TMZ INFO

Ausgabe
2026/05

TMZ Auslandreise nach Villach

Erstes Ziel war das Historama Technikmuseum Ferlach. Die Sammlung der Nostalgiebahnen Kärnten beinhaltet auch drei Original Züri-Trams. Im Historama selber sind es zwei. Ein drittes Fahrzeug ist in Klagenfurt bei der Lendcanaltramway. Alle drei ehemalige Albisgüetlibahn/AGB-Triebwagen. Am späten Nachmittag folgte eine gemütliche Rundfahrt auf dem Wörthersee. Weiter besichtigten wir das Slowenische Eisenbahnmuseum in Ljubljana. Das Museum Tauernbahn in Schwarzach St. Veit stand am Montagmorgen auf dem Programm.

Anreise

Am Freitag, 4. September um 8.32 Uhr trat eine erwartungsvolle Gruppe die diesjährige TMZ-Auslandsreise an. Mit dem Railjet fuhren wir baustellenbedingt für einmal über Winterthur und St. Gallen, wo weitere Teilnehmer zustiegen, sowie St. Margrethen nach Feldkirch und dann weiter die gewohnte Strecke über den Arlberg nach Salzburg. Nach einer Kaffeepause setzten wir die Reise mit einem ICE der Deutschen Bahn über die schöne Tauernbahn nach Villach fort, wo wir pünktlich eintrafen, und nach einem kurzen Spaziergang erreichten wir unser Hotel «Voco».

Nach dem Zimmerbezug trafen wir uns zum gemeinsamen Nachtessen auf der unmittelbar an der Drau gelegenen Terrasse des hoteleigenen Restaurants. Während des Essens kamen wir in den Genuss der «Drauplus» Wasserspiele, einer interessanten Multimediawassershow mit an Wasserfontänen projizierten Bildern und musikalischer Untermalung.



Abendessen in Villach auf der Hotelterrasse

Fahrt nach Ferlach

Am Samstag reisten wir um 7.49 Uhr mit der Kärtner S-Bahn via Klagenfurt nach Weizelsdorf, wo wir bereits vom «Carnica Draisinen Express (CDE)» der «Nostalgiebahnen in Kärnten (NBiK)» erwartet wurden. Der CDE besteht aus je einer ehemaligen Motordraisine der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) an beiden Enden sowie vier dazwischen eingereihten zweiachsigen halboffenen «Panoramawagen».



Fahrt mit dem CDE

Auf der seit 2001 vereinseigenen, ehemaligen ÖBB-Strecke fuhren wir nach Ferlach, wo wir das an einem ehemaligen Anschlussgleis gelegene «Historama» der NBiK erreichten. Nach einer kleinen Stärkung mit Kaffee wurden wir zu einer Führung erwartet.

Historama



Blick in eine der Museumshallen

Das «Historama» ist auf dem Gelände der ehemaligen Kärntnerischen Eisen- und Stahlwerke (KESTAG) untergebracht, umfasst eine Ausstellungsfläche von über

4700 Quadratmetern und beherbergt eine umfangreiche Sammlung an Verkehrsmitteln aller Art, darunter Trams (auch aus der Schweiz), Bussen, Autos usw. Auch diverse Gegenstände aus dem Eisenbahnbetrieb wie Stellwerke sind zu finden.



ex AGB im Historama

Uns Zürchern sind natürlich sofort die beiden ehemaligen Albisgütlibahnwagen, welche 1954 nach Innsbruck verkauft wurden und dann über Umwege ins «Historama» gelangten, ins Auge gestochen. Der eine der Wagen wurde kürzlich wieder in den blau-weissen Zustand versetzt, so wie er bei der Städtischen Strassenbahn Zürich verkehrte.



Der 2. Zürcher ex AGB

Nach einem Mittagsimbiss «bereisten» wir die «Histotram», die ca. 1,1 Kilometer lange, 2012 von der NBiK elektrifizierte Strecke vom «Historama» zum Bahnhof Ferlach mit dem von der Linzer Lokalbahnen stammenden Triebwagen ET 22.104 aus dem Jahr 1921.

Mit dem Obmann der NBiK, Herr Hansgeorg Prix an der Kurbel ging es hin- und zurück und da einmal keinmal ist, wiederholten wir die Fahrt mit einem ursprünglich für die Kleinbahn Wesel-Rees-Emmerich von der Firma Düwag erbauten vierachsigen Motorwagen mit Baujahr 1960.



Düwag auf der eigenen Strecke Histotram



Unsere Reisegruppe in Ferlach.

