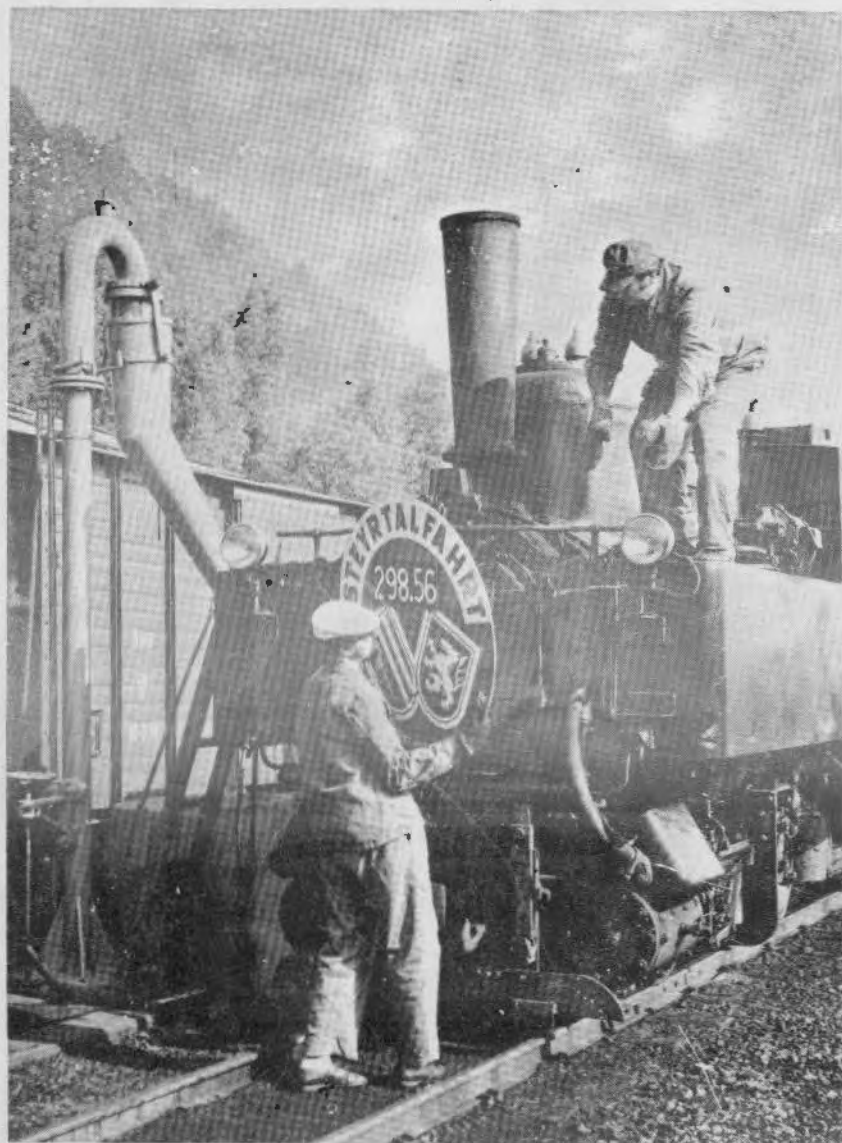


Die Steyrtalbahn



Österreichs älteste Schmalspurbahn

85 JAHRE STEYRTALBAHN

Volle fünfundachtzig Jahre lang
fährst Du das schöne Tal entlang,
vieles traute man Dir an,
liebe kleine STEYRTALBAHN.

Menschen und der Frachten viel,
Malles bringst Du gut ans Ziel.
Deine große, starke Schwester,
macht es ganz bestimmt nicht besser.

Vielen hast Du Brot gegeben
und so vielen Freud gemacht,
denn eine Fahrt mit Dir ins Steyrtal
ist für jeden eine Pracht.

Aber weil das gute Alte
der Gewalt meist weichen muß,
will man statt der lieben Kleinbahn
einen unbequemen Bus.

Ist's auch nicht gut, viel eher schlecht,
und dem Volke auch nicht recht,
mögen Sie darüber weinen,
weg soll sie, die liebe Kleine.

Doch jetzt haben wir Dich noch,
zum 85-er ein Vivat Hoch.
Wir brauchen Dich und haben Dich lieb
bleib noch lange in Betrieb.

Agnes Wagner



HOTEL SCHINAGL

in Klaus, jederzeit bereit für die
Schmalspur - Fans der ganzen Welt.

Ja, sie kommen tatsächlich von überall her, die Eisenbahnfreunde
und ihre Augen glänzen angesichts der alten Dampfzüge. So muß
es auch bleiben, die Bahn wird weiterdampfen.

Wenn Ihre Romantik-Reise in Klaus endet, besuchen Sie uns doch,
in 2 Minuten sind Sie da, wir bedienen Sie sachkundig, Sie können
bei uns komfortabel wohnen (76 Betten), Ihren Erlebnisurlaub ver-
bringen und Erholung finden:

- Bergwanderungen (auch mit Führer, der weiß, wo der
"Frauenschuß" blüht).
- Paddel - Ruder - Wasser - Sport, Elektroboote
(in Klaus gibt es eine Wildwassersportschule)
- Tennis, Angeln, Jagen, - Asphaltbahnen, Kinderspiel-
platz, Badebuchten
- Sauna mit Solarium
- Unterhaltung bei Musik und netten Leuten (die bald
auch Freunde sind)
- Konzerte in der frühbarocken Bergkirche
- Reisegruppen sind jederzeit willkommen (300 Sitzplätze)
- Ziel von Betriebs- und Vereinsausflügen.
Wir machen Ihnen gerne ein Angebot

HOTEL SCHINAGL

A-4564 Klaus A. D. STEYR

TELEFON: 0 75 85 / 261

RUF AUS DEM AUSLAND: 00 43 / 75 85 / 261

TELEX: 02-368 schinl a

BEHAGLICHES HAUS MIT ALLEM KOMFORT
76 BETTEN, KATEGORIE A
SPEZIALITÄTENRESTAURANT
FERIEN, ERHOLUNG, SPORT
FAMILIENFESTE, BETRIEBSFEIERN
KONFERENZ- UND TAGUNGSRÄUME
SAUNA, SOLARIUM



INHALTSVERZEICHNIS

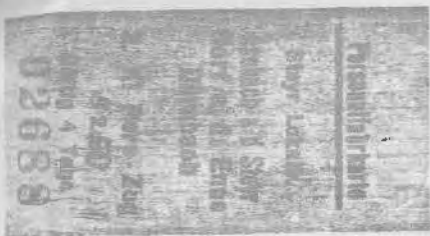
Seite	1	"85 Jahre Steyrtalbahn"
	6	Streckenplan der Steyrtalbahn
	7	Aus der Chronik
	9	Die Konzessionsurkunde
	11	Die Baugeschichte
	13	Der Lokomotivpark
	14	Der Wagenpark
	15	Streckenbeschreibung
	17	Archivbilder der Steyrtalbahn
	29	Die Schnürlbremse (siehe S.55)
	30	Die Lokomotive Rh 298
	31	Waggonskizze
	45	Fresseauszüge über die Steyrtalbahn
	48	Der Eröffnungszug 1889
	50	Weil i denkt hab, is da Zug entgleist.
	52	Als ich zur Steyrtalbahn kam
	53	Gleisplan der Zugf.Garsten, 1948
	54	Auszug aus der Buchhaltung, 1916
	55	Die Bremserei
	57	Gleispläne der Bahnhöfe
	59	Bestellschein für diese Broschüre

Impressum:

Broschüre DIE STEYRTALBAHN

Eigentümer, Herausgeber und Verleger:

ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR EISENBAHNGESCHICHTE
Arbeitskreis Steyrtalbahn. Für den Inhalt verantwortlich: Herbert PFEL
Alle 4451 Garsten, Grabenbergerstraße 1. Eigene Vervielfältigung.



Fahrpreis	Personenzug		Garsten
	Schnellzug	Einfache Fahrkarte	
0.10	Ganz	Ein	Sarning
0.20	Halb	Ein	Steyr Lokalb
0.30	P-K	Ein	Unterblumel
0.40	Hund	Ein	Schloß Rosenegg
0.50	4 Tage	Ein	Pergern
0.60	Ganz	Ein	Neuzeug
0.70	Halb	Ein	Letten
0.80	6 Tage	Ein	Aschbach a d Steyr
0.90	Senioren	Ein	Sommerhubermühle
1.	Familie	Ein	Wald-neukirchen
1.	lit a	Ein	Grünburg
1.	lit b	Ein	Unterbaas
1.	lit c + d	Ein	Haunoldmühle
1.	Kassa	Ein	Leonstein
3.	17 1	I	Molin
4.	18 2	I	Agonitz
5.	19 3	III	Steyr-durchbruch
6.	20 4	IV	Frauenstein
7.	21 5	V	Klaus
8.	22 6	VI	Ternberg
9.	23 7	VII	Labrdorf
10.	24 8	VIII	Steyr-Münichholz
20.	25 9	IX	Linz Hbf über Garsten
40.	26 10	X	Linz Hbf über Klaus
50.	27 11	XI	Kirchdorf a d Krems
90.	28 12	XII	Hinterstoder
	29 13		Windischgarsten
	30 14		Spital a Pyhra
	31 15		
	32 16		

De B B Sch
E 781671

S 5,—

Zielbahnhof
Hagen

Keine Fahrkartenbuchung
Nur gültig im Zuge, in welchem diese Fahrkarte ausgegeben wird.

De B B Nachzahlung B 72192

Datum 28.12.1970

Personenzug/Schnellzug Klasse 2

von Garsten

nach Wien

Anzahl der Personen 3

Zu Garsten

Erhöhte Vorkasse 15,44

Zuschlag 1,13

Summe 16,57

Grund der Abfertigung oder Nachzahlung: Umstellung der Fahrpläne

ausgeführt von Klaus

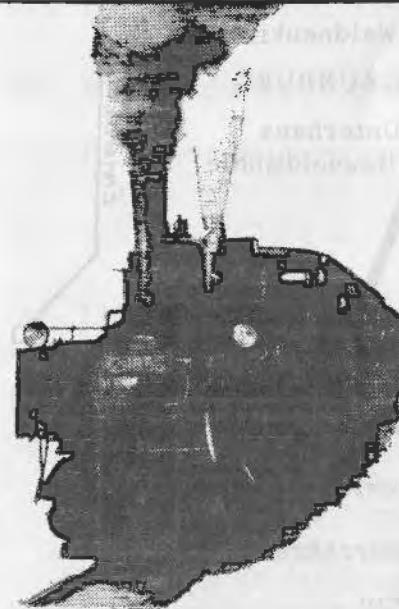
St. K. 1.03 - 1.1970 - Fahrplänenveränderung Wien - Nr. 1980

BAHNPOST

auf der



LETZTTAG



Herrn
PFEIL Herbert
Grabenbergerstraße 1
A-4451 Garsten

1889 80 JAHRE 1969

Steyrtalbahn

Letzte Bahn-Post am 25.5.1968

Garsten 1968



Aus der CHRONIK der STEYRTALBAHN

Gründung der "STEYRTALBAHN-AG" im Jahre 1888

1869 Eröffnung der "Kronprinz-Rudolf-Bahn", von St. Valentin nach Steyr

1888 Eröffnung der Kremstalbahn von Linz nach Klaus

18. Feb. 1888 Konzessionserteilung an die Steyrtalbahn-AG

20. Aug. 1889 Eröffnung d. Strecke GARSTEN - GRÜNBURG

19. Nov. 1890 Eröffnung d. Strecke GRÜNBURG - AGONITZ

2. Dez. 1891 Eröffnung d. Strecke PERGERN SIERNING
BAD-HALL

26. Okt. 1909 Eröffnung d. Strecke AGONITZ - KLAUS

28. Feb. 1931 Betriebsübernahme durch die BBO zu den Selbstkosten für die Steyrtalbahn-AG

1. Aug. 1933 Einstellung der Teilstrecke SIERNING -
BAD-HALL

1. Jan. 1940 Einlösung der Steyrtalbahn-AG durch die Deutsche Reichsbahn (Ende der Privatbahnzeit)

1. Jan. 1967 Stilllegung der Strecke PERGERN - SIERNING

26. Mai 1968 Einstellung der Reisezüge auf der Strecke MOLLN KLAUS.

1975 Hundertster Sonderzug als Betriebs- und Schulausflug seit der Aufnahme der Steyrtalbahn in das Programm des Fremdenverkehrsverbandes Steyr.

1977 10.000 Unterschriften zur Aktion "RETTET DIE STEYRTALBAHN" zeugen von der Beliebtheit der Steyrtalbahn.

DAS 19. JAHRHUNDERT

DIE EISENBAHN – EIN GEWALTIGER FORTSCHRITT.

Das 19. Jahrhundert war das Jahrhundert des Eisenbahnbaues. Nach Fertigstellung der Enns- und Kremstalbahn vermißten die Kleinindustrien und die landwirtschaftlichen Betriebe des Steyrtales den Anschluß an das europäische Eisenbahnnetz. Die Frachtkosten der damals gebräuchlichen Pferdefuhrwerke und Kutschen waren wesentlich höher als bei der fortschrittlichen Eisenbahn. Die Geschwindigkeit von 35 Stundenkilometern war ebenfalls ein Vielfaches der bis dahin zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel. Statt einer Tagesreise, durchgerüttelt in einer klapprigen Kutsche, war es geradezu angenehm, in 1 1/2 Stunden die Strecke von Molln in die Stadt, um Markt in Steyr, mit der Lokalbahn zurückzulegen.

KONZESSION

KONZESSION-BAUGENEHMIGUNG

Im Jahre 1888 erhielt der Erbauer der Kremstalbahn, der Bauingenieur Josef Ritter von Wenusch, die Konzession zum "Bau und Betrieb einer schmalspurigen Lokalbahn von Steyr (Garsten) durch das Steyrtal nach Untergrünburg mit allfälliger Fortsetzung nach Klaus" auf die Dauer von 90 Jahren. Die Steyrtalbahn erhielt die erste Konzession in Österreich nach dem neuen Lokalbahngesetz, wonach von der Normalspur von 1435 mm (Einheitsspur) abgewichen werden durfte.

Um den Bau mit Rücksicht auf die Geländeschwierigkeiten möglichst billig herzustellen, hatte man sich für eine Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 760 mm entschieden. Die erteilte Konzession enthielt die Verpflichtung, den Bau sofort zu beginnen und innerhalb von zwei Jahren zu vollenden, ferner den Betrieb auf Konzessionsdauer ununterbrochen zu führen.

Konzessions-Urkunde

für die Lokalbahn von
Steyr (Garsten) nach Unter-Grünburg



WIR

Franz Joseph der Erste,

von Gottes Gnaden

Kaiser von Österreich,

apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen,
von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien,
Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich,
Großherzog von Krakau, Herzog von Lothringen,
Sakburg, Steier, Kärnthén, Krain, Bukowina,
Ober- und Nieder-Schlesien, Großfürst von
Friedenbürgen, Markgraf von Mähren; gesürsteter
Graf von Habsburg und Tyrol,

Se. etc. etc.

Wunsch des Ingenieur

Josef Ritter von Wenusch in Steyr

Die Bitte um Befreiung der Concession zum Bau und Betrieb einer Localbahn von Steyr / Garsten / nach Unter-Grünburg mit wesentlicher Streckverkürzung bis Klaus gestellt zu befinden

W Y R U N S C H

*bedrogen, in Ausführung der Gemeinnützigkeit der An-
sorge nach dem genannten Concessionär die Concession
auf Grund des Eisenbahnenconcessiongesetzes vom 14. August
1854, R. G. Bl. Nr. 238. sowie des Gesetzes vom 17. Juni
1887, R. G. Bl. Nr. 81, sein folgt, zu entscheiden*

"DIE STEYRTALBAHN -AG"

FINANZIERUNG

Bald nach der Konzessionsgewährung wurde die Aktiengesellschaft "Die Steyrtalbahn AG" (eingetragen am 19. Juli 1888) mit dem Verwaltungsrat in Steyr gegründet. Im Vorstand waren Josef Graf Lamberg und Dr. Josef Hochhauser (Landtagsabgeordneter von Steyr) vertreten.

Durch die Ausgabe der Aktien zu 100 fl (fl = Gulden) konnten 1 923 000 fl (= 3 846 000 Kronen) aufgebracht werden.

