Infoblatt Nr. 28
des Archiv WGB Industriegeschichte
28. Jänner 2021

Archiv WGB Industriegeschichte



Bergbau Elba (IT): Spurensuche

SAKOG-Museum: Scharf Steuerwagen

Feldbahn Muntlix: 2020

JW-Werkfotos: 2. Teil

Feld- und Industriebahnmuseum

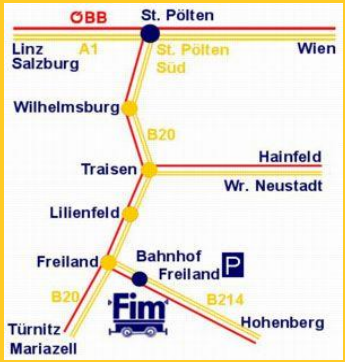
2183 Freiland (NÖ)

Besuchstage 2021 mit Vorführbetrieb

Sonntag 30. Mai 2021
Sonntag 27. Juni 2021
Sonntag 25. Juli 2021
Sonntag 29. August 2021
Sonntag 26. September 2021

Öffnungszeit und Vorführbetrieb von 10 bis 16 Uhr

Straßenverbindung
Von St. Pölten (Autobahnabfahrt St. Pölten Süd) über die Mariazeller Bundesstraße B 20 bis nach Freiland. Am Ende der Ortsdurchfahrt Abzweigung nach links auf die Hohenberger Bundesstraße B 214. Hier noch ca. 600 m bis zum Museumseingang auf der rechten Straßenseite.



Feld- und Industriebahnmuseum - seit 1965!

Wir sind auch 2021 Mitglied bei:

Museen und Sammlungen Niederösterreich
MUSEUMSMANAGEMENT
Niederösterreich
KULTUR.REGION.NIEDERÖSTERREICH

Fim Feld- und Industriebahnmuseum

Bergbau- und Heimatmuseumsverein Mühlbach am Hochkönig

MUSEUM TIROLER BAUERNHÖFE

Initiative Denkmalschutz

1öSEK

VEF

Verein Neue Landesbahn Zayatalbahn

Impressum:

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:
Archiv WGB
Verein zur Dokumentation österreichischer Industriegeschichte
ZVR: 242927658

Post: Weißenwolffgasse 41, 1210 Wien
Tel: +43 699 12771157
Mail: info@archiv-wgb.at
Web: www.archiv-wgb.at

Medienzweck: Interne und öffentliche Weitergabe von Informationen über die Tätigkeit und das Betätigungsfeld des Vereins Archiv WGB Industriegeschichte. Redaktion: E. Böckl.

Alle (auch nicht mit dem Urheberrechtshinweis © versehenen) Fotos, Grafiken, Beiträge unterliegen dem Urheberrechtsgesetz (BGBl. Nr. 111 in seiner gültigen Fassung). Links zu anderen Websites wurden sorgfältig ausgewählt; auf deren Inhalte hat das Archiv WGB keinen Einfluss und kann für diese keine Haftung übernehmen.

MHVÖ Montanhistorischer Verein Österreich

gamba tesa miniera di Gambatesa

CALAMITA MINIERE DI CAPOLIVERI

KBB MEISSL
WIR SCHÜTZEN WERTE!

Margarethe Weigl †

Mit großem Bedauern müssen wir mitteilen, dass unsere langjährige Mitstreiterin, Mitbegründerin der *WGB – Weigl'sGartenBahn* und jahrelanges Vorstandsmitglied des *Archiv WGB Industriegeschichte* am 29. Dezember 2020 für immer von uns gegangen ist.

Grete Weigl hat in ihrem Leben eine Menge für die Allgemeinheit geleistet und viele Funktionen, wie ab 1966 bei den Kinderfreunden Leopoldstadt (Vorsitz ab 1990), im Wiener Theaterausschuß, in der Jugendmedienkommission, als Bezirksrätin und als Lesepatin für benachteiligte Kinder, wahrgenommen.

Im Jahr 1997 erhielt Grete Weigl das silberne Verdienstzeichen der Republik Österreich, 2002 das goldene Verdienstzeichen des Landes Wien.

WGB – Weigl's Garten Bahn

Die **WGB** - **W**eigl's **G**arten **B**ahn wurde 1968 durch das Ehepaar Walter und Grete Weigl gegründet. Es handelt sich dabei um eine private Sammlung von Feldbahnfahrzeugen auf Privatgrund in Wien 1220, die anfangs rein für persönliche Besucher und Nachbarn zugänglich gemacht wurde. Nach dem plötzlichen Tod Walters im Jahr 2004 wurden weiterhin Treffen und Sonderfahrten durch Grete Weigl durchgeführt. Hunderte Besucher waren in den letzten fünf Jahrzehnten bei Festen und den Draisinen- und Diesellokfahrten dabei. Nach dem Ableben Gretes wird die Tochter und Obfrau des Vereins *Archib WGB Industriegeschichte*, Waltraud Weigl, weiter die Gartenbahn betreiben, um das Erbe ihrer Eltern zu erhalten und die Traditionen fortzusetzen. ■



1981: Margarethe Weigl nach der Anlieferung des ersten Jenbach Pony





Gemütliches Zusammensein, während andere Gäste mit der Bahn fuhren

Feldbahn-Neubaustrecke in Neusiedl an der Zaya (NÖ)

Streckenbau für Besucherbetrieb mit einem Jenbach Pony, Arbeitstitel: JW8-NeuZ



In der Gemeinde Neusiedl an der Zaya sind die umfangreichen Renovierungsarbeiten an der über mehrere Jahrzehnte ohne Schutz im Freien abgestellt gewesenen Diesellokomotive JW8 Typ Jenbach Pony (wahrscheinlich FNR 184 oder 185 aus 1952) abgeschlossen.

Als nächster Schritt ist die Adaptierung alter Untergestelle bzw. auch ein Neubau von Personentransportwagen geplant. Gleichzeitig wird der Bau einer Vorführstrecke – die erste Ausbaustufe wird etwa 150 Meter lang sein – in Angriff genommen. Für dieses Projekt konnte Gleismaterial der BBU für die künftige Feldbahnanlage vermittelt und beschafft werden. Da der Großteil der Schienen zurzeit schneebedingt nicht zugänglich ist, wird die Abholung erst im Frühjahr 2021 erfolgen.

Die Neubaustrecken werden in 600 mm-Spurweite ausgeführt, obwohl die vorhandenen Fahrzeuge (das Jenbach Pony sowie die Kipploren und Gestelle) eine Original-Spurweite von 580 mm haben und behalten.

Die zweite Ausbaustufe der Anlage hat eine Länge von 280 m und führt über eine Abzweigung von der Hauptstrecke zum Bahnhof Neusiedl-St. Ulrich. Die dritte Ausbaustufe endet nach weiteren 270 m in einer Halle mit originalen 580 mm-Gleisen.

Eine weitere Ausbaustufe wäre das anfangs geplante Gelände zwischen den historisch wertvollen und einzigen in Europa noch erhaltenen Gitternetztürmen, dessen Eigentümer (OMV) einer Benützung der Fläche bislang leider ablehnend reagiert hat.

Schön, dass es in Österreich immer wieder begeisterte Einwohner gibt, die das industrielle Erbe der Gemeinde – in diesem Fall OMV-Ölförderung – wertschätzen und zu erhalten bereit sind. In Neusiedl an der Zaya steht auch die Gemeinde hilfreich zur Seite, was ein Gelingen des Projekts in diesem Umfang erst ermöglicht. ■



2014 bot uns die jahrzehnte abestellte Garnitur ein sehr trauriges Bild



Das von Grund auf überarbeite Jenbach Pony JW8 im Herbst 2020







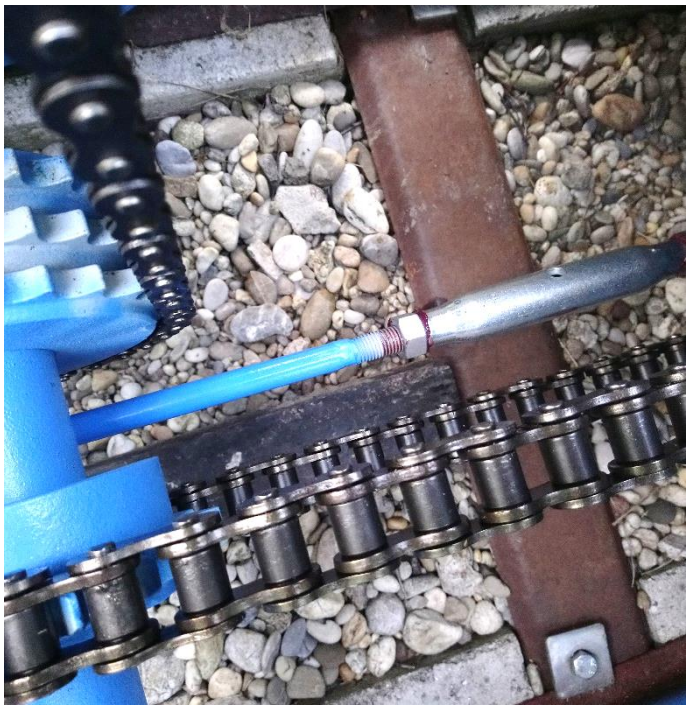
FIM: Jenbach Pony FNR 447

Feld- und Industriebahnmuseum Freiland (NÖ)

Die Inbetriebnahme der Klein-Diesellokomotive vom Typ Jenbach Pony JW8 mit der Fabrikationsnummer 447, Baujahr 1963, verzögert sich leider.



Die JW 447 am 26.06.2005 (kl. Bild) und 2020 vor dem Einbau des Getriebes



Ketten und Bremsgestänge mussten erneuert werden

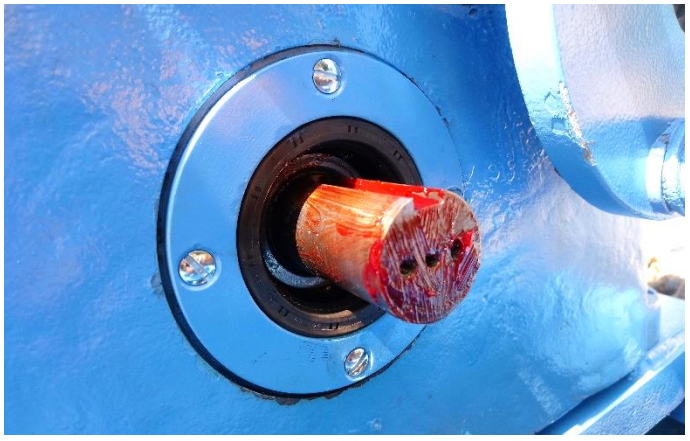
Die Lok wurde von Grund auf neu aufgebaut; alle relevanten Teile zerlegt, renoviert, repariert, nachgebaut, ersetzt und für den Zusammenbau vorbereitet.

Die inzwischen übliche Vorgangsweise: von unten nach oben (Achsen - Bremssystem - Rahmen - Motor & Getriebe - Elektrik - Karosserie), nie umgekehrt!

Drei der vier Pendelkugellager mussten durch neue ersetzt werden, ebenso alle vier Bremsklötze, alle Bolzen der Bremsmechanik und das Bremsgestänge, weiters die beiden Antriebsketten und die Wellendichtungen des Getriebes.







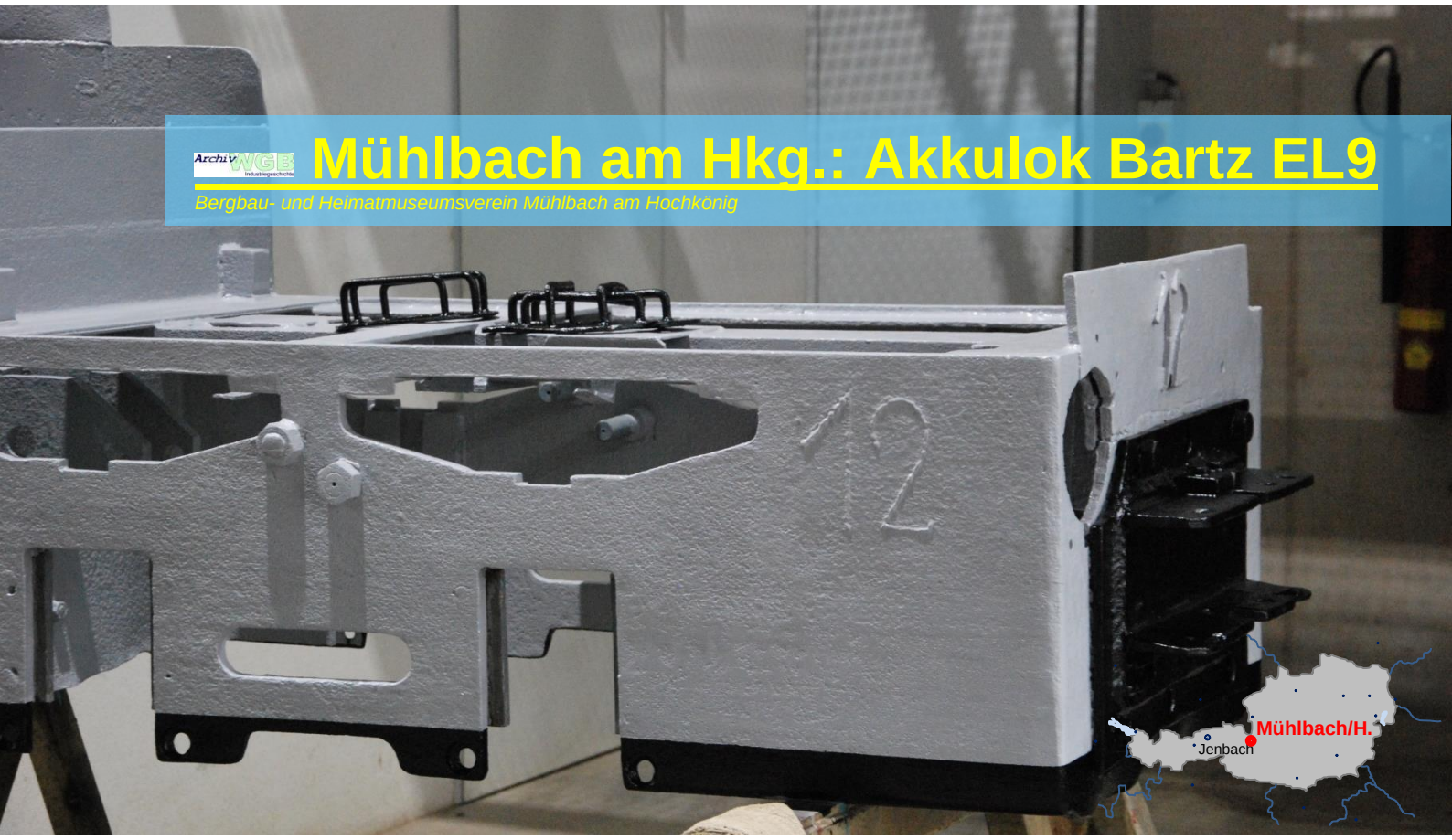
Undichtheiten im Kühlsystem wurden ebenso repariert wie Deformationen an der Karosserie. Schäden durch unsachgemäße Vorarbeiten an fast allen Komponenten - speziell am Getriebe und im Bereich der Laufachsen - erschwerten die Reparaturen; das größte Problem jetzt: abgebaute und nicht mehr vorhandene Teile des Motors, um das Jenbach Pony endlich fertig zusammenbauen zu können! Der Motor wurde, bevor er zu uns kam, leider teilweise zerlegt und stand danach mindestens zwei Jahre in geöffnetem Zustand im Freien, ohne Dokumentation, Diagnose oder Hinweis, was bereits daran gemacht wurde (ICOM läßt grüßen).

Die Lokomotive wird in den Originalfarben der Auslieferung (blau/gelb) wieder hergestellt. Deformationen und Veränderungen am Rahmen, die aus der aktiven Zeit stammen, werden beibehalten. ■



Mühlbach am Hkg.: Akkulok Bartz EL9

Bergbau- und Heimatmuseumsverein Mühlbach am Hochkönig



Von Mitarbeitern des Bergbau- und Heimatmuseumsvereins Mühlbach am Hochkönig wird eine ehemals im Mitterberger Kupferbergwerk eingesetzte Akku-Grubenlokomotive nach über 40 Jahren Standzeit wieder in Betrieb genommen.

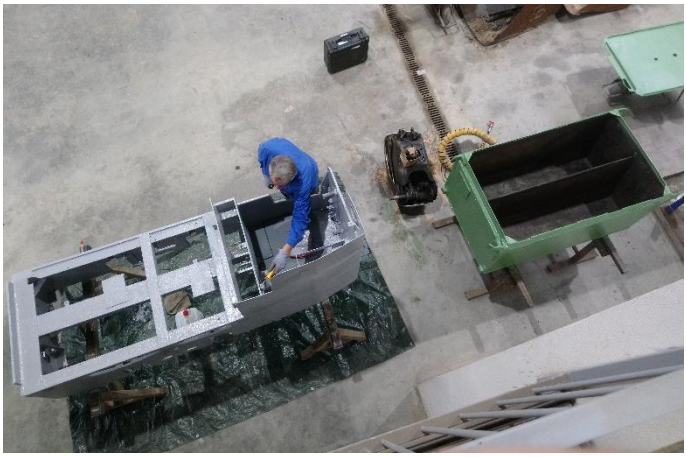
Die zweimotorige Akkulokomotive vom Typ EL9 des Herstellers Bartz ist nach der Schließung des Bergbaubetriebes Mitterberg in Mühlbach am Hochkönig schließlich im Schaubergwerk (Johannastollen) abgestellt worden. Nach 42 Jahren Standzeit begann die Bergung zur Aufarbeitung (siehe Infoblatt Nr. 27, Seite 10); das *Archiv WGB* unterstützt dieses Vorhaben.

