



# Verlagsprogramm 2025

**BAHN***medien.at*

Im Jahr 1959 nahm Franz Kraus die 52.6967 mit einer Menge von unterschiedlichen Signalbauarten im Bf Nussdorf auf.

## 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 bahnmedien.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).

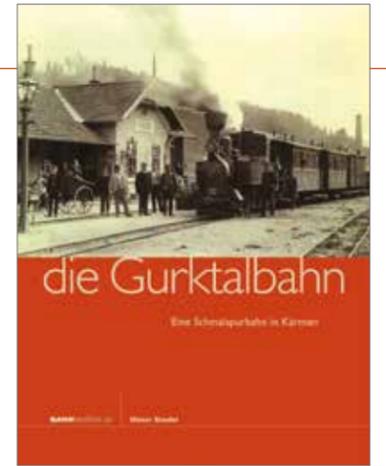
Die Autoren Johann Blieberger und Josef Pospichal sind ausgewiesene Lokomotivhistoriker. Beide publizieren schon jahrelang im Bereich Eisenbahngeschichte.

Erklärtes 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.

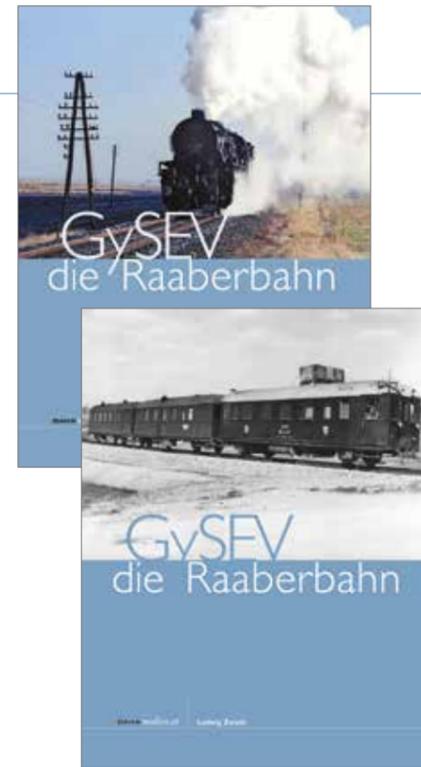


## GySEV – Die Raaberbahn

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 klarer historischer Darstellung die komplette Geschichte des Bahnunternehmens dar.

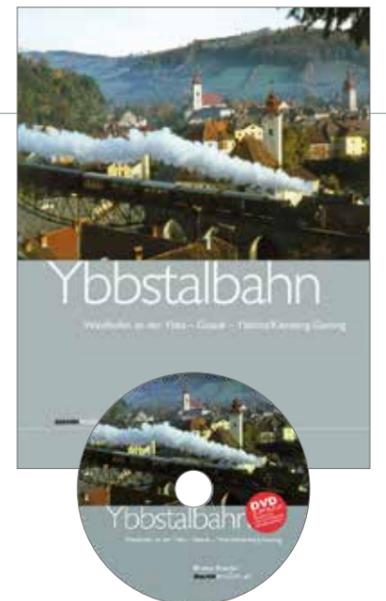
**Der erste Band** erzählt die Betriebsgeschichte der Bahngesellschaft. **Der zweite Band** beschäftigt sich mit den Fahrbetriebsmitteln der GySEV, aber auch mit den Feldbahnen, die der Zulieferung dienten und, nicht zu vergessen den Hochbauten der Bahngesellschaft. Als Nachtrag zum bereits 2011 erschienenen Band 8 wird im Band 9 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.



## 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.

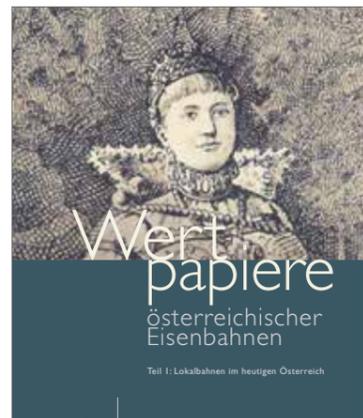


## Wertpapiere österreichischer Eisenbahnen

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.

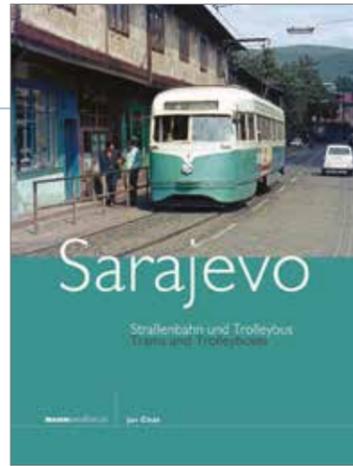
Das Buch umfasst im **Teil I** von der Bahn Absdorf–Stockerau bis zur Zugspitzbahn die österreichischen Lokalbahnen in der Unternehmensform der Aktiengesellschaft.

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 Sammler zu überzeugen, wertvolle Illustrationen für diese Publikation zur Verfügung zu stellen.



## 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.

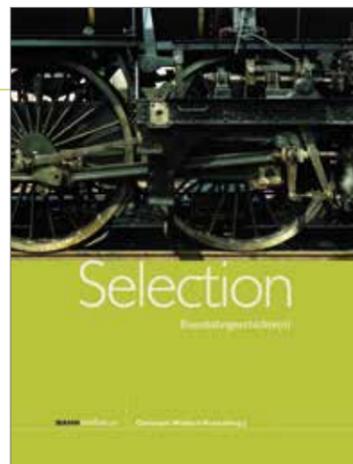
Die **DVD** zum Buch enthält als digitales Reprint hochauflösende Scans eines von der Wiener Neustädter Lokomotivfabrik um 1899 herausgegebenen Bandes mit Werkzeichnungen und technischen Daten der zwischen 1875 und 1898 produzierten Lokomotivtypen (153 Blatt) sowie gleichartiges Material der zuvor von 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 bahnmedien-Autor wird „Ehrenloführer“ der Harzer Schmalspurbahn.