Gezeichnet hatten: das Land Oberösterreich 106 000 fl, die Stadt Steyr 300 000 fl, die Österreichische Waffenfabriksgesellschaft in Steyr (Vorläufer der Steyr-Daimler-Puch AG) 466 000 fl, die Sparkasse Steyr 76 000 fl und den Rest verschiedene Interessenten.

BAUGESCHICHTE

Der Bau der Steyrtalbahn erfolgte in vier Etappen.

1. TEILSTRECKE: GARSTEN (Steyr) - PERGERN - GRÜNBURG

Eröffnung am 20. August 1889

Der noch im Herbst 1888 unter der Leitung des Ing. R.v. Wenusch begonnene Bahnbau wurde in weniger als einem Jahr bis Grünburg vollendet. Dies war sicher eine glanzvolle Leistung unserer Vorfahren, die auch heute trotz Einsatz moderner Baumaschinen kaum unterboten werden könnte. Besonders zeitraubend war dabei die 80m lange Bogenbrücke aus Schweißstahl über den Steyrfluß bei Waldneukirchen.

Die feierliche Eröffnungsfahrt konnte bereits am 20. August 1889 mit einem von der Lokomotive "SIERNING" (aus der Lokomotivfabrik Krauss & Co. in Linz) geführten Sonderzug vonstatten gehen, die die 19,506 km lange Strecke in 5/4 Stunden zurücklegte.

2. TEILSTRECKE: GRÜNBURG - MOLLN - AGONITZ

Eröffnung am 29. November 1890

Schon im nächsten Jahr wurde die Fortsetzung bis Agonitz vollendet und diese zweite Teilstrecke (12,626 km lang) am 29. No-

vember 1890 eröffnet, womit eine Baulänge von 32,168 km erreicht war. Die mit einer Spurweite von 760 mm gebaute Bahn hatte 5 Zwischenstationen (Bahnhöfe): Steyrdorf (später "Steyr-Lokalbahn" genannt), Pergern, Grünburg, Leonstein und Molln, ferner 11 Haltestellen. 3 gemischte Züge für Güter- und Personen beförderung bewältigten den sich gut entwickelnden Verkehr. Eigene Gleisanschlüsse verbinden die zahlreichen Industrieanlagen im Steyrtal, die Steyrwerke bei Letten, die Messerfabriken, Sägewerke, Mühlen und Sensenwerke mit den Bahnstationen. Im Jahre 1896 wurde mit einem Fahrpark von 5 Tenderlokomotiven, 27 Personen- und 68 Güterwagen 158 362 Personen und 54 435 t Güter befördert.

3. TEILSTRECKE: PERGERN - SIERNING - BAD-HALL

Eröffnung am 2. Dezember 1891

Zur Verbindung der Stadt Steyr mit dem Weltkurort Bad-Hall erhielt die Steyrtalbahngesellschaft am 21. September 1890 die erbetene Konzession für eine 15,559 km lange Flügelbahn gleicher Schmalspur nach Bad-Hall, die im darauffolgenden Jahr gebaut und am 2. Dezember 1891 mit 3 Stationen (Bahnhöfen) Sierninghofen, Sierning und Waldneukirchen-Adlwang - sowie 5 Haltestellen eröffnet wurde. Damit wurde zum erstenmal eine Zugverbindung zwischen dem Steyrtal und dem gleichfalls nach Norden führenden Kremstalbahn hergestellt.

4. TEILSTRECKE: AGONITZ - KLAUS

Eröffnung am 26. November 1909

Durch Verlegung der Kremstalbahn zwischen Micheldorf und Klaus, nach Fertigstellung des Tunnels vor dem Bahnhof Klaus, kam es zur Auflassung der Kremstalbahn-Schleife durch den Herndlgraben, der das Krems- und das Steyrtal unmittelbar nach der Haltestelle Frauenstein verbindet. Die ehemalige Kremstalbahntrasse im Herndlgraben ist heute noch durch ehemalige Wärterhäuser und Durchlässe erkennbar. Südwärts bis Klaus befährt die Steyrtalbahn heute die ehemalige Linienführung der Kremstalbahn. Der Bau des letzten Bauabschnittes der Steyrtalbahn wurde im Jahre 1909 unter staatlicher Bauführung durch die k.k. Eisenbahnbauleitung Windischgarsten auf Kosten der Konzessionäre vollendet.

Mit der Aufnahme des durchgehenden Verkehrs von Garsten nach Klaus (39,8 km) hatte die Stadt Steyr eine zweite wichtige Verbindung mit dem Süden erreicht; auch die Einbeziehung der Windischgarstener Gegend in den eigenen Wirtschaftsbereich war dadurch ermöglicht.

DER LOKOMOTIVPARK

Mit der Konstruktion einer schmalspurigen Lokomotive für die Steyrtalbahn war der Lokomotivfabrik, Krauss & Co in Linz und München, ein guter Wurf gelungen. Für fast sämtliche Schmalspurbahnen der Donaumonarchie wurden deshalb Loks der Firma Krauss beschafft. Nur unwesentliche Details unterscheiden diese von der Urform, der STEYRTALBANLOKOMOTIVE. Die Dreikupplermaschine hat zur Verbesserung der Kurvenläufigkeit ein sogenanntes Krauss-Helmholtz-Lenkgestell eingebaut, welches auf der dritten, seitenverschieblichen Achse, gelagert ist.

Die letzte Original-Steyrtalbahnlokomotive 298.104 wurde Ende 1972 nach 83 Jahren Einsatz außer Dienst gestellt und im Schulhof, Steyr Rooseveltstraße, als Denkmal aufgestellt.

Von der Lokomotivfabrik Krauss & Co, München und Linz, wurden 6 Dreikuppler-Naßdampfmaschinen an die Steyrtalbahn AG geliefert:

Nr. 1	"Steyr".....	ÖBB 298.101,	1888 - 1937
Nr. 2	"Sierning".....	ÖBB 298.102,	1888 - 1972
Nr. 3	"Grünburg"	ÖBB 298.103,	1888 - 1963
Nr. 4	"Molln"	ÖBB 298.104,	1890 - 1972
Nr. 5	"Letten"	ÖBB 298.105,	1891 - 1965
Nr. 6	"Klaus"	ÖBB 298.106,	1914 - 1972

Die derzeit auf der Steyrtalbahn eingesetzten Dampflokomotiven der U-Reihe stellen eine Weiterentwicklung der ehemaligen für die Steyrtalbahn gebauten Lokomotiven dar.

Am 1.1.1977 waren folgende betriebsfähige Dampflokomotiven in der Zugförderungsstelle Garsten eingesetzt. Details in der Mitte dieses Heftes (Reihe U):

	Erzeugungsjahr	
298.25		1903
298.51	-"	1898
298.52	-"	1898
298.52	-"	1898
298.56	-"	1900

699.103 vierfach gekuppelte Zweizylinder-Heißdampfmaschine, gebaut 1944 in Frankreich. Seit der Einstellung der Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappl im Jahre 1972 ist diese Tenderlokomotive für den Güterzugdienst auf der Steyrtalbahn eingesetzt.

WAGENPARK

Die Steyrtalbahn AG hat die benötigten Wagen von der Grazer Waggonfabrik Weitzer beschafft. Während der Reichsbahnzeit wurde der Wagenpark durch Zuordnungen von vierachsigen Güterwagen ergänzt. Die derzeit auf der Steyrtalbahn verkehrenden Personenwagen stammen alle von anderen Schmalspurbahnen.

Am 1.1.1977 waren folgende Waggon auf der Steyrtalbahn eingesetzt:

13	$\frac{Bi}{s}$	zweiachsige Personenwagen f. 28 bzw. 32 Pers.
4	$\frac{B4 P}{s}$	vierachsige Personenwagen für 50 Personen
5	$\frac{Dw}{s}$	zweiachsige Dienstwagen
56	$\frac{Ow}{s}$	zweiachsige Hochbordwagen
23	$\frac{OO}{s}$	vierachsige Hochbordwagen
2	$\frac{Hw}{s}$	zweiachsige Schemelwagen
3	$\frac{Nw}{s}$	zweiachsige Niederbordwagen
2	$\frac{Sw}{s}$	zweiachsige Rungenwagen
6	$\frac{SS}{s}$	vierachsige Rungenwagen
25	$\frac{Gw}{s}$	zweiachsige gedeckte Güterwagen
14	$\frac{GG}{s}$	vierachsige gedeckte Güterwagen
10	$\frac{Ow}{s}$	Bahnhofwagen
2	$\frac{Ow}{s}$	Gerätewagen (Hilfszugwagen)
1	$\frac{Bi}{s}$	Buffetwagen
1		Faßbarwagen
1		Klima-Schneepflug

Das sind 143 Güterwagen einschließlich Geräte und Bahnhofwagen

STRECKENBESCHREIBUNG

Die in GARSTEN bei Steyr ihren Ausgang nehmende, schmal-spurige Steyrtalbahn ist knapp 40 km lang und folgt dem Lauf des Steyrflusses. Dieses Flußtal zählt zu den romantischsten Tälern dieser Art in Österreich. Im Raume Molln erweitert sich das Flußtal zu einem rings von Bergen umrahmten Kessel, dem sogenannten Mollner Becken. Im canyonartigen Flußbett zwingt sich die Steyr durch den Steyr-Durchbruch. Bei Frauenstein erweitert sich das Tal wieder und bietet herrliche Blicke in die Alpen.

GARSTEN: ist Ausgangspunkt der Steyrtalbahn. Hier ist die Unterhaltswerkstätte der Steyrtalbahn. Der Bahnhof dient gleichzeitig der elektrisch betriebenen Strecke St. Valentin-Kleinreifling und für die dampfbetriebene Steyrtalbahn.

Sehenswürdigkeiten: Das seit 1787 aufgelassene Kloster beherrscht das Ortsbild, die Gründung geht auf das Jahr 1082 zurück. Seine Blütezeit erlebte das Kloster unter dem später heiliggesprochenen Abt Berthold. Die 1677/85 erbaute Kirche gehört zu der bedeutendsten Schöpfungen des österreichischen Barock und ist ein charakteristisches Werk der Künstlerfamilie CARLONE.

STEYR-LOKALBAHNHOF (früher Steyrdorf):

Selten hat eine Stadt wie Steyr das Glück, daß die bauliche Schönheit der Altstadt in einem reizvollen Kontrast mit der Erholungslandschaft der Umgebung steht und in keiner Weise von der Industrie dabei gestört wird. Steyr bietet einen "Spaziergang durch die Jahrhunderte".

UNTERHIMMEL-CHRISTKINDL:

Oberhalb der Haltestelle steht die berühmte Wallfahrtskirche CHRISTKINDL. Am 31. Mai 1708 wurde der Grundstein zur heutigen Kirche gelegt. Carl Antonio Carlone begann den Bau, der von Jakob Prandtauer zu Ende geführt wurde. Das Zentrum des sehnswerten Hochaltars bildet ein Fichtenstamm mit der Christkindl-Figur. Weihnachtspostamt.

PERGERN: war bis 1966 der Abzweigbahnhof für die Strecke nach Sierning – Bad-Hall. Von hier führt ein Wanderweg entlang der Steyr zurück in die Stadt Steyr.

NEUZEUG: Neuzeughammer – Amboss Werk, sehr bekannte Messer- und Stahlwarenfabrik.

LETTEN: Zweigbetrieb der Steyr-Daimler-Puch AG

ASCHACH a/d Steyr: liegt etwa 20 Minuten entfernt von der Haltestelle auf einer Hochterrasse. Interessante Pfarrkirche mit einer Muttergottes um 1500. Von Aschach führt ein Wanderweg nach Steyr.

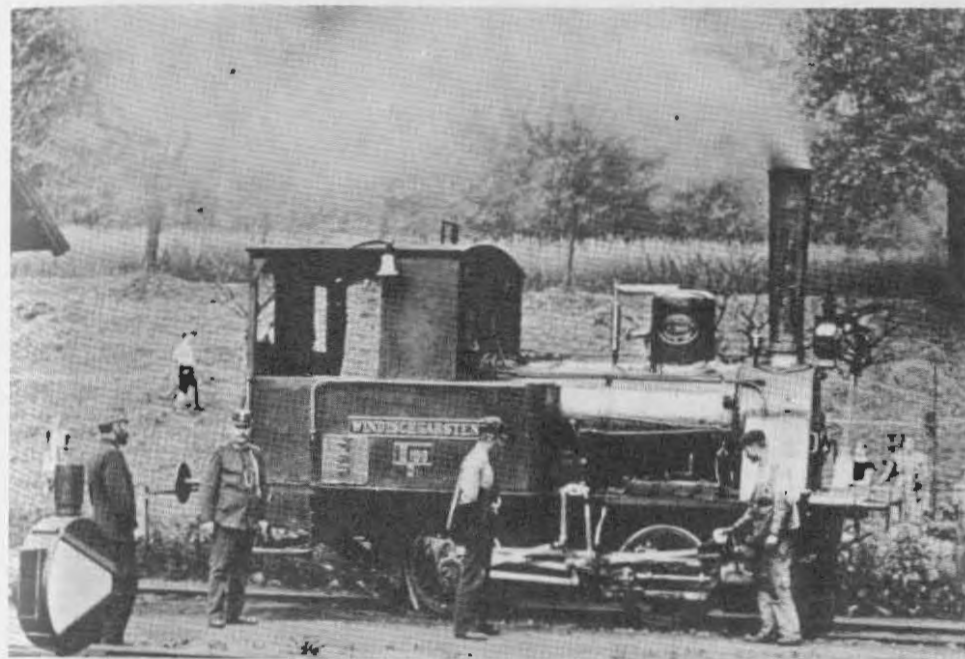
GRÜNBURG: im romanischen Steyrtal gelegen. Von dieser klimatisch begünstigten Gemeinde gibt es reichliche Wandermöglichkeiten bis zu einer Höhe von 1200 m, mit herrlichen Aussichtspunkten in die Hochalpen.

MOLLN: im windgeschützten und nebelfreien Mollner Becken gelegen, umrahmt von bewaldeten Bergen der Nördlichen Kalkalpen. Erholende Talwanderungen. Im Frühling weithin sichtbare Narzissenwiesen. In Molln gibt es die einzige Erzeugungsstätte für MAUL-TROMMELN (kleine Musikinstrumente) der Welt. In diesem Ort ist auch die größte Sportschuhfabrik der Welt zu Hause, die DACHSTEIN-Schuhfabrik. Winterurlauber stehen ein ausgedehntes Schigelände und 3 Schlepplifte zur Verfügung.

STEYRDURCHBRUCH: Hier zwingt sich der Steyrfluß durch eine sehr enge Schlucht. Herrlicher Blick von einem hohen Viadukt. Der "Wienerweg" führt ins Kremstal zur Burg ALTFERNSTEIN.

FRAUENSTEIN: Der Ort liegt am gegenüberliegenden Flußufer auf einem Hügel, der das nun wieder breitere Tal beherrscht. Die kleine, 1488 vollendete, gotische Wallfahrtskirche birgt die berühmte SCHUTZMANTELMADONNA aus dem Jahre 1515, die dem Meister Gregor Erhard zugeschrieben wird.

KLAUS: Endpunkt der Steyrtalbahn. Hier trifft die Steyrtalbahn die Pylrnbahn (Kremstalbahn) Linz – Selzthal – Graz. Der Ort Klaus liegt in einer waldreichen Erholungslandschaft. Die Burgruine aus dem 11. Jhdt. und das Schloß Klaus aus dem 16. Jhdt. grüßen herab. Im Sommer finden im Schloß Klaus Konzerte bei Kerzenlicht statt. Möglichkeiten für die Wildwassersportler und Angler sind ebenso vorhanden wie ein Schwimmbad.



