Infoblatt Nr. 13

5. Dezember 2014

Archiv WGB Industriegeschichte

ArchivisPro:

erste Test-Datenbank

Arbeitskarten

zur Komponentenwartung

Neuzugänge:

2x WTK + 2x JW = 3

Eisenbahnmuseum Schwechat: Abzug unserer Geräte und Fahrzeuge

Schön, dass es Einrichtungen wie das Eisenbahnmuseum in Schwechat (NÖ) gibt, stellen doch solche Sammlungen – meist regional bedeutsamer Ausstellungsstücke - eine wichtige Ergänzung zu den grossen etablierten Institutionen wie das *TMW*, das *Heizhaus Straßhof (1.öSEK)* oder dem *Lokpark Ampflwang (ÖGEG)* dar.

Wir hatten Fahrzeuge und Gerätschaften – einige speziell für eine zweijährige Ausstellung über die Jenbacher Werke – in Schwechat (das Museum Schwechat wird vom VEF – Verband der Eisenbahnfreunde betrieben) stehen. Andere Werkzeuge und Maschinen waren für eine geplante Feldbahn- u. Motorenwerkstatt vorgesehen, die jedoch letztendlich nicht verwirklicht werden sollte; Jahre der Vorarbeit für diese Werkstatt waren getan, sogar eine unter Denkmalschutz stehende Halle der ehemaligen Preßburger Bahn wurde teilweise renoviert und dann entschied der zuständige Eisenbahnreferent des VEF, doch einen Ausstellungsraum daraus zu machen…..

Jurist warnte

Der 5-Meter-Bockkran wurde bereits im April 2014 abgebaut, da er dem Museum im Weg stand. Als mich der Jurist eines befreundeten Vereins darauf aufmerksam machte, welche Konsequenzen es nach sich ziehen kann, wenn Unfälle mit z. B. selbstgebauten und nicht geprüften Gegenständen auf Vereins-/Museumsgrund passieren (im konkreten Fall Geräte für den Kinderspielplatz), musste gehandelt werden; alle diese Gegenstände haben wir abholen und entsorgen lassen, da ein Neukauf unkomplizierter und billiger erschien.

Gleismiete für WGB-Waggons

Leider hat das der Referent *(Eigenbetitelung: Direktor, Geschäftsführer, …)* nicht so recht verstanden und ließ verkünden, Gleismiete für unser rollendes Material zu verlangen. Da war Schluss mit ewiger Rücksichtnahme und Entgegenkommen.

Das Untergestell dieses Jenbacher Schweißgenerators ist „verschwunden“ – da zu schriftlichen Anfragen bis jetzt keine konkreten Antworten kamen (vielleicht im Frühjahr, wenn“s wieder wärmer ist?), müssen sich ab April andere Leute damit beschäftigen. Auch schade.

Die Kosten für Abtransport (der VEF verlangte z. B. für die Bereitstellung der Grubenwagen EUR 422,40) und sonstige schnell zu organisierenden Aufwendungen betragen zwar eine vierstellige Summe, sind aber zu verkraften – obwohl sich jedes Museum (auch der VEF) über diese Spende gefreut hätte!

„Schade, aber was soll’s“, dachte ich, *„es gibt ja noch genügend andere Dinge zu tun; nur zu hoffen, dass in Schwechat bald wer anderer das Ruder in die Hand nimmt“*.
Weitblick ist nicht jedermanns Sache, die Höhe der nicht weiter lukriierten Förder- und Spendengelder für den VEF jedoch recht hoch: fixe EUR 30.300,- (bis hinauf zu EUR 53.300,-).

So sind die Fahrzeuge (WTK-Grubenhunte verschiedener Bauarten und Generationen, Jenbacher Motore und Werkstätten-Einrichtungsgegenstände) vorerst in ein Depot überstellt worden, wo sie trocken und sicher überwintern werden; was später damit passiert, ist noch nicht fixiert – egal, es wird auf jeden Fall Spass machen! M.B.

