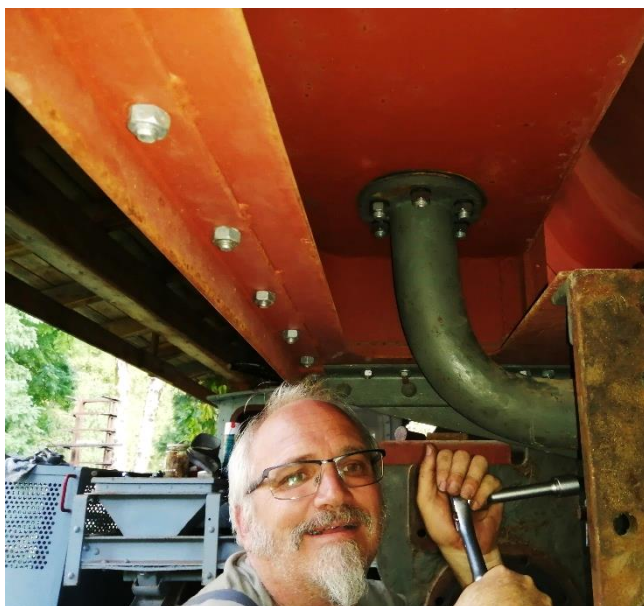
18 bar (das 1,5-fache des Betriebsdruckes). Das Ergebnis war ebenfalls zufriedenstellend. Ausschlaggebend für die Inbetriebnahme des Kessels ist allerdings Teil 2 der Druckprobe, bei dem der Kessel innen und außen sowie alle Armaturen und Rohrleitungen dem Druck von 18 bar standhalten müssen. Am Ende der Druckprobe wurde das Wasser abgelassen und das Kessellinnere getrocknet. Tags darauf kamen alle Teile des Bremsgestänges probeweise zum Einbau. Die beiden Rohrverbindungen von den Tenderwasserkästen zum Rahmenwasserkasten erhielten neue Dichtungen.

Anfang Oktober wurden erste Bauteile des Bremsgestänges lackiert, die Aschenkasteneinspritzung sowie der Aschenkasten montiert. Nach der Montage der Bremsklötze wurde schließlich das Bremsgestänge angepasst und montiert. Dank der spätsommerlichen Temperaturen konnten diese Arbeiten in sehr angenehmer Atmosphäre durchgeführt werden.

Über alle weiteren Tätigkeiten wird in der nächsten Ausgabe berichtet. — MARTIN EIBL



**Jetzt geht es viel leichter.** Die Waschlücke ist nun durch die geöffnete Wartungsklappe einfach und bequem zu erreichen. Foto: M. Eibl



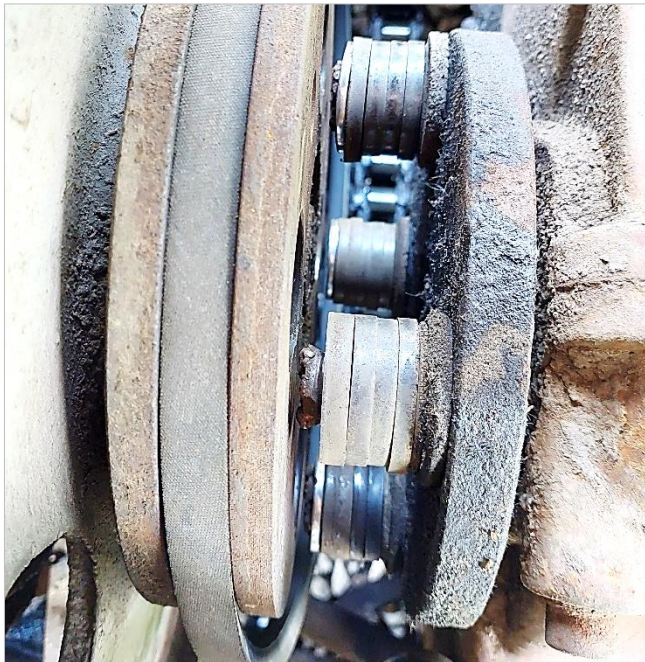
**Nun ist sie dicht.** Gottfried Strahlhofer beim Einsetzen und Verschrauben der Rohrverbindung zum Rahmenwasserkasten. Foto: M. Eibl

## Eine Verzögerung brachte uns unerwartete Vorteile

# Aufarbeitung Jenbacher Diesellok

**E**twas länger als gedacht hat die Fertigung diverser Ersatzteile für unsere Jenbacher Diesellok JW15 (Fabr.-Nr. 1158, Bj. 1953) gedauert. Anfang November waren die Neuteile für die elastische Kupplung endlich da.

Die elastische Kupplung ist zwischen Dieselmotor und Getriebe eingebaut. Sie hat die Aufgabe, Dreh-schwingungen zu dämpfen und kleine Fluchtungsfehler (Motor zu Getriebe) auszugleichen. Bei dieser Lok waren ursprünglich als schwingungsdämpfendes Material Lederscheiben montiert (später vom Vorbesitzer durch Kunststoffscheiben ersetzt). Von uns werden sogenannte „Boge-Silentblöcke“, die die Lebensdauer und die Laufruhe aller Komponenten erhöhen, eingebaut.



**Die elastische Kupplung** zwischen Motor und Getriebe bei der Zerlegung (links) und nach der Modifikation von Kunststoffscheiben auf „Boge-Silentblöcke“ (rechts). Die Teile ließen zwar etwas aufsich warten, dafür hat man nun die Gewissheit, für die nächsten Jahrzehnte technisch vorgesorgt zu haben.

Fotos: M. Böckl

Die ethischen Richtlinien für Museen (ICOM) führen die Punkte 2.23 (vorbeugende Konservierung) und 2.24 (Restaurierung) als ein MUSS (Mindeststandard für Museen) an, gehen aber leider nicht weiter ins Detail. Schon vor einigen Jahren wurde mit verschiedenen Museen und Restauratoren über technische Eingriffe und Veränderungen an Objekten diskutiert. Diese Art von Modifikation ist zulässig, da sie dem (betriebsfähigen) Erhalt und Einsatz des Objekts dient.

Der Hauptgrund für die Zerlegung und Generalsanierung der Lokomotive war eine Leckage an der Ab-

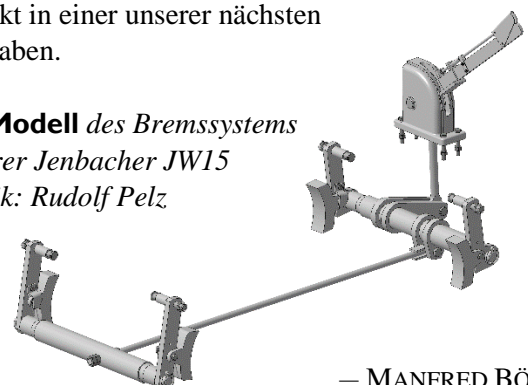
triebswelle des Getriebes. Gleichzeitig mit dem Tausch des Wellendichtrings (Simmerring) der Abtriebswelle wurde nun auch der Dichtring der Vorgelegewelle erneuert. Es gibt keine bekannte Diesellok (zumindest Jenbacher Feldbahnlok), die nach 30 oder 40 Jahren noch intakte Dichtringe hätte, was durch den Ölverlust zur Schädigung der Kupplungslamellen führt (und dann wird es so richtig teuer ...).

Die Wartezeit auf Ersatzteile hatte letztendlich auch etwas Gutes: unser Kollege Rudolf Pelz hat die Lok und deren Einzelteile auf den Millimeter genau vermessen. Dieses Dokumentationsprojekt ermöglicht die Erstellung eines kompletten 3D-Modells, das in Zukunft u. a. die Anfertigung einzelner Teile erleichtert. Das 3D-Modell und die Werkzeichnungen werden mit



Hilfe von CAD-Anwendungen erstellt. Mehr zu diesem Projekt in einer unserer nächsten Ausgaben.

**3D-Modell des Bremssystems** unserer Jenbacher JW15  
Grafik: Rudolf Pelz



— MANFRED BÖCKL

Zuverlässig & problemlos ... einfach schön mit ihr zu arbeiten!

## Das Jahr 2023 mit der O&K 366



**Liebe, Fürsorge und Verständnis** sind die Voraussetzungen für ein perfektes Miteinander

Foto: W. Weishar

**B**ei all den Tätigkeiten an der RIIIc 415 erhielt natürlich auch unsere O&K 366 die nötige Zuwendung für ihre Wartung und Pflege. Das routinemäßige „Auswintern“, die Wasserdruckprobe und die Kesseluntersuchung verliefen zur vollsten Zufriedenheit. Nach der verdienten Winterpause konnte die Lok wieder dampfen. Wettermäßig war der Großteil der heurigen Saison eher durchwachsen. Ungeachtet dessen stand die Lok an acht Betriebstagen

völlig störungsfrei unter Dampf. Zahlreiche Besucher würdigten den optisch und technisch hervorragenden Zustand der Maschine, was auch das Lokpersonal mit ein bisschen Stolz erfüllte.

Nach dem letzten Betriebstag wurden wieder sämtliche dampfführenden Leitungen mit Druckluft durchgeblasen, das Wasser aus dem Kessel und dem Wasserkasten abgelassen und der komplette Kessel mit einem Hochdruck-Heißwasserreiniger ausgewaschen. Bis zum Frühjahr hält unsere O&K 366 ihren verdienten Winterschlaf.



