



# Verlagsprogramm 2022

**BAHN***medien.at*

Im Jahr 1959 fotografierte Franz Kraus ÖBB 699.02 in Gmünd (Archiv Pospichal).

## Triebfahrzeuge der k.k. österr. Staatsbahnen

In einer vierbändigen Reihe werden die **Triebfahrzeuge der kkStB**, der staatlichen Eisenbahnverwaltung des österreichischen Teiles der Donau-Monarchie behandelt.

Als erstes eigenproduziertes Buch in der Verlagstätigkeit von bahnmw.at erschien Ende 2008 der erste Teil eines vierbändigen Standardwerkes über der Triebfahrzeuge der k.k. österreichischen Staatsbahnen. Das Buch behandelt alle Lokomotiven der Baureihen I bis 228. Der zweite Band behandelt die Baureihengruppen 29 bis 760. Im dritten Band werden die Baureihen 61 bis 380 besprochen. Der vierte Band behandelt abschließend die restlichen Normalspurbaureihen, alle Schmalspurbaureihen sowie alle sonstigen Fahrzeugarten (u. a. Dampftriebwagen, Fahrzeuge mit elektrischen und Verbrennungsmotoren).

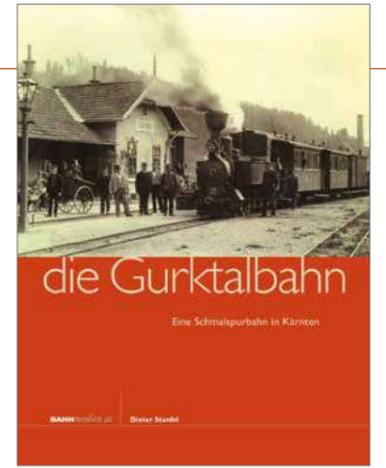
Die Autoren **Johann Blieberger** und **Josef Pospichal** sind ausgewiesene Lokomotivhistoriker. Beide haben schon jahrelang im Bereich Eisenbahngeschichte publiziert.

Ausgewiesenes Ziel der Autoren ist eine Komplettdarstellung nicht nur aller Baureihen. Detaillierte Tabellen dokumentieren die Technik jeder Baureihe, deren Baudaten und die Geschichte jeder einzelnen Lokomotive.



## Die Gurktalbahn – Eine Schmalspurbahn in Kärnten

Die Gurktalbahn war vielleicht nicht die spektakulärste Schmalspurbahn Österreichs – und dennoch ist sie eine der Bekanntesten. Sie war als erste Museumsbahn der Alpenrepublik Vorbild für viele weitere ähnliche Projekte. Der Autor **Dieter Stanfel** zeigt uns Bahnhöfe und Lokomotiven, Streckenszenen sowie auch Land und Leute.

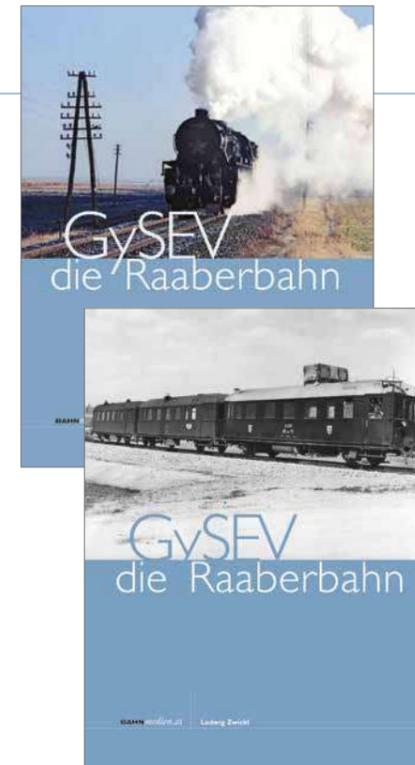


## GySEV – Die Raaberbahn

Die „Raaberbahn“ zählt zu Österreichs ältesten, größten und bekanntesten Bahnunternehmen. Ihre Besonderheit liegt darin, dass sie im Eigentum zweier Staaten – Österreich und Ungarn – steht und auch auf den Territorien beider Staaten verkehrt. Das Buch stellt in sauberer historischer Darstellung die komplette Geschichte des Bahnunternehmens dar.

**Der erste Band** erzählt die Betriebsgeschichte der Bahngesellschaft. **Der zweite Band** beschäftigt sich mit den Fahrbetriebsmitteln der GySEV, aber auch mit den Feldbahnen, die der Zulieferung dienten und, nicht zu vergessen den Hochbauten der Bahngesellschaft. Als Nachtrag zum bereits 2011 erschienenen Band 8 wird die Betriebsgeschichte ab 2010 nachgetragen.

Beide Teile sind sowohl jeder für sich, als auch sich ergänzend eine Fundgrube an Wissenswertem für jeden der an der Geschichte dieser prosperierenden Bahngesellschaft interessiert ist.



## Wertpapiere österreichischer Eisenbahnen

Der bekannte Fachautor **Dieter Geerkens** führt den Leser in eine Zeit, in der der ländliche Raum noch vor seiner Erschließung durch ‚moderne Verkehrsanlagen‘ stand. Dabei trifft in diesem Band die Kulturgeschichte des Kapitals mit der Kunstgeschichte des Wertpapierdrucks im Fokus der Lokalbahnen aufeinander. Immer eng an den Originalquellen, darunter den Reichsgesetzblättern, Urkunden und Fotografien, erforschte Geerkens solche nur selten hinterfragten Hintergründe aus der Gründerzeit des Eisenbahnwesens.

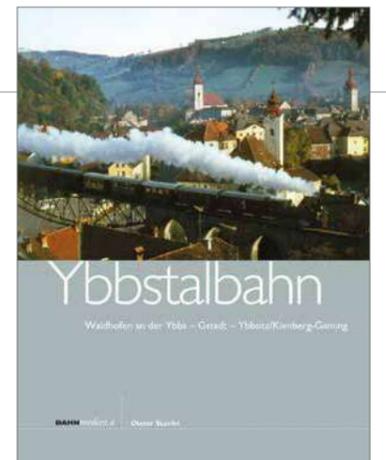
Das Buch umfasst im **Teil 1** von der Bahn Absdorf–Stockerau bis zur Zugspitzbahn die österreichischen Lokalbahnen in der Unternehmensform der Aktiengesellschaft.

In **Teil 2** behandelt Geerkens jene Lokalbahnen die außerhalb der heutigen Republik Österreich lagen bzw. liegen. Die reiche Ausstattung mit vielen farbigen Reproduktionen historischer Wertpapiere und zahlreiche teilweise unveröffentlichten Fotos der Strecken macht dieses Werk nicht nur zu einer Informationsquelle, sondern auch zu einem einzigartigen Bildband. Geerkens gelang es, viele, meist bekannte, Sammler dazu zu gewinnen, wertvolle Illustrationen für diese Publikation zur Verfügung zu stellen.



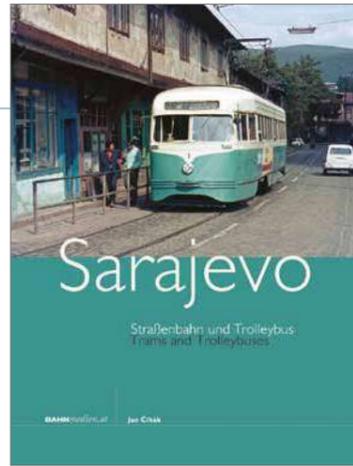
## Ybbstalbahn

Der Autor **Dieter Stanfel** hat nach Jahrzehnten intensiver Quellenforschung und Archivarbeit sowie Befragung von Zeitzeugen eine **Streckenmonographie der Ybbstalbahn** vorgelegt. Detaillierte Beschreibungen der Strecke und des Fuhrparks, einschließlich zahlreicher Grafiken von Fahrzeugen, Hochbauten und Gleisanlagen runden das reich illustrierte Werk ab. Als Ergänzung zum Buch werden auf einer **DVD** Pläne und Zeichnungen sowie digitalisierte Amateurfilme angeboten.



## Straßenbahn und Trolleybus in Sarajevo

Die im Jahr 1885 in Betrieb genommene schmalspurige Pferdebahn wurde im Jahr 1895 elektrifiziert und fortan als altösterreichischer Schmalspurstraßenbahnbetrieb in 760 mm-Spurweite betrieben. Nach dem Zweiten Weltkrieg entschloss man sich, das Straßenbahnsystem auf Normalspur umzubauen. Parallel kam es zur Errichtung eines Obusnetzes. Die Texte sind vollständig bilingual deutsch und englisch.



