

Gütertransport

Für den Güterverkehr wurden in den ersten Jahren des Elektrobetriebes die beiden kräftigen Triebwagen herangezogen. Mit 200 kW elektrischer Leistung waren sie imstande, bis Bachmanning 110 t und bis Haag am Hausruck 80 t Anhängelast zu befördern. Die fortschreitende Umstellung des allgemeinen Güterwagenparks auf Druckluftbremsen erforderte komplizierte betriebliche Maßnahmen und die Mitführung von Bremsern, um längere Güterzüge mit den vakuumgebremsten Triebwagen befördern zu können. Daher beschaffte Stern & Hafferl die vierachsige Lokomotive E 52.01 (Baujahr 1915, ab 1943 E 20 001). Sie stammte von der aufgelassenen k. u. k. Munitionsfabrik in Wöllersdorf, wurde in der „Vereinigten Gesellschaftswerkstätte“ von Stern & Hafferl in Gmunden für die Lokbahnverhältnisse umgebaut und kam ab 1939 im Güterzugbetrieb zum Einsatz. Die E-Lok war sehr zugkräftig, aber mit 300 kW Leistung und ursprünglich nur 30 km/h Höchstgeschwindigkeit auch sehr langsam, was zum damaligen Zeitpunkt aber keine Rolle spielte. Auch nach Einführung des Gleichrichterwagenbetriebes blieb sie noch lange Zeit die Alleinherrscherin vor schwereren Güterzügen.

Besonders schwere Güterzüge aus Lambach wurden bis zum Lokbahnkilometer 7,8 befördert und dort wegen der anschließenden starken Steigung vor Bachmanning geteilt. Während der erste Teil bis in den Bahnhof Bachmanning gezogen wurde, blieb der zweite Teil – gemäß Betriebsvorschrift von einem Bremsschaffner bewacht – im km 7,8 und wurde dann mit einer so genannten Sperrfahrt abgeholt. Auf diese Weise konnten mit der Lok 20 001 Anhängelasten bis 300 t bis km 7,8 befördert werden, bis Bachmanning 190 t und bis Haag 130 t.

1933

1996

2009

Reger Betrieb im Bahnhof Haag am Hausruck



Foto: Otfried Knoll

Der Stückgutwagen wurde immer den Personenzügen beigegeben.