Im Jahr 2024 gibt es etwas Besonderes zu feiern, unsere O&K 366 hat einen runden Geburtstag: sie wird 125 Jahre alt. Daher steht die kommende Saison ganz im Zeichen dieses Jubiläums.

Wir, das Dampflokpersonal blicken wieder zufrieden auf die vergangene Saison zurück und wünschen Ihnen, geschätzte Leserinnen und Leser, schöne Feiertage und alles Gute für 2024!

– Foto links u. Text: MARTIN EIBL

## Die vielen Handgriffe, die kaum auffallen, aber gemacht werden

# Das Arbeitsjahr 2023

**D**as Jahr 2023 war für uns erfolgreich. Die ersten Arbeiten im Museumsgelände begannen bereits im Jänner: Reinigung der Werkshalle und der Unterkunft, Werkbänke geräumt, Werkzeuge



**Baumschnittentsorgung** am 19. Juni 2023 – Rudolf Mauritz mit einer JW15. Foto: Wolfgang Weishar

sortiert und das Gelände von Winter- und Sturm Schäden bereinigt. Nach der Winterpause waren die vorgeschriebenen wichtigen Wartungsarbeiten an den für den Einsatz geplanten Lokomotiven durchzuführen. Auch bei Waggons wurden Wartungen, wie z. B. Bremseinstellungen und Schmierens der Achslager, durchgeführt.

Anfang März gab es Vorbereitungsarbeiten für die Kesselsinspektion unserer Dampflokomotive O&K 366. Sie wurde im Mai in Betrieb genommen.

Im April besuchte uns der ORF/Radio NÖ und strahlte am 1. Mai das mit uns geführte Interview aus.

Sehr arbeitsintensiv gestaltete sich 2023 die Betreuung des Museumsgeländes; einerseits sei hier die Gartenarbeit erwähnt, andererseits stellt die Betreuung der Vorführstrecke oft eine Herausforderung dar. Es müssen laufend Weichenwartungen durchgeführt werden, bewegliche Teile überprüft und wenn erforderlich neu eingestellt werden. Wesentlich ist hierbei, dass auf der Strecke die Holzschwellen immer wieder nachgestopft werden, damit sie korrekt im Boden liegen. Haben einzelne Holzschwellen ihr Lebensende erreicht, müssen sie gegen neue getauscht werden. Diese Arbeiten ermöglichen einen sicheren Betrieb unserer Museumsstrecke. Das optisch gepflegte Museumsgelände und die sichere Vorführstrecke sind uns ein großes Anliegen.



**Die Teilrestaurierung** (Karosserie und Rahmen) unserer DIEMA DS28, Fabr.-Nr. 2441 (Inv.-Nr. 240) konnte im Herbst abgeschlossen werden. Foto: FIM

Im Mai wurde in der Generalversammlung die Restaurierung der Dampflokomotive RIIIc 415, Baujahr 1917 (Inv.-Nr. 102) beschlossen. Die Entscheidungsfindung fiel unter anderem so schwer, weil es sich um ein großes arbeits- und kostenintensives Projekt handelt. Wir hoffen hier auf Ihre Unterstützung. — WOLFGANG WEISHAR



**Motor Jenbach Pony** am 16. März 2023. Foto: FIM



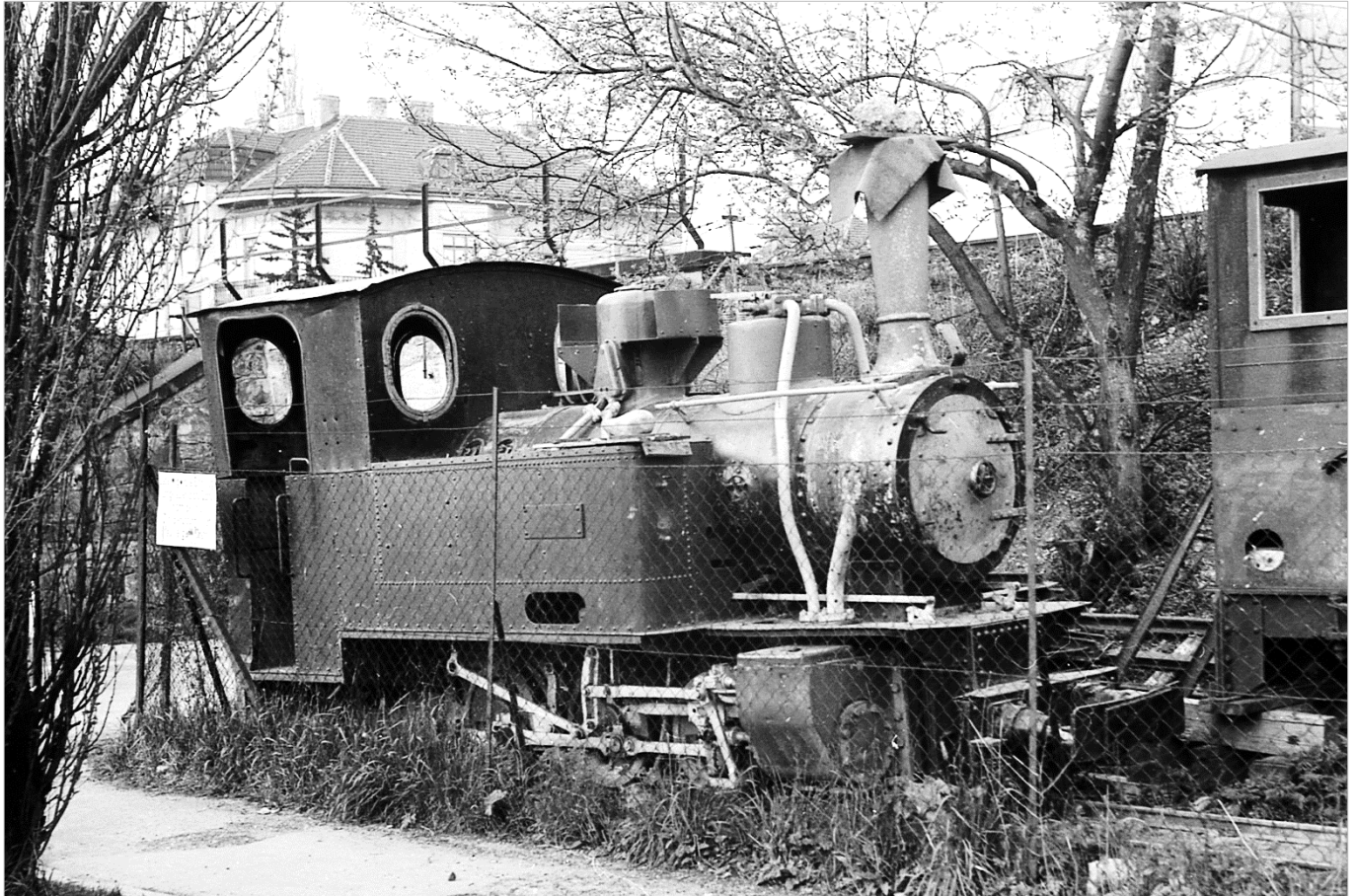
**Neue Abstellgleise** am 03. Juni 2023 F.: R. Mauritz

Das Feldbahnmuseum vor 50 Jahren – Folge 16

# Dampfzugang und Vorführbetrieb

In Ergänzung zu unserem Artikel im Mitteilungsblatt „Das Feldbahnmuseum“, Folge 102, möchten wir Ihnen nochmals ein Foto der Dampflokomotive RIIIc 415 präsentieren, die im April 1973 von Dornbirn

Mit der Restaurierung der RIIIc 415 wurde noch 1973 begonnen. Der Arbeitseifer unserer Mitarbeiter war damals schon sehr groß und die damit verbundenen finanziellen Aufwendungen waren immer ein Thema.



**Betriebsbereit hinterstellt?** Ohne genauere Information könnte man vermuten, dass diese Dampflokomotive für einen der nächsten Besuchstage betriebsbereit abgestellt wurde. Foto: Hartmann Melzer (†), Mai 1973

in unser damaliges Museumsgelände in Wien 13 (Spohrstraße) kam. Im Hintergrund erkennt man die Verbindungsbahn von Hütteldorf nach Maxing und die niedrige Unterführung, das sogenannte „Mausloch“.

Um Einnahmen und Spenden zu lukrieren, wurden auch damals schon u.a. Vorführtage veranstaltet. Zwei Fotos zeigen solche Aktivitäten mit den Dieselloks O&K RL1c und Henschel DG26 im Jahr 1972. – WW



**Vorführzug** mit O&K RL 1c und Henschel DG 26 und den „Steinhofer“-Wagen. Fotos: P. Schmied, 13. Mai 1972



# Feld- und Industriebahnmuseum Freiland • Niederösterreich



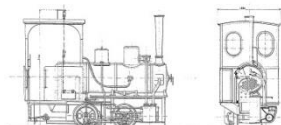
Unterstützt von ROTH-TECHNIK AUSTRIA GmbH, St. Aegyd a. N.



