

2. Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Oberösterreich

Nach ersten Werksbahnen in England (ab 1801) und Frankreich (ab 1827), die jedoch ausschließlich dem Kohletransport dienten, folgte 1830 die erste öffentliche Hauptbahn sogar schon mit Lokomotivbetrieb von Liverpool nach Manchester.

Es ist sicherlich der geographischen Lage Oberösterreichs zuschreiben, dass just hier die erste öffentliche Ferneisenbahn des europäischen Kontinents gebaut wurde.

Die Hintergründe für den ersten Eisenbahnbau in Österreich lagen in der Tatsache begründet, dass jährlich ca. 30.000t Salz aus dem Salzkammergut nach Böhmen verschickt wurden – eine umständliche Angelegenheit, standen doch nur auf Teilstrecken Wasserwege zur Verfügung. Nachdem die Idee einer Wasserstraße von der Moldau an die Donau verworfen wurde, gelangte ab 1807/08 die Idee einer Eisenbahn in den Fokus von Wirtschaft und Politik. 1825 kam es zur Gründung der k.k.priv. „Ersten Österreichischen Eisenbahngesellschaft“ und noch im gleichen Jahr startete der Bau von Budweis in Richtung Linz. Bis 1832 wurde die

128,8 km lange Strecke bis Linz fertiggestellt – betrieben wurde diese mit Pferdetraktion auf einer Spurweite von 1106 mm. Nach der Aufnahme des durchgehenden Güterverkehrs zwischen Budweis und Linz folgte 1833 der öffentliche Personenverkehr. Noch fehlte aber die Schienenverbindung an den Traunsee. Die Realisierung war politisch aber alles andere als banal. Die Salinenverwaltung befürchtete das Ende der Holzverkäufe aus dem Salzkammergut (bisher mittels Flößen bewerkstelligt), eine Verarmung der Bevölkerung durch den Entfall der Schifffahrt und einen Verfall der Wasserwege. Dass die Befürchtungen nicht ganz unbegründet waren, zeigte sich im Revolutionsjahr 1848 bei gewaltsamen Ausschreitungen der Schiffler aus Stadl-Paura gegen die Eisenbahn. In Etappen wurde letztlich auch der Streckenast Linz – Gmunden zwischen 1834 und 1836 in Betrieb genommen. Damit standen weitere 68 km schmalspuriger Pferdebahn in Betrieb. Das heutige Einzugsgebiet der Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg (LVE) erreichte die Pferdebahn in



Zwischen 1825 und 1836 entstand die rund 200 km lange Pferdebahn von Budweis über Linz nach Gmunden – eine der ersten öffentlichen Eisenbahnen auf dem Europäischen Kontinent. Neben dem intensiven Güterverkehr hatte auch der öffentliche Personenverkehr umgehend erheblich Bedeutung. Das Bild zeigt eine Zuggruppe des Personenverkehrs – dem Wagen der 1. Wagenklasse folgt ein gut besetzter Waggon der 3. Wagenklasse. Die Ansicht stammt aus dem oberen Mühlviertel nahe Zartlesdorf (heute CZ Rybník), seit 1911 Ausgangspunkt der Hohenfurther Lokalbahn.

(Archiv August Zopf)

11. Der Betrieb durch die Staatsbahnen 1903–1931

Ab dem 13. September 1903 erfüllte die Lokalbahn tagaus – tagein getreulich ihre Dienste zwischen Lambach und Vorchdorf-Eggenberg. Sie sorgte für den Aufschwung von Handel und Gewerbe, sorgte für einen bescheidenen Fremdenverkehr und stärkte die Bildungsmöglichkeiten der Jugend

durch die Erreichbarkeit weiterführender Schulen. Die Aktionäre kamen dagegen – falls sie es erwartet hatten – weniger auf ihre Rechnung. 1905 wurden 39.000 Fahrgäste und 17.300 Gütertonnen befördert. 1912 waren es 40.600 Fahrgäste und 18.600 Gütertonnen – also sehr überschaubare Ergebnisse. Bis 1917 konnte ausgeglichen bis leicht positiv bilanziert werden, Dividenden konnte die Lokalbahn aber nie ausschütten. Ab 1918 rutschte die Lokalbahn ins Minus und konnte sich

