1875

1899

1901

1913

HISTORIE

Die Haager Lies und ihre Geschichte

Haager Lies

Geschichte und Bahnbau

Initiativen zum Bau einer Lokalbahn Lambach – Haag am Hausruck reichten bis in das Jahr 1875 zurück. Mehrere Trassenstudien und Vorprojekte ergaben letztlich eine Linienführung von Lambach unter Mitbenützung der Westbahn bis Neukirchen bei Lambach, dort abzweigend über Bachmanning und Gaspoltshofen nach Haag am Hausruck . Voraussetzung für die Erteilung der Konzession war, dass Ende 1899 der zweigleisige Ausbau der Westbahnstrecke bis Attnang – Puchheim vollendet werden konnte. Damit war das zweite Gleis zwischen Lambach und Neukirchen nicht mehr von der Lokalbahn zu errichten. Nun wurde der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Lambach – Haag am Hausruck, die ihren Sitz in Wien hatte, die Konzession auf 90 Jahre verliehen. Im Juni 1900 begann der Bahnbau, ausgeführt von der wiener Firma Groß & Co. Die Betriebsführung der normalspurigen, 26,3 km langen Bahn wurde den k. k. Staatsbahnen mit der Betriebsleitung Lambach übertragen. Von dort aus wurde das Personal wechselweise auf den Linien Lambach – Haag und Lambach – Gmunden Seebahnhof eingesetzt, nach Eröffnung der Vorchdorfer Bahn im Jahr 1903 auch dort. Ab der Betriebsaufnahme am 23. Juli 1901 wurden drei Zugpaare mit Personen- und Güterbeförderung angeboten. Hierfür standen zwei Dampflokomotiven der Reihe 97, zwei Personenwagen II./III. Klasse mit 36 Sitzplätzen, zwei Personenwagen III. Klasse mit 48 Sitzplätzen, ein Postwagen und mehrere gedeckte und offene Güterwagen zur Verfügung. Bei der konzessionsmäßigen Streckenhöchstgeschwindigkeit von 25 km/h betrug die Fahrzeit rund 95 Minuten.

2009

HAAGER LIES reloaded

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union
Bundesministerium Landwirtschaft, Regionen und Tourismus
LE 14-20

Aktie der LB Lambach – Haag im Wert von 200 Kronen. Archv: Otfried Knoll

Güterwagen 119 481 der k.k.StB., als Stückgut- und Fahrradwagen bis zum Ende in Betrieb.

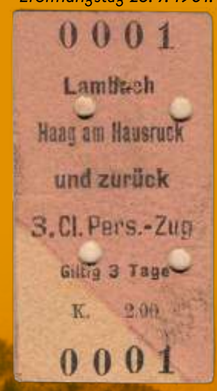
Foto: Otfried Knoll

Achslager des Wagens 119481.

Foto: Klaus Matzka

1. Fahrkarte vom Eröffnungstag 23. 7. 1901.

Archiv: Otfried Knoll



Aus Kostengründen war in der hügeligen Landschaft eine Trassierung mit viel verlorener Neigung, engen Kurvenradien bis 142 m und Steigungen bis 30‰ gewählt worden. Für einen Betrieb mit Dampflokomotiven war das ausgesprochen ungünstig. Dazu kam, dass nicht nur die Bahnhöfe Lambach, Bachmanning, Gaspoltshofen, Altenhof, Weibern und Haag am Hausruck, sondern auch die zusätzlich angelegten Haltestellen allesamt außerhalb der Ortzentren lagen. Trotzdem stiegen die Beförderungsleistungen kontinuierlich, blieben insgesamt aber auf bescheidenem Niveau: im Jahr 1913 benützten 71.453 Fahrgäste die Lokalbahn, im Frachtverkehr wurden 19.095 t Güter befördert. Da die Verlängerung von Haag am Hausruck über Pram nach Ried im Innkreis nie zu Stande kam, erreichte die Bahn die erhofften kommerziellen Ziele nicht, vielmehr verschlechterte sich die wirtschaftliche Situation der Lokalbahn AG zunehmend. So wurden bereits vor dem ersten Weltkrieg ernsthafte Überlegungen für eine Elektrifizierung der Strecke angestellt.

