Infoblatt Nr. 15
27. August 2015

Archiv WGB Industriegeschichte

LEOGANG:
Lok JW 15 fährt wieder

LIGURIEN:
Miniera di Molinello

BANSKA ŠTIAVNICA:
13. Erbe Symposium

Neu im Archiv

Bücher, die zur Konstruktion von Schiffsmotoren Voraussetzung waren:

Vorschriften für Klassifikation und Bau der Maschinenanlagen von Seeschiffen, 1953

Vorschriften und Bestimmungen über Bau und Klassifikation von stählernen Schiffen, 1957

Vorschriften für Klassifikation und Bau von stählernen Seeschiffen, Ausg. 1967, Band II

Vorschriften für Klassifikation und Bau von stählernen Seeschiffen, Ausg. 1970, Band III

Vorschriften für die Klassifikation und den Bau von stählernen Seeschiffen, 1956

Vorschriften für Klassifikation und Bau von stählernen Binnenschiffen, 1956

Vorschriften für Klassifikation und Bau von stählernen Binnenschiffen, 1969

Rules for the construction and classification of steel ships, 1969

Rules for the construction and classification of ships, 1973

Rules and regulations for the construction and classification of steel vessels, 1958

Rules and regulations for the construction and classification of steel vessels, 1969

Rules and regulations for the construction and classification of steel ships, 1963, Metric edition

Rules and regulations for the construction and classification of steel ships, 1967, Metric edition

Rules for the classification and construction of sea-going steel vessels, 1959

Rules for building and classing steel vessels, 1959

Rules for building and classing steel vessels, 1962

Type approved products machinery and equipment for piping systems, 1974

Type approved products machinery and equipment for piping systems, 1977

Type approved products machinery and equipment for piping systems, 1978

Appendix to rules for welding, 1973

Construction and periodical survey of steam and internal combustion machinery installations, 1954

List of certificates of approval issued for materials and equipment, 1983

Regulations respecting the construction of machinery of steamships, 1955

Regalomento per la classificatione, 1954

Regolamenti per la costruzione e la classificazione delle navi, 1970, Vol. II

Regolamento per gli apparati motori e macchinari in genere, 1954

HOTEL RESTAURANT HAAS ***

Familie Haas
Hotel Restaurant Haas
Neumühlenstraße 6
A-4843 Ampflwang/Oberösterreich
+43 7675 2270
+43 699 18168120
info@hotel-haas.at

Impressum:

Archiv WGB
Verein zur Dokumentation österreichischer Industriegeschichte

Post: Weißenwolffg. 41, 1210 Wien, Tel: +4369912771157
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.

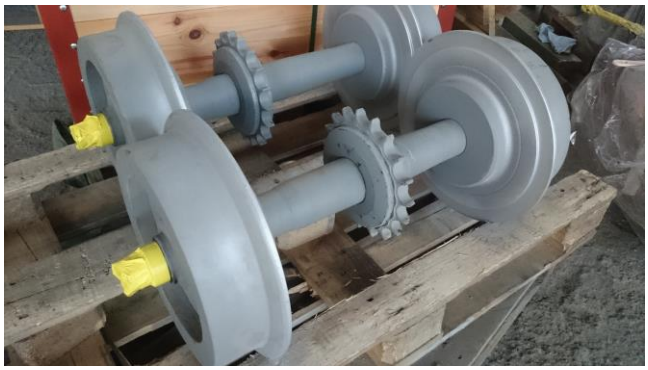
Mitgliedschaft bei
Museen und Sammlungen Niederösterreich

MUSEUMSMANAGEMENT
Niederösterreich
KULTUR.REGION.NIEDERÖSTERREICH

Aufarbeitung WTK-Lok WGB 52

Unsere JW20 2557/1970 ex SAKOG/ex WTK wartet auf neue Bremsklötze, bevor Achsen und Bremsmechanik wieder eingebaut werden.

Der Rahmen im grundierten Zustand, zwischenzeitlich RAL 9005 lackiert

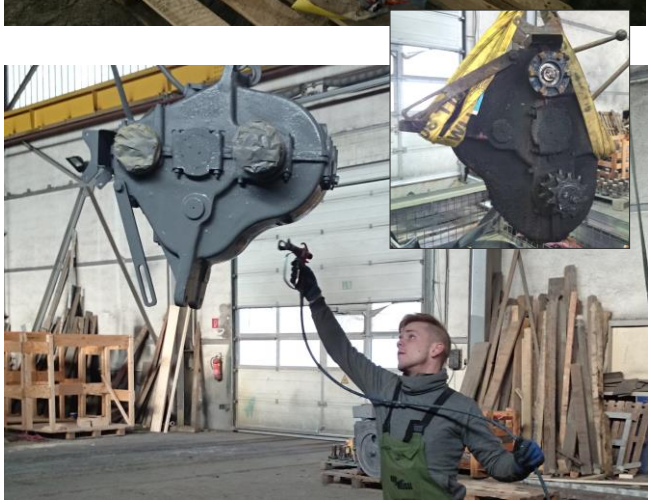


Die Achsen sind nicht auf den Stand der Auslieferung (SAKOG, 600mm) rückgespurt, sondern behalten 580 mm; das Stichmass wurde auf 535 mm geweitet.

rechts: Zwei der Kugelpendellager waren festgefahren, die Lagerwaschmaschine leistete Abhilfe; alle Lagergehäuse wurden neu eingedichtet (Simerringe)

Unten: Rahmen-Kleinteile beim Lackieren

Der Motor wird in den Wintermonaten in Angriff genommen, die Kurbelwelle ist ausserhalb der Toleranz und muss überarbeitet oder ersetzt werden.