### Die Lokomotivfabriken des Georg Sigl in Wien und Wiener Neustadt

**Georg Sigls Lokomotivfabrik in Wiener Neustadt** war nicht nur die größte und bedeutendste Lokomotivfabrik der österreichisch-ungarischen Monarchie, sondern spielte auch in der Lokomotivgeschichte eine entscheidende Rolle.

Das **Buch** behandelt aber in erster Linie nicht die Geschichte von Sigls Lokomotivfabriken in Wien und Wiener Neustadt, sondern legt den Schwerpunkt auf den Lebenslauf sämtlicher Maschinen, die unter Sigl sowie seinem Rechtsvorgänger und -nachfolger gebaut wurden.

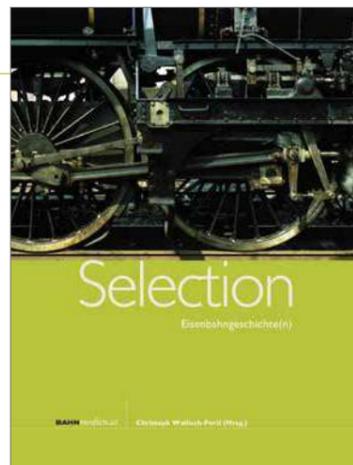
Die **DVD** zum Buch enthält als digitales Reprint hochauflösende Scans eines von der Wiener Neustädter Lokomotivfabrik um 1898 herausgegebenen Bandes mit Werkzeichnungen und technischen Daten der zwischen 1875 und 1898 produzierten Lokomotivtypen (153 Blatt) sowie gleichartiges Material der zuvor von Günther in Wiener Neustadt gebauten Maschinen (28 Blatt).



## Selection – Eisenbahngeschichte(n)

Im Zuge ihrer Recherchen zu neuen Buchprojekten waren unsere Autoren immer wieder auf Themen und Fakten gestoßen, die sie gerne einem breiteren Publikum weitergegeben hätten, die sich aufgrund des Umfangs aber nicht für eine Einzelpublikation eigneten.

Der kleine Almanach berichtet unter anderem über die Erlebnisse eines jungen Fahrdienstleiters nach dem Zweiten Weltkrieg, beschreibt Antonín Dvorskýs Liebe zur Eisenbahn und die Rückkehr Europas nach Prag in den 1980er Jahren. Weitere Aufsätze sind den Diesellokomotiven mit Lentz-Getriebe aus der Grazer Wagenfabrik Weitzer, der ersten bescheidenen Elektrolokomotive der Schweiz oder fremden Triebfahrzeugen im Dienste der GySEV gewidmet. Eine nie gebaute Eisenbahn in Kärnten wird vorgestellt. Triest und das ferne Vorarlberg wachsen auf dem Schienenweg mit Wien zusammen. Eine k.u.k. Militärbahn erschließt Bosnien, und ein bahnmittler-Autor wird „Ehrenlokführer“ der Harzer Schmalspurbahn.



## Dampfgetriebene Triebfahrzeuge der österr. Staatsbahnen ab 1945

Diese fünfbändige Reihe über die **dampfgetriebenen Triebfahrzeuge der österreichischen Staatsbahnen ab 1945** bietet eine vollständige Biographie aller Fahrzeuge, die sich nach dem Zweiten Weltkrieg auf den Schienen der Republik Österreich fanden:

Sie stammten nicht nur aus ehemaligen Beständen der Habsburgermonarchie und der Ersten Republik der Zwischenkriegszeit, sondern auch von der Deutschen Reichsbahn und aus vielen anderen europäischen Staaten. In den Wirren des Zweiten Weltkriegs hatte es zahlreiche interessante Maschinen hierher verschlagen.

Viele von ihnen waren Einzelstücke, manche Reihen aber waren in großer Stückzahl oder sogar vollständig in Österreich geblieben.

Viele der nicht-österreichischen Lokomotiven kehrten bald in ihre Heimat zurück, andere blieben einige Jahre länger oder sogar für immer. Der Lebenslauf jeder Lokomotive wird detailliert dargestellt, jede Reihe mit Fotos dokumentiert, technische Daten und Typenskizzen vervollständigen das Bild.



## Straßenbahnen der k.u.k. Donaumonarchie

Die alte österreichisch-ungarische Monarchie vor 1918 verfügte nicht nur über ein außerordentlich dichtes Eisenbahnnetz, das bis in die entferntesten Winkel des Vielvölkerstaates reichte. Ihre Städte und Agglomerationen besaßen auch schon frühzeitig ausgedehnte Straßenbahnnetze sowie Trolleybusssysteme. Diese in verschiedensten Spurweiten errichteten und mit mehrererlei Traktionsarten betriebenen Bahnen dienten vielerorts nicht bloß dem öffentlichen Personennahverkehr, sondern wurden zum Teil auch zum Transport von Gütern herangezogen.

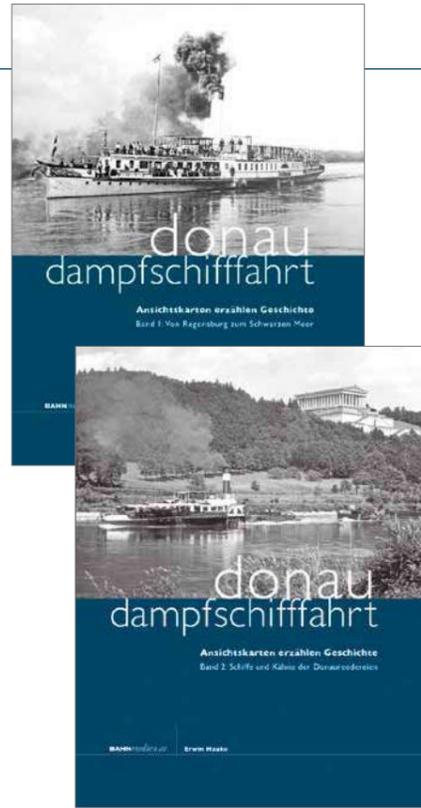
In diesem Band von Enzyklopädiecharakter werden zum ersten Mal alle 79 Straßenbahnbetriebe Österreich-Ungarns umfassend und mit detaillierten Plänen und Fahrzeugstatistiken dargestellt. Das Buch versammelt zudem eine Fülle an Fotomaterial aus der Zeit vor 1918, das zu einem großen Teil hier zum ersten Mal publiziert wird. Autor ist der bekannte tschechische Eisenbahnpublizist Martin Harák. Ihm zur Seite stand ein engagiertes Team aus österreichischen, tschechischen, ungarischen, polnischen und Schweizer Kennern des Schienenverkehrs, die ihr Fachwissen einbrachten und ihre Bildarchive und Sammlungen für dieses Buch zur Verfügung stellten.

Dampfschiff und Dampflokomotive stehen am Anfang der industriellen Verkehrsrevolution am Übergang vom 18. zum 19. Jahrhundert. Dabei waren Binnenschiffahrt und Eisenbahn ursprünglich viel enger miteinander verknüpft, als sie es heute sind: Zuerst wurden Schienen dort verlegt wo Seen und schiffbare Flüsse nicht als Verkehrswege zur Verfügung standen und das Verkehrsnetz so auf dem Landweg ergänzt und geschlossen wurde. Zwischen Bahn und Schiff wurde umgestiegen; Güterwagen wurden auf Trajektfähren verladen. Auf dem Bodensee und anderswo wurde die Schiffahrt bis vor noch nicht allzu langer Zeit von den Eisenbahngesellschaften der Anrainerstaaten betrieben.

Über weit mehr als hundert Jahre beherrschte das Dampfschiff den Verkehr auf Mitteleuropas längstem Strom. In zwei reich illustrierten Bänden zeichnet die Publikation die Geschichte der Donaudampfschiffahrt nach.

Im **ersten Band** unternimmt der Autor anhand historischer Ansichtskarten eine Reise von Regensburg donauabwärts bis Sulina, wo der Strom ins Schwarze Meer mündet. Dabei werden auch die schiffbaren Nebenflüsse nicht vergessen. Die Abbildungen zeigen Häfen und Schiffe, Baudenkmäler und Wahrzeichen, Städte und Landschaften, die den Fluss begleiten. Die ergänzenden und erklärenden Texte liefern den geschichtlichen, geografischen und kulturellen Hintergrund zu den Kartenbildern.