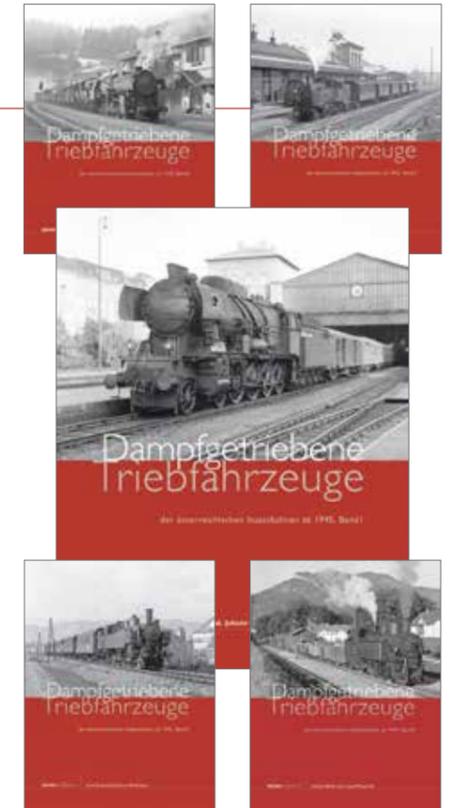


## Dampfgetriebene Triebfahrzeuge der österr. Staatsbahnen ab 1945

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.

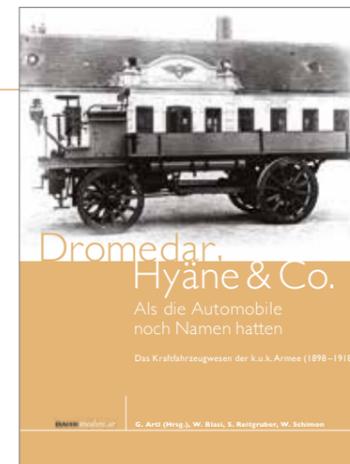
Sie stammten nicht nur aus ehemaligen Beständen der Habsburgermonarchie und der Ersten Republik, sondern auch von der Deutschen Reichsbahn und aus vielen anderen europäischen Staaten. In den Wirren des Zweiten Weltkriegs hatte es zahlreiche interessante Maschinen hierher verschlagen.

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.



## 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.



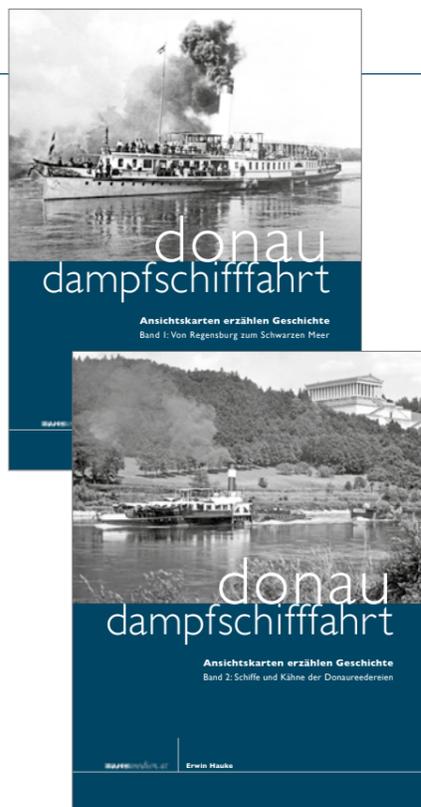
## Donaudampfschifffahrt

Dampfschiff und Dampflokomotive stehen am Anfang der industriellen Verkehrsrevolution am Übergang vom 18. zum 19. Jahrhundert. Dabei waren Binnenschifffahrt 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 Schifffahrt 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 Donaudampfschifffahrt 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.



## kkStB-Reisezugwagen

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.

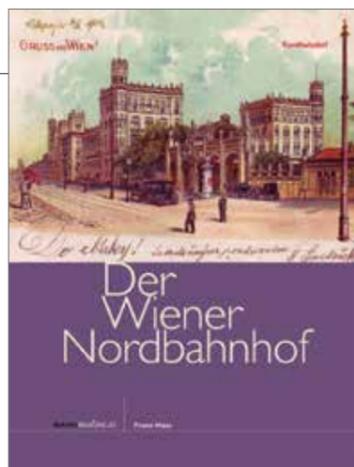
**Band 5** beschäftigt sich mit den Wagen der Baugruppe If, die ab 1915 entstanden und sich in allen Eisenbahnen der Nachfolgestaaten der Donaumonarchie finden. Bei den BBÖ wurden sie unverändert und leicht angepasst weiterbeschafft. Erst mit den Wagen der Bauart N28 begann eine Abkehr von den kkStB-Bauarten 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.

**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.



## 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, dem Bau der verschiedenen Gebäude und ist eng mit der Entwicklung der Stadt sowie auch mit dem zweiten Bezirk verbunden. Vieles hat 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.



## Schmalspurig durch Alt-Österreich

Der Verlag 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.



## 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 eingereiht, aber bereits vor 1945 aus dem Stand 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.