Unterstützt von TROST GmbH, Traisen



## Sonderausstellung 2024: 125 Jahre Dampflokomotive Orenstein & Koppel 366



### Termine der Besuchstage 2024:

Pfingstsonntag, 19. Mai	10–16 Uhr	Vorführbetrieb von Feldbahnzügen
Pfingstmontag, 20. Mai	10–16 Uhr	Vorführbetrieb von Feldbahnzügen
Sonntag, 16. Juni	10–16 Uhr	Vorführbetrieb von Feldbahnzügen
Sonntag, 21. Juli	10–16 Uhr	Vorführbetrieb von Feldbahnzügen
<b>15. bis 18. August</b>	<b>Veranstaltungen zu 125 Jahre Dampflokomotive O&amp;K 366</b>	
<i>mehr Informationen folgen auf <a href="http://www.feldbahn.at">www.feldbahn.at</a>.</i>		
Sonntag, 18. August	10–16 Uhr	Vorführbetrieb von Feldbahnzügen
Sonntag, 15. September	10–16 Uhr	Vorführbetrieb von Feldbahnzügen

**Eintritt an Besuchstagen: Erwachsene € 8,- Kinder € 3,- Familienkarte € 16,-**

Feld- und Industriebahnmuseum  
A-3183 Freiland • Maierhof 8  
0664 2749113 • [fim@feldbahn.at](mailto:fim@feldbahn.at)  
[www.feldbahn.at](http://www.feldbahn.at)



## Mitgliedschaft und Co

Das Feld- und Industriebahnmuseum unterstützen Sie am besten mit einer **Mitgliedschaft** im „Verein der Freunde des Feld- und Industriebahn Museums“. Der Mitgliedsbeitrag beträgt 35 Euro im Jahr. Sie erhalten dann regelmäßig unsere Zeitung und haben mit Ihrer Familie an den Besuchstagen freien Eintritt ins Museum.

Als Information über Ihre **Beitragszahlung** ist auf den Zahlungsanweisungen das Datum Ihrer letzten Überweisung an uns angeführt. Wir bitten Sie höflichst, allfällige Beitragsrückstände zu begleichen. Bei **Online-Überweisungen** tragen Sie bitte Ihre 4-stellige Nummer aus der Zahlungsanweisung ganz links bei „Zahlungsreferenz“ oder bei „Kundendaten“ ein, um uns die Zubuchung zu erleichtern.

**Spenden** nehmen wir natürlich – per Erlagschein oder vor Ort – gerne entgegen. Danke!

An Veranstaltungstagen bieten wir unseren Besuchern einen kleinen **Buffetbetrieb** an.

Wir wünschen Ihnen eine interessante Feldbahnsaison.

Glück auf! – Ihr FIM

### Impressum:

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:  
„Verein Freunde des Feld- und Industriebahn Museums“  
Obmann: Robert Nagl  
Obmann-Stellvertreter: Peter Hönigsberger  
Kassier: Klaus Stadlbauer  
ZVR 934013364

Redaktion: Wolfgang Weishar, Satz: Manfred Böckl

Alle namentlich gezeichneten Beiträge geben ausschließlich die Meinung der Autorinnen/Autoren wieder.

Verlagsort sowie alle: A-3183 Freiland, Maierhof 8  
Druck: FBDS Druck, A-1210 Wien, Brünner Straße 18

Medienzweck: Berichterstattung über das Feld- und Industriebahnwesen, Vermittlung von Informationen aus dem Feld- und Industriebahnmuseum und über dessen Förderverein.

Einzelpreis des Mitteilungsblatts: € 3;  
Jahresabonnement (3 Folgen inklusive Zustellung): € 12  
Für Vereinsmitglieder ist der Bezug der Zeitung im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Bankverbindung:  
Erste Bank St. Andrä-Wördern,  
IBAN: AT18 2011 1291 6444 4700,  
BIC: GIBAATWWXXX





Archiv **WGB**  
Industriegeschichte

# Torfbahn Bad Wurzach

Oberschwäbisches Torfmuseum Bad Wurzach

Text und Fotos: Helmuth Lampeitl

**Einmal jährlich im August findet das große Torffest in Bad Wurzach statt. Es ist immer das Highlight im Vereinskalendar. Heuer (2023) war die Feldbahn Muntlix mit einem Gastfahrzeug, dem kleinen Lorenknecht, eingeladen. Somit wurden beim Torffest drei Lokomotiven auf der Strecke präsentiert. Ein Besuch des Museums sowie der landschaftlich reizvollen Feldbahnstrecke kann nur wärmstens empfohlen werden.**

Das Wurzacher Ried gilt als die größte intakte Hochmoorfläche in Mitteleuropa. Die überwiegend baumlose Hochmoorfläche bietet jenen Pflanzen Lebensraum, die sich den extremen Bedingungen gut angepasst haben. Auch die Artenvielfalt an Insekten, Reptilien und Vögel ist außergewöhnlich. Heute dient das Naturschutzgebiet von Bad Wurzach sowohl als Reservat für viele vom Aussterben bedrohten Tier- und Pflanzenarten, als auch als Wanderparadies für Naturliebhaber. Schon 1989 wurde es erstmals vom Europarat mit dem Europadiplom ausgezeichnet.

Die größte wirtschaftliche Bedeutung des Wurzacher Riedes lag im Torfabbau. Seit Mitte des 18. Jahrhunderts wurde hier Torf gestochen. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts handelte es sich hierbei durchwegs um Handtorfstiche. Es wurde sowohl Brenntorf (zum Heizen analog der höherwertigen Kohle), als auch Streutorf gewonnen. Letzterer kam in der Landwirtschaft zum Einstreuen der Stallungen zur Verwendung. Dies war regional von großer Bedeutung, da Stroh als Einstreue in Württemberg und dem Allgäu kaum zur Verfügung stand.

Der Unterschied in der Gewinnung von Brenn- und Streutorf lag zum einen an der Jahreszeit, in welcher der Torf gewonnen (gestochen) wurde, als auch in der Stichtiefe. Streutorf wurde vorwiegend im Herbst (Anfang Oktober) gestochen. Man stach dazu die oberste Schicht, den fasrigen Torf, und ließ ihn im Freien liegen. Die als „Wasen“ bezeichneten Torfbrocken wurden über den Winter durch die Frosteinwirkung mürbe und konnten so leichter in der eigenen Mullmühle zermahlen werden. Diese lose Torfstreue wurde schließlich in Gebinde verpackt ▶



Der Lorenknecht der Feldbahn Muntlix ist als Gastfahrzeug fleißig unterwegs



Am 13. Aug. 2023 vor dem Torwerk Haidgäu Fotos: © Helmuth Lampeitl

► und an Landwirte verkauft. Brenntorf hingegen wurde bevorzugt ab April gestochen. Er wurde aus der Tiefe eines Stiches gestochen. Dieser sogenannte „Specktorf“ musste schwer sein, um eine große Heizkraft zu entwickeln. Über den Sommer wurden die gestochenen Wasen umgebockt bzw. gewendet um gut austrocknen zu können. Rechtzeitig zur Heizsaison konnten die trockenen Torfbrocken vom Feld gebracht und eingelagert werden. Ein Bauer musste, um den Eigenbedarf an Brenntorf für einen Winter abzudecken, ein oder zwei Tage stechen. Es gilt aber zu bedenken, dass die Häuser früher weit weniger beheizt waren als heute.

#### Das Torfwerk Oberriet, genannt „Torfwerk Zeiler“

Nach den erfolgreich verlaufenden Entwässerungsmaßnahmen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts konnte 1880 das erste Torfwerk im Wurzacher Ried gegründet werden, das „Fürstlich Waldburg – Wurzachsche Torfwerk Oberriet“. 1909 erfolgte ein Besitzerwechsel, fortan hieß es nun „Fürstlich Zeilsches Torfwerk Oberriet“.

Wegen des eingeschränkten Absatzgebietes von Brenntorf, beschränkte sich der Abbau anfänglich auf eine Fläche von rund 30 Hektar jährlich. Der gewonnene Torf wurde mangels geeigneter Transportmittel nur in einem Umkreis von rund 20 km verkauft.

Hierbei wurden jedes Jahr von Hand rund fünf Millionen Wasen gestochen. Überliefert ist der Einsatz von Rollfeldbahnen mit einer Spurweite von 500 mm. Die Wasen wurden später durch Reißwölfe zerkleinert und in lossem Zustand an die Verbraucher übergeben. Seit 1902 kam ein Lokomobil und drei Torfstechmaschinen mit Handbetrieb unter Wasser zum Einsatz. Auf diese Weise entstand der Riedsee mit einer Fläche von rund 10 Hektar.

Nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie Rossberg – Wurzach im Jahre 1904 konnte der Torf nun auch überregional verkauft werden. Fortan wurde der Torf in Ballen gepresst und gebunden mit der Eisenbahn verschickt. Mit Beginn des 1. Weltkrieges erfuhr Torf als Brennmaterial aufgrund des herrschenden Mangels an Heizmaterial einen weiteren Aufschwung. Bis 1918 wurden insgesamt 130.000 Kubikmeter Torf im oberen Ried gestochen. Das Zeiler Torfwerk hat bis 1958 bestanden und wurde wenige Jahre später an die Stadt Wurzach verkauft. Heute beherbergen die historischen Gebäude das sehenswerte Oberschwäbische Torfmuseum Bad Wurzach. Hier befindet sich auch der Ausgangspunkt der neu gebauten Museumsfeldbahn zum stillgelegten Torfwerk Haidgau.