© Dipl.-Ing. Otfried Knoll

Haag am Hausruck mit Bahnhof, Heizhaus und gemischtem Zug, gezogen von einer Lok der Reihe 97. Archiv: Otfried Knoll

1875

1909 - 1913

1913

1930
1931 - 1932

2009

HISTORIE

Die Haager Lies und ihre Geschichte

Haager Lies

Elektrifizierung und Übernahme in den Stern & Hafferl - Betrieb

Die Firma Stern & Hafferl betrieb damals bereits erfolgreich mehrere elektrische Lokalbahnen: Gmunden Rudolfsbahnhof–Gmunden Stadtplatz , Unterach –See, Neumarkt-Kallham–Waizenkirchen –Peuerbach. Sie arbeitete 1909 ein Elektrifizierungsprojekt aus, für das dann 1912 die Offerte über die Stromversorgungs- und Leitungsanlagen sowie über die elektrischen Fahrzeuge vorlagen. Im gleichen Jahr gingen auch die von StH neu erbauten Lokalbahnen Gmunden -Vorchdorf und Linz –Eferding –Waizenkirchen in Betrieb, 1913 folgten die Lokalbahnen Ebelsberg–St. Florian und Vöcklamarkt –Attersee. Aber für die Haager Lies kam eine diesbezügliche Finanzierung nicht zustande. Der Erste Weltkrieg verhinderte schließlich weitere Umsetzungsschritte beim Elektrifizierungsprojekt und der teure Dampfbetrieb musste weitergehen.
In den schwierigen 1920er Jahren verschlechterte sich die wirtschaftliche Situation der Lokalbahn AG derart, dass sie per 1. Jänner 1930 liquidiert werden musste. Anlagen und Fahrzeuge gingen damit kostenlos in das Eigentum der Republik Österreich über und ab nun lagen die Geschicke der Bahn in den Händen der Österreichischen Bundesbahnen (damals abgekürzt mit BBÖ). Anstelle der Lokalbahn-Dampflokomotivreihen 97 und 178 kam die etwas wirtschaftlicher arbeitende Lokreihe 378 (später 93) zum Einsatz, die Fahrgeschwindigkeit konnte damit auf 35 km/h erhöht werden. Durch die Wirtschaftskrise ging die Verkehrsnachfrage jedoch stark zurück. 1932 benützten nur mehr 17.610 Fahrgäste die Lokalbahn und es wurden nur mehr 9.038 t Güter befördert. Angesichts dieser Zahlen war der aufwändige Dampfbetrieb nicht mehr zu rechtfertigen.

Ganz ähnlich war die Entwicklung auf der 1903 eröffneten Lokalbahn Lambach – Vorchdorf – Eggenberg verlaufen. Dort hatte die Firma Stern & Hafferl jedoch mit der Übernahme der Betriebsführung auf dieser ebenfalls konkursreifen Lokalbahn im Jahr 1931 beweisen können, dass ihr Elektrifizierungskonzept richtig war. Der deutlich billigere und saubere Elektrobetrieb bewirkte zusammen mit einem ausgeweiteten Fahrplan bereits im ersten Betriebsjahr markant steigende Beförderungsleistungen im Personen- und Güterverkehr. Folgerichtig erhielt Stern & Hafferl per 5. Oktober 1932 auch die Betriebsführung auf der Lokalbahn Lambach – Haag am Hausruck übertragen. Sogleich wurden, vom Bahnhofsvorplatz in Lambach ausgehend, die beiden Gleise der Westbahnstrecke mit einer einfachen Fahrleitungsanlage für 750 V Gleichstrom überspannt. Auf der eingleisigen Lokalbahnstrecke wurden Holzmasten mit Bogenauslegern aufgestellt und an Gebäuden Wandrosetten zur Querdrahtabspannung montiert. Das kleine Heizhaus in Haag am Hausruck wurde für die Aufnahme von zwei Triebwagen verlängert, die Wasserstation samt Wasserturm blieb seither unbenutzt, aber bis 1991 erhalten. Jene in Gaspoltshofen wurde allerdings aufgegeben. Noch im Winter 1932 begannen die Probefahrten mit dem Triebwagen 24 001 der Lokalbahn Lambach – Vorchdorf – Eggenberg, der noch heute vorhanden ist und 1986 in seinen Originalzustand rückversetzt worden war.

