

Österreichische Bergwerkslok Neuzugang in Rügland

Ein Kohlen-Koloss für das Feldbahn-Museum

Bislang schwerstes Exponat – Bald grünes Licht für Gleisbau?

RÜGLAND (wg) – Neuzugang im Rügländer Feldbahnmuseum: Mit einer zwölft Tonnen schweren, 100 PS starken Grubenlok aus Oberösterreich hat der Verein sein bislang mit Abstand schwerstes und zugkräftigstes Exponat bekommen. Bis 1995 war die im Jahr 1963 gebaute Maschine im Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerk im Einsatz, wo sie Schwerarbeit leistete. „Hunte“ genannte Förderwagen – jeder rund eineinhalb Tonnen schwer. Nun wartet die technisch gut erhaltene Lok auf ihre Restauration.

Nur fünf Stück des Typs G100Z baute die Ruhrthaler Maschinenfabrik – alle ausschließlich für das österreichische Kohlenwerk. Die nun nach Rügland transportierte Lok, die Vereinsmitglied Harald Tenner erworben hat, beförderte schwere Braunkohlezüge aus den Untertage-Hauptstrecken Schmitzberg und Hinterschlagen zum Brechwerk nach Buchleithen.

„Ich habe mit dem Steiger, der die Lok fuhr, gesprochen“, berichtet Vereinsvorsitzender Jürgen Weninger. „Er hat erzählt, der Rekord habe bei einem Zug mit 168 Hunten gelegen.“ Angetrieben wird der fast 50 Jahre alte Feldbahn-Oldtimer von einem auch als Schiffsdiesel verwendeten Vierzylindermotor von Daimler-Benz, Typ M204B.

Der Kohlen-Koloss aus Österreich machte sich nicht allein auf die Reise



Tradition: Bergmannsgruß auf der Grubenlok.

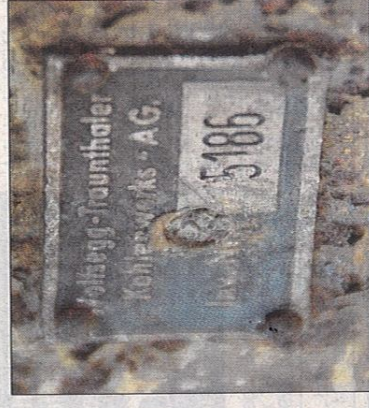
sollen zügig die Pläne eingereicht werden, die für eine Genehmigung der geplanten Strecke im Talgrund nötig sind. Die wesentlichen Hürden für den behördlichen Segen seien inzwischen genommen, berichtet der Vereinsvorsitzende. Schon bald könnten also die Signale für den Gleisbau auf Grün stehen.

nach Franken, die ein Mitglied des Feldbahnmuseums 500 in Nürnberg finanzierte. Quasi als „Beifang“, so Weninger, wurden zwei Akku-Loks, also elektrisch angetriebene Zugfahrzeuge, mitgebracht. Eine dient dem Rügländer Verein als Tauschobjekt, denn sie passt nicht so recht ins eigene Portfolio. Die andere haben die Nürnbergerg bereits gegen eine kleine Diesellok getauscht: nach Holland.

Im vergleichsweise Lokschuppen im Tal des Mettlaachbaches am östlichen Ortsrand von Rügland wird es inzwischen eng. Puffer an Puffer parken dort die unterschiedlichsten Loks – die einen noch in erbärmlichem Zustand, andere bereits technisch und optisch fit für den Schienenverkehr. Allein, es fehlt an Geleisen. Die türen sich zwar auf dem Vereingelände: aber sind bislang nur wenige Meter. Doch auch das soll sich nach Weningers Willen bald ändern. Nach den Sommerferien



Fahrbereit: Dieses Schmuckstück ist eine der bereits restaurierten Loks des Rügländer Feldbahnvereins. Mangels Schienenstrecke fehlt ihr momentan noch der Auslauf.