Lokalbahn: Lambach-Vorchdorf

K. k. österreichische Staatsbahnen. Knittelfeld 24462

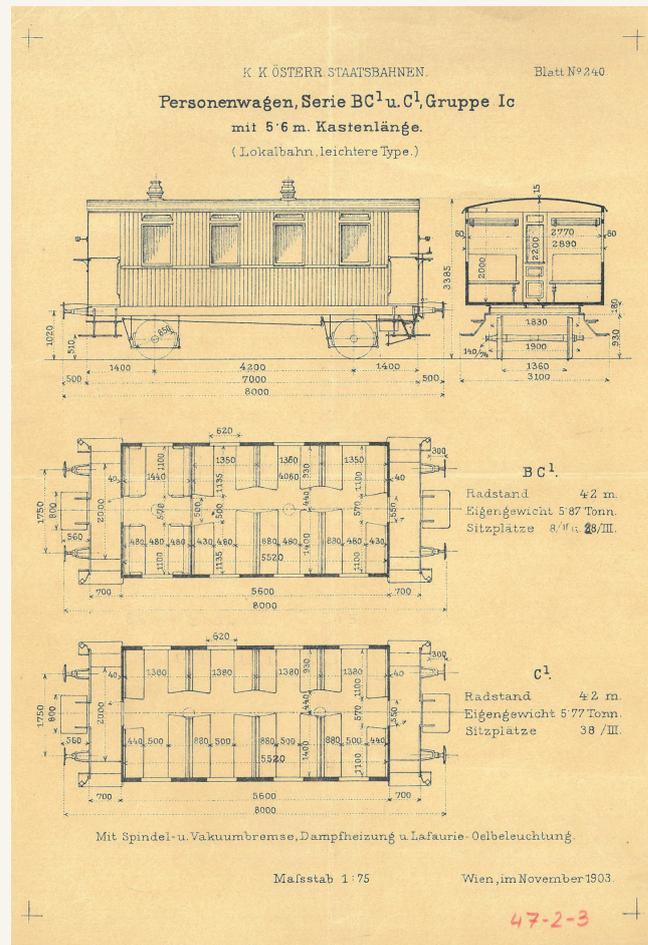
Grundbuchsblatt

des Wagens Nr. ~~88698~~ Serie *Jnl*, Gruppe *Ic*
 nach Typenskizze-Nr. *17771*
 Lieferant *Brünn-Königsfeld* Lieferjahr *1904* Fabriks-Nr. *3244*
 Anschaffungswert: *K*

Allgemeines	Eigentum der (Bahn, Linie, Partei) <i>K. k. österr. Staatsbahnen</i>	
	Erhaltung fällt zu Lasten: <i>StB</i>	
Allgemeines	Erhaltung des Kastens resp. der Reservoirs fällt zu Lasten:	
	Gesamtlänge des Wagens von Puffer <i>11560</i> mm	
	Raddruck in <i>kg</i>	im unbelasteten Zustande; <i>kg</i> im belasteten Zustande
	Schienenbelastung per laufenden Meter der ganzen Waglänge inkl. Puffer <i>kg</i>	
	Lademaß nach Blatt Nr. <i>des Verzeichnisses des V. D. E. V.</i>	
Allgemeines	Eigengewicht <i>3360</i> kg laut Befundprotokoll	
	Ladegewicht <i>15000</i> kg; Tragfähigkeit <i>13750</i> kg; Tragfähigkeit bei Anwendung des Drehschemels <i>kg</i>	
Laufwerk	Anzahl der Achsen <i>2</i> Stück; Achsen der Gruppe <i>Norm. 99</i> ; Lagertyp <i>Norm. 99</i>	
	Gesamtrastand des Wagens <i>6'80</i> mm	
	Stück Drehgestelle mit je <i>Stück</i> Räderpaaren	
	Radstand zwischen 2 Achsen eines Drehgestelles <i>mm</i>	
	Gesamtrastand des dreischigen Drehgestelles <i>mm</i>	
Laufwerk	Drehzapfenentfernung der Drehgestelle <i>mm</i>	
	Lenkachsen	End-Achse längs <i>32</i> quer <i>20</i> mm
	Feste-Achsen	
	Gesamtspiel der Mittel-Achse längs <i>32</i> quer <i>20</i> mm	
Tragfedern	Anzahl <i>4</i> Stk.	
	Länge von Auge zu Auge in <i>mm</i> <i>1110</i>	
	Länge des obersten Blattes in <i>mm</i>	
	Blattanzahl	<i>11</i> Stk.
	Blattbreite	<i>92</i> mm
	Blattdicke	<i>13</i> mm
	Pfeilhöhe (unbelastet) in <i>mm</i>	
	Einsenkung pro Tonne in <i>mm</i>	
	Anzahl <i>Spiralfedern</i>	
	System	
Äusserer Durchmesser <i>mm</i>		
Höhe der Feder (unbelastet) <i>mm</i>		
Form u. Dimension d. Federstahls <i>mm</i>		
Kuppung	D-Kuppeln; Handgriffe für Kuppler	
	Schraubenkuppung, Notketten	
	Steilkuppeln <i>Stück</i> ; Zugösen	

