

50 JAHRE FIM

VORARLBERG:

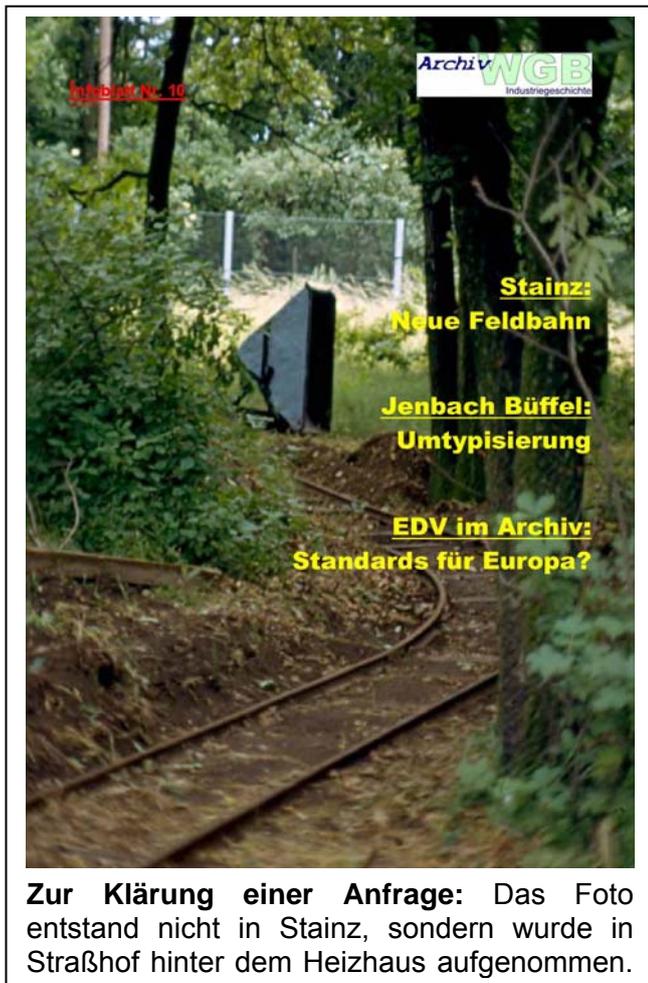
FELDBAHN MUNTPIX

MOTORÖLE

FÜR ALTE DIESELMOTORE

JENBACHER SPINNEN

JW20V5



Wir unterstützen die



<http://www.lebenswertes-weinviertel.info>

Impressum:

Archiv WGB

Verein zur Dokumentation österreichischer Industriegeschichte

Zallingerergasse 21, 1210 Wien, Tel: +43 699 12771157

archiv-wgb@hausrollbahn.at

ZVR: 242927658

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.

Mitgliedschaft bei
Museen und Sammlungen Niederösterreich

MUSEUMSMANAGEMENT
.....
Niederösterreich
.....
KULTUR . REGION . NIEDERÖSTERREICH

Archiv WGB Neu im Archiv

Das industrielle Erbe Niederösterreichs
Gerhard A. Stadler, 2006, 1019 Seiten

Silber, Erz und weisses Gold – Bergbau in Tirol
Tiroler Landesaussellung 1990, 480 Seiten

Bergbau und Alltag
7. Montanhistorischer Kongress 2008, 335 S.

25 Jahre Bergbau- u. Hüttenmuseum Brixlegg
Robert Stibich, 2011, 308 Seiten

25 Jahre SAKOG
SAKOG, 1972, 56 Seiten

30 Jahre SAKOG
SAKOG, 1977, 36 Seiten

SAKOG - Kohlenbergbau an der Salzach
Manfred Schönlieb, 2009, 82 Seiten

Wirtschafts- u. technikhistorische Studie SAKOG
Jürgen Woditsch, 2012, 106 Seiten

Geologie des Trias-Streifens ... Schwaz - Wörgl
Herwig Pirkl, 1961, 157 Seiten

Analyse Maschinenpark ÖAMAG Hochfilzen
Erich Ellmer, 1969, 100 Seiten

Abbauplanung Feld Haselnußstauden der WTK
Montasser Bijan, 1967, 64 Seiten

Tagbauplanung Heißlerstollen der WTK
Richard Isele, 1983, 158 Seiten

Festigkeitsuntersuchungen Flötze der WTK
Gottfried Höfler, 1966, 55 Seiten

Grubenwasser Hinterschlagen der WTK
Franz Kleindl, 1973, 40 Seiten

Untersuchungen Streckenvortriebe der WTK
Peter Walser, 1968, 20 Seiten

Aufnahme d. Kohlelager Tagbau Lukasberg WTK
Ursula Schabel, 2003, Auszug 15 Seiten

Tagbauplanung Abbaufeld Lukasberg der WTK
Alexander Kristen, 1994, 174 Seiten

Aufstieg u. Rückgang Kohlebergbau Ampflwang
Ulrike Hummelbrunner, 1999, 107 Seiten

Die WTK – Veränderungen der Kulturlandschaft
Rudolf Reinhold, 1980, Auszug 20 Seiten

Vom Rohmagnesit zum feuerfesten Magnesitstein
W. Günther/W.H. Paar, 1997, 120 Seiten

25 Jahre Knappschaft Leogang
Sigmund Riedlsperger, 2014, 134 Seiten

5000 Jahre Kupferbergbau Mühlbach a. H.
Günther/Eibner/Lippert/Par, 1993, 407 Seiten

50 Jahre Feld- und Industriebahnmuseum Freiland (NÖ)

26. September 2015



Das Feld- und Industriebahnmuseum, kurz FIM, begann seine Vereinstätigkeit im Jahr 1965 in Wien. 1967 wurde ein aufgelassenes Stellwerk in Wien als Werkstätte zum Aufarbeiten von Loks und Waggons genutzt. 1983 übersiedelte das Museum nach Freiland in Niederösterreich, adaptierte auf dem Gelände einer ehemaligen Pappefabrik die vorhandenen Gebäude für seine Zwecke und errichtete eine mit den Jahren immer grösser werdende Gleisanlage.

Am 26. September 2015 wurde mit Vertretern aus Kultur und Politik sowie geladenen Gästen das fünfzigjährige Bestehen des Museums, das sich durch seine wertvollen Exponate und ein umfangreiches Archiv auszeichnet, gefeiert. ■

Das Museum

bietet einen repräsentativen Überblick über die Entwicklung des Feld- und Industriebahnwesens vom ausgehenden 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart. Die Sammlung umfasst über 50 Lokomotiven und über 180 verschiedene Wagen; die meisten haben eine Spurweite von 600 mm.

Ein Teil der Fahrzeuge ist betriebsfähig und fährt an mehrmals im Jahr stattfindenden Besuchstagen auf der Vorführstrecke des Museums.

Sonderausstellungen zeigen weitere Ausstellungstücke, Bilder und Dioramen zu wechselnden Themen.

Die Gleisanlagen im Freigelände, Gesamtlänge derzeit rund 500 m, zeigen Oberbauformen, wie sie bei unterschiedlichen Feld- und Industriebahnen verwendet wurden. Dazu gehören auch verschiedene Weichenbauformen, Drehscheiben sowie Drei- und Vierschienengleise.

Betreut wird das Feld- und Industriebahnmuseum ausschließlich durch ehrenamtliche Mitarbeiter, die alle notwendigen Arbeiten in ihrer Freizeit durchführen.

Feld- u. Industriebahnmuseum

Maierhof 8
3183 Freiland

www.feldbahn.at





Archiv **WGB** Neuzugang Tiefladewagen GZW Inventarisiert als WGB 53

Aus den Beständen der stillgelegten Versorgungsbahn *Geriatrizentrum am Wienerwald (Lainz)* bekamen wir einen der Transportwagen, Type TL (Tiefladewagen). Diese Wagen wurden speziell für den Transport der genormten Container (Speisen, Wäsche, etc.) konstruiert und verfügen über gefederte Einzelradlagerung, Schienenbremse und Pufferfederung.