Pfusch ist nicht geduldet: bevor auf Motor oder Getriebe gearbeitet wird, müssen die Gehäuse gestrahlt und nach Hersteller-angaben wieder beschichtet werden

Neuzugang Jenbach Pony WGB 2

Zu unserem Jenbach Pony, das seit 1981 bei der WGB fährt, gesellte sich im Juni 2015 die Schwestermaschine aus dem *Ziegelwerk Volpe (Weiz/Stmk.)*. Die Diesellok mit der Inv.-Nr. *WGB 2* hatte bereits einen Tauschmotor (Standmotor), der aber bei der Inspektion durch *Koll. Leo* ein katastophales Zeugnis ausgestellt bekam: *Ventile eingelaufen, Einspritzpumpe steckt, Kolbenringnuten ausgeschlagen, Büchse schleifen oder neue Büchse, Ölpumpe fördert nicht, Pleuellager abgeschliffen, Kurbelwelle abgeschliffen*.
Dieser ausgebaute Motor (Nr. 792 !) ist zwischenzeitlich eingemottet und wird zu einem späteren Zeitpunkt bearbeitet, das Pony bekommt einen jüngeren Tauschmotor.
WGB 2 ist zwischenzeitlich teilrestauriert, undichter Wasser- und Dieseltank repariert, fehlende Schutzbleche in Produktion und wird zusammengebaut, wann immer gerade Zeit bleibt. ■

Untergestell WGB 2 (im Vordergrund)

Aufarbeitung WGB 51

Der WTK-Mannschaftswagen hat nach dem Sandstrahlen die Lackiererei verlassen und steht vor dem Zusammenbau.

Die Federpuffer wurden gängig gemacht, Sitzhölzer nachgebaut, nach Unterlagen der Krankenliege wird in Archiven gesucht. ■

WGB 51 sandgestrahlt und grundiert

Endlackierung Karosserie RAL 1023

Gelb-Unteranstrich

Erste Anprobe der neuen Sitzhölzer

Bergbau- und Gotikmuseum Leogang

Diesellok JW15 reaktiviert

Foto: © Knappschaft Leogang

JW15 Nr. 1311 im Jahr 2005 am Lagerplatz

Im Mai 2005 fiel uns bei einem Spaziergang in *Leogang* (Land Salzburg) eine Jenbacher Diesellok vom Typ JW15 auf. Die Lok stand gleislos mit anderem Bergbaugerät frei zugänglich am Lagerplatz eines Sägewerks, war aber, soweit ersichtlich, fast komplett. Am Gemeindeamt teilte man uns mit, dass geplant sei, sie vor dem Mundloch des Leoganger Schaubergwerks aufzustellen. Einige Jahre später – die Geräte wurden etwas umgestellt und teilzerlegt – fehlten bereits Lichtmaschine und andere Kleinteile.

Im Sommer 2013 war es dann soweit, die JW15, der Eimco-Überkopflader und eine Kipplore übersiedelten; nicht, wie Jahre zuvor angedacht zum Schaustollen, sondern vor das *Bergbaumuseum Leogang*. ►

Ernst Lerchl, Georg Arnold, Sebastian Wörter

Im Herbst 2013 wurde in Gesprächen mit *Prof. Hermann Mayerhofer* (Kustos Bergbau- und Gotikmuseum Leogang) und *Sigmund Riedlsperger* (Obmann Knappschaft Leogang) beschlossen, die Diesellok wieder betriebsfähig zu machen. Die Arbeiten sollen von Mitgliedern der Knappschaft bewerkstelligt werden, das *Archiv WGB* Hilfestellung leisten.

Die Art und der Umfang der Renovierung wurde diskutiert, feste Vorgaben beschlossen: das äussere Erscheinungsbild der Lokomotive soll soweit möglich erhalten bleiben, konservierende und speziell sicherheitsrelevante Massnahmen durchgeführt werden. Die Museumsleitung bestand auf einer ausführlichen Dokumentation nach den Richtlinien des Internationalen Museumsrats (ICOM).

Die Erstbesichtigung und Begutachtung der Maschine war am 21. Sep. 2013, weitere Besprechungen im November folgten und im Jänner 2014 wurden die ersten Teile zur Aufarbeitung nach Niederösterreich mitgenommen.

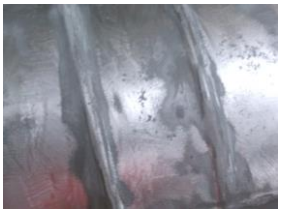
Motorrevision in Hochfilzen Foto: © S. Wörter

Die Lok kam zur RHI nach Hochfilzen, wo die Probleme mit dem steckenden Getriebe und dem blockierenden Motor unter Dach in Angriff genommen werden konnten (wann immer auch Zeit dafür war).

