

# 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 Laternen-dach-Güterwagen 119 481 und dem historischen Niederbordwagen 24 423, mit Brieftauben beladen.

1985

1991

2009

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



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.

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