Nach Übernahme erfolgte die Umspurung von 500 auf 600 mm Spurweite und gleichzeitig die Dokumentation für einen eventuellen Rückbau. Der im Prinzip simple Aufbau hat leider auch kleine Fehler: in den U-Eisen mit der offenen Seite nach oben sammelte sich Wasser und so rosteten sie langsam „von innen“; diese Teile wurden entfernt und neu eingeschweisst - aus historischen Gründen wieder „falsch“ ausgerichtet, jedoch mit Abtropflöchern und zusätzlichem Hohlraumschutz *Ardrox-AV^{series}* versehen.



Die exakte Farbbestimmung war durch frühere Um- bzw. Überlackierungen eine kleine Herausforderung, nach dem Vergleichen verschiedener Wagen entschieden wir mit dem Fachmann der Fa. *KBB*, die Endbeschichtung in RAL 2003 *pastellorange* vorzunehmen. ■

Daten WGB 53:

Type: Tiefladewagen TL
 Herst.: -
 FNR: TL-13
 Baujahr: Mai 1970 (3. Lieferung)
 Spur: 500 mm (umgespurt auf 600 mm)
 Achsst.: 830 mm
 LxBxH: 2360 x 1240 x 1420 mm
 Gew.: 281 kg

Neuzugang Reißbeck-Lok JW20

Inventarisiert als WGB 55

Die *Verbund Hydro Power GmbH* (Verkäufer, Wien) stellte im Herbst 2014 eine öffentliche Anfrage über den Verkauf von Höhenbahn-Schienenfahrzeugen am Standort *Kolbnitz (Reißbeck)*.

Das *Archiv WGB Industriegeschichte* gab ein Gebot für die ausgeschriebene Jenbacher Diesellok JW20 (Nr. 2406, Bj. 1963) ab, ohne viel Hoffnung auf Erfolg. Der Hauptgrund, warum wir überhaupt geboten haben, war eine Nachricht aus Tirol, dass erst fünf Monate zuvor die Bühse gehont und ein neuer Übermaßkolben eingebaut wurde.

Die Monate vergingen, die ausgeschriebenen Fahrzeuge fanden einen neuen Besitzer – bis auf die Jenbacher Diesellok JW20. Vom Verkäufer nicht benachrichtigt und der Anbotsaccount bereits geschlossen, stellten wir eine Anfrage und siehe da: Ende August traf die Rechnung ein und die „vergessene“ Lok konnte abgeholt werden. ■



14.09.2015: die 2406 am Hacken © Felbermayr

Daten WGB 55:

Type: Diesellok JW20
 Herst.: Jenbacher Werke
 FNR: 2406
 Baujahr: 1963
 Spur: 600 mm
 Achsst.: 825 mm
 LxBxH: 2380 x 1010 x 1890 mm
 Gew.: ca. 3800 kg

Neuzugang SAKOG-Schleifkorb

Inventarisiert als WGB 49

Vom Grubenbahnmuseum Knappenberg (K) übernahmen wir zwei SAKOG-Fahrzeuge, die zur Bergung und Rettung verunglückter Kumpel dienen. Das erste Fahrgestell ging weiter an einen Feldbahnkollegen in das Land Salzburg, das zweite wurde – inklusiv Grubenschleifkorb – in die Sammlung übernommen.



Foto: © Grubenbahnmuseum Knappenberg



Das gefederte Untergestell hat kunststoffummantelte Laufflächen und wird händisch gefördert. Der Aufbau besteht aus einem Aluminium-Grubenschleifkorb, der mit vier Hackenfedern auf das Gestell geschnallt ist. ■

Daten WGB 49:

Type: Handwagen mit Grubenschleifkorb
 Herst.: unb.
 FNR: unb.
 Baujahr: unb.
 Spur: 600 mm
 Achsst.: 730 mm
 LxBxH: 1970 x 745 x 570 mm
 Gew.: 62 kg (39 kg + 23 kg-Schleifkorb)

Jenbach Spinne neu bei der ÖGEG

Jenbacher Werke 353-227, Bj. 1959



Foto: © Erich Resch (ÖGEG)

Über zwei Jahre hat es gedauert, bis die Verhandlungen mit dem früheren Eigentümer ein positives Ende nahmen: die 20 PS Normalspurverschublok der *Mitterndorfer GmbH* in Ebensee konnte am 19. November 2015 endlich von der *Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG)* übernommen und nach Ampflwang i. H. transportiert werden.

Es handelt sich dabei um die 1959 von den Jenbacher Werken gebaute dieselmechanische Kleinlok DM20V5 nach Uz 353, Fabriknummer 227; insgesamt wurden nur 6 Stück dieses Typs gebaut (4 Stk. Uz 353, 2 Stk. Uz 370).

Anfang August 2013 stand die JW-Spinne bereits inmitten von Schrott und es war zu befürchten, dass sie von einem Tag auf den anderen dem

Hochofen zum Opfer fällt. *Erich Resch (ÖGEG)* hat sich seither dafür eingesetzt, das seltene Stück nach Ampflwang zu holen – mit Erfolg! ■



2013 gleislos in Ebensee

© Waltraud Weigl

Unsere Jenbach Spinne WGB 48

Jenbacher Werke 370-560, Bj. 1973

Nach längerer Pause gingen die Arbeiten auf unserer Jenbach Spinne, gebaut nach Uz 370, weiter. Die Lackschichten und der Rostbefall am Rahmen wurden im Oktober 2015 mittels Sandstrahlen entfernt, das Gestell nach einer Inspektion neu lackiert (System *Remoplast*). ■



Feldbahn Muntlix (Vorarlberg)

von Helmuth Lampeitl (T+F ©)



● In Anbetracht der folgenden kälteren Jahreszeit wurde die Feldbahn heuer letztmalig Anfang November in Betrieb genommen. Besonders erfreulich war Anfang dieses Jahres die Inbetriebnahme der größeren Jenbacher Lokomotive, meiner **blauen JW15 1207/1955**. Die Lok kam schon vor ein paar Jahren in meine Sammlung. Die aktive Zeit verbrachte diese Maschine über viele Jahre auf der Ziegeleifeldbahn in Grafenstein (Kärnten) und fand danach beim Feldbahnprojekt in Stainz Verwendung. Das Fahrzeug war dann über einige Jahre ungeschützt bei einer Baufirma in Wettmannstätten abgestellt, wo ich sie käuflich erwerben konnte.

Bedingt durch andere Projekte, wie die Aufarbeitung des kleineren Jenbach Ponys, hatte ich bislang noch keine Zeit gefunden, mich diesem interessanten Fahrzeug ausgiebig zu widmen. Seit meinem ersten Startversuch im September 2012 vermutete ich einen größeren Getriebeschaden, da sich die Lokomotive zwar starten, nicht aber bewegen ließ. Der Fahrtwender für den Vorwärts- und Rückwärtsgang ließ sich bei laufendem Motor nicht mehr schalten. Dies stellte sich nun nach

Rücksprache mit Experten glücklicherweise als einen harmlosen „Bedienungsfehler“ heraus. Die Lok muss mit bereits vorgewählter Fahrtrichtung (einem Hebel neben der Gangschaltung) gestartet werden!

Das funktionierte auf Anhieb: Nach dem Einlegen des Fahrtwenders ließ sich der Motor problemlos ankurbeln und das Zweigangetriebe arbeitete zur vollsten Zufriedenheit. Die Probefahrt musste im Stehen absolviert werden, da der Holzstift nicht mehr zu gebrauchen war. Eine neue Sitzgelegenheit aus Holz samt dem Klappmechanismus fürs Werkzeugfach wurde angefertigt. Ein Auffrischen des Lacks und einige kleinere Arbeiten werden später erfolgen. Für heuer war wichtig, dass die Lok ausgiebig erprobt werden konnte. Bei einer genaueren Durchsicht der Maschine fielen auch die unterschiedlich abgenutzten Spurkränze auf. Für ein paar Runden im Garten stellt dies kein Problem dar. Wenn man aber mehr mit der Lok anstellen möchte, wird man früher oder später an einer Reparatur der Achsen nicht vorbei kommen. Heuer hat die JW15 schon zahlreiche Betriebstage absolviert. Sie fand bevorzugt bei Arbeitszügen Verwendung. ►

► • **Höhepunkt der diesjährigen Saison** war sicher der Lückenschluss im Gleisplan der kleinen Feldbahnanlage in Form einer selbst konstruierten Gleiskreuzung.