Lokomotive der Kremstalbahn



Bahnhof Garsten im Jahre 1929

Sammlung Haider

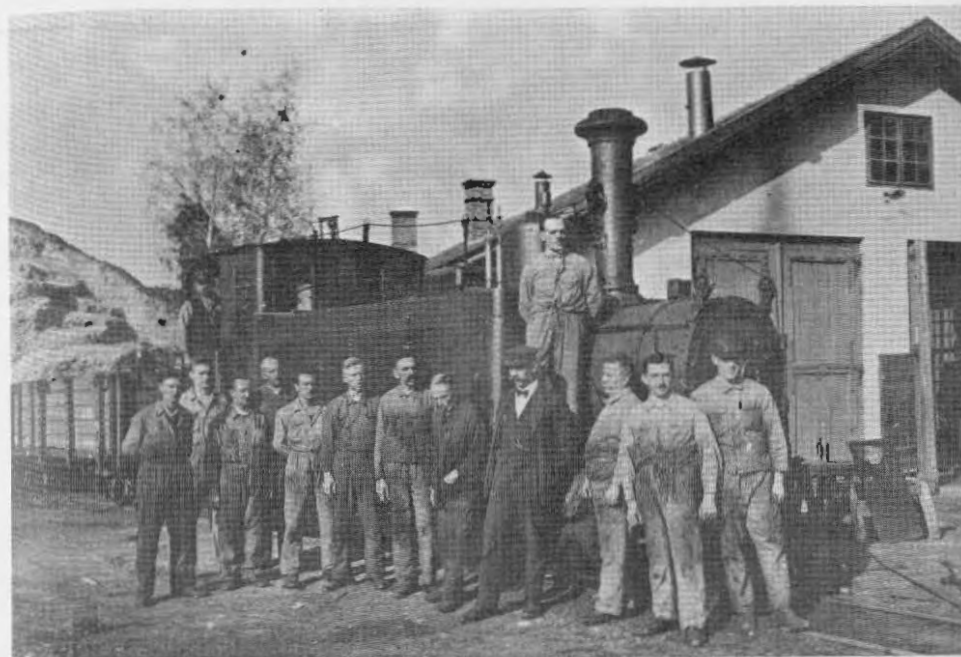


Werkstätte Garsten 1929

Sammlung Haider



Umladung (Aufpackeln) einer U-Maschine 1941



Belegschaft vor dem Heizhaus Garsten Nov. 1929

Sammlung Ebner



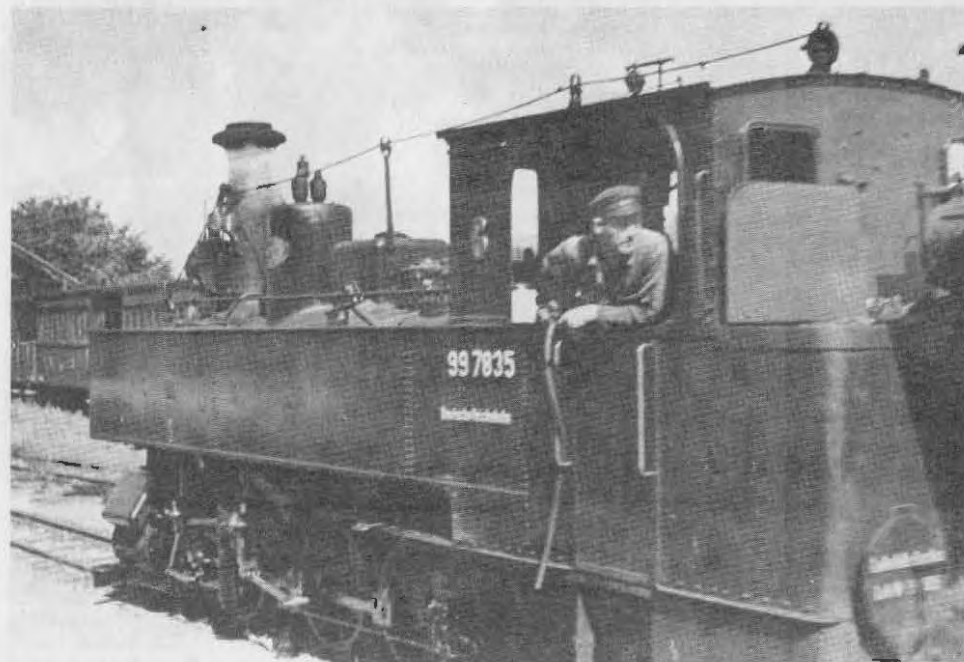
Von der Hauptwerkstätte Knittelfeld zurück

Foto Moschner



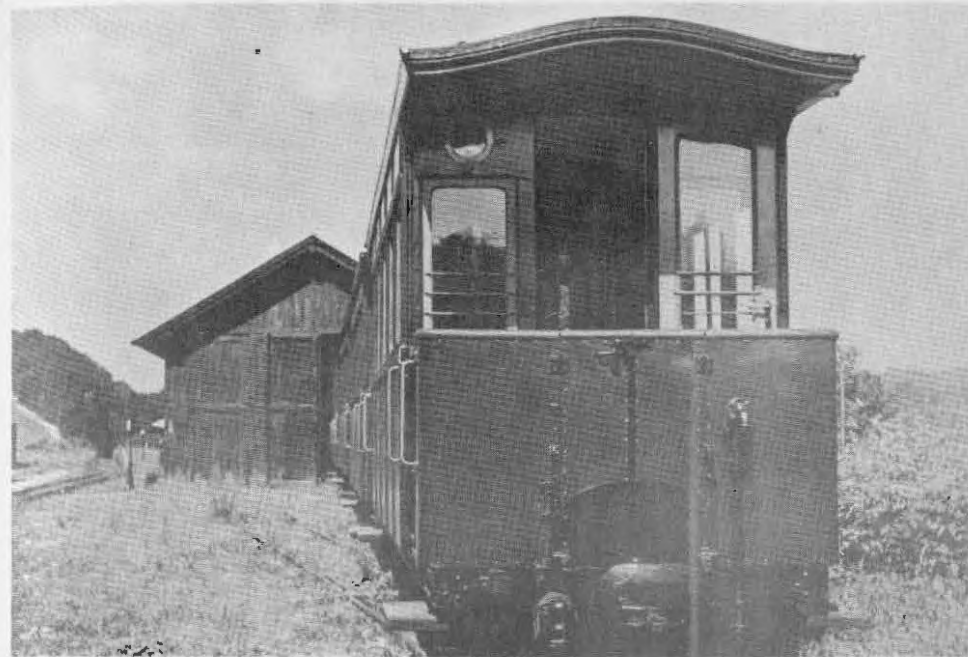
Vor der Haltestelle Sarning, Zg 3665 am 8.8.1975

Foto Huckfeldt

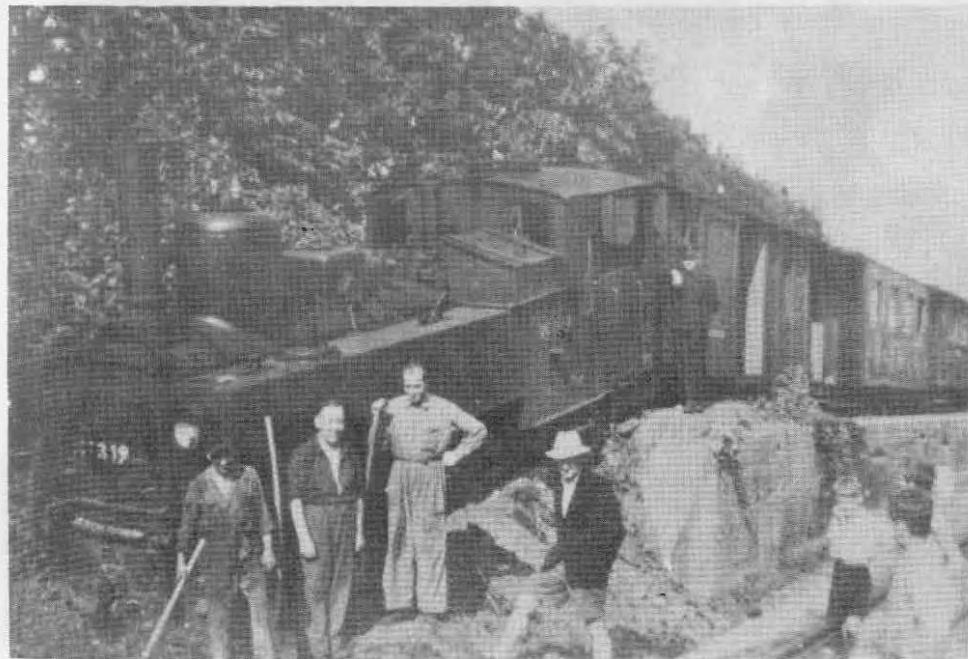


Lok 997835 mit Friktionsbremsseilrollen, Bf Steyrdorf, 1939

Prof. Kislinger

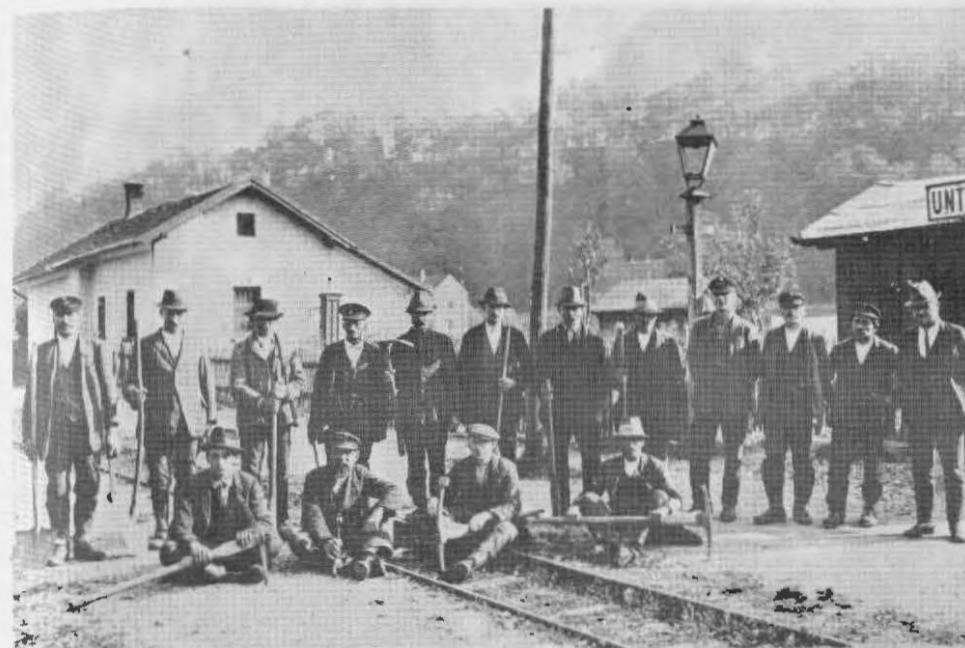


Original Steyrtalbahnwagen Klasse 111, Bf Steyrdorf, 1939 Foto Prof. Kislinger





Lokwerkstätte in Garsten 1929



Arbeitsrotte bei Unterhimmel-Christkindl

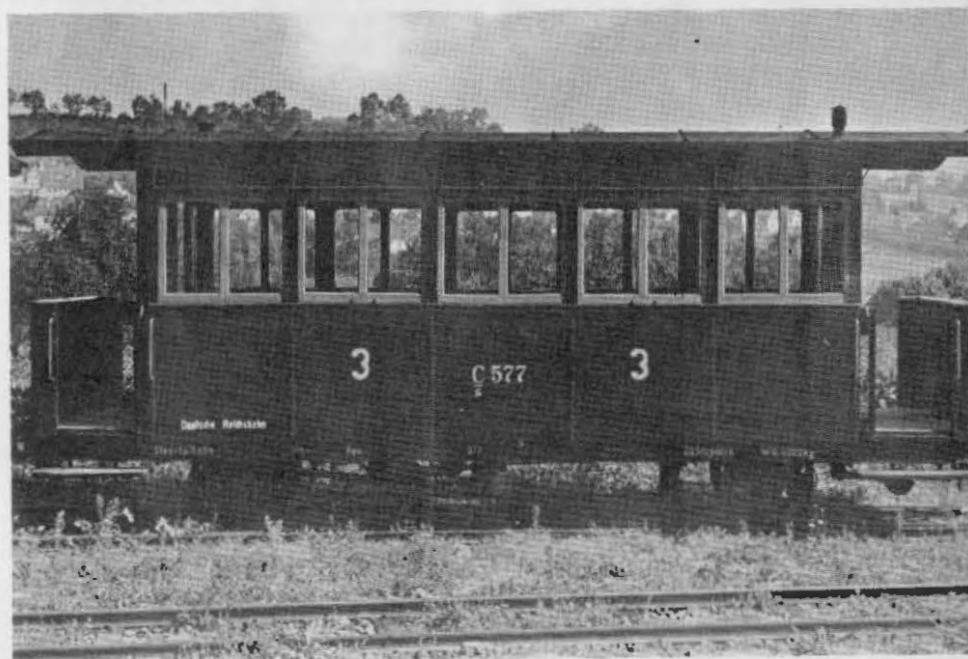


Weihnachspost-Ballonstart in Christkindl 1976



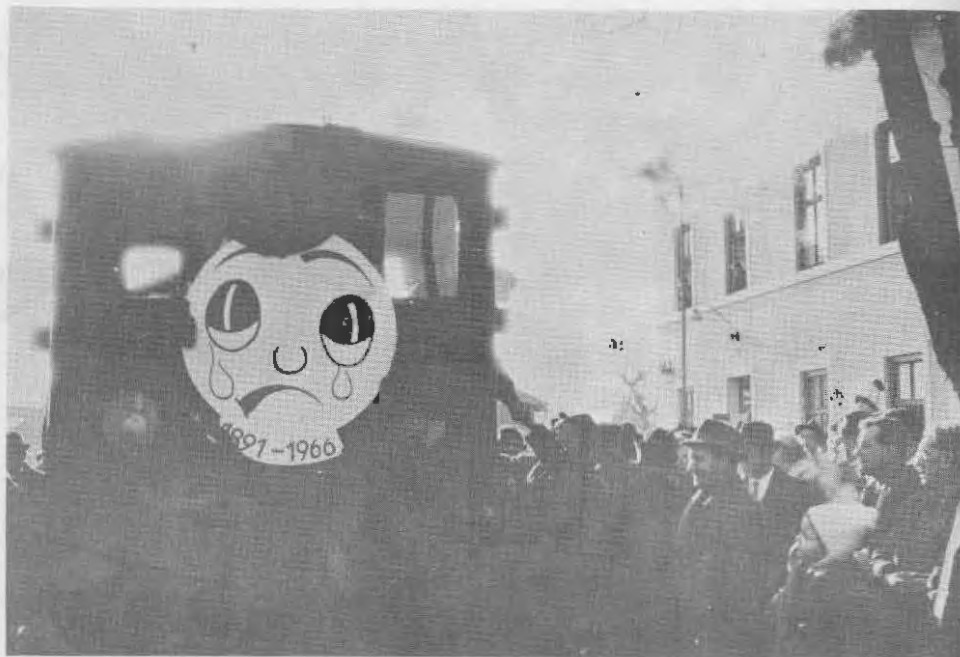
Bahnhof Siernighofen 1929

Sammlung Haider



Bahnhof Sierning 1929

Sammlung Haider



Letzte Fahrt im Bf. Sierning 31.12.1966

Foto Fritz



Foto Pfeil

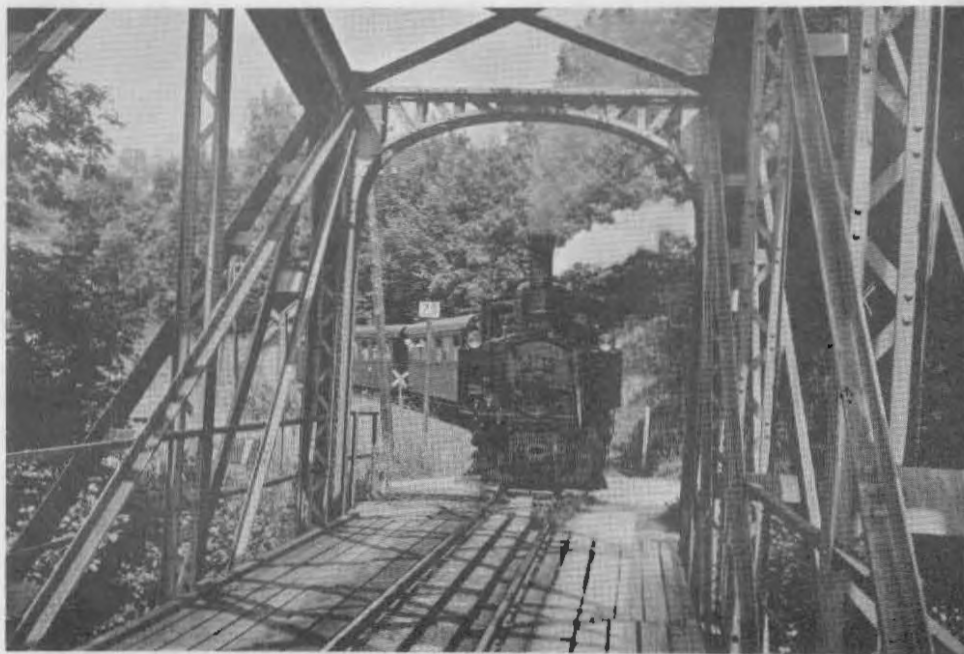


Letzte Original-Steyrtalbahnlok 298.104 bei letzter Fahrt im Bf Sierning 31.12.1866