Der **zweite Band** befasst sich wiederum anhand historischer Ansichtskarten mit den Schiffen und Kähnen der verschiedenen kleinen und großen Reedereien in den Anrainerstaaten der Donau. Die Bildtexte enthalten nicht nur die wichtigsten Daten der Schiffe, sondern geben auch Auskunft über deren „Lebenslauf“.



Fahrbetriebsmittel von Eisenbahnunternehmen bestehen nicht nur aus Lokomotiven und Triebwagen, sondern zum weit größeren Teil aus Wagen. Dennoch ist dieses Thema in der österreichischen Eisenbahnliteratur bis dato nur in geringem Umfang behandelt worden. Die Autoren stellen in den ersten beiden Bänden dieser Reihe die ersten von den kkStB selbst beschafften Reisezugwagen in den Mittelpunkt ihrer Betrachtungen, die mit der Standardisierung ab 1882 in der Wagengruppe Ia zusammengefasst wurden.

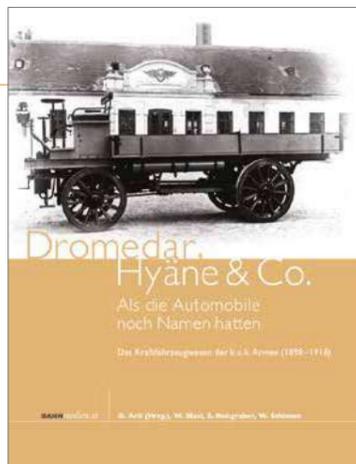
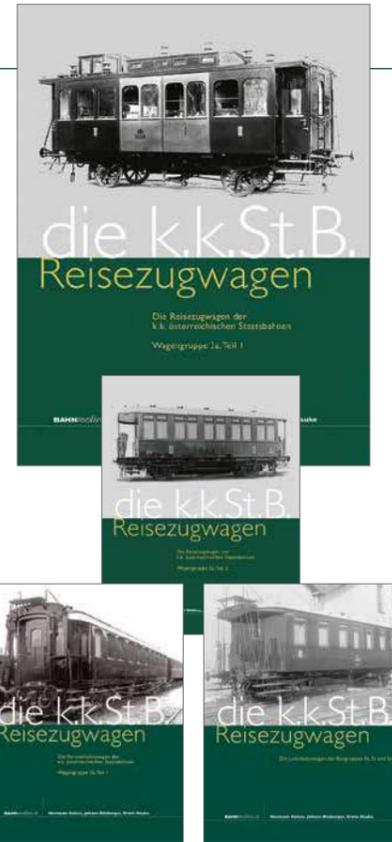
**Band 1** ist den zweiachsigen Personenwagen für Fern- und Lokalverkehr sowie den Gepäckwagen gewidmet.

**Band 2** behandelt die wohl bekanntesten Wagen der Bauart Ia, die Wiener Stadtbahnwagen. Außerdem werden den drei- und vierachsigen Wagen sowie den verschiedenen Postwagen eigene Kapitel gewidmet. Alle Bauarten werden in Wort und, so weit vorhanden, im Bild vorgestellt. Technische Daten und Typenskizzen runden die Präsentation ab.

**Band 3** widmet sich den zweiachsigen Seitengangwagen, inklusive der Rybák-Wagen. Das Kapitel der dreiachsigen Reisezugwagen enthält auch die Mittenwaldbahnwagen. Die vierachsigen Wagenbauarten beinhalten mit den von Karl Gölsdorf entworfenen Wagen den wesentlichsten Fortschritt in Aussehen und Aufbau der Baugruppe Ib. Weiters werden drei- und vierachsige Gepäck- und Postwagen besprochen. Viele Wagen der Baugruppe Ib wurden nach dem Zweiten Weltkrieg in Spantenwagen umgestaltet.

**Band 4** widmet sich den Lokbahnwagen der Baugruppen Ib, Ic und Ie sowie den zweiachsigen Post- und Gepäckwagen der Baugruppe Ib.

**DVDs** enthalten ein Einzelverzeichnis der Wagen in PDF-Form, das – soweit ermittelbar – Aufschluss über den weiteren Lebenslauf, Verbleib und Ausmusterung jedes einzelnen Fahrzeuges gibt. Darüber hinaus sind Typenzeichnungen in mehreren digitalen Formaten enthalten, sodass diese detailreichen Grafiken in einer weit über das Abdruckbare hinaus gehenden Auflösung auf dem Bildschirm betrachtet werden können.

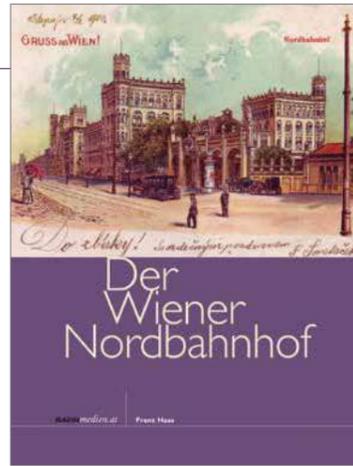


**Dromedar, Hyäne und Co. – Als die Automobile noch Namen hatten**

Die Motorisierung der k.u.k. Armee begann in den letzten Tagen des Jahres 1897: Mit einem von der deutschen Firma Daimler geliehenen Automobil. Nach und nach fasste sodann das Automobil in der Armee langsam Fuß. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges sollte den Bedarf an Kraftfahrzeugen geradezu schlagartig enorm steigern. Die Beiträge der vier Autoren umspannen in einem weiten Themenbogen nicht nur die Entwicklung des Kraftfahrwesens in den beiden letzten Jahrzehnten der österreichisch-ungarischen Armee, die prägenden Persönlichkeiten werden ebenso vorgestellt wie die Geschichten der führenden Automobilfabriken der Donaumonarchie oder die vielfältigen Auswirkungen der Wirtschaftsblockade gegen die Mittelmächte.

## Der Wiener Nordbahnhof 1837–2018

Wiener Stationsplatz, Nordbahnhof, Praterstern, Wien Nord und Wien Praterstern so lauten die Benennungen des ältesten Bahnhofes Wiens. Seine Geschichte beginnt mit dem Aufschütten des sumpfigen Geländes, dem Anlegen der noch einfachen Gleisanlagen und dem Bau der verschiedenen Gebäude 1836, und ist eng mit der Entwicklung der Stadt sowie auch mit dem zweiten Bezirk verbunden. Viele kleine amouröse, traurige, lustige, aufregende und pompös inszenierte Ereignisse haben sich auf dem Gelände und in den Gemäuern der Gebäude abgespielt. Dieses Buch versucht, einen kleinen Teil dieser interessanten und vielfältigen Geschichten aufzuarbeiten und für die Nachwelt zu erhalten.



27

31-33



## Triebfahrzeuge 1918 bis 1938

In der gleichen grafischen Aufmachung wie bei den kkStB-Bänden beschreibt diese dreibändige Reihe die Vielfalt an BBÖ-Triebfahrzeugen, die von den kkStB stammten, aber auch jene, die durch Verstaatlichung (Südbahn, EWA, NÖLB, ...) oder durch Neuentwicklung oder Umbau dem Fahrzeugstand hinzugefügt wurden. Außerdem gab es eine kleine Anzahl an Lokreihen, die weder in unseren kkStB- noch in den ÖBB-Bänden behandelt wurden, weil sie zwar von den BBÖ beschafft oder im Zuge der Verstaatlichung eingereicht, aber bereits vor 1945 aus dem Bestand geschieden worden waren. Dies betrifft vor allem jene Lokomotiven, die wegen Triebfahrzeugmangel von den BBÖ aus der Schweiz angekauft und nach der Indienststellung neuerer Maschinen wieder veräußert wurden (Reihen 130 und 279), aber auch Reihen, die innerhalb weniger Jahre nach Ende des Ersten Weltkriegs an andere Nachfolgestaaten der Monarchie abgegeben wurden. Ferner waren alle Bahnen zu berücksichtigen, auf denen die BBÖ den Betrieb führten, also etwa auf der Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB). Augenmerk war aber auch auf ehemalige Fahrzeuge der k.u.k. Heeresbahnen zu legen, die zu DÖStB/ÖStB/BBÖ gelangten.

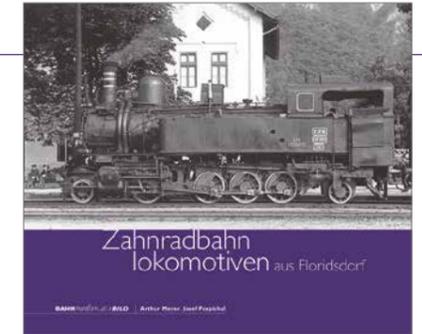
**Band 1** ist den Reihen 1 bis 860 gewidmet.