Seit dem Bau der kreisförmigen Streckenführung im Garten stellte das Kreuzungsprovisorium eine Problemstelle dar. Ein „Auflege-Gleisstück“ musste beim Fahren von und zur Remise als Verbindungsstück über die Kreisstrecke gelegt werden und bei einer Fahrt im Kreis wieder abgenommen werden. Hier sollte nun heuer endlich eine richtige niveaugleiche Schienenkreuzung die Situation verbessern.

Folgende Vorarbeiten waren notwendig: An der Arbeitsstelle musste das Gleis demontiert werden. Der Schotter wurde abgegraben und die ganze Fläche auf ein einheitliches Niveau gebracht.



Die JW15 stellt den Arbeitszug bereit und wird letztmalig das Kreuzungsprovisorium zur Remise befahren (25.07.2015)



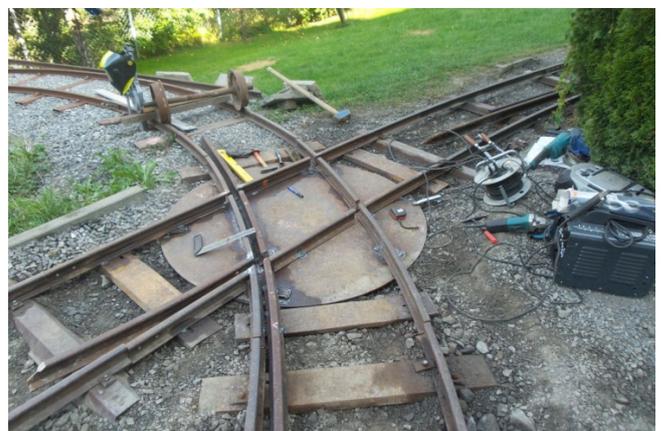
Als Grundplatte fand eine alte Drehscheibe Verwendung, die im Fundus vorhanden war. Zwei Kipploren wurden Schaufel für Schaufel mit Schotter gefüllt. Dieses Baumaterial konnte nach Abschluss der Arbeiten größtenteils wieder verwendet werden.



Die Gleise, Radlenker und Zwangsschienen mussten Stück für Stück vermessen, vorgebogen, angepasst, abgeflext und schlussendlich mit dem Schweißgerät angeheftet werden. Die Zwangsschienen erhielten einen langen Vorlauf, um die Achsen behutsam „einzufangen“.



Die Eisenplatte wurde positioniert und die vorgebogenen Anschlussstücke konnten erstmals aufgelegt werden. Ab diesem Zeitpunkt war der große Winkelschleifer das allerwichtigste Werkzeug.



Meist waren mehrere Versuche notwendig, bis das Ergebnis einigermaßen zufriedenstellend war. Mit einer einzelnen Achse wurde jeder Baufortschritt vermessen und abgeglichen. Als schließlich alle Einzelteile aufgelegt und ►



Die erste Probefahrt mit der JW 15 über die neue Gleiskreuzung am 12. August 2015

► angeheftet waren, stellte sich heraus, dass der Abstand der Zwangsschienen zwischen den Spurkränzen zu knapp bemessen war und der probeweise durchgeschobene Rollwagen stecken blieb! Trotz ausführlicher Recherche war es mir im Vorfeld leider nicht gelungen, entsprechende Pläne von „gebogenen Schienenkreuzungen“ zu ermitteln. Es blieb mir nichts anderes übrig, als weiter zu tüfteln, alle Schweißpunkte zu lösen und erneut Maß zu nehmen. Dieses Mal wollte ich mein Glück mit einem leichten „Übermaß“ erneut versuchen. Der enge Innenbogen wurde mit einer Spurbreite von 610 mm und einem Innenmaß von 525 mm fixiert. Natürlich mussten zuvor einige Gleisstücke neu angefertigt werden, da sie auf der einen Seite nun zu kurz waren. Bei dieser Gleisgeometrie ergab sich ein maximales Spaltmaß (jener Abstand, der von der Achse des kreuzenden Zuges als „Rumpler“ überwunden werden muss) von 45 mm, was mir gerade noch als akzeptabel erschien. Schließlich hatte ich hiermit mein „Idealmaß“ gefunden und die Lore rollte problemlos durch die Engstelle.

Doch jetzt wurde es wirklich spannend: Sollte auch mein Jenbach Pony, ohne zu entgleisen, über die neue Kreuzung kommen? Und wenn ja, wie sah dies mit der blauen JW15 aus, die bekanntlich die schlechtesten Radreifen und Spurkränze in meiner Sammlung hat?

Meine Sorgen erwiesen sich als unbegründet. Alle Fahrzeuge rumpelten nacheinander brav und sittsam ohne Probleme über die Kreuzung! Bald waren die Restarbeiten abgeschlossen und der Winkelschleifer konnte nach taglangem Dauerlärm verstummen.

- 2014 sind von der ehemaligen **Hausrollbahn der Fensterfabrik „Fricco“** in Sulz 12 Rollwagen übernommen worden. Sieben davon gingen weiter in die Sammlung von Bernd Dietrich, zwei Rollwagen wurden nach Oberösterreich abgegeben. Jene drei Fahrzeuge, die in Muntlix blieben, konnten heuer in Betrieb genommen werden. ►



Die ersten drei Loren blieben in Muntlix

FELDBAHN MUNTPIX



Loren 12 und 13 bei der Aufarbeitung

► Die ersten beiden abgebildete Rollwagen erhielten einen Neulack entsprechend der Ursprungslackierung (rotbraun bzw. schwarz) und im Anschluß einen stabilen Bretterboden aus



Lore 14 und 16 beim Abtransport zur Schlosserei

Sitzbank keine Zeit mehr geblieben war. In gleicher Form kam der Wagen eine Woche später bei der Firmenfeier der Spedition Vögel zum Einsatz.



Lore 12 mit schwerer Fracht beladen.



Nr. 14 mit frisch montierten Stirnungen

Lärchenholz. Sie wurden mit den Betriebsnummern 12 und 13 in den Bestand genommen. Die Nummer 12 (rotbraun) fand beim Umbau der Schienenkreuzung als Materiallore schon fleißig Verwendung. Gegenwärtig ist die „Lescher“ Mischmaschine darauf verladen und das Fahrzeug ist geschützt in der Blechgarage versorgt.

Die dritte von der Fensterfabrik Fricco stammende Lore (Betriebsnummer 14) wurde am 16. April in Muntlix verladen und gemeinsam mit einer neu erworbenen Kipplore aus Fellengatter zur Schlosserei Günther Summer transportiert. Dort erfolgte der Umbau zu einer Stirnwandlore. Sie erhielt vier verschraubbare Steckungen sowie eine neue Kupplung. Nach der Ankunft in Muntlix wurde der Wagen schwarz lackiert und umgehend mit einer Lärchenholzbeplankung ausgestattet. Ihren ersten Einsatz vor Publikum hatte die Lore wenige Tage nach Fertigstellung anlässlich des Zwischenwässler Oldtimerfestes. Als Sitzgelegenheit wurde eine Gartenbank auf die Strinwandlore gestellt, da für den Bau einer



Die JW15 wartet mit den neu aufgebauten Loren 13 und 14 auf Fracht in Form von Grünschnitt im Rahmen der Gartenpflege.

● Neu in der Sammlung sind auch zwei **0,75 m³ Kipploren**. Die Information zu diesen Fahrzeugen stammt von meinen Kindern, die bei einem Ausritt mit dem Pferd in Fellengatter in der Gemeinde Frastanz mehrere Feldbahnloren gesehen haben wollen. Da ich von diesen Fahrzeugen nichts wußte, machte ich ►

► umgehend einen Erkundungsausflug. Es stellte sich rasch heraus, daß es sich um Fahrzeuge der **Baufirma Hilti und Jehle aus Götzis** handelte. Die 7 Kipploren (ohne Mulden) standen über Jahrzehnte am Lagerplatz Krinna. Bernd Dietrich und ich hatten uns wiederholt aber vergeblich um diese Fahrzeuge bemüht. Letztlich dürften sie aber doch einem Lagerleiter im Weg gestanden sein, und überraschend an einen Mitarbeiter der Firma zum Schrottpreis verkauft worden sein. Dieser stellte selbst drei Loren sehr hübsch als Dekoration in seinem Garten auf. Zwei weitere Wagen wurden im Bekanntenkreis weitergereicht. Übrig blieben schließlich zwei Rollwagen ohne Verwendung, welche ich hocheifrig (ebenfalls zum Alteisenpreis) erwerben konnte.