Im Juni 2020 kamen Großbauteile wie Rahmen, Batteriekasten und alle kleineren Einzelteile der Mechanik zum Sandstrahlen und Grundieren zu unserer Partnerfirma KBB-Meissl (NÖ). Die Endlackierung der Kleinteile erfolgte in Eigenregie in Wien, der Rahmen der Lokomotive und der Batteriekasten in Mühlbach. Ein großes Dankeschön an die Firma *Friedl Seer* für die zur Verfügungstellung des Hallenbereichs und der Infrastruktur!





Schweißarbeiten an den Lagerführungen durch Georg Hallinger



Gottlieb Bär beim Lackieren in der Halle der Firma Seer im August 2020





Alle Teilen werden gewogen – der Batteriekasten ohne Deckel: 300 kg

Während im Johannastollen in Mühlbach weiter an den Antriebsteilen wie Motoren und Achsen gearbeitet wird, konnten in Wien Teile des Hauptschalters (dieser unterbricht vier Stromkreise vom Batteriekasten zur Steuereinheit der Lokomotive) sowie der 12 V-Schaltkasten renoviert bzw. neu aufgebaut werden.

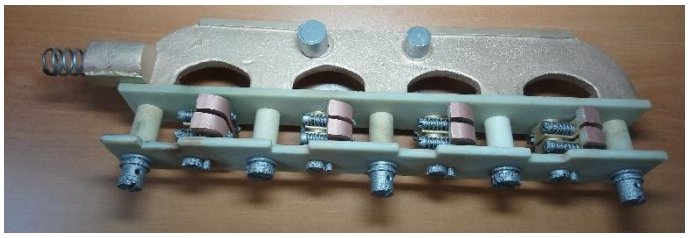




Hauptschalter der Bartz EL9 – Teile des Gehäuses vorher und nachher









Die Mechanik im Hauptschalter bedingt vorsichtiger Einzelteil-Bearbeitung



Dreikantschrauben (Ex-geschützte Komponente) vor und nach der Behandlung



Nach Abschluß der Lackierarbeiten an Rahmen und Batteriekasten wurden die beiden Großbauteile mit der Feldbahn in den Johannastollen transportiert, wo der Zusammenbau der Lokomotive erfolgt.



Für diese Arbeiten wurde der mobile Bockkran des *Archiv WGB* aufgestellt. Damit wird im Endeffekt der Rahmen auf die fertig bearbeiteten Antriebsachsen gesetzt.



Der Projektleiter Georg Hallinger bei der Arbeit im Johannastollen



Die Bartz EL9 hat drei neuralgische Punkte, die entscheiden, ob die Lokomotive wieder in Betrieb genommen werden kann oder bloß ein (historisch wertvolles) Standobjekt bleibt. Die eine wichtige Komponente ist der Fahrschalter, die anderen zwei stellen die Antriebsmotoren dar.

Von Kollegen Harrer Heinz konnte ein kompletter Radsatz übernommen werden. Dieser wurde generalüberholt (Teile im Motor wie z.B. Sitz und Federn für Kohlebürsten, Tatzlagerschalen und Pendelrollenlager wurden gereinigt, gängig gemacht, geölt bzw.gefettet).
Vorerst wird die Lok nur von einem Radsatz angetrieben. In späterer Folge wird eine aufwendige Reparatur des alten Radsatzes vorgenommen, damit die Lok wieder wie einst mit beiden Achsen angetrieben werden kann.

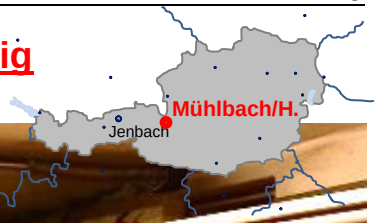




Georg Hallinger öffnet einen der beiden Antriebsmotoren

Neuer Mannschaftswagen aus Mühlbach am Hochkönig

Kupferbergbau Mitterberg, Mühlbach/Hkg.



Der Bergbaubetrieb Mitterberg in Mühlbach am Hochkönig ist zwar schon seit Jahrzehnten eingestellt, dennoch wurde im Jahr 2020 ein Original-Bergbau-Mannschaftswagen produziert.

Denkt man im ersten Moment, das sei nicht möglich? Doch!

Die zuletzt verwendeten Mannschaftstransportwagen wurden in der betriebseigenen Schlosserei zur Gänze selbst gebaut. Der ehemalige Leiter der Mitterberger Abteilung für Lokreparatur (Lokremise), Georg Hallinger, hat sich von einem Grubenbahnsammler und Bergbaufreund überreden lassen, nochmals solch einen Waggon herzustellen – persönlich.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen. ■



Ein Mannschaftswagen aus dem aktiven Bergbaubetrieb ist heute im Schaubergwerk (Johannastollen) zu sehen



Georg Hallinger in Uniform beim ersten Fototermin des neuen Mannschaftswagens, Baujahr 2020





Feldbahnfahrtag im Innviertel

Text & Fotos: © Markus Scholz

Der jährliche Fahrtag im Innviertel fand 2020 verständlicherweise nur in sehr eingeschränktem Umfang unter Beteiligung ganz weniger Feldbahn-Kollegen statt.



Aufkommendes Regenwetter schränkte den Betrieb weiter ein, so dass letztlich nur das dortige PONY unterwegs war.



Ein eigentlich geplanter Start der Dieselwalze unterblieb dann, weil niemand im Regen stehend den Motor ankurbeln mochte. ■

Schaubergwerk Leogang in Schwarzleo (Salzburg)

Lok JW15 und Streckenverlängerung 2020



In den Jahren 2013 bis 2015 wurde eine Jenbacher Diesellok vom Typ JW15 (FNR 1311) renoviert und nach Jahrzehnten wieder in Betrieb genommen (*siehe Infoblatt Nr. 15, ab Seite 5*). Die Lok stand einige Zeit vor dem Bergbau- und Gotikmuseum Leogang im Ortsteil Hütten, bevor sie zum nahegelegenen Besucherstollen (Barbarastollen) nach Schwarzleo kam.

Das Schwarzleotal mit dem Schwarzleo-Bach zählt mit Recht zu einem der landschaftlich reizvollsten Täler in Leogang. Links und rechts vom Bachbett erstrecken sich Wälder, die weiter oben von großen Almen abgelöst werden. Den Talschluss bildet an der Grenze zu Tirol die Felsregion des Spielberghorns, wo auch die Bergbauregion Hochfilzen (Tirol) angrenzt.



Das 1989 eröffnete Schaubergwerk in *Leogang-Schwarzleo* ist ein sehr familienfreundlich gestaltetes Ausflugsziel. Das Bergwerk kann auch bei Schlechtwetter besichtigt werden, für größere Gruppen ist es auch mit Bussen erreichbar und für Schulklassen gibt es kindgerecht aufbereitete Führungen.

Von Saalfelden kommend Richtung Hochfilzen fahrend zweigt fast am Ende von Leogang im Ortsteil Hütten ein Weg linkerhand in den Wald nach Scharzleo.
Der Weg endet nach ungefähr 3 km bei der *Knappenstube Unterberghaus*, dem Ausgangspunkt der Bergwerkstour.





▶ Die bisherige Vorführstrecke des *Besucherbergwerks Schwarzleo in Leogang* (mit Lokremise im Baustil eines gezimmerten Stollens) wurde im Frühsommer 2020 verlängert und ein originaler Mannschaftswagen aus Hochfilzen aufgearbeitet, um den Besuchern des (immer schon gleislosen) Barbarastollens das Gefühl der Bergmannsfahrt übermitteln zu können.

Die Besucher werden mit Schutzkleidung (Helm) ausgerüstet und erleben unter fachkundiger Führung das Innere des Berges. ■





BERGBAU- & GOTIKMUSEUM
LEOGANG

SCHAUBERGWERK
LEOGANG
BERGBAUMUSEUM





Lichtmaschinen- und Starterservice KGS Graz

Langjähriger Partner für Lichtmaschinen und Starter

Bei der ersten Besichtigung der JW-Pony-Nachbaulok im slowenischen Bergbauort Mezica fiel der schlechte Zustand diverser Anbauteile auf. Zwei dieser Teile waren der Regler und die Lichtmaschine, die aufgrund der langen Standzeit und des äußeren Erscheinungsbildes für nicht mehr einsatzfähig gehalten wurden.

Wie alle unserer Starter und Lichtmaschinen kamen die Komponenten zu unserem langjährigen Partner, der Firma KGS Kaufmann in Graz (www.lichtmaschine.at), wo die Lichtmaschine und der dazugehörigen Regler doch repariert werden konnten. Sandgestrahlt und lackiert stehen die Teile nun zum Einbau bereit. ■



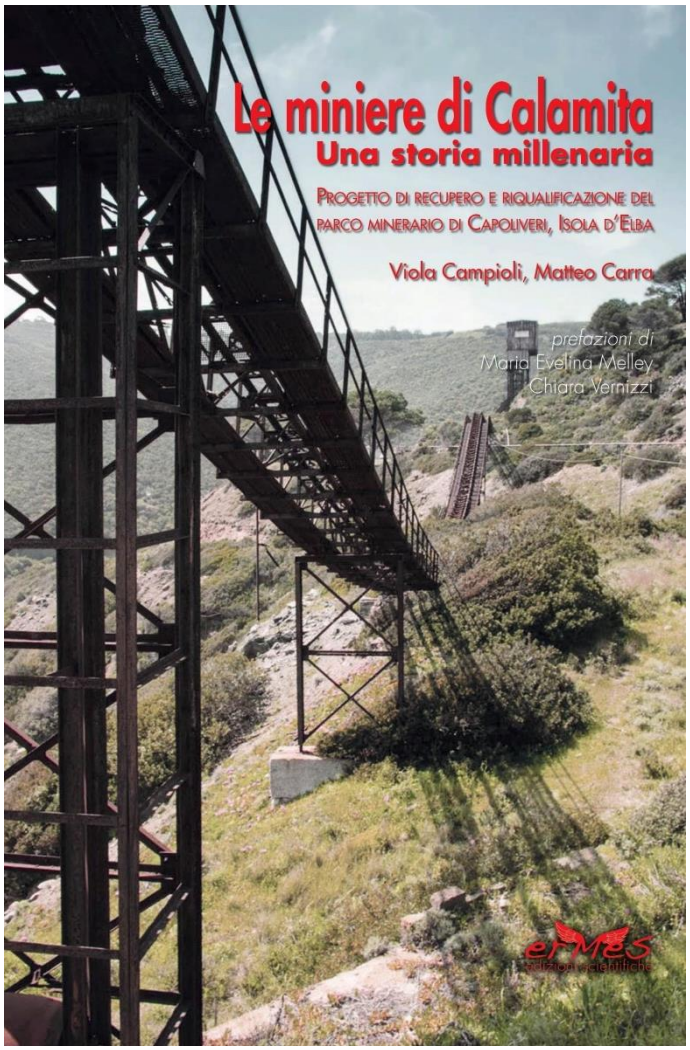
Die Lichtmaschine der Mezica-Diesellok bei der Erstbesichtigung



Die komplett überholte Lichtmaschine, fertig für den Wiedereinbau

Neue Bücher für die Elba-Forschung

Ferrovie e miniere in Toscana, 1981 und Le miniere die Calamita, 2020



Im Oktober 2020 konnte endlich das Buch *Le miniere di Calamita - Una storia millenaria* von Viola Campioli und Matteo Carra als Download erworben werden, das aus der Vergangenheit des Bergbaus in Calamita berichtet und Möglichkeiten für die Erhaltung und zukünftige Nutzung der Gebäude aus Sicht des Architekten beschreibt.

Ein für die Forschung auf Elba sehr hilfreiches (vergriffenes) Buch, das im Jänner 2021 in einem Antiquariat in Italien gekauft werden konnte: *Ferrovie e miniere in Toscana - Linee secondarie e industriali in Maremma e nell'Isola d'Elba* von Adriano Betti Carboncini. Mithilfe dieses Buches werden bei den nächsten Aufenthalten auf Elba (März/Mai/Juli 2021) ehemalige Schienenwege und Seilbahnstaionen gesucht. ■





Bergbauforschung auf Elba (IT)

Sind wirklich noch mindestens 18 Lokomotiven auf Elba zu finden?

Die drei Haupt-Bergbaugebiete auf der Insel Elba (*Calamita, Rio Marina* und *Rialbano*) haben – trotz des stetigen Verfalls der Anlagen oder der Verbauung/Rekultivierung einzelner Bereiche – eine Menge an Sehenswertem zu bieten.

Wie für viele Leute war auch für uns bezüglich Forschung das Jahr 2020 nicht gerade vorteilhaft. So mussten auch unsere geplanten Arbeiten im März und Mai auf Elba storniert werden, erst im Oktober 2020 konnten die Archivarbeiten im *Museo Miniere di Calamita* endlich fortgesetzt werden. Durch den Einsatz neuer Scanner hat sich die Qualität der Ersterfassung deutlich verbessert (scannen statt fotografieren) und die Dauer der Nachbearbeitung der vielen Dateien erheblich reduziert.

In den drei Wochen konnten knapp 900 Akte, Prospekte und Ordner ersterfasst bzw. teilweise komplett gescannt werden. Wie so oft, wenn man beim Forschen auf Ergebnisse stößt, öffnen sich neue Fragen, denen nachgegangen werden muss.

Feldstudium ist angesagt: sobald sich ein Zeitfenster öffnet, um wieder nach Elba reisen zu dürfen, muss im Gebiet Rio Marina bzw. teilweise Rialbano nach sieben Lokomotiven und einem ehemaligen Schacht und diversen Stollen gesucht werden. Die beste Zeit wäre natürlich der Winter - es wird das Frühjahr sein, wenn sich die Vegetation noch zurückgezogen hat und die Temperatur bei den vielen Wanderungen erträglich ist.

Bei den gesuchten Loks dürfte es sich um mindestens drei Stück Deutz OME 117 und eine OMZ 117 handeln. Weiters gibt es Unterlagen über drei Stück O&K MD2, deren Verbleib bisher noch unbekannt ist.

Weitere Lokomotiven sind bereits bekannt: im kleinen Museum *La Piccola Miniera* in Porto Azzurro stehen bzw. sind vier Akkulokomotiven im Einsatz. Weitere sieben Lokomotiven (vier Stück Jenbacher Dieselloks, drei Stück Akkuloks) befinden sich im Gebiet Calamita. ▶



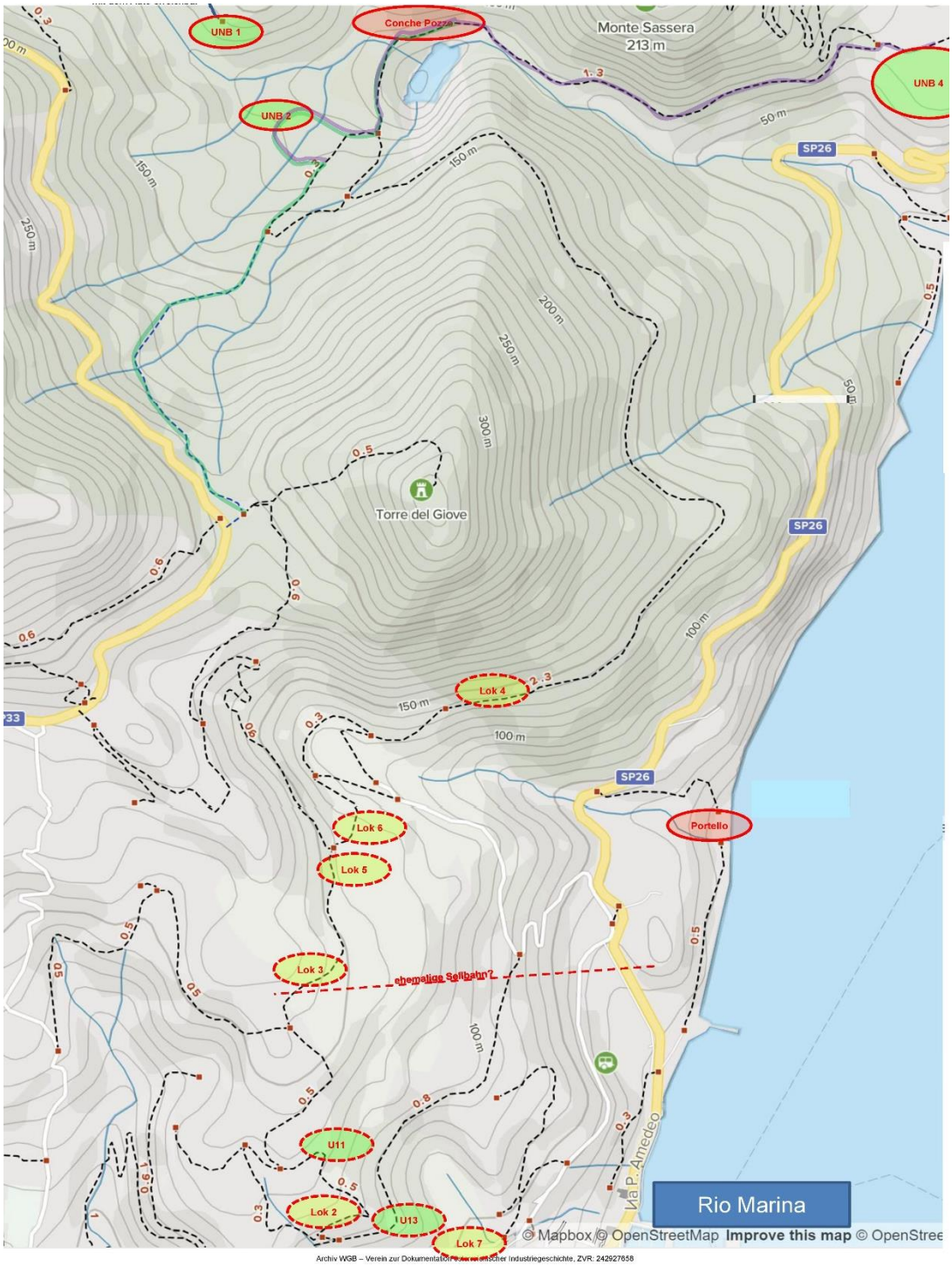
Suchobjekt aus dem Video "Isola d'Elba - Parco Minerario zona orientare"

Wandern Rio Marina

Um Unterlagen, die im Archiv des Museo Calamita gesichtet wurden, nachzugehen, muss auch in den beiden anderen Bergbaurevieren Rio Marina und Rialbano geforscht werden.