## 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 Triebfahrzeuge der Südbahngesellschaft

Die Südbahngesellschaft (Sb) war die bedeutendste österreichische Privatbahngesellschaft, die wichtige Impulse beim Dampflokomotivbau setzte. Sie führte auf ihrem umfangreichen Streckennetz bis 1923 den Betrieb mit eigenen Fahrzeugen. Dieses Netz umfasste unter anderen die Strecken Wien – Triest, Pragerhof – Nagy Kanizsa – Budapest und Marburg – Franzensfeste – Innsbruck – Kufstein. Dazu kamen noch zahlreiche Lokalbahnstrecken in Normal- und Schmalspur, die sich im Eigentum der Sb befanden oder auf denen die Sb den Betrieb auf Kosten der Eigentümer führte.



## 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.



## 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 Zugzusammensetzungen oder Linieneinsätzen, die es später nie wieder gab.



## 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.



## 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. Elektrobetrieb 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.

## 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.



## 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.



## 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.



## 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 Bahnlagen 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.

|       |   |         |       |   |         |
|-------|---|---------|-------|---|---------|
| 1-4   | Blieberger, Pospichal: <b>Triebfahrzeuge der k.k. österr. Staatsbahnen, Band 1:</b> Reihen 1 bis 228, ISBN 978-3-9502648-0-7                  | € 39,90 | 27    | Haas: <b>Der Wiener Nordbahnhof 1837–2018</b><br>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><br>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><br>ISBN 978-3-903177-44-4   | n.E.    |
|       | <b>Band 4:</b> Reihen 83 bis 100, Schmalspur- und nicht mit Dampf betriebene Bauarten<br>ISBN 978-3-9502648-8-3                               | vergr.  | 30    | Horn, Reichl: <b>Kaiser Ferdinands-Nordbahn – die Betriebsgeschichte</b><br>ISBN 978-3-903177-21-5  | n.E.    |
| 5-6   | Geerkens: <b>Wertpapiere österreichischer Eisenbahnen, Teil 1:</b> ISBN 978-3-9502648-1-4   | € 59,-  | 31-33 | Pospichal, Blieberger: <b>Triebfahrzeuge 1918 bis 1938</b><br><b>Band 1:</b> Reihen 1 bis 228, ISBN 978-3-903177-14-7   | € 59,-  |
|       | Teil 2: ISBN 978-3-9503304-5-8  | € 59,-  |       | <b>Band 2:</b> Reihen 29 bis 760, ISBN 978-3-903177-18-5  | € 59,-  |
| 7     | Stanfel: <b>Die Gurktalbahn – Eine Schmalspurbahn in Kärnten</b><br>ISBN: 978-3-9502648-3-8   | € 39,90 | 34    | <b>Band 3:</b> Reihen 61 bis 380, ISBN 978-3-903177-19-2  | € 59,-  |
| 8     | Zwickl: <b>GySEV – Die Raaberbahn</b><br>Betriebsgeschichte der österr. Linien, ISBN 978-3-9502648-5-2  | vergr.  | 35    | Heless, Blieberger, Hauke: <b>kkStB-Reisezugwagen, Fernverkehrswagen der Gruppe Ib, Teil I</b><br>ISBN 978-3-903177-15-4  | € 59,-  |
| 9     | Zwickl, Hauke: <b>GySEV – Die Raaberbahn, Teil 2</b><br>ISBN 978-3-903177-27-7  | n.E.    | 36    | Heless, Blieberger, Hauke: <b>kkStB-Reisezugwagen, Die Lokalbahnwagen der Baugruppen Ib, Ic und Ie</b> , ISBN 978-3-903177-26-0   | € 59,-  |
| 10    | Blieberger: <b>kkStB Tender+Wasserwagen</b><br>ISBN 978-3-9503304-1-0   | vergr.  | 37    | Duschek: <b>Eisenbahnen im Königreich Galizien und Lodomerien – Zu Besuch bei den Bahngesellschaften und Strecken des habsburgischen Kronlandes</b> , ISBN: 978-3-903177-30-7 | n.E.    |
| 11    | Stanfel: <b>Ybbstalbahn</b><br>ISBN 978-3-9503304-4-1   | € 48,90 | 38    | Blieberger, Meyer, Pospichal: <b>Schmalspurig durch Alt-Österreich</b><br>ISBN 978-3-903177-38-3  | € 65,-  |
| 12    | Čihák: <b>Straßenbahn und Trolleybus in Sarajevo</b><br>ISBN 978-3-9503304-2-7  | € 34,90 | 39    | Katzenbeisser, Kramer: <b>Eisenbahn-Signale in Österreich – Von der Pechpfanne zur Führerstandssignalisierung</b> , ISBN 978-3-903177-41-3                                    | 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,-  | 40    | Blieberger, Pospichal: <b>Triebfahrzeuge der StEG – k.k. privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft</b> , ISBN 978-3-903177-42-0                   | € 59,-  |
| 14    | Wallisch-Pertl (Hrsg.): <b>Selection – Eisenbahngeschichte(n)</b><br>ISBN 978-3-9503304-7-2   | € 29,90 | 41    | Karner: <b>Die Triebfahrzeugreihe 2043 der ÖBB – Strukturwechsel in Technik und Betrieb</b><br>ISBN 978-3-903177-08-6   | 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 | 42    | Beier, et al.: <b>Elektrolokomotiven der ÖBB, Teil 1: Reihen 1010 bis 1144.200</b><br>ISBN 978-3-903177-47-5  | n.E.    |
|       | <b>Band 2</b> , Reihen 42 bis 55, ISBN 978-3-9503921-1-1  | € 48,90 | 43    | Beier, et al.: <b>Elektrolokomotiven der ÖBB, Teil 2: Reihen 1045 bis 1099</b><br>ISBN 978-3-903177-49-9  | n.E.    |
|       | <b>Band 3</b> , Reihen von 56 bis 659 und Reihen 64 bis 78, ISBN 978-3-9503921-7-3  | € 48,90 | 44    | Beier, et al.: <b>Diesellokomotiven der ÖBB</b><br>ISBN 978-3-903177-50-5   | n.E.    |
|       | <b>Band 4</b> , Reihen 86 bis 93, ISBN 978-3-903177-02-4  | € 48,90 | 45    | Beier, et al.: <b>Triebwagen der ÖBB</b><br>ISBN 978-3-903177-51-2  | n.E.    |
|       | <b>Band 5</b> , Reihen 94 aufwärts, ISBN 978-3-903177-12-3  | € 48,90 | 46    | Blieberger, Siegl: <b>ÖBB – Steuerwagen und Beiwagen</b><br>ISBN 978-3-903177-45-1  | n.E.    |
| 20    | Harák: <b>Straßenbahnen der k.u.k. Donaumonarchie: Tramway- und Trolleybusbetriebe in Österreich-Ungarn</b> , ISBN 978-3-9503304-9-6          | vergr.  | 47    | Blieberger, Pospichal: <b>Triebfahrzeuge der Südbahngesellschaft</b><br>ISBN 978-3-903177-59-8  | € 79,-  |
| 21    | Peinhopf: <b>Eisenbahnen in Istrien – einst und heute</b><br>ISBN 978-3-9503921-8-0   | vergr.  | 48    | Blieberger, Pospichal: <b>Fahrbetriebsmittel der k.k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn</b><br>ISBN 978-3-903177-65-9   | n.E.    |
| 22    | Hauke: <b>Donaudampfschiffahrt, Band 1:</b> Von Regensburg zum Schwarzen Meer<br>ISBN 978-3-9503921-9-7                                       | € 39,90 | 49    | Heless, Blieberger: <b>Reisezugwagen, Wagengruppe If bei kkStB &amp; BBÖ und Nachfolgebauarten</b> , ISBN 978-3-903177-53-6   | € 59,-  |
| 23    | Hauke: <b>Donaudampfschiffahrt, Band 2:</b> Schiffe und Kähne der Donaureedereien<br>ISBN 978-3-903177-00-0                                   | € 39,90 |       | Heless, Blieberger, Siegl: <b>die ÖBB-Spantenwagen</b><br>ISBN 978-3-903177-62-8  | n.E.    |
| 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><br>ISBN 978-3-9503921-0-4  | vergr.  |       |   |         |
| 26    | Heless, Blieberger, Hauke: <b>kkStB-Reisezugwagen Wagengruppe Ia, Teil 2</b><br>ISBN 978-3-903177-01-7  | vergr.  |       |   |         |