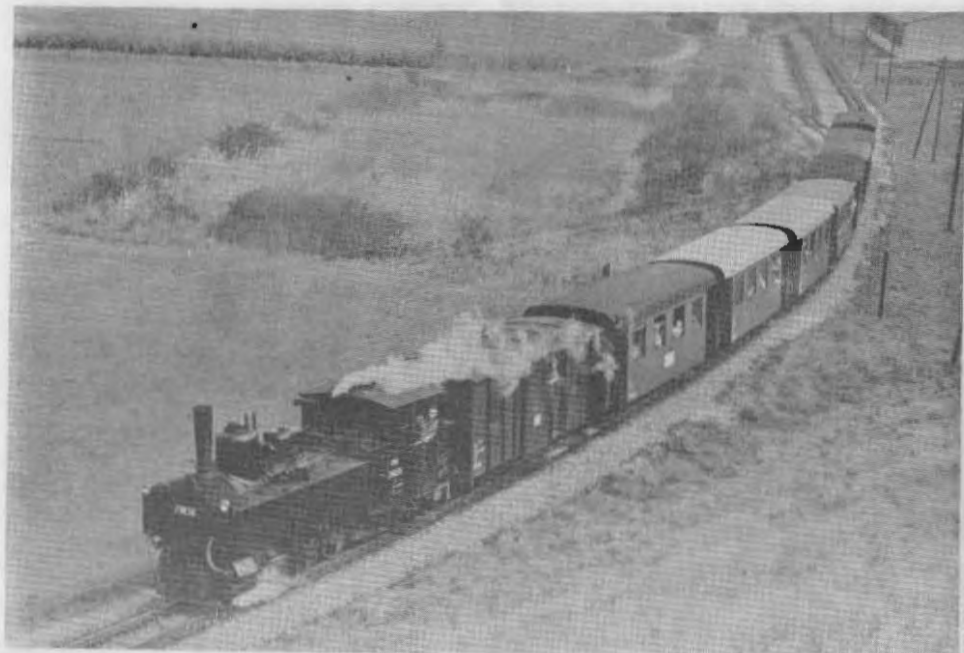


Unterhaus

Foto Moschner



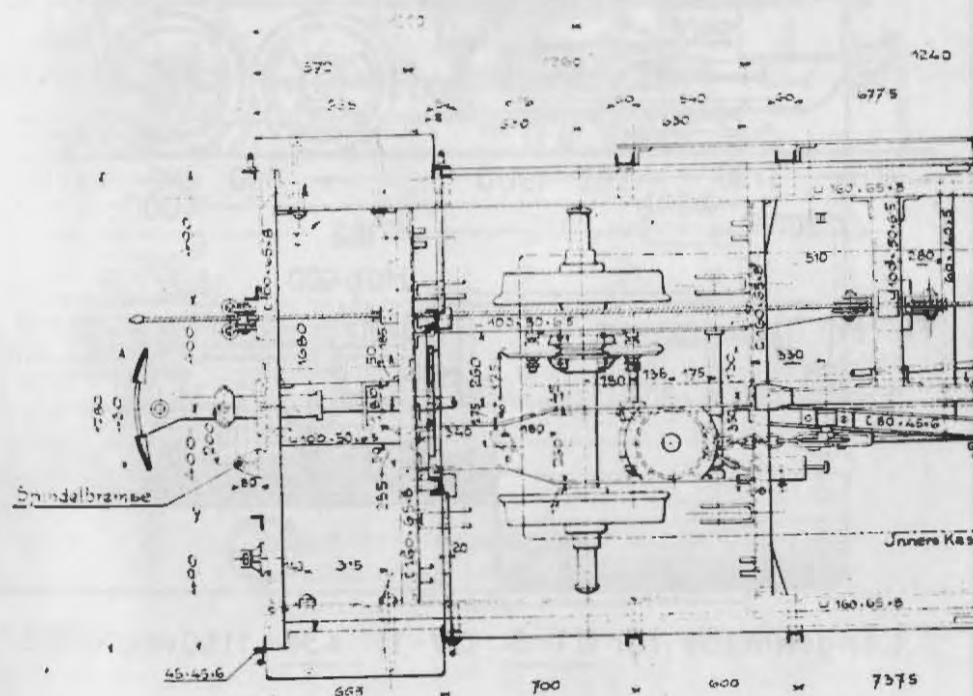
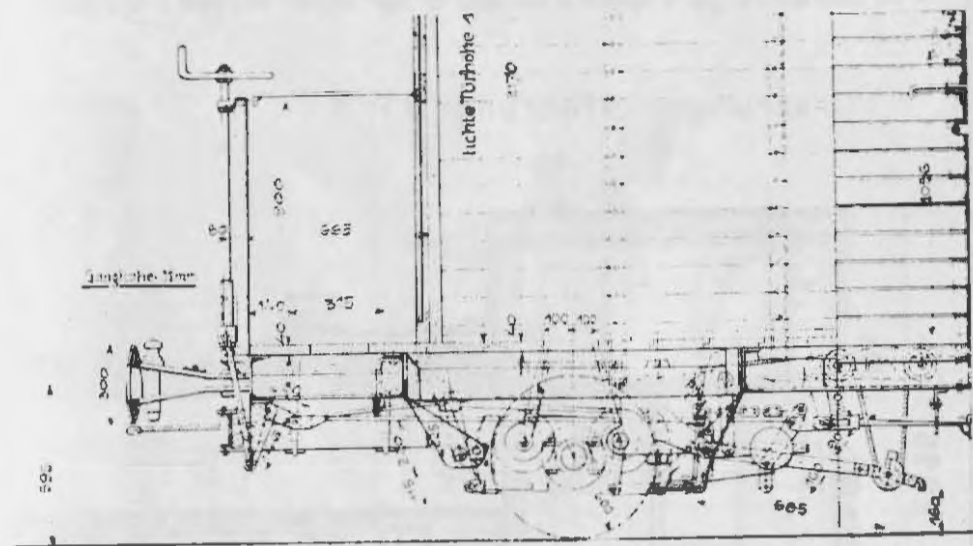
80 m Bogenbrücke über die Steyr bei Waldneukirchen



Ausfahrt Hst. Aschach

Foto Oberbreyer

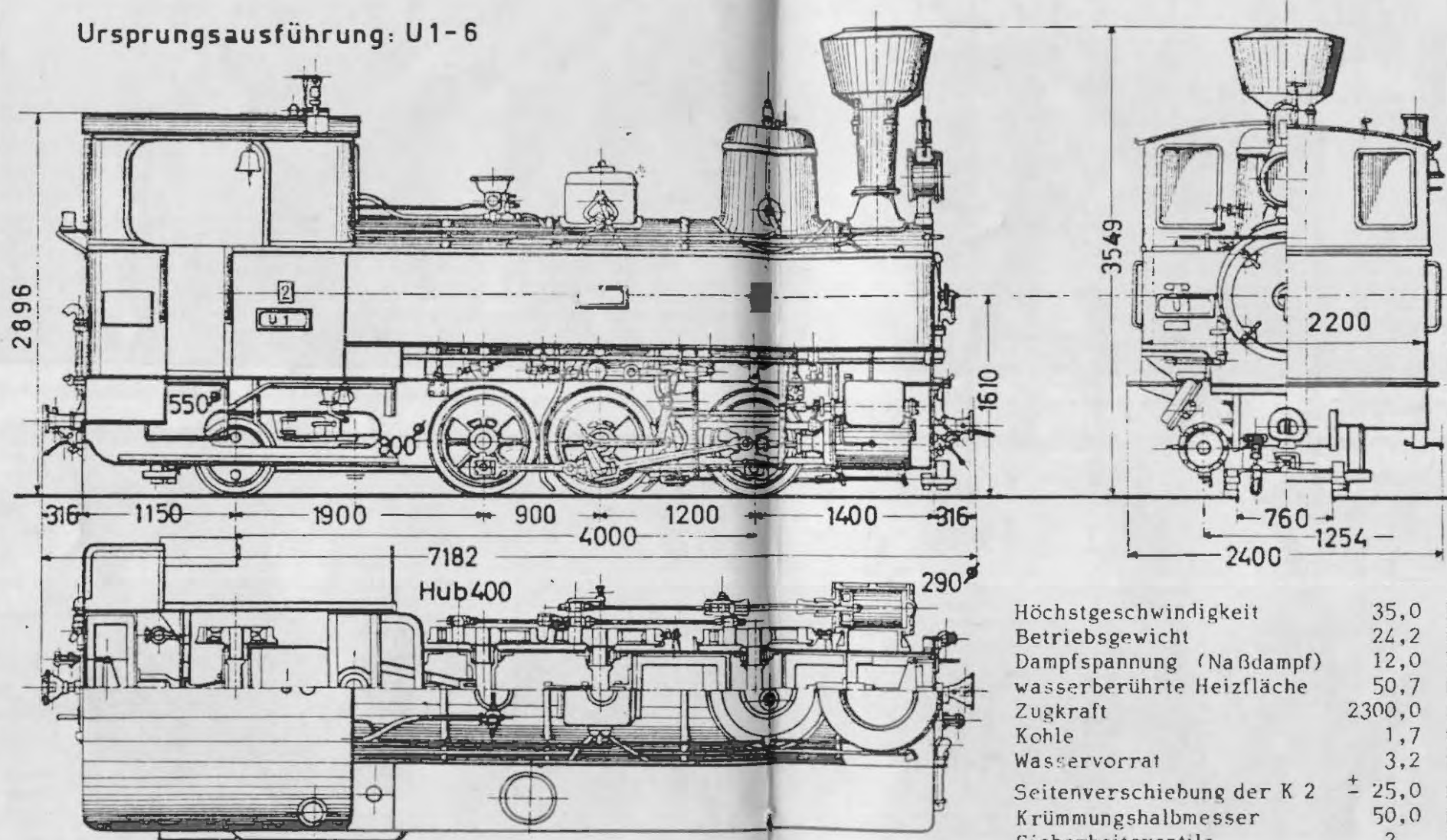
„Schwirlbremse“ (Richtbrense,



Lok-Reihe 298 Spurweite 760 mm

C1' n2t

Ursprungsausführung: U1-6



Höchstgeschwindigkeit	35,0	km/h
Betriebsgewicht	24,2	t
Dampfspannung (Naßdampf)	12,0	bar (atü)
wasserberührte Heizfläche	50,7	m ²
Zugkraft	2300,0	N (kp)
Kohle	1,7	t
Wasservorrat	3,2	m ²
Seitenverschiebung der K 2	± 25,0	mm
Krümmungshalbmesser	50,0	m
Sicherheitsventile	2	Stk

Längenmaße: für U1-6, U7-11: $436 + 1150 + 4000 + 1400 + 586 = 6572 \text{ mm}$

ERZEUGER: LOKOMOTIVFABRIK KRAUSS & COMP. LINZ A/D DONAU, ANNO 1895

Maßstab 1:45

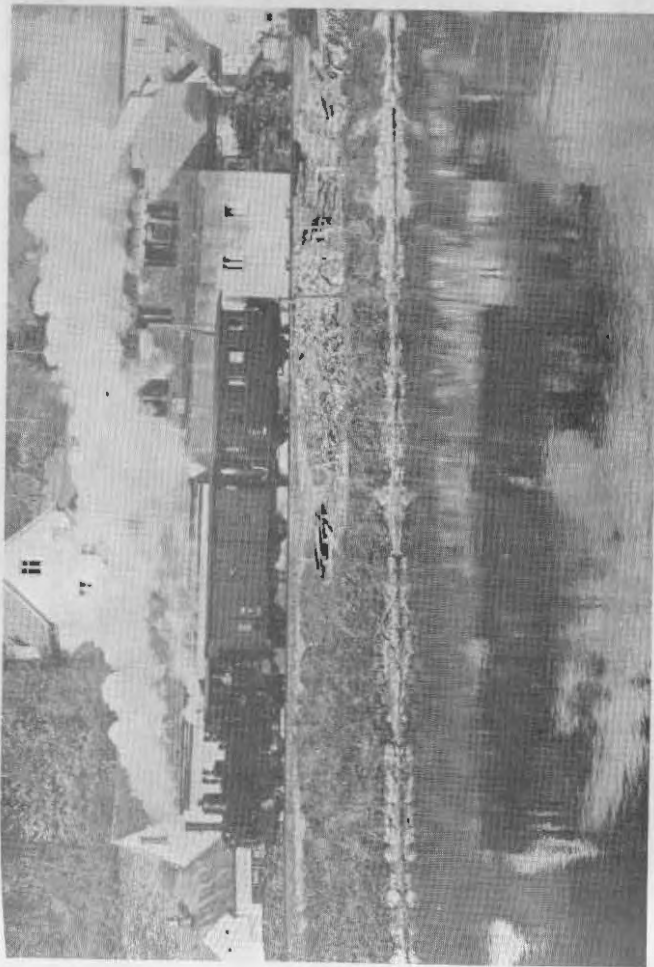


Foto Oberbreyer

Zwischen Grünburg und Unterhaus 1976

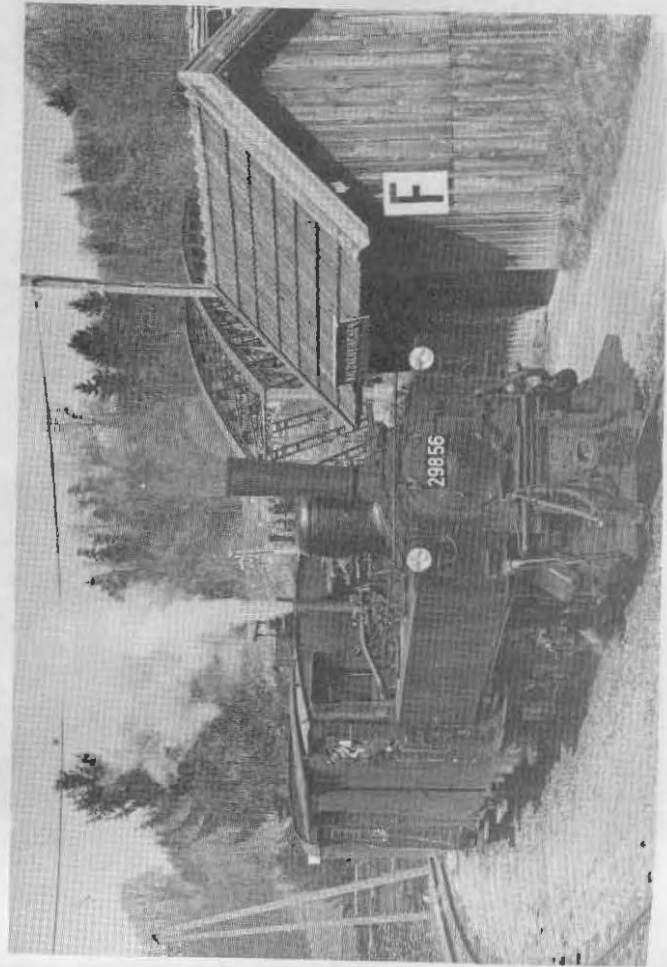
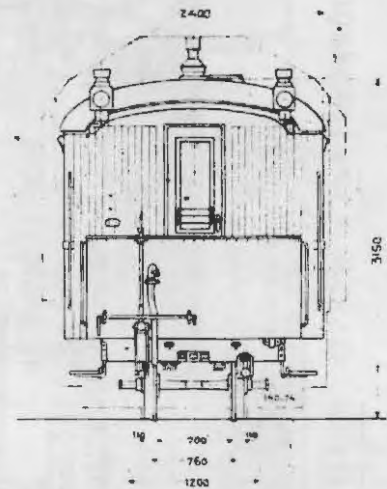
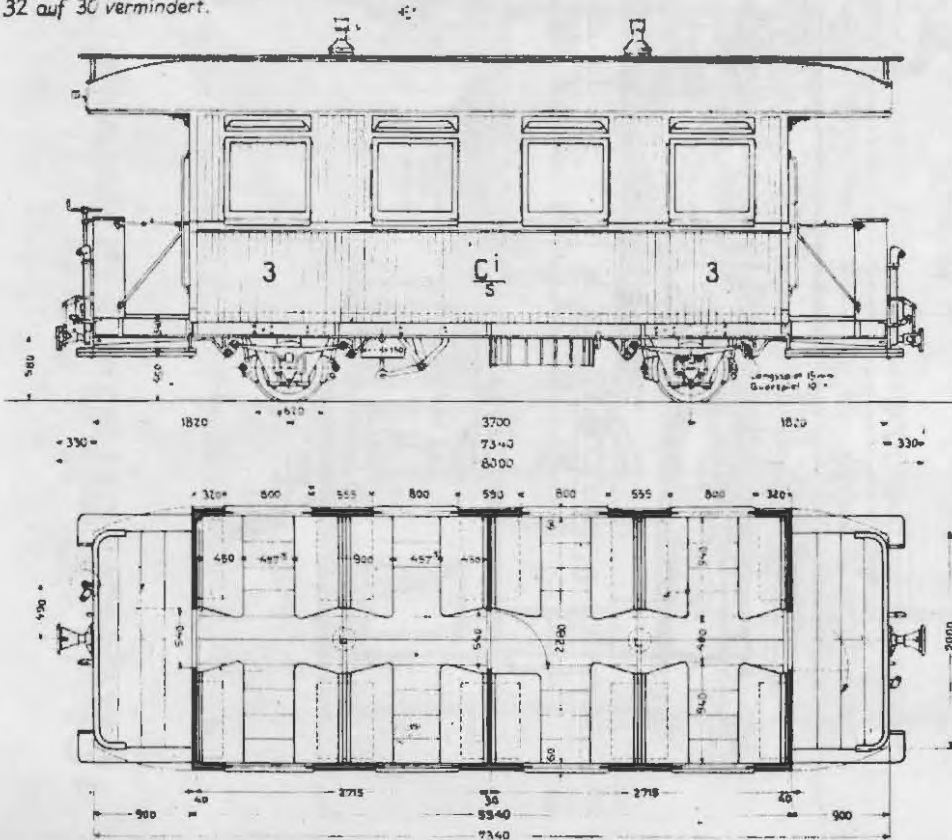