Ausgangspunkt der Tour ist das Mineralienmuseum in Rio Marina, von wo aus die einzelnen Abbaugebiete (Cantiere) erwandert oder mit dem Mountainbike befahren werden können.

Anfang des 20. Jahrhunderts gab es hier ein Schienennetz, das die einzelnen Abbaufelder mit den Verladestegen an der Küste verband und im Bereich Rio Marina etwa 15 km erreicht haben soll, im nördlicher gelegenen Rialbano 9 km *(Quelle: Adriano Betti Carboncini - Ferrovie e miniere in Toscana - Linee secondarie e industriali in Maremma e nell'Isola d'Elba).*



Rechts: Sechs Positionen im Gebiet Rio Marina, an denen Lokomotiven vorhanden sein sollen, sind bekannt; weitere Objekte (Gerätschaften, Gebäude, ehemalige Stollen, Gleisanlagen und eine siebente Lok) werden wir bei den geplanten Wanderungen und Radtouren erkunden.

Kartendarstellung / Bearbeitung: © OpenTopoMap / © Archiv WGB

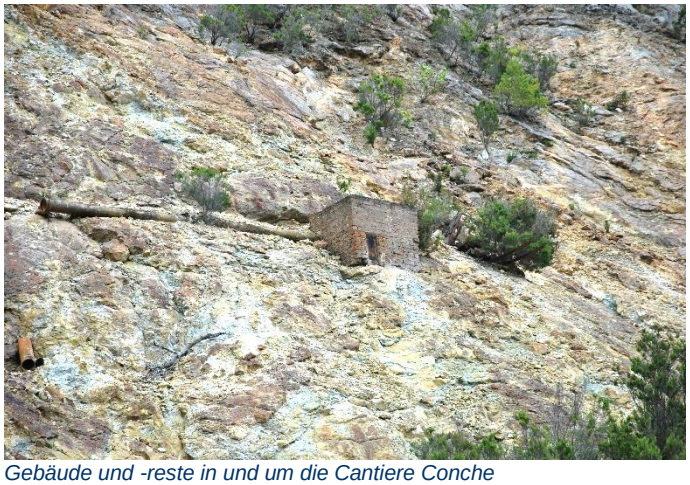
Archiv WGB – Verein zur Dokumentation österreichischer Industriegeschichte, ZVR: 242927658



Suchobjekt aus dem Video: "Isola d'Elba - Parco Minerario di Rio Marina"







Gebäude und -reste in und um die Cantiere Conche



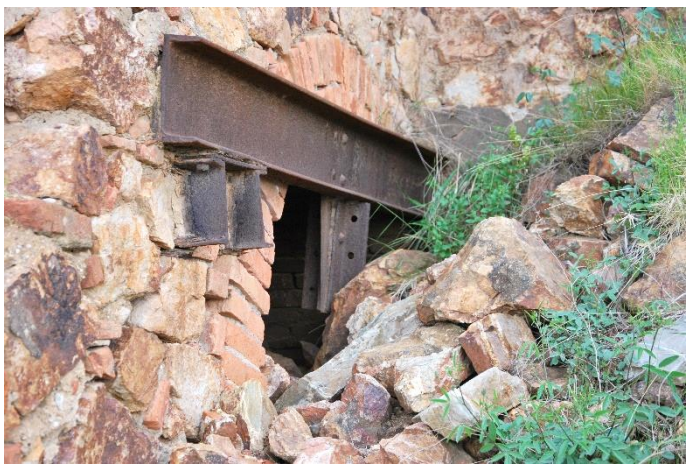
Seilbahn-Bergstation Richtung Seregola (Cantiere Rioalbano)



Noch unerforschte, jedoch durch neue Pläne interessante Objekte



Möglicherweise die alte Remise der Strecke bei Pistello



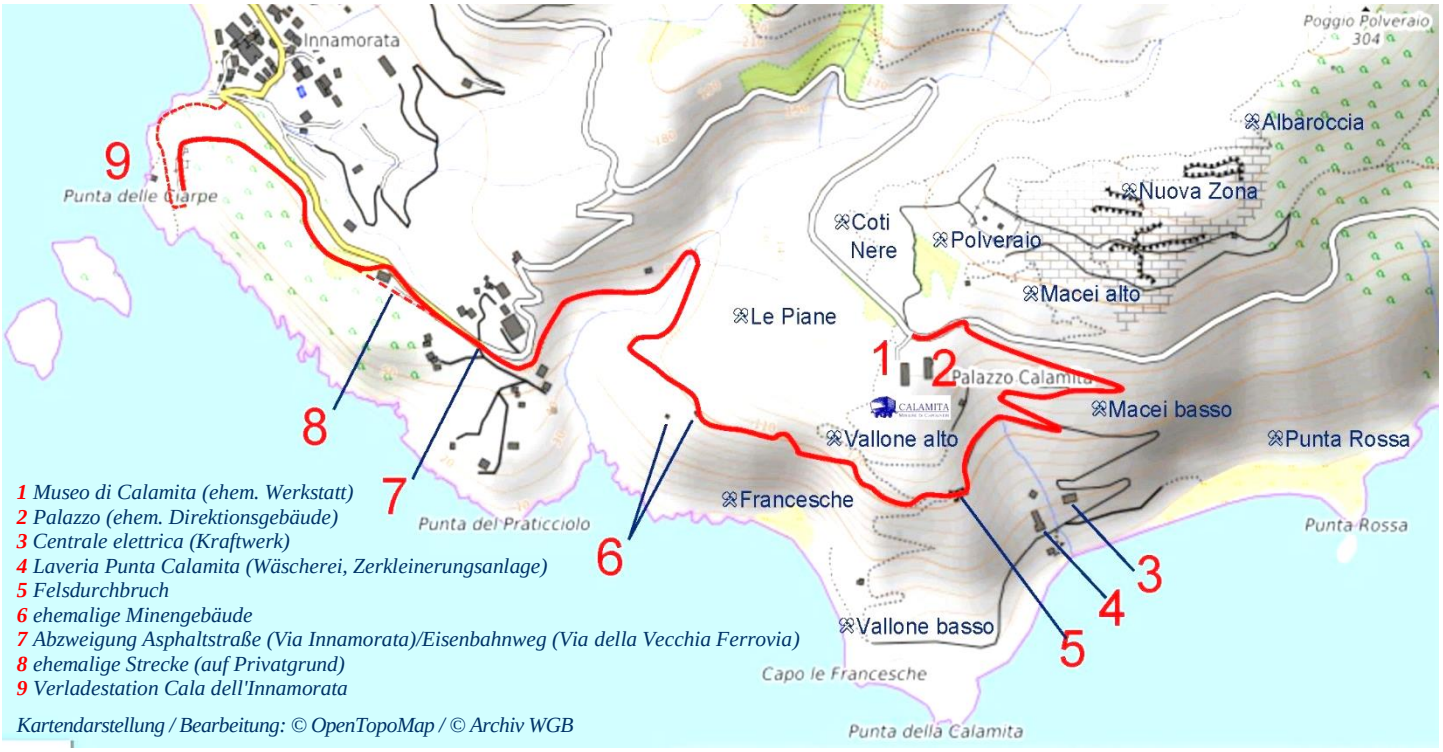


Wandern im Gebiet Calamita – der alte Eisenbahnweg

Im Gebiet des Monte Calamita (Magnetberg) gibt es eine Vielzahl an Wanderwegen und Mountainbikestrecken - sei es der vom Bergbaudorf Capoliveri wegführende "Weg der Bergmänner - Il Cammino dei Minatori" (dieser führt direkt über den Calamita nach Ginevro bzw. Sassi Neri) oder der hier beschriebene Wanderweg der ehemaligen Eisenbahn (La Via della Vecchia Ferrovia).

sollten zum Museo delle Miniere di Calamita (Nr. 1 am Plan) fahren und nach einem Museumsbesuch (sehr empfehlenswert!) die Strecke in Angriff nehmen:

Das Museum (1) befindet sich 6 km südlich von Capoliveri in den ehemaligen Werkstättten des Abbaugebiets (Cantiere) Vallone. Im Freigelände des Museums steht eine der vier erhalten gebliebenen Jenbacher Diesellokomotiven (JW20, FNR 2475), die im Abbau Ginevro untertag sowie obertag in Betrieb standen.



1 Museo di Calamita (ehem. Werkstatt)
2 Palazzo (ehem. Direktionsgebäude)
3 Centrale elettrica (Kraftwerk)
4 Laveria Punta Calamita (Wäscherei, Zerkleinerungsanlage)
5 Felsdurchbruch
6 ehemalige Minengebäude
7 Abzweigung Asphaltstraße (Via Innamorata)/Eisenbahnweg (Via della Vecchia Ferrovia)
8 ehemalige Strecke (auf Privatgrund)
9 Verladestation Cala dell'Innamorata

Kartendarstellung / Bearbeitung: © OpenTopoMap / © Archiv WGB

In den Jahren 1909 - 1912 wurde eine Bahnverbindung zwischen den Bergbaugebieten Punta Rossa, Macei, Vallone und Francesche zur Schiffsladestelle in der Bucht von Innamorata (Cala dell'Innamorata) in Betrieb genommen. Die rein mit Dampfloks betriebene 600 mm-Strecke hatte eine Länge von etwa 6 km und transportierte das Erz zu den durch die vorgelagerten Gemini-Zwillingsinseln geschützten Piers.



Alte Aufnahme der Mannschaft (Foto: Archivio Museo Calamita)

Der heute begehbare bzw. mit dem Mountainbike befahrbare Streckenteil ist 3 km lang und bietet interessante Ausblicke auf Bergbaugebiete, ehemalige Gebäude, die wuchernde Macchia (interessant für Kräutersammler) und das Meer.

Wer in Morcone, Pareti oder Innamorata urlaubt, wird die Strecke in Innamorata beginnen; Besucher, die von Capoliveri kommen,



Im Museo delle Miniere di Calamita steht die Jenbacher JW20 FNR 2475

Oberhalb des Museums steht das Palazzo della Direzione (2), die ehemalige Bergbaudirektion, die jedoch nicht betreten werden darf (baufällig).

Vom Museum geht man ostwärts auf der Schotterstraße Richtung Ripalte, um nach etwa 120 m rechts auf den Serpentinenweg abzubiegen (schöner Ausblick auf die Abbaue Macei basso und Punta Rossa). Nach zwei Kehren zweigt man von den Serpentinen nach rechts ab – hier befindet man sich bereits auf der Via della Vecchia Ferrovia (etwa 110 m über dem Meer). Mit Blick Richtung Meer stehen das ehemalige dieselbetriebene Kraftwerk Centrale elettrica (3) und die Gesteins-Zerkleinerungsanlage Laveria Punta Calamita (4).



Palazzo della Direzione (2); im 1. Stock die Dienstwohnung des Direktors



Links die Wäscherei (4), rechts das Kraftwerk (3); oben der Eisenbahnweg



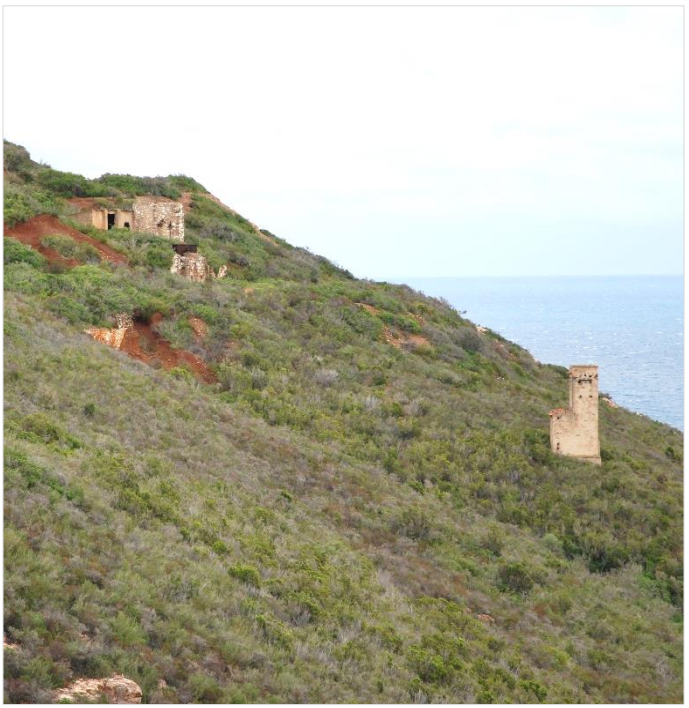
Der Felsdurchbruch (5) in Richtung Westen zur Cantiere Vallone



Ein schöner Ausblick auf Verarbeitungsanlagen der Cantiere Vallone basso

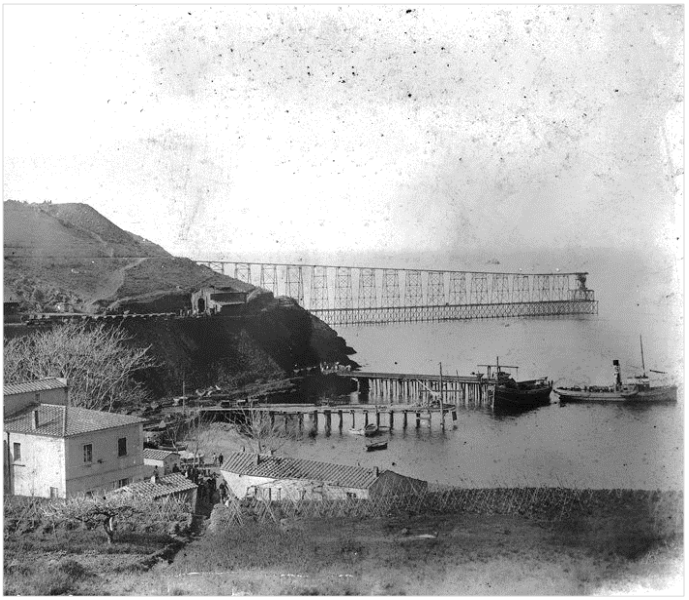
Der Weg führt weiter zum Felsdurchbruch (5) und eröffnet danach die Aussicht auf das große Abbaugebiet Vallone.

Bevor man ehemalige Bergwerksgebäude (6) erkennt, liegt steil bergab 100 m unterhalb der gesperrte Strand Francesche; vom Abbau Francesche soll früher einmal eine Seilbahn zur Verladung Vallone gewesen sein (oder war zumindest geplant).