Impressum:

Archiv WGB
Verein zur Dokumentation österreichischer Industriegeschichte

Zallingergasse 21, 1210 Wien, Tel: +43 699 12771157
archiv-wgb@hausrollbahn.at ZVR: 242927658

Neu im Archiv

Bücher

O&K – Die Bedeutung der Waldbahnen für die Forstwirtschaft
A5 querformat, 24 Seiten

40 Jahre auf Schiene
MBV Mexikoplatz, 1999, 20 Seiten

Handbuch für Lokomotivführer und Lokomotivführeranwärter, Band 1
Der Kessel und seine Ausrüstung, 2. Aufl. 1944, 256 Seiten

Handbuch für Lokomotivführer und Lokomotivführeranwärter, Band 3
Behandlung der Lokomotiven im Betrieb, 2. Aufl. 1944, 348 Seiten

Brosius und Koch's Lokomotivführer III. Abtheilung – Der Fahrdienst
1899, Nachdruck 1999, 514 Seiten

1891 – 1991, 100 Jahre Erzbergbahn
1991, 60 Seiten

Niederösterr.-Steierische Alpenbahn – Mariazeller Bahnn
Dion N.Ö. Landesb., 1912, 192 Seiten

75 Jahre Murtalbahn
Stmk. Landesbahnen, 1969, 36 Seiten

Kahlenbergbahn
Auszugsweiser Vorabdruck Pawlik/Raab, 1972, 20 Seiten

Stammersdorfer Lokalbahn
Wiche/Parfy, 1999, 60 Seiten

Die elektrische Bahn Wien – Pressburg 1914 - 1989, Festschrift
Festkomitee 75 Jahre Preßburgerbahn, 1989, 80 Seiten

Der Gelenktriebwagen der Badner Bahn
Ing. Erich Duda, 1979, 32 Seiten

100 Jahre elektr. Tramway in Österreich
80 Jahre Wiener Städtische Straßenbahn
Festschrift von F. Czeike, 1983, 24 Seiten

Straßenbahnatlas Österreich - Ungarn
Arge Blickpunkt Straßenb., Berlin, 92 S.

Dampftramway in Wien
Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe, 1986, 28 Seiten

Das Wiener Straßenbahnmuseum
Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe, 1987, 76 Seiten

80 Jahre Autobusbetrieb der Gemeinde Wien, 1907 - 1987
Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe, 1987, 32 Seiten

Amerikaner in Wien
Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetr., 20 S.

Von der Gürtelstadtbahn zur U6
MA 38 Wien, 44 Seiten

U3 - Die Kultur-Bahnlinie
1. Teilabschnitt Erdberg - Volkstheater
MA 38 Wien, 1991, 48 Seiten

Fahrpreisbestimmungen für die städtischen Verkehrsmittel in Wien
Gde. Wien – städtische Straßenbahnen, 1940, 48 Seiten

Deutsche Schmalspur-Dampflokomotiven
Horst J. Obermayer, 1973, 224 Seiten

Da staunt das Vorsignal
Josef Otto Slezak, 1952, 224 Seiten

Roebanerne – De danske roebaner
1988, 76 Seiten

Die Strassen- und Vorortbahnen in Trondheim
Nils Carl Aspenberg, 1994, 64 Seiten

Die Strassen- und Vorortbahnen in Stockholm
Nils Carl Aspenberg, 1994, 68 Seiten

Die Strassen- und Vorortbahnen in Oslo
Nils Carl Aspenberg, 1994, 64 Seiten

Historischer Strassenbahnatlas Skandinavien
Nils Carl Aspenberg, 1995, 60 Seiten

Nordisk sporveisatlas (Strassenbahnatlas Dänemark, Schweden, Norwegen und Finnland)
Nils Carl Aspenberg, 1995, 44 Seiten

Kobenhavens sporveje Linie 1
Sporvejshistorisk Selskab, 1983, 48 S.

Die O-Busse in Norwegen
Nils Carl Aspenberg, 1997, 80 Seiten

Die Straßenbahn in Kopenhagen
Ulrich Fröhberg, 1999, 84 Seiten

Farvel sporvogn – Den elektriske sporvogns epoke i Danmark
Christensen/Lundgren, 1972, 88 Seiten

Alla Stockholms Spårvagnar
G. Eriksson, 1991, 92 Seiten

Datensicherung im Archiv

Programme Archivis/Imdas

Die Digitatisierung von Objektdaten bietet die Chance, Informationen zu unterschiedlichen Themen an unterschiedlichen Orten virtuell zu Präsentationen oder Portalen zusammen zu führen und somit wissenschaftliche Forschungsarbeit zu unterstützen und erleichtern.
Die Dokumentation der Bestände ist eine Kernaufgabe jeder Sammlung oder Museums. Mit einer sachgerechten Dokumentation ist der Erwerb, der Zustand, die Restaurierungsarbeiten und alle begleitenden Umstände nachvollziehbar und zukunftsorientiert gesichert.
Nicht nur das Land Niederösterreich ist daran interessiert, dass die landesweiten Museen und Sammlungen mit gleichen bzw. kompatiblen EDV-Systemen Daten und Inventare erfassen, in ganz Österreich wird daran gearbeitet.