Foto Oberbreyer

Hst. Waldneukirchen

*) Nied. Ost. steir. Alpenbahn:
C/s 504, 505 (alte Nr. C/s 255, 256)
eingesetzt für Ofenheizung mit
10 Ofen, elektr. Beleuchtung mit
4 Lampen zu 24V, Sitzplätze von
32 auf 30 vermindert.

Bestz. 131098/1926 Wagen Nr. C/s 310 bis 313 (alte Nr. C/s 30 bis 33) für
L.B. Ruprechtshafen-Gresten, jedoch mit aut. Vakuum-Schnellbremse, Friedmann-Heizung.
C/s 310, 312 eingerichtet für Ofenheizung mit 10 Ofen elektr. Beleuchtung mit 4 Lampen
zu 24V, Sitzplätze von 32 auf 30 vermindert.



Zweiachs. Personenwagen C/s
8-kätz. Spindel- und autom. Vakuumbremse
32 Sitzplätze
Wagengewicht: 5000 kg
1:50.



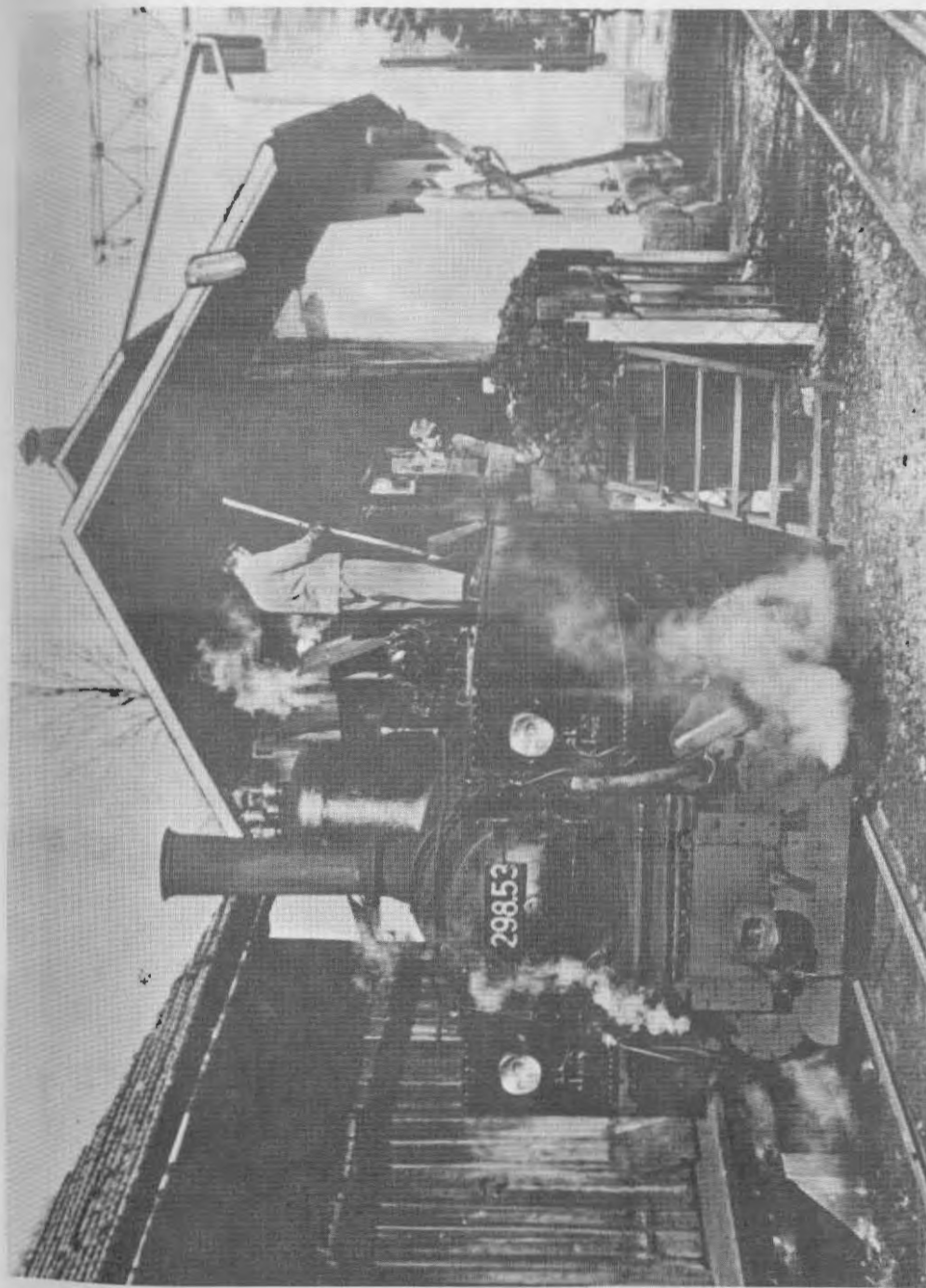
Bahnhof Waldneukirchen-Adlwang 1929

Sammlung Haider



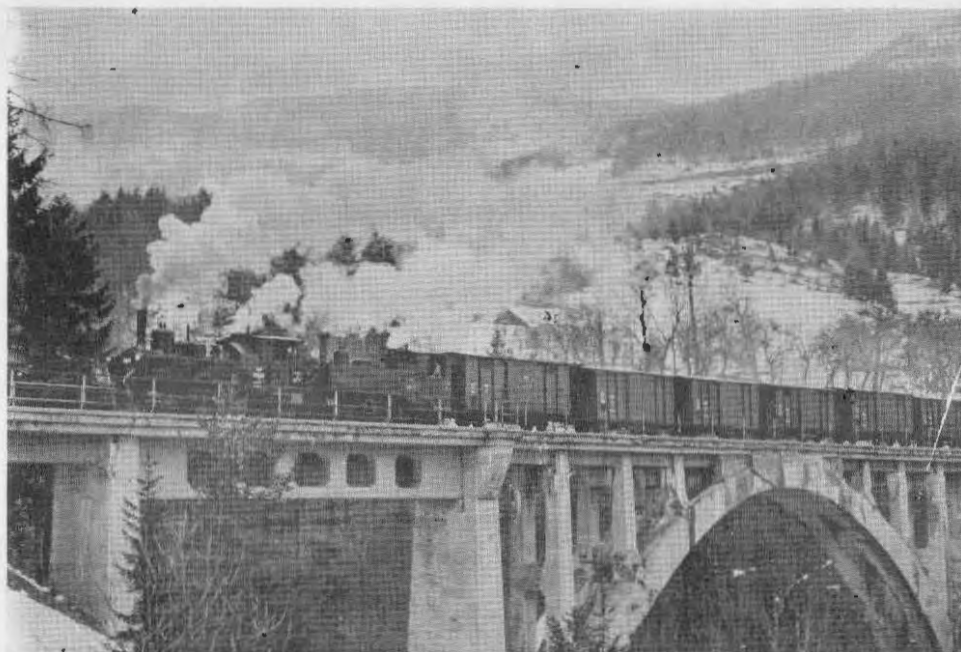
Pergern, Gk 31 Ausfahrt Richtung Grünburg
rechts Abzweigung nach Sierning 31.12.1966

Foto Fritz



Bekohlung im Bf Molln 1976

Foto Lorenz



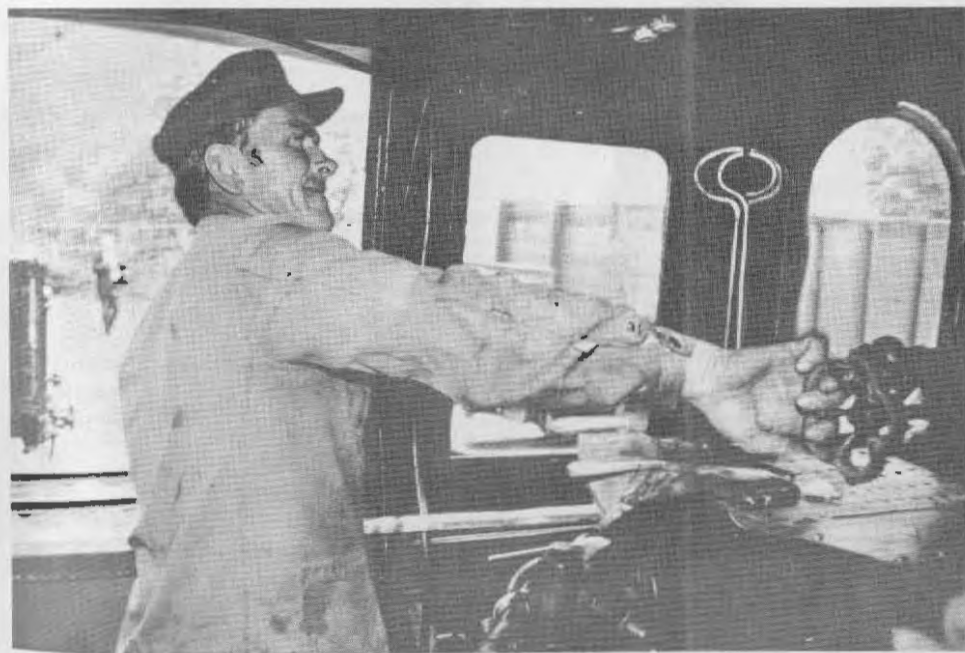
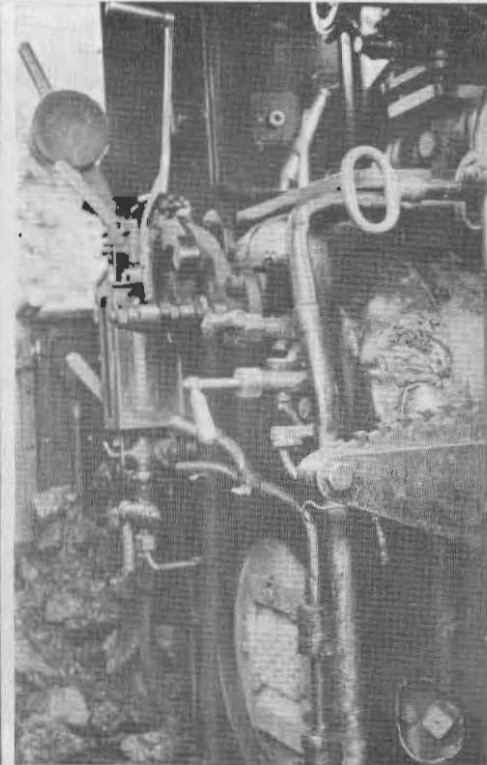
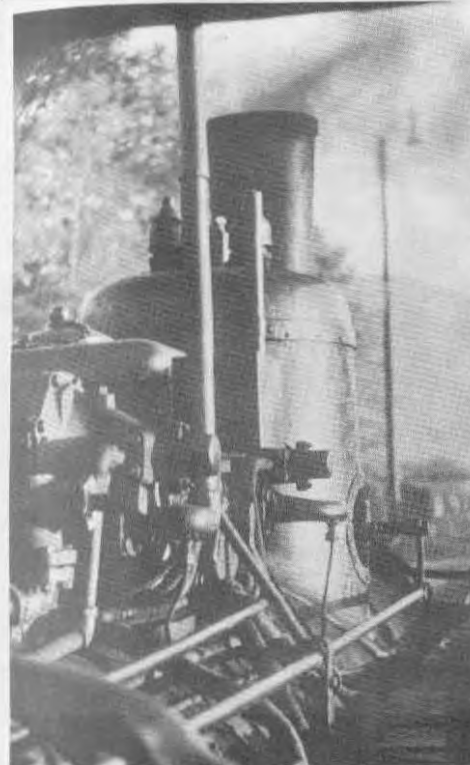
Steyrdurchbruch 298.52 + 298.104, 16.3.1970

Foto Zopf



Arbeitsrotte auf der Brücke bei Steyrdurchbruch 1929

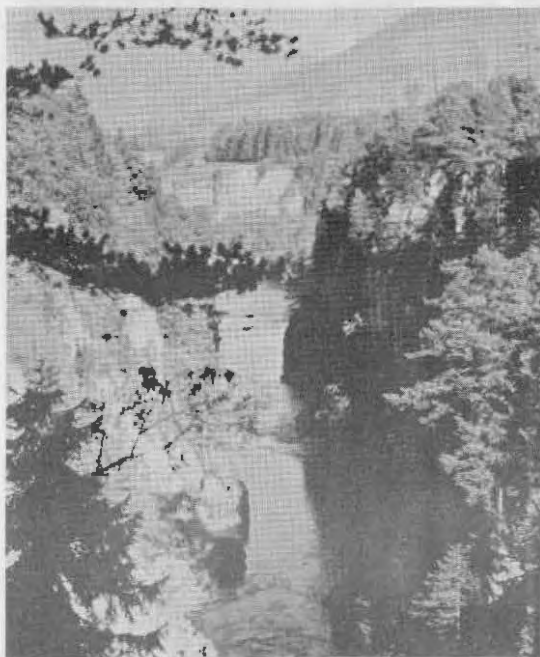
Foto Lorenz



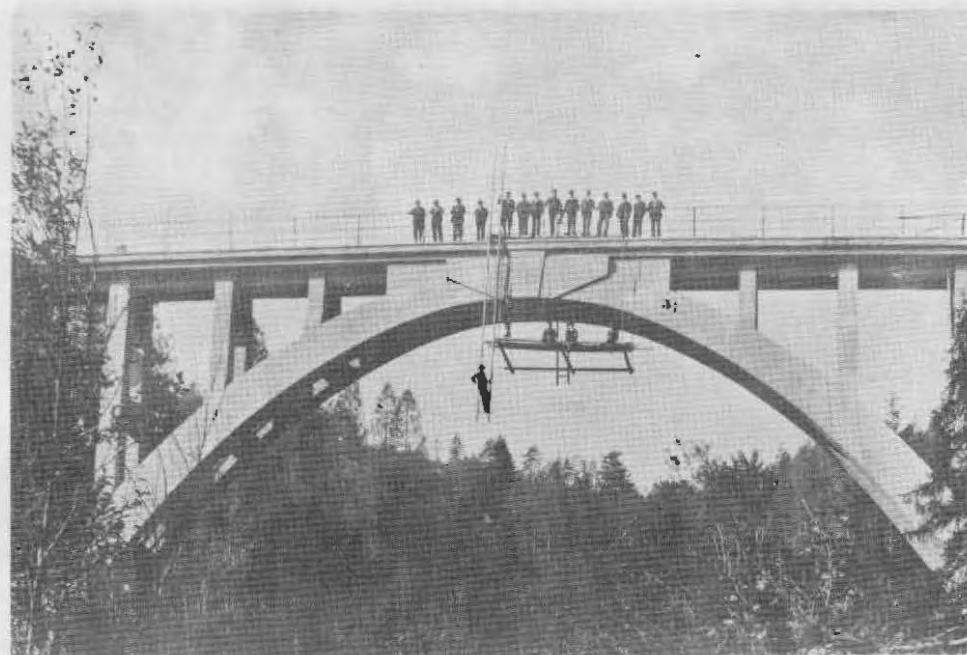
Aus der Sicht des Lokführers

699.103

Foto Göppfarth



Steyrdurchbruch
In Jahr-
millionen
hat sich der Steyr-
fluß durch den
Kalkfels genagt.