|     |  |         |     |  |         |
|-----|--|---------|-----|--|---------|
| B1  | Kettler: <b>Dieseltriebwagen der ÖBB</b><br>ISBN 978-3-9502648-7-6   | vergr.  | B24 | Gerstner: <b>Schnappschüsse eines Fahrdienstleiters</b><br>ISBN 978-3-903177-46-8  | vergr.  |
| B2  | Meyer, Pospichal: <b>Zahnradbahnlokomotiven aus Floridsdorf</b><br>ISBN 978-3-9503304-0-3                                      | € 24,90 | B25 | Pospichal, Luft: <b>Die Type G<sub>3</sub> der Wiener Verkehrsbetriebe – 1953 bis 1965</b><br>ISBN 978-3-903177-48-2             | € 34,90 |
| B3  | Kettler: <b>Elektrotriebwagen der ÖBB</b><br>ISBN 978-3-9503304-3-4  | € 27,90 | B26 | Koller: <b>Nonstalbahn Ferrovia Trento – Malè – Mezzana (FTM)</b><br>ISBN 978-3-903177-54-3                                      | € 34,90 |
| B4  | Bijelić, Halambek, Sirovica: <b>Straßenbahn Zagreb</b><br>ISBN 978-3-9503921-3-5   | € 27,90 | B27 | Pospichal, Siegl: <b>Die Type E<sub>1</sub> der Wiener Verkehrsbetriebe</b><br>ISBN 978-3-903177-52-9                            | vergr.  |
| B5  | Pospichal, Blieberger: <b>Auf den Spuren von Franz Kraus: Tirol 1959–1963</b><br>ISBN 978-3-9503921-4-2                        | € 24,90 | B28 | Kettler, Blieberger, Pospichal: <b>Diesellokomotiven der ÖBB I</b><br>ISBN 978-3-903177-56-7                                     | € 42,–  |
| B6  | Pospichal: <b>Auf den Spuren von Franz Kraus: Wiener Straßenbahn um 1950</b><br>ISBN 978-3-903177-04-8                         | € 29,90 | B29 | Weininger: <b>Erinnerungen eines Fahrdienstleiters – Mittelformatfotografie von 1969 bis 1978</b><br>ISBN 978-3-903177-57-4      | € 37,90 |
| B7  | Peinhopf: <b>Eisenbahn – Impressionen aus Istrien</b><br>ISBN 978-3-903177-05-5  | vergr.  | B30 | Blieberger, Pospichal: <b>Auf den Spuren von Franz Kraus – Die ÖBB-Reihen 42, 50, 52 und 152</b><br>ISBN 978-3-903177-58-1       | € 34,90 |
| B8  | Hardmeier: <b>Stern &amp; Hafferl-Bahnen 1976–1992 – Fotozeitreisen mit Werner Hardmeier</b><br>ISBN 978-3-903177-13-0         | vergr.  | B31 | Pospichal: <b>Die Type H<sub>1</sub> und H<sub>2</sub> der Wiener Verkehrsbetriebe – 1951 bis 1967</b><br>ISBN 978-3-903177-61-1 | € 37,90 |
| B9  | Hardmeier: <b>Schmalspur-Güterverkehr in Österreich ab 1977 – Fotozeitreisen mit Werner Hardmeier</b> , ISBN 978-3-903177-16-1 | vergr.  | B32 | Siegl: <b>Rund um Selzthal</b><br>ISBN 978-3-903177-60-4   | vergr.  |
| B10 | Zwickl: <b>Bahnen im Osten Österreichs 1963–1986 – Fotozeitreisen mit Karl Wildberger</b><br>ISBN 978-3-903177-17-8            | € 34,90 | B33 | Blieberger, Pospichal: <b>Auf den Spuren von Franz Kraus – Die ÖBB-Reihe 77</b><br>ISBN 978-3-903177-63-5                        | € 42,–  |
| 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 | B34 | Duschek, Koller: <b>Straßenbahn Lemberg</b><br>ISBN 978-3-903177-64-2  | € 42,–  |
| B12 | Luft: <b>Semmeringbahn 1953–1959</b><br>ISBN 978-3-903177-23-9   | vergr.  | B35 | Pospichal: <b>Die Type K der Wiener Verkehrsbetriebe – 1952 bis 1972</b><br>ISBN 978-3-903177-67-3                               | € 42,–  |
| B13 | Hauke: <b>Auf den Spuren von Andreas Schreyer – Moderne Zeiten</b><br>ISBN 978-3-903177-25-3                                   | € 32,90 | B36 | Blieberger: <b>Bahnen im Südwesten Niederösterreichs – 1964 bis 1979</b><br>ISBN 978-3-903177-66-6                               | € 39,–  |
| B14 | Kettler, Siegl: <b>Ybbstalbahn – Eine Fotozeitreise</b><br>ISBN 978-3-903177-24-6  | € 34,90 | B37 | Pospichal: <b>Bahndienstwagen – Band 2</b><br>ISBN 978-3-903177-68-0   | € 39,–  |
| B15 | Dorner: <b>Bahnen im Waldviertel 1964–1987 – Fotozeitreisen mit Karl Wildberger</b><br>ISBN 978-3-903177-29-1                  | vergr.  | B38 | Binder, Rabanser: <b>Die ÖBB-Reihen 1044 und 1144: 1974 bis 2024</b><br>ISBN 978-3-903177-69-7                                   | € 39,–  |
| B16 | Blieberger, Pospichal: <b>Auf den Spuren von Franz Kraus – Auf Wiener Bahnhöfen</b><br>ISBN 978-3-903177-28-4                  | € 34,90 |     |  |         |
| B17 | Pospichal, Luft: <b>Die Type G der Wiener Verkehrsbetriebe – 1952 bis 1961</b><br>ISBN 978-3-903177-32-1                       | € 34,90 |     |  |         |
| B18 | Kettler, Pospichal, Blieberger: <b>ÖBB-Reihe 86</b><br>ISBN 978-3-903177-33-8  | € 34,90 |     |  |         |
| B19 | Bauer: <b>Linie 2 – die Grazer Ringlinie</b><br>ISBN 978-3-903177-36-9   | vergr.  |     |  |         |
| B20 | Kofler: <b>Südbahn-Heizhaus – Vom Bahnbau in Lienz 1869/71 bis zur Gegenwart</b><br>ISBN 978-3-903177-37-6                     | vergr.  |     |  |         |
| B21 | Kettler, Blieberger, Pospichal: <b>ÖBB-Reihe 95</b><br>ISBN 978-3-903177-39-0  | vergr.  |     |  |         |
| B22 | Kettler, Blieberger, Pospichal: <b>Elektrolokomotiven der ÖBB I</b><br>ISBN 978-3-903177-40-6                                  | vergr.  |     |  |         |
| B23 | Pospichal, Luft: <b>Die Type G<sub>2</sub> der Wiener Verkehrsbetriebe – 1953 bis 1965</b><br>ISBN 978-3-903177-43-7           | € 34,90 |     |  |         |