Während des Aufenthalts im Bahnhof Ferlach zeigte uns Herr Prix auch noch die dort untergebrachten Fahrzeuge, darunter der Be 2/3 9 der ehemaligen Birseckbahn sowie den Mitteleinstiegsanhängewagen C2 292 der Basler-Verkehrsbetriebe. Wir erfuhren dabei auch, dass die NBiK jedes Jahr etwa drei Fahrzeuge restaurieren.



In einer der Historama Werkstätten.

Anschliessend durften wir die Werkstätte des «Historamas», wo ein soeben fertig restaurierter Motorwagen der ehemaligen Strassenbahn von Dubrovnik stand, sowie den sehr umfangreichen «Arbeitsvorrat» besichtigen – darunter auch der dritte der ehemaligen Albisgütlibahnwagen.

Nachher lernten wir einen weiteren Betriebszweig der NBiK kennen und zwar die umfangreiche Bussammlung in Form eines ehemaligen Postbusses von Gräf und Stift mit Baujahr 1962, welcher uns mit einem Abstecher durch die Klagenfurter Innenstadt an den Wörthersee brachte.



Museumsextrabus zum Wörthersee

Dort machten wir Bekanntschaft mit nochmals einer «Filiale» der NBiK. Das vereinseigene Motorschiff «Loreto» aus dem Jahr 1924, welches dort mit seinem gleichaltrigen Schwesterschiff «Lorelei» stationiert ist, entführte uns zu einer ca. 90-minütigen Rundfahrt auf dem Wörthersee.



Schifffahrt auf dem Museumsschiff Loreto aus dem Jahre 1924

Der NBiK-Postbus führte uns dann zum Klagenfurter Hauptbahnhof und nach einer kulinarischen Pause reisten wir mit einem Stadler-«Giruno» der «Westbahn» nach Villach zurück.

Die NBiK betreibt übrigens auch noch die 750 Meter lange Museumstramway Klagenfurt See, das Heizhaus St. Veit an der Glan mit verschiedenen darin untergebrachten Lokomotiven und Triebwagen, das Stadtverkehrsmuseum in Klagenfurt, das Kinomuseum in Klagenfurt sowie das Teilstück Weizelsdorf-Rosenbach der Rosentalbahn.

Fahrt nach Ljubljana

Am Sonntag um 8.38 Uhr traten wir die Fahrt mit einem der neuen Stadler-Dreisystem-FLIRT der Slowenischen Staatsbahn (SZ) in Richtung der slowenischen Hauptstadt Ljubljana (Laibach) an. Im knapp 8 Kilometer langen, 1906 eröffneten Karawankentunnel unterquerten wir die Staatsgrenze und fuhren über den Grenzbahnhof Jesenice (Assling) nach Lesce-Bled (Lees-Veldes). Dort mussten wir auf Bahnersatzbusse umsteigen, da die Eisenbahnstrecke bis Kranj (Krainburg) wegen einer kurzfristig anberaumten Baustelle für einige Stunden gesperrt war.

Eisenbahnmuseum der SZ

Nachdem wir wiederum mit einem FLIRT pünktlich im Hauptbahnhof Ljubljana, welcher sich

gegenwärtig als grosse Baustelle präsentiert, angekommen waren, spazierten wir zum Eisenbahnmuseum der SZ, welches in einem ehemaligen Lokdepot beim Bahnhof Ljubljana-Siska untergebracht ist.



Das SZ Museum in Ljubljana

Dort wurden wir vom Mitbegründer und ehemaligen Leiter des Museums, Herr Mladen Bogic empfangen. Er führte uns anhand der im Rundlokschuppen untergebrachten Museumslokomotiven in sehr kurzweiliger und interessanter Form in die Geschichte der slowenischen Eisenbahnen ein, welche bis 1918 durch Österreich und dann bis 1991 durch den jugoslawischen Vielvölkerstaat geprägt war, Das Eisenbahnzeitalter auf dem Gebiet des heutigen Slowenien begann 1846 mit einem Teilstück der k.k. Südliche Staatsbahn Wien – Semmering – Graz - Laibach - Triest. Heute umfasst das Netz der slowenischen Staatsbahn 1207 Kilometer, wovon 610 Kilometer mit 3000 Volt Gleichstrom elektrifiziert sind.

Wir durften auch den ansonsten nicht öffentlich zugänglichen Werkstattteil mit den dort untergebrachten Lokomotiven besichtigen. Danach besuchten wir den in einem separaten Gebäude untergebrachten Museumsteil, wo unter anderem ein nachgebautes Stationsbüro aus der Zeit der Donaumonarchie untergebracht ist.