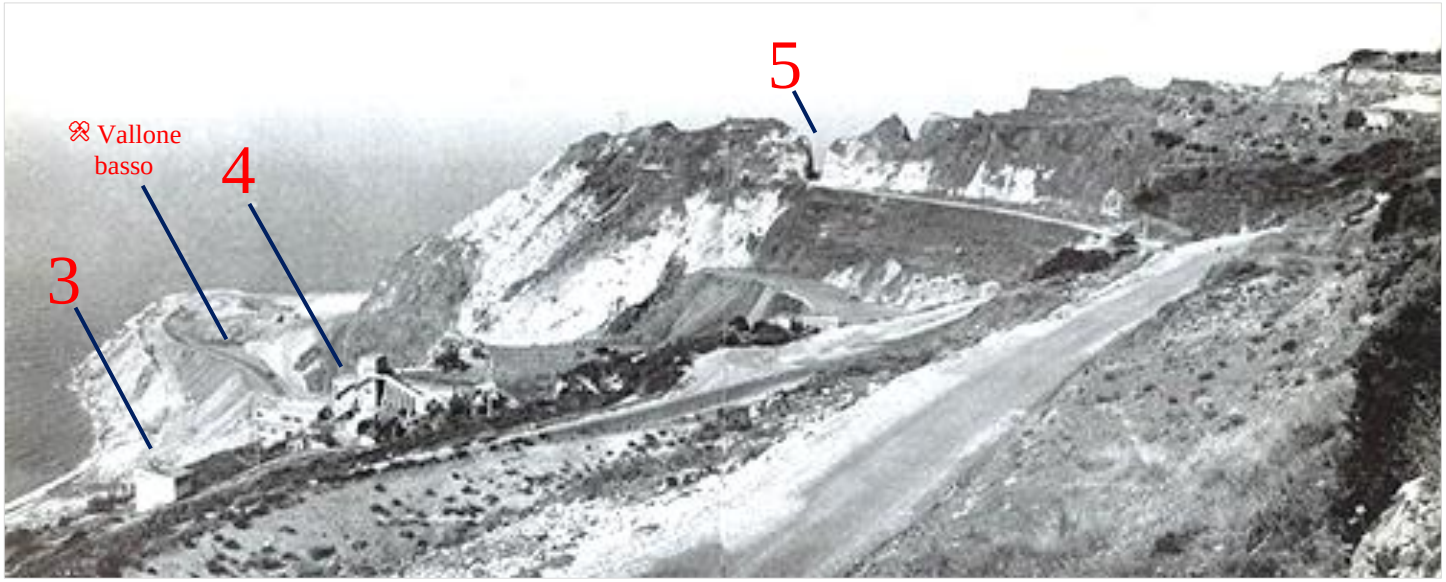


(6) Alte Gebäude inmitten der Macchia (natürliche Renaturierung)

Ab nun führt der Weg durch die Macchia mit seiner Pflanzenvielfalt und den abwechslungsreichen Düften, bevor eine Brücke die Aufmerksamkeit auf den darunterliegenden Bach lenkt. Nach etwa weiteren 500 m erreicht man die Asphaltstraße (7), die bergab zum Strand von Innamorata führt. Eine Zufahrt zu einem Privathaus linkerhand zeigt den ehemaligen Verlauf der Gleise (8); 100 m weiter zweigt ein Weg links ab und man geht wieder auf dem Weg der alten Eisenbahn, der nach einem halben Kilometer bei der Erz-Siloanlage Innamorata (9) endet. Hier wurde das Erz aus den beladenen Waggons in die Bunker gekippt und von diesen über die Piers auf Frachtschiffe verladen.



(9) Alte Aufnahme der Innamorata-Piers (Foto: Archivio Museo Calamita)



Auf dieser alten Aufnahme sind gut das Kraftwerk (3), die Wäscherei (4) und der Felsdurchbruch (5) zu erkennen (Foto: Archivio Museo Calamita)



(9) Der Silo der Anlage Innamorata mit den vorgelagerten Zwillingsinseln



(9) Man findet so manche Gebäudereste der Umfüllanlage Innamorata

In Calamita eingesetzte Dampflokomotiven *)

Nr.	Hersteller	Typ	FNR	Baujahr	Zugang
1	O&K	30 PS	3,604	1909	1909
2	O&K	30 PS	3,605	1909	1909
3	O&K	20 PS	3,795	1910	1910
4	Borsig	30 PS	7.754	1910	1910
5	Borsig	30 PS	7.755	1910	1910
6	Borsig	30 PS	8,071	1911	1912
7	Borsig	30 PS	8,078	1911	1912
8	Borsig	30 PS	8,079	1911	1912
9	Henschel	20 PS	12.946	1914	1923
10	Henschel	20 PS	12.947	1914	1923
11	A. Jung	- -	3,097	1920	1924
12	O&K	30 PS	9,354	1920	1940

**) Adriano Betti Carboncini, Ferrovie e industrie in Toscana: linee secondarie e industriali in Maremma e nell'isola d'Elba, Cortona, Calosci, 2003*

Am Ende der Siloanlage gibt es die Möglichkeit, einen steilen Weg etwa 10 bis 15 Höhenmeter bergab zu gehen und dann weiter vom Punta delle Ciarpe direkt zum Strand von Innamorata zu gelangen.

Varianten, um zum Ausgangspunkt zurückzukehren:
Von der Erzsiloanlage bzw. von Innamorata über die Asphaltstraße (Via Innamorata) und den gleichen Weg retour gehen wie gekommen oder bei der Abzweigung zum Eisenbahnweg (7) auf der bergwärts führenden Straße bleiben, um über die darüber liegende Schotterstraße zum Museum zurückzukehren.

CALAMITA MINIERE DI CAPOLIVERI

Kontakt:

Miniere di Calamita, Capoliveri, Elba

Tel.: +39 0565 935492
Mobil: +39 393 90 59 583
+39 393 87 20 018
Mail: info@minieredicalamita.it
minieracalamita@gmail.com
web: www.minieredicalamita.it

Neue Warte am Inn

Redaktion, Anzeigenannahme und
Vertrieb: Telefon 07722/4600*0
Erscheinungsort Braunau am Inn
Verlagspostamt 5280 Braunau

Braunau am Inn
Donnerstag, 3. Oktober 1985
P.b.b. — 10 Schilling
Nummer 40 — 105. Jahrgang

UNABHÄNGIGE WOCHENZEITUNG FÜR OBERÖSTERREICH
MIT DEN NACHRICHTEN AUS DEM SALZBURGER FLACHGAU



100 Meter unter Tag präsentierte die Sakog am 27. September eine „Weltpremiere“: eine neuentwickelte Zahnradbahn ging in Betrieb. Aufsichtsrats-Vorsitzender Konsul Dr. H. Heger (Bildmitte) gab die Strecke frei.

‚Weltpremiere‘ im Trimmelkamer Bergwerk

ST. PANTALEON. Das Trimmelkamer Bergwerk stellt sich weiterhin als „Versuchskaninchen“ zur Verfügung: es nahm am 27. September eine neuentwickelte Zahnradbahn zur Beförderung der Knappen und des Materials in Betrieb, die Bergrat Siegfried Pirklbauer als „Weltpremiere“ präsentierte.

Die Bergleute der Sakog werden in Hinkunft doppelt so schnell an ihre Arbeitsstätte unter Tag gelangen als ihre Kameraden in anderen Gruben. „Schuld“ daran ist der neuentwickelte Magnetmotor, der nur ein Drittel eines herkömmlichen Elektromotors wiegt. Er wird in Trimmelkam erstmals industriell genutzt.

Auf einer Strecke von 2,7 Kilometern haben die Arbeiter bisher die Schienen unter Tag verlegt, weitere 4,8 Kilometer sollen noch folgen. Die Gesamtkosten für diese neue Bahn belaufen sich auf 130 Millionen Schilling — die Hälfte der Aufschließungskosten für die Lagerstätten Tarsdorf-Ost und Weilhart.



SAKOG-Zahnradbahn-Steuerwagen

Seit 2019 im SAKOG-Bergbaumuseum in St. Pantaleon ausgestellt *alle Fotos © Robert Tkauz*

Im Jahr 1984 wurde bei der SAKOG mit dem Einbau einer elektrischen Schienenflurzahnradbahn für das Grubenfeld Tarsdorf-Ost begonnen und im September 1985 in Betrieb genommen (bis zur Schließung der Lagerstätte Tarsdorf-Ost im Jahr 1994 – nach Abschluss der Sicherungsarbeiten).

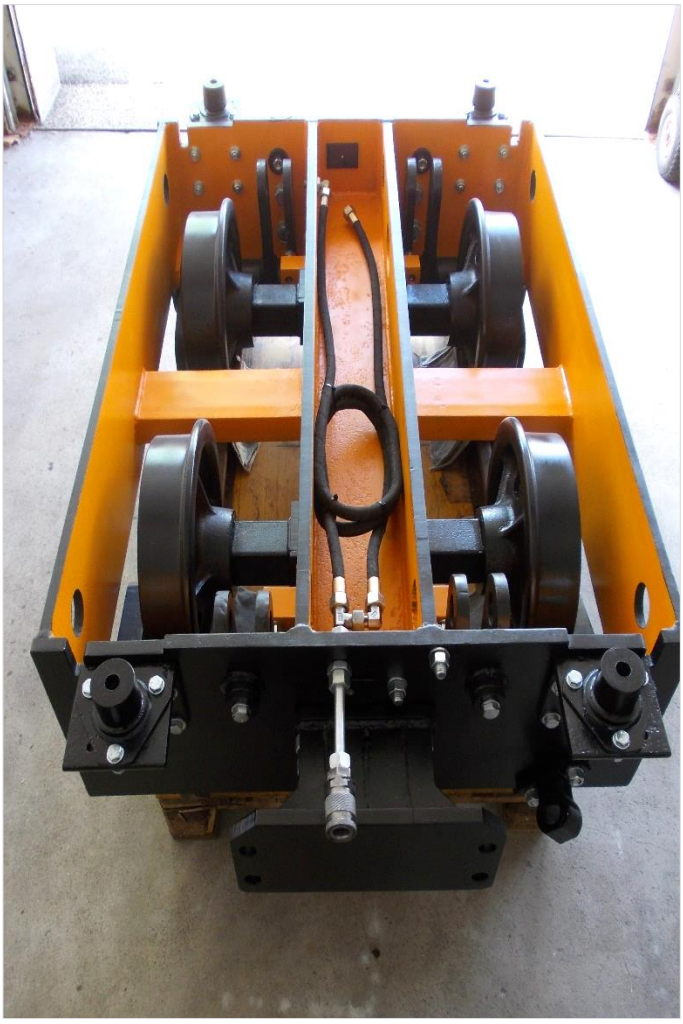
2018 konnte der Steuerwagen (Typ: Scharf 140/600) dieser Zahnradbahn von Robert Tkauz, Eigentümer und Betreiber des privaten SAKOG-Bergbaumuseums im Oberösterreichischen St. Pantaleon, erworben und fachmännisch restauriert werden.

Für jeden, der eine Lokomotive aufarbeiten möchte, sei dieses Beispiel ein absolutes Vorbild!

Komplettzerlegung, Behandlung jeder Komponente bis ins letzte Detail und Erneuerung aller verschlissenen Teile; erst als sozusagen krönender Abschluß ist die (fachmännische) Lackierung der Karosserie anzusehen.



Das Fahrgestell des 140/600 vor und nach der Restaurierung; gut zu sehen sind die erneuerten Schläuche und Schrauben





Die Karosserie des 140/600-Steuerwagens nach dem Sandstrahlen ...



... und Spachteln fertig grundiert

Die Hintergründe zum Ankauf einer Schienenflur Zahnradbahn bei der Salzach-Kohlen-Bergbau-Gesellschaft (SAKOG) in Trimmelkam *(Text: Robert Tkauz)*

Nachdem Anfang der 1980er Jahre im Rahmen der Explorationstätigkeiten bei der SAKOG zwei neue Grubenfelder im Revier Tarsdorf und Weilhartsforst festgestellt wurden, deren Entfernung von der Schachtanlage Trimmelkam bis zu 7,5 km betragen hat, war die Entscheidung zu treffen, ob an der Grenze der neuen Grubenfelder ein neuer Schacht für die Mannsfahrt errichtet werden soll oder ob mit einer parallel im Abstand von 25 Meter geführten Doppelstrecke diese beiden Lagerstättenteile erschlossen werden sollten.

Neben der Untersuchung der wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten musste auch überlegt werden, ob ein neuer Schacht in einem als Landschaftsschutzgebiet deklarierten Areal ökologisch zu verantworten sei.

Die Entscheidung fiel zugunsten der Doppelstrecke aus. Während eine dieser beiden Strecken (Stollen), ausgestattet mit einer Förderbandanlage, ausschließlich der Kohlelieferung dienen sollte, wurde die zweite Strecke als Materiallieferstrecke und für die Mannsfahrt geplant.

Nachdem technische Vorgespräche über die endgültige Lösung dieses Förderproblems geführt wurden, entstand das Projekt einer Schienenflurbahn mit einem neuartigen, elektromagnetischen Antriebssystem. Mit den herkömmlichen Elektroantrieben hätten die Anforderungen unter den gegebenen Randbedingungen nur durch Doppellokomotiven erfüllt werden können.

Ein bisher nur in Prototypen realisiertes, neuartiges Magnet-Motor-Antriebssystem, das von der Firma Magnet Motor GmbH Starnberg entwickelt wurde, würde eine Lösung mit einer Einzellokomotive ermöglichen, für die man sich auch entschied.

Am 27.09.1985 wurde in Trimmelkam bei der Salzach-Kohlen-Bergbau-Gesellschaft (SAKOG) die in knapp zwei Jahren von der Maschinenfabrik Scharf GmbH in Hamm unter Zusammenarbeit mit der Firma Magnet Motor GmbH Starnberg entwickelte Zahnradbahn Scharf 140/600 in Betrieb genommen. Sie stellte die erste industriemäßig betriebene Anwendung eines Magnetmotors im Bergbau dar.



Die Originalfarbgebung – wie frisch aus dem Werk



Die Fahrerkabine vor der Restaurierung



Fahrerkabine fertig aufgearbeitet – ein Traum!



Der Steuerkasten (Elektrik und Hydraulik) vor und nach der Aufarbeitung

Der Steuerwagen einer Scharf 140/600 Zahnradbahn aus Trimmelkam *(Text: Robert Tkauz)*

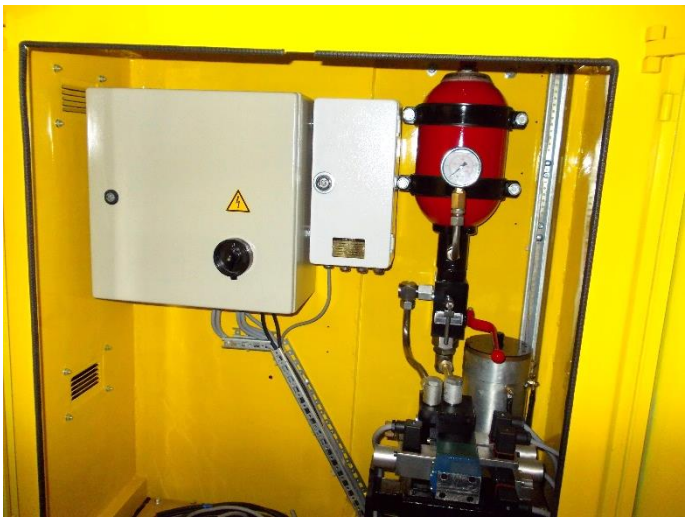
Nach der Förderung der letzten Tonne Braunkohle im November 1993 und der darauffolgenden Schließung der SAKOG in Trimmelkam, gab es einige gutgemeinte Ideen, wie man die Bergbaugeschichte von Trimmelkam in Form eines Museums erhalten könnte. Angedacht war, die beiden Fördertürme inkl. Förderbandbrücke zu erhalten und für diesen Zweck zu adaptieren.

Nach langwierigen Verhandlungen und endlosen Diskussionen, hat aber nach 10 Jahren der Rechenstift gegen dieses Projekt entschieden. Es muss aber auch gesagt werden, dass während der Zeit des Verhandelns der gute „Draht“ zum Alteisenhändler besser war als zur eigenen Geschichte, denn wie sonst ließe es sich erklären, dass sämtliche Bergbaurelikte in diesem Zeitraum verkauft oder verschrottet wurden.

Ich habe in Eigeninitiative mit meiner Familie ein privates Bergbaumuseum in unserem Haus errichtet und wir versuchen seit vielen Jahren originale Bergbaurelikte aus Trimmelkam, soweit es uns möglich ist, in unsere Gemeinde, in unser Museum zurückzuholen und somit allen Interessierten und unseren Schulkindern und nachkommenden Generationen eine Chance zu geben, unsere eigene Bergbaugeschichte zu erleben. Unter den vielen Sachen, die wir präsentieren können, befindet sich seit dem Jahr 2019 auch ein Steuerwagen einer Scharf 140/600 Schienenflur-Zahnradbahn, die ab 1985 bei der SAKOG im Einsatz war und damals als das modernste Transportmittel untertag in Europa galt. Viele Jahre der Verhandlungen mussten auch wir überbrücken, um diesen Steuerwagen zu uns nach Hause zurück zu holen. Der Steuerwagen selbst war in einem eher schlechten Allgemeinzustand, aber mit vereinten Kräften ist es uns gelungen, diesen wieder in den ursprünglichen Zustand zu bringen.

Auf diesem Weg möchten wir uns bei all unseren Freunden, Bekannten und Gönnern wie z.B. der Gemeinde St. Pantaleon und Leader Oberinnviertel-Mattigtal und unserem Freund Manuel Mayrhofer bedanken. Sie alle haben uns geholfen, ein Stück Bergbaugeschichte zu uns nach St. Pantaleon (OÖ) zurückzuholen und wieder herzustellen.

Wir sind ständig auf der Suche nach weiterem Zubehör dieser Schienenflur-Zahnradbahn und hoffen auf Eure Hilfe.