**Band 2** beschreibt die Reihen 61 bis 100.

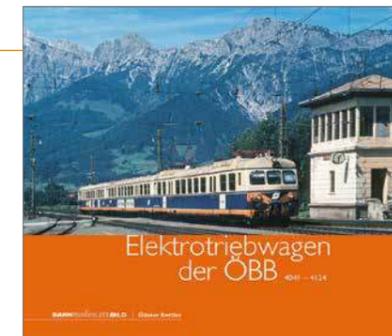
**Band 3** behandelt die schmalspurigen sowie die Fahrzeuge mit elektrischen und Verbrennungsmotoren.

## Zahnradbahnlokomotiven aus Floridsdorf

Die **Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf** besaß die alleinigen Patente des Zahnradbahn-Systems Abt für das Gebiet der österreichisch-ungarischen Monarchie. Dieser Bildband behandelt die Zahnradbahnlokomotiven, die dort gebaut wurden. Zahnradbahnen unterschiedlicher Spurweite mit Floridsdorfer Lokomotiven finden sich auf den Territorien der späteren Nachfolgestaaten Österreich, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bosnien-Herzegowina.



B2



## Elektrotriebwagen der ÖBB

Dieser Bildband präsentiert die **elektrischen Triebwagen der ÖBB**. Nach einer kurzen technischen Beschreibung im Textteil werden die Fahrzeuge im Bildteil mit überwiegend großformatigen Fotografien vorgestellt. Fahrzeuge der ÖBB-Reihen 4041, 4042, 4060, 4010, 4030, 4130, 4020, 4023, 4024, 4124 werden bildlich dargestellt. Vorgestellt werden darüber hinaus auch die schmalspurigen Triebwagen der Reihe 4090 für die Mariazellerbahn.

B3

## Straßenbahn Zagreb

Es ist mehr als 130 Jahre her, seitdem in **Zagreb** das erste Mal ein von einem Pferd gezogener Straßenbahnwagen durch die Stadt fuhr. Vor mehr als 110 Jahren wurden elektrische Straßenbahnen in Betrieb genommen. Die Straßenbahnwagen werden in diesem Bildband in chronologischer Reihung in ihren unterschiedlichen Varianten vorgestellt, sowie technische Details in den Bildtexten angeführt.



B4



## Auf den Spuren von Franz Kraus: Tirol 1959–1963

In diesem Band wird ein Querschnitt von **Franz Kraus'** Aufnahmen in Tirol in den Jahren 1959 bis 1963 geboten. Die Fotos, die in und um Innsbruck sowie in der Umgebung von Lienz entstanden, umfassen einen weiten Bogen an elektrischen und Dieseltriebfahrzeugen vor unterschiedlichsten Zügen. In Lienz wurde auch noch die Zeit vor dem Ende der Dampftraktion dokumentiert.

B5

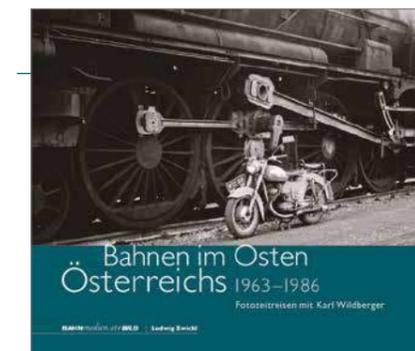
## Auf den Spuren von Franz Kraus: Wiener Straßenbahn um 1950

**Franz Kraus** fotografierte in Wien nicht nur zufällig beliebig vorbeifahrende Straßenbahnzüge, sondern hatte meist schon auch Informationen, auf welchen Linien und zu welchen Zeiten ganz spezielle Straßenbahngarnituren unterwegs waren. So entstanden Fotos von Zugzusammenstellungen oder Linieneinsätzen, die es später nie wieder gab.



## Ybbstalbahn-Bildband

Das Buch gibt einen Überblick über die Bahn, beginnend von der Entstehungsgeschichte und dem Bau in den Jahren 1895 bis 1899 bis zur Einstellung der Bahn im Jahre 2010. Die Texte im Buch stammen von Günter Kettler, der für seine fundierten Beiträge zur technischen Entwicklung österreichischer Schienenfahrzeuge bekannt ist. Die Auswahl der Bilder und die Bildzusammenstellung besorgte Wolfgang Siegl.



## Bahnen im Osten Österreichs 1963–1986

**Karl Wildberger** ist einer jener Eisenbahnfotografen, die den Dampfbetrieb noch miterlebt haben. Er hat aber auch den Traktionswechsel auf Diesel- bzw. Elektrotrieb bildlich festgehalten, so z. B. die ersten Fahrten der Reihe 2143 rund um den Eisenbahnknoten Wiener Neustadt. Aber auch die letzten Einsätze der Dieseltriebwagen der Zwischenkriegszeit sind durch seine Bilder gut dokumentiert.



## Auf den Spuren von Franz Kraus: Auf Wiener Bahnhöfen

**Franz Kraus** hat unzählige Fotos auf den Bahnhöfen der österreichischen Bundeshauptstadt geschossen. Dabei entstand ein repräsentativer Querschnitt durch die dort anzutreffenden Triebfahrzeuge und Zuggarnituren. Das Bouquet umfasst Dampflokomotiven, E-Loks und Diesellokomotiven genauso wie Triebwagen. Neben Fahrzeugen der ÖBB finden sich solche der DR und ČSD als „Vindobona“, aber auch der MÁV, GySEV und DB. Der Zeitrahmen, in dem die Aufnahmen entstanden, erstreckt sich von den ersten Jahren nach Ende des Zweiten Weltkriegs bis in die 1980er Jahre.

## Auf den Spuren von Franz Kraus: Bahndienstwagen der ÖBB 1959 bis 1969

**Franz Kraus** hat zeit seines Lebens nicht nur Lokomotiven fotografiert und Streckenaufnahmen angefertigt, sondern er hat sein Aufmerksamkeit auch Motiven gewidmet, die andere Bildautoren nicht gewürdigt haben. So hat er auch eine große Anzahl an Bahndienstwagen auf Film gebannt. Eine kleine Auswahl davon versammeln wir in diesem Bildband.



## Die Type G der Wiener Verkehrsbetriebe – 1952 bis 1961

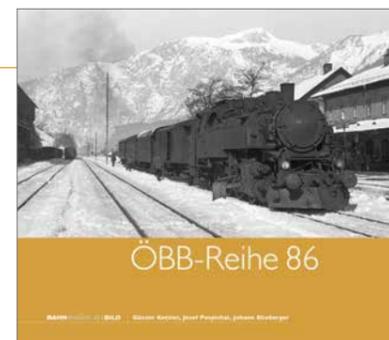
Die Triebwagen der **Type G der Wiener Verkehrsbetriebe** wurden zwischen 1900 und 1903 in Dienst gestellt. Im Laufe ihres sechzigjährigen Lebens erfuhren sie zahlreiche Umbauten. So entstanden aus den ursprünglichen Wagen mit offenen Plattformen solche mit der typischen Kobelverglasung.

Dieser Bildband bietet einen Querschnitt durch das mannigfaltige Erscheinungsbild dieser Triebwagentype und spiegelt die Einsatzgeschichte der Fahrzeuge auf zahlreichen Linien und Strecken wider. Die Aufnahmen stammen von Harald Navé und Alfred Luft.



## Auf den Spuren von Andreas Schreyer: Moderne Zeiten

**Andreas Schreyer** zählte zu den Nachwuchshoffnungen in der Szene der Eisenbahnfotografen. Er bereiste bis zu seinem frühen Ableben hauptsächlich die Bahnlinien im Osten Österreichs und hinterließ hunderte interessante Bilder. Neben den Normalspurlinien dieser Region standen auch die schmalspurigen Strecken von Mariazeller- und Waldviertelbahn im Zentrum seines fotografischen Interesses. Der vorliegende Band ist seinem Andenken gewidmet und zeigt einen kleinen Überblick über sein Schaffen.



## ÖBB-Reihe 86

Die Deutsche Reichsbahn versuchte ab 1925, den Bestand an Nebenbahnlokomotiven zu vereinheitlichen. Im Zuge dieses Vorhabens entstand die formschöne I'D1'-Baureihe 86, von der 775 Exemplare gebaut wurden. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges führten die ÖBB schließlich 28 Lokomotiven dieser Bauart in ihrem Stand.