Die vom *Joanneum* in Graz entwickelten Archivierungs- bzw. Inventarisierungs-programme *Archivis* und *Imdas* sind bei uns nun soweit mit Daten gefüttert, um mit Institutionen in anderen Bundesländern Vergleiche durchzuführen, beispielsweise mit *OPAL* in Salzburg oder *DABIS* im Burgenland.
Auch international ist man natürlich bestrebt, Daten so zu erfassen, um einen Wissensaustausch leicht und mit gleicher Infrastruktur durchführen zu können (CIDOC - International Documentation Committee).

Die meiste Arbeit bei der Digitalisierung von Archiven entsteht bei der richtigen und konsequent durchgeführten Discription der Unterlagen, um vor Einspielung in ein Archivierungsprogramm – welches auch immer – Datensortierungen durchführen und Doubletten ausschliessen zu können.

Bei uns wird zurzeit eines der kleineren Projekte *(Fa. IFE, Waidhofen/Ybbs)* mit etwa 100 Datensätzen zu verschiedenen Tests herangezogen; geprüft werden anhand diverser Dateiformate die Möglichkeiten der Dateneinspielung, Verknüpfung, Darstellung, Suchfunktionen und Handhabung. Aufgrund der gemachten Erfahrungen werden regelmässig Anpassungen bei laufenden Projekten vorgenommen. Erst nach Abschluss der Probeläufe und Abgleich mit anderen Systemen macht es Sinn, alle Daten zu übernehmen. ■

imdas pro wurde und wird zusammen mit Museologen/innen und Kulturexperten/innen entwickelt. Es lässt sich flexibel an individuelle Anforderungen anpassen und ist in zahlreichen Museen erfolgreich im Einsatz - für mineralogische Sammlungen ebenso wie in den Bereichen Archäologie, Botanik, Zoologie, Kunst und Kultur.