Georg Arnold, RHI Werk Hochfilzen

Unter der Führung von *Sebastian Wörter*, Betriebsaufseher Bergbau Hochfilzen, und *Georg Arnold*, ehemaliger Leiter der Schlosserwerkstatt, wurde die JW15 von Grund auf renoviert. Die Vorteile im Werk Hochfilzen lagen auf der Hand: funktionierende Infrastruktur (Halle, Werkstatt, Ersatzteile) und – das war wohl das Wichtigste – die Erfahrung aus Jahrzehnte langem Umgang mit den Jenbacher Loks als tägliches Arbeitsgerät.
So überarbeitete man die festgefressene Bremsanlage, das Getriebe, den Motor und die komplette Elektrik; einzelne Teile wurden in Niederösterreich renoviert.

Als Beispiel für vorbeugende Konservierung (ICOM 2.23) die Aufarbeitung des Tanks nach WGB-Arbeitskarten AK402ff: Grundreinigung, entfettet, gestrahlt, Materialschwund und Undichtheiten repariert (Epocast 1636), grundiert (DeSoto *PR-143*), Tankversiegelung (*Kreem*®) aufgetragen und fluidresistent lackiert (*DeSoto Serie CA-8000*). Erst nach dieser vorbeugenden Konservierung erfolgte die optische Anpassung an das Objekt (JW15); ähnliche Vorgangsweise erfuhren Ölbadluftfilter und Plattenspaltfilter. ►



Fehlende Ersatzteile wie Lichtmaschine und Regler kamen aus Stainz (ein Dank an *Markus Mandl*) und wurden wie alle unsere Starter und Lichtmaschinen bei *KGS-Kaufmann* in Graz aufgearbeitet, Dichtungen für den Motor, neue Sitzhölzer, neue Einspritzdüse und Glühkerze stammten aus unserem Fundus, Kühler und Starter besorgten die engagierten Mitarbeiter der *Knappschaft Leogang*.

Für den neuen Starter fand die Mannschaft der Restauratoren eine gelungene Lösung, diesen vor Umwelteinflüssen und Langfingern zu schützen:

Daten der Lok:
Type: JW15 (G)
FNR: 1311
Bauj.: 1959
Spur: 600 mm

Eine Verkleidung aus Stahlblech, optisch dem Gesamtbild des Objekts angepasst, umhüllt den Starter, die neuen Kabel werden noch später in einem Schutzkanal geführt.

Die Lokomotive ist soweit einsatzbereit, Nacharbeiten sind noch durchzuführen, ebenfalls wird in den kommenden Jahren eine neue Zylinderlaufbuchse fällig. ►

Bergbau- und Gotikmuseum Leogang

Nehmen Sie sich Zeit und tauchen Sie ein in die Zeit des Mittelalters. Erleben Sie die spirituelle Alltags- und Glaubenswelt der mittelalterlichen Knappen im ehemaligen Bergverwalterhaus, das 1992 zum Museum umfunktioniert wurde.

Die weltweit einzigartige Sammlung von gotischen Heiligenfiguren aus dem gesamten Alpenraum ist das Herzstück im unterirdischen Museumsanbau. Die Gesichter der Heiligen erzählen dem Museumsbesucher Geschichten von den Hoffnungen, aber auch den Leiden der Knappen. Schauen Sie genau hin, lassen Sie sich berühren.

Jedes Jahr gibt es eine Sonderausstellung zu bestaunen.

info@museum-leogang.at *www.museum-leogang.at*

Am Sonntag, den 26. Juli 2015 wurde ein wunderschönes Fest zu Ehren der Hl. Anna gefeiert und die Jenbacher Diesellok vor den Gästen offiziell wieder in Betrieb genommen. ■

Foto oben: Präsentation der Jenbacher Lok durch die Knappschaft Leogang
rechts: Obmann Sigmund Riedlsperger
unten li.: Lokführer Ernst Lerchl auf seinem ehemaligen Arbeitsgerät mit Sebastian Wörter
unten re.: Ernst Lerchl und Walter Bayer

Archiv WGB Industriegeschichte Lieferlisten Jenbacher Werke

Durch das Studium neuer Unterlagen konnten *Andreas Christopher* 2014 folgende Änderungen für seine Lieferlisten übermittelt werden *):

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

JW8

51 50 17.05.50 500 B-dm JW8 8,00 1,20 SCHWEIZ / Schlatter, 4333 Münchwilen, 1983 vh (Motortausch)
425 61 04.09.61 600 B-dm JW8 8,00 1,20 (CO2, E. kompl., 8 km/h) ITALIEN Miniera di Gambatesa, 2014 vh
534 75 02.10.75 600 B-dm JW10A 10,00 1,20 (CO2, Dach, Blech 5mm, E, rostfrei) Rudis, München, DEUTSCHLAND
535 76 02.07.76 600 B-dm JW10A 10,00 1,20 (CO2, E Start) Gönen Sebepli, Istanbul TÜRKEI
536 77 07.05.77 600 B-dm JW10A 10,00 1,20 (CO2, E, rostfrei) Bergbauschule BOLIVIEN

JW15

1077 51 13.06.51 850 B-dm JW15 15,00 3,13 (CO2) AUSTRALIEN 2013 vh. (Toowoomba, Queensland, Australia)
1289 58 16.12.58 600 B-dm JW15 15,00 3,13 (CO2, E o. B.) ITALIEN 2015: Miniera di Molinello, abgestellt
1636 76 25.11.76 600 B-dm JW15 15,00 3,13 Guthrie, SINGAPUR
1637 76 25.11.76 600 B-dm JW15 15,00 3,13 Guthrie, SINGAPUR
1640 bis 1647 und 1677 bis 1696
… … … … 600 B-dm JW15 15,00 3,13 Guthrie, SINGAPUR

