

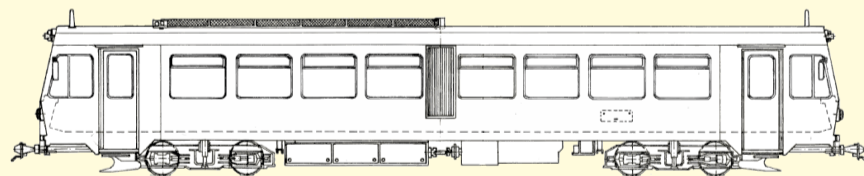
# Triebwagen VT (ex 5090) Waldviertelbahn

Um den Verkehr auf den Schmalspurbahnen konkurrenzfähiger zu gestalten, fanden im Juli 1983 in Gmünd Probefahrten mit einem Dieseltriebwagen der Murtalbahn statt. Aufgrund der äußerst positiven Erfahrungen beschaffte die ÖBB in der Folge bis 1995 insgesamt 17 Triebwagen der Baureihe 5090.

Der Triebwagen kamen in der Folge auf der Waldviertelbahn, Pinzgaubahn, Ybbstalbahn, Mariazellerbahn und Krumpke zum Einsatz.

Die Fahrzeuge wurden von den Firmen Franz Knotz und Bombardier gefertigt und verfügen über einen dieselelektrischen Antrieb. Bei größerem Fahrgastandrang können bis zu vier Triebwagen vielfachgesteuert (d.h. von einem Führerstand aus) werden.

Bis Juni 2001 übernahmen die Stammtriebwagen 5090.04 und 5090.05 den Nahverkehr auf der Strecke Gmünd – Groß Gerungs. Heute verkehren auf der Waldviertelbahn die Dieseltriebwagen VT8, VT11 und VT13 im goldenen NÖVOG Design.



## TECHNISCHE DATEN:

- Baujahre 1986 – 1995
- Achsfolge B' B'
- Leistung 320 PS
- Sitzplätze 62 (kein WC)
- Länge 18,3 m
- Dienstmasse 29 t
- Achslast 7,3 t
- Dieselmotor MAN D 2866 LUE
- Höchstgeschwindigkeit 70 km/h



NÖVOG VT13 & VT8 am 08.08.2012 bei Gopprechts



NÖVOG VT8 am 01.07.2014 im Bahnhof Langschlag



Probefahrt Murtalbahndieseltriebwagen 02.07.1983



5090.04 & 5090.05 bei Alt Nagelberg am 25.04.1986



Antriebseinheit: Achsen mit Gleichstrommotor und Getriebe

# Diesellok V (ex 2095) Waldviertelbahn

Die 15 Lokomotiven für die Spurweite 760 mm wurden ab 1958 von der Firma Simmering-Graz-Pauker in der Lokomotivfabrik Floridsdorf gebaut, um den Dampfbetrieb auf den Schmalspurbahnen ablösen zu können.

Die Lokomotive besitzt zwei Endführerstände und dazwischenliegend den Maschinenraum. Der Antrieb erfolgt über ein hydraulisches Voith-Turbogetriebe. Neben der Druckluftbremse ist für den Wagenzug auch eine Vakuumbremse vorhanden.

Die leistungsstarken Dieselloks bewährten sich sehr gut im alltäglichen Fahrdienst und kamen auf der Bregenzerwaldbahn, Pinzgaubahn, Ybbstalbahn, Mariazellerbahn und Waldviertelbahn zum Einsatz.

Die V5 wurde am 18.04.1961 und die V12 am 3.08.1962 in Dienst gestellt. Die V12 befindet sich seit 19.09.1962 durchgehend in Gmünd und die Ybbstaler V5 kam im Jahr 2011 zur Waldviertelbahn.

Heute präsentieren sich beide Maschinen, dank der liebevollen Pflege durch die Werkstätte Gmünd, in einem historisch vorbildgerechten Zustand.

## TECHNISCHE DATEN:

- Baujahr 1958 – 1962
- Achsfolge B' B'
- Dieselmotor SGP 12a
- Leistung 600 PS
- Kraftstofftank 1.000 l
- Länge 10,4 m
- Dienstmasse 31 t
- Achslast 7,5 t
- Höchstgeschwindigkeit 60 km/h



2095.12 am 29.06.1963 noch im originalen Farbkleid



NÖVOG Lok V12 am 15.08.2017 bei Gopprechts



Seltene Dreifachtraktion am 03.05.2000 bei Bruderndorf



NÖVOG Lok V5 erreicht am 29.06.2016 Langschlag



Fahrdieselmotor SGP 12a der Lokreihe V

# Dampfloks Mh (ex 399) Waldviertelbahn

Die 6 Lokomotiven für die Spurweite 760 mm wurden im Jahr 1906 von der Linzer Lokomotivfabrik Krauss & Co. für die Mariazellerbahn gebaut, um die schweren Wallfahrzüge befördern zu können. Daher rührt auch die Bezeichnung Mh (Mariazell, Heißdampf).