Am bekanntesten ist wohl, dass sie als Vorspann vor Erzzügen die Loks der Reihe 52 im Erzbachtal und im Ennstal unterstützten. Der Bildband zeigt Fotos aller bei den ÖBB verbliebenen Maschinen der Reihe 86 und würdigt ihre unterschiedlichen Einsätze für die Österreichischen Bundesbahnen.

1-4	Blieberger, Pospichal: <b>Triebfahrzeuge der k.k. österr. Staatsbahnen, Band 1:</b> Reihen I bis 228, ISBN 978-3-9502648-0-7	39,90 €	27	Haas: <b>Der Wiener Nordbahnhof 1837–2018</b> ISBN 978-3-903177-03-1	48,90 €
	<b>Band 2:</b> Reihen 29 bis 760, ISBN 978-3-9502648-4-5	39,90 €	28	Horn, Reichl: <b>Kaiser Ferdinands-Nordbahn – die Lokomotiven</b> ISBN 978-3-903177-11-6	n. E.
	<b>Band 3:</b> Reihen 61 bis 380, ISBN 978-3-9502648-6-9	vergr.	29	Heless, Blieberger: <b>Kaiser Ferdinands-Nordbahn – die Wagen</b> ISBN 978-3-903177-44-4	n. E.
	<b>Band 4:</b> Reihen 83 bis 100, Schmalspur- und nicht mit Dampf betriebene Bauarten ISBN 978-3-9502648-8-3	43,90 €	31-33	Pospichal, Blieberger: <b>Triebfahrzeuge 1918 bis 1938</b> <b>Band 1:</b> Reihen I bis 228, ISBN 978-3-903177-14-7	59,00 €
5-6	Geerkens: <b>Wertpapiere österreichischer Eisenbahnen, Teil 1:</b> ISBN 978-3-9502648-1-4	59,00 €		<b>Band 2:</b> Reihen 29 bis 760, ISBN 978-3-903177-18-5	59,00 €
	Teil 2: ISBN 978-3-9503304-5-8	59,00 €		<b>Band 3:</b> Reihen 61 bis 380, ISBN 978-3-903177-19-2	59,00 €
7	Stanfel: <b>Die Gurktalbahn – Eine Schmalspurbahn in Kärnten</b> ISBN: 978-3-9502648-3-8	39,90 €	34	Heless, Blieberger, Hauke: <b>kkStB-Reisezugwagen, Fernverkehrswagen der Gruppe Ib, Teil I</b> ISBN 978-3-903177-15-4	59,00 €
8	Zwickl: <b>GySEV – Die Raaberbahn</b> Betriebsgeschichte der österr. Linien, ISBN 978-3-9502648-5-2	43,90 €	35	Heless, Blieberger, Hauke: <b>kkStB-Reisezugwagen, Die Lokalbahnwagen der Baugruppen Ib, Ic und Ie,</b> ISBN 978-3-903177-26-0	59,00 €
9	Zwickl, Hauke: <b>GySEV – Die Raaberbahn, Teil 2</b> ISBN 978-3-903177-27-7	n. E.	37	Blieberger, Meyer, Pospichal: <b>Schmalspurig durch Alt-Österreich</b> ISBN 978-3-903177-38-3	n. E.
10	Blieberger: <b>kkStB Tender+Wasserwagen</b> ISBN 978-3-9503304-1-0	vergr.	39	Blieberger, Pospichal: <b>Triebfahrzeuge der StEG – k.k. privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft,</b> ISBN 978-3-903177-42-0	n. E.
11	Stanfel: <b>Ybbstalbahn</b> ISBN 978-3-9503304-4-1	48,90 €	40	Karner: <b>Die Triebfahrzeugreihe 2043 der ÖBB – Strukturwechsel in Technik und Betrieb</b> ISBN 978-3-903177-08-6	n. E.
12	Čihák: <b>Straßenbahn und Trolleybus in Sarajevo</b> ISBN 978-3-9503304-2-7	34,90 €	41	Beier, et al.: <b>Elektrolokomotiven der ÖBB, Teil I: Reihen 1010 bis 1144.200</b> ISBN 978-3-903177-47-5	n. E.
13	Tóth, Villányi, Kirchner: <b>Die Lokomotivfabriken des Georg Sigl in Wien und Wiener Neustadt,</b> ISBN 978-3-9503304-6-5	59,00 €	45	Blieberger, Siegl: <b>ÖBB – Steuerwagen und Beiwagen</b> ISBN 978-3-903177-45-1	n. E.
14	Herausgeber: Kollerits, Weinger, Wallisch-Pertl: <b>Selection – Eisenbahngeschichte(n)</b> ISBN 978-3-9503304-7-2	29,90 €	48	Heless, Blieberger: <b>Reisezugwagen, Wagengruppe If bei kkStB &amp; BBÖ und Nachfolgebauarten,</b> ISBN 978-3-903177-53-6	n. E.
15-19	Blieberger, Pospichal: <b>Dampfgetriebene Triebfahrzeuge der österr. Staatsbahnen ab 1945, Band 1,</b> Reihen bis 39, ISBN 978-3-9503304-8-9	48,90 €	B1	Kettler: <b>Dieseltriebwagen der ÖBB</b> ISBN 978-3-9502648-7-6	vergr.
	<b>Band 2,</b> Reihen 42 bis 55, ISBN 978-3-9503921-1-1	48,90 €	B2	Meyer, Pospichal: <b>Zahnradbahnlokomotiven aus Floridsdorf</b> ISBN 978-3-9503304-0-3	24,90 €
	<b>Band 3,</b> Reihen von 56 bis 659 und Reihen 64 bis 78, ISBN 978-3-9503921-7-3	48,90 €	B3	Kettler: <b>Elektrotriebwagen der ÖBB</b> ISBN 978-3-9503304-3-4	27,90 €
	<b>Band 4,</b> Reihen 86 bis 93, ISBN 978-3-903177-02-4	48,90 €	B4	Bijelić, Halambek, Sirovica: <b>Straßenbahn Zagreb</b> ISBN 978-3-9503921-3-5	27,90 €
	<b>Band 5,</b> Reihen 94 aufwärts, ISBN 978-3-903177-12-3	48,90 €	B5	Pospichal, Blieberger: <b>Auf den Spuren von Franz Kraus: Tirol 1959–1963</b> ISBN 978-3-9503921-4-2	24,90 €
20	Harák: <b>Straßenbahnen der k.u.k. Donaumonarchie: Tramway- und Trolleybusbetriebe in Österreich-Ungarn,</b> ISBN 978-3-9503304-9-6	59,00 €	B6	Pospichal: <b>Auf den Spuren von Franz Kraus: Wiener Straßenbahn um 1950</b> ISBN 978-3-903177-04-8	29,90 €
21	Peinhopf: <b>Eisenbahnen in Istrien – einst und heute</b> ISBN 978-3-9503921-8-0	vergr.	B7	Peinhopf: <b>Eisenbahn – Impressionen aus Istrien</b> ISBN 978-3-903177-05-5	vergr.
22	Hauke: <b>Donaudampfschiffahrt, Band 1:</b> Von Regensburg zum Schwarzen Meer ISBN 978-3-9503921-9-7	39,90 €	B8	Hardmeier: <b>Stern &amp; Hafferl-Bahnen 1976–1992 – Fotozeitreisen mit Werner Hardmeier</b> ISBN 978-3-903177-13-0	vergr.
23	Hauke: <b>Donaudampfschiffahrt, Band 2:</b> Schiffe und Kähne der Donaureedereien ISBN 978-3-903177-00-0	39,90 €	B9	Hardmeier: <b>Schmalspur-Güterverkehr in Österreich ab 1977 – Fotozeitreisen mit Werner Hardmeier,</b> ISBN 978-3-903177-16-1	vergr.
24	Artl (Hrsg.), Blasi, Reitgruber, Schimon: <b>Dromedar, Hyäne und Co. – Als die Automobile noch Namen hatten,</b> ISBN 978-3-903177-07-9	48,90 €			
25	Heless, Blieberger, Hauke: <b>kkStB-Reisezugwagen Wagengruppe Ia, Teil 1</b> ISBN 978-3-9503921-0-4	vergr.			
26	Heless, Blieberger, Hauke: <b>kkStB-Reisezugwagen Wagengruppe Ia, Teil 2</b> ISBN 978-3-903177-01-7	48,90 €			