W. u. Z. Form. Nr. 78 a. (Für Güterwagen.) Dokumentenpapier. Auflage 1907.

Die vorbildliche österreichische Bürokratie sorgte auch bei den kkStB für eine exakte Dokumentation der über 30.000 Schienenfahrzeuge, die auf mehr als 19.000 Strecken-km unterwegs waren. Ein sogenanntes „Grundbuchsblatt“ begleitete ein ganzes „Fahrzeugleben“ und daraus konnten alle wesentlichen Daten abgelesen werden. Beispielsweise hier das Karteiblatt des 1904 von der Waggonfabrik Brünn-Königsfeld unter der Fabrik Nummer 3244 gelieferten, offenen Güterwaggons Jnl 88698. Neben den „Geburtsdaten“ finden sich der Eigentümer, die Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg und Knittelfeld als zuständige Hauptwerkstätte. Auch alle technischen Daten sind angeführt. Bei Stern & Hafferl wurde der zwischenzeitlich in 716.103 unnummerierte Güterwagen zum 24.462 und stand bis 1982 in den Diensten der Lokalbahn. (Archiv Stern & Hafferl)



Die kkStB beschafften für aufkommensschwache Lokalbahnen einheitliche, leichte Personenwagen der Gruppe Ic in den Ausführungen 2./3. Klasse und 3. Wagenklasse. Die Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg beschaffte im Wege der kkStB drei Waggons der 3. Wagenklasse (Cl 30.055-057). Da die Züge von Lambach nach Vorchdorf-Eggenberg ursprünglich auch die 2. Wagenklasse führten, wurden wohl auch Waggons aus dem allgemeinen Bestand der kkStB dafür genutzt und im sogenannten km-Ausgleich abgerechnet. Die offizielle Typenzeichnung der kkStB von 1903 zeigt beide Varianten – man beachte das Mehrgewicht, welches die 2. Wagenklasse mit sich brachte. Der letzte Waggon dieser Type wurde 1996 aus dem Bestand der Lokalbahn ausgeschieden – alle drei originalen Waggons blieben museal erhalten. (Archiv Stern & Hafferl)

15. Neubeginn nach 1945 und Wirtschaftswunder

Zunächst hatte im wiedererstandenen Österreich auch der Raum Lambach – Wimsbach – Vorchdorf mit Mangelwirtschaft und Flüchtlingszustrom zu kämpfen. Auf der Lokalbahn waren nicht nur die Symbole der braunen Machthaber und die Luftschutzverdunkelungen verschwunden, sondern auch die Vertreter des NS-Systems. Der Aufsichtsrat wurde neu besetzt und an Stelle des Gaues Oberdonau (Oberösterreich zur NS-Zeit) nahm die Republik Österreich wieder selbst ihre Eigentümerinteressen wahr. Uniformen, Bezeichnung der Betriebsstellen und Vorschriftenlage orientierten sich wieder an den österreichischen Gepflogenheiten. Auf Seite der Staatsbahn war ab Kriegsende die Staatsbahndirektion Linz der Ansprechpartner der Lokalbahn. 1947 folgte die Wiedererrichtung der Österreichischen Bundesbahnen – jetzt mit dem amtlichen Kürzel ÖBB. Trotz Mangelwirtschaft normalisierte sich das Leben zusehends. 1950 wurde der Bahnhof Wims-