BERGBAUMUSEUM
der Fam. Robert und Monika Tkauz
Pirach 9
5120 St. Pantaleon - Oberösterreich

Besichtigung nach Vereinbarung:
Tel. +43 664 1266729 oder Mail tkauz.robert@aon.at

Feldbahnsammlung Scholz: KK-Feldbahngleis im Einsatz

Das Einmanngleis in der Praxis *Text und Fotos: © Markus Scholz*

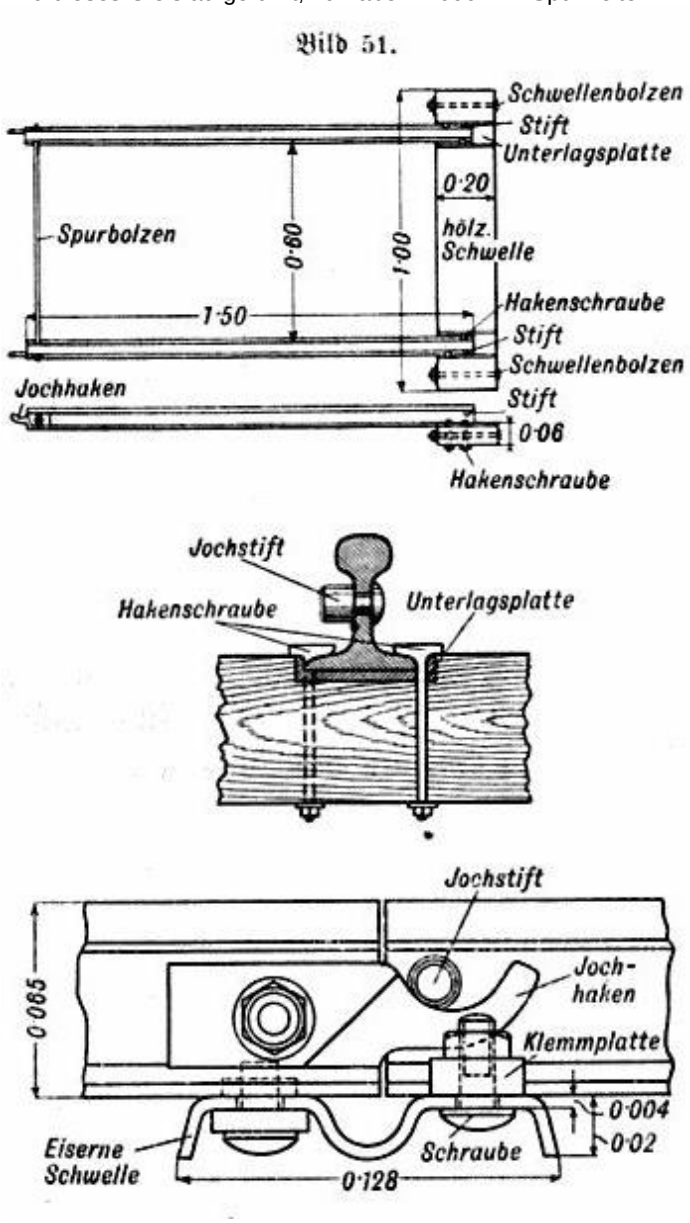
Aus dem Bestand des im Vorjahr nach dem Tod von Manfred Hohn leider aufgelösten Grubenbahnmuseums in Knappenberg (Kärnten) konnte ich einige Meter der vorhandenen KK-Feldbahngleise übernehmen.

Einige wenige Joche waren noch in der Originalspurweite von 600 mm vorhanden, sehr viele weitere waren auf 500 mm umgespurt worden bzw. dienten ihrer Schwellen und Spurbolzen entledigt als Beschwerung verschiedener Abdeckungen.

Entstehungsgeschichte

Die Entwicklung dieses Gleises geht auf die allerersten Feldbahnen des kk-Heeres zurück. Diese Pferdefeldbahnen waren mit einem identischen Gleissystem – allerdings in 700 mm Spurweite – ausgerüstet.
Noch in der *Ausbildungsvorschrift für die Pioniertruppe* von 1937 wird dieses Gleis aufgeführt, nun aber in 600 mm Spurweite:

Bild 51.



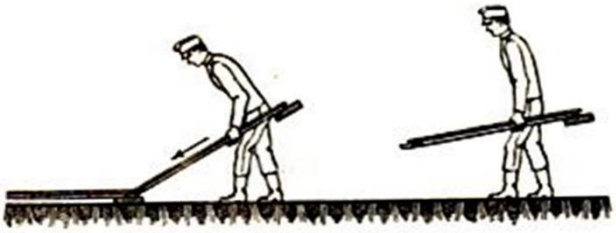
Genannt werden gerade Joche mit 0,50 m, 0,75 m, 1,0 m und 1,5 m Länge sowie Kurvenjoche mit 2,00 m Länge. Die geraden Joche können in einem Minimalradius von 80m verlegt werden.
Die Verlegung geschieht durch 1 Person: Das Gleis ist handlich und dank der durchdachten Verbindung zwischen den Jochen absolut betriebssicher.

Verwendung

In meinem Bestand befinden sich nur 1,0 m-Joche, leider ließ sich nicht mehr klären, von woher dieses Gleismaterial einst in das Museum nach Knappenberg kam.

Bild 66.

Verlegen von 1·5 m Jochen.



Die großteils abgängigen hölzernen Schwellen wurden entsorgt und durch passende für 600 mm Spurweite ersetzt. Da das Gleis bei Nichtbenützung unter Dach gelagert wird, sind die meisten Schwellen unbehandelt.

Um auch kleinere Radien als 80m erstellen zu können, habe ich nach den vorgegebenen Maßen einige Kurvenjoche hergestellt, allerdings ebenfalls nur 1 m lang.

Das als Pferdebahngleis konstruierte Material lässt einen Betrieb mit leichten Lokomotiven problemlos zu – bis hinauf zum Jenbach Pony 10A mit knapp 1,5 t Gewicht ist die Verwendung möglich.





Da seit drei Jahren auch die Rekonstruktion eines Kastenwagens der kk-Feldbahn vorhanden ist, bildet das Gleis den passenden Fahrweg dazu.



Das Gleis ist rasch verlegt und lässt sich problemlos transportieren.
Für die Zukunft ist noch an den Bau einer zu diesem Gleis passenden Weiche gedacht.



Feldbahn Muntlix

Jahresrückblick 2020 *Text und Fotos ©: Helmuth Lampeitl*

Alljährlich folgt zum Jahresschluss eine kurze Zusammenfassung der Aktivitäten rund um die Feldbahn Muntlix. Es war allerdings heuer eine sehr außergewöhnliche Feldbahnsaison. Bedingt durch die weitreichenden Maßnahmen rund um das Thema „Corona" musste auf sämtliche Veranstaltungen verzichtet werden und auch die Reisetätigkeit bzw. der Austausch mit Gleichgesinnten war kaum möglich. Umso erfreulicher, dass trotzdem einige sehr interessante Neuzugänge verbucht werden können.

Seit rund 10 Jahren werden in der kleinen privaten Sammlung neben den Feldbahnfahrzeugen auch Straßenfahrzeuge der Jenbacher Werke (JW) gesammelt bzw. Informationen zusammengetragen. Speziell das Thema „Jenbacher Büffel" beschäftigt mich seit vielen Jahren. Diese Dieselkarren waren früher auf zahlreichen Bahnhöfen in Österreich nicht wegzudenken. Die Fahrzeuge dienten im Gepäckdienst als Beförderungsmittel zwischen Bahnhof und Zug sowie im Werkstättenbereich für allfällige Transportaufgaben. Auch die Post hatte solche Dieseltransporter im Einsatz. Mit dem Büffel als Zugfahrzeug und kleinen Anhängern wurde die Post (in Säcken, Kisten oder in Paketform) vom Postamt zum Ladezug befördert. Der Weitertransport erfolgte in eigenen Bahnpostwagen oder in Gepäckabteilen. Dies war von den 1950er-Jahren bis Anfang der 1990er Teil der Transportlogistik der österreichischen Post und Telegrafenverwaltung (kurz ÖPT). Mit der Inbetriebnahme von Verteilzentren, wie sie in ganz Österreich gebaut wurden, hatten plötzlich die Bahnpostwagen ausgedient und auch die letzten Postbüffel verschwanden in den frühen 1990er Jahren von der Bildfläche.

Von den knapp 90 bei den ÖBB eingesetzten Jenbacher Büffel Fahrzeugen blieben einige bei Eisenbahnvereinen, Sammlern, Landwirten oder Oldtimerfreunden erhalten.

Auch mein ÖBB Büffel Nr. 913.306 war ursprünglich über einen Eisenbahnfreund und einen Oldtimerclub in die Sammlung der Feldbahn Muntlix gekommen. Er diente rund 40 Jahre im ÖBB Kraftwerk Braz für Transportaufgaben jeglicher Art. Insgesamt dürften knapp 20 Jenbacher Dieselkarren der ÖBB in privater Hand erhalten geblieben sein.

Gänzlich anders sieht die Situation bei den Fahrzeugen der Post aus. Die rund 60 an die ÖPT gelieferten Exemplare verschwanden nach Außerdienststellung allesamt von der Bildfläche. Zudem sind historische Bilder extrem rar. Nur ein einziges erhalten gebliebenes Exemplar war mir bekannt. Auch Nachforschungen bei diversen Sammlern und Oldtimervereinen brachten kein Ergebnis.

● Umso größer war die Überraschung, als ich Anfang dieses Jahres über eine Anzeige im Internet stolperte. Ein Landmaschinenhändler aus Kundl (Nähe Wörgl) bot einen ehemaligen Postbüffel zum Verkauf an.



Auf dem Lagerplatz eines Landmaschinenhändlers in Kundl in Tirol wurde der ehemalige Postbüffel PT 49.052 via Internet zum Kauf angeboten; erste Besichtigung am 09. Jänner 2020 ▶

Das Fahrzeug war angeblich komplett, aber nicht betriebsfähig. Ein Besichtigungstermin war rasch vereinbart und vor Ort konnte ich mir sogleich ein Bild machen. Es handelte sich um einen der wenigen von Jenbacher gefertigten **Druckluftbüffel der ÖPT**! Diese Fahrzeuge wurden nicht nur für die Postzustellung am Bahnsteig, sondern auch zum Transportieren und Umrangieren der LKW-Anhänger verwendet. Dies war nur mit der Druckluftanlage erlaubt. Optisch unterscheidet sich das Fahrzeug daher von allen anderen um einen verlängerten Vorbau mit zusätzlichen Seitenklappen. Darunter versteckt sich ein über Keilriemen angetriebener Luftkompressor von Westinghouse samt Drucklufttank und den entsprechenden Leitungen und Ventilen. (Anm.: Die Jenbacher Werke produzierten für die Industrie auch Druckluftbüffel, die die nötige Druckluft mittels Ausgleichskolben erzeugt und optisch von den Standardfahrzeugen (ohne Druckluft) kaum zu unterscheiden sind). Durch die angebrachte Herstellerplakette samt Inventarnummer der ÖPT war es rasch möglich, den Büffel zuzuordnen. Das Fahrzeug wurde am 01. Juli 1976 an die Postgarage Kitzbühel ausgeliefert. Der Büffel dürfte seine aktive Dienstzeit ausschließlich in Tirol verbracht haben. Das Fahrzeug ist schallgedämmt ausgeführt und hat zusätzlich einen elektrischen Kühlwasservorwärmer verbaut. Mit der **Postnummer PT49.052** handelt es sich um den 52. an die Post ausgelieferten Büffel. Es dürfte einer der Letzten an die Post gelieferten Jenbacher Fahrzeuge sein. Die Originallackierung weist einen schwarzen Rahmen, schwarze Felgen und eine schwarze mittige Motorverkleidung auf. Die Seitenbleche sind in Dahliengelb lackiert. Als Wetterschutz wurden einige Postbüffel mit einem Planenaufbau nachgerüstet. Diese Anbauteile sind allerdings nicht mehr komplett vorhanden und auch die Zeltplane fehlte.





Technisch war das Fahrzeug leider nur in mäßigem Zustand. Bedingt durch einen kleinen Unfall war der Fahrerstand samt Trittbrett gänzlich verbogen. Auch die Hinterachse ließ sich nicht bewegen, was auf einen Defekt am Differential, dessen Bremse oder gar des Getriebes hindeutete. Motor ließ sich auch nach dem Entlüften der Dieselleitungen und Starthilfe einer Ersatzbatterie nicht starten, drehte aber problemlos durch. Auch optisch war wenig Erfreuliches zu berichten. Die Seitenklappen der Kompressor-Einheit waren leicht verbogen und ließen sich nur widerwillig öffnen. Teils morsches Holz der Ladebrücke und zahlreiche Lackfehler waren zu vermerken. Die Reifen sowie die Batterie waren auch reif für einen Austausch. Nichtsdestotrotz war ich schon eine Woche später erneut vor Ort, um den seltenen Fund in Empfang zu nehmen. Es war mir klar, dass es eine solche Chance, einen **original Druckluftbüffel der Post** zu ergattern, vermutlich nicht so schnell nochmals geben würde. Die Formalitäten waren schnell erledigt, die wertvolle Fracht wurde mittels Hubstapler auf den eigenen PKW-Anhänger geladen. Der erste Weg des aufgeladenen Büffels führte in die Waschanlage, wo die gröbste Verschmutzung entfernt wurde.



Abtransport aus Kundl am 14. Jänner 2020.

In Muntlix angekommen war es schwierig, den Büffel abzuladen, da die Hinterachse unbeweglich war. So blieb mir nur der Portalkran, der schon so oft treue Dienste geleistet hat. Die Fehlersuche begann im Mai, die Restauration kam schließlich erst im Herbst so richtig in Fahrt. Folgende Arbeiten wurden zwischenzeitlich erledigt: Getriebebremse repariert, Neukonstruktion des Rohrrahmens (mittels neuer Formrohre) sowie des Führerstandtrittbretts, Seitenklappen (Druckluft) ausbeulen und gängig machen.



Die Hinterachse wurde aufgebockt, um das blockierte Achsgetriebe zu lösen. Die Ursache lag an der festsitzenden Getriebebremse

Die Einspritzpumpe wurde gereinigt. Dazu war es notwendig, den Kühler zu demontieren und im Anschluss wieder alles zu komplettieren. Komplette Aufbereitung und Reinigung des Fahrzeuges samt Ausbessern und Neulackieren der Holzbrücke. Der Originallack wurde so weit als möglich erhalten. Auch sonstige kleine Dellen und Rempler sind Zeugen des rauen



Der Postbüffel (JW-FNR 242.1120) nach der Montage des neuen Fahrertrittbrettes samt neuen Formrohr in der Werkhalle von Günther Summer in Weiler

Betriebs der vergangenen Jahrzehnte und wurden somit belassen. Die Postbeschriftung wurde durch das Aufkleben des historischen Posthorns wieder komplettiert. Zu guter Letzt mussten eine neue Batterie eingebaut und neue Reifen montiert werden. Den alten, brüchigen Industriereifen konnte kein Vertrauen mehr geschenkt werden. Die Schlosserarbeiten am Fahrerstand sowie die Mechanikerarbeiten am Motor (Einspritzpumpe) wurden dankenswerter Weise von Günther Summer aus Weiler zur vollsten Zufriedenheit erledigt. Die Beschriftung wurde von Gerhard Huber in Muntlix neu (ja besser als vorher!) aufgeklebt.

Der große Moment war schließlich am 04. Dezember 2020 gekommen, als der Büffel zu seinem neuen Unterstellplatz, der Triebfahrzeughalle des Bahnmuseums Wolfurt, überstellt werden konnte. Dort befindet sich auch einer der wenigen erhalten gebliebenen Bahnpostwagen der Post AG, im selben Dahliengelb (RAL 1033) lackiert. Hier kann zukünftig regionale Bahngeschichte besichtigt werden.

Der Büffel sowie einige weitere Exponate der Sammlung Feldbahn Muntlix können hier interessierten Besuchern präsentiert werden.

Wie eingangs erwähnt, gehörten zu den Dieselkarren der Post auch **Anhänger**, welche zur Beförderung der Postsendungen dienten. Oft wurden mehrere Anhänger gleichzeitig gezogen. Diese Fahrzeuge sind inzwischen sehr selten zu finden, zumal die letzten Exemplare Ende der 1990er Jahre bei Post und Bahn ausgemustert wurden. Die seltensten Stücke sind die Lenkachsanhänger der Jenbacher Werke, die speziell für den Jenbacher Büffel erzeugt wurden. Eine ausgeklügelte Mechanik lenkt beide Achsen gleichzeitig, womit eine absolute Spurtreue garantiert wird. Dies war speziell beim Wenden auf den schmalen ÖBB Bahnsteigen zwingend notwendig. Die als **Lenkachsanhänger** bekannten Fahrzeuge waren bei der Post sowie bei der Bundesbahn im Einsatz. Sie haben vielerorts die Dieselbüffel überlebt und kamen in den letzten Betriebsjahren vorwiegend mit Akkufahrzeugen gemeinsam zum Einsatz. Die Postwagen waren meist mit Bordwänden ausgerüstet. Vorne und hinten wurden in den Postgaragen Holzrechen montiert, die ein Herabfallen von Postsendungen verhindern sollten. Somit wurde die Ladekapazität erheblich vergrößert.
In der Sammlung Muntlix befindet sich seit März 2011 ein restaurierter Lenkachsanhänger der Jenbacher Werke. Dieser ist im ÖBB gelb lackiert und passt farblich zum vorhandenen Bahnbüffel.