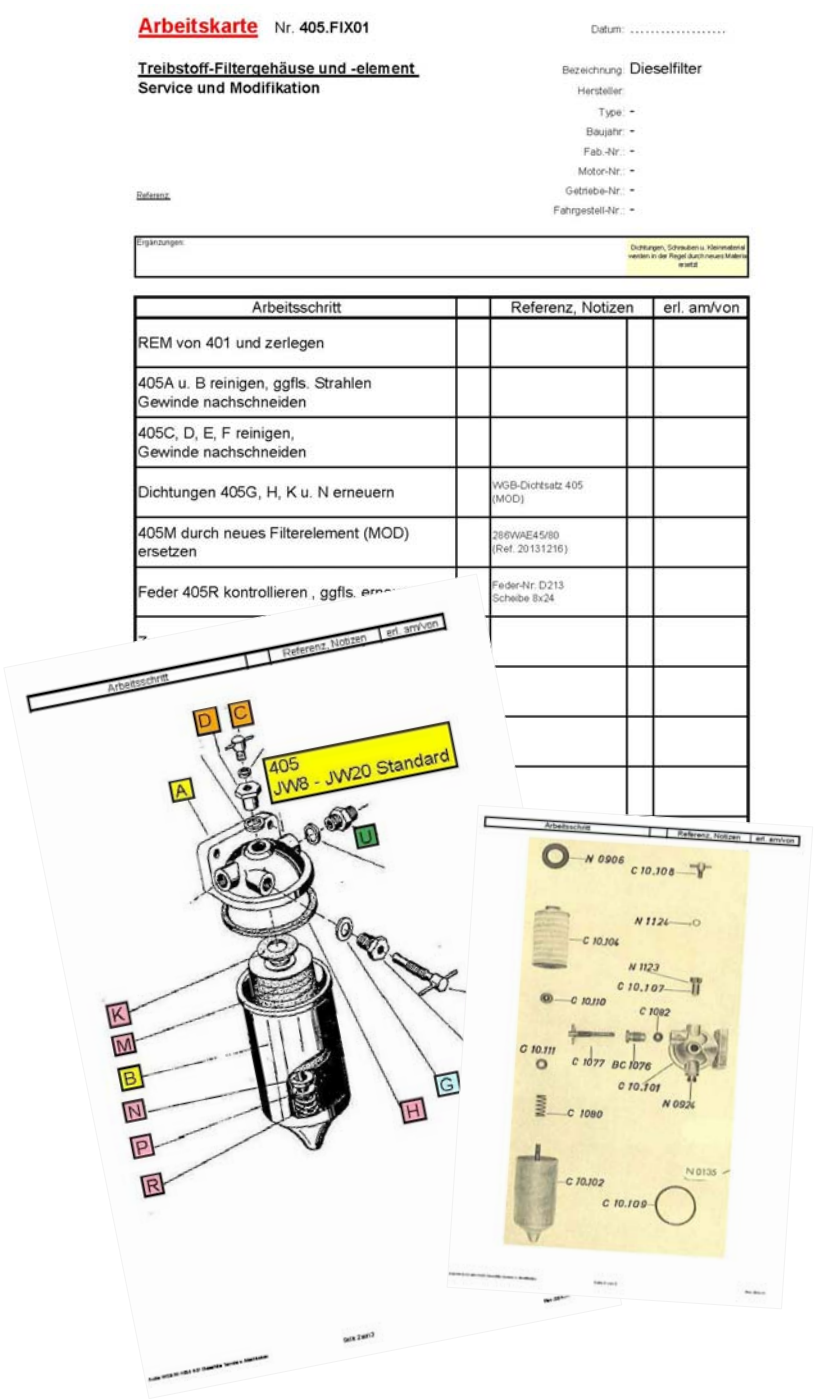
THE INNOVATION COMPANY

Die JOANNEUM RESEARCH Forschungsgesellschaft mbH entwickelt Lösungen und Technologien für Wirtschaft und Industrie in einem breiten Branchenspektrum und betreibt Spitzenforschung auf internationalem Niveau. Mit dem Fokus auf angewandte Forschung und Technologieentwicklung nimmt sie als INNOVATION COMPANY eine Schlüsselfunktion im Technologie- und Wissenstransfer in der Steiermark ein.

JOANNEUM RESEARCH
Forschungsgesellschaft mbH
DIGITAL – Institut für Informations- und Kommunikationstechnologien

Steyrergasse 17
A-8010 Graz
Tel.: +43 316 876-5000
Fax: +43 316 876-5010

digital@joanneum.at



Neue Arbeitskarten

zur Komponentenwartung

Jeder kennt es – viele Arbeitsvorgänge wiederholen sich bei Instandhaltungs- und Renovierungsarbeiten von Gerät zu Gerät, einzelne Schritte müssen jedoch jedes Mal nachgelesen und überlegt werden.
Für diese wiederkehrenden Tätigkeiten bei der Komponentenaufarbeitung wurden nun Arbeitskarten geschaffen, auf denen alle zu berücksichtigenden Schritte, Spieltabellen, Ersatzteile und Spezialwerkzeuge etc. ersichtlich sind. Ebenfalls erfasst sind Ersatzteillieferanten, Serviceanbieter sowie benötigte Wartungsunterlagen und Zeichnungen.

Die Vorteile sind offensichtlich:

- Alle Erfahrungen werden auf der Arbeitskarte zusammengefasst und beim nächsten Mal berücksichtigt.

- Wird eine Komponente von Dritten aufgearbeitet, ist fixiert, was grundsätzlich zu tun ist.

- In der Gesamtdokumentation wird die Aufarbeitung der einzelnen Komponente nicht mehr im Detail angeführt, sondern lediglich auf die erledigte Arbeitskarte referenziert.