bach in Wimsbach–Neydharting umbenannt und trug damit der Institution des Moorbades Rechnung. 1954 erfolgte die Ergänzung der Bezeichnung auf Bad Wimsbach-Neydharting. 1952 wurde die Haltestelle Fohlenhof neuerlich – und diesmal wohl endgültig – aufgelassen. Die Stern & Hafferl Hauptwerkstätte Vorchdorf führte zunehmend Modernisierungen und Neulackierungen (in einem freundlichen Braun-Ockergelb) älterer Fahrzeuge durch, oft nach dem Muster der Vorchdorfer Triebwagen von 1931. Ebenso wurden Adaptierungen gebrauchter Lokomotiven, Trieb- und Beiwagen zur Linderung des Fahrzeugmangels in Folge der gestiegenen Nachfrage zur Routine. Die bisher landwirtschaftlich geprägte Region begann sich zusehends zu wandeln. Es entstanden Industriebetriebe, welche auch zunehmend über Anschlussgleise (früher als Schleppbahnen bezeichnet) verfügten. Zwischen 1950 und 1982 entstanden sechs Anschluss- bzw. Nebenanschluss-



Soeben ist der Zug der Vorchdorferbahn in Lambach eingetroffen. Oft mussten sich die Lokalbahnen Lambach-Vorchdorf-Eggenberg(LVE) und Lambach – Haag am Hausruck (LH) auch bei den Triebfahrzeugen aushelfen und so ist im Juli 1953 der ET 25.101 der „Haager Lies“ auf der Vorchdorferbahn im Einsatz. Nur in Details kann er von den originalen „Vorchdorfern“ unterschieden werden. Im Schlepp hat der Triebwagen den Personenwagen 24.202 und den gemischten Personen-Gepäckwaggon 24.250 (beide Wagen stammen aus dem Originalbestand von 1903) und zwei leere ÖBB Güterwagen, welche Kohle aus dem Hausruck zur Brauerei Eggenberg gebracht hatten. (Foto Alfred Luft)



Lokalbahn-Idylle pur – ET 24.101 und der Stückgutwagen 24.301 stehen im Sommer 1959 abfahrbereit im Bahnhof Lambach als Zug LV 23 (damals wurden die Züge auf Lokalbahnen mit den Anfangsbuchstaben des Anfangs- und Endpunkts definiert und fortlaufend nach Fahrtrichtung gerade oder ungerade nummeriert). (Foto Alfred Luft)



Man hört förmlich die Grillen zirpen! Vorbei an den fruchtbaren Feldern des Alpenvorlandes bringt ET 24.102 im Sommer 1968 nahe Bad Wimsbach-Neydharting einen Personenzug mit Güterbeförderung (PmG) von Vorchdorf-Eggenberg nach Lambach. Hinter dem Triebwagen sind der Postwaggon 24.280, der „Stadtbahner“ 47.096, ein offener Güterwagen der Deutschen Reichsbahn (DR) und der Stückgutwagen 24.301 gereiht. (Foto Ernst Lassbacher)



Eine eher exotische Zuggarnitur aus E 24.010 und dem Triebwagen ET 24.103 mit zwei Schotterwagen im Schlepp hat 2002 gerade Bahnhof Stadl-Paura verlassen. Hinter dem Zug ist das Einfahrformsignal des Bahnhofs erkennbar, zu diesem Zeitpunkt war der altösterreichische Signalflügel bereits durch einen rückstrahlenden Löffel ersetzt worden.