|           |  |         |
|-----------|--|---------|
| 11<br>DVD | Stanfel: Ybbstalbahn – DVD<br>ISBN 978-3-9503921-2-8   | € 19,90 |
| 13<br>DVD | Tóth, Villányi, Kirchner: <i>Die Lokomotivfabriken des Georg Sigl in Wien und Wiener Neustadt</i> – DVD, ISBN 978-3-9503921-6-6    | € 19,90 |
| 25<br>DVD | Heless, Blieberger, Hauke: <i>kkStB-Reisezugwagen Wagengruppe Ia, Teil 1</i> – DVD<br>ISBN 978-3-9503921-5-9                       | vergr.  |
| 26<br>DVD | Heless, Blieberger, Hauke: <i>kkStB-Reisezugwagen Wagengruppe Ia, Teil 2</i> – DVD<br>ISBN 978-3-903177-06-2                       | vergr.  |
| 34<br>DVD | Heless, Blieberger, Hauke: <i>kkStB-Reisezugwagen, Fernverkehrswagen der Gruppe Ib, Teil 1</i> – DVD, ISBN 978-3-903177-20-8       | vergr.  |
| 35<br>DVD | Heless, Blieberger, Hauke: <i>kkStB-Reisezugwagen, Die Lokbahnwagen der Baugruppen Ib, Ic und Ie</i> – DVD, ISBN 978-3-903177-34-5 | € 19,90 |
| 48<br>DVD | Heless, Blieberger: <i>Reisezugwagen, Wagengruppe If bei kkStB &amp; BBÖ und Nachfolgebauarten</i> – DVD, ISBN 978-3-903177-55-0   | € 19,90 |
| DVD       | Strach (Red.): <i>Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie</i><br>ISBN 978-3-903177-10-9                            | vergr.  |
| DVD       | Röll (Hrsg.): <i>Enzyklopädie des Eisenbahnwesens</i><br>ISBN 978-3-9502648-2-1  | vergr.  |