Mit einem kleinen Hoflader wurden die Loren am 11. April in Fellengatter verladen.



Noch am selben Tag folgte der nächste Deal: Eine der beiden Loren wurde an Bernd Dietrich abgegeben. Im Gegenzug erhielt ich einen passenden Muldenkübel für meine Lore sowie eine weitere (jedoch sehr leichte) 0,75 m³ Kipplore. Sie stammt ursprünglich aus der **Ziegelei Frieda Maier aus Hopfgarten**. Beide Loren benötigten noch einige Nacharbeiten. Die Lore aus Fellengatter erhielt neue Achsen samt Lager. Der Lorenkübel wurde bei Günther Summer angepasst. Die Hopfgartener Lore wurde in Muntlix mit Kipphebeln und neuen Kuppelhaken komplettiert. Beide Fahrzeuge wurden bis heute noch nicht neu lackiert.

FEI DBAHN MUNTlix



Die „Fellengatter Lore (Betriebsnummer 16) beim Achstausch in Muntlix



Die Lore 15 wird nach dem Abladen in Muntlix mit der RL1-s-1502 verschoben

- Auch der **Büffelzug** erhielt heuer einen Zuwachs. Im Meininger Ried konnte ich zufällig einen **Postanhänger** ausfindig machen, der nach kurzer Verhandlung den Besitzer wechselte. Das Bild zeigt den kleinen Postanhänger am 3. Oktober 2015 beim Abholen mit passendem Zugfahrzeug. ■



Archiv **WGB** Öle für alte Dieselmotore

im Gespräch mit Franz Öller

Manfred Böckl

An einem Sonntagnachmittag im November traf ich **Franz Öller**, Fachmann für Steyr-Traktoren, bei ihm zu Hause in Eggelsberg (OÖ). Wir saßen nebeneinander zwischen diversen Traktoren und plauderten über verschiedenste Dinge. Ein Thema war die alte Frage des richtigen Motoröls für die 1950er-Technologie der Steyr- und Jenbacher Motoren: schnell wurde klar, dass diese Bauweise sicherlich keine modernen Mehrbereichsöle verträgt.

F.Ö.: „Motoröl ist das Blut des Motors und für die Lebensdauer eines Motors entscheidend. Wenn ein modernes Öl in einem Motor ohne Feinfilter Verwendung findet, wird der Schmutz permanent in der Schwebelage gehalten, umgewälzt und immer wieder zu den Schmierstellen gefördert; dies verursacht erhöhten Verschleiß.“

Wie z. B. beim Jenbacher Einzylindermotor mit Spaltfilter und Spritzölschmierung - schwebende Schadstoffpartikel werden ununterbrochen zu den Lagern der Drehteile und den Ventilen geschleudert.

F.Ö.: „Das Öl soll den Abrieb aufnehmen und dort hintransportieren, wo er ungefährlich ist. Und hier wird es nun kritisch, da muß man aufpassen: früher wurden keine Filter eingesetzt, höchsten grobmaschige Siebe, die verhindern, dass lose Schrauben in den Schmierkreislauf gelangen. Das Öl hat den Abrieb aufgenommen und in der Ölwanne einen Ölschlamm gebildet, der von Zeit zu Zeit entfernt wurde.“

Legiertes oder unlegiertes Motoröl?

F.Ö.: „Die hohe Qualität der legierten Einbereichsöle garantiert zwar optimale Schmierung bei verbesserter Öldruckfestigkeit und geringerem Ölverbrauch. Sie gewähren einen hohen Korrosions-, Kondensations- und Verschleisschutz und verhindern die Schlamm- und Sinterbildung durch ihre reinigende Wirkung, jedoch moderne Mehrbereichsöle wie z.B. 10W-40 oder 5W-30, teil- oder vollsynthetische Öle sind für Oldtimer absolut nicht geeignet und haben über kurz oder lang Schäden an Motorbauteilen und Lagern zur Folge. Diese Öle sind nur auf die Bedürfnisse der heutigen Motorengeneration abgestimmt!

Ein unlegiertes Einbereichsöl eignet sich vor allem für Motoren ohne ‚richtigen‘ Ölfilter. Der über die Betriebsjahre abgelagerte Schlamm in den Motoren wird durch unlegiertes Öl nicht



Im Laufe der Jahre hat sich Ölkohle gebildet, die den Kanal verstopfte, da Schmutz im „modernen“ Öl mitgeschwemmt wurde

aufgeweicht, abgelöst und wieder zu den Schmierstellen transportiert. Dies könnte sonst zu einer Verstopfung der Ölbohrungen und Ölkanäle und somit zu einem Motorschaden führen.“

Eine weitere Problematik mit modernen Ölen ist das regelrechte Auswaschen der alten Lager, deren Lebensdauer durch überdurchschnittlichen Verschleiss wesentlich verkürzt wird.



Lanz
Abdichtungs- und
Umweltechnik
Lanzenweg 21
6353 Going
am Wilden Kaiser
www.lanz-going.com

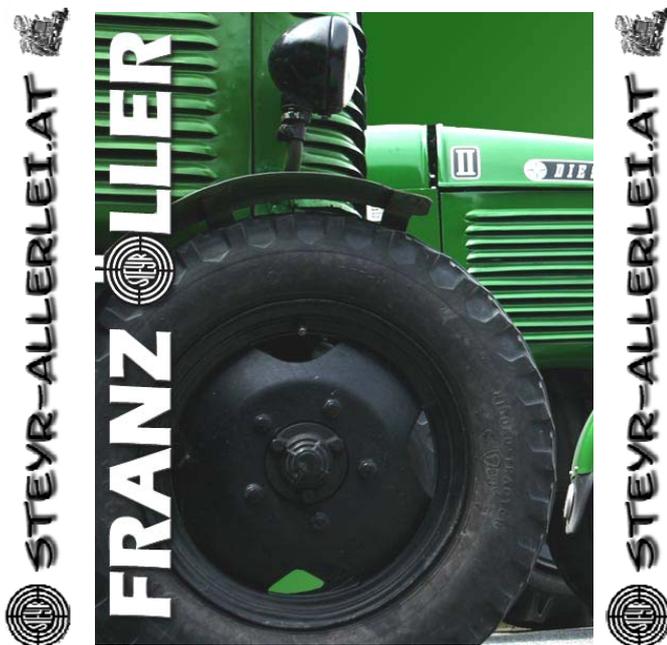
Ein Kollege aus dem Weinviertel hat auf das Markenöl ADDINOL aufmerksam gemacht, das auch Franz Öller verwendet - die in Going am Wilden Kaiser beheimatete Firma Lanz vertreibt diese Öle in 1- und 20-Liter-Gebinden. ►



Beispiel Steyr-Kurbelwelle: Hier sehen wir die gereinigte Bohrung, der Ölfluss ist wieder möglich
Fotos: © Franz Öller

► F.Ö.: „Verwende die richtige Viskosität und auch die vom Hersteller vorgeschriebene Qualität. Verbunden mit einem regelmässigen Öl- und Filterwechsel, kann dein Motor ein langes gesundes Leben geniessen, ansonsten wird er durch übermässigen Verschleiss etwas früher im Motorhimmel landen.“ ■

Franz verwendet schon lange nur unlegiertes Motorenöl in seinen Steyr Traktoren, bei unserer Jenbacher-Gerätschaft wird es zukünftig ebenfalls so sein: Lokomotivgetriebe (JW8 – JW20) werden das dünnere *Addionol M30* erhalten, ebenso Motoren, die nur sporadisch und ohne Vorheizeinrichtung zum Einsatz kommen. Alle anderen JW-Einzylinder (mit Wasser-Vorwärmung) werden auf das Sommeröl *M50* umgelitert.