#### Das Städtische Torfwerk Bad Wurzach

Im Jahre 1887 nahm die Stadtgemeinde Wurzach ein eigenes



Die ehemalige Verladestelle im Jahr 2016

Torfwerk in Betrieb. Es diente ursprünglich ausschließlich zur Abdeckung des Eigenbedarfes an Brenntorf der Wurzacher Bürger. Der Stichbetrieb hatte eine Fläche von knapp 24 Hektar mit einer Torfmächtigkeit von 4 Metern. Nach dem 1. Weltkrieg überließ Wurzach der Stadt Stuttgart einen Riedteil zum Torfstechen. Aus diesem großen Torfstich entstand dann im Laufe der Zeit ein See, der noch heute „Stuttgarter See“ genannt wird.

#### Das Haidgauer Torfwerk

Wegen des akuten Brennstoffmangels, der in der Zeit nach dem 1. Weltkrieg herrschte, verabschiedete der Stuttgarter Landtag im Jahre 1919 das „Torfwirtschaftsgesetz“. Es besagte, dass torfhaltige Grundstücke zur Torfgewinnung genutzt werden müssen, wobei die Abbaumenge und der Verkaufspreis reglementiert waren. Als Folge davon wurde 1920 die Haidgauer Torfwerke GmbH gegründet. Dies war die Geburtsstunde des im großen Stil durchgeführten maschinellen Torfabbaus. Das Torfwerk befand sich am nördlichen Rand des Wurzacher Riedes, rund 1,5 km vom äußeren Stadtrand von Wurzach entfernt. Auf dieser einzigen Zufahrt zum Torfwerk wurde sehr bald eine 600 mm spurige Feldbahn errichtet. Sie diente zum Abtransport des Torfes sowie des Riedholzes, aber auch zur Versorgung des Werkes mit allerlei notwendigen Produkten. Diese Feldbahn konnte erst dann vollwertig genutzt werden, als sie zu einer neu errichteten Verladeanlage an der Bahnlinie Wurzach – Rossberg verlängert wurde. Nun konnten die Torfprodukte direkt vom Werk zur Bahn gebracht werden. Ein Teil dieser Trasse wird heute von der neu errichteten Museumsfeldbahn benützt.

Mit der Eröffnung der Moorbadeanstalt Maria Rosengarten im Jahre 1936 in Wurzach wurde der Torf aus der Ried erstmals auch als Badetorf genutzt. Über die Kriegsjahre schwankte die Produktion stark. Dies lag vor allem daran, dass weniger Badetorf benötigt wurde, jedoch die Nachfrage an Brenntorf deutlich gestiegen war. Mit der Gründung der Oberland Glas GmbH im Jahre 1946 ging es mit der Fördermenge an Torf kurz noch einmal stark aufwärts. Der Gleisanschluss zur Bundesbahn wurde aufgegeben. Auf dem Areal der Verladeanlage entstand die Glasfabrik. Es ist anzunehmen, dass der Torf fortan mit der Feldbahn auf selbiger Trasse direkt in die Glasfabrik geliefert wurde. Das Werk expandierte rasch und schon 1950 fanden rund 100 Mitarbeiter ihr Einkommen in der neuen Glasfabrik. Da sich Torf zur Energiegewinnung für die Glaserzeugung nur bedingt eignete, stellte die Glasfabrik im Jahre 1954 ihre Brennöfen von Torf auf Heizöl um. Der Gleisanschluss wurde darauf zurückgebaut und fortan fuhr ein LKW direkt ins Torfwerk. Somit wurde nur mehr Düngetorf und Badetorf gestochen. Ab 1972 wurde das Torfwerk von einem Pächter, der Familie Franz Kesenheimer, geführt. Es hieß nun „Torfwerk Haidgau“. Von 1988 bis 1996 stach man nur mehr Badetorf, bevor der Betrieb endgültig eingestellt wurde. ►



Seilbagger Typ Weserhütte Pionier 1987 beim Laden des Torfzugs



Jung EL 110 (FNR 7212, Bj. 1936) im Jahr 1987 im regulären Einsatz

► Das umfangreiche Torfwerksgelände bestand bis zum Schluss aus mehreren Werksgebäuden, einer eigenen Werkstatt sowie einem überdachten Trockengleis. Die beladenen Wagen wurden über ein Rampengleis mittels Seilzug auf ein Verladegerüst gezogen. Hier wurde der Inhalt der Loren in einen darunter bereitstehenden LKW abgekippt. Die Strecke zum Torfstich war rund 1,5 km lang. Für die Verladung im Ried standen zwei Seilbagger (Weserhütte und Fuchs) zur Verfügung. Verwachsene Abzweiggleise von der Hauptstrecke zeugen von einer einst größeren Ausdehnung des Abbaugebietes. Auch der Fuhrpark war durchaus interessant. Zu Betriebsende waren rund 30 Torfloren vorhanden. Sie bestanden aus einem Metallrahmen mit entsprechendem Holzaufbau. Die bis zum Schluss dienenden Lokomotiven der Fabrikate **Deutz** (FNR 17029/1936, Typ OME117F) und **Henschel** (FNR 2078/1950, Typ DG13 IV) blieben erhalten und stehen heute der Museumsbahn zur Verfügung. Die dritte bei Betriebsschluss vorhandene Maschine, eine **Jung** (FNR 7212/1938, Typ EL 110), wurde rasch nach der

Betriebseinstellung an einen Sammler abgegeben. Bei der Recherche in der einschlägigen Literatur findet man noch folgende Lokomotiven, die früher in Bad Wurzach zum Einsatz kamen: **Oberursel** (FNR 13240/1921, Typ 2a22 D), **Gmeinder** (FNR 4301/1947, Typ 15/18), **Henschel** (FNR 1874/1941, Typ DG13), sowie eine weitere **Jung** (FNR 6880/1936, TYP EL 105).

Seit 1997 wurde das früherer Abbaugelände sowie weitere Teile des Wurzacher Riedes durch begonnene Maßnahmen der Wiedervernässung erfolgreich renaturiert. Sehr bald entstand beim Kultur- und Heimatpflegeverein Wurzach als auch bei der Stadt Wurzach der Wunsch, die verbliebenen Gerätschaften, Einrichtungen und Zeitdokumente zu sammeln und in ein Museum zusammen zu führen. Schon 1991 entstand ein erstes Konzept für ein Torfmuseum und fortan kümmerten sich mehrere Mitglieder des Heimatvereins um diese Thematik. Nach und nach wurde begonnen, das ehemalige Torfwerk Zeiler für ein Schaumuseum zu adaptieren. Das alte Torfwerk war noch im Besitz der Stadt Wurzach, eine neue Nutzung wurde von Seiten der Stadt daher sehr begrüßt und unterstützt. Das Gelände lag sehr verkehrsgünstig am Ortsrand von Bad Wurzach und war für Besucher gut zu erreichen. 2009 war es schließlich soweit und das Oberschwäbische Torfmuseum Bad Wurzach konnte feierlich eröffnet werden. Neben dem Museum wurde ein wunderschön verlaufender Torflehrpfad errichtet. Auch die Torfbahn sollte Teil des Museumskonzeptes werden.

Mit der Betriebseinstellung im Jahre 1996 blieben sämtliche Maschinen, Gleise, Wagen und Lokomotiven im Moor bzw. im stillgelegten Torfwerk Haidgau zurück. Das „Rentnertrio“ Winfried Vincon, Erwin Wild und Max Westermayer sowie weitere Helfer des Naturschutzzentrums Wurzach machte es sich zur Aufgabe, die Torfbahn im aufgelassenen Torfwerk zu demontieren. Fahrzeuge, Wagen und Gerätschaften wurden in das Torfwerk Zeiler gebracht und dort aufgearbeitet bzw. zur weiteren Nutzung geschützt hinterstellt. Ein Teil der alten Torfloren wurde zu Personenwagen umgebaut. Nach und nach wurden auch die Schienen sowie Arbeitsgeräte wie Bagger und Förderfahrzeuge im Moor aufwendig geborgen und abtransportiert. Dies war auch aus Sicht des Naturschutzes dringend notwendig, da das Gelände durch die Verwässerung nach und nach instabil wurde und die Maschinen auch ökologisch gesehen einen Fremdkörper darstellten. Ein Teil dieser Gerätschaften kann heute noch besichtigt werden.

Bereits 2004 konnten im Freigelände des Zeiler Torfwerkes auf einer kleinen Gleisanlage erste Fahrten durchgeführt werden. Es entstand rasch der Plan, eine neue Feldbahnstrecke bis ins alte Torfwerk Haidgau zu bauen. Hierfür musste aber erst das Naturschutzzentrum gewonnen werden. Die Bahnstrecke führt nun vom Zeiler Torfwerk entlang des Achkanals über eine neu gebaute Brücke entlang des Stuttgarter Sees (ehemaliger Torfabbau) auf der alten Trasse des Gleisanschlusses, der ►



Lok 1 OME117F (FNR 17029, Bj. 1936) 2016 vor dem Lokschuppen



Lok 2 Henschel DG13 (FNR 2078, Bj. 1950) im Jahr 1987



Jung EL 110 (FNR 7212, Bj. 1936) im Jahr 1987

► Bahnumladestation, weiter zum Haidgauer Torfwerk. Dort befindet sich eine Wendeschleife, die unter der alten LKW - Verladestelle liegt. Die Streckenlänge beträgt nun 1,5 km und wurde schließlich mit dem Bau einer neuen Wendeschleife im Zeiler Torfwerkmuseum fertiggestellt. Eine Fahrt dauert inklusive kurzer Erläuterungen (am Endpunkt) rund 50 Minuten. Die Bahn transportiert jährlich rund 10.000 interessierte Fahrgäste.