B10	Zwickl: <b>Bahnen im Osten Österreichs 1963–1986 – Fotozeitreisen mit Karl Wildberger</b> ISBN 978-3-903177-17-8	34,90 €
B11	Pospichal, Heless: <b>Auf den Spuren von Franz Kraus: Bahndienstwagen der ÖBB 1959 bis 1969</b> , ISBN 978-3-903177-22-2	32,90 €
B12	Luft: <b>Semmeringbahn 1953–1959</b> ISBN 978-3-903177-23-9	vergr.
B13	Hauke: <b>Auf den Spuren von Andreas Schreyer – Moderne Zeiten</b> ISBN 978-3-903177-25-3	32,90 €
B14	Kettler, Siegl: <b>Ybbstalbahn – Eine Fotozeitreise</b> ISBN 978-3-903177-24-6	34,90 €
B15	Dorner: <b>Bahnen im Waldviertel 1964–1987 – Fotozeitreisen mit Karl Wildberger</b> ISBN 978-3-903177-29-1	vergr.
B16	Blieberger, Pospichal: <b>Auf den Spuren von Franz Kraus – Auf Wiener Bahnhöfen</b> ISBN 978-3-903177-28-4	34,90 €
B17	Pospichal, Luft: <b>Die Type G der Wiener Verkehrsbetriebe – 1952 bis 1961</b> ISBN 978-3-903177-32-1	34,90 €
B18	Kettler, Pospichal, Blieberger: <b>ÖBB-Reihe 86</b> ISBN 978-3-903177-33-8	34,90 €
B19	Bauer: <b>Linie 2 – die Grazer Ringlinie</b> ISBN 978-3-903177-36-9	vergr.
B20	Kofler: <b>Südbahn-Heizhaus – Vom Bahnbau in Lienz 1869/71 bis zur Gegenwart</b> ISBN 978-3-903177-37-6	vergr.
B21	Kettler, Blieberger, Pospichal: <b>ÖBB-Reihe 95</b> ISBN 978-3-903177-39-0	34,90 €
B22	Kettler, Blieberger, Pospichal: <b>Elektrolokomotiven der ÖBB I</b> ISBN 978-3-903177-40-6	n.E.
B23	Pospichal, Luft: <b>Die Type G<sub>2</sub> der Wiener Verkehrsbetriebe – 1953 bis 1965</b> ISBN 978-3-903177-43-7	34,90 €
B24	Gerstner: <b>Schnapschüsse eines Fahrdienstleiters</b> ISBN 978-3-903177-46-8	34,90 €
B25	Pospichal, Luft: <b>Die Type G<sub>3</sub> der Wiener Verkehrsbetriebe – 1953 bis 1965</b> ISBN 978-3-903177-48-2	34,90 €
B26	Koller: <b>Ferrovía Trient – Malé (Nonstalbahn)</b> ISBN 978-3-903177-54-3	n.E.
B27	Pospichal, Siegl: <b>Die Type E<sub>1</sub> der Wiener Verkehrsbetriebe</b> ISBN 978-3-903177-52-9	n.E.

Bestellungen im Webshop unter [www.bahnmedien.at](http://www.bahnmedien.at)  
oder beim Buchhändler ihres Vertrauens.

**Achtung:** Interessenten aus Deutschland erhalten unsere Bücher bei der Buchhandlung ihres Vertrauens oder unserer Generalvertretung FachBuchZentrum & Antiquariat Stiletto ([www.bahnbuch.de](http://www.bahnbuch.de)) in München. Bitte beachten Sie, dass für Deutschland andere Preise gelten.

## ÖBB-Reihe 95

Die im Vergleich zur Monarchie geänderten Verkehrsflüsse im Österreich der Ersten Republik machten Beschaffung und Einsatz von großen Tenderlokomotiven erstrebenswert. So entstand die neue l'E1'-Reihe 82. Neben ihren Aufgaben auf verschiedenen Rampenstrecken in der Steiermark und in Salzburg kamen acht Lokomotiven auf die Wiener Verbindungsbahnen. Ab 1927 waren 82er für Schiebe- und Vorspannleistungen am Semmering in Gloggnitz beheimatet. Der Bildband zeigt Fotos aller 22 Lokomotiven der ÖBB-Reihe 95 in ihren Einsatzgebieten. Die Aufnahmen stammen von Franz Kraus, Alfred Luft, Harald Navé und Elfried Schmidt.



## Die Type G<sub>2</sub> der Wiener Verkehrsbetriebe – 1953 bis 1965

Die 1905 bestellten und 1907 in Betrieb genommenen Wagen der Type G<sub>2</sub> erhielten die Nummern 2005–2100. Sie hatten im Gegensatz zur Type G eine andere Anordnung der Sitzplätze und längere Plattformen, die in den Jahren 1928 bis 1931 verglast wurden.

Gezeigt werden schöne Stadtansichten mit G<sub>2</sub>-Zügen, sei es an der Wiener Ringstraße, auf den Donaubrücken oder an ländlich anmutenden Endstationen.

## Schnapschüsse eines Fahrdienstleiters

Herwig Gerstner verbrachte seine Kindheit und Schulzeit in der Nähe von beeindruckenden Bahnanlagen. Nach Beendigung der HTL-Ausbildung schlug er die Fahrdienstleiter-Laufbahn bei den ÖBB ein. Der berufliche Weg führte ihn ins Salzkammergut, auf verschiedene Bahnhöfe der Westbahn, auf den Salzburger Hauptbahnhof und schließlich 26 Jahre in die beiden großen Welser Bahnhöfe. Stets hatte Herwig Gerstner auch seine Kamera dabei, um Interessantes im Bild festzuhalten.



## Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn – die Lokomotiven

Das 1970 erschienene, handliche Buch über die **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** (KFNB) von **Alfred Horn** zählt zu den Klassikern in der Eisenbahnliteratur Österreichs. bahnmedien.at hat sich die Rechte für eine aktualisierte Neuauflage des längst vergriffenen Buches gesichert, die wegen des angestiegenen Umfangs in drei Bänden erfolgen wird.

Die KFNB war die erste Eisenbahn auf dem Gebiet der österreichisch-ungarischen Monarchie, auf welcher der Betrieb mit Lokomotiven geführt wurde. Schon deswegen musste die Bahngesellschaft eine Vorreiterrolle bei Beschaffung und Entwicklung von Dampflokomotiven innehaben. Alle Lokomotiven werden in Wort und Bild vorgestellt. Sollten wegen des frühen Beschaffungszeitraumes keine Fotos vorhanden sein, so werden dem Leser mittels Typenskizzen Aufbau und Gestaltung der Fahrzeuge nahe gebracht. Lebensläufe aller Fahrzeuge werden tabellarisch dargestellt.

**Erscheinungstermin: 2022/23**



## Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn – die Betriebsgeschichte

Die Geschichte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (KFNB) spannt nicht nur per se einen klassischen Erzählbogen, sondern sie spiegelt ganz allgemein Entstehung, Entwicklung, Reifung und Weiterbestand des Eisenbahnwesens wider. Von der ersten Planung, über den Bau bis zum Betrieb wird dem Leser die Eisenbahn aus den Tagen des Gründerzeitalters nahe gebracht. Dem mühevollen Prozess der Verstaatlichung wird ebenfalls breiter Raum gewidmet. Natürlich darf auch die weitere Entwicklung der ehemaligen KFNB-Strecken zur Zeit der Monarchie, vom Ersten bis zum Zweiten Weltkrieg, sowie in der Zeit danach in der Darstellung nicht fehlen. Der Fall des Eisernen Vorhangs hatte großen Einfluss auf die vormaligen Strecken der KFNB, konnte doch nun wieder an einen grenzüberschreitenden Verkehr gedacht werden. Mit dem sukzessiven EU-Beitritt der Nachfolgestaaten der Monarchie, auf deren Gebiet sich die ehemaligen KFNB-Strecken befinden, folgen wir den Routen der ältesten österreichisch-ungarischen Dampfeisenbahn auf dem Weg in das 21. Jahrhundert.

Unsere versierten Autoren arbeiten an der Ergänzung des Inhalts betreffend die letzten 50 Jahre – neueste historische Erkenntnisse werden eingearbeitet, natürlich werden Fotos heutzutage digital bearbeitet sowie in viel höherer Qualität wiedergegeben, und der Satz erfolgt in unserem bewährten Layout.