Auch bei der elektronischen Verwaltung (z.B. IMDAS) von Museumsgegenständen wird bei erfolgter wiederkehrender Arbeit auf eine bestehende Datei (Arbeitskarte) referenziert und kein neues Blatt ausgefüllt/gespeichert (ISO-9001/ICOM-Qualitätssicherung). ■

Arbeitskarten, die bisher Verwendung finden:

AK 305.FIX02 Achslager 243 Service
AK 305.FIX03 Achslager 243 REM/INST
AK 311.FIX01 Blattfedern Service
AK 400.FIX01 Ventile JW B-Motor
AK 400.FIX02 Ventile JW C-Motor
AK 400.FIX03 Ventile JW D/E-Motor
AK 400.FIX04 Ventilfedern JW-Motor
AK 402.FIX01 Tank Übernahme
AK 402.FIX02 Tank sandstrahlen/lackieren
AK 402.FIX03 Tank versiegeln
AK 405.FIX01 Dieselfilter Service/MOD
AK 409.FIX01 Einspritzdüse Service
AK 411.FIX01 Ölbadluftfilter Service
AK 413.FIX01 Spaltfilter Grundreinigung
AK 413.FIX02 Spaltfilter Generalservice
AK 423.FIX01 Handlochdeckel
AK 425.FIX01 Zylinderkopf JW8-JW28 (JW32)
AK 505.FIX01 Antriebsketten Service
AK 708.FIX01 Starter Service
AK 709.FIX01 Lichtmaschine Service
AK 801.FIX01 Wasserkühler Test
AK 801.FIX02 Wasserkühler Service
AK 810 FIX01 Wasserpumpe Service
AK 810 FIX02 Wasserpumpe MOD

Neuzugang WTK-Diesellok JW20

Die letzte Jenbacher-Diesellokomotive, die die Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks AG beschaffte, konnte im Sommer 2014 von uns angekauft werden.

Juli 2014 in Hinterschlagen

Ursprünglich an die SAKOG ausgeliefert, kam die Lok 1981 zur WTK. Sie stand nach 1995 längere Zeit im Freien, später unter Dach und wurde von uns in teilzerlegtem Zustand und mit geöffnetem Motor übernommen, ist jedoch – soweit ersichtlich – komplett.

Die Aufarbeitung der Lok ist in gewisser Weise eine Herausforderung: das Schöne an dem Gerät sind die extremen Gebrauchsspuren, die Verformungen der Bleche sowie die in den WTK-Werkstätten durchgeführten Reparaturen und Anschweissungen; all das soll genau so wie die wenigen Stellen Originallack auf der Karosserie erhalten bleiben und konserviert werden.

Diesbezüglich gab es bereits Besprechungen mit einigen Fachleuten – so werden z. B. Teile in verschiedenen Lackierereien restauriert, eine davon ist auf die Bearbeitung von Oldtimern spezialisiert. Der genaue Arbeitsaufwand wird erst nach der Zerlegung der Maschine und Komponenten ersichtlich sein, klare Vorgaben sind jedoch das 3000-Std.-Service an der Lok und die erstmalige Durchführung des 8000-Std.-Intervalls am Motor. Beim eingebauten Motor handelt es sich nicht mehr um den Originalmotor, sondern um einen älteren (!), bereits mehrmals überholten; die Begutachtung und Vermessung von Kurbelwelle, Bleuel, Büchse & Co erfolgt dann in der Werkstatt.

Die 3.800-kg-Lokomotive wird aus logistischen Gründen in zerlegtem Zustand von Oberösterreich Richtung Osten direkt zu den verschiedenen Aufarbeitungsstätten transportiert (jeweils am Rückweg aus Tirol), die ersten Teile sind bereits aufgearbeitet und bis zur Wiedermontage eingelagert!

Daten WGB 52:

Type: Diesellok JW20 (G) - UZ noch unbek.
FNR: 2557
Bauj.: 1970
Spur: 580 mm (1981 von 600mm umgesp.)
WTK-Inventar-Nr.: 6833

Neuzugang WTK-Personenwagen

Im Jahr 1963 erhielt die WTK – Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks AG – einen Personen- u. Krankentransportwaggon der *Essener Bergbautransportwagenfabrik Alfons Bücking*.

11.2.2006 in Hinterschlagen

Dieser Wagen lief bis zur Einstellung des Untertagebetriebs 1995 im Betrieb Hinterschlagen, wo er auch verblieb.

Ein ehemaliger Kumpel berichtet:
„Der Waggon wurde nur für Besucher der Stollen verwendet, wir [Bergleute] *sind wie sonst auch in den Hunten eingefahren. Ausser natürlich, wenn's Verletzte gegeben hat. Einmal Einer mit einem gebrochen* [?] *Rücken, die Liege im Wagen ist gefedert, das verringert die Schmerzen."*

2009 war die Zukunft ungewiss; bereits von Vandalen beschmiert, die Holzbänke zerstört, jedoch ein Erwerb des begehrten Stücks noch ausgeschlossen

In den letzten Jahren fungierte der Wagen mitten im Wald als Deckung/Bunker auf einem Paintballgelände, von wo wir ihn geborgen und der Aufarbeitung zugeführt haben.