Probefahrt bei Neukirchen mit dem Vorchdorfer Triebwagen 24 001.

Archiv: Stern & Hafferl

So war es damals - und nach der mustergültigen Restaurierung des ET 24 001 im Jahr 1986 wieder.

Foto: Otfried Knoll

Der restaurierte ET 24 001 in der Remise Haag und bei Bachmanning mit dem Stückgutwagen 119 481.

Foto: Otfried Knoll

© Dipl.-Ing. Otfried Knoll

Gl eichstrom-Elektrifizierungsarbeiten bei Neukirchen.
Archiv: Stern & Hafferl

HAAGER LIES reloaded

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union
Bundesministerium Landwirtschaft, Regionen und Tourismus
LE 14-20

1875

HISTORIE

Die Haager Lies und ihre Geschichte

Haager Lies

Die Zeit bis zur Elektrifizierung der Westbahn

1933

1948
1949

Alle mit dem elektrischen Betrieb verbundenen, von der Betriebsunternehmung Stern & Hafferl getätigten Investitionen samt Fahrpark und Unterwerken gingen mit Aufnahme des elektrischen Betriebes am 8. April 1933 in das Eigentum der Österreichischen Bundesbahnen über. Stern & Hafferl hatte auch die 22 dieser Strecke zugeordneten Bediensteten zu übernehmen. Insgesamt waren die Übernahmebedingungen keineswegs zu Gunsten des neuen Betriebsführers gestaltet. Obwohl im Betriebsübereinkommen klar festgelegt, wurde die bahnparallele Bundesbahn-Kraftwagenlinie Linz – Wels – Lambach – Haag – Ried – Braunau nicht eingestellt. Ebenso wenig konnte die Tarifhoheit und die Einnahmenzuscheidung im Binnenverkehr der Gemeinschaftsstrecke Lambach – Neukirchen bei Lambach zu Gunsten der Lokalbahn durchgesetzt werden. Dennoch konnten die Beförderungszahlen mit vier täglichen Zugpaaren und - trotz Bedienung neuer Haltestellen - einer Reduktion der Fahrzeit auf rund eine Stunde schon im ersten Betriebsjahr auf 85.356 Personen und 23.345 t Güter gesteigert werden. Reichsbahnära und Nachkriegszeit bewirkten eine enorme Zunahme der Verkehrsleistungen. An den vertraglichen und verkehrlichen Verhältnissen änderte sich jedoch nichts. Von den vielen nicht verwirklichten Ausbauprojekten wurde nur jenes einer Flügelbahn von Altenhof nach Kohlgrube 1946 nochmals ernsthaft verfolgt, weil Braunkohle in der Nachkriegszeit ein wichtiger heimischer Rohstoff war. Das Projekt kam aber ebenso wenig zur Ausführung wie die sich immer mehr als fehlend erweisende Verbindung nach Ried im Innkreis.

2009

HAAGER LIES reloaded

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union
Bundesministerium Landwirtschaft, Regionen und Tourismus
LE 14-20

Gleichstromzug der Haager Lies im Bahnhof Lambach um 1938.

Archiv: Stern & Hafferl

Lokalbahnzug mit Dampf-Vorspannlok Reihe 75 im Bahnhof Lambach 1949.