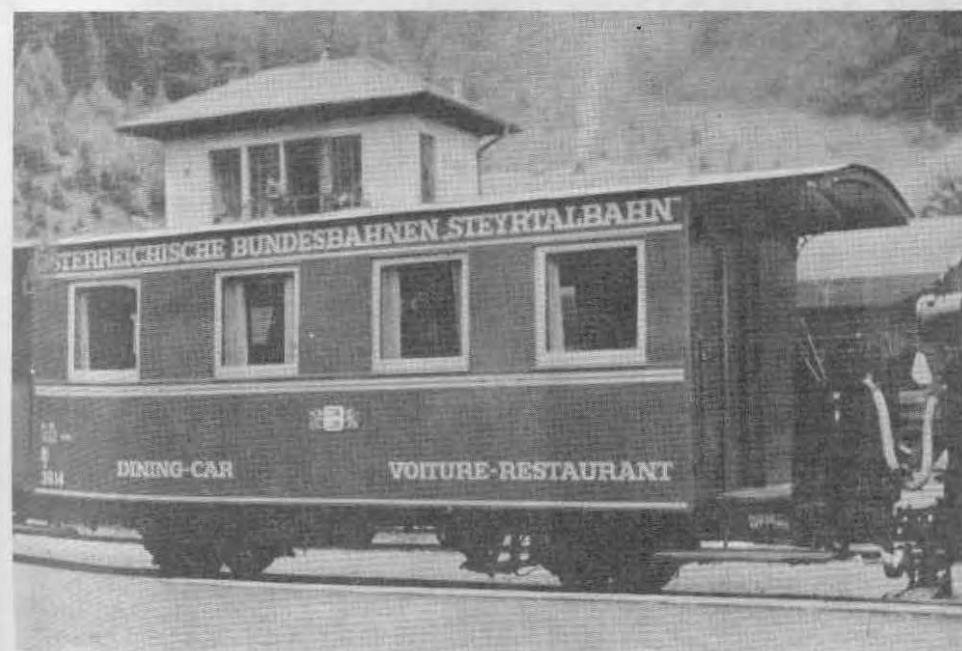


Brücke bei Steyrdurchbruch 1929



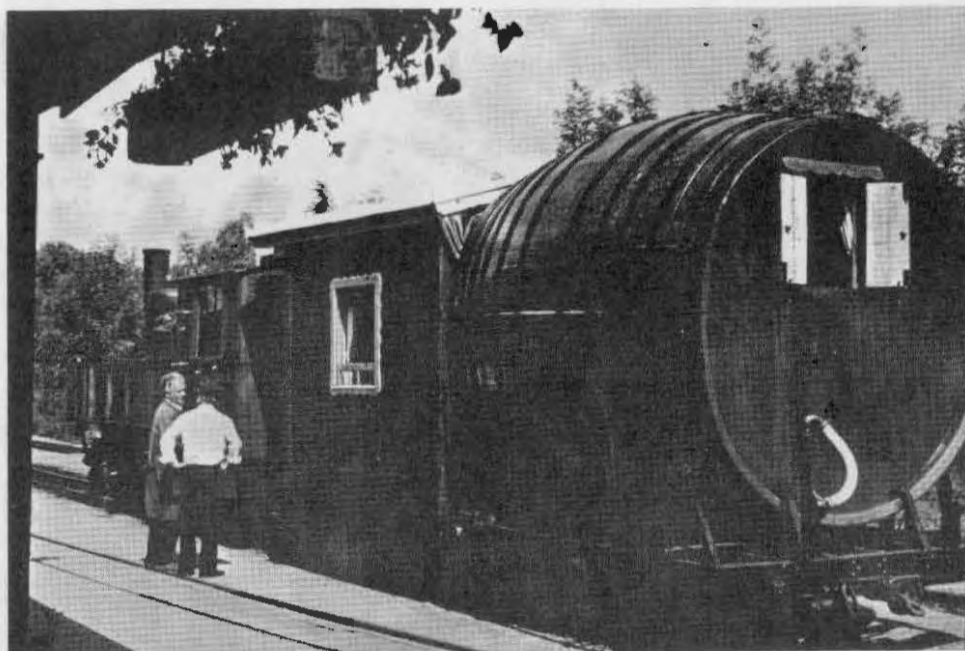
19.600 l-Faß ist bereits auf dem Untergestell, 1976

Foto Moschner



Buffetwagen der Brau-AG im Bf Klaus

Foto Lorenz

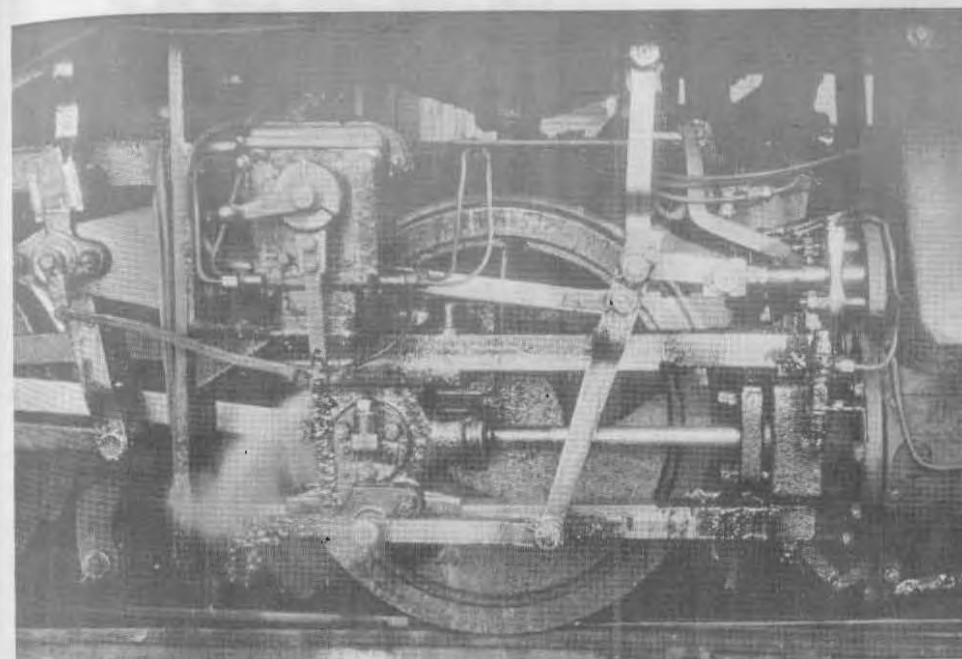


Probefahrt mit dem Faßbarwagen im Bf Steyr-Lokal, 1976

Foto Moschner



Unkrautvertilgungszug im Bf Grünburg 1976

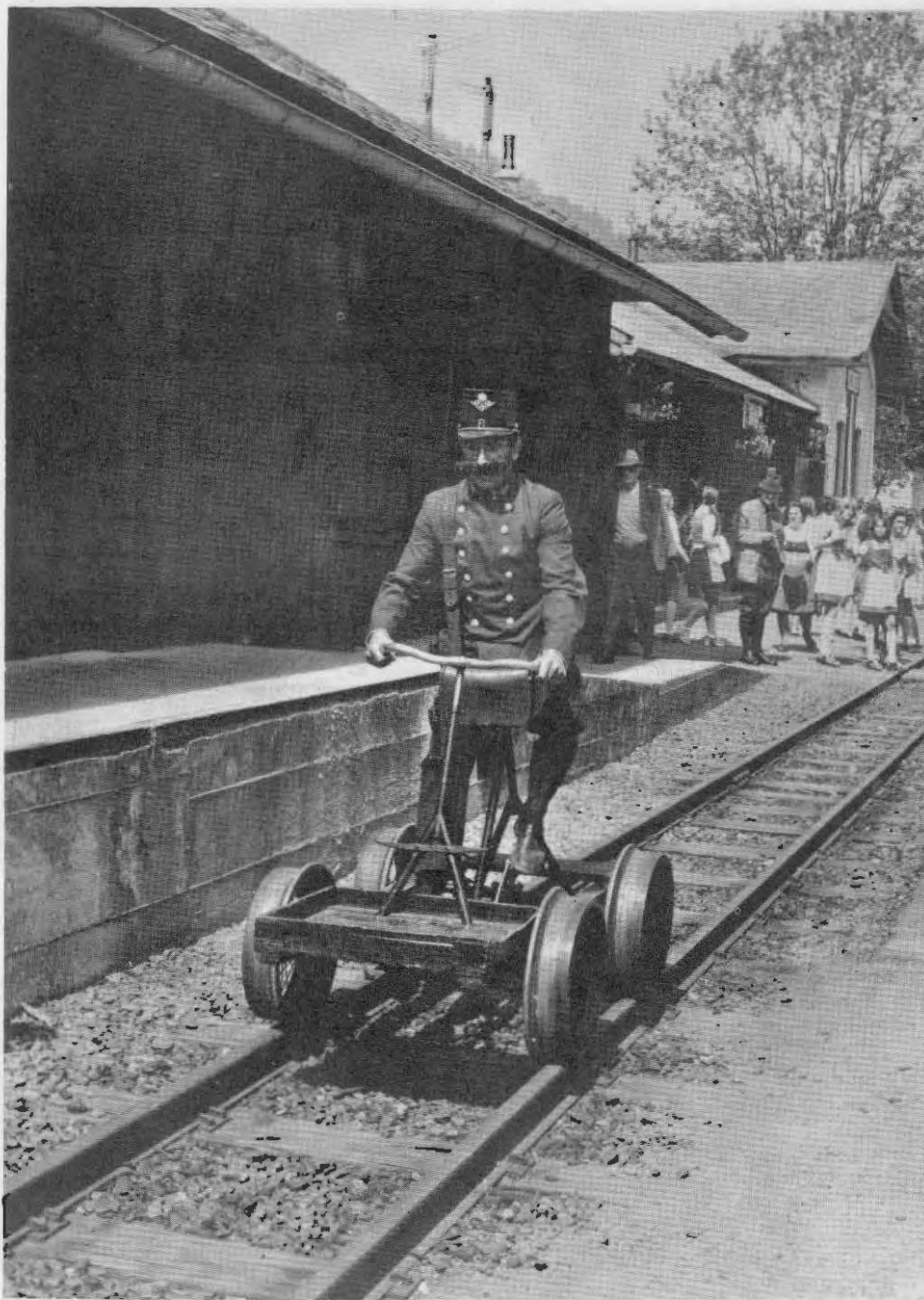


Triebwerk der U-Maschine



Schneepflugprobefahrt 1976

Foto Moschner



Gleisfahrrad, wie einst im Steyrtal.
Schnappschuß bei „75-Jahre Ybbstalbahn“

Foto Sporn

PRESSE

Presseauszüge über die Steyrtalbahn:

12.10.1975: Aus der Festschrift zur 85-Jahrfeier der Bahn.
"DIE SCHNACKERLBAHN"

Seit 85 Jahren mit dem "feurigen Elias" durch das romantisch-schöne Steyrtal.

Wußten Sie, daß die älteste und derzeit einzige, ausschließlich mit Dampflokomotiven betriebene Schmalspurstrecke (760mm) Europas, durch das Steyrtal führt? Auf der "Großen", Normal-spureisenbahn sind die Dampfkrösler zum Aussterben verurteilt. Je weniger Dampflokomotiven unterwegs sind, umso mehr Freude der Eisenbahn kommen, um "Ihre Feuerspucker" zu bestaunen, die wie Überbleibsel aus einem anderen Zeitalter anmuten. Aus England, Holland, Schweiz und Deutschland kommt der Großteil der mit Foto- Film- und Tongeräten bewaffneten Dampfjäger.

Vergeblich sucht man nach einem fahrplanmäßigen Reisezug von Garsten nach Klaus. Der Personenzugverkehr ist seit Jahren zwischen Molln und Klaus durch einen Autobus ersetzt. Gerade dieses Stück der Strecke ist aber der landschaftlich reizvollste Teil der Strecke, der oft mit dem Zillertal und dem Grödnertal verglichen wird. Bisher wurden bereits über 100 Sonderzüge (Betriebs- Schul- und Vereinsausflüge) zu diesem Juwel geführt.

Sicher ist eine Elektrolok oder ein Dieseltriebwagen angenehmer, schneller und sauberer, als es je eine Dampflokomotive sein kann. Ist es aber nicht gerade das Urtümliche, das Anziehende, das ein "Dampfer" mit Pfauch und Rauch verbreitet? Die Kraft einer an-fahrenden Dampflokomotive kann man förmlich sehen, und die sich bewegenden Gestänge bei den Rädern erregen oft Staunen.

50 x um die Erde

Die beim Sonderzug eingesetzte Dampflokomotive ist bereits mehr als 2 Millionen Kilometer gefahren, das ist rund 50mal um die Erde.

Ein Auto mit 20 Jahren gilt als sehr alt. Auf der Steyrtalbahn sind aber 80-jährige, jung gebliebene Dampflokomotiven täglich mit der gleichen Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h wie zur Gründerzeit unterwegs. Dies zeigt von der Güte der Arbeit in der Linzer Erzeugerfirma, Krauss & Co.

Himmel - Hölle - Teufel

HÖLLE - TEUFELSBACH - CHRISTKINDL - UNTERHIMMEL

Von Garsten ausgehend, knapp an der Garstener Hölle vorbei, entlang des sagenumwobenen Teufelsbaches, kommt man zu Haltestelle Unterhimmel, die direkt unterhalb der weltbekannten Wallfahrtskirche Christkindl und dem berühmten Weihrachtpostamt Christkindl liegt.

Die "Schmalspurige" schlängelt sich nur auf dem schmalen Streifen zwischen dem Steyrfluß und den steilen Konglomeratfelswänden bis zur Station Grünburg.

Im Steyrtal ist die Welt noch in Ordnung!

Das glasklare Wasser der Steyr fließt "trinkfertig" Richtung Norden bis zur Mündung in die Enns, und die zahlreichen Prachtexemplare von Forellen lassen Anglerherzen höher schlagen. Nach der Haltestelle Haunoldmühle kämpft sich die Bahn nun aus dem zu engen Tal auf ein Plateau, dem weiträumigen Mollner Becken. Die "Schrackerlbahn" muß sich plagen, pfaucht und raucht dabei ordentlich. Bis 25‰ Steigung muß das Bähnle überwinden, um nach Steyrdurchbruch zu gelangen. Alle Sonderzüge bleiben hier längere Zeit stehen, damit das Naturschauspiel bestaunt werden kann. In Jahrmillionen hat sich die Steyr durch den Kalkfels genagt. Nun rauscht der Steyrfluß tief unten zwischen senkrechten Felswänden.

9. 4. 1966: OÖ. Nachrichten

Geplante Rationalisierung wird Romantik der Züge nicht gefährden.

Sie sind leider rar geworden: die verträumten, rußigen und keuchenden Eisenbahnen, die auf schmaler Spur den Fahrgästen noch einmal die Romantik des Dampfmaschinenzeitalters in Erinnerung rufen. Einige dieser veralteten Lokomotiven mit eckigem Profil und FROSCHAUGEN-Scheinwerfern ziehen seit 77 Jahren die ratternden "LILLIPUT"-Waggons durch das Steyrtal. Trotz des zunehmenden Autoverkehrs hat diese Bahn auch heute eine Daseinsberechtigung, die nicht nur auf dem Reiz des Ungewohnten beruht.