Neben den erwähnten Originalfahrzeugen ergänzen heute folgende Lokomotiven den Museumspark:

**Lok 3 - Jung** (FNR 10974/1950, Typ EL105)

**Lok 4 - Diema** (FNR 1937/1956, Typ DL-8)

**Lok 5 - Schöma** (FNR 1729/1955, Typ CDL 20) ■

Quellen:

- Schwäbische Heimat 2010/3, Ute Beitler/ Susanne Mück; Von „Abviertlern“ und „Brettermädeln“ - Das Oberschwäbische Torfmuseum in Bad Wurzach
- Die Feldbahn, Andreas Christopher, Band 4, Seite 242 ff
- Homepage des Torfmuseums Bad Wurzach und weitere Einträge im Internet



Lok 4 Diema DL8 (FNR 1937, Bj. 1956) im Jahr 2016



Lok 3 Jung EL105 (FNR 10974, Bj. 1950) 2016 auf der Strecke



Lok 5 Schöma CDL 20 (FNR 1729) im Jahr 2016 mit Besuchern unterwegs

**Vorglühanlage für Jenbacher Einzylinderloks und -kompressoren**

Wassergekühlte Aggregate JW8, JW10A, JW15, JW20, JW20M, JW20/220K sowie deren Varianten, NICHT für luftgekühlten JW220KL

**Immer wieder stellt sich bei Besitzern von Jenbacher Einzylindermotoren die Frage, mit welchen Elementen die Elektrik revidiert oder erneuert werden kann.**

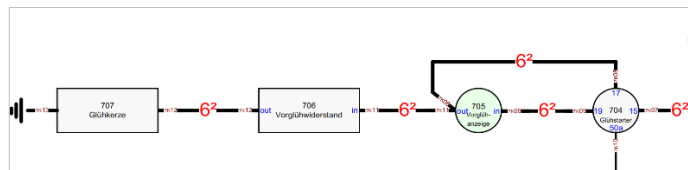
Meistens sind es Kompressoren oder Lokomotiven, die nach Jahren des Stillstands aufgearbeitet werden sollen. Die Vorglühanlage (Glühüberwacher, Vorglühwiderstand und Glühkerze) weist oft mechanische Beschädigungen auf oder wurde von Vorbetreibern umgebaut (mit teilweise falschen Elementen und unbefriedigendem Ergebnis), sodaß nach passenden Ersatzteilen gesucht werden muß. Auch wird manchmal der Wunsch geäußert, das Aggregat anstatt mit Zündfix (Diesel-Selbstzünder) für den Handstart auf elektrischen Start oder zumindest elektrische Vorglühlung umzubauen.

Aus den seitens Jenbacher Werke zur Verfügung stehenden Unterlagen ist leider nicht ersichtlich, ob im Laufe der Jahre bereits ab Werk unterschiedliche Elemente verbaut wurden. Beim Vergleich von Glühkerzen oder Vorglühwiderständen verschiedener Aggregate mit 12 V kommt man immer wieder auf abweichende Teile – entweder verschiedener Hersteller, unterschiedlicher Widerstandswerte oder falscher Einbaugrößen.

Eine genaue Untersuchung diverser Objekte und der Vergleich mit JW-Dokumenten und Herstellerunterlagen haben uns bewegt, einheitliche Elemente bei Restaurierungsarbeiten zu verwenden, um diesem Chaos ein Ende zu setzen. Darum verwenden wir beim Neuaufbau nur mehr folgende Elemente:

<p><b>Glühüberwacher</b> 1,7 V / 38 A (SHWJ 7L/1Z u. a. m.)</p> <p><b>Vorglühwiderstand</b> 8,6 V / 38 A (SHWJ 10H 15Z, 0 251 100 014 u. a. m.)</p> <p><b>Glühkerze BERU GD 220</b> 1,7 V / 38 A, Gewinde M14 x 1,25, Einbautiefe 20 mm</p>	<p><b>12 Volt</b></p>
---	-----------------------

**ALLE ANGABEN OHNE GEWÄHR!**

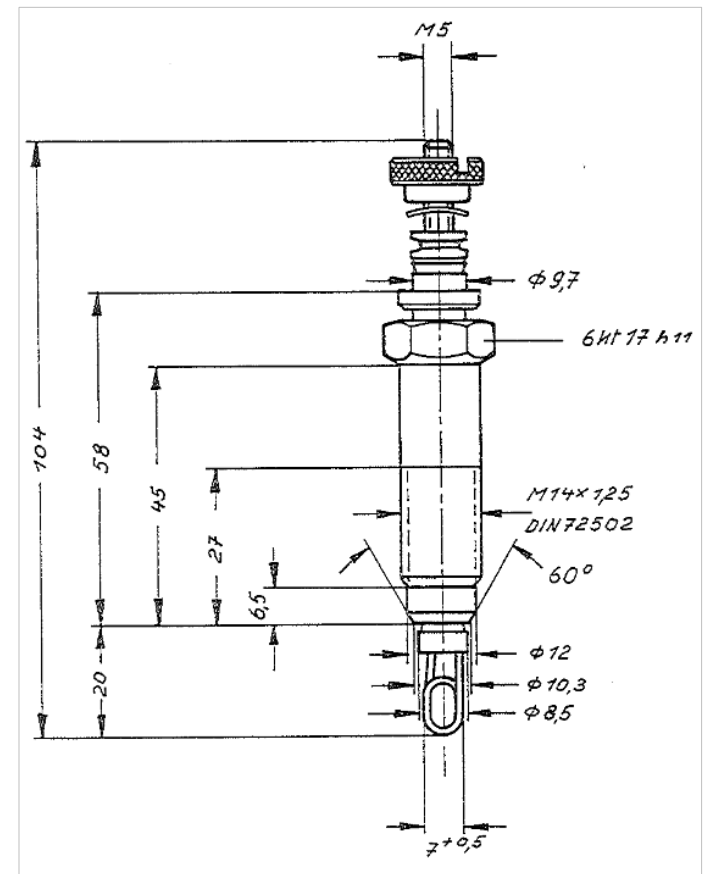


Vereinfachte Darstellung der Vorglühanlage

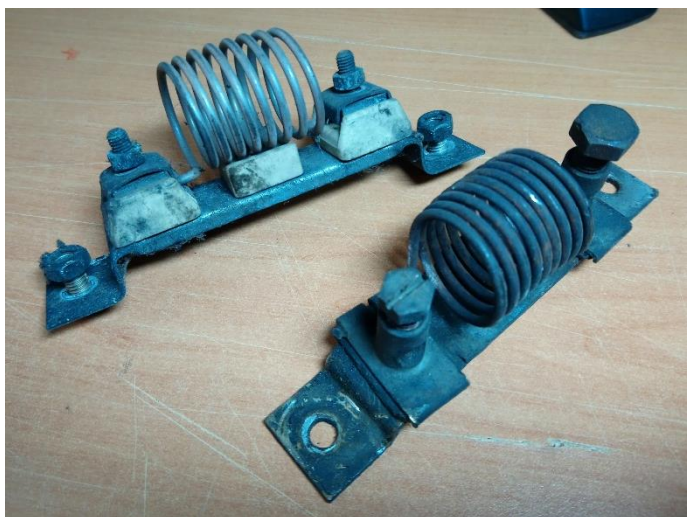
Grafik: Archiv WGB

Bei der Glühkerze sind einige wenige Punkte zu beachten: um einen Bruch beim Ausbau zu vermeiden, dürfen feststehende Glühkerzen mit einem Gewinde von M14 x 1,25 auf keinen Fall über das Bruchdrehmoment von etwa 50 Nm gedreht werden. Ist das Bruchdrehmoment erreicht und die Kerze löst sich nicht, auf keinen Fall weiter drehen. BERU schlägt vor, den Gewindeansatz der Glühkerze großzügig mit Kriechöl zu behandeln und über Nacht oder länger einwirken zu lassen. Wenn der Motor noch funktioniert, diesen warmlaufen lassen, bei alten Motoren mit externer Wärmequelle anheizen.

Beim Einbau sind das Gewinde, der Kegeldichtsitz und der Glühkerzenkanal zu reinigen und die Kerze mit circa 23 – 30 Nm anzuziehen.