Foto: Walter Kramer, Archiv Stern & Hafferl

Im Betriebsführungsvertrag von 1932 war bereits festgehalten, dass die von Stern & Hafferl errichtete Gleichstromfahrleitung über den Westbahngleisen im Hinblick auf die geplante Elektrifizierung dieser Hauptstrecke nur als Provisorium anzusehen sei.
Der Zweite Weltkrieg verzögerte zwar dieses Vorhaben, aber 1948 begann tatsächlich die Fortsetzung der Westbahn-Elektrifizierung von Attnang – Puchheim bis Linz und weiter nach Wien. Hierfür wurde das bei den ÖBB etablierte, mit der Lokalbahn aber nicht kompatible Wechselstromsystem 15 kV/16 2/3 Hz angewendet. Vertragsgemäß musste die erst 15 Jahre alte Gleichstrom-Fahrleitungsanlage zwischen Neukirchen bei Lambach und Lambach von Stern & Hafferl wieder abgetragen werden. Am 12. Mai 1949 wurde der Wechselstrombetrieb auf der Westbahnstrecke bis Linz aufgenommen. Als Zwischenlösung erhielten nun die Lokalbahnzüge in diesem Abschnitt eine Dampflok vorgespannt. Für die Fahrgäste bedeutete dies einen eklatanten Rückschritt: Die Züge konnten nun weder elektrisch beleuchtet noch beheizt werden! Immerhin benützten selbst nach dem Rückgang der Verkehrsspitzen der Nachkriegszeit (1945: 396.026 Fahrgäste, 1946: 639.679, 1947: 608.012) im Jahr 1948 noch 470.913 Fahrgäste die Lokalbahn!

© Dipl.-Ing. Otfried Knoll

Im strengen Winter 1942 bei Weinberg-Geboltskirchen.
Archiv: Stern & Hafferl

HISTORIE

Die Haager Lies und ihre Geschichte

Haager Lies

Gleichrichterwagen und Marketingoffensive in den 1980ern

Um diesen völlig unwirtschaftlichen Dampf-Elektrobetrieb zu beenden, projektierte Stern & Hafferl gemeinsam mit der Firma Elektrobau AG in Linz einen selbstfahrenden Gleichrichterwagen – eine Weltpremiere. Das grundsätzlich Neue daran war die Umformung des ÖBB-Einphasenwechselstromes niedriger Frequenz mittels Gleichrichter in einem Eisenbahnfahrzeug. Die StH-Bahnwerkstätte Vorchdorf und die Elektrobau AG lösten das Problem für die damalige Zeit vorbildlich, sodass ab 1950 mit dem EGL 25 051 (ohne eigene Bremseinrichtung) und ab 1952 mit dem zweiten, technisch schon etwas modifizierten Gleichrichterwagen EGL 25 052 (mit Vakuumbremse) alle Züge wieder elektrisch geführt werden konnten. Sie befuhren im Bahnhof Lambach fortan nurmehr die Westbahngleise. Dementsprechend wurde das Betriebsübereinkommen ÖBB – Stern & Hafferl 1951 neu abgeschlossen und lief zunächst bis 1970.

Bis zu diesem Jahr sank das Verkehrsaufkommen auf 110.799 Fahrgäste. Erst die Einführung der Schülerfreifahrt im Jahr 1971 bewirkte eine Trendumkehr: Bis 1974 stiegen die Fahrgastzahlen wieder auf 147.216, um dann nahezu ungebremst bis 1985 auf ein Minimum von 53.310 Personen zu sinken. Hierbei spielte die Konkurrenz der parallel führenden ÖBB-Buslinie speziell im Schülerverkehr eine entscheidende Rolle. Andererseits war aber auch der Marktauftritt der Lokalbahn seit der Einführung des Gleichrichterwagenbetriebes unverändert und zunehmend als nahezu archaisch zu bezeichnen, jedenfalls fernab von den Anforderungen an ein modernes Verkehrsmittel. Mit den von den ÖBB vertragsgemäß beigestellten Oberbaumaterialien konnte gerade die Betriebssicherheit der Strecke aufrecht erhalten werden, aber für nachhaltig wirksame Investitionen fehlte jegliche Finanzierung. Mit fünf Personenzugpaaren gab es zwei Triebwagenumläufe, dazu kam ein Lastzugpaar für den nicht unerheblichen Güterverkehr, der durch die Lagerhäuser, das Mischfutterwerk in Bachmanning und ab 1980 durch Zementtransporte für das Bramac-Dachziegelwerk bei Gaspoltshofen bestimmt war.