Archiv **WGB** Kaltstartversuche bei JW

Im Frühjahr 1959 testeten die AVL (*Anstalt für Verbrennungsmotoren List*) in Graz und die Jenbacher Werke das neue Kompressormodell, den luftgekühlten JW20KL (JW220KL).

Auch im Konstruktionsbüro der Jenbacher Werke machte man sich Gedanken über das Kaltstartverhalten und erarbeitete Vorschläge, wie das Starten bei niedrigen Temperaturen – speziell bei Handstart – zu verbessern wäre.

Allgemeine Richtlinien, denen bei allen JW-Motoren im Winter Beachtung geschenkt werden muss (Hand- und Elektrostart):

Zu zähes Schmieröl:

Falsches und/oder zu kaltes Motoröl.

Speziell bei den Kompressoren und beim M-Motor spielt die Viskosität des Schmieröls eine Hauptrolle, da ja zwei Kolben losgerissen und bewegt werden müssen; sehr wichtig beim KL, da die Möglichkeit einer Vorwärmung fast nicht gegeben war. 1960 rieten die Jenbacher Werke von Mehrbereichsölen (10W) „...aus verschiedenen Gründen...“ ab. Man schlug vor, das Motoröl abzulassen und in einem reinen Gefäss vorzuwärmen – speziell beim luftgekühlten Motor.

Zu geringe Starterleistung:

Die zu geringe Startleistung eines E-Anlassers ist in erster Linie auf die absinkende Kapazität der Starterbatterie bei zu niedriger Temperatur zurückzuführen.

Wichtig ist, dass die Batterien bestens gewartet sind und bei Kälte an einem warmen Ort gelagert werden. Eine zweite Batterie, die parallel geschaltet wird, kann bei schwierigen Fällen helfen.

Sehr hilfreich ist das händische Mitkurbeln, um Batterie und Starter zu entlasten.

Nicht nur Batterie und Starter, auch die anzuwendende Muskelkraft wurde in den Berichten der Jenbacher Werke beschrieben:

„... möglichst immer mit zwei Mann an der Kurbel starten ... Wir haben unsere Versuche mit immer wechselndem Personal durchgeführt, um etwa die gleichen Voraussetzungen wie in der Praxis zu schaffen.“

Zu starke Abkühlung der Verbrennungsluft während der Kompression:

Anwärmen der angesaugten Luft durch vorgehaltene brennende Lappen oder andere Einrichtungen (Lötlampenflamme auf den Ansaugstutzen gerichtet, nicht jedoch auf den Ölbadluftfilter!). ►

► Zwischen +15°C und +10°C wird der Handstart ohne Starthilfe sehr unsicher, unter +10°C unmöglich.

Die wassergekühlten Aggregate

- Richtige Anwendung einer Zündlunte (trocken; eventuell vorher zum Glimmen bringen)
- Ablassen des Kühlwassers und Einfüllen von möglichst kochend heissem Wasser. Bei sehr tiefen Temperaturen muss der Vorgang unter Umständen wiederholt werden.

Bei einer nachträglich eingebauten Wasservorwärmanlage erwärmt sich auch das Öl automatisch mit, die von uns (Archiv WGB) verwendeten Anlagen von Defa heizen das Wasser bis auf die optimale Temperatur von 80°C, schalten automatisch ab und erst wieder ein, wenn die Temperatur auf 70°C gesunken ist.

- Einfüllen von 1–2 cm³ dünnes Schmieröl in den Verbrennungsraum eines Zylinders bewirkt, dass das Öl den Kompressionsraum verringert und dadurch den Kompressionsdruck und die Kompressionstemperatur erhöht.
- Anwärmen der angesaugten Luft (siehe luftgekühlten Motor)

Luftgekühlter JW220KL ohne E-Starter:

Beim Hand- wie auch beim Elektrostart gelten die Massnahmen wie beim wassergekühlten Aggregat mit Ausnahme des Einfüllens von heissem Wasser. Das muss durch Vorwärmen der angesaugten Luft mit Hilfe besonderer Vorrichtungen ersetzt werden.

Ende der 1950er-Jahre wurden verschiedene in der Industrie erhältliche Starthilfen getestet, an Eigenkonstruktionen getüftelt und die Vor- und Nachteile der einzelnen Hilfen ermittelt:

„Startpilot“ von Procombur wurde damals nach Versuchen positiv bewertet, nachteilig war die Handhabung, da eine zusätzliche Person die Sprühflasche bedienen musste.

Zündel (Zündfix) hat beim luftgekühlten Aggregat keinen Sinn, da sie nur im Ansaugkrümmer untergebracht werden können und dafür haben sie zu wenig Heizeffekt; ehe die Luft in den Brennraum gelangt, kühlt sie am Ansaugkrümmer und den Ventilen wieder vollkommen ab.

Startlampen am Ansaugkrümmer, die nach erfolgreichem Motorstart leicht entfernt werden können, testete man in drei Ausführungen.

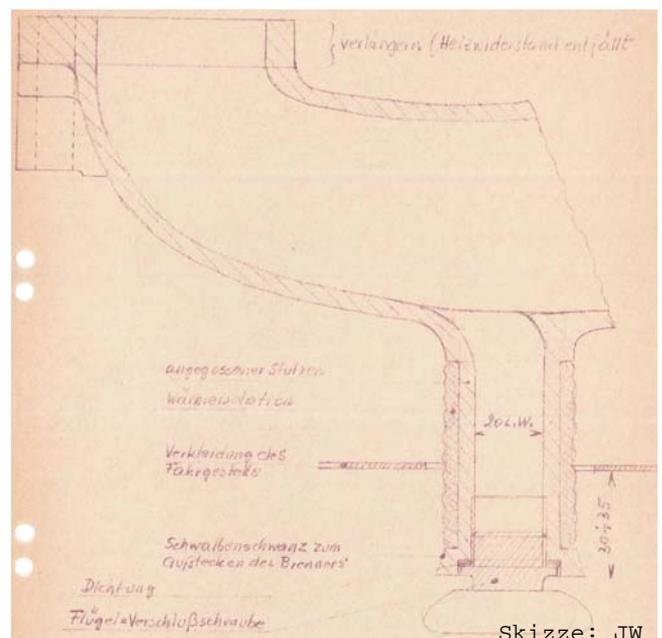
a) Trockenspirituss hatte den Nachteil, dass er schwer entzündbar ist und leicht auslöscht.

b) Petroleum brennt besser als Trockenspirituss, bei beiden Varianten war aber der Nachteil, dass die Konstruktion innerhalb der Verkleidung – noch dazu unterhalb des Dieseltanks – angebracht hätte werden müssen und grössere Änderungen an der Verkleidung nötig gewesen wären.

c) Benzin- oder Petroleumlampe, die in einer Bohrung in der Vorderwand des Ansaugkrümmers befestigt wird, überzeugte: Die Flamme brennt geschützt und ohne besondere Rußentwicklung ausserhalb der Verkleidung, daher wird nichts beschmutzt oder beschädigt.

Allgemeines:

- Bei Motoren mit E-Start mindestens eine Minute vorglühen, beim JW220KL mit Heizspirale mind. 1 ½ Minuten.
- Vor dem Anlassen den Motor mit der Handkurbel brechen, während des Startvorganges von Hand kräftig mitkurbeln.
- Das Entlasten des Motors ist von grosser Wichtigkeit; alle angeschlossenen Aggregate sollen soweit als möglich abgekuppelt werden. Bei Kompressoren sind die Auslasshähne des Behälters zu öffnen (bei Behältern, die ständig unter Druck stehen, die eingebaute Leitungsentlüftung öffnen). Bei Lokomotiven das Getriebe vollständig auskuppeln, also Leerlauf und Fahrtrichtungshebel auf 0-Stellung; nach dem Warmlaufen des Motors abschalten, Fahrtrichtungshebel einlegen und erneut starten. ■



Vorschlag zur Änderung des Ansaugstutzens beim JW20KL zur Anbringung von Startlampen. Unser luftgekühlter wird im Winter auf ähnliche Weise mittels Heißluftpistole problemlos gestartet

JW-Ersatzteile aus dem Waldviertel

Die Jahrhunderte alte Tradition des Metalldrückens in seiner ursprünglichen Form ist in Europa fast ausgestorben, umso wichtiger ist es – auch für Museen und Restauratoren – dieses Handwerk aufrecht zu erhalten und zu fördern.