JW20

2128 54 13.04.54 600 B-dm JW20 20,00 3,80 (Dach) MESSE LÜTTICH / De Bruyne Openbare Werken, Hamme (B) / Decauville Spoorweg Museum – DSM
2459 65 B-dm JW20 20,00 3,80 (FNr. 354.459) UHB, Uddeholms AB, Persbergs Gruve AB, Persberg, 75iE/ 1980 an Granbobanan, Mattmar / 1992 Ohs Bruks Järnvägs Museiförening
2539 75 16.12.75 600 B-dm JW20GS 20,00 3,80 (FNr. 3.51-539, schlagwettergeschützt) Sodaso, Sarajevo, JUGOSLAWIEN
2552 69 B-dm JW20 20,00 3,80 Miniera Funtana Raminosa, Sardinien, Italien, 13vh
2557 70 600 B-dm JW20 20,00 3,80 SALZACH-KOHLE/ 1981 Umb. 580 mm, an WTK, Hinterschlagen, 87iE/ Erlebnis Bergbau Hinterschlagen Herndlbauer GmbH, 06vh/19.07.2014 an Privat [Böckl] (WGB 52)
2594 76 11.06.76 600 B-dm JW20 20,00 3,80 (CO2, E) Kömür, Ankara/TÜRKEI
2595 76 11.06.76 600 B-dm JW20 20,00 3,80 (CO2, E) Kömür, Ankara/TÜRKEI
2596 76 20.12.76 600 B-dm JW20 20,00 3,80 RUDNAP, Belgrad/JUGOSLAWIEN
2598 77 04.10.77 500 B-dm JW20 20,00 3,80 (CO2, rostfrei) Pazifikmesse LIMA
2599 77 04.10.77 500 B-dm JW20 20,00 3,80 (CO2, rostfrei) Pazifikmesse LIMA
2600 76 28.06.76 630 B-dm JW20GS 20,00 3,80 (FNr. 3.51-600, schlagwettergeschützt) Theno-Implex, Ljubljana, JUGOSLAWIEN
2601 76 28.06.76 630 B-dm JW20GS 20,00 3,80 (FNr. 3.51-601, schlagwettergeschützt) Theno-Implex, Ljubljana, JUGOSLAWIEN
2602 77 25.05.77 600 B-dm JW20GS 20,00 3,80 (FNr. 3.51-602, schlagwettergeschützt) Omnicommerce, Belgrad, JUGOSLAWIEN,
2603 77 02.11.77 600 B-dm JW20 20,00 3,80 (E) Mtallindustrie Athen, GRIECHENLAND
2623 77 10.11.77 500 B-dm JW20G 20,00 3,80 (FNr. 3.64-623, Grube) Sozd Papir, Ljubljana, JUGOSLAWIEN

*) Änderungen und Ergänzungen beruhen immer auf Fakten (Provenienzforschung)

JW200:

3.558.149 62 1435 B-dh DH200B28 200,00 28,00 ÖBB 2060.86, Eisenbahnmuseum Straßhof 2014 vh

JW100

3.304.561 62 04.01.63 1435 B-dm DM100V20 100,00 20,00 ELEKTRODENWERK HOFFMANN, STEEG-GOSAU (2) Mot.-Nr.: 1639A, 87iE/ SGL Carbon GmbH & Co., Elektrodenwerk, Steeg (2), 99iE

JW600

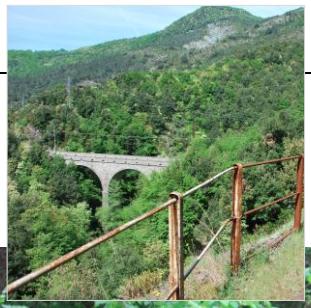
3.662.022 60 ~~.12.60~~ 03.10.60 1435 C-dh DH600C48z 600,00 48,00 VÖEST, LINZ (603.01), Mot.-Nr. 1129A
3.662.023 60 ~~.12.60~~ 27.12.60 1435 C-dh DH600C48z 600,00 48,00 VÖEST, LINZ (603.02), Mot.-Nr. 1147A
3.662.044 62 ~~.01.62~~ 03.03.61 1435 C-dh DH600C48z 600,00 48,00 VÖEST, LINZ (603.03), Mot.-Nr. 1162A
3.662.046 61 30.06.61 1435 C-dh DH600C48z 600,00 48,00 VÖEST, LINZ (603.04), Mot.-Nr. 1168A
3.662.048 61 29.12.61 1435 C-dh DH600C48z 600,00 48,00 VÖEST, LINZ (603.05), Mot.-Nr. 1172A
3.662.049 61 29.12.61 1435 C-dh DH600C48z 600,00 48,00 VÖEST, LINZ (603.06), Mot.-Nr. 1173A
3.662.051 62 26.02.62 1435 C-dh DH600C48z 600,00 48,00 VÖEST, LINZ (603.07), Mot.-Nr. 1174A
3.662.063 67 24.07.67 1435 C-dh DH600C48z 600,00 48,00 VÖEST, LINZ (603.10), Mot.-Nr. 5032B
3.662.065 68 28.02.68 1435 C-dh DH600C48z 600,00 48,00 VÖEST, LINZ (603.11), Mot.-Nr. 5034B
3.662.066 68 02.04.68 1435 C-dh DH600C48z 600,00 48,00 VÖEST, LINZ (603.12), Mot.-Nr. 5035B
3.662.067 70 22.12.70 1435 C-dh DH600C48z 600,00 48,00 VÖEST, LINZ (603.13), Mot.-Nr. 5013B