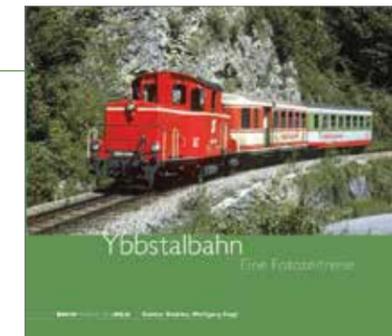
Bestellungen im Webshop des Verlags unter  
**www.bahnmedien.at**  
 versandkostenfrei in Österreich und prompte Lieferung  
 oder beim Buchhändler Ihres Vertrauens



**Achtung:** Interessenten aus Deutschland erhalten unsere Bücher bei der Buchhandlung ihres Vertrauens oder unserer Generalvertretung FachBuchZentrum & Antiquariat Stiletto (www.bahnbuch.de) in 86529 Schrobenhausen. Bitte beachten Sie, dass für Deutschland andere Preise gelten.

### 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.

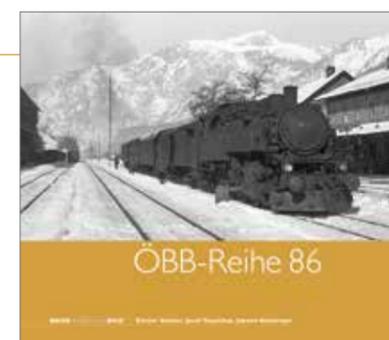


### Auf den Spuren von Franz Kraus: Auf Wiener Bahnhöfen

**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.

### 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.



### ÖBB-Reihe 86

Die Deutsche Reichsbahn versuchte ab 1925, den Bestand an Nebenbahnlokomotiven zu vereinheitlichen. Im Zuge dieses Vorhabens entstand die formschöne l'DI'-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.

### 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.



B23



### 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.

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.

B25

### Nonstalbahn Ferrovio Trento – Malè – Mezzana (FTM)

Die in der norditalienische Provinz Trentino gelegene Schmalspurbahn Trento/Trient – Malè – Mezzana (auf Deutsch auch Nonstalbahn genannt) hat im Gegensatz zu vielen anderen Schmalspurbahnen Italiens eine bemerkenswert positive Entwicklung hinter sich, die auch heute noch weiter anhält. Sie wurde noch in der Zeit der österreichisch-ungarischen Monarchie 1909 als elektrische Lokalbahn mit dem Charakter einer Überlandstraßenbahn eröffnet. Nach schweren Beschädigungen während des Zweiten Weltkrieges wurde sie nicht – wie viele andere Bahnstrecken auch – eingestellt, sondern im Gegenteil mit wesentlichen Verbesserungen wieder aufgebaut. 1964 wurden die Fahrzeuge aus der Anfangszeit durch neue Triebwagen ersetzt. Die Modernisierung der Bahn wurde dann auch in den folgenden Jahrzehnten fortgeführt. Seit 2016 fährt die FTM nun bis Mezzana, eine weitere Verlängerung ist in Planung.



B26

### Diesellokomotiven der ÖBB I

Dieser Bildband versammelt die ÖBB-Streckendiesellokomotiven der Reihen 2016, 2020, 2041, 2043, 2043.5, 2143, 2045, 2048 und 2050. Neben einer technisch fundierten Einleitung über die Entstehungsgeschichte der Triebfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in Österreich von Günter Kettler werden die einzelnen ÖBB-Reihen durch Typenskizzen von Erwin Hauke und zahlreichen Fotos von renommierten Eisenbahnfotografen vorgestellt. Der Leser kann die wesentlichen Umgestaltungen, welche die Fahrzeuge im Laufe ihres Einsatzzeitraumes erfahren haben, nachvollziehen.



B28



### Erinnerungen eines Fahrdienstleiters – Mittelformatfotografie von 1969 bis 1978

Michael Weininger, unter anderem bekannt für die Bildbearbeitung bei bahnmedien.at, war und ist auch immer mit seiner Kamera unterwegs, um Interessantes festzuhalten. In den Jahren 1969 bis 1978 hat er viele Aufnahmen mit einer Mittelformatkamera angefertigt, von der in diesem Bildband eine Auswahl präsentiert wird. Das Thema bilden zum Großteil Eisenbahnfotos. Aber auch einige Sujets neben dem Schienenstrang lassen die damalige, noch vom Dampfbetrieb geprägte Zeit wiedererstehen.

B29

### Auf den Spuren von Franz Kraus – Die ÖBB-Reihen 42, 50, 52 und 152

Franz Kraus hat in der zu Ende gehenden Dampflokezeit auch die damals noch allgegenwärtigen, relativ neuen Güterzug-Lokomotiven der Reihen 42, 50, 52 und 152 fotografiert. Von anderen Fotografen, die sich auf die alten österreichischen Dampfloks konzentrierten, deswegen befragt, tat er den legendären Ausspruch: „Es werden Zeiten kommen, da werden Sie den 52ern nachlaufen!“

Da er auch bei diesen Triebfahrzeugen auf den Auslöser gedrückt hat, existieren mehr als 1000 Aufnahmen dieser Loktypen. Einen kleinen Ausschnitt aus dem Archiv wollen wir hier publizieren. Es wurden nur bisher unveröffentlichte Fotos in die Auswahl aufgenommen.



B30



### Die Typen H<sub>1</sub> und H<sub>2</sub> der Wiener Verkehrsbetriebe – 1951 bis 1967

Nur ein Jahr nach Ablieferung der Triebwagen der Type G<sub>3</sub> erfolgte die Inbetriebnahme von 130 weiteren Wagen, und zwar der Fahrzeuge der Type H, die in Graz und Simmering gebaut wurden. Sie hatten bereits geschlossene Plattformen und verbesserte elektrische Einrichtungen. 1910 und 1911 wurden die Wagen mit den Nummern 2151 bis 2280 in Betrieb genommen.