BERU-Glühkerze 220G, aus Zeichnung DWG BERU 8039a-A 19690319



Zwei Vorglühwiderstände aus anscheinend baugleichen JW20M-Motoren



Nach der Reinigung wurden unterschiedliche Widerstandswerte ermittelt

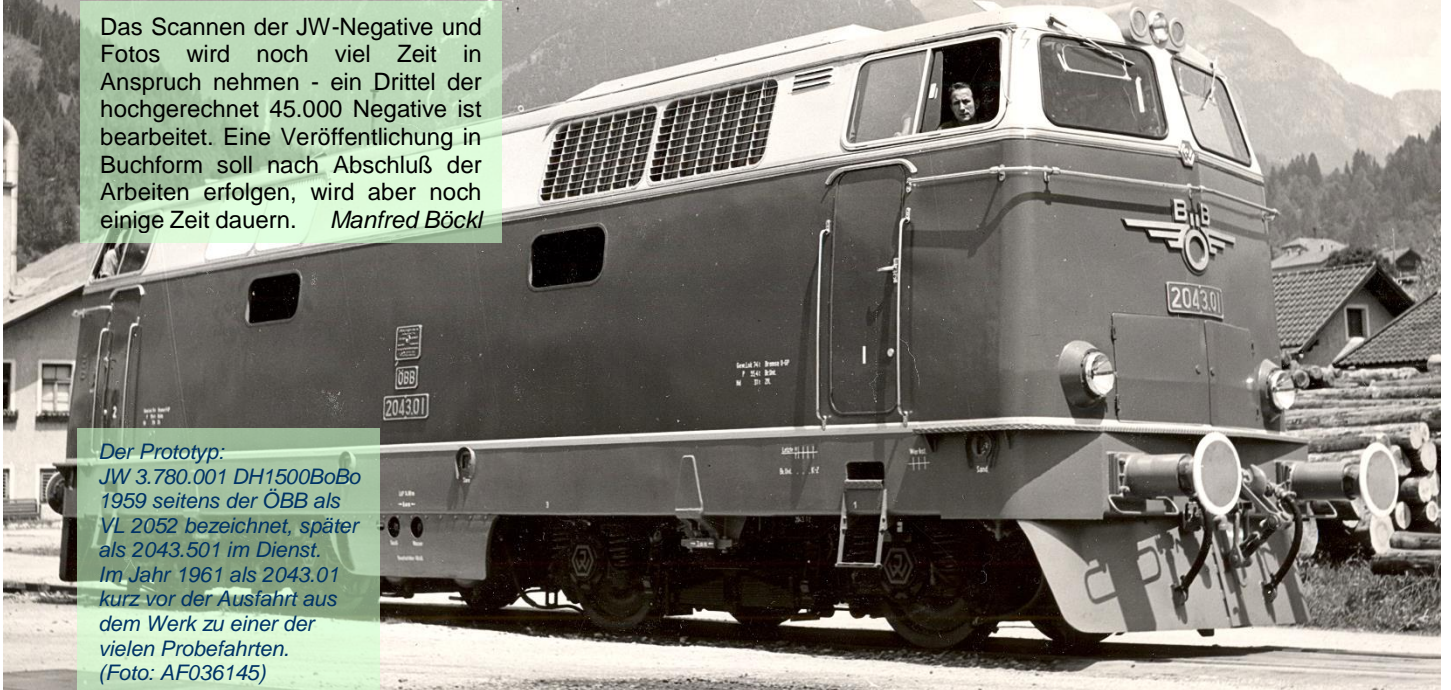
## Werkfotos Jenbacher Werke – 5. Teil

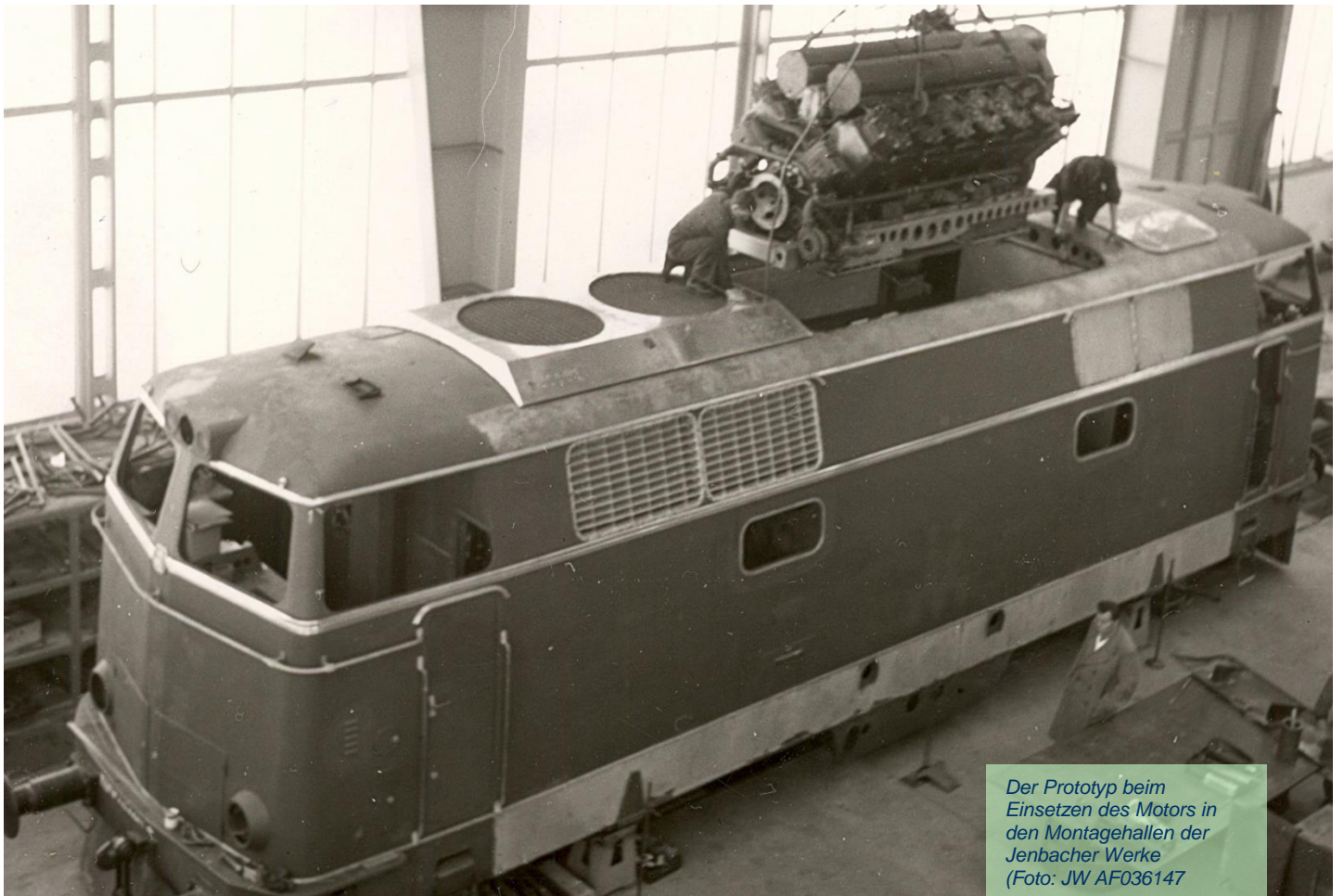
von den elektronisch erfassten Negativen der Sammlung Archiv WGB Industriegeschichte

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*

*Der Prototyp:  
JW 3.780.001 DH1500BoBo  
1959 seitens der ÖBB als  
VL 2052 bezeichnet, später  
als 2043.501 im Dienst.  
Im Jahr 1961 als 2043.01  
kurz vor der Ausfahrt aus  
dem Werk zu einer der  
vielen Probefahrten.  
(Foto: AF036145)*

*Die "echte" ÖBB 2043.01:  
die JW 3.789.002, an glei-  
cher Stelle fotografiert wie  
Jahre zuvor der Prototyp.  
Vom Typ Uz 3.786 wurden  
lediglich vier Stück gebaut.  
(Foto: JW F19001)*





Der Prototyp beim Einsetzen des Motors in den Montagehallen der Jenbacher Werke  
 (Foto: JW AF036147)

Werkfotos Teil 5 der Jenbacher Werke zeigt die Produktion der 1. Serien der ÖBB 2043.01-04 (Uz 3.786).

Zum Vergleich auf dieser und der vorangegangenen Seite der Prototyp Uz 3.780 (Foto jeweils oben), kurze Zeit ebenfalls als ÖBB 2043.01 präsentiert.