Der zwischenzeitlich restaurierte Lenkachsanhänger stand ursprünglich beim Postamt/Postgarage Dornbirn im Einsatz (links mit Bahnbüffel ÖBB 913.306)

● 2020 kamen zwei weitere bauartgleiche Anhänger in die Sammlung. Über ein Kleinanzeiger-Portal wurde Anfang Mai 2020 nähe Gmünd im Waldviertel (NÖ) ein Lenkachsanhänger der Post zum Kauf angeboten. Im Unterschied zu meinem ersten Wagen hat dieser elektrische Rücklichter samt Elektroleitung montiert. Die Seitenklappen sind nicht aus Metall, sondern in Holzausführung gefertigt, was auf ein frühes Baujahr schließen lässt.

Das Fahrzeug dürfte beim Hauptpostamt Gmünd (NÖ) in Verwendung gestanden sein, ehe es an einen Landwirt verkauft wurde. Über viele Jahre war der Wagen im Freien abgestellt, wechselte nochmals den Besitzer, bevor er nun zum Verkauf angeboten wurde. Eine Seite weist eine Beschädigung am Metallrahmen auf, welche durch einen missglückten Verladeversuch mittels Traktorschaufel entstanden sein dürfte, ansonsten ist der Wagen technisch komplett. Auch die Lenkvorrichtung funktioniert einwandfrei. Der Jenbacher Wagen wurde von mir am 17. Mai in Ehrendorf Nähe Gmünd abgeholt. Mit von der Partie waren meine Töchter Elisabeth und Franziska, die mich beim Fahren sowie der Verladung tatkräftig unterstützten. Bei der Rückfahrt quer durch Österreich konnte auch noch bei meinem Hobbykollegen und Büffelspezialisten Wolfgang Spieß ein Besuch eingeplant werden. Er verköstigte uns und übergab mir auch noch eine Kiste voll wertvoller Ersatzteile für einen ÖBB Gepäckwagen der Standardserie. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön!





● Gänzlich unerwartet wurde mir im Herbst ein weiterer Lenkachsanhänger zum Kauf angeboten. Der Wagen war ursprünglich (wie auch mein erster) beim Postamt Dornbirn im Einsatz. Nach Einstellung des Bahnpostverkehres im Mai 2004 kam der Wagen zur Baufirma Kalb & Bonetti und stand über mehrere Jahre am Lagerplatz Hard abgestellt. Von dort wurde er über Vermittlung von Eisenbahnfreunden an den Oldtimersammler Paul Schobel in Höchst verkauft. Da die umfangreiche Sammlung reduziert wurde, war es mir möglich, den Jenbacher Postanhänger zu kaufen. Beim Abholen konnte auch das Prunkstück der Sammlung, ein seltener „Jenbacher Flughafenbüffel“ (geliefert an die Lenzinger Papierfabrik) besichtigt und Probe gefahren werden. Ein unvergesslicher Nachmittag für mich und meine Tochter Elisabeth!



Verladung des Postanhängers am 21. September 2020.



Der JW-Flughafenbüffel von Paul Schobel, wie ihn auch der Flughafen Wien, Sabena und weitere Fluglinien für den Gepäckdienst am Flughafen im Einsatz hatten.

Der dritte Lenkachsanhänger der Sammlung dient aktuell als Lager für Brennholz. Er ist nicht komplett und kommt vorerst ebenso wie der Wagen aus Gmünd in den Arbeitsvorrat. Eventuell lassen sich die fehlenden original Bordwände irgendwo auftreiben.

● Über einen Hobbykollegen erfuhr ich von einem alten **ÖBB Ladecontainer**, wie er bis in die 1980er Jahre im Stückgutverkehr Verwendung fand. In großer Stückzahl waren diese Lademittel früher vorhanden. Als Besonderheit sind die Rollcontainer, die früher in drei verschiedenen Größen vorhanden waren, mit einer Stempelbremse (vier absenkbare Beine) versehen. Der Anfang Mai in Bangs nähe Feldkirch geschenkt bekommene Container wurde im Herbst auf Vordermann gebracht. Die Mechanik funktioniert wieder

einwandfrei, die Beplankung ist nicht mehr die Beste, wurde aber belassen. Jetzt erstrahlt der Container wieder im originalen Mahagonibraun. Er soll zukünftig temporär im Bahnmuseum Wolfurt als historisches Lademittel ausgestellt werden. Er könnte auch als originelle Vitrine Verwendung finden.







Der alte ÖBB-Container beim Abtransport aus Bangs (11. März 2020) und frisch gestrichen in Muntlix im Oktober 2020

- Abgesehen von den Arbeiten rund um die Neuanschaffungen gab es in Muntlix zahlreiche **Erhaltungsarbeiten** zu tun. Bei den Lokomotiven wurde die aus Oberösterreich stammende Montania Lok **RL1-c FNR 9723** etwas genauer unter die Lupe genommen. Der Dieselkreislauf wurde gereinigt, die Einspritzpumpe demontiert und nach Egg zu Christian Troy zur Reinigung gebracht. Bei Durchsicht des Motors sind aber größere Schäden zutage getreten, ein Ausbau wird daher unumgänglich sein.





- An der **Weiche 2** wurden einige Arbeiten vorgenommen. Eine neue Stellvorrichtung sowie angepasste Radlenker machen ein Befahren nun sicherer.



Weiche 2 mit der neuen Stellvorrichtung - noch vor dem Lackieren aufgenommen

● Die kleine **Schiebebühne**, die alle Gleise der Werkstatt verbindet, wurde im April generalüberholt.
Neue Verschlüsse (Riegel, mit welchen man die Schiebebühne fixieren kann) machen ein Befahren nun deutlich sicherer. Aber auch eine neue Holzbeplankung und ein Rostschutzlack wurde angebracht. Dank gutem Wetter konnte die Arbeit rasch erledigt werden.



Die Schiebebühne im reparierten Zustand





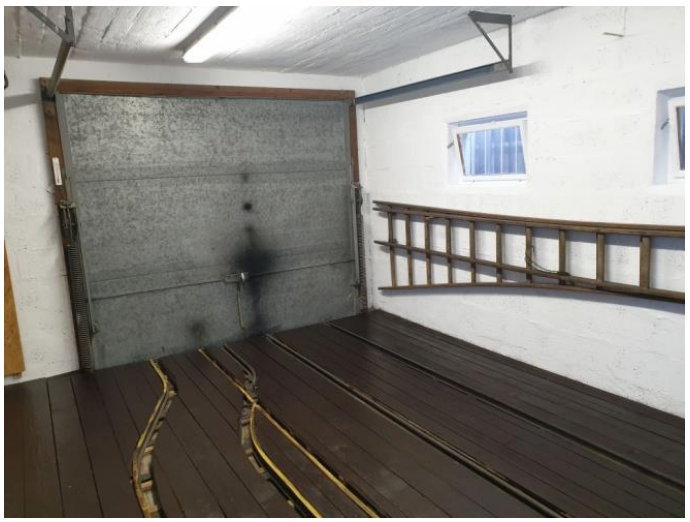
● Im August wurde die **JW15 FNR 1207** versandfertig gemacht. Sie war für einen Tauschhandel vorgesehen und wurde mittels LKW nach Bludesch transportiert. Von dort wäre der Weitertransport mittels Fern-LKW vorgesehen gewesen. Der Tausch kam aber schließlich nicht zustande und die Lok wurde nach einem mehrwöchigen Intermezzo am Lagerplatz in Bludesch wieder nach Muntlix zurück transportiert.



JW15 FNR 1207 im August auf dem Lagerplatz der Spedition Vögel

● Die größte Arbeit im Frühjahr stellte aber die Renovierung der **Garage** dar. Bedingt durch einen Wassereinbruch im Jahr 2019 waren Schäden an der Decke entstanden, die nun dringend behoben werden sollten. Der Verputz musste teilweise ausgebessert werden, im Anschluss war es möglich, den Raum neu auszuweißen - Boden, Türen und Fenster wurden auch saniert. Zu guter Letzt konnte die Inneneinrichtung durch schmale Holztruhen optimiert werden. Die schweren Gegenstände wie Kuppelhaken, Ersatzradlager und diverses Bergewerkzeug hat nun einen sauberen Platz erhalten.











Die Montania RL1-c FNR 9723 und die O&K Mv0 FNR 25175



Die beiden Jenbacher Dieselloks JW15 FNR 1207 und FNR 1122

Abschließend noch eine Zusammenstellung aller **Flurförderfahrzeuge der Sammlung Muntlix:**

1., Jenbacher Büffel der ÖBB, Nr. 913.306, FNR 242.189, Bj. 1954, Wolfurt Museum
2., Jenbacher Büffel der ÖPT, Nr. 49.052, FNR 242.1120, Bj. 1976, Wolfurt Museum
3., Jenbacher Lenkachsanhänger vormals Postamt Dornbirn, restauriert, Wolfurt Museum
4., Jenbacher Lenkachsanhänger vormals Postamt Gmünd NÖ, mit Licht, Muntlix
5., Jenbacher Lenkachsanhänger vormals Postamt Dornbirn, ohne orig. Bordwände, Muntlix
6., Post Standardanhänger „groß“ vormals Postamt Feldkirch, restauriert, Wolfurt Museum
7., Post Standardanhänger „klein“ vormals Postamt Wolfurt, restauriert, Wolfurt Museum
8., Post Standardanhänger „klein“ vormals Postamt Wolfurt, restauriert, Muntlix Holzlager
9., ÖBB Standardanhänger mit Hartgummiräder, ohne Bordwände, vormals Wagenwerkstätte Feldkirch, nicht restauriert, abgestellt in Bludenz



WTK – einer der „harmlosen“ Artikel aus den Kriegsjahren 1939 - 1945

Auszug aus „Glückauf! Werkzeitschrift der Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks A.G.“ Juni 1940

Die Hausruckbergarbeiter im Weltkrieg

Eine Erinnerung des Häuers Franz Engetsberger aus Holzleithen

Mehr als ein Vierteljahrhundert ist seit jenem Augusttag vergangen, an dem die Bergarbeiter am Hausruck ihren Fahneneid der Monarchie leisteten. Alle Männer von 14 bis 18 Jahren marschierten am Werksarzt vorüber und jeder wurde tauglich erklärt. Dann Antreten in Doppelreihen, Verlesung der Kriegsartikel, Vereidigung.

Nun waren wir mit einem Schlage Soldaten des Arbeiter-Landsturmbataillons 159 geworden und trugen an Stelle der Uniform schwarz-gelbe Armbinden.

Eine Zeitlang ging es ja ganz gut. Zwar hatte der Hurrapatriotismus schon etwas nachgelassen, aber es waren genug Lebensmittel vorhanden und unser militärischer Vorgesetzter, Oberleutnant Nießler, war ein gerechter, für die verschiedenen Leiden der Bergarbeiter Verständnis empfindender Herr. Natürlich gab es auch damals Elemente, die sich absolut nicht fügen wollten, und diese erhielten eben ihre gerechte Strafe.

Aber es sollte bald ganz anders kommen. Die Lebensmittel wurden von Monat zu Monat knapper. Oberleutnant Nießler wurde versetzt und es kam der allen alten Arbeitskameraden sattsam bekannte Oberleutnant H., ein würdiger Partner zu Herrn K.

Da der Kohlenmangel immer fühlbarer wurde, mußte die Schichtzeit von neun Stunden auf dreimal wöchentlich elf Stunden erhöht werden, ein Zustand, der fast unerträglich war, da die Lebensmittelrationen nur auf eine halbe Woche reichten. Konnte ein Arbeiter nicht zur Schicht kommen, wurde er am nächsten Tage zum Oberleutnant vorgeladen, hatte stramm zu stehen und erhielt seine Strafe diktiert. In den meisten Fällen mußte sich der Missetäter am Samstag in Thomasroith melden und wurde über Sonntag bis Montag früh eingesperrt. Bei besonders guter Laune des „Ober“ gab es zusätzlich noch sechs Stunden „Spangen“.

Dabei lebten wir alle in größter Entbehrung, während unsere Peiniger in Überfluß schwelgten und ihre Bäuche immer umfangreicher wurden.

Ein Erlebnis ist mir noch lebhaft in Erinnerung. Wir arbeiteten in einer Waldpointner Grube, als auf einmal die Wache mit ihren Werndlgewehren daherkam und uns einzuschüchtern versuchte. Schnaufend krochen sie den Berg herauf und der ganze Aufzug wirkte mehr komisch als furchterregend.

Wie es damals mit unserer Verpflegung aussah, soll ein Fall zeigen, der sicher nicht allein dastand. Es war gerade zur „Essenszeit“. Ich hatte ein Stückchen Brot, ach, so winzig klein, bei mir. Mit meinen zwanzig Jahren hätte ich das dreifache Ausmaß spielend im Nu verschlingen können, aber es war eben nicht mehr! Mein Kamerad setzte sich etwas abseits von mir und holte aus seinem Brotsack ein großes, gelbes Etwas hervor . . . Verdammt, wo hat der Kerl dieses Trumm Käse nur her, ging es mir durch den Kopf, und es wässerte mir im Munde. Mein Kamerad merkte es und lud

mich ein, mitzuhalten. Er gab mir einen Schnitten — aber es war kein Käse, sondern ein Stück Futterrübe, im Volksmund „Beanken“ oder „Erdpinkel“ genannt!

Eines Tages wurde mein Kamerad von der Grube weg durch die Wache abgeholt und nach Thomasroith gebracht, wo er acht Tage Arrest erhielt, und täglich von der Grube weg ins „Loch“ nach Thomasroith, an anderen Morgen wieder zur Arbeitsstätte transportiert wurde. Sein Verbrechen? Mit einigen anderen jungen Burschen hatte er in Wolfsegg einige Krügel Most — Bier gab es ja keines mehr — getrunken und dann im Heimgehen irgendwo einen Schranken beschädigt.

Uns Jungen wurde die Geschichte schon zu bunt und wir wollten freiwillig einrücken. Aber unsere Bemühungen blieben erfolglos. Nur ein Jahrgang, die 97er, hatten das Glück, einberufen zu werden.

Wenn man so die Leidenszeit der Bergleute von damals betrachtet, dann darf es einem nicht wundernehmen, daß die Belegschaften nach dem verhängnisvollen Kriegsausgang gar so radikal wurden und ihrem Groll Luft machten. Leider gab es auch manche Beamte und Aufseher, die zum Teil würdige Trabanten der zwei sattsam bekannten Gewalthaber von damals waren. Wenn sie nicht bei Nacht und Nebel verschwunden wären, sie wären wahrhaftig nicht mit heiler Haut davongekommen!

Es kam dann eine Zeit des vermeintlichen Aufstieges, aber wir haben mit ihr dann später bittere Enttäuschungen erlebt.

Von den feindlichen Vertretern unseres einstmaligen, vermeintlichen Ideales in England und Frankreich wurde unserem Volke jetzt ein neuer Krieg aufgezwungen. Wieder stehen wir, die Alten von damals und die junge Generation, vor neuen Aufgaben.

Mitten in einem hoffnungsvollen Aufbauwerk wurde unser unvergleichlicher Führer Adolf Hitler gezwungen, den Krieg mit den Feinden unserer Nation aufzunehmen.

Arbeitskameraden, wir wissen, daß wir Opfer bringen müssen, die Kameraden an der Front haben jedoch ein Vielfaches mehr zu leisten. Und wenn die Jungen von heute, die den großen Krieg noch nicht erlebt haben, einen Vergleich der jetzigen Lage des Bergmannes mit der geschilderten von damals ziehen, können sie leicht feststellen, daß es heute in allem doch ganz anders ist.

Gewiß gibt es immer noch manche Überbleibsel alter Gegensätze unter uns, aber wir dürfen nicht vergessen, daß wir alle ja noch aus der langen Zeit des Klassenkampfes in die neue Zeit herübergekommen sind: Betriebsführung sowohl als auch Gefolgschaft. Beiderseits müssen wir unsere Pflichten erfüllen, wir haben dafür aber auch heute unsere Rechte und vor allem die Wertung eines echten Volksgenossen in der großen Gemeinschaft.

Nur im beiderseitigen Willen zu einer restlosen Überbrückung der da und dort noch vorhandenen Gegensätzlichkeiten aus einer vergangenen traurigen Zeit werden wir das Endziel erreichen: treue Kameradschaft zwischen Betriebsführung und Gefolgschaft zum Nutzen des Betriebes und des ganzen Volkes!

[redacted]

Franz Engetsberger,
Betrieb Bergern.

Aus: ”Glückauf! Werkzeitschrift der Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks A.G.” Juni 1940



Werkfotos Jenbacher Werke – 2. Teil

von den elektronisch erfassten Negativen der Sammlung Archiv WGB Industriegeschichte

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

Kleindreschmaschinen 1947/48 (Foto:JW AF187002/GN)

Honigschleuder Typ HS, 30. September 1946 (Foto: JW FGN1148/187rL)



Werkfotos Teil 2 der Jenbacher Werke zeigt die Produktion erster landwirtschaftlicher Maschinen und Gerätschaften nach dem Weltkrieg.

Ab 1946 wurden von den JW in Zusammenarbeit mit Professor Gustav Schicht (Patentinhaber) verschiedene Typen von Landmaschinen hergestellt.