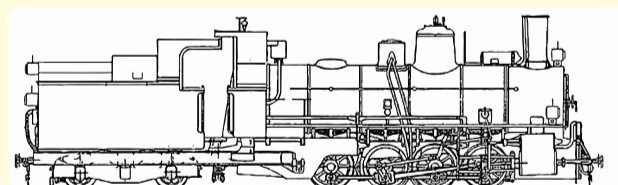
Es handelt sich dabei um vierfach gekuppelte Heißdampf-Stütztenderloks mit Zwillingstriebwerk und Heusingersteuerung mit Kolbenschiebern. Die engen Gleisbögen verlangten eine besondere Konstruktion, wodurch die 3. Achse keinen Spurkranz hat.

Nach der Elektrifizierung der Mariazellerbahn kamen schrittweise ab Juli 1928 alle 6 Dampfloks auf der Waldviertelbahn vor Personen- und Güterzügen zum Einsatz. Die Lokreihe Mh (ÖBB 399) bildete bis Mitte der 1980er Jahre das Rückgrat im Verkehr.

Die NÖVOG ließ im Dampflokwerk Meiningen (D) die Mh.1 und Mh.4 revitalisieren, welche nun vor den Touristikzügen im Waldviertel zum Einsatz kommen. Auf der Mariazellerbahn verkehrt die Mh.6.

## TECHNISCHE DATEN:

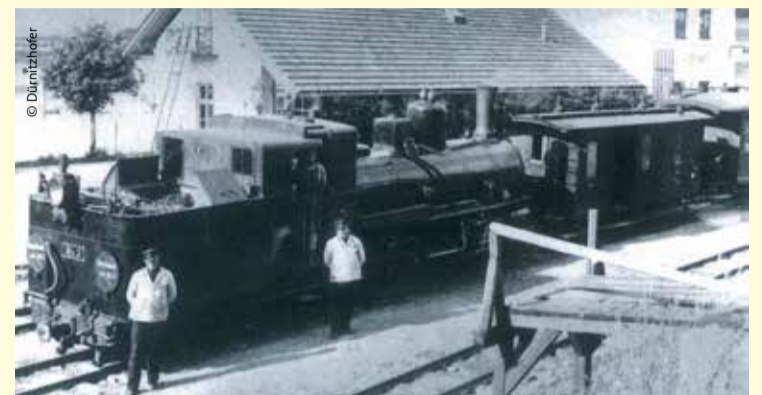
- Baujahr 1906
- Achsfolge D2'th2
- Kesseldruck 13 bar
- Leistung max. 600 PS
- Kohlenvorrat 2 t
- Wasservorrat 5000 l
- Länge 11,7 m
- Dienstmasse 45 t
- Achslast 8 t
- Höchstgeschwindigkeit 40 km/h



Mh.1

Mh.4

NÖVOG



Mh.3 wartet 1928 auf die Abfahrt von Groß Gerungs



NÖVOG Lok Mh.1 am 17.10.2015 in Weitra



Doppelausfahrt mit 399.03 & 399.01 am 2. Juli 2005



Mh.4 verlässt am 01.10.2016 den Bf Steinbach



399.04 fährt am 09.09.1978 in den Bf Alt Weitra ein

# Nostalgiewagen Bi/s Waldviertelbahn

Die für die Niederösterreichische Waldviertelbahn (N.W.V.B) in den Jahren 1897 bis 1908 beschafften zweiachsigen Personenwagen hatten ursprünglich 8 Fenster je Seite und eine Holzlattenverkleidung und boten etwa 30 Personen Platz.

Die ab 1924 neu gebauten Haubendachwagen wurden nur mehr vierfenstrig ausgeführt. Auch heute noch ist das Jausenstüberl als Haubendachwagen erhalten geblieben.

Vorerst hatten die Wagen einen kleinen Kohlenofen, welcher erst im Zuge des Umbaus auf Spanten-Bauweise durch Webstoheizungen ersetzt wurde.