Typen der ÖBB 2043-Baureihe:

- Uz 3.780 – ÖBB 2043.501
- Uz 3.786 – ÖBB 2043.01 - 04
- Uz 3.787 – ÖBB 2043.05 - 12
- Uz 3.788 – ÖBB 2043.13 - 14
- Uz 3.789 – ÖBB 2043.15 - 77



Karosserie-Produktion der Uz 3.786 (ÖBB 204301-04)  
 (Foto: JW F19079, Neg. 6x6)

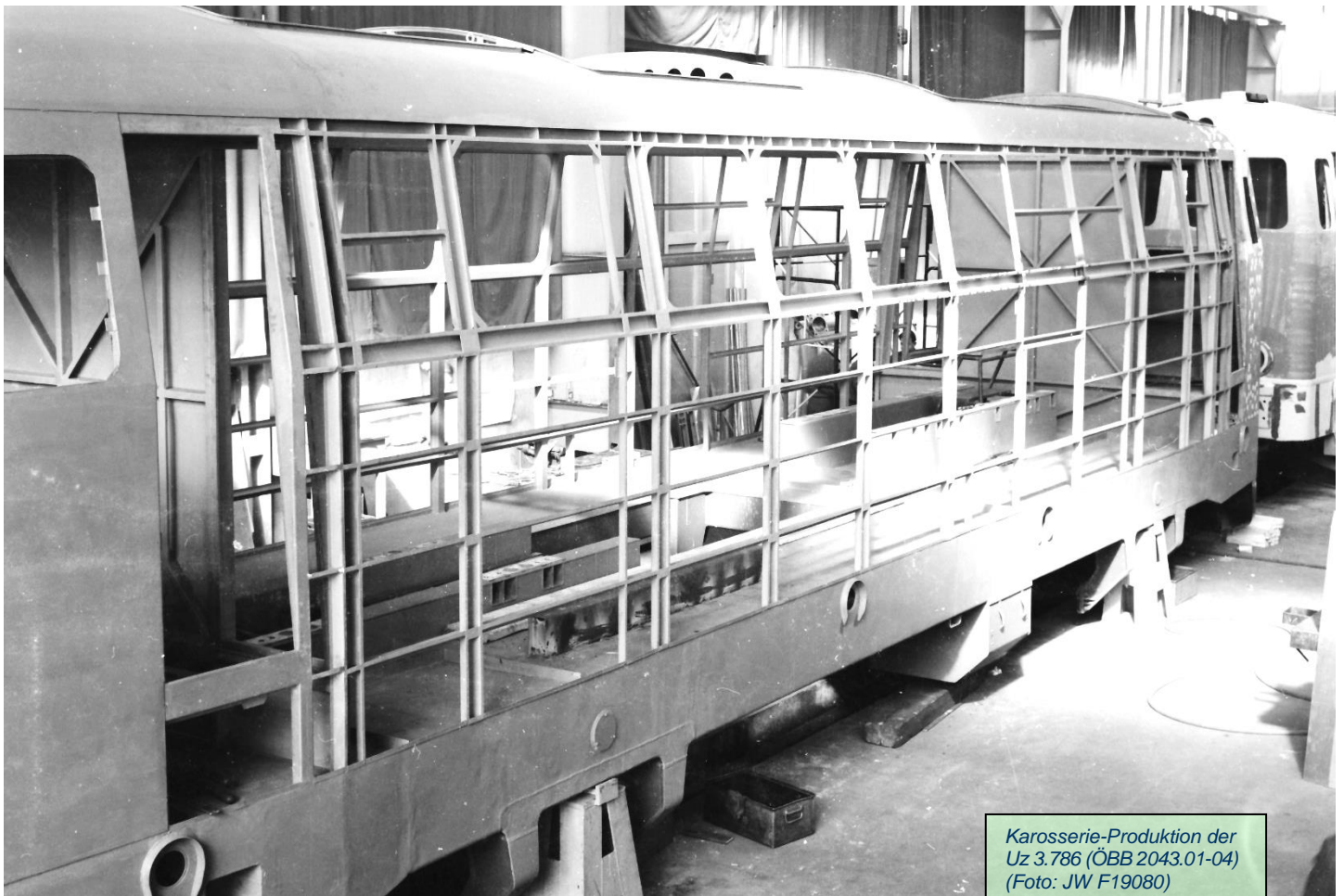


JW 3.786.002 DH 1500  
(ÖBB 2043.01) auf der  
werkseigenen Drehscheibe  
der Jenbacher Werke  
(Foto: F19026)

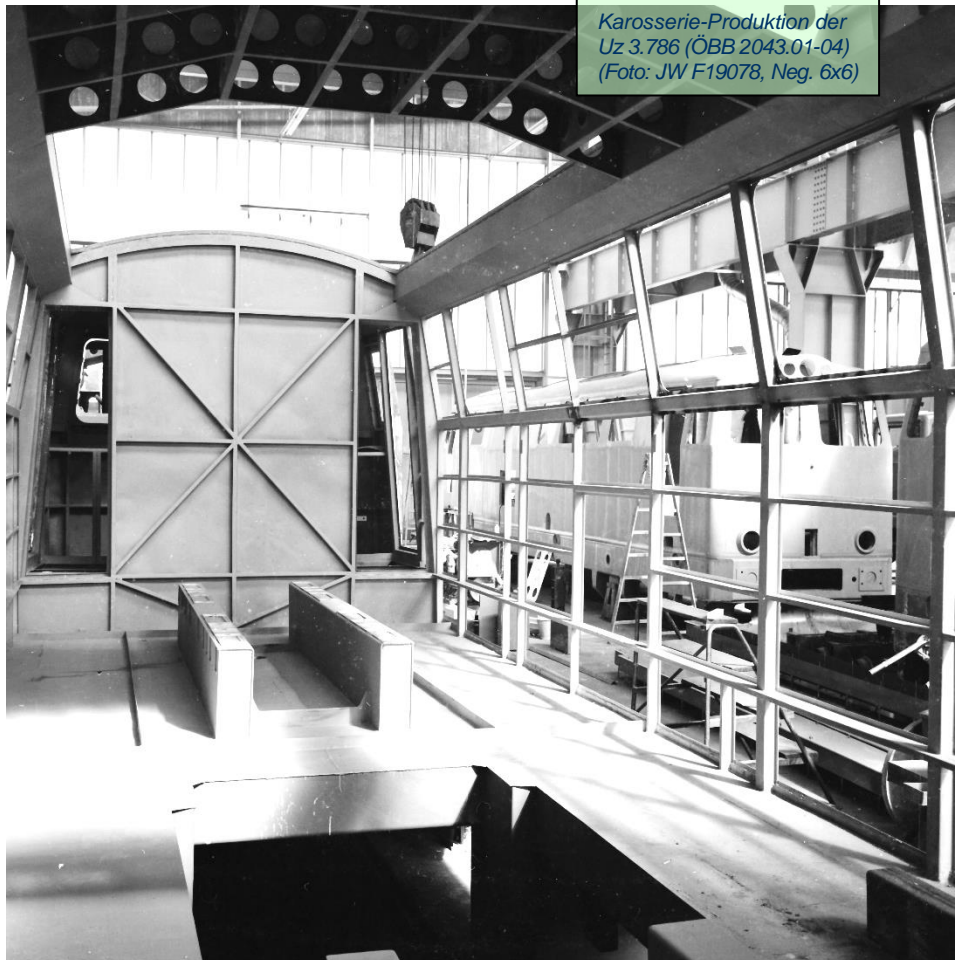
JW 3.786.002 DH 1500  
(ÖBB 2043.01) auf der  
werkseigenen Drehscheibe  
der Jenbacher Werke  
(Foto: F19030)