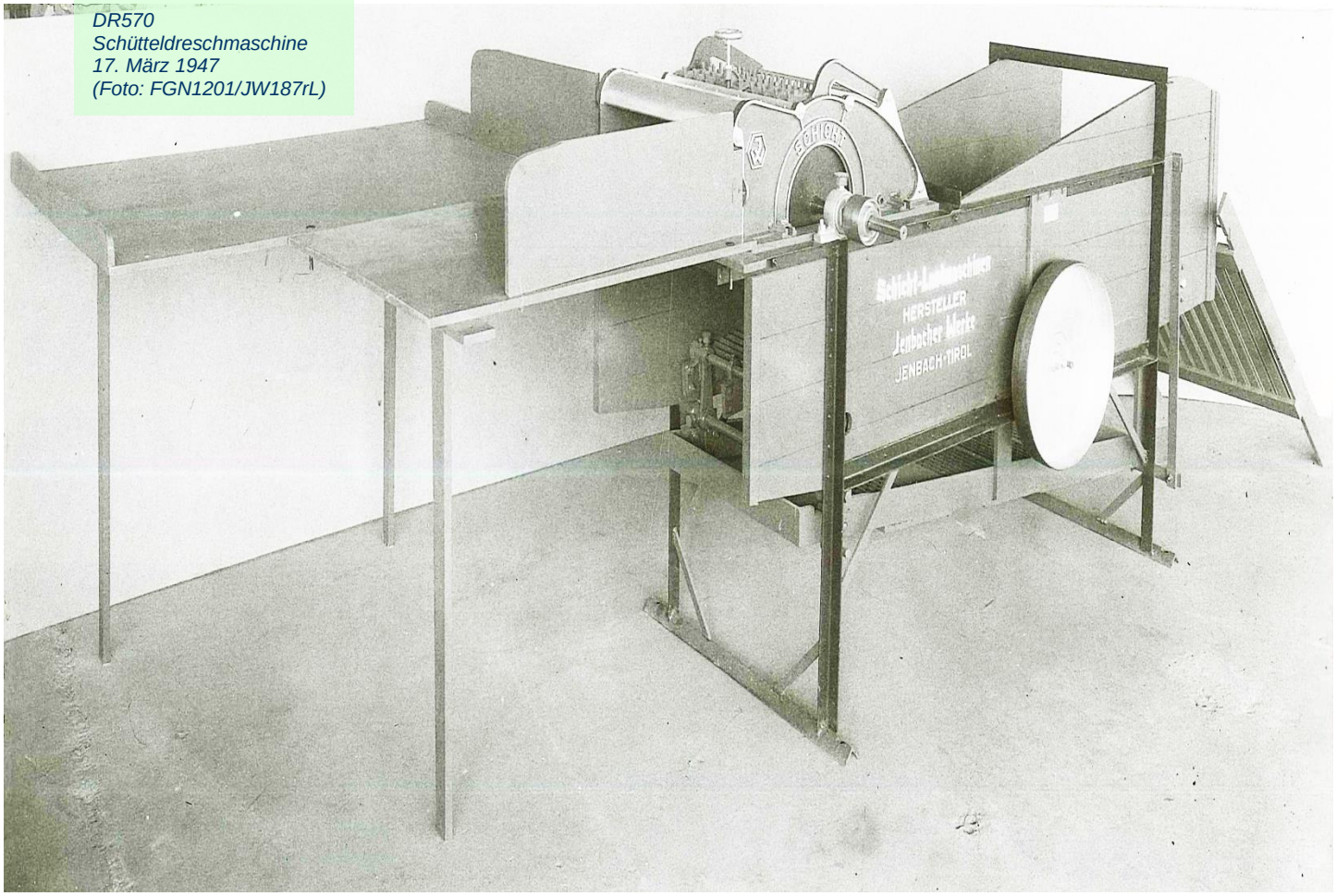
Schwadenrechen (Heuwender zum Wenden der Mähschwade) 24. April 1950 (Foto: JW FGN1819)



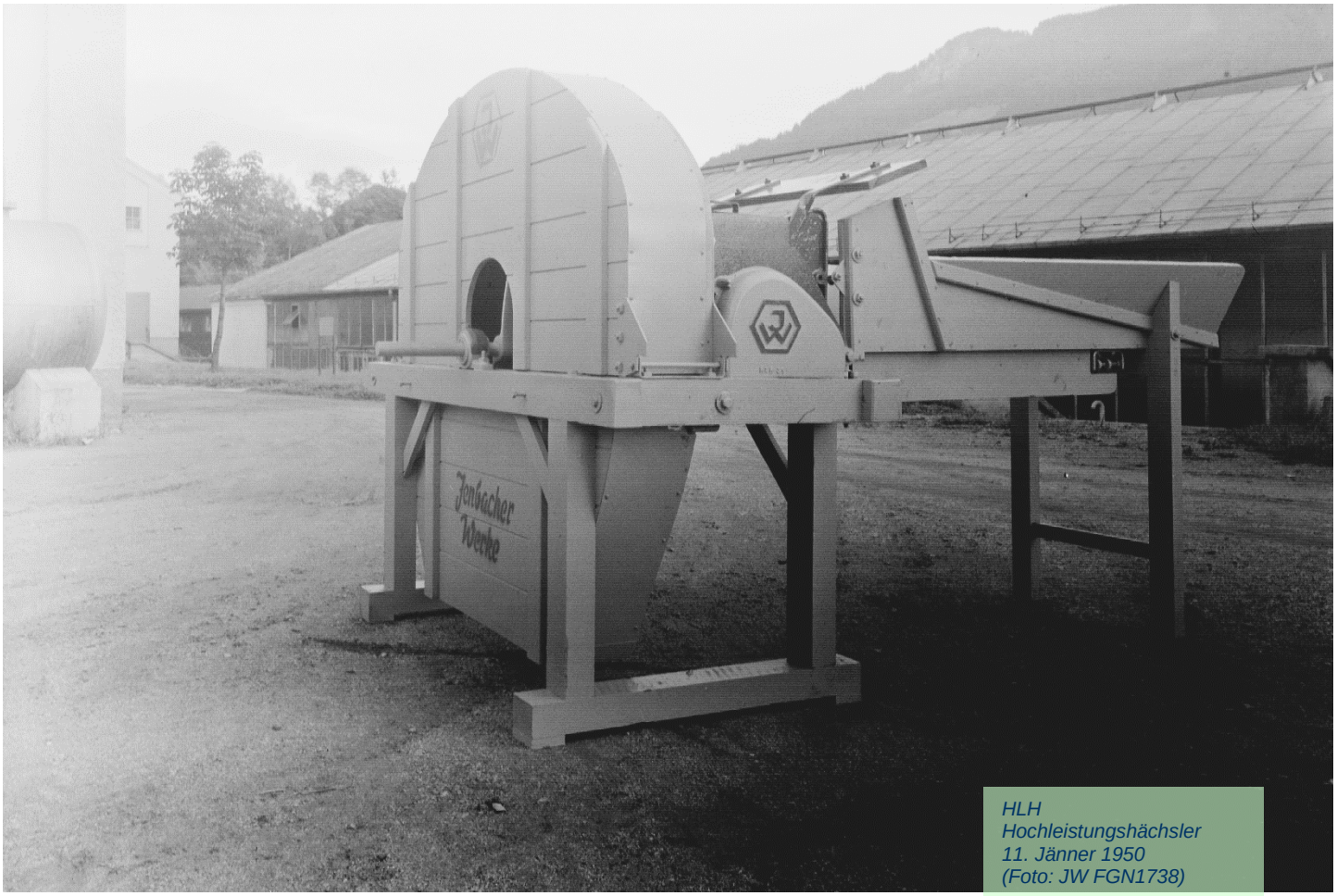
Auslieferung von Schwadenrechen am 22. Juni 1951 (Foto: JW FGN2082)



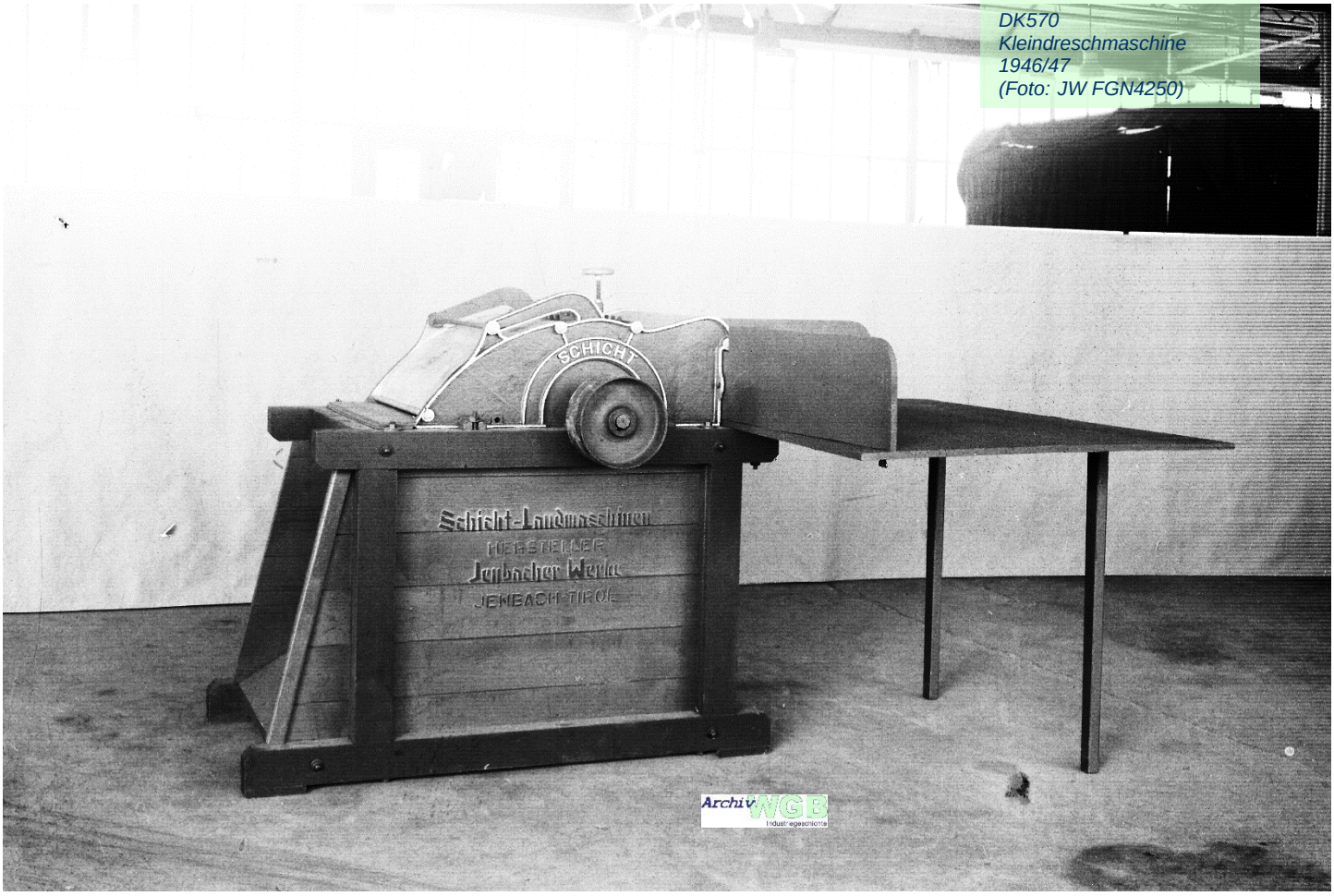
PM500
Getreideputzmühle
06. August 1949
(Foto: JW FGN1677/4247)



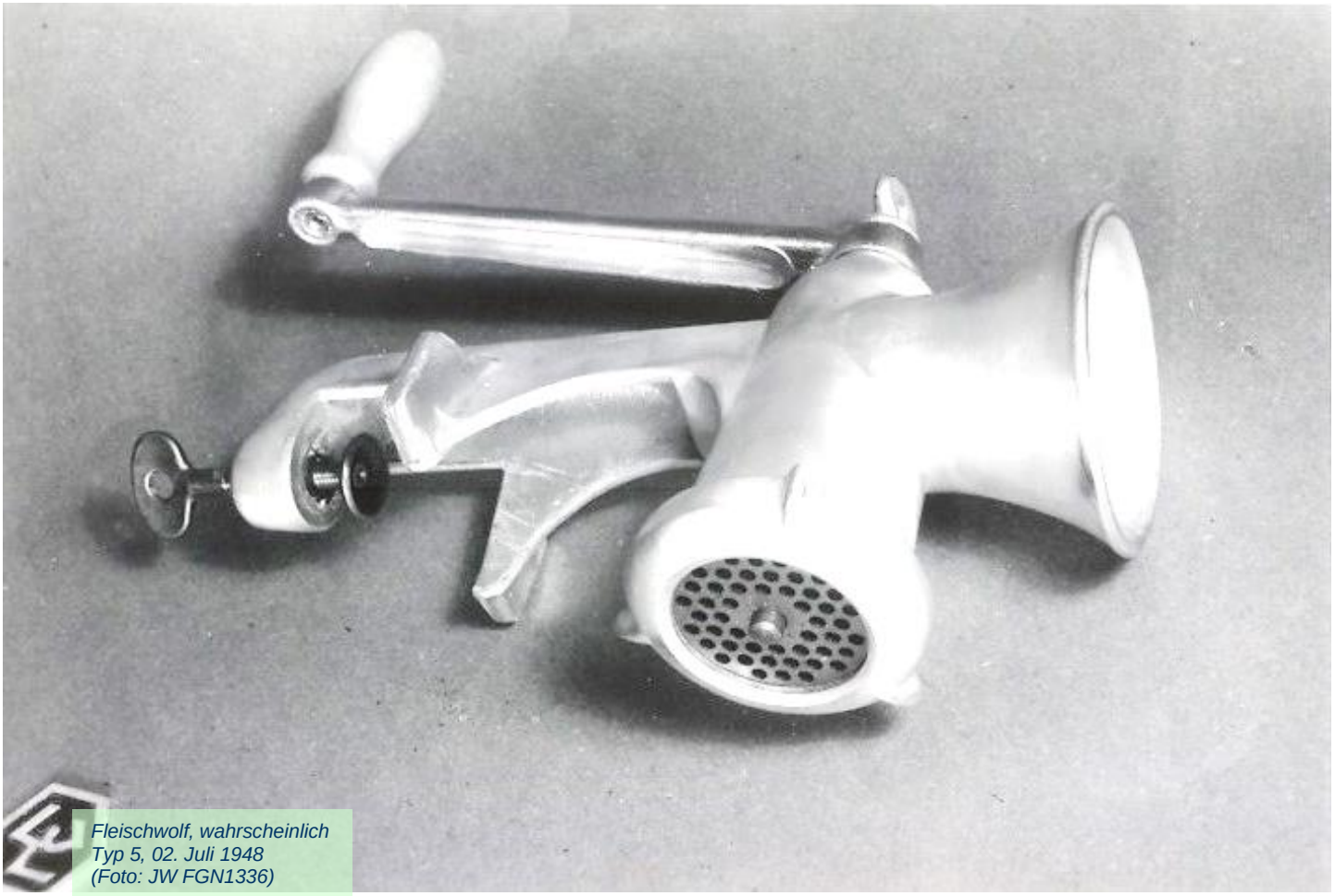
DR570
Schütteldreschmaschine
17. März 1947
(Foto: FGN1201/JW187rL)



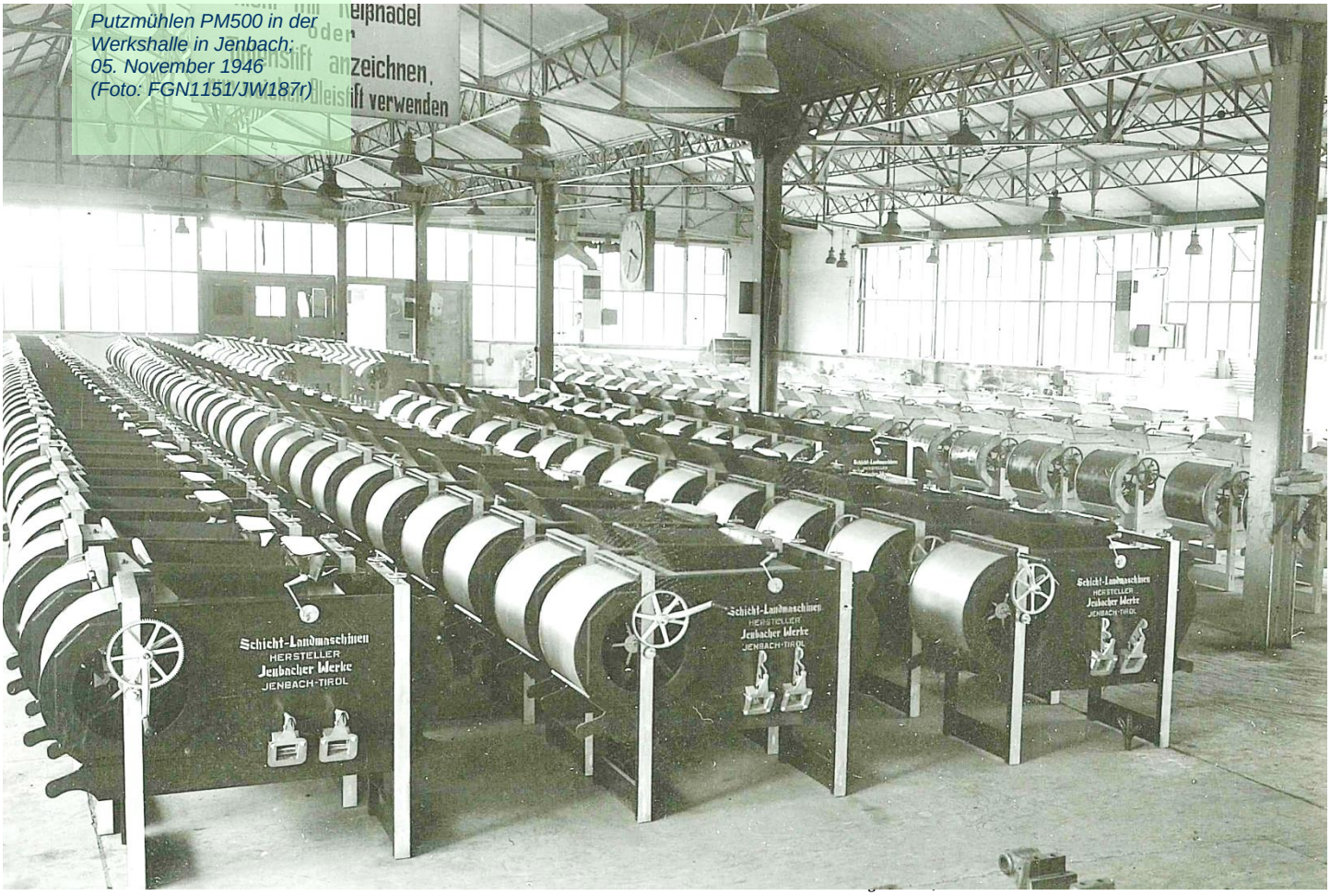
HLH
Hochleistungshächsler
11. Jänner 1950
(Foto: JW FGN1738)



