

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 Bremsenrichtung) 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

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

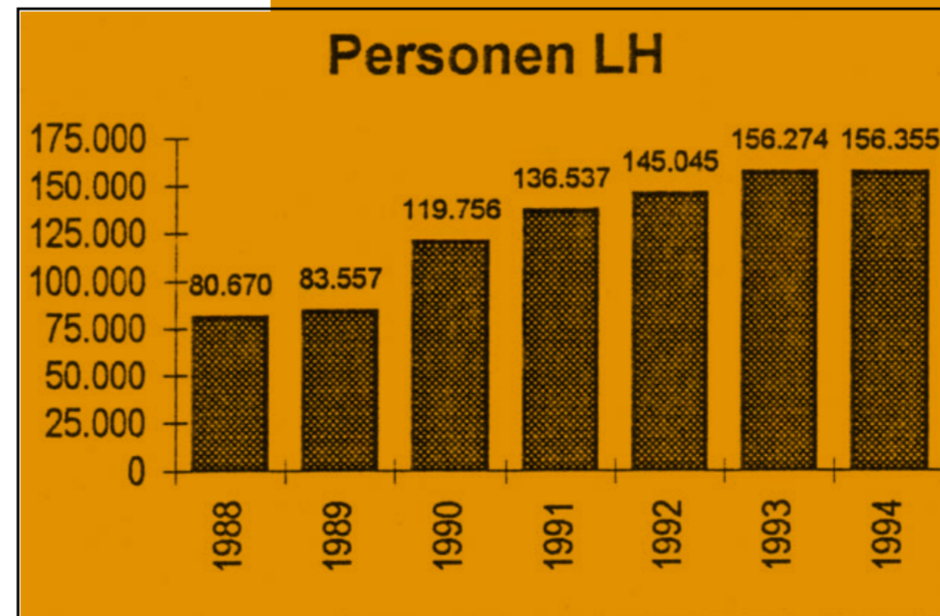


Mit dem legendären „Schnapszug“ begann 1986 eine Ära verstärkter Marketingaktivitäten.

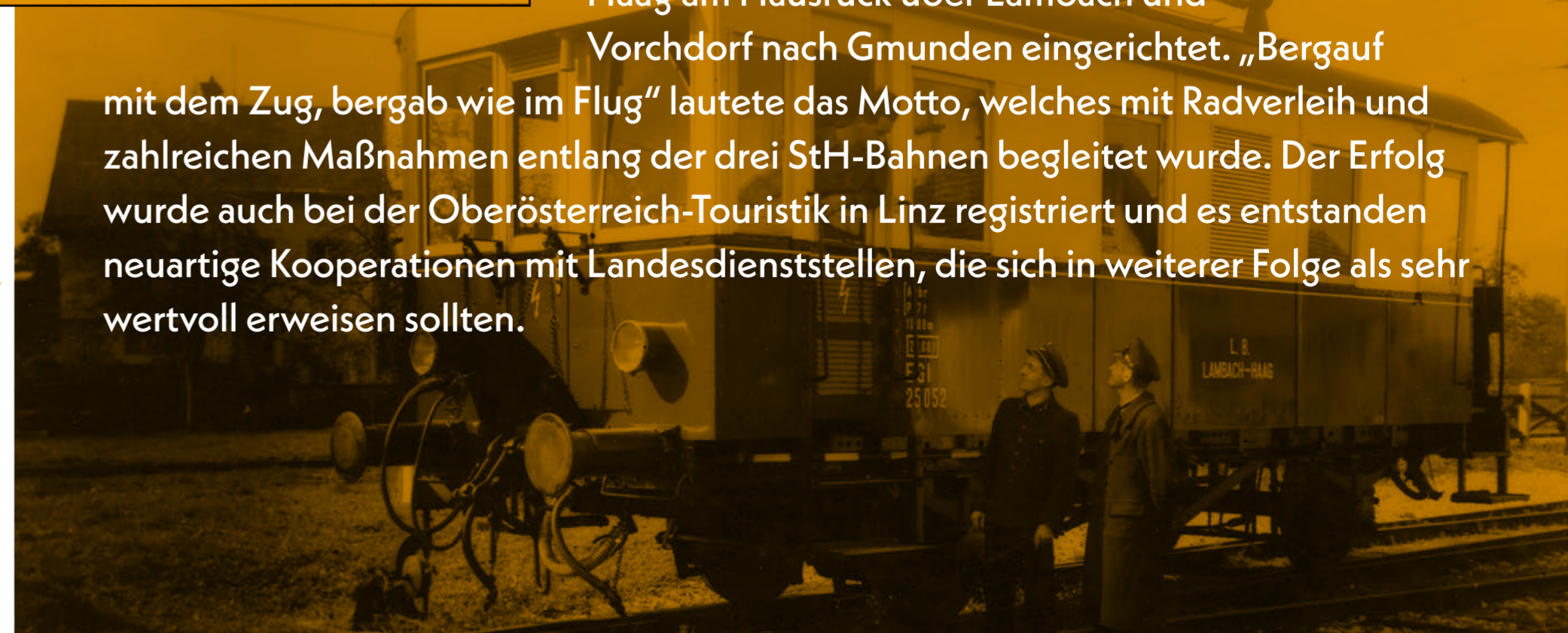
Fotos: Otfried Knoll



Der Aufschwung - Fahrgastzahlen 1988 - 1994.



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



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.

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 Gaspolthofen 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