16. 3. 1968: Kurier-Magazin

Schmalspur mit Schnürlbremse. Die kleine Spielzeugbahn...

Dicke schwarze Rauchwolken steigen aus dem eineinhalb Meter hohen Schornstein der Museumslokomotive aus dem Jahre 1898.

Der gemütliche Stationsvorstand des Lokalbahnhofes der alten Steyrtalbahn kennt jeden: "Servas, Franz!" - "Grüß di,

Steinlechner!" So geht es minutenlang, Sie sind alle eine große

Familie, die Gäste der Steyrtal-Schmalspurbahn. "Na, fahrn na halt!" sagt der Vorstand schließlich jovial und hebt seinen Signalstab. Ein langgezogener Pfiff, schwarze Wolken aus dem Schornstein verdunkeln den Himmel, Ruß rieselt wie Schnee zur Erde. Die Tender beginnen sich zu bewegen, und sie fährt. Sie fährt wirklich, 20 Kilometer in einer Stunde.....

ENDE DER ROMANTIK

Wer niemals noch mit der Steyrtal-Schmalspurbahn fuhr, die jetzt noch zwischen Steyr und Klaus in Oberösterreich verkehrt, der sollte sich die unvergleichliche Romantik einer solchen Fahrt nicht entgehen lassen.

Düsenjet

Im Zeitalter des Düsenjets und Mondraketen mit der Schmalspur durch das herrliche Tal der Steyr zu fahren, ist ein Anachronismus besonderer Art. Der Zug fährt gerade ein "Deuterl" zu schnell, um die Fahrgäste nicht die Schneerosen pflücken zu lassen, die einen halben Meter neben dem Waggonfenster neben der Böschung blühen. Der Lokführer pfeift verantwortungsbewußt aus dem Dampfventil seiner uralten Spielzeugschachtellok, wenn vor ihm auf dem Geleise die Fasanen gar nicht Miene machen wollen, in den Graben zu spazieren.

Grüße an die Freunde!

Der Lokführer betätigt auch das Dampfventil, wenn ein Bekannter an der Straße steht oder der Huber-Bauer auf dem Traktor vor seinem Feld herüberwinkt.

Im Inneren der kleinen Waggons mit den Holzsitzen ist's nicht

weniger gemütlich: Es riecht nicht nur nach Ruß und Rauch - wer das Fenster öffnet, tut es auf eigene Gefahr -, sondern auch ein wenig nach G'selchtem oder Schafkäse. Gerade nach dem halt, woraus das Jausenpackerl besteht, das der liebe Nachbar genießerisch auf seinen Knien ausbreitet, um dem Fremdling freundlich anzubieten. Für Leute, die leicht seekrank werden, ist vielleicht die Steyrtalbahn nur mit Vorsicht zu genießen. Ihre Waggons schlingern bei dem beachtlichen Tempo von rund

25 Stundenkilometern gewaltig, die alten Kästen knarren und stöhnen

Passiert ist nie etwas. Bei dem gemütlichen Tempo! "Ein paar Nägel und an Draht ham mir immer bei uns!" sagt mir vertraulich während der Fahrt einer vom Zugpersonal, der es ja wissen muß. "Und damit ham mir bisher immer alle Schäden gleich flicken können!" So einfach geht das bei der Steyrtalbahn.

ÖL FÜR DIE FAHRGÄSTE

Bis nach dem Krieg war's, zumindest an den Abenden, etwas weniger gemütlich. Damals sind nämlich oft die Öllaternen, die in jedem Waggon an der Decke angebracht waren, umgekippt, und mancher Passagier bekam eine Ladung über den Kopf. Aber tragisch hat das nie jemand genommen.

Der Eröffnungszug 1889

STEYRER ZEITUNG

Am 19. August 1889 war die feierliche Eröffnung der Steyrtalbahn gewesen. Es wurden "nur Eillets II. und III. Classe ausgegeben".

Bei strahlend schönem, fast allzu heißem Wetter gab Herr V. Wenusch, Director des Verwaltungsrathes der Steyrthal-Bahngesellschaft am Hauptbahnhof Steyr das Zeichen zur Eröffnungsfahrt. Die Häuser entlang der Eröffnungsfahrt waren beflaggt, Böllerschüsse donnerten den Zug entlang, und in Halbgarsten wurden die Ehrengäste erstmals von schönen Damenhänden mit Rosen und anderen lieblichen Blumen beworfen, was sich dann an verschiedenen Orten wiederholte.

Und weiter heißt es in der alten Chronik: Die hiesigen Männergesangsvereine "Liedertafel" und "Kränzchen" intonirten ein hundertstimmiges, melodisches "Grüß Gott". Bei Letten schwangen 1500 Arbeiter des Waffenfabrik-Etablissemments im Arbeitsgewand ihre Mützen und ließen mit ihren Hochrufen die Lüfte erzittern.

Und der Landtagsabgeordnete Dr. Hochhauser, Präsident des Verwaltungsrathes, der zuerst den Kaiser Franz Joseph gebühlich hochleben ließ, betonte in seiner Begrüßungsansprache: "es war eine unvergleichliche Pracht gewesen, das Steyrthal mittels eines Schienenstranges dem Weltverkehr einordnen zu können!" Der Schmalspurbahn steht eine große Zukunft bevor. Sie scheint berufen, in die weitesten Thäler einzudringen und denselben die Wohlthat einer erleichterten Communication zu bringen.

6. 2. 1968: Tagblatt

Die SCHNACKERLBAHN, wie die Eisenbahn von den Einheimischen halb liebevoll, halb spöttisch genannt wurde, war seit langem ein Defizitgeschäft.

1 Waggon um S 300,--

16.3.1968: Kurier-Magazin

Noch heute zuckelt das alterwürdige Bähnlein täglich das Steyrtal hinauf und hinunter. Die Lok verbrennt rund 500 kg polnische Steinkohle zwischen Steyr und Klaus, das sind knapp 40 km. "Was glauben 'S, wie oft i a Loch in mein Kappl hab vom Funkenflug", erzählte mir Oberzugführer Karl Weißenbichler schmunzelnd, der im Verlauf von 30 Jahren Steyrtalbahndienst das Schmalspurbähnle tief in sein Herz geschlossen hat. Die guten Jahre: Das waren die dreißiger Jahre, in denen beispielsweise zur Narzissenblüte im Steyrtal bei Frauenstein kein freies Platzlerl mehr in einem Waggon zu bekommen war. Oder knapp nach dem Krieg, als man die Steyrtalbahn kurz und bündig "Hamstererzug" nannte. Heute liegen die Dinge anders...

Eines ist sicher, die Steyrtalbahn wird bald zum alten Eisen gehören. Ihre kleinen Waggons werden jetzt schon zu Schleuderpreisen an jedermann verkauft. Stückpreis S 300,-. Sie gehen weg wie die warmen Semmeln.....

Hochzeitswaggon

4. 6. 1971: Linzer Volksblatt

Die Steyrtalbahn soll künftig Eisenbahnliebhabern dienen. Sonderfahrten mit Hochzeits- und Bierwagen - Defizit untragbar

Die Bundesbahndirektion Linz will die Steyrtalbahn in den Dienst des Fremdenverkehrs stellen und wird ab sofort AMATEURLOKFAHRTEN durchführen und Sonderzüge einsetzen. Ferner ist geplant, im Rahmen des Steyrer Hochzeits- und Flitterwochenarrangements, spezielle Fahrzeuge für Hochzeitsgesellschaften zu führen, wobei für das Brautpaar ein eigener "HOCHZEITSWAGEN" adaptiert wird.

Der Amateurlokführer wird natürlich von einem Professionellen überwacht. Eine Amateurlokfahrt kostet pro Stunde 560 S plus 30 S Versicherung.....

Wie der Präsident der Bundesbahndirektion Linz, Hofrat Dr. Breinl, Donnerstag bei einer Pressefahrt erklärte, hänge es nun von der Bevölkerung und den Interessenten ab, ob sie von den Möglichkeiten Gebrauch machen werden, denn nur bei entsprechender Frequenz könne die Einstellung vermieden werden. Es gehe nicht an, sagte Hofrat Dr. Breinl, daß gerade die am meisten gegen die Einstellung wettern, die noch nie damit gefahren sind.

Weil i denkt hab, is da Zug entgleist.

14.2.1965: OÖ. Nachrichten

LEDERROLLE ENTGLEISTE STEYRTALBAHN

Der Tapezierermeister K. aus Sierninghofen hatte vom Wochenmarkt in Steyr eine Rolle Rindsleder mitgebracht. Während der Fahrt hatte er die Lederrolle ins Gepäcknetz verstaut. Er überlegte, wie er sich das Schleppen der schweren Lederrolle verkürzen könnte. Da er nahe der Bahn wohnte, warf er den Ballen beim Vorbeifahren in der Nähe seines Hauses aus dem Fenster. Der Ballen war zu unhandlich, sodaß es Schwierigkeiten beim Hinauswerfen gab. Der Lederballen fiel knapp neben dem Waggon auf die Bahnschwellen und rollte auf die Schiene. Die nachfolgenden 2 Wagen entgleisten, verletzt wurde niemand.

4. 6.1971: OÖ. Nachrichten

URLAUBSATTRAKTION – STEYRTALBAHN

AMATEURLOKFÜHRER auf Schmalspur

Welcher Bub hat sich nicht einmal gewünscht, auf eine Lok zu klettern und, wenn auch nur für kurze Zeit, Lokführer zu sein? Welcher Mann möchte das nicht heute noch? Auf der Steyrtalbahn zwischen Steyr und Grünburg können jetzt Amateurlokführer schalten und walten. Ihnen zur Seite steht ein erfahrener Lokführer, der sie in die Geheimnisse der kleinen Dampflok einweiht.

Der eigentliche Initiator zur Umfunktionierung dieser von der Einstellung bedrohten Schmalspurbahn ist der Steyrer Fremdenverkehrsdirektor Kurt Biberhofer.

25.5.1972: Tagblatt

PROPONENTENKOMITEE für Steyrtalbahn

Die OÖ. Handelskammer hat gestern ein eigenes Proponentenkomitee gegründet, das sich die Frage des Weiterbestandes der Steyrtalbahn befassen wird. Das Proponentenkomitee wird die Plattform für eine Untersuchung durch Experten sein, ob und unter welchen Voraussetzungen der Betrieb der Steyrtalbahn für die Industrie und für den Fremdenverkehr gewährleistet werden kann, ferner ob die Schaffung einer eigenen Betriebsgesellschaft notwendig und möglich ist.

„Die Rettung“

5.10.1972: Kronenzeitung

Steyrtalbahn: Kampf um Wirtschaft und Romantik.

Das Schicksal der Steyrtalbahn hängt an einem dünnen Faden. Es ist ein Wunder, daß er noch nicht gerissen ist. Jenen Fachleuten, die immer wieder von totaler Einstellung sprechen, sind fachlich durchaus konkurrenzfähige Gegner entstanden. Zwei pensionierte Bundesbahner – Regierungsrat a.D. Buxbaum und Bahnhofsvorstand a.D. Inspektor Mayrhofer – arbeiten an den Schlußformulierungen eines Gegenkonzepts, aus dem klipp und klar hervorgehen soll: "Die Steyrtalbahn ist zu retten."

"In kurzer Zeit ist es soweit, dann werden wir unsere Rettungspläne der Öffentlichkeit vorlegen", freut sich NR Kammerhofer, Exponent der Wirtschafts- und Gewerbetreibenden des Bezirkes Steyr.

Warum kämpft man fast im gesamten Steyrtal um die Erhaltung der auch bei den Eisenbahnfreunden ganz Europas überaus beliebten Bahn? Warum unterstützen Handelskammer und Arbeiterkammer in schöner (!) Gemeinschaft diesen Kampf? Geht es darum, unverbesserlichen Romantikern ein "letztes Reservat" dampferfüllter Eisenbahnträume zu retten?

22.3.1973: Steyrer Zeitung

OHNE FREMDENVERKEHR GEHT DER STEYRTALBAHN DER DAMPF AUS.

Neue Initiativen sollen drohende Stilllegung verhindern – Mobilisierung der Eisenbahnfreunde. –

Attraktionswert der Lokalbahn für den Fremdenverkehr nutzen. Weil sich der neue Fremdenverkehrsdirektor, Herr Gilly, nicht, wie sein Vorgänger Biberhofer, auf Amateurlokfahrten versteift, sondern die finanziell weitaus lukrativeren Sonderfahrten in das romantische Steyrtal forcieren will, ist auch die ÖBB-Administration mit Begeisterung dabei und hat volle Unterstützung versprochen. Gilly will nach schönen Plätzchen für Frühlingsferien suchen und naheliegende Ausflugsziele ausspähen, denn die Bahntrasse liegt streckenweise in einem vom Autoverkehr unberührten Gebiet mit ungeahnten Erholungsmöglichkeiten. lt. Gilly: Komfortablere Einrichtung der Waggon mit einladenden Farben bemalt.

DENN WER DIE STEYRTALBAHN ERHALTEN WILL, MUSS AUCH MIT IHR FAHREN!

Als ich zur Steyrtalbahn kam

Von Herrn Werkführer Heinrich Kollmannhuber, Garsten.

Als ich nach den Umbruchtagen des Jahres 1938 zur ehemaligen Steyrtalbahn kam, waren, der damaligen Zeit entsprechend, sehr bescheidene Zustände vorzufinden. Ganz gleich, ob in der Werkstätte oder auch bei der Zugförderung.

Kraftstrom gab es in der Werkstätte noch nicht. Die Arbeitsmaschinen wurden von einem stabilen Dampflokomobil über ein Vorlege angetrieben. Dieser Kessel diente auch zur Speisung der Wasserversorgung.

Der Betrieb wurde von einem Werkmeister geleitet, der zumeist der dienstälteste Lokomotivführer war.

Die Direktion der Steyrtalbahn war im Sparkassengebäude auf dem Stadtplatz in Steyr untergebracht. Sie setzte sich zusammen aus je einem Direktor, Betriebsleiter, Kontrollor, Personalbeamten und einigen Kanzleigehilfen.

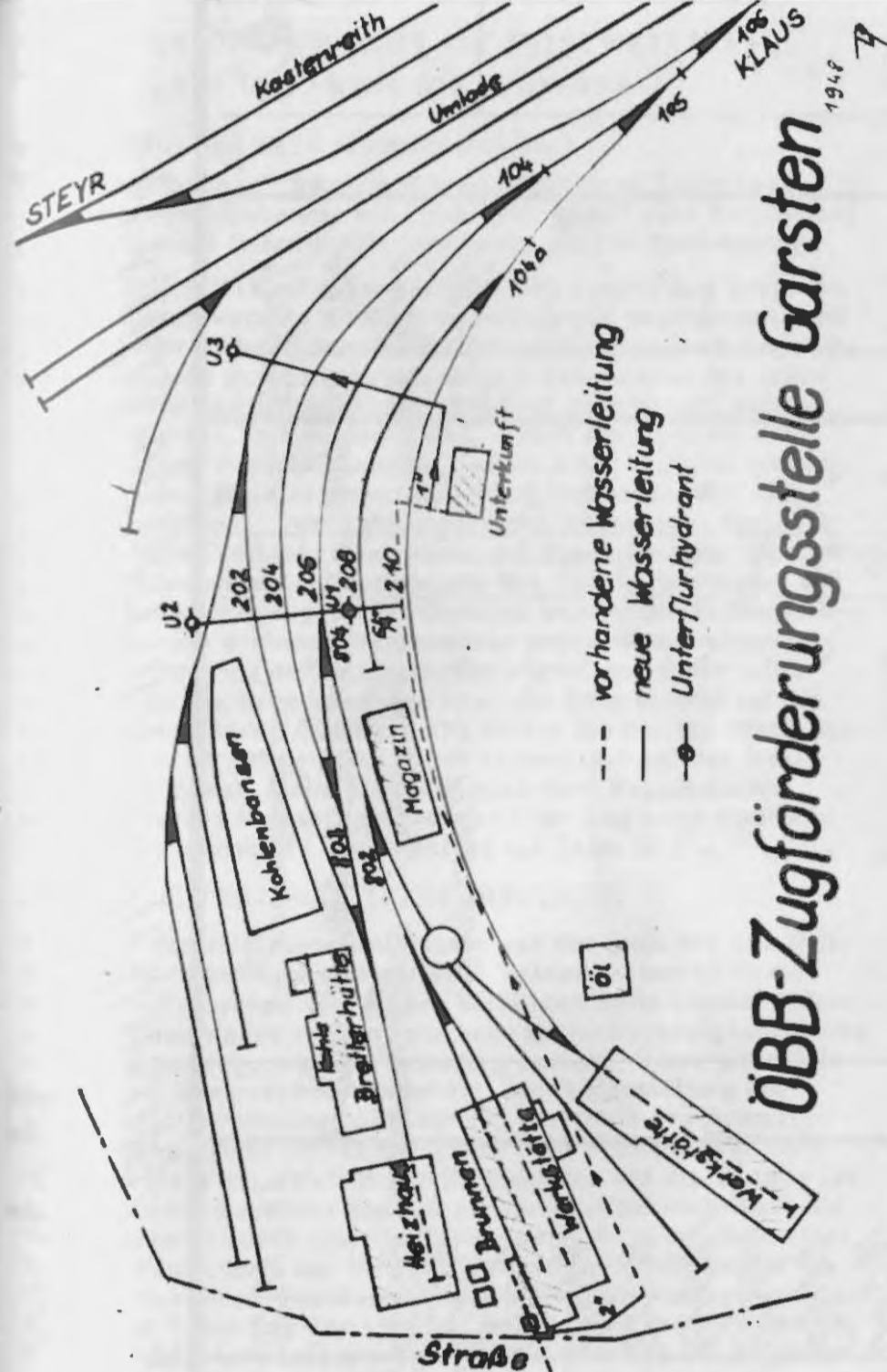
Nach Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn mit 1. Jänner 1940, wurde Herr Ratzenböck Vorstand des Bahnbetriebswerkes Garsten, wie es genannt wurde.