Am 19. Juli 2014 erfolgte der Abtransport

Nach der üblichen Erstinspektion und der Erstellung des Arbeitsplans konnten die erstaunlicherweise wenigen Arbeiten an Karosserie und Gestell in Angriff genommen werden, bevor die Fahrt weiter zum Sandstrahler ging. Die Sitzflächen werden anhand zweier Relikte rekonstruiert, fehlende Bolzen und Ketten neu gefertigt; die Farbproben ergaben RAL 1023 verkehrsgelb.

Daten WGB 51:
Type: 103
FNR: 7252
Baujahr: 1963
WTK-Inventar-Nr.: 5172
Spurweite: 580 mm
Achsstand: 790 mm
LxBxH: 2900 x 900 x 1580 mm
Gewicht bei Abholung: 1138 kg

Neuzugang JW50 Dieselmotor

Ende Oktober 2014 erfolgte der Ankauf eines Jenbacher 50 PS Zweitaktmotors in der Standardausführung als linkslaufender Linksmotor. Um ihn bis zur Inbetriebnahme (2016) fachgerecht einmotten zu können, müssen lediglich zuvor die Ansaug- und Auspuffeinheiten sowie alle Dieselleitungen abgenommen und überarbeitet werden. ■

Abgang WGB 21

Nach dem Tod des WGB-Gründers Walter Weigl im Jahr 2004 war dieser Mannschaftsgrubenwagen die erste Fuhrpark-Neubeschaffung. Ein nettes Spielzeug aus Deutschland und ein positives Zeichen für die Weiterführung der Sammlung, letztendlich jedoch passte der Wagen nicht in das neue Sammlungskonzept (Österreichbezug). Der nicht aufgearbeitete und für den Einsatz gesperrte Waggon wurde am 10. Juli 2014 abgegeben. ■

Ständerbohrmaschine

Ein echter Glücksfall war der Erhalt einer alten Ständerbohrmaschine, die in den 1950er-Jahren in den Jenbacher Werken im Einsatz war. Das voll funktionsfähige Stück aus Alpbach trägt die JW-Inventarnummer 10 01 02, Maschinennummer 152123. ■

Norma Messtechnik

Aufgrund von Umbau und Modifizierungen einer Elektro- und Elektronikwerkstatt konnten wir die ausgeschiedenen, bis zuletzt kalibrierten Geräte übernehmen. Die meisten davon sind Norma Messapparate, die in der zukünftigen eigenen Elektrowerkstatt für akkubetriebene Schienen- und Strassenfahrzeuge Verwendung finden werden.

Eine ausführliche Firmengeschichte des Wiener Unternehmens finden Sie unter www.suf.at/norma. ■

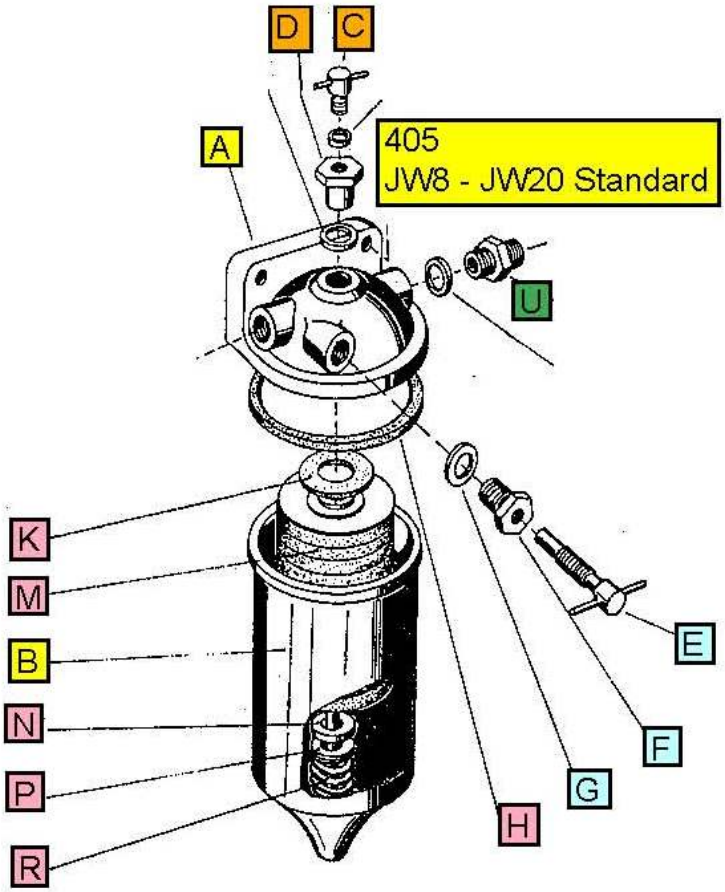
Ein Teil der Geräte, die zu entsorgen waren