DK570
Kleindreschmaschine
1946/47
(Foto: JW FGN4250)



Fleischwolf, wahrscheinlich Typ 5, 02. Juli 1948
(Foto: JW FGN1336)



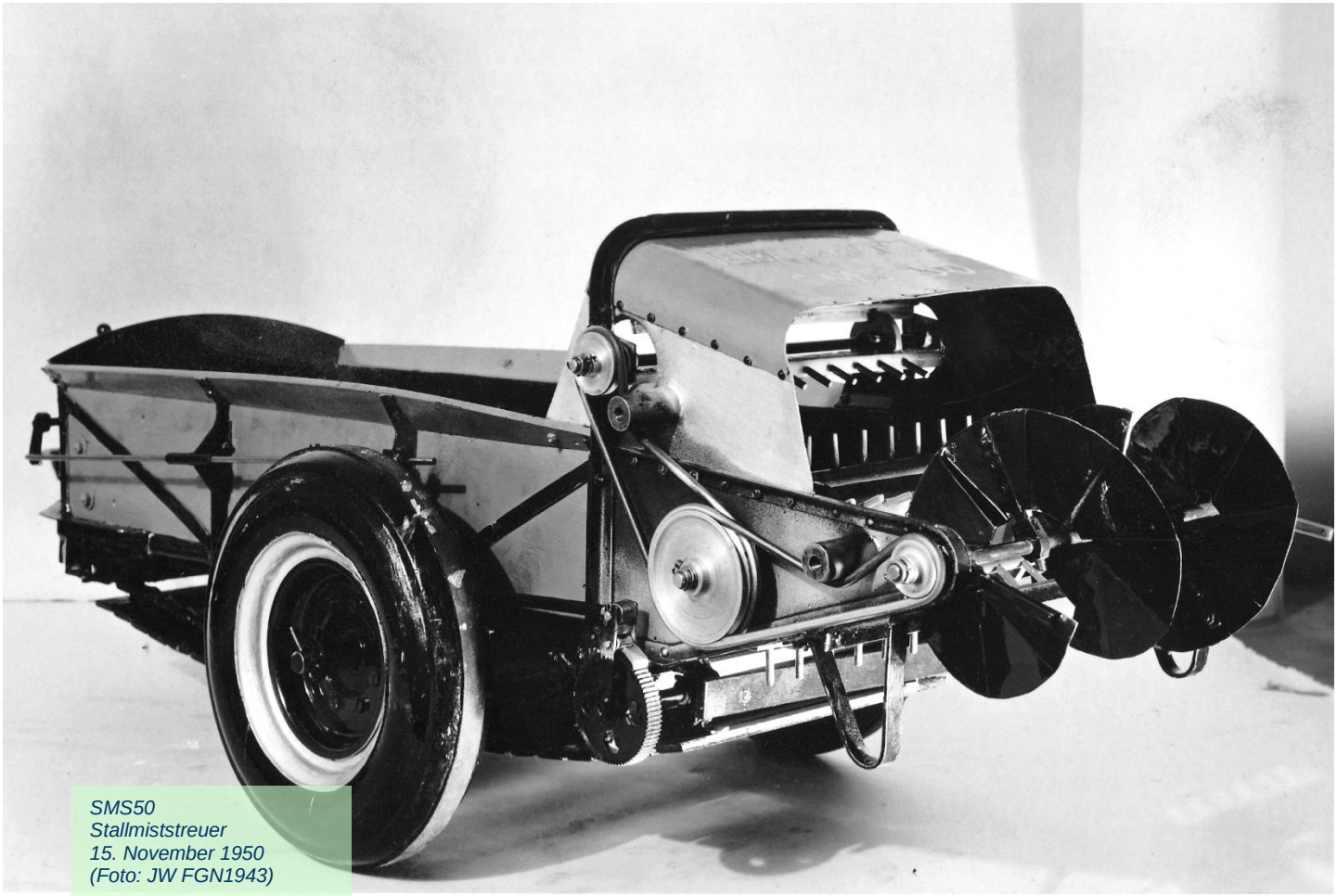
Putzmühlen PM500 in der Werkshalle in Jenbach; 05. November 1946
(Foto: FGN1151/JW187r)



PD570
Putzdreschmaschine
10. Jänner 1950
(Foto: JW FGN1733)



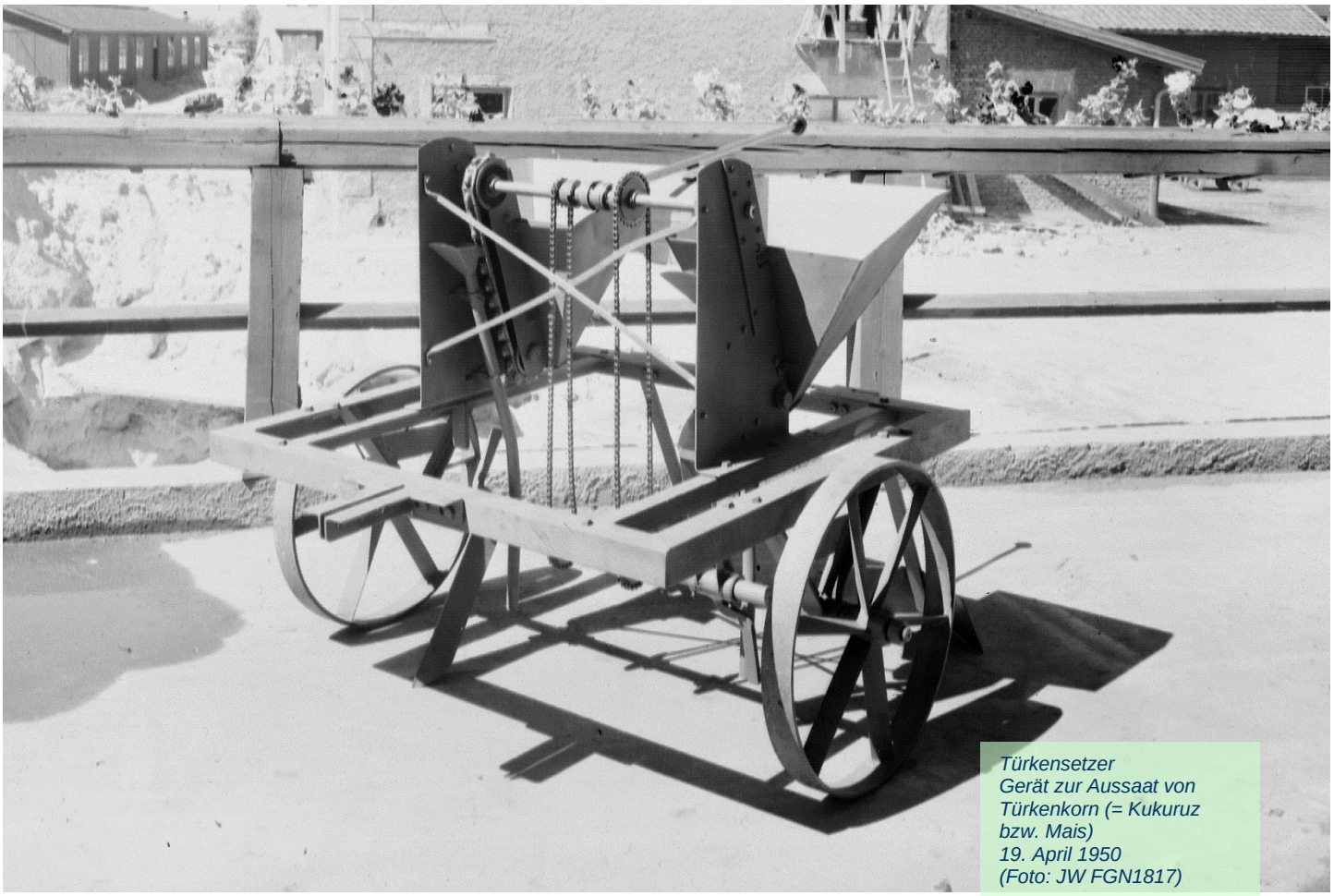
PD570
Putzdreschmaschine
19. April 1950
(Foto: JW FGN1815)



SMS50
Stallmiststreuer
15. November 1950
(Foto: JW FGN1943)



SMS50
Stallmiststreuer
19. Juli 1952
(Foto: JW FGN2310)



Türkensetzer
Gerät zur Aussaat von Türkenkorn (= Kukuruz bzw. Mais)
19. April 1950
(Foto: JW FGN1817)



Türkensetzer
19. April 1950
(Foto: JW FGN1818)

Jenbacher Museum

Achenseestraße 21, 6200 Jenbach

08.05.2021: Saison-Eröffnungsfest

Feierliche Ausstellungseröffnung um 10 Uhr, Zeltfest mit Grillwürsten, Zillertaler Krapfen, Kaffee und Kuchen.

Feierliche Eröffnung der Kunst-Ausstellung “Reiners Zoo – Tiere, Untiere, Monster”. Der akad. Maler Mag. art Reiner Schiestl aus Innsbruck zeigt im Jenbacher Museum eine große Auswahl von besonderen Tierbildern.

Umfangreicher Bücherflohmarkt des Museums und allgemeiner Flohmarkt (Anmeldung erforderlich)

02.10.2021: Sonderausstellung “Museum bewegt” -
Der Verkehrsknotenpunkt Jenbach im Wandel der Zeit

Ein umfangreicher Beitrag zum Euregio-Projekt im Euregio-Museumsjahr 2021.

Nachdem Jenbach ein Verkehrsknotenpunkt mit den drei Bahnen und Straßen ins Achental, Zillertal und durchs Inntal ist, werden wir die Veränderungen und neuen Entwicklungen von der Kutsche ins Achental auf Schotterwegen und dem Stellwagenverkehr ins Zillertal bis zum neuen geplanten Wasserstoffzug der Zillertalbahn zeigen.

Eine Dauerausstellung über die drei Bahnen und ihre Besonderheiten ist im Museum schon vorhanden. Die Ausstellung beginnt am 2. Oktober und geht bis zum 18. Dezember 2021.

30.10.2021 Saison-Abschlussfest

Zeltfest mit Grillwürsten, Zillertaler Krapfen, Kaffee und Kuchen, umfangreicher Bücherflohmarkt des Museums und allgemeiner Flohmarkt (Anmeldung erforderlich).

Advent-Samstage im Jenbacher Museum

Kleine Sonderausstellung
Kaffee und Kuchen im Museum
Kinderprogramm Info: www.jenbachermuseum.at

Museum Leogang

Hütten 10, 5771 Leogang

Öffnungszeiten im Bergbau- und Gotikmuseum Leogang sind für 2021 folgendermaßen geplant:

Bis Ende April
Mittwoch 13:00 bis 17:00 Uhr, Donnerstag 17:00 bis 20:00 Uhr

Ab Mai
Dienstag bis Sonntag 10:00 bis 17:00 Uhr

Die inhaltliche Ausrichtung des Museums entspricht dem Leitsatz „Blühender Bergbau ist blühende Kunst“, da das ausgehende Mittelalter die Blütezeit des Bergbaues im Erzstift Salzburg, insbesondere in Leogang, war. Das Bergbau- und Gotikmuseum Leogang beheimatet bergbauliche Meisterwerke und sakrale gotische Kunst von europäischer Spitzenqualität, wie beispielsweise die Gebetsnuss der Maria von Burgund. Außerdem zeichnet man sich durch die zahlreichen Rückführungen Europäischer Kulturgüter, wie z.B. Raubkunst oder durch den Kunsthandel abhanden gekommene Objekte, aus. Info: www.museum-leogang.at

Miniera di Gambatesa (IT)

Botasi, 16040 Ne, im Val Graveglia, Region Ligurien, Provinz Genua

Der Museumsbetrieb in Gambatesa ist coronabedingt bis auf weiteres eingestellt. Info: www.minieradigambatesa.com



Akkulokbetrieb für den Besucherzug, 5 Stk. Jenbacher-Loks vorhanden

Miniere di Dossena (IT)

24010 Dossena (BG)

Der Museumsbetrieb in Dossena ist coronabedingt bis auf weiteres eingestellt.

34 Jahre nach der endgültigen Einstellung der Bergbautätigkeit wurden die alten Minen von Dossena nach langwierigen Restaurierungs- und Sicherheitsarbeiten, die dank der vielen Freiwilligen erst möglich wurden, wieder der Öffentlichkeit zugängig gemacht. Info: www.minieredidossena.wordpress.com



Die Minen von Dossena werden weiter erforscht – erst im August 2018 fand man eine Diesellok O&K Monania Rl1s in einem der alten Stollen!



Diesellok Jenbacher Werke JW8, FNR 373/Bj. 1958, wieder betriebsfähig

Bergbaumuseum Zagorje (SLO)

Loke pri Zagorju 22a, 1412 Kisovec

Der Museumsbetrieb in Zagorje ist coronabedingt bis auf weiteres eingestellt.



Aufnahme des ehemaligen Bergbaubetriebs in Zagorje; im Bereich des Förderturms ist nun das Museum untergebracht. Foto © Muzej Zagorje

Das Bergbaumuseum Zagorje (slo: Rudarski muzej Zagorje) in der ehemaligen Schachtanlage Loke (Loke pri Kisovec - dt: Kisoutz) erzählt die Geschichte, die Zagorje 250 Jahre lang geprägt hat. Ein Kapitel mit starkem Einfluss auf Umwelt und Generationen von Bergleuten, die ihr Brot tief unter der Erde verdienten.

Mit der Renovierung bekam das Museum neue Energie und Impulse für die weitere Entwicklung. Das Museum bewahrt nicht nur die Geschichte, die nicht in Vergessenheit geraten darf, sondern bietet der Region Zagorje auch neue Chancen für die zukünftige Entwicklung. Zu sehen sind neben anderen Lokomotiven auch eine der drei speziell für das dortige Bergbaugebiet gebauten und gelieferten Jenbacher Loks Typ JW50, die FNR 3.251-57. Info: www.rudarski-muzej-zagorje.si

Bergbaumuseum Mežica (SLO)

Glančnik 8, 2392 Mežica, Slowenien

Der Museumsbetrieb in Mežica ist coronabedingt bis auf weiteres eingestellt.

Eine Bergwerkstour mit dem Zug oder mit dem Fahrrad oder mit dem Kajak – hoffen wir, dass es bald wieder möglich sein wird!



Diesellok Jenbacher Werke JW10A FNR 396/Bj.1960 3500 m im Berg

Museum Solana Ston (HR)

Pelješki put 1 20230 Ston, Kroatien

Der Ort Ston liegt etwa 45 Autominuten nördlich von Dubrovnik. Um den Fortbestand der traditionellen Salzgewinnung und der gesamten Anlage zu sichern, hat man im Jahr 2014 das *Solana Ston Museum* im Rahmen der bestehenden Gesellschaft gegründet. Einmal jährlich wird das Meersalz geerntet, wo auch eine Diesellokomotive der Jenbacher Werke zum Einsatz kommt.



Wann das interessante Museum 2021 genau geöffnet ist, bitte individuell erkunden. Info: www.solanaston.hr

Bergbaumuseum Velenje (SLO)

Stari Jašek - Koroška cesta, 3320 Velenje

Der noch aktive Kohlebergbau Velenje bietet den Besuchern ein interessantes Erlebnis 160 m tief unter der Erde. Im Museumsbereich (nicht mehr aktiver Kohleabbau-Bereich) fährt man im alten Förderturm aus dem Jahr 1888 in die Unterwelt und erlebt die Geschichte der Bergleute.

Der Museumsbetrieb in Velenje ist coronabedingt bis auf weiteres eingestellt. Info: http://muzej.rlv.si



Velenje bietet obertag wie untertag interessante Informationen und Objekte



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

Einfach **anmelden** unter

www.archiv-wgb.at

oder Mail an

info@archiv-wgb.at