Stets auf der Suche nach Betrieben, die Ersatzteile für die alte Gerätschaft produzieren, war es kein Zufall, auf den Metalldrückermeister *Rudolf Effenberger* in *Waidhofen/Thaya* (NÖ) zu stossen. Anfang des 20. Jhds. von den Vorfahren in Wien gegründet, übersiedelte Hr. Effenberger den Betrieb ins Waldviertel und stellt dort Teile

aus Metall her, die man ansonst meist vergeblich sucht.

Wir haben eine Kleinserie von Jenbacher Wassertank- und Sandkastendeckel in Auftrag gegeben, da diese bei vielen der Maschinen dem Rost zum Opfer gefallen sind. Ein JW-Originalersatzteil aus unserem Fundus hilft dem Meister, Neuteile mittels Modell, Drückstählen und natürlich – im wahrsten Sinne des Wortes – Fingerspitzengefühl zu fertigen. ■



Rudolf Effenberger erklärt gerne seinen Beruf

Lieferlisten Jenbacher Werke

<http://achristo.homepage.t-online.de/HerstJW.htm>

Andreas Christopher konnten folgende **Änderungen** für seine Lieferlisten übermittelt werden:

JW15

- 1101 52 24.03.52 500 B-dm JW15 15,00 3,13 TRÖCO/ Altersheim Wien-Lainz (**Ersatzteilsponder zerlegt**) (H), 89abg, 99abg / **07-2015 alle Teile an Privat (Wiederaufbau)**
- 1264 57 01.08.57 600 B-dm JW15 15,00 3,13 (CO2, E) MAGNESITWERK RADENTHEIN / **Gemeinde Breitenau a. H. (Denkmal), 2015 vh**
- 1311 59 08.10.59 600 B-dm JW15 15,00 3,13 ZIEGELWERK HANNAK, Breitenschützing/ ÖAMAG, Leogang/ Denkmal, **Bergbaumuseum Leogang 13vh / 07-2015 renoviert iE**
- 1430 66 500 B-dm JW15 15,00 3,13 ALTERSHEIM WIEN-LAINZ (I), 89iE, 99iE / **2014 MA48-Museum Wien (Denkmal)**

JW20

- 2231 59 30.10.59 600 B-dm JW20 20,00 3,80 (Stollen, Blech 3mm) MAGNESITW. HOCHFILZEN / **11-2015 iE (Stollen)**
- 2406 63 30.07.63 600 B-dm JW20 20,00 3,80 (CO2, 19,2 km/h) ÖSTERREICHISCHE DRAUKRAFTWERKE, Höhenbahn Reisseck, 86iE, 12vh, **25.08.2015 an Archiv WGB Industriegeschichte (WGB 55) iE**
- 2227 59 20.07.59 1435 B-dm DM20V5 20,00 3,80 (Fnr. 3.53.227) SALINE BAD AUSSEE, 89iE / **19.11.2015 ÖGEG Ampflwang**

DH40

- 3.274.04 83 28.04.83 600 B-dh DH40B6 40,00 6,00 (Fernsteuerung) ÖSTERREICHISCHE DRAUKRAFTWERKE, REISSECK-HÖHENBAHN, **11.08.2003 Umbau Motor Deutz BF4M (70kW 95PS), 12iE**

Archiv WGB Identifizierung von JW-Lokomotiven

Das Forschen nach alten vergessenen oder verschollenen Lokomotiven ist eine schöne, oft zeitraubende und anstrengende Tätigkeit, die aber auch wahnsinnigen Spaß machen kann. Das Auffinden und Begutachten der selbigen ist das Erfreulichste und der Lohn der Arbeit, wäre da nicht immer wieder der „Dämpfer“:

Das aufgefundene Objekt kann nicht sofort identifiziert werden, da wesentliche Teile, meist Typenschilder, fehlen – da fängt das Forschen von vorne an: bei JW-Dieselloks über die Bauart, spezifische Merkmale (Altersbestimmung anhand der Bauformen und verwendeten Materialien), das Getriebe und meist erfolgreich über den Motor.

Die Motorbauart und speziell die Motornummer hat schon so manche Gewissheit gebracht, andererseits geben die Erkenntnisse oft weitere Rätsel: Es gilt eine Lok zu identifizieren, deren Motor ursprünglich in einer anderen eingebaut war. Oft wurden in Betrieben mit mehreren Lokomotiven die Motoren zur Reparatur oder speziell zur Überholung ausgebaut und durch den nächsten einsatzbereiten Motor ersetzt; das hatte zur Folge, dass über die Jahre die Motoren innerhalb eines Betriebes von Lok zu Lok wechselten. Für die Forschungsarbeit nicht so problematisch, solange die Loks im Betrieb blieben. Kamen einzelne Lokomotiven zu neuen Besitzern, ist die Nachvollziehbarkeit meist schwieriger.

Zurzeit stehen 12 Loks der Klasse JW8 bis JW20 auf der Arbeitsliste, so zum Beispiel im Ofenbergstollen in Tirol: eine der zwei JW20 hat den Motor 5861 verbaut, dieser gehörte jedoch



Unbekannte JW20 im Ofenbergstollen auf Sohle 3

ursprünglich einer Lok, die heute bei Hans Grander (Kupferplatte Jochberg) im Einsatz ist.

Der Graphitbergbau Kaisersberg (Steiermark) hat eine JW15 und zwei JW20-Dieselloks im Einsatz, zwei weitere JW20 abgestellt (Denkmal bzw. Ersatzteilspeicher). Die Untersuchung der einzigen nicht identifizierten JW20 ergab, dass der eingebaute Motor einer anderen, noch im Einsatz stehenden Maschine, gehört. Das hat zur



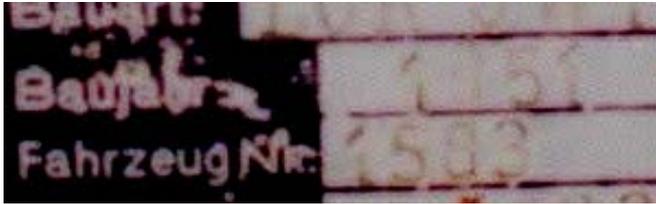
Folge, dass die anderen drei JW20 genauer begutachtet gehören, um zu einem Ergebnis zu kommen.

Relativ schnell gelöst wurde das Rätsel um Motor und Getriebe einer JW15 aus dem Geriatriezentrum am Wienerwald („Lainz“). Der übernommene Motor (+Getriebe) konnte der seit 2014 als Denkmal in Wien stehenden 1430/1966 zugeordnet werden. Welche Antriebseinheit in dieser Denkmallok verbaut ist, war für das „Projekt 1101“ von Interesse und siehe da: Motor und Getriebe stammen von der JW15 1101/1952, somit war die Aussage eines Kollegen aus Graz („Motor u. Getriebe wurden 2010 getauscht“) die einzig brauchbare und zielführende Spur. ▶



Lok JW15 1430/1966 mit Motor aus 1101/1952; im Zuge der Motoridentifikation wurden gleich Konservierungsarbeiten durchgeführt, um eine eventuelle Wiederinbetriebnahme zu erleichtern

► Noch interessanter ist die Arbeit, wenn bei einer Diesellok JW15 das Typenschild bereits in den Jenbacher Werken falsch gestanzt wurde: „JW15 1583/1951“ kann einfach nicht sein. Es gibt zwar dazu eine Theorie, die Bestätigung fehlt jedoch noch.



Bei den drei Jenbach Pony JW8 ex Ziegelwerk Volpe (Stmk.) ging es wieder kleine Schritte vorwärts: mit Hilfe von Ing. Kurdiovsky (FIM), Andreas Christopher und Markus Mandl konnten neue Fakten gesammelt werden.