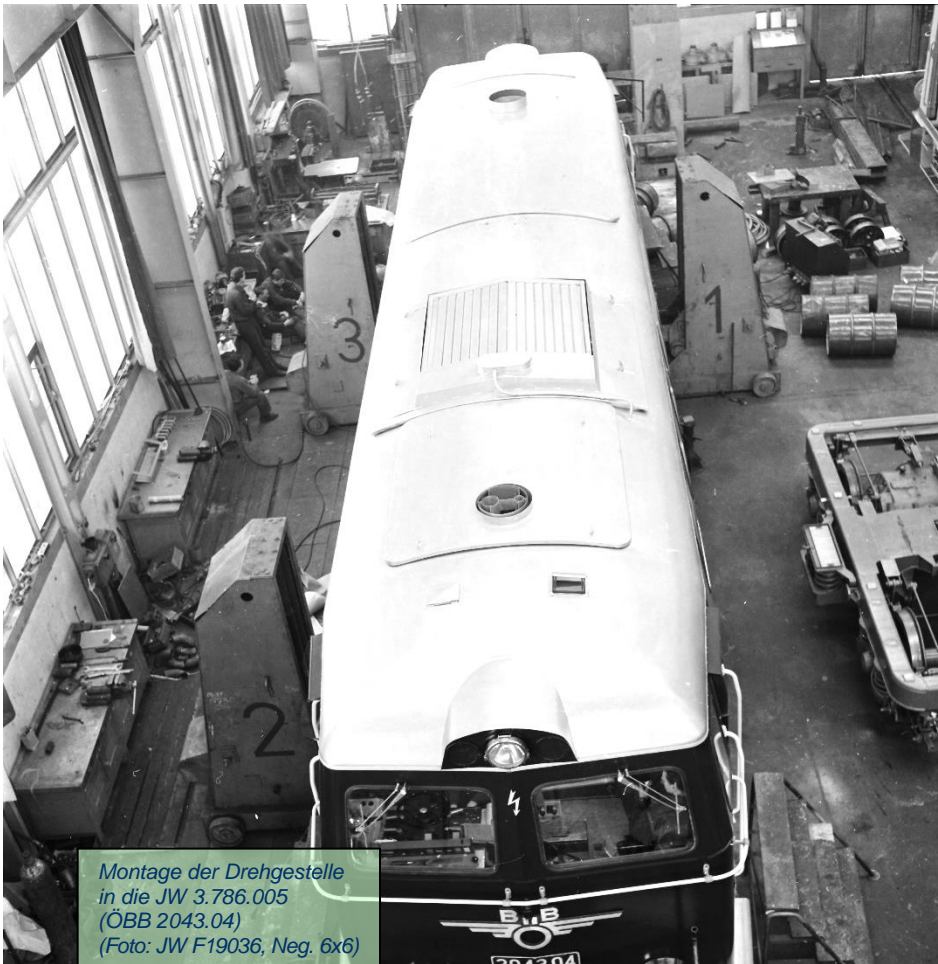




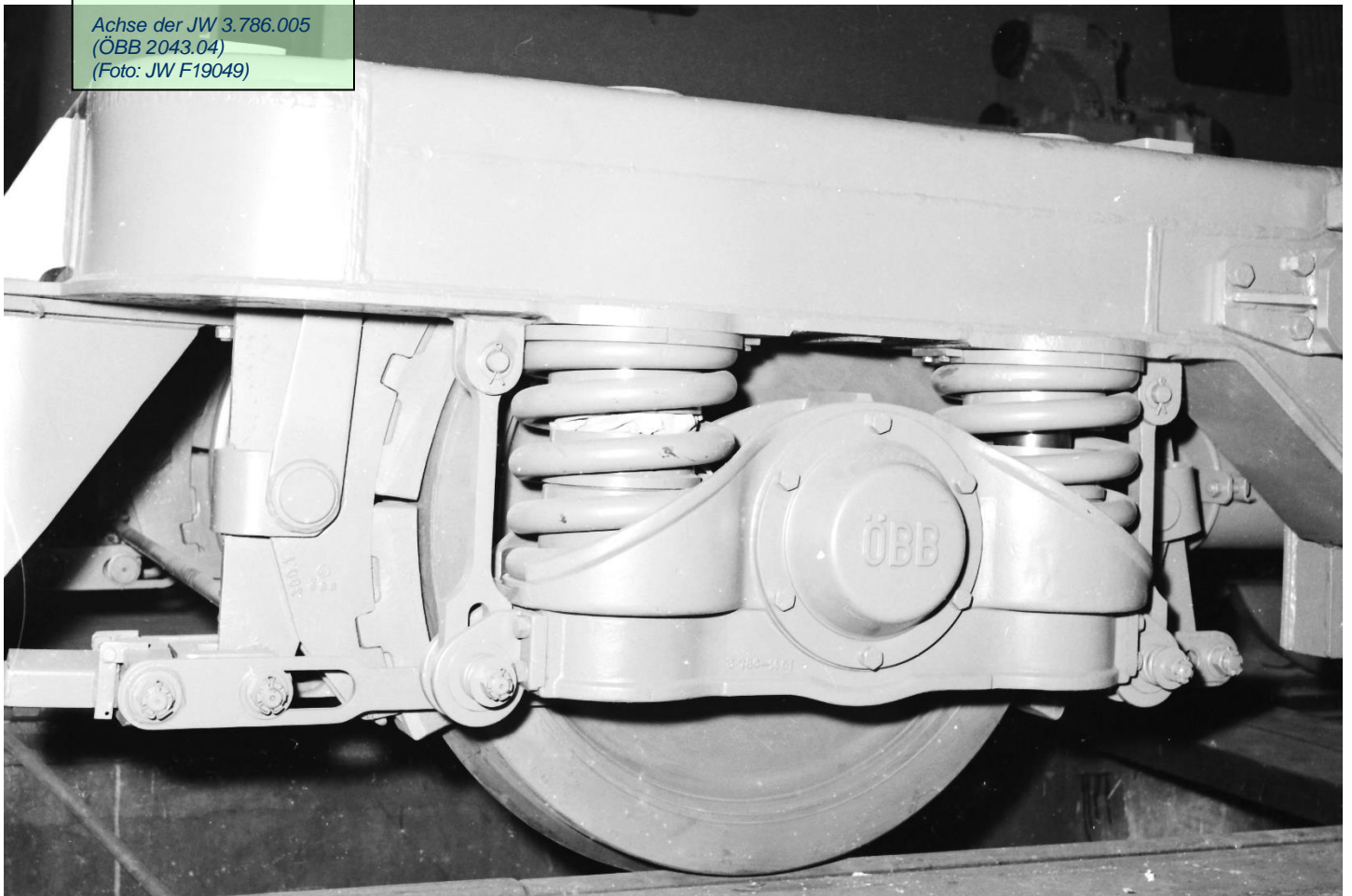
Karosserie-Produktion der  
Uz 3.786 (ÖBB 2043.01-04)  
(Foto: JW F19080)



Karosserie-Produktion der  
Uz 3.786 (ÖBB 2043.01-04)  
(Foto: JW F19078, Neg. 6x6)



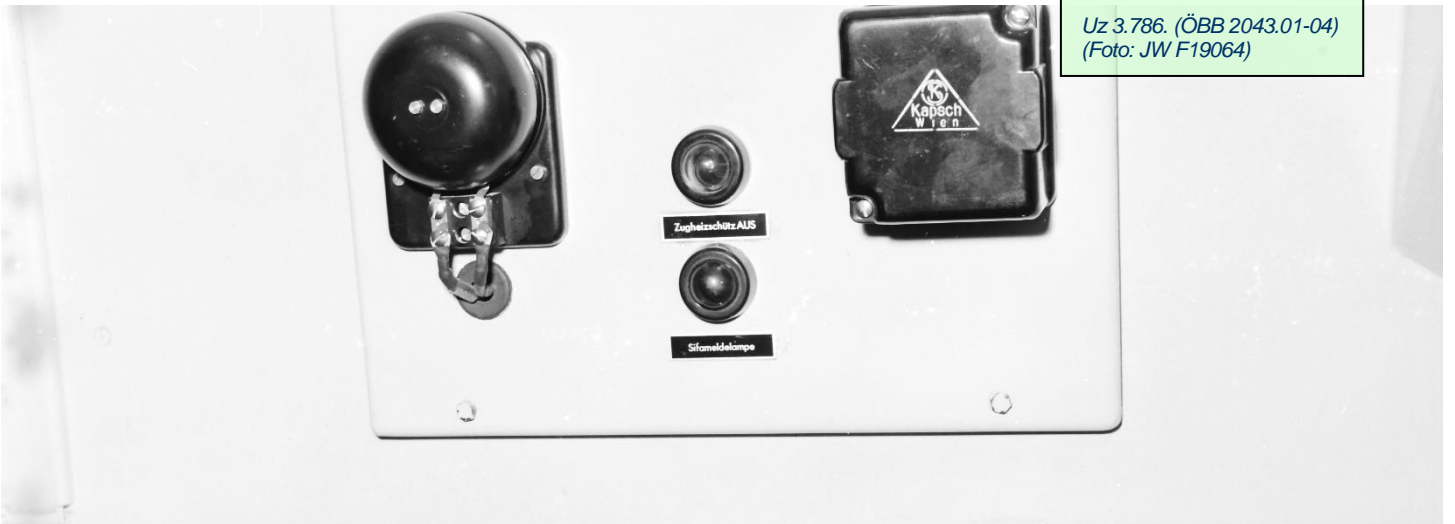
Montage der Drehgestelle  
in die JW 3.786.005  
(ÖBB 2043.04)  
(Foto: JW F19036, Neg. 6x6)



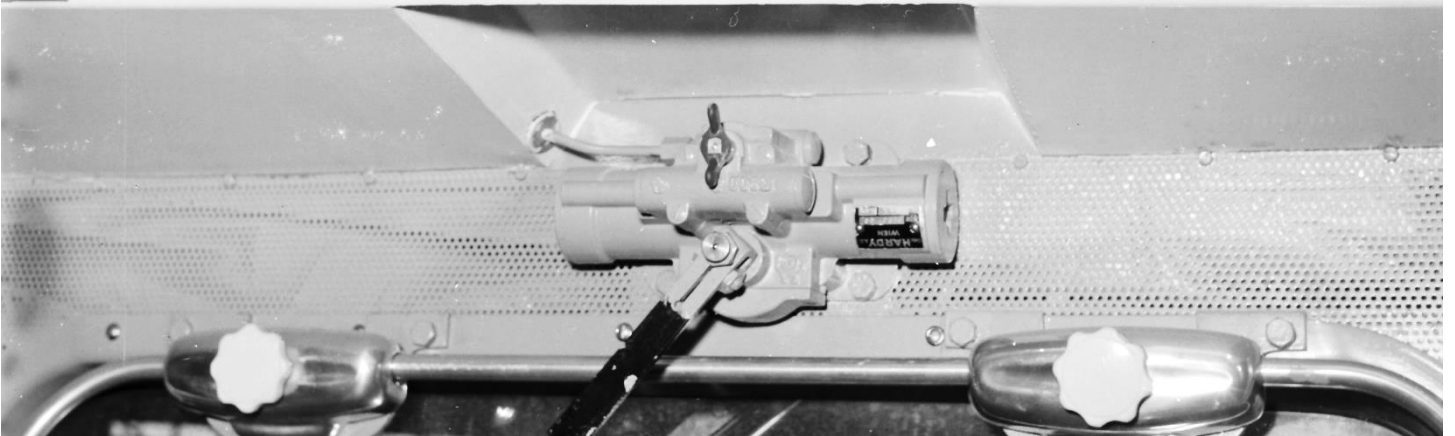
Achse der JW 3.786.005  
(ÖBB 2043.04)  
(Foto: JW F19049)



Uz 3.786. (ÖBB 2043.01-04)  
(Foto: JW F19063)



Uz 3.786. (ÖBB 2043.01-04)  
(Foto: JW F19064)





**WGB 1**

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)