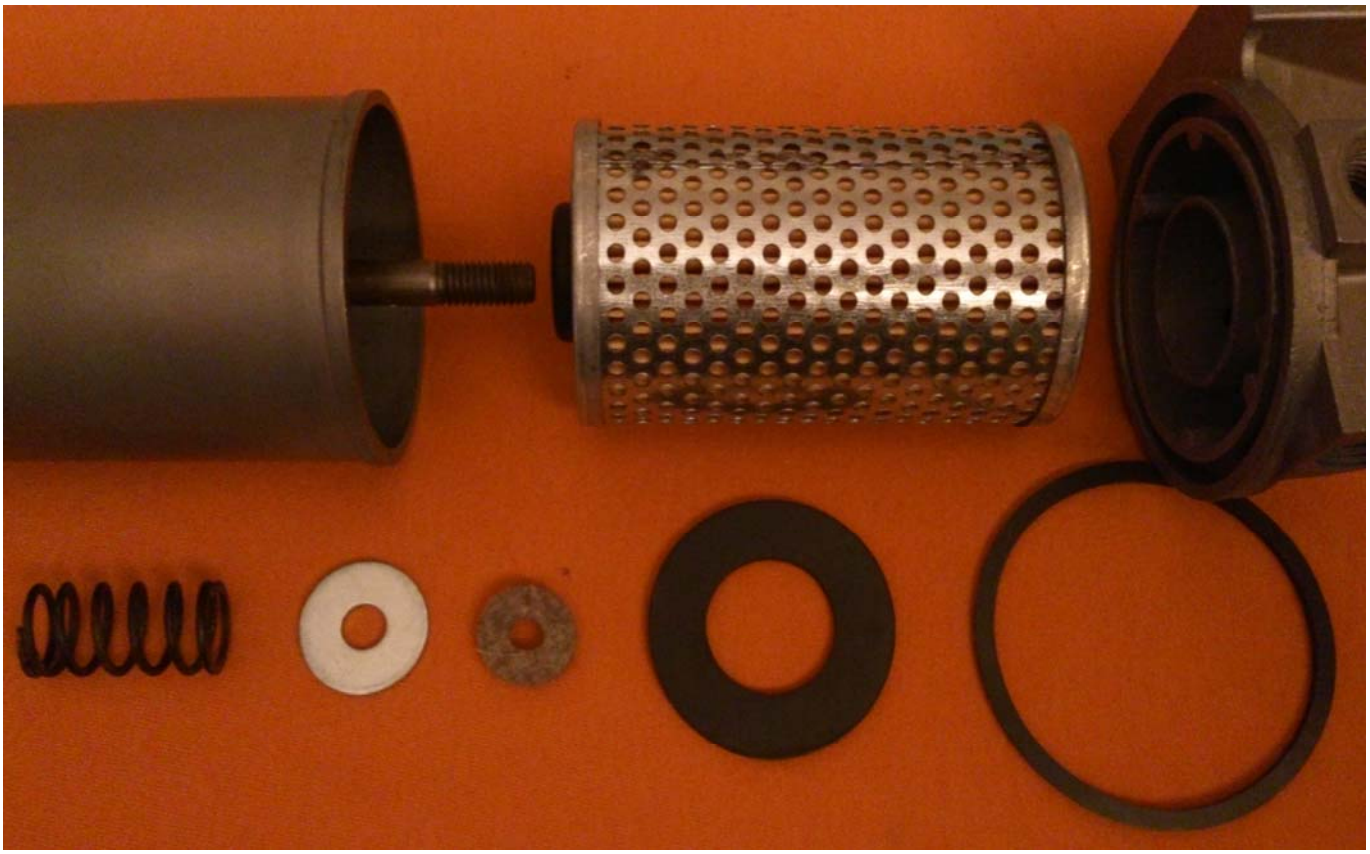
JW-Dieselfilter „neu“

Der zweitgrösste Feind für unsere alten Dieselmotore ist – nach der Verwendung falscher Motoröle – eine Verunreinigung im Kraftstoffsystem.
Heutzutage kann man davon ausgehen, dass der herkömmlich gekaufte Diesel „sauber“ ist, Fremdkörper kommen durch Kanister, Trichter, Füllstutzen oder die gerne verwendeten Dieselmengen-Messhilfen wie Holzstäbe in den Tank; Umwelteinflüsse und ein nicht behandelter „ur“-alter Tank tun das ihrige dazu.

Der bei den Jenbacher-Einzylindern meist vorgefundene Filzplatten-Dieselfilter ist als solcher nicht mehr zu verwenden und muss getauscht werden. Man kann natürlich den Filterkorb zerlegen, neue Filzscheiben zuschneiden lassen und das ganze wieder zusammenlöten oder einen passenden Filter „von der Stange“ verwenden.

Bei uns werden nach dem zufriedenstellenden Test alle Motore mit neuen Filtern ausgestattet. Der neue Dieselfilter mit zusätzlich notwendiger adaptierender Dichtung passt ohne weitere Umbauarbeiten in das Originalgehäuse; beim bevorstehenden Filtertausch werden jedoch gleich die beiden anderen Dichtungen sowie die Druckfeder erneuert.





Initiative Denkmalschutz

8. Jänner 2015, Führung durch den Monumentalbau des Wiener Bankvereins

Im Juni 2012 wurde bekannt, dass die aktuelle Generaldirektion der Bank Austria verkauft und in der Folge umgebaut und adaptiert werden soll. Der in den Jahren 1909 bis 1912 für den Wiener Bankverein errichtete Monumentalbau gilt als Hauptwerk der auf Bankgebäude spezialisierten Architekten Ernst von Gotthilf-Miskolczy und Alexander Neumann. Die Historikerin Dr. Ulrike Zimmerl wird uns den hohen Repräsentationsanspruch dieses Bauwerks mit seiner bedeutenden Innenausstattung vermitteln.

Ort: Schottengasse 6 - 8, 1010 Wien