Die Problematik:

- 3 Lokomotiven, unterschiedliche Bauepochen
- 5 verschiedene Motoren, einer davon der zerlegte Originalmotor der 240/1954
- 2 unterschiedliche Getriebebauformen
- 4 verschiedene Achsbauarten
- 2 verschiedene Bremsanlagen

Bei der FIM-Lok (Typenschild: 447/1963) passt der Motor nicht zum Baujahr, der eingebaute Motor ist älter – etwa 1960. Ebenso das Frontgitter, das jedoch keinesfalls original auf dieser Lok war: diese Lok hatte unter der roten Farbe eine äusserst seltene, wenn nicht einzigartige, Originallackierung auf Karosserie, Getriebe und Fahrgestell, der Motor war bei der Farbprobenentnahme nicht vorhanden; das Frontgitter jedoch war „JW-Einheitslackierung“.

Die auf Grund des im Archiv von Walter Weigl gefundenen Typenschildes als Nr. 240 geglaubte WGB 1 kann eigentlich nicht so alt sein, Achsenbauart („Übergangsachsen“ zweier Bauvarianten), Frontgitter und verbauter Motor deuten auf Baujahr 1963 hin, also auf Nr. 447!

Die nun als WGB 2 geführte grüne JW8 hatte früher einmal den Motor aus 1954 verbaut, wie am Typenschild der 240/1954 ersichtlich. Auch die Bremsanlage stimmt, lediglich das Frontgitter passt nicht zum Baujahr, ebenso die gefederte Hinterachse ist ein eindeutiger Hinweis auf „Weidenmix“ (es gab angeblich noch ein viertes Pony in den Volpe-Betrieben).

Egal, ob die richtigen FNR gefunden werden, vielleicht könnte ein Treffen der drei Loks schon im kommenden Jahr stattfinden – die FIM-Lok ist in Aufarbeitung, WGB 2 bekommt einen neuen Motor, WGB 1 ist betriebsbereit. ■



JW8 447/1963 (FIM), eine der drei Volpe-Loks



WGB 1 dürfte doch nicht die 240/1954 sein



Bei der WGB 2 deutet vieles auf die 240/1954 hin

Archiv **WGB** Transporte

Wenn schon mit dem Auto unterwegs und nicht mit der Bahn, dann sollten die Straßenkilometer auch richtig ausgenutzt werden. Bei allen unseren Fahrten wird versucht, von Kollegen und Museen benötigte Transporte zu berücksichtigen – macht Sinn und spart bei Anhängertransport noch dazu Treibstoff (Vmax. 80 statt 130 km/h).

Inzwischen Routine sind die Fahrten zwischen Wien und dem Inntal, je nach Bedarf wird die Route geplant; da ist es schon vorgekommen, dass Schwaz über Leoben, Tamsweg und den Hochkönig angefahren wurde.



3 Stk. GZW-Wagen von Wien nach Knappenberg

Ein Termin in Leoben und der Besuch bei Fam. Hohn im Grubenbahnmuseum Knappenberg (K) wurde mit der Abholung von drei Stück Tiefladewagen (Nr. 34, 44, 46) im Geriatriezentrum am Wienerwald (GZW) koordiniert, so kamen die drei Wagen nach Kärnten, am Rückweg hatten zwei SAKOG-Fahrzeuge genügend Platz. Schön, dass mit Nr. 46 der jüngste aller GZW-TL-Wagen (9. und letzte Lieferung Februar 1980) in ein Museum gekommen ist.

Das kleine SAKOG-Grubenwehr-Untergestell ist am Weg nach Leogang in der Stadt Salzburg ausgeladen worden.



SAKOG-Wagen von Knappenberg nach Salzburg



Steyr-Transport im Weinviertel

Traktorüberstellung: nach 5000 km hat der „neue“ Anhänger 2980 km-Tonnen auf den Achsen.

Im Zuge der Oberitalientour im November transportierten wir ein Objekt der Installation „Ladurners Erbe“ von Wien nach Bozen, das zur Restaurierung und für neue Pläne nach 31 Jahren in die Südtiroler Heimat zurückkehrte.

Bei der Fahrt zum Feldbahnertreffen in Oberösterreich blieb der Anhänger auf halbem Weg stehen; so gelangten ein GZW TL-Wagen (Nr. 23) und ein Ladegerät für die Akkulok ins Waldviertel, bei einer weiteren Fahrt 100 m Gleisjoche und anderes Bahnmaterial (1,9 t). ■



Waldviertel-Transporte

Verein Neue Landesbahn

Franz Ladner, Verein neue Landesbahn

Liebe Freunde der Landesbahn !

Das Jahr 2015 stellte für den Verein Neue Landesbahn, ähnlich wie das vorangegangene Jahr, große Herausforderungen in mehrerlei Hinsicht dar. Herausforderungen, die nach außen hin nur bedingt erkennbar waren.

Der de facto Nachfolger der ÖBB-Erlebnisbahn in der Ostregion, die Regiobahn LeiserBerge GmbH, absolvierte ihr erstes vollständiges Jahr und konnte gemeinsam mit dem Verein Neue Landesbahn sowie der Fa. Bahn im Film neben diversen erfolgreichen Themenfahrten den Betrieb am NostalgieExpress LeiserBerge zwischen Wien-Praterstern und Ernstbrunn durch Stellung von Rollmaterial und Personal zur Kundenbetreuung zur vollen Zufriedenheit des Reisepublikums sicherstellen.

Nicht nur das, es durften sogar auch bei "lediglichen" Dieselmotoren deutliche Fahrgastzuwächse gegenüber ÖBB-Zeiten und mehrmals 3-stellige Passagierzahlen festgestellt werden, was nicht zuletzt für die erbrachte Qualität spricht, die in der Regel weiterkommuniziert wird.

Das Highlight war natürlich der Dampfzug mit **416** Fahrgästen am 12. September 2015!

Auf unserer zweiten "Hausstrecke", der Zayatalbahn zwischen Mistelbach Lokalbahn und Hohenau wurden ebenfalls erfolgreiche Sonderfahrten geführt. Trotz der Freude über den am 8. Dezember beim Nikolo-Dampfzug verzeichneten Fahrgastrekord von **342** Reisenden hing ein trauriger Schatten über der Veranstaltung: Da diese Strecke mit Ablauf des 12.12.2015 offiziell seitens der ÖBB Infrastruktur AG eingestellt wurde, war dieser Zug somit der letzte Sonderzug im Zayatal...

Der Verein Neue Landesbahn ist jedoch bemüht, gemeinsam mit den Anrainergemeinden die Strecke, durch Übernahme durch einen Gemeindeverband von den ÖBB und Umwidmung als Anschlussbahn, so lange es möglich ist zu erhalten und die touristischen Aktivitäten auf der Zayatalbahn sogar noch auszubauen. Die nächsten Monate werden zeigen, ob es gelingt, insbesondere eine finanzielle Annäherung bzw. Einigung über den Übernahmepreis zu erzielen.

Eine weitere Herausforderung stellte 2015 das Umfeld des Zayataler Schientaxi dar. Bedingt durch die Umfahrung Mistelbach und die bekannten Umstände in dieser Causa wurde nach anfänglichen Querelen hinsichtlich Zugang zur alten Haltestelle nunmehr eine neue Endstelle in unmittelbarer Nähe des Kreisverkehrs nächst des Einkaufsmarktes Interspar errichtet.

Seitens der für den Bau der Umfahrung zuständigen Baufirma wurde ein asphaltierter Bahnsteig samt Lichtmast errichtet, der künftig auch einen Abend- bzw. Nachtbetrieb ermöglichen wird.



Dampfzug am 12.09.2015 (Foto: © M. Minibauer)

Seitens eines Vereinsmitgliedes wurde zudem das Fundament für eine Haltestellen-Hütte vorfinanziert.



Hier entsteht die neue Haltestelle des Zayataler Schientaxis (Foto: © Ladner)

Leider meinte es die Behörde mit dem Schutz des Wildes vor dem Autoverkehr (oder umgekehrt) sehr gut und bescherte uns neben der Haltestelle eine umfangreiche Einzäunung des Haltestellenbereiches.