JW1500:

3.787.006 bis 3.787.013 … ÖBB 2043.05 – 12 (Nachbau 3.786, Getr. L830, alter Motor)
3.788.014 bis 3.788.015 … ÖBB 2043.13 – 14 (Getr. L830, neuer Motor)
3.789.016 bis 3.789.035 … ÖBB 2043.15 – 34 (Getr. L720, neuer Motor)

JW-Schienenbusse:

1081.05 65 16.08.65 1435 A-A-dm VT98 300,00 ÖBB 5081.15, + 01.09.92 … Eisenbahnmuseum Straßhof 2014 iE



Miniera di Molinello

Ligurien

Vom Städtchen *Sestri Levante* (*Golf von Tigullio*) führt die Strada Provinciale SP88 zum *Val Graveglia*, dort fährt man die SP26 Richtung Osten: Bergbaurelikte aus Vergangenheit und Gegenwart links und rechts der Strasse, das Tal ist sozusagen „gefüllt“ mit Bergbau aller Epochen. Es gibt aktiven Bergbau (Obertag), die Altbauten sind in den Wäldern und Nebentälern zu finden. Das Gebiet gehört zum *Parco Naturale Regionale dell' Aveto*; die Verwaltung des Naturparks hatte ein Projekt gestartet, die verlassenen Gruben – soweit möglich – für Besucher instand zu setzen. Leider wurde mit der Beendigung des Bergbaus in *Gambatesa* auch das dortige Besucherbergwerk geschlossen. An einer Wiedereröffnung wird zwar gearbeitet, kann aber noch etwas dauern.

Von Koll. *Sven Kästner* inspiriert, besuchten wir im Mai 2015 die *Miniera di Molinello*, um endlich die drei Jenbacher Lokomotiven zu besichtigen.

Man findet die Stollen am Weg Richtung Osten, vorbei an der Abzweigung Zerli, gleich nach der Brücke *Lagoscuro* abseits der SP26 auf der rechten Seite.

Der erste Marsch führte uns hinunter in die Schlucht zum ehemaligen Ladeplatz, wo nach wenigen hundert Metern das ersehnte Mundloch wartete. Die Blechhütte stand noch und beherbergte Maschinenteile aller Art, so auch Karosseriereste aus Jenbach. ►

Vorglühen bzw. Hupen ist nicht mehr möglich

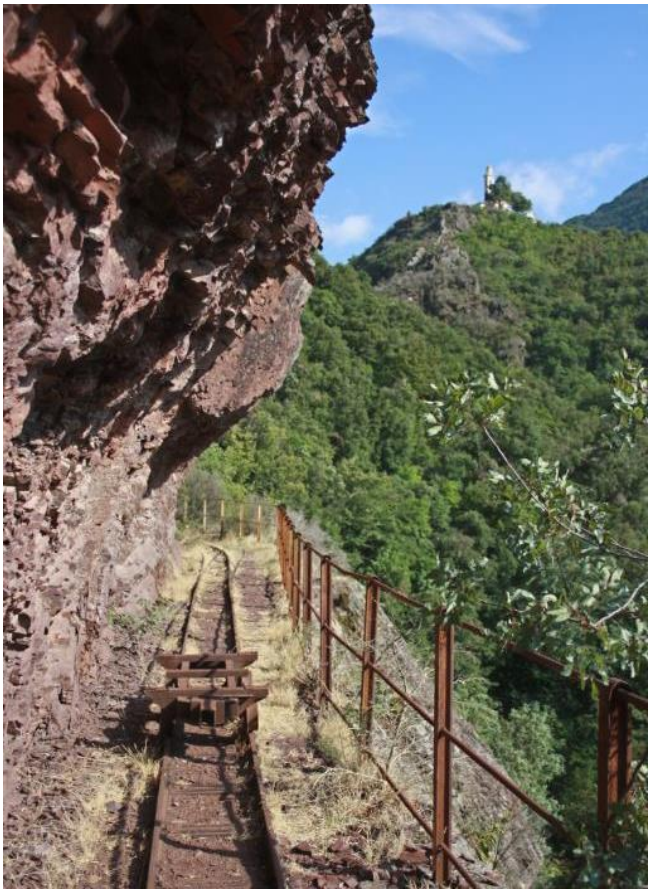
Die JW15, FNr. noch unbekannt, ohne Getriebe und Karosserieteile

Im Stollen selbst war die Hauptstrecke gut bewettert und die zwei Jenbacher Loks schnell gefunden: eine JW20 (grün) und eine JW15 (gelb); hinter der JW20 gibt es noch einen teileberaubten Überkopfladers der Marke Eimco.