## Eisenbahnen im Königreich Galizien und Lodomerien – Zu Besuch bei den Bahngesellschaften und Strecken des habsburgischen Kronlandes

Das „Königreich Galizien und Lodomerien samt dem Großherzogtum Krakau und den Herzogtümern Auschwitz und Zator“, im allgemeinen Sprachgebrauch kurz „Galizien“ genannt, war bis zum Ende der Habsburger Monarchie im Jahre 1918 ihr flächenmäßig größtes Kronland. Mit seiner Fläche von 78.497 km<sup>2</sup> kam es fast an die Größe des heutigen Österreichs heran, seine Hauptstadt Lemberg entwickelte sich bis 1914 zur viertgrößten Stadt des Reiches und damit zu einem seiner wichtigsten Zentren.

Dieses Buch entführt den Leser zu den Bahnen einer längst vergangenen Epoche, als die Galizische Carl Ludwig-Bahn die Funktion einer Lebensader hatte, die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn mit ihrer Sequestation für Schlagzeilen sorgte und mit allen Haupt- und Lokalbahnen ein Schienennetz entstand, das für die Entwicklung entlegener und oft rückständiger Landstriche große Bedeutung hatte. Aber auch Geschichtliches und Anekdotisches kommt in dieser Publikation nicht zu kurz.

**Erscheinungstermin: 2024**



## Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn – die Wagen

Das Wagenmaterial der **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** (KFNB) erfährt in diesem Band eine umfangreiche Würdigung. Sollten wegen des frühen Beschaffungszeitraumes keine Fotos vorhanden sein, so werden dem Leser – sofern überliefert – mittels Typenskizzen Aufbau und Gestaltung der Fahrzeuge nahe gebracht. Lebensläufe der Personenwagen werden tabellarisch dargestellt, die der Güterwagen cursorisch wiedergegeben (keine Einzelnumerverzeichnisse). Die originalen Typenskizzen wurden einem aufwändigen Restaurierungsprozess unterzogen.

**Erscheinungstermin: 2022/23**

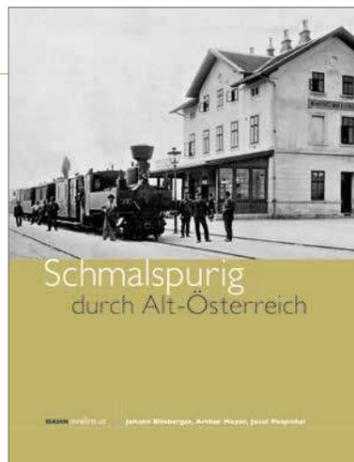
## Schmalspurig durch Alt-Österreich

Die drei Bände aus dem Slezak-Verlag zum Thema „Schmalspurbahnen in Österreich“ zählen zu den Klassikern der österreichischen Eisenbahnliteratur. Sie behandeln alle schmalspurigen Bahnen innerhalb der Grenzen des heutigen Österreich.

bahnmedien.at hat sich der Aufgabe gestellt, ähnlich wie schon mit den Straßenbahnbetrieben der Donaumonarchie, einen Übersichtsband zum Thema „**Schmalspurbahnen in Alt-Österreich**“ zusammenzustellen. Unter Alt-Österreich ist dabei der österreichische Teil Österreich-Ungarns zu verstehen, also jene Landesteile, die auch als „Cisleithanien“ bezeichnet wurden. Dazu zählen auch Galizien und die Bukowina sowie Dalmatien und Bosnien-Herzegowina. In diese enzyklopädische Zusammenstellung finden sowohl private als auch staatliche Bahnen Aufnahme. Grundvoraussetzung war, dass auf den behandelten Bahnen öffentlicher Verkehr stattgefunden hat. Schmalspurige Überlandbahnen werden auch dann besprochen, wenn sie später zu Straßenbahnbetrieben mutierten. Diese Vorgehensweise führt zwar zu kleinen inhaltlichen Überschneidungen mit unserem Buch über die Straßenbahnbetriebe, was wir aber angesichts der unterschiedlichen Interessensgruppen, Straßenbahn – Schmalspur, für entschuldbar halten.

Zusätzlich zu den wichtigsten Eckdaten, wie Eröffnungs- und Einstellungsdatum, haben wir für jede Bahn eine Karte sowie Fotos, deren Aufnahme-datum vor dem Ende der Donaumonarchie datieren, zusammengestellt. Außerdem werden die Bahnen in einem kurzen Textteil beschrieben und ihre bis 1918 vorhandenen Triebfahrzeuge tabellarisch aufgelistet. Bei vielen Bahnen gab es auch Fotos aus den 1950er und 1960er Jahren, die von österreichischen Fotografen oft kurz vor der Einstellung aufgenommen worden sind. Auch diese wollen wir den Leserinnen und Lesern nicht vorenthalten. Ein ausführlicher Index erleichtert die Suche, die umfangreiche Angabe weiterführender Literatur das tiefere Eindringen in die Geschichte einzelner Bahnen.

**Erscheinungstermin: 2022**



## Triebfahrzeuge der StEG – k.k. privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft

In diesem Buch richten wir den Fokus auf die Triebfahrzeuge der StEG, der k.k. privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, eines trotz ihres Namens privaten Unternehmens. Der Name wurde wegen ihres Entstehens gewählt. Die StEG entstand nämlich 1855 aus zwei Staatsbahnen, der Nördlichen (NStB) und der Südöstlichen Staatsbahn (SöStB) sowie der Wien-Raaber Bahn (WRB).

„Die landesbefugte Maschinenfabrik der k.k. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien“ war ein wesentliches Rückgrad des Eisenbahnwesens der Monarchie. Sie belieferte nicht nur die StEG sondern auch andere Eisenbahngesellschaften.

In bewährter Weise werden alle Lokomotivreihen in Wort und Bild vorgestellt. Lebensläufe der Fahrzeuge, technische Daten und Typenskizzen vervollständigen das Bild.



## Die Triebfahrzeugreihe 2043 der ÖBB

Dieses Buch präsentiert ein spannendes Stück Technikgeschichte, das in der Fachliteratur unter dem Stichwort „Strukturwandel“ behandelt wird. Nach verhältnismäßig kleinen Serien geht es um die großflächige und endgültige Verdieselung des Streckenbetriebs in Österreich. Dem Buchtitel entsprechend findet sich zunächst eine Darstellung der Jenbacher Prototyp-Lok, die mit ihren im Drehgestell gelagerten Einzelachs-Turbogetrieben eine weltweit einzigartige Konstruktion darstellt.

Das Kraftübertragungskonzept der Vorserien- und Serienloks entsprach dann wieder dem technischen „Mainstream“ der dieselhydraulischen Antriebstechnik, der in Zusammenarbeit der Deutschen Bundesbahn und der deutschen Lokomotiv-Industrie zu hoher technischer Perfektion und Betriebstauglichkeit entwickelt wurde.

Das Buch konzentriert sich auf den Zeitraum von etwa 1960 bis 1980. Von der Prototyplok bis zur letzten Serienlok gab es Weiterentwicklungen in den Lieferserien. Basis dafür ist einerseits der regelmäßige österreichweite „Erfahrungsaustausch“, andererseits wird Entwicklungsarbeit zum Teil – aufgrund persönlichen Engagements – in den Zugförderungsdienststellen im Rahmen von „Verbesserungsvorschlägen“ geleistet. Mit der Zahl der gelieferten Loks wächst auch das Einsatzgebiet. Breiten Raum erhält der Steilstreckeneinsatz am Erzberg. Abgerundet wird das Buch durch einen fotografischen Querschnitt der Planeinsätze in weiten Teilen Österreichs sowie einen Blick auf die Nostalgiefahrzeuge.

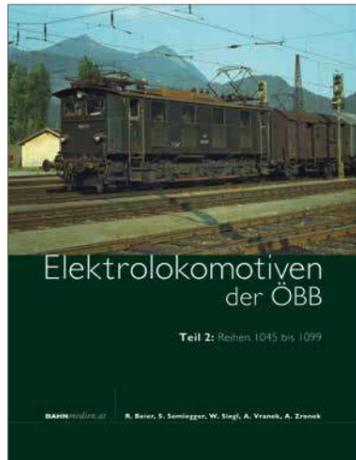
**Erscheinungstermin: 2022**

## Elektrolokomotiven der ÖBB, Teil 1: Reihen 1010 bis 1144.200

Der erste Band der geplanten vierbändigen Enzyklopädie behandelt die Elektrolokomotiven der ÖBB-Reihen 1010, 1110, 1110.500, 1012, 1014, 1114, 1016, 1116, 1216, 1018, 1018.100, 1118, 1020, 1822, 1040, 1041, 1141, 1042, 1042.500, 1142, 1043, 1044, 1044.200, 1044.500 und 1144.200.