Der Betrieb am Schientaxi selbst gestaltete sich aufgrund vermehrter Charterfahrten von Wiener Schulen ins MAMUZ Asparn äußerst erfolgreich, sodass die wetterbedingt schwachen, planmäßigen Betriebstage im Sommer (Hitze) bzw. Herbst (Schlechtwetter) vollständig ausgeglichen werden konnten.

Zudem gewannen wir wieder neues, motiviertes Personal, mit dem wir unsere Ressourcen deutlich steigern konnten.

Neue, interessierte Kollegen sind im Übrigen immer gerne gesehen !

In diesem Sinne wünscht euch der Verein Neue Landesbahnen schöne und besinnliche Feiertage, bedankt sich für die Treue zum Verein sowie für die Teilnahme an der einen oder anderen Veranstaltung und freut sich, den einen oder anderen von euch 2016 wieder auf den Schienen des Weinviertels begrüßen zu dürfen.

Dipl. Ing. Franz Ladner
www.landesbahn.at ■

KULTUR NIEDERÖSTERREICH **Holzoberflächenbehandlung nach historischem Vorbild**

Ein Praxiskurs des Museumsmanagement Niederösterreich

Manfred Böckl

Fast alle Museen und Sammlungen beherbergen Gegenstände aus bzw. mit Holz, das auf jeden Fall gepflegt werden muss – richtig gepflegt. Viele der Objekte bedürfen einer Reparatur oder Restaurierung, auf jeden Fall der richtigen Konservierung.

Ich durfte den Kurs des Museumsmanagement Niederösterreich im Museumsdorf Niedersulz unter der Leitung von Peter Huber besuchen und war wirklich erstaunt, was es an Möglichkeiten der Holzbehandlung gibt, warum mit welchen Substanzen Holz früher behandelt wurde, welche Mittel selber hergestellt werden können und wie diese richtig eingesetzt und verarbeitet werden.



Zwei Kastenteile haben wir zur Demonstration und Übung unterschiedlich behandelt

Die Theorie kam während der Praxisübungen nicht zu kurz, gezeigt bzw. besprochen wurden die Möglichkeiten und Unterschiede des Ölens, Wachsens, Beizens, Polierens, Lasierens und Lackierens.

An Teilen von Möbelstücken konnten wir verschiedene Stoffe, Werkzeuge und Techniken ausprobieren. Da bei der klassischen Oberflächenbehandlung kleine Fehler noch stärker sichtbar werden, zeigte Peter Huber, warum z. B. die Vorbehandlung mit Hobel und Zieh Klinge dem Schleifpapier vorzuziehen ist. Für mich persönlich war die Schellackpolitur die „Königsklasse“ der Oberflächenbehandlung. Ich denke, wer die Herstellung von Schellack und Polierballen, den Sinn der Vorbehandlung und der einzelnen Poliergänge kennt (nicht unbedingt beherrscht), versteht erst den richtigen Umgang mit Holz, egal, ob lackiert, gebeizt oder geölt.

Ein wichtiger und interessanter Teil des Kurses war die Herstellung von Farben, z. B. Milch- und Kaseinfarben, die jeder Restaurator für Möbel mit Bauernmalerei benötigt.



Herstellung von Leinölfarbe: Farbpigmente und Leinölfirnis werden mit dem Läufer angerieben



Mit einfachen Mitteln aus der Küche werden Lasuren, Farben und Leime hergestellt



Peter Huber gibt Antwort auf all die Fragen, die während des Kurses automatisch anfallen

Mit einfachen Mitteln ist es möglich, qualitativ hochwertige Produkte herzustellen, die in keinem Heimwerkermarkt gekauft werden können. Das vermittelte Wissen hilft, geplante Arbeiten besser zu beurteilen, vorzubereiten und ein zufriedenstellendes Ergebnis zu erzielen.

Die angebotenen Kurse sind wirklich zu empfehlen, das Kursprogramm für 2016 steht bereits fest: www.noemuseen.at ■

Initiative Denkmalschutz

23. Jänner 2016

Wiener Burgtheater –Blick hinter die Kulissen

Karl Heindl gilt als der Kenner des Hauses und wird mit uns das größte deutschsprachige Sprechtheater erkunden. Diese Erkundungstour führt Sie nicht nur in die Porträtgalerie, den Bühnenraum und den Keller, sondern unterirdisch bis in den Volksgarten. Nehmen Sie sich bitte Zeit!

Ort: Bühneneingang Löwelstraße,
gegenüber der Tankstelle, 1010 Wien

Zeit: 23.01.2016, 10:00 Uhr

Anmeldung erforderlich,

Führungsbeitrag: EUR 16,50 / 30,50

13. Februar 2016

Palais Erzherzog Ludwig Viktor

Das 1863-1866 nach Plänen von Heinrich von Ferstel für den jüngsten Bruder des Kaisers errichtete Palais war das erste am Schwarzenbergplatz und eines Mitglieds des Kaiserhauses an der Ringstraße. 1910 an den „Militärwissenschaftlichen und Casinoverein“ übergeben, dient der fast 12 Meter hohe Festsaal heute dem Burgtheater als Probebühne und Spielstätte, wozu uns Bettina Müller Interessantes berichten wird.

Ort: Schwarzenbergplatz 1, 1010 Wien

Zeit: 13.02.2016, 10:00 Uhr

Anmeldung erforderlich,

Führungsbeitrag: EUR 16,50 / 30,50

11. März 2016

Führung durch das Hotel Imperial

Das 1863-65 für den Herzog von Württemberg errichtete Palais wurde 1873 als Hotel für die Wiener Weltausstellung eröffnet und 1928 um 2 Etagen aufgestockt. Es war nicht nur das Gästehaus des Kaisers, sondern auch danach das „erste Haus am Platz“ und als solches für die Erfüllung der ausgefallensten Wünsche seiner Gäste bekannt, wie uns Michael Moser, langjähriger Chefconciere bei dieser Führung berichten wird.

Ort: Kärntner Ring 16, 1010 Wien

Zeit: 11.03.2016, 15:30 Uhr

Anmeldung erforderlich,

Führungsbeitrag: EUR 10,- / 24,-

www.initiative-denkmalschutz.at

Archiv WGB Industriegeschichte - Der Verein

Das **Archiv WGB** verwaltet Fahrzeuge und Gerätschaften sowie Werkstatteinrichtungen und speziell Archivmaterial verschiedener Eigentümer (neben den eigenen).

Die Namensgebung „WGB“ führt auf die private „**WGB – Weigl's GartenBahn seit 1968**“ des leider verstorbenen Hrn. **Walter Weigl** zurück. Dessen Garten-, Feld- und Hausrollbahnmaterial sowie das umfangreiche Archivmaterial (Autobus, Strassenbahn, Eisenbahn – national und international) waren ausschlaggebend, diesen Verein zu gründen, um das Vermächtnis sowie die zwischenzeitlich und weiter angesammelten Objekte und Archivmaterialien gesichert zu sehen; eine engere Zusammenarbeit mit Museen und Sammlungen ist gegeben.

Der Verein beschäftigt sich mit der Entwicklung der österreichischen Industrie und Technik des 20. Jahrhunderts, z. B.:

- Hausroll-, Klein- und Industriebahnen,
- Industrieanlagen, -maschinen und -bauten,
- Bergbauanlagen ober- bzw. untertage,
- Schiff- und Luftfahrttechnik,
- Architektur und Ortsbild,
- Tradition und Traditionsbewusstsein.

Die Tätigkeit des Vereines, der keinen Gewinn anstrebt, dient ausschließlich der Förderung gemeinnütziger Zwecke.

Archiv - Grundlagen:

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.

Restaurierung - Grundlagen:

Zur Qualitätssicherung werden die Grundlagen und Bedingungen der **ISO-9001-Zertifizierung** angewandt (das Archiv WGB ist aus Kostengründen jedoch nicht ISO-9001 zertifiziert), weiters wird nach **ICOM-Normen** (International Council of Museums) vorgegangen.

Wir sind auch 2016 Mitglied:



Sie möchten unser [Infoblatt](#) regelmässig und kostenlos per E-Mail erhalten?

Einfach anmelden unter:
info@hausrollbahn.at