(Foto Stefan Jurasovits)



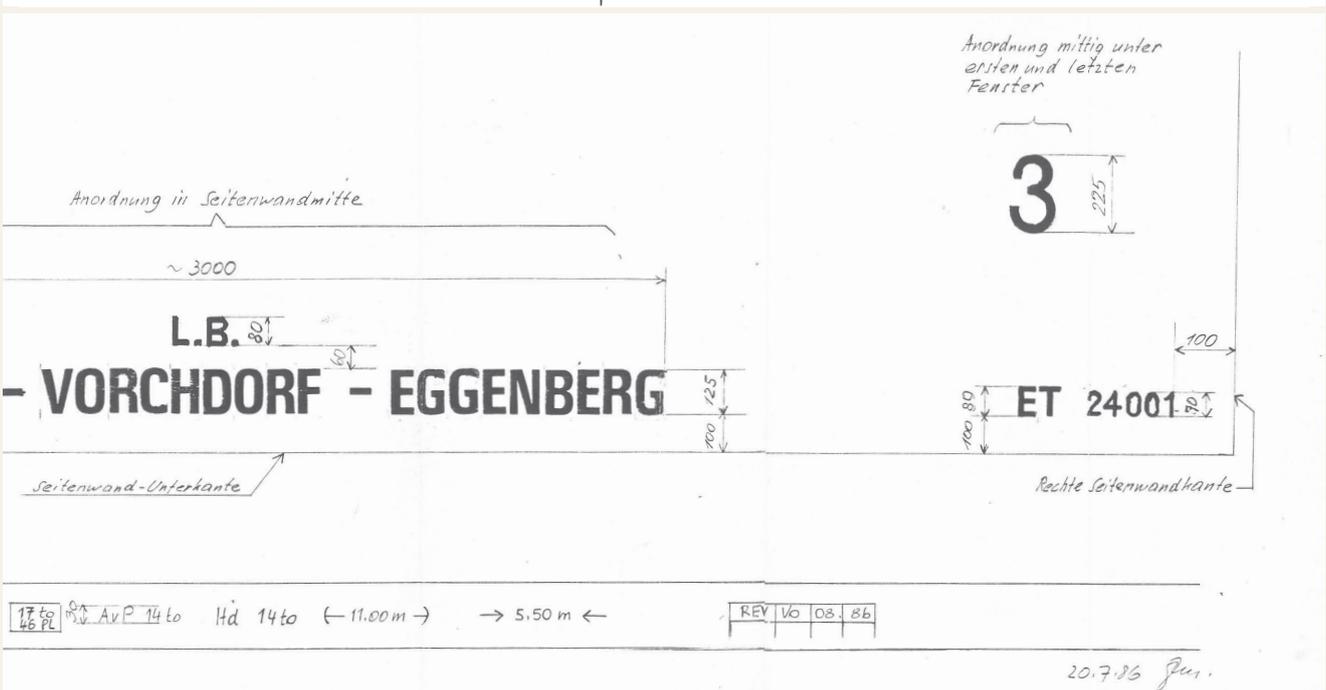
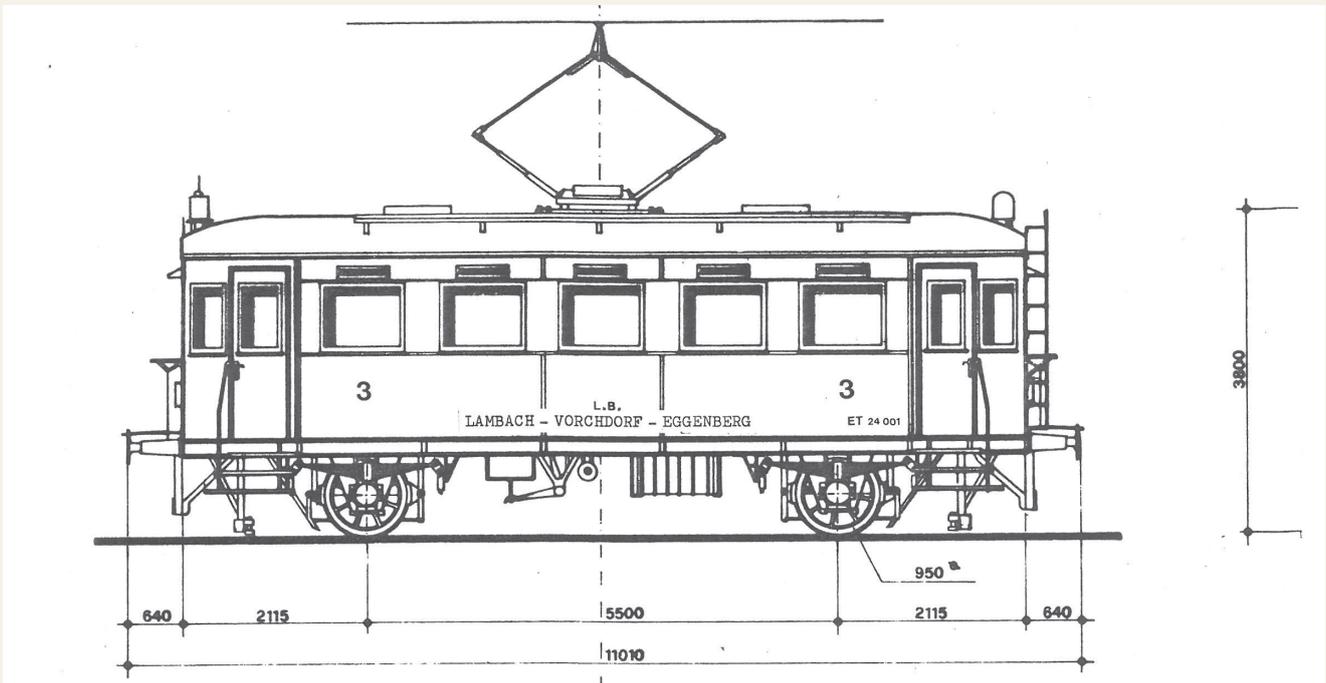
Der Triebwagen ET 20.111 passiert die in Bahn-km 4,25 gelegene Anschlussbahn „Eibelhuber“ welche 1982 errichtet und 2021 abgetragen wurde.