B31

## Auf den Spuren von Franz Kraus: Die ÖBB-Reihe 77

Die österreichische Südbahngesellschaft beschaffte als Nachfolgerin der Serie 229 die Serie 629, von der sie 15 Exemplare in Dienst stellte. Durch die guten Ergebnisse bewogen, übernahm Karl Gölsdorf die Konstruktion fast unverändert für die kkStB. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs reichten die ÖBB die verbliebenen Maschinen unter Beibehaltung der DRB-Baureihenbezeichnung als Reihe 77 in ihren Bestand ein. Sie wurden erst in den 1970er Jahren ausgemustert. Einige Loks sind bis heute betriebsfähig erhalten geblieben. Franz Kraus konnte alle 77er der ÖBB ablichten. Einen kleinen Ausschnitt aus seinem Schaffen geben wir in diesem Bildband wieder.



## Bahnen im Südwesten Niederösterreichs – 1964 bis 1979

Karl Wildberger, geboren in Gutenstein, wohnhaft in Berndorf, hat sein Interesse an der Eisenbahn und seine Leidenschaft am Fotografieren wenig überraschend auch in seiner unmittelbaren Umgebung ausgelebt. Daher entstanden viele seiner fotografischen Aufnahmen im Triesting- und Piestingtal sowie entlang der Schneebergbahn. In diesem Band begleiten wir Karl Wildberger bei seinen Ausflügen entlang der Bahn im Triestingtal von Leobersdorf bis zur Wasserscheide am Gerichtsberg. Die Bahn ins Piestingtal wird in ihrer vollen damaligen Länge von Leobersdorf bis Gutenstein dokumentiert, die Schneebergbahn von Leobersdorf über Steinabrückl bis Puchberg am Schneeberg.



B33

B36

B34



## Straßenbahn Lemberg

Die altösterreichische Stadt **Lemberg** gehörte bis 1918 als Landeshauptstadt von Galizien zur Donaumonarchie und war deren viertgrößte Stadt. Nach einer sehr wechselvollen Geschichte im 20. Jahrhundert heißt die Stadt heute L'viv (Львів) und liegt im Westen der unabhängigen Ukraine. Ab 1880 verkehrte als erstes leistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel eine normalspurige Pferdetramway. Verkehrsgeschichtlich ist besonders bemerkenswert, dass in Lemberg dann bereits ab 1894 – also drei Jahre früher als in Wien – eine elektrische Straßenbahn (in Meterspur) fuhr.



## Bahndienstwagen Band 2

Bahndienstwagen – ein Begriff, der bei vielen Bahnbegeisterten Neugierde hervorruft. Interessante, oft alte, teilweise sogar schon desolade Wagen, meist auf Nebengleisen stehend, werfen Fragen auf, woher sie stammen und welches Schicksal sie wohl schon hinter sich haben. Wohnwagen, Werkstättenwagen, Gerätewagen, Mannschaftswagen entstanden zumeist aus nicht mehr benötigten Personenwagen, die man für die neuen Aufgaben entsprechend umbaute. Aber auch Güterwagen fanden als Bahndienstwagen Verwendung, z. B. als Schotterwagen, Schienentransportwagen, Schwellenwagen, Dienstgutwagen, Schlackenwagen, Kehrriechwagen.

B37

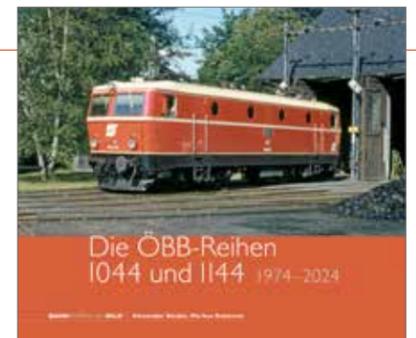
## Die Type K der Wiener Verkehrsbetriebe – 1951 bis 1967

Von 1912 bis 1914 wurden 263 Wagen der Type K geliefert. Die Wagenkasten der Type K unterschieden sich kaum von jenen der Type H, jedoch wurden statt des Laternendaches Ventilationsklappen über den Seitenwandfenstern eingebaut, was zu einem stark veränderten Aussehen führte. Bis zu ihrer Ausmusterung erhielten die Wagen der Type K noch eine Reihe von Verbesserungen wie gummigerahmte Stirnwandfenster aus Sicherheitsglas und Schienenbremsen. Die Type K wurde auf nahezu allen Wiener Linien eingesetzt.



## Die ÖBB-Reihen 1044 und 1144

bahnmedien.at konnte zwei Autoren der bekannten, im EK-Verlag erschienenen Monografie über die ÖBB-Reihe 1044 gewinnen, anlässlich des 50-jährigen Bestehens der Lok-Reihe einen Bildband zu gestalten. Das vielfältige Erscheinungsbild der Lokomotiven wird über die letzten 50 Jahre bei ihren Einsätzen auf zahlreichen Strecken und mit unterschiedlichen Zugsgattungen dokumentiert.



B35

B38

## 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. Der Verlag 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: 2025**



## 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.

Der **Erscheinungstermin** steht noch nicht fest.



## 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 Einzelnummerverzeichnisse). Die originalen Typenskizzen wurden einem aufwändigen Restaurierungsprozess unterzogen.