Nach dem legendären Bischofszug 1984 setzten seitens Stern & Hafferl umfangreiche Marketingmaßnahmen ein, um die Haager Lies bekannter zu machen und damit auch die politische Unterstützung für deren Modernisierung zu forcieren. Triebwagen und Gleichrichterwagen wurden 1985 in den gefälligeren Farben rot-creme lackiert und rote Polsterauflagen auf die Holzlattensitze aufgelegt. Anfang 1986 gelang es der Betriebsleitung in Gmunden, ohne großen Mehraufwand ein weiteres Nachmittags-Zugpaar für Pendler einzurichten und mit einer ebenso legendären Eröffnungsfahrt als „Schnapszug" berühmt zu machen. Die Fahrgastzahlen stiegen erstmals wieder deutlich an. Gleichzeitig setzte Stern & Hafferl angesichts der damals beginnenden Öko-Bewegung eine Marketingoffensive als „Die Umweltbahn". Im Zusammenwirken mit den Anrainergemeinden wurde der Hausruck – Salzkammergut – Radwanderweg von Haag am Hausruck über Lambach und Vorchdorf nach Gmunden eingerichtet. „Bergauf mit dem Zug, bergab wie im Flug" lautete das Motto, welches mit Radverleih und zahlreichen Maßnahmen entlang der drei StH-Bahnen begleitet wurde. Der Erfolg wurde auch bei der Oberösterreich-Touristik in Linz registriert und es entstanden neuartige Kooperationen mit Landesdienststellen, die sich in weiterer Folge als sehr wertvoll erweisen sollten.

1950
1952
1971
1985
1988
2009

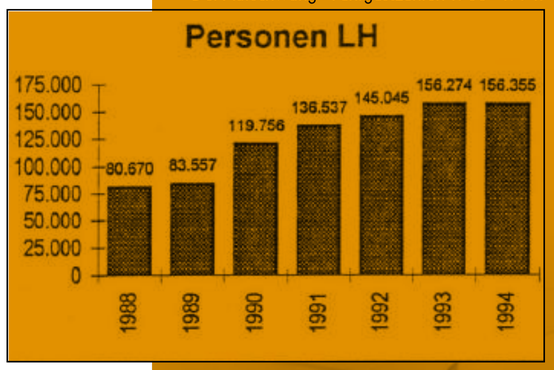
Schon vor der Ära der neuen Triebwagen wurde auf den sanften Tourismus gesetzt und 1988 der Hausruck – Salzkammergut – Radwanderweg eröffnet.

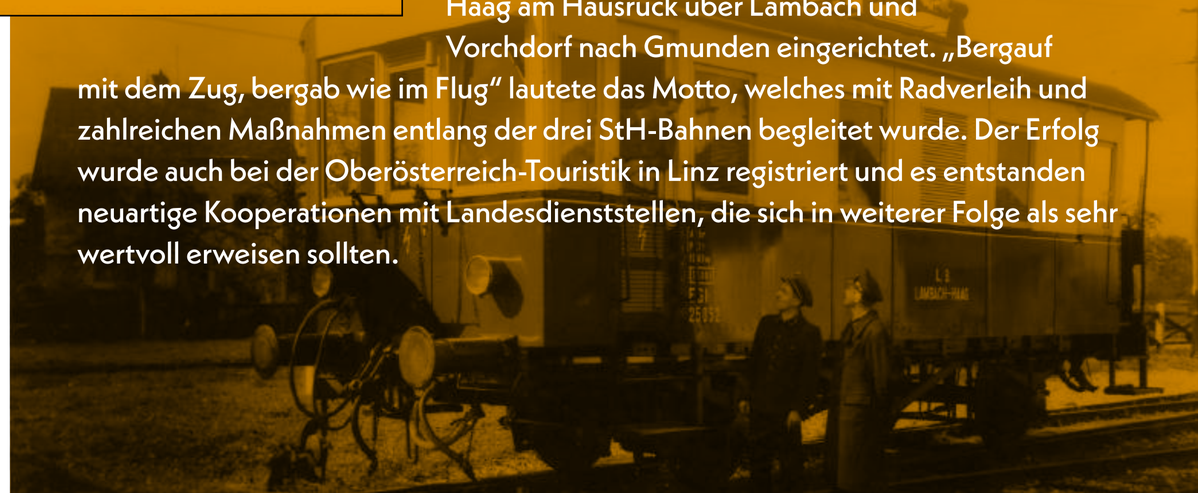
Fotos: Otfried Knoll

Mit dem legendären „Schnapszug" begann 1986 eine Ära verstärkter Marketingaktivitäten.

Foto: Otfried Knoll

Der Aufschwung - Fahrgastzahlen 1988 - 1994.