Die JW20, FNr. noch unbekannt, ohne Motor erreicht man recht bald nach der Einfahrt

Eine weitere Befahrung des Abschnitts war nicht geplant, obwohl das Stollensystem in dieser Ebene unter dem *Rio Novelli* bis zum Bergbaudorf *Nascio* verlaufen soll (Details erfahren wir bei einem Treffen im Herbst).

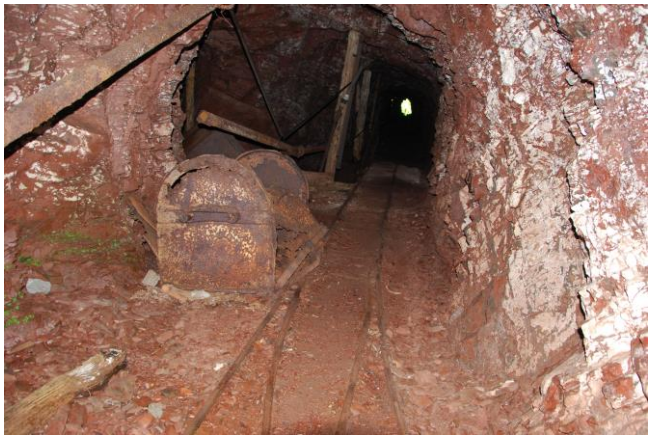
Der zweite Weg führte vom Ausgangspunkt bergwärts in die oberen Abschnitte. Dort, wo *Sven* im Jahr 2009 Obertag noch Gleise vorgefunden hatte, wurden diese bereits demontiert – die Fotomotive sind jedoch die gleichen geblieben. ►



Bergstrecke 2009 Foto: © Sven Kästner

Bergstrecke 2015 Foto: © W. Weigl

Der Tunnel 2009… Foto: © Sven Kästner



…und im Mai 2015

Vergleicht man die Aufnahmen aus 2009 (© *Sven Kästner*) und unsere ist schnell erkennbar, dass Obertag „etwas gearbeitet“ wurde, Untertag sich jedoch kaum etwas verändert hat.

Einst zugemauerte Mundlöcher waren aufgebrochen und so gelangten wir durch einen Tunnel zur dritten Jenbacher Lok („die blaue JW“), die im Nachhinein in Zusammenarbeit mit *Andreas Christopher* als JW15 Nr. 1289 aus 1958 bestimmt werden konnte. ►

Gleiche Strecke im Gegenschuss

Die genaue Lokbezeichnung der drei Maschinen (Uz = Untergruppenzeichnung) ist noch nicht sicher, könnte jedoch im Herbst in Genua geklärt werden.

Das erkundete obere Stollensystem ist recht überschaubar, obwohl nicht zur Gänze befahrbar. Es gibt mindestens eine Verbindung zum unteren Bereich; etwa 200 Meter nach der JW15 führen die Gleise wieder Untertag, der Verbruch lädt aber als Ortsunkundige nicht zur Befahrung ein. ■

Praxiskurse in Niederösterreich

Das *Museumsmanagement Niederösterreich* bietet auch im Herbst interessante Kurse, einige Plätze sind noch frei:

19. September 2015
Instandsetzen und Konservieren von Gegenständen aus Holz und Eisen
mit Peter Huber, Museumsdorf Niedersulz

Inhalte: *Der Kurs ist als Fortsetzung des Grundkurses gedacht. Besichtigen eines Objekts aus den Beständen des Museumsdorfs und Besprechen der Schäden und deren Behebung. Erstellen eines Instandsetzungskonzepts. Besprechen und behandeln der von den TeilnehmerInnen mitgebrachten Objekte.*

02. Oktober 2015
Instandsetzen von beschädigten Büchern
Mag. Ilse Mühlbacher, Brandlhof, Radlbrunn

Inhalte: *Einfache und konservatorisch fachgerechte Rückenreparaturen an beschädigten Büchern. Ein theoretischer Unterricht unterstützt die praktische Arbeit, erklärt den Aufbau eines Buches, erläutert die verschiedenen Bindetechniken und zeigt die Verwendung geeigneter Materialien und Klebstoffe.*
Die praktische Arbeit erfolgt an von der Kursleiterin mitgebrachten Objekten und zeigt, wie ein möglicher Schadensfall verantwortungsvoll bearbeitet werden kann und ab wann eine professionelle Restaurierung ratsamer ist. Es können mehrere Bücher mit beschädigten Rücken mitgebracht werden, die Kursleiterin steht für eine Beratung zur Verfügung.

10. Oktober 2015
Oberflächenbehandlung von Holz und Metall nach historischem Vorbild
mit Peter Huber, Museumsdorf Niedersulz

Inhalte: *Reparaturen bzw. Instandsetzungen von alten Holz- und Metallobjekten. Dabei geht es um die Oberflächengestaltung mit historischen Materialien wie Öle, Wachse, Beizen, Farben und Lacke. Eigene Herstellung!*

MUSEUMSMANAGEMENT
Niederösterreich
KULTUR.REGION.NIEDERÖSTERREICH

Detailinformationen und Anmeldung:
Museumsmanagement Niederösterreich
02742 90 666 6123 (Sabine Rihs)
fortbildung@noemuseen.at
www.noemuseen.at/fortbildung

Feldbahn Muntlix

Auf der Feldbahn von *Helmut Lampeitl* hat das frühere Auflegegleis endgültig ausgedient, aus insgesamt 24 Schienenstücken entstand eine Kreuzung, deren Konstruktion an die Geländeform angepasst werden musste: beide Gleise kreuzen einander im Bogen, zusätzlich bestehen davor und danach Gefälle bzw. Steigungen, wodurch das Anfertigen äusserste Sorgfalt erforderte.
Ein ausführlicher Bericht folgt demnächst.