(Foto Stefan Jurasovits)

- Komplettes Abwaschen der verrauchten Innentäfelung (das größere Abteil war das Raucher-Abteil)
- Tausch der Scheinwerfer auf die historisch richtigen Siemens-Lampen
- Anbringen der Stützen für die Ausschlaglaternen
- Gelbbrennen und Polieren der Innenraumlampen
- Beistellen und Wiedereinbau der ursprünglichen Schaffner-Abfertigungsglocken
- Beschaffung originalgetreuer Lederriemen und Hanfseile
- Beschaffung und Montage der originalen Aschenbecher

- Zusammensuchen und Montage der Emaille-Innenschilder
- Beschaffung und Montage der früheren blauen Glas-Sonnenschutzblenden
- Beistellen eines neuen Überstromschalters von den Wiener Verkehrsbetrieben
- Anbringen der historischen Außenbeschriftung

würden meine künftige Frau Martina und ich übernehmen.
Bei meinen ehemaligen Kollegen der Werkstätte Vorchdorf stieß dieser Vorschlag auf sofortige Unterstützung und auch Herr DI Döderlein stimmte als Geschäftsführer zu. Nun kümmerte



Anschriftenplan in Schattenschrift für den ET 24.101

(Archiv Stern & Hafferl)

Dabei erhielt der ET 21.152 eine Außenverkleidung aus Hartfaserplatten an Stelle von Blech – was sich aber nicht bewährte. Der ET 21.150 kehrte 1951 nach Vorchdorf zurück und erhielt dort einen damals durchaus modern wirkenden Wagenkasten. Die Triebwagen ET 21.151 und 152 wurden 1975 ausgemustert. Nachdem die Lokalbahn Neumarkt – Waizenkirchen – Peuerbach (NWP) mit 1. Jänner 1998 in der Linzer Lokalbahn AG aufgegangen war, erhielt der ET 21.150 die neue Nummer ET 22.109. Der historisch wertvolle Triebwagen, er ist der letzte noch existierende Vertreter dieser wegweisenden Bauart der kkStB, steht heute in Waizenkirchen hinterstellt und wartet darauf, wachgeküsst zu werden.

Triebwagen 22.105

1921 lieferten die Grazer Waggonfabrik und AEG an die Lokalbahn Linz – Eferding – Waizenkirchen (LEW) das Einzelstück 23.001, eine etwas kürzere Ausgabe der Triebwagen 22.000