Gleichrichterwagen 25 052 nach der Fertigstellung in der Werkstätte Vorchdorf.
Foto: Elektrobau AG, Archiv Stern und Hafferl

© Dipl.-Ing. Otfried Knoll

HAAGER LIES reloaded

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union
Bundesministerium Landwirtschaft, Regionen und Tourismus
LE 14-20

1875

HISTORIE

Die Haager Lies und ihre Geschichte

Haager Lies

Neue Blütezeit für die Haager Lies

Mehrere Versuche, modernere und für den Zweistrombetrieb umbaufähige Fahrzeuge gebraucht zu erwerben, waren in der Vergangenheit gescheitert. Erst 1985 gelang es, mit den ÖBB eine Finanzierung für zwei neu zu bauende Zweisystemtriebwagen aufzustellen. 1986 wurden die Aufträge an die Firmen Knotz (mechanischer Teil) und Elin (elektrischer Teil) vergeben. Der Konkurs der Firma Knotz bewirkte eine erneute Verzögerung, bis 1987 die Bombardier-Rotax-Werke in Wien den Auftrag übernehmen und mit der Fertigung beginnen konnten. Im Juli 1989 konnten die Probefahrten im Netz der ÖBB (15 kV) mit bis zu 132 km/h und Bergstreckenprüfung am Semmering sowie im August auf der Wien - Badner Bahn (800 V) gestartet werden. Die neuen Zweisystemwagen blieben im Eigentum der ÖBB und wurden dort als Reihe 4855 bezeichnet, bei StH erhielten sie die Nummern ET 25 103 und 104. Mit einem Festakt im Bahnhof Haag am Hausruck wurden die neuen Triebwagen am 26. August 1989 von den ÖBB an Stern & Hafferl zum Betrieb übergeben.
Die Stimmungslage entlang der Lokalbahn änderte sich sofort und nachhaltig positiv. Dazu trug auch die wiederum legendär gewordene 3-Generationen-Fahrt am 1.10.1989 maßgeblich bei: 1.500 Fahrgäste drängten sich in den Plan- und Sonderzügen. Den Dampfzug führte die 93.1455 der ÖGEG, die Uralt-E-Garnitur bestand aus dem in den Originalzustand zurückversetzten ET 24 001, dem EGL 25 051, dem Laternendach-Güterwagen 119 481 und dem historischen Niederbordwagen 24 423, mit Brieftauben beladen.

1985

1991

2009

HAAGER LIES reloaded

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union
Bundesministerium Landwirtschaft, Regionen und Tourismus
LE 14-20

Die Zweisystemtriebwagen 25 103 und 25 104 im Bau bei Bombardier-Rotax in Wien, 1988.

Foto: Otfried Knoll

Mit der Verlängerung der Lokalbahnzüge bis Wels gingen die Fahrgastzahlen steil nach oben.

Foto: Otfried Knoll

Die dritte Generation verkörperte der neue ET 25 104 mit dem Postwagen 25 281. Seit Oktober 1989 waren dann die neuen Triebwagen planmäßig im Einsatz. Anfänglich wurde mit ihnen nur ein weniger anspruchsvoller Fahrzeugumlauf gefahren, weil noch umfangreiche Garantieleistungen durch die Lieferfirmen zu erbringen waren und erst bei voller Einsatzbereitschaft der Fahrplan geändert werden konnte. Nach etlichen Adaptierungen an der Strecke, der Stromversorgung und der Werkstätte in Haag sowie Beseitigung der bei technisch komplizierten Fahrzeugen unvermeidlichen Kinderkrankheiten versahen die Triebwagen 25 103 und 104 den gesamten Plan-Personenverkehr. Bereits am 8.1.1990 wurde ein weiteres neues Nachmittagszugpaar mit Anschluss in Neukirchen bei Lambach eingeführt.
Das große Ziel, die Lokalbahnzüge bis Wels zu verlängern, wurde nach Überwindung etlicher Widerstände am 28. Mai 1990 erreicht. Eine sofortige beträchtliche Fahrgastzunahme bestätigte die Richtigkeit der getroffenen Maßnahmen, und mit Einführung des neuen Austrotaktes 1991 (NAT 91) konnten schon vier Zugpaare bis und ab Wels angeboten werden. Die hierfür konzipierte neue Betriebsvorschrift „V 3 Stern & Hafferl" war vorsorglich unter voller Einarbeitung aller auf der Westbahn gültigen ÖBB-Bestimmungen, jedoch unter Wahrung der Rationalisierungsinteressen von StH erstellt worden. Das Verkehrsministerium als Aufsichtsbehörde hatte sie als umfassendes und modernes Gesamtwerk rechtzeitig und ohne weitere Auflagen genehmigt.