Zeit: 08.01.2015, 16:30 Uhr
Anmeldung erforderlich,
Führungsbeitrag: EUR 10,-/24,-

www.initiative-denkmalschutz.at

Wir unterstützen die Initiative LEBENSWERTES WEINVIERTEL

http://www.lebenswertes-weinviertel.info

HOTEL RESTAURANT HAAS ***

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

regiobahn LEISER BERGE

Von einer Idee über einen Nostalgiezug in die Zukunft

Seit seinem Bestehen hat sich der Verein Neue Landesbahn für eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Korneuburg - Ernstbrunn eingesetzt. Die ursprüngliche Idee zum Leiser Berge Express, der von Mai bis Oktober von Wien aus bis Ernstbrunn fährt, stammt vom Verein.
In der ÖBB hat man einen Partner gefunden, der die Züge führt und tausende Gäste in den Naturpark und die Region gebracht hat. Mitglieder des Vereins begleiten diese Züge und sind Ansprechpartner und Reisebegleiter für die Gäste.

Im Jahr 1988 wurde der Personenverkehr von Korneuburg über Ernstbrunn und Mistelbach bis Hohenau eingestellt. Heute zeigt die Entwicklung des Verkehrs in öffentliche Mobilität. Hier ist der Verein engagiert um eine Vision wahr werden zu lassen.

regiobahn LEISER BERGE – Haltestellen

Die Mission

Kostengünstig eine effiziente und sichere Eisenbahninfrastruktur bereit zu stellen und damit für die Regionen "10 vor Wien" und "Leiser Berge" eine solide Basis für schnelle, pünktliche und sichere Zugverbindungen von und nach Wien schaffen!
Ein attraktives Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr gibt der Region Zukunft und ein Güterverkehr auf der Schiene entlastet unsere Ortschaften vom Schwerverkehr.

Informationen zur Regiobahn
www.regiobahn.at

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

Einfach **anmelden** unter:

info@hausrollbahn.at

Wir sind auch 2015 Mitglied:

MUSEUM TIROLER BAUERNHÖFE