



Die Haager Lies und ihre Geschichte

Technik & Betrieb

Triebwagen

Stern & Hafferl beschaffte bei der Grazer Waggonfabrik zwei zweiachsige Triebwagen (ET 25.01 und 25.02) mit elektrischer Ausrüstung von Siemens-Schuckert mit 200 kW Leistung und 45 km/h Höchstgeschwindigkeit. Sie hatten ein kräftiges eisernes Untergestell und einen hölzernen Wagenkasten, der in zwei Abteilen 3. Klasse (Raucher und Nichtraucher) 46 Sitzplätze und 18 Stehplätze bot. Als damalige Besonderheit hatten sie auch Tachometer.

Personen- und Postwagen

Die BBÖ stellten im Gegenzug die für die Betriebsabwicklung notwendigen 5 Personenwagen der Wiener Stadtbahnart (4 Cu und 1 CDu) und 13 Güterwagen bei. Dazu kam noch ein von der Postverwaltung gestellter Postwagen. Sie alle trugen die merkwürdige Aufschrift „LH – Österreich“, um eine Versendung ins Ausland zu verhindern.



Elektrobetriebsvorschrift aus der Anfangszeit.

Foto: Otfried Knoll



Signalhorn und Bremszylinder der Vakuumbremse am Triebwagen.

Einfahrt eines Lokalbahnzuges in den Bahnhof Lambach.

Foto: Siemens, Archiv Stern & Hafferl



Die Triebwagen waren braun lackiert und hatten im Unterschied zu den von den BBÖ beigestellten wiener Stadtbahnwagen eine Blechverkleidung. Ihr großes Messing-Signalhorn klang wie eine muhende Kuh. Es wurde mit der Auspuffluft der Vakuumpumpe für die Bremsanlage betrieben. Über eine Türe an den Stirnseiten konnte der Zugführer zum Wagenzug durchgehen.

In den ersten Betriebswochen 1933 sowie später aushilfsweise kamen auch die sehr ähnlichen, aber nur halb so stark motorisierten beiden Triebwagen der Lokalbahn Lambach - Vorchdorf-Eggenberg zum Einsatz.

Archiv: Otfried Knoll

Typenzeichnung der Triebwagen. Archiv: Stern & Hafferl