Durch Intensivierung der Kriegsindustrie war es notwendig geworden, neue Lokomotiven und Wagen einzustellen. Kam nun eine Schmalspurlok, auf einem Normalspurwagen verladen, an, so geschah die Umladung für heutige Begriffe auf recht primitive Weise. Und zwar durch sogenanntes "Aufpackeln" von Eisenbahnschwellen. Diese Umladearbeit nahm oft mehrere Tage in Anspruch (Siehe Bilderteil).

1941 wurde Herr Ratzenböck von Herrn Langer als Vorstand abgelöst. War der frühere Vorstand bestrebt, auf maschinellem Gebiet Verbesserungen zu schaffen, so versuchte es sein Nachfolger auf sozialem Gebiet. Während seiner Amtszeit wurde ein Unterrichtsraum errichtet und darin ein Kühlschrank und ein Speisenwärmer installiert. Im Waschraum wurde ein Warmwasserspeicher montiert. Bis dahin bestand nämlich die Möglichkeit des Waschens darin, daß in einem Kübel mit kaltem Wasser ein zum Glühen gebrachter alter Bremsklotz eingelegt wurde. Auf diese Weise wurde das Wasser zum Erwärmen gebracht.

Im Jahre 1945 übernahm Herr Franz Pammer die Leitung der Dienststelle Garsten.

Während der Besatzungszeit bildete bekanntlich der Ennsfluß die Demarkationslinie zwischen der russischen und amerikanischen Zone. Hiedurch ist die Errichtung einer Notwerkstätte für die Normalspurlokomotiven im Heizhaus Steyr notwendig geworden, das 1949 wieder aufgelassen wurde.



10

werden automatisch gebremst. Bei der Steyrtalbahn ist diese automatische Vakuumbremse noch voll im Betrieb.

Die BREMSER

Ursprünglich waren Güterzüge handgebremst. Gleichmäßig waren die Bremsen auf den ganzen Zug verteilt, die nach den Pfeifsignalen des Lokomotivführers die Handbremsen bedienten. Im Winter waren diese Bremsen mit Filzstiefeln und Schaffelmänteln ausgerüstet, um in den luftigen BREMSERHÄUSLN nicht ganz zu erfrieren.

Die FLUIDLAMPEN ergaben schwarze Nasenlöcher.

An Stelle der heute üblichen Taschenlampen wurden bis zum Jahre 1965 Fluidlampen verwendet. Im Grunde war es eine einfache Öllampe, bestehend aus einem Blechbehälter, aus dem oben ein Docht herausragte. Gefüllt wurde diese Lampe mit Petroleum, das eine sehr rauchige Flamme ergab und besagte schwarze Nasenlöcher bescherte.

Die "FEUERWURST"

Auch heute ist diese schmackhafte Delikatesse beim Zugpersonal der Steyrtalbahn sehr beliebt. Eine Knacker wird in Butterpapier eingewickelt und auf die sehr heißen Dampfrohre im Führerhaus der Lokomotive gelegt bzw. eingezwickelt, damit dieses Schmankehl nicht vorzeitig während der Fahrt herunterfällt. Nach einigen Minuten ist die Wurst durch und durch heiß und außen bildet sich eine schmackhafte Kruste. Mit Senf garniert ergibt diese Feuerwurst eine Köstlichkeit.

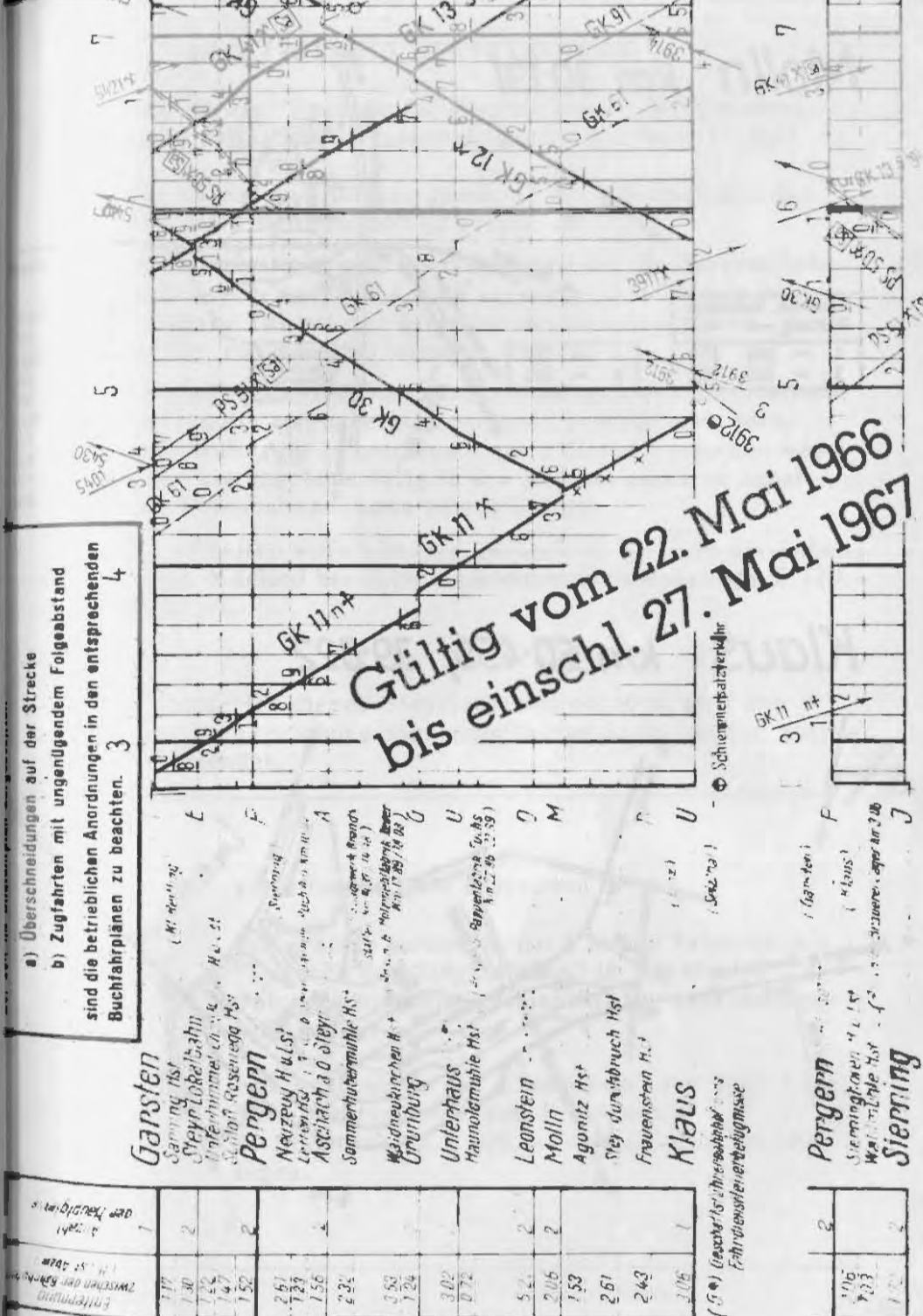
Das ANBRENNEN

Bis eine Lokomotive einsatzbereit ist, dauert es bis zu drei Stunden vom Anbrennen (Einheizen) an.

Belastungstafeln zu Buchfahrplan BT. 207 v = 35 BT. 407 v = 30

HEFT 23 b					
Belastungsstrecke	Hilfs- werte	Regelbelastung in Tonnen für eine Lok der Reihe			
	$\frac{S}{V}$	298	298. 100	598	498
Klaus - Unterhimmel- Christkindl H.u.Lst.	8/35	100	100	120	180
Unterhimmel- Christkindl H.u.Lst.	26/15	75	75	80	100
Steyr L.B. - Sarning	28/20	70	60	70	90
Sarning - Garsten	0/35	200	200	200	200

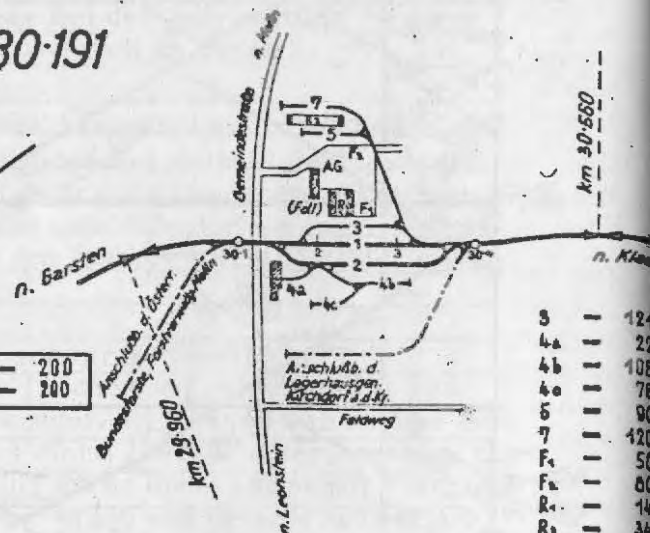
Hilfs- werte	Regelbelastung in Tonnen für eine Lok der Reihe			
	$\frac{S}{V}$	298	298. 100	598 1) 498
Garsten	8/25	150	150	200 220
Perger	26/15	80	80	80 115
Steyr L.B. - Sarning	28/15	70	70	75 100
Sarning - Garsten	0/25	300	300	300 300



Molln km 30-191

Signalabh.	Nutzlänge	Richtung	→	←
1	200	200		
2	200	200		

1	200
2	200



ARBEITSKREIS STEYRTALBAHN

Der Arbeitskreis "Freunde der Steyrtalbahn" der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (kurz ÖGEG)

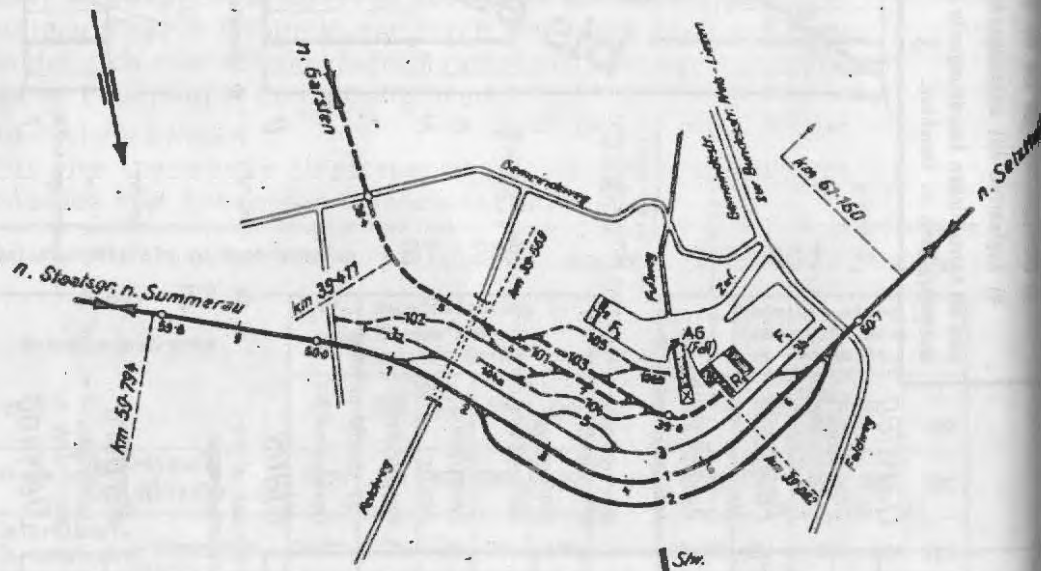
Wir haben es uns zur Aufgabe gemacht, der Steyrtalbahn das Schicksal der "Ischlerbahn" zu ersparen.

- 1) Durch Publikationen und Vorträge wird auf die Steyrtalbahn aufmerksam gemacht. Es wird angeregt, Ausflüge in dieses wunderbare Tal mit der Steyrtalbahn zu unternehmen, das Auto kann ruhig einmal zuhause bleiben.
- 2) Die Dampflokomotiven und Betriebsanlagen der Steyrtalbahn sollen als ein von unseren Vorfahren geschaffenes technisches Kulturgut in betriebsfähigem Zustand erhalten werden, um sie gegebenenfalls in den Rahmen eines zu schaffenden Eisenbahnmuseums einzugliedern.

Wenn Sie mithelfen wollen unsere gesteckten Ziele zu erreichen, sind Sie als Mitglied herzlich willkommen (Jahresbeitrag S 120,- oder DM 18,-).

Der Verkaufserlös dieser Steyrtalbahnbrochure wird zur Gänze für die Erreichung oben angeführter Ziele bei der Steyrtalbahn verwendet.

Klaus km 60-459, 39-822



zutreffendes bitte ankreuzen

- ☐ Ich erkläre meinen Beitritt in den Arbeitskreis "Freunde der Steyrtalbahn" im Verein der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte.
- ☐ Ich ersuche um Exemplar(e) der Broschüre "Die Steyrtalbahn" zum Preis von je S 40,- 11 Stück kosten S 400,-.Erlagschein bitte beilegen.

Ort, Datum

Unterschrift

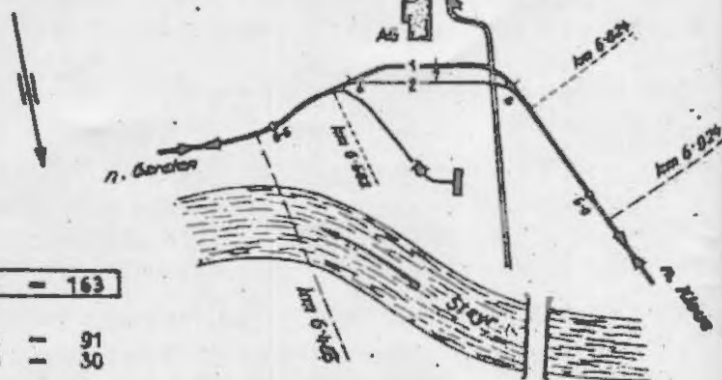
Pergern

km 6.682

Signalebh.	Nutzlänge
Richtung	→ ←
1	163 163

1	163
---	-----

2	91
10	30



- Innerhalb weniger Wochen wurden über 10.000 Unterschriften zur Aktion "RETTET DIE STEYRTALBAHN" gesammelt.
- Die Sonderfahrt anlässlich der 85-Jahrfeier der Steyrtalbahn am 12. Oktober 1975, war ein voller Erfolg, der alle unsere Erwartungen übertraf.
- Über 100 Sonderfahrten (Betriebs- und Schulausflüge) sind ein Wertmesser für die Beliebtheit der Steyrtalbahn.

Absender: Bitte vollständig in Block- oder Maschinenschrift

Name, Vorname

.....
PLZ. Wohnort

Beruf

Telefon

An die
"Freunde der Steyrtalbahn"
Arbeitskreis der ÖGEG

Grabenbergerstraße 1
A-4451 Garsten