13. Erbe Symposium Banská Štiavnica (SK)

Motto: „Retten wir die Vergangenheit des Bergbaus – wir gewinnen die Zukunft“

Banská Štiavnica (Schemnitz), eine Bergbaustadt in der Slowakei, war von 15. – 20. Juni Schauplatz des diesjährigen Internationalen Erbe Symposiums, auf dem Fachleute aus Europa, Asien und den USA über neue Kenntnisse aus dem Bereich Montanistik berichteten. Veranstalter waren das *Slowakische Bergbaumuseum B. Š.*, das *Staatliches zentrale Bergbauarchiv B. Š.* und die *Stadt Banská Štiavnica*.

Die Tagungsthemen im Überblick:
Das Sammeln von Archivgut, Ergebnisse neuerer Forschungen zur Geo- und Montangeschichte, Schutz des kulturellen Erbes im Geo- und Montanwesen sowie die Erschließung und Digitalisierung von Sammlungen.

Kammerhof

Mundloch zum Schacht Lill Hodruša

Im alten Klinger-Stollen

Aktiver Bergbau Rosalia

Die Vorträge im *Alten Schloss* waren sehr umfangreich, aufgrund guter Organisation der Veranstalter fanden sie im Prinzip pünktlich statt. So war es möglich, einzelne Beiträge auszulassen und die nähere Umgebung zu erkunden. Und diese Umgebung hat es wirklich in sich, wochen- und monatelang ist das Suchen und Finden bergbauhistorischer Stätten und aktiver Betriebe hier möglich. Da fiel es überhaupt nicht schwer, das Hotel morgens um sechs zu verlassen, um noch vor der Tagung Anlagen zu erkunden, ebenso natürlich zwischendurch und abends. ■

Schächte Mayer I und II

GESCHICHTLICHES..... MBV MEXIKOPLATZ

....aus der Festschrift „40 Jahre auf Schienen“

Im Mai 1959 entstand die ÖGJ-Modellbaugruppe „Hobby-Club“ für Lokomotiv- und Schiffmodelle sowie für Modelleisenbahnanlagen. Damit waren die Schienen für einen neuen Schwerpunkt der Modellbaueraktivitäten gelegt, dem Eisenbahn Modellbau. Bis dahin wurden nur vereinzelt Schiffs- und Flugmodelle gebaut, es gab kaum Vereine, aber doch schon eine Modellbaugruppe des Arbeiter-Modellbau-Sportvereins.

Das erste Lokal, wo die ÖGJ-Modellbaugruppe ihren Platz fand, war im 14. Bezirk in der Penzingerstrasse 116.

Walter Weigl, damals Wiener Jugendsekretär der Gewerkschaft der Metall- und Bergarbeiter war der Mentor der neuen Eisenbahnaktivitäten. Er begeisterte und verpflichtete einige jugendliche Metallarbeiter, mit dabei auch ***Peter Sauer***, der bis heute den Klub managt, ***Herbert Karst*** unterstützte ihn. Der ÖGB stand diesen Aktivitäten positiv gegenüber, finanzielle Unterstützung gab es von der Gewerkschaft der Metall- und Bergarbeiter im Rahmen der Jugendarbeit. Selbstverständlich gab es auch „echte Eisenbahner“ als Mitarbeiter. Damit war eine erste, große „Fixe Eisenbahnmodellanlage“ entstanden. Ein einzelner Jugendlicher hätte sich damals so etwas nie leisten können. Die Lehrlingsentschädigung war 1960 im ersten Lehrjahr 65 Schilling und im vierten Lehrjahr 125 Schilling in der Woche. Der kollektivvertragliche Mindestlohn eines jungen Facharbeiters lag bei 7,50 Schilling pro Stunde.

Mit der Gründung durch die Modellbaugruppe konnte auch fehlendes Wissen und Können in der Berufsausbildung ergänzt werden, wurden auch die Betriebsräte namhafter Wiener Metallbetriebe um Unterstützung gebeten. Man war damals bescheiden – Abfallmaterial wie Bleche und Rundmaterial standen auf der Wunschliste. Die Liste der Betriebe, die um Unterstützung ersucht wurden, war lang. Sie reicht von Austria-Email über Ceija-Nissl, der Wiener Lokomotivfabrik, den Metallwerken Teudloff-Vamag bis zur Firma Zuckermann.