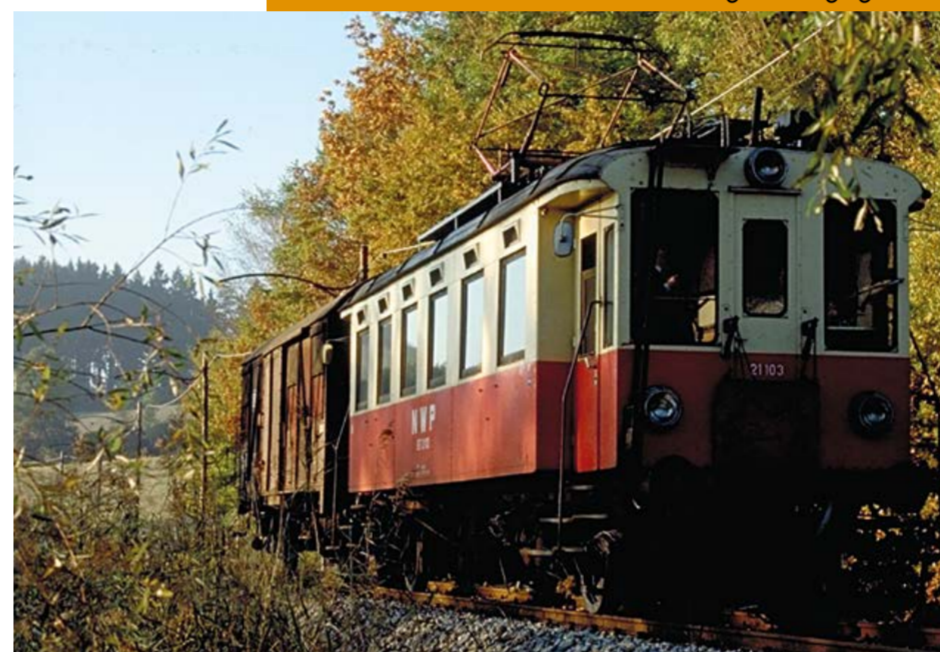


Foto: Otfried Knoll

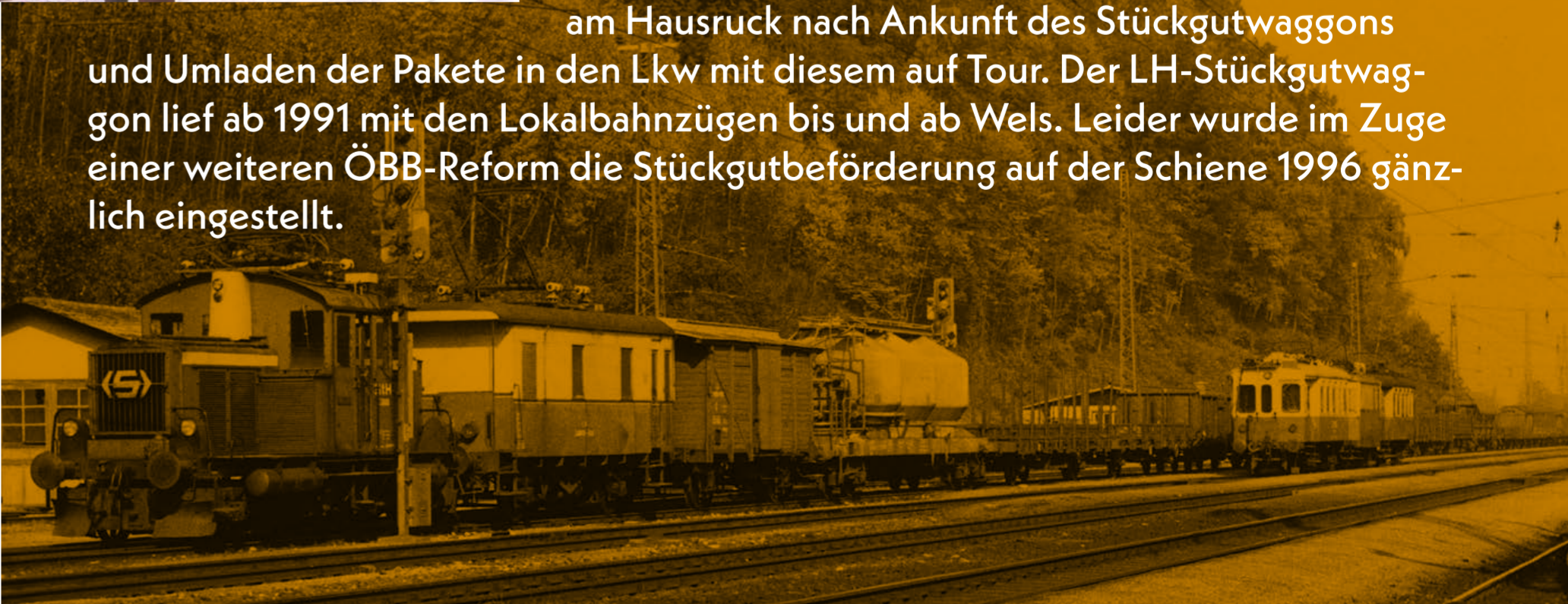
Umladen des Stückgutes Straße-Schiene im Bahnhof Gaspoltshofen.



Foto: Otfried Knoll

und Umladen der Pakete in den Lkw mit diesem auf Tour. Der LH-Stückgutwaggon lief ab 1991 mit den Lokbahnzügen bis und ab Wels. Leider wurde im Zuge einer weiteren ÖBB-Reform die Stückgutbeförderung auf der Schiene 1996 gänzlich eingestellt.

Güterzug mit der Montafoner Lok und Personenzug in Lambach. Foto: Rupert Altmann



Gütertransport

Fortschrittliche Konzepte für den Güterverkehr

In Bachmanning waren jahrzehntelang Ziegeltransporte, später Sendungen für das Mischfutterwerk und das Lagerhaus typisch. Bedienungsfahrten zur Anschlussbahn Bramac, die nach der Haltestelle Hörbach im km 12,437 von der freien Strecke abzweigte und mit starker Steigung in das Werksge- lände führte, erfolgten oftmals ab Bachmanning geschoben. In Gaspoltshofen war in erster Linie das Lagerhaus zu bedienen, in Weibern-Aistersheim das Ziegelwerk und das Lagerhaus, in Haag am Hausruck, wo sich auch eine Gleisbrückenwaage be- fand, wurden alle Arten von Gütern umgeschlagen, auch Koh- le, Holz und Tiere. In allen Bahnhöfen wurde Stückgut und Expressgut per Bahn angeliefert und versendet: Kinofilme, Kfz-Ersatzteile, Tiersamen und vieles mehr.

Personenzüge mit Güterbeförderung

Mit den neuen Zweisystemtriebwagen konnten nun deutlich kürzere Fahrzeiten auf der Westbahnstrecke erzielt werden. Deshalb wurde das so genannte PmG-Konzept eingeführt, also Personenzüge mit Güterbeförderung. Waren größere Lasten zu transportieren, wurde die Lokomotive 20 001 samt Gleichrichterwagen beigegeben. Ihre zulässige Geschwindig- keit war mit technischen Verbesserungen auf 50 km/h ange- hoben worden.

Personenzüge mit Güterbeförderung waren eine Spezialität in der rationellen Betriebsführung der Fa. Stern & Hafferl.



Foto: Otfried Knoll

Viele Jahre waren die Zementtransporte zur Firma Bramac ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor.



Foto: Karl Weigl

Die Räumung der Kiener-Deponie in Bachmanning sorgte letztmalig für enorme Transportspitzen im Güterverkehr. Es kamen dabei E-Loks mit Gleichrichterwagen und Dieselloks zum Einsatz.



Fotos: Stern und Hafferl



Transportkapazitäten

Während die Zement- und Dachziegeltransporte zur und von der Firma Bramac in Gaspoltshofen wegen Verlagerung der Produktionsstätte stetig zurück- gingen, sorgte der Abtransport der giftigen Abfälle aus der so genannten Kiener-Deponie in Bachman- ning Ende der 1990er Jahre für eine letzte Hoch- blüte des Güterverkehrs. Bis Februar 2001 wurden insgesamt 118.300 Tonnen Sondermüll mit moderner Abrollcontainer-Technologie per Lkw aus der Grube gefahren und ab dem Bahnhof Bachmanning auf der Schiene abbefördert. Um die Transportkapazität zu steigern, erwarb Stern & Hafferl von der Tegernsee- bahn die Diesellok V 20 011. Doch nach abgeschlos- sener Deponieräumung endete der Güterverkehr nahezu vollständig. Im Jahr 2008 wurden noch 463 Tonnen Güter befördert, im Jahr 2009 nur mehr zwei Waggons mit insgesamt 24 Tonnen.