In den Jahren von 1955 bis 1959 wurden die Personenwagen umfassend modernisiert. Die alten hölzernen Wagenkästen wurden abgebrochen und durch Stahlaufbauten (Spantenbauweise) ersetzt.

Die zweiachsigen Personenwagen waren bis Ende der 1980er Jahre im Planverkehr eingesetzt und erfreuen sie sich seitdem im Nostalgieverkehr durch die offenen Plattformen großer Beliebtheit.

Durch die Investitionen der NÖVOG gelang es die zweiachsigen Wagen wieder in den Zustand der 1960er Jahre zurückzusetzen, und ihnen damit wieder ein attraktives Erscheinungsbild zu geben.

## TECHNISCHE DATEN:

- Länge über Puffer 8,1 m
- Leergewicht 6 t
- Gesamtgewicht 9 t
- Höchstgeschwindigkeit 40 km/h
- 28 bzw. 32 Sitzplätze



Historische 8-fenstrige Personenwagen im Jahr 1908



Haubendachwagen mit Kohlenofenheizung um 1950



NÖVOG Nostalgiewagengarnitur im Jahr 2016



NÖVOG Personenwagen mit revitalisierter Inneneinrichtung im Stil der 60er-Kahre



<b>1900 3. Juli</b>	Eröffnung Gmünd-Litschau/Heidenreichstein
<b>1902 Sommer</b>	Auslieferung der Uv.1 bis Uv.3 für die NÖ Waldviertelbahn
<b>1902 9. August</b>	Eröffnung Gmünd-Steinbach-Groß Pertholz
<b>1903 1. März</b>	Eröffnung Steinbach-Groß Pertholz-Groß Gerungs
<b>1920 November</b>	Ersteinsatz Dampflokomotive NÖLB Bh.1
<b>1922 24. September</b>	Übernahme durch die BBÖ von den NÖ Waldviertelbahnen
<b>1923 Oktober</b>	Ersteinsatz Dampflokomotive Mv. (Mv.1)
<b>1928 Juli</b>	Ersteinsatz Dampflokomotive Mh. (Mh.3)
<b>1940 Jänner</b>	Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn
<b>1940 Sept./Okt.</b>	Ersteinsatz Diesellokomotive 2091 (2091.08) und 2190 (2190.01)
<b>1945 23. März</b>	Bombardierung der Bahnhofsanlagen
<b>1945 17. Juli</b>	Räumung der Anlagen in České Velenice
<b>1947</b>	Inbetriebnahme Schleife in České Velenice für Litschauer Züge
<b>1950 19. Dezember</b>	Inbetriebnahme neuen Trasse von Gmünd bis Böhmzeil
<b>1962 September</b>	Ersteinsatz Diesellokomotive 2095 (2095.12)
<b>1965 November</b>	Ersteinsatz Verschiebblock 2092 (2092.04)
<b>1979 Sommer</b>	Erste touristische Dampfbummelzüge
<b>1986 20. Februar</b>	Einsatz der Triebwagen VT 5090 im Regelbetrieb
<b>1986 31. Mai</b>	Einstellung Personenverkehr Gmünd-Litschau-Heidenreichstein
<b>1992 29. Mai</b>	Einstellung Güterverkehr Alt Nagelberg-Heidenreichstein
<b>1995 25. Juli</b>	Aufnahme Museumsbahnbetrieb Alt Nagelberg-Heidenreichstein
<b>2000 31. Dezember</b>	Einstellung Güterverkehr Gmünd-Groß Gerungs
<b>2001 10. Jänner</b>	Einstellung Güterverkehr Gmünd-Litschau
<b>2001 9. Juni</b>	Einstellung Personenverkehr Gmünd-Groß Gerungs
<b>2001 Juli</b>	Aufnahme Touristikverkehr Gmünd-Groß Gerungs
<b>2003 Juni</b>	Aufnahme Touristikverkehr Gmünd-Litschau
<b>2004 19. Juni</b>	Wackelstein-Express fährt wieder in den Bf Alt Nagelberg
<b>2010 12. Dezember</b>	Übergabe Waldviertelbahn von ÖBB an NÖVOG
<b>2012 27. Mai</b>	Ersteinsatz der goldenen NÖVOG Triebwagen
<b>2014 Mai</b>	Eröffnung des neuen NÖVOG Bahnhofs Gmünd
<b>2015 Dezember</b>	Zweite Dampflokomotive (Mh.4) geht in Betrieb
<b>2016 April</b>	Dritter goldener Triebwagen (VT11) geht in Betrieb
<b>2017 Mai</b>	Feier 115 Jahre Waldviertelbahn