Übersiedlung in das „Haus der Wiener Jugend“

1963 mussten die Modellbauer übersiedeln. Die neue Heimstätte war das „Haus der Wiener Jugend“ im 8. Bezirk, Zeltgasse 7. Dort standen zwei Räume zu je 50 m2 und ein kleiner Abstellraum zu Verfügung. Selbstverständlich wurde sofort wieder mit dem Aufbau einer fixen und auch zerlegbaren Großanlage begonnen, und das natürlich mit noch perfekterer Technik und Detailtreue. Dafür gab es auch schon einiges an „öffentlicher“ Anerkennung. So schrieb die Zeitschrift der Gewerkschaft der Metall- und Bergarbeiter „Glück auf!“ 1966 unter dem Titel „Modellbau ist mehr als ein Spiel“:

„Die Modellbaugruppe beschäftigt sich vor allem mit dem Bau von Modelleisenbahnanlagen. Seit ihrem Bestehen arbeitet sie an einer umfassenden Modelleisenbahnanlage, die bereits ein Ausmaß von 12 m2 erreichte und zerlegbar ist. Mehr als 70 Meter Schienen wurden bisher verlegt. Ein großer Bahnhof, eine Station, ein Kopfbahnhof einer Gebirgsbahn sowie ein für den Beschauer unsichtbarer, in den Berg hineingebauter, großer „Schattenbahnhof“ ermöglicht den gleichzeitigen Betrieb von 5 Zügen. Die Gestaltung der Modellbauanlage wird bis in das kleinste Detail von unseren jungen Kollegen selbst geplant. Doch nicht der Bau der Modellanlage allein wird gepflegt, sondern auch der Bau von Triebfahrzeugen und Waggons, vor allem der österreichischen Bundesbahnen. Eine große Zahl von diesen in der Spur von H0 sind bereits in fahrbereitem Zustand und ihre naturgetreue, in mühseliger Kleinarbeit gestaltete Wiedergabe ist beinahe unübertrefflich.“

Man hat den Eindruck, der Berichterstatter war begeistert. Aber nicht nur er, viele – auch prominente – Eintragungen in das Gästebuch des Modellbauklubs zeigen den Respekt von den Leistungen der Modelleisenbahner. Öffentlich zu sehen war die Anlage 1963 bei einer großen Freizeitausstellung des ÖGB, der Stafa-Ausstellung auf den ÖGB-Kulturschiffen, bei vielen Jugendkongressen und einem ÖGB-Kongress. Aus dieser Zeit stammen die prominentesten Unterschriften im **Gästebuch:**

- *Franz JONAS*, Wiener Bürgermeister und später Bundespräsident
- *Karl MAISL*, Sozialminister und Gewerkschaftsobmann
- ÖGB Präsident *Anton BENYA*, und viele andere.

Eine für die Modellbauer besonders wertvolle Unterschrift stammt von *Kurt SOWINETZ*, der selbst ein begeisterter Modellbauer war. Der ORF drehte unter dem Titel „Höchste Eisenbahn“ einen Film über die Bahn, *Kurt Sowinetz* war der Hauptdarsteller, die Modellbahnanlage sorgte für das starke Eisenbahnflair im Film.

Die (hoffentlich) letzte Übersiedelung

1983 musste die Zeltgasse geräumt werden. Das neue Klublokal wurde ein ehemaliges Expedit der Wiener Verkehrsbetriebe am Mexikoplatz (für nostalgiebewusste Schienenexperten: es war das Expedit für die Straßenbahnlinien B und BK). Das 185 m2 große Lokal wurde generalsaniert. Zur Verfügung standen dann ein großer Anlagenraum, eine Metall- und Holzwerkstätte sowie ein Aufenthaltsraum.
1984 wurde der Klubbetrieb wieder eröffnet und eine H0 Großanlage auf 90 m2 Fläche aufgebaut. Es entstand eine Anlage mit allen Schikanen, die bis heute perfektioniert wird.

Die Anlage besticht heute mit einem Detailreichtum bei der Technik – so sind die Oberleitungen den entsprechenden ÖBB Vorbildern – bis ins kleinste Detail nachgebaut. Das gilt auch für die Brücken- und Landschaftsgestaltung. Standard im Zugfahrbetrieb ist auch schon Computersteuerung. Die Modellbauer haben immer noch die gleiche Begeisterung wie zu Beginn im Jahr 1959, aber auch die gleichen Probleme. Das Geld ist immer zu knapp, daher sind uns Mitglieder und Sponsoren immer noch herzlich willkommen.

www.mbv-mexikoplatz.at

Dreschkirtag Rechnitz 2015

Landmaschinentreffen im Burgenland

Historische Landtechnik war auch heuer wieder der Mittelpunkt in Rechnitz: am 5. Dreschkirtag® konnten die Besucher auf einer Fläche von fünf Hektar Österreichs grösste Sammlung an einsatzfähigen, historischen Dreschmaschinen bewundern. Neu und sehr interessant war die „lebende" Schmiede, eine Dorfschmiede, bei der zugesehen werden konnte, wie „damals" mit Feuer und Federhammer gearbeitet wurde. Natürlich waren auch wieder Pferdegespanne, motor- und dampfbetriebene Dreschmaschinen und Traktoren im Einsatz zu bewundern. Die meisten der vorgeführten Dreschmaschinen und Geräte wurden ja bereits voriges Jahr in unserem Oktober-Infoblatt Nr. 12 vorgestellt.

Infoblatt Nr. 12

Pläne für 2016 sind bereits fertig:
6. Dreschkirtag von 12. bis 15. August **2016**
mit Vorführungen auf den Drusch-, Göpel- und Holzplätzen, Dorfschmiede, Pflug- und Getreidefeldern. *www.dreschkirtag.at*

Vorschau

In einem der nächsten Infoblätter:

Vorarlberg:
Neue Werksbahn auf 600 mm

Jenbacher Werke:
Konservieren von Dieselmotoren

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

Einfach **anmelden** unter:
info@hausrollbahn.at