© Dipl.-Ing. Otfried Knoll

Für viele Jahre war die Westernszene eine bekannte Attraktion entlang der Haager Lies. Foto: Otfried Knoll

1875

HISTORIE

Die Haager Lies und ihre Geschichte

Haager Lies

Hochblüte und Ende

Seit der Verlängerung der Lokalbahnzüge nach Wels nahmen die Fahrgastzahlen Jahr für Jahr zu und erreichten im Jahr 2000 167.728 Personen. Aber auch die Kosten, die die ÖBB für die Benützung der Westbahnstrecke und für den ÖBB-Fahrstrom in Rechnung stellten, stiegen unaufhaltsam. Schon 1996 musste der Stückgutverkehr, 1997 der Postverkehr auf der Schiene aufgegeben werden. Bei der Räumung der Kiener-Deponie in Bachmanning wurden im Jahr 2000 mit 140.186 t noch einmal Höchstleistungen im Güterverkehr erzielt, dann aber war es auch damit vorbei.
Die Neutrassierung der Westbahn im Bereich Neukirchen ohne Einbindung der nach wie vor im Eigentum der ÖBB befindlichen Lokalbahnstrecke war letztlich für Stern & Hafferl der Anlass, den Bahnbetrieb zur Gänze einstellen zu müssen. So endete die wechselvolle Geschichte der Haager Lies nach drei technisch hoch interessanten und zum jeweiligen Zeitpunkt sehr erfolgreichen Innovationsperioden am 12. Dezember 2009. Nach gescheiterten Ideen für eine Museums- oder Draisinenbahn wurden die Fahrzeuge im Jahr 2011 abtransportiert und zum Teil verschrottet. Die vier Elektrolokomotiven, beide Gleichrichterwagen, die neuen Zweisystemtriebwagen und vier historische Triebwagen – wenn auch nicht jene der Ursprungsbauart - konnten teilweise sogar betriebsfähig erhalten werden. Als letzter Zeuge vor Ort ist der Postwagen in Haag am Hausruck nunmehr Botschafter der Haager Lies, die in 108 Jahren viele zufriedene Menschen gesehen hat.

2000

2012

HAAGER LIES reloaded

Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union
Bundesministerium Landwirtschaft, Regionen und Tourismus
LE 14-20

Foto & Archiv: Otfried Knoll

Der allerletzte Fahrschein der Haager Lies.

Am 12. Dezember 2009 endete die Geschichte der Haager Lies – vorerst.

Foto: Otfried Knoll

Mit dem Abtransport der vielfältigen Fahrzeuge befuhr am 11. April 2011 noch einmal ein langer Zug. die Strecke , hier bei Willing.

Foto: Martin Reichnwallner

Schwer zu ertragen war der Anblick von der Verschrottung etlicher Fahrzeuge der Haager Lies.

Neus Volksblatt 12.12.2009

Heute startet Haager Lies zur letzten Fahrt

LAMBACH — Heute fährt die Lokalbahn „Haager Lies“ der Betreibergesellschaft Stern & Hafferl zwischen Lambach und Haag am Hausruck zum letzten Mal. Denn mit dem morgigen ÖBB-Fahrplanwechsel gibt es einen Schienenersatzverkehr in Form einer Busverbindung. Vorerst gilt ein vorläufiger Fahrplan. Ab 7. Jänner wird ein weiter verbesserter Fahrplan in Kraft treten. *Foto: Stern & Hafferl*

2012 schickte sich die Natur an, die Trasse zurückzuerobern, wie hier im Bahnhof Altenhof. Foto: Otfried Knoll

© Dipl.-Ing. Otfried Knoll