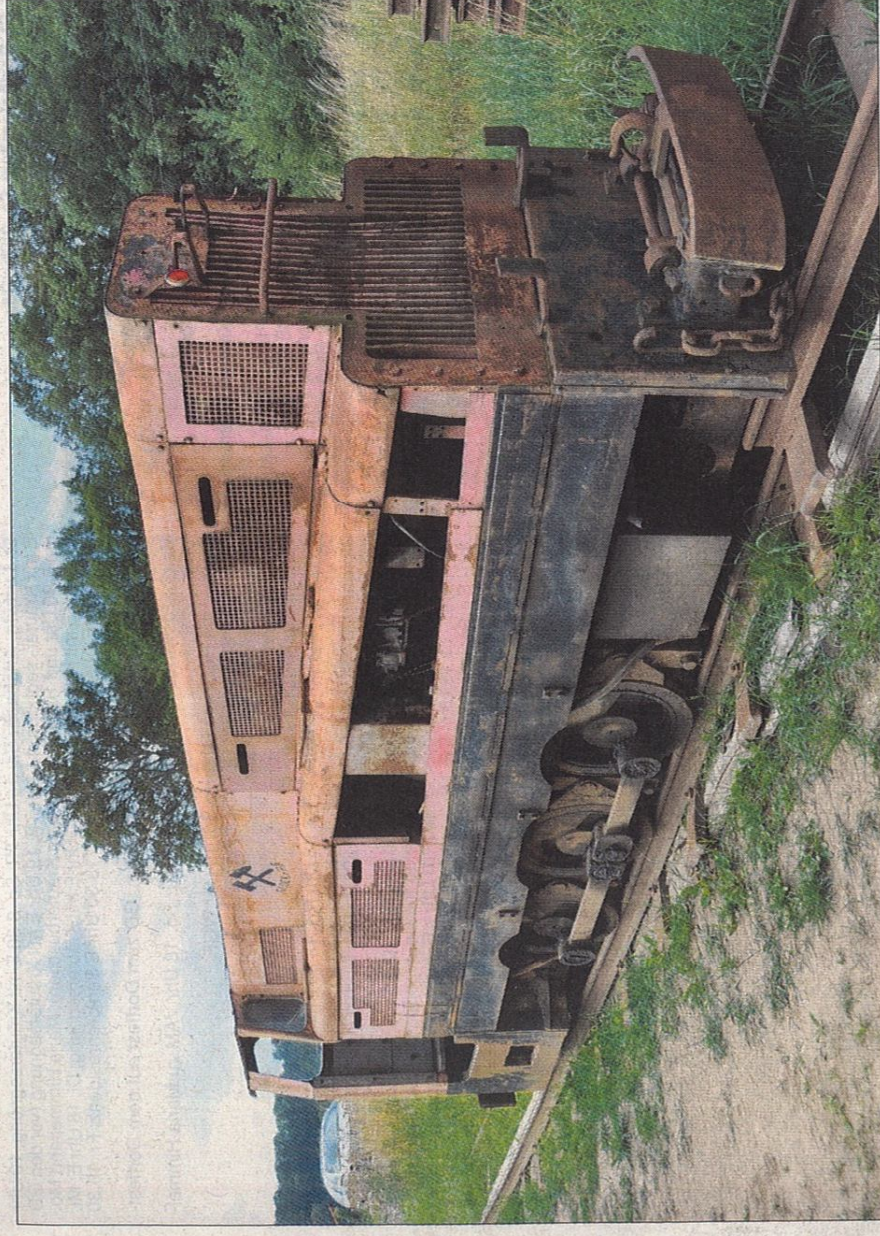
Nur echt mit diesem Zeichen: Die Original-Insidentarnummer der Wolfssegger Traunthaler Kohlenwerks-AG.



Konzentration im Führerstand: Vereinsvorsitzender Jürgen Weninger.



Endstation: Wiese. Noch sind im Umfeld des Rügländer Lokschuppens nur wenige Meter Gleis verlegt.



Auch wenn es auf den ersten Blick nicht danach aussieht: Die neue Lokomotive im Rügländer Feldbahnmuseum ist aus Sicht der Sammler gut erhalten. Rund zwölf Tonnen bringt der Koloss aus Österreich auf die Waage.



Alteisen? Nein. Gleisbaumaterial! An Schienen fehlt es dem Verein nicht, aber an der Genehmigung für die Feldbahnstrecke. Sie soll demnächst beantragt werden.