**Erscheinungstermin: 2025**

## Eisenbahn-Signale in Österreich

Signale sind bis heute für einen sicheren Bahnbetrieb unerlässlich. In den Anfangsjahren der Eisenbahn wurden sie oft mit sehr einfachen Mitteln – wie Fahnen, Scheiben, Pechfackeln oder Laternen – abgegeben. Die aus dem Bahnbetrieb kommenden Anforderungen forderten aber bald den Erfindergeist heraus und beflügelten so den technischen Fortschritt. Komplexe mechanisch oder elektrisch betätigte Signalvorrichtungen lösten die einfachen Signalmittel ab. Der Einsatz von Starkstrom ermöglichte schließlich effizientere und zuverlässigere technische Lösungen. Lichtsignale ersetzten die aufwändigen mechanischen Signalkonstruktionen. Hundert Jahre später erfolgt dank der Digitalisierung die Übermittlung von Aufträgen an das Lokomotivpersonal direkt über Anzeigen in den Führerständen. Dieses Buch zeichnet die Geschichte des Signalwesens in Österreich von den Anfängen bis heute nach.

**Erscheinungstermin: 2025**



### Eisenbahn-Signale in Österreich

Von der Pechfackel zur Führerstands-Signalisierung

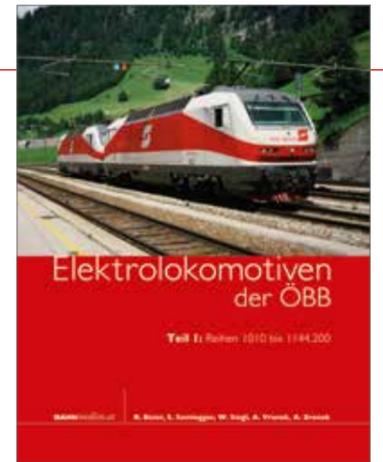
Stefan Katzenbissler, Helmut Kramer

## Elektrolokomotiven der ÖBB, Teil I: 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.

**Erscheinungstermin: 2025**



### Elektrolokomotiven der ÖBB

Teil I: Reihen 1010 bis 1144.200

Stefan Katzenbissler, Helmut Kramer



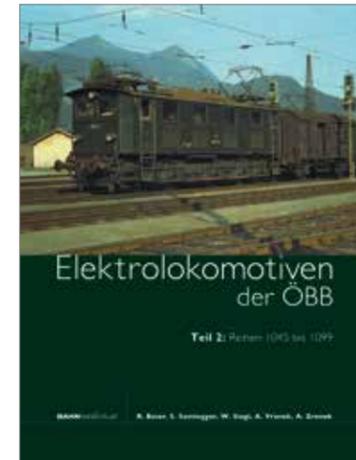
## Die Triebfahrzeugreihe 2043 der ÖBB

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: 2025**



### Elektrolokomotiven der ÖBB

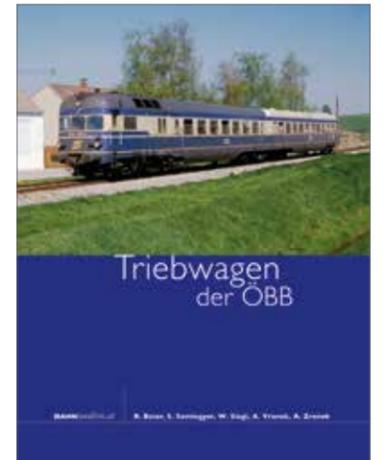
Teil 2: Reihen 1060 bis 1099

Stefan Katzenbissler, Helmut Kramer



### Diesellokomotiven der ÖBB

Stefan Katzenbissler, Helmut Kramer



### Triebwagen der ÖBB

Stefan Katzenbissler, Helmut Kramer

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 abgelöst wurden.

Der **Erscheinungstermin** steht noch nicht fest.



Am 9.1.2002 nahm Wolfgang Siegl die ÖBB 1044 120 mit dem IC 512 bei Niederoeblarn auf (Archiv bahnmedien.at).

Mehr im Bildband B38: Die ÖBB-Reihen 1044 und 1144



## Fahrbetriebsmittel der k.k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn

Die erste Teilstrecke der **Kaiserin Elisabeth-Bahn (KEB)** wurde am 15.12.1858 von Wien nach Linz eröffnet. Schließlich konnte man mit ihren Zügen unter anderen Salzburg, Passau, Bischofshofen, Wörgl und Selzthal erreichen. Die am 24.6.1884 verstaatlichte Bahn gehörte zu den ersten Bahngesellschaften, die in das Eigentum des Staates übergingen, und bildete den Grundstock des kkStB-Netzes. Dieser Band behandelt die KEB-Fahrzeuge – Lokomotiven, Tender, Personen- und Güterwagen.

Der **Erscheinungstermin** steht noch nicht fest.

## Die ÖBB-Spantenwagen

Keine Wagentype wurde bei bahnmedien.at so oft nachgefragt wie die ÖBB-Spantenwagen.

Nun kommen wir den Leserwünschen nach und widmen dieser in der Nachkriegszeit allgegenwärtigen Umbauwagentype einen Band. Ein ganzer Band ist notwendig, hat eine erste Sichtung doch ergeben, dass ca. 150 unterschiedliche Bauarten zu besprechen sind. Eine einfache Typisierung nach Anzahl der Fensterachsen und Plattformen (offen, geschlossen) greift zu kurz.

**Erscheinungstermin: 2025**



# BAHNmedien.at

Bestellungen im Webshop des Verlags unter  
**www.bahnmedien.at**  
versandkostenfrei in Österreich und prompte Lieferung  
oder beim Buchhändler Ihres Vertrauens



**BAHN***medien.at*

Bestellungen im Webshop des Verlags unter  
**www.bahnmedien.at**  
versandkostenfrei in Österreich und prompte Lieferung  
oder beim Buchhändler Ihres Vertrauens