Das Autorenteam hat in penibler, jahrelanger, aufwändiger Arbeit alle Details der Lebensläufe jedes einzelnen Fahrzeugs genau erforscht und zusammengetragen. In bewährter Art und Weise wird jede Bauart in Wort und Bild vorgestellt. Außerdem werden für jede Reihe die wichtigsten technischen Daten sowie die Ablieferungsdaten jeder einzelnen Maschine angeführt.

Der **Erscheinungstermin** steht noch nicht fest.



Die drei folgenden Bände bringen in gleicher Weise die restlichen ÖBB-Reihen der **elektrischen**, der **Diesel-Lokomotiven** sowie der **Triebwagen**.

Auch hier wird der Fokus auf eine genaue Darstellung der Lebensläufe aller Fahrzeuge sowie auf technische Daten gerichtet. Fotos zeigen das mannigfache Erscheinungsbild der Loks, das durch unterschiedliche Farbgebung, verschiedene ÖBB-Logos und Beschriftungsvarianten geprägt war. Wenn die Fahrzeuge technische Umbauten erfuhren, so werden auch diese dokumentiert.



## ÖBB – Steuerwagen und Beiwagen

Aus dem Einheits-Grün der ÖBB-Personenwagen stachen in den 1950er und 1960er Jahren einzig die Triebwagen und die zugehörigen Bei- und Steuerwagen durch ihre Farbgebung hervor. Dieser Band widmet sich diesen Bei- und Steuerwagen, die in vielerlei Hinsicht äußerst interessant waren. Die Beiwagen rührten zum Teil noch aus der Zeit der Monarchie her. Es gab aber auch Nachkriegs-Neubauten, die heute schon längst von den Schienen verschwunden sind. Einige Exemplare stammten aus den Beständen der Deutschen Reichsbahn, die nach Kriegsende in Österreich verblieben waren und – entsprechend angepasst – den Bestand der ÖBB ergänzten. Zu letzteren zählten auch Steuerwagen, die bald von zahlreichen Neubauten (6545, 6030, 6010, 6020, ...) abgelöst wurden.

Der Bogen, der in diesem Band behandelten Fahrzeuge, spannt sich von den ehemaligen Stadtbahnwagen, über Wagen aus der Zeit der Ersten Republik, DRB-Wagen und Spantenwagen im Triebwagendesign bis zu den zahlreichen Neubauten ab den 1950er Jahren. Natürlich wird auch jenen Fahrzeugen Platz eingeräumt, die erst vor Kurzem in den Bestand der ÖBB kamen.

Der **Erscheinungstermin** steht noch nicht fest.



## Reisezugwagen, Wagengruppe If bei kkStB & BBÖ und Nachfolgebauarten

Die Autoren – Hermann Heless, der österreichische Waggonexperte und Johann Blieberger als Statistiker – behandeln in dieser Reihe die Reisezugwagen der kkStB. Dieser 5. Band widmet sich den Reisezugwagen der Baugruppe If bei kkStB und BBÖ sowie den Nachfolgebauarten N28, N33 und N37 bei den BBÖ.

Die Wagen der Baugruppe If entstanden ab 1915 und finden sich in allen Eisenbahnen der Nachfolgestaaten der Donaumonarchie. Bei den BBÖ wurden sie unverändert und leicht angepasst weiterbeschafft. Erst mit den Wagen der Bauart N28 begann eine Abkehr von den kkStB-Bauarten und eine Hinwendung zur Stahlbauweise.

In diesem Band finden auch die Umbauten von ehemaligen Ib- und If-Wagen als „eiserne Bauart“ sowie diverse Bei- und Steuerwagen für BBÖ-Triebwagen Eingang.

## Elektrolokomotiven der ÖBB I

Die ersten, elektrisch angetriebenen Lokomotiven standen schon während der Monarchie im Einsatz. Richtig Fahrt nahm diese Entwicklung jedoch erst in der Zeit der Ersten Republik auf. Die ältesten, elektrisch angetriebenen Lokomotiven der ÖBB stammten daher aus der Zwischenkriegszeit. Die BBÖ hatte mit der Beschaffung von Eloks in größerer Stückzahl begonnen. Im ersten Band dieser Bildband-Serie werden die ehemaligen BBÖ-Maschinen mit Stangenantrieb behandelt. Im Detail handelt es sich dabei um die ÖBB-Reihen 1061, 1161, 1062, 1072, 1073, 1080, 1180, 1280, 1089, 1189 und 1099.

**Erscheinungstermin: 2022**



## Die Type G<sub>3</sub> der Wiener Verkehrsbetriebe – 1953 bis 1965

Nach Inbetriebnahme der Triebwagen der Type G<sub>2</sub> wurden weitere 49 ähnliche Fahrzeuge in Auftrag gegeben, wobei die Abmessungen in einigen Details differierten: Die Wagenkästen der Type G<sub>3</sub> waren nun um 10 cm breiter, und die Ausführung der Plattformen hat sich geändert. Auch andere Fahrschalter wurden eingebaut. Die Wagen wurden 1909 geliefert und bekamen die Nummern 2102–2150.

Obwohl einige Wagen im Zweiten Weltkrieg beschädigt wurden, konnten allmählich alle Fahrzeuge wieder in Betrieb genommen werden. Der Triebwagen 2135 (Zweitbesetzung) brannte 1946 nach einem Unfall aus, 2150 (Zweitbesetzung) wurde zu einem Schulwagen umgebaut. Die meisten übrigen Wagen waren bis in die erste Hälfte der 1960er-Jahre auf Wiens Straßen im Einsatz zu sehen, einige wenige wurden noch als Arbeitswagen mit der Typenbezeichnung GL weiterverwendet. Erhalten blieben nur die Wagen 2103 und 2150, letzterer allerdings mit der Schulwagen-Nummer 6858. Weiters ist auch 2101 im rückgebauten Zustand als Aussichtswagen 82 vorhanden.

Die Bildauswahl konzentriert sich auf schöne Aufnahmen aus den 1950er- und 1960er-Jahren, die aus mehreren Sammlungen stammen. Neben den bereits vom Bildband der Type G<sub>2</sub> bekannten Fotografen Alfred Luft, Harald Navé, Franz Kraus, Harald Hermann und Kurt Ernst konnten auch Fotos von Peter Bader, Josef Michelmayr und aus der Sammlung Peter Standenat in das Buch aufgenommen werden.

**Erscheinungstermin: 2022**

## Die Type E<sub>1</sub> der Wiener Verkehrsbetriebe

Zwischen 1966 und 1976 wurden von den Firmen Lohner, Rotax-Bombardier und SGP 338 Fahrzeuge der Type E<sub>1</sub> gefertigt. Schon ab 30. Jänner 1967 setzten die Wiener Verkehrsbetriebe die ersten E<sub>1</sub> mit Beiwagen der Type c<sub>3</sub> auf der Linie 38 ein. Über Jahrzehnte war die Zusammensetzung E<sub>1</sub> mit dazu passenden Beiwagen der Typen c<sub>2</sub>, c<sub>3</sub> und c<sub>4</sub> auf den meisten Linien in Wien anzutreffen.

Die Type E<sub>1</sub> gehörte nach der Type E zu den ersten für die Wiener Verkehrsbetriebe beschafften Gelenktriebwagen. Sie waren als Lizenznachbau der Duewag-Gelenkwagen sechssachsig und für den Einrichtungsverkehr ausgelegt in Hochflurbauweise gestaltet.

Dieser Bildband gibt einen Einblick, auf welchen Linien man diese Züge antreffen konnte. Er enthält Fotos von E<sub>1</sub> mit oder ohne Beiwagen auf den Linien A bis T und von I bis 331 und zeigt auf, wie die Type E<sub>1</sub> über viele Jahrzehnte das Wiener Stadtbild prägte.



**BAHN**medien.at

Bestellungen im Webshop des Verlags unter  
**www.bahnmedien.at**  
– versandkostenfrei und prompte Lieferung –  
oder beim Buchhändler ihres Vertrauens.



# **BAHN***medien.at*

Bestellungen im Webshop des Verlags unter  
**www.bahnmedien.at**  
– versandkostenfrei und prompte Lieferung –  
oder beim Buchhändler ihres Vertrauens.



**BAHN***medien.at*