Ebenfalls ist dort eine umfangreiche Eisenbahneruniformsammlung zu besichtigen, welche Exponate aus der Kaiserzeit bis zur Anfangszeit der SZ umfasst. In einem separaten Saal werden die verschiedenen Arten des Gleisoberbaus, etliche Draisinen sowie mechanische bzw. elektromechanische Stellwerke präsentiert. Das jüngste Ausstellungsstück ist das jüngst durch ein elektronisches Stellwerk ersetzte Gleisbildstellpult des Hauptbahnhofs Ljubljana.

Leider ist die Zukunft des Eisenbahnmuseum sehr ungewiss. Die SZ hat kein Interesse an ihrem historischen Erbe und die vielen Neubauten in der Umgebung lassen unschwer erkennen, dass sich das Museumsareal ohne weiteres gewinnbringend umnutzen liesse.

Nachmittag in Ljubljana

Der Nachmittag stand zur freien Verfügung. Viele von uns nutzten die Zeit für einen Besuch der sehenswerten Altstadt, etliche fuhren mit dem 2006 eröffneten Schrägaufzug zur Laibacher Burg (Ljubljanski grad), einer mittelalterlichen Festung oberhalb der Altstadt. Um 17.27 Uhr reisten wir dann, wiederum mit einem FLIRT, aber dieses Mal umsteigefrei, nach Villach zurück.

Fahrt zum Museum Tauernbahn

Am Montag verliessen wir Villach um 7.28 Uhr mit einem ICE zur Fahrt nach Schwarzach-St.Veit, dem Abzweigebahnhof der Tauernbahn von der Salzburg-Tiroler-Bahn, auch Giselabahn genannt, für den Besuch des dortigen Museums Tauernbahn.



Modellanlage der Tauernbahnstrecke im Museum Tauernbahn

Wir wurden bereits erwartet vom Obmann des Betreibervereins, Herrn Michael Köstinger sowie zwei Mitstreitern für eine Führung durch das sehenswerte Museum. Zu besichtigen ist eine Ausstellung zur Baugeschichte und eine HO-Modelleisenbahnanlage mit Ausschnitten der Tauernbahn.



Elektrolokomotive der Reihe 1245.500

Im Freien ausgestellt ist eine Elektrolokomotive der Reihe 1245.500 der ÖBB aus den 1920er-Jahren und in der ehemaligen Remise befinden sich verschiedene Exponate wie Fahrleitungbestandsteile, Schienenstücke, Oberbaubefestigungen, Signalmittel, Stellwerke, der Führerstand einer Lokomotive der Reihe 1020 und ganz neu ein Loksimulator der Reihe 1144.

Die Tauernbahn wurde im Rahmen eines umfangreichen Projekts, «Neue Alpenbahnen» genannt, erbaut, welches auch den Bau der Pyhrnbahn Linz-Selzthal, der Karawankenbahn Villach-Jesenice/Assling sowie der Wocheiner Bahn Jesenice/Assling-Triest umfasste und 1909 eröffnet.



Loksimmulator im Museum

Ziel war die Schaffung einer zweiten Verbindung zur wichtigsten österreichischen Hafenstadt Triest, um das Monopol der zwischenzeitlich privatisierten «k.k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft» mit ihrer Strecke Wien-Semmering-Triest zu brechen. 1933-1935 wurde die Tauernbahn elektrifiziert und 1969 begann der auf der Nordrampe immer noch nicht abgeschlossene Ausbau auf Doppelspur. Im Zuge dieses Ausbaus wurde die Südrampe zu einem grossen Teil auf ein neues Trasse mit spektakulären Viadukten verlegt.

Mittagessen in der Brasserie

Leider war die Zeit viel zu kurz, um die ganze Ausstellung zu besichtigen, denn schon wartete das Mittagessen in der in Brasserie Bräustüberl Schwarzach.



Garten der Brasserie Bräustüberl

Wie in Österreich üblich, musste niemand den Tisch hungrig verlassen und so konnten wir gestärkt die Heimreise, welche uns über München pünktlich nach Zürich führte, antreten.

Rückreise über München



Mit dem EC ab München HBF rechtzeitig nach Zürich.

Und damit ging wiederum eine von Tommy Grünberg perfekt organisierte Reise zu Ende. Dafür danke ich Tommy herzlich und freue mich jetzt schon auf die nächste Auslandreise, welche uns vom 10. bis 13. September 2027 nach Luxemburg führen wird.

Daniel Hurter (Text) und Tommy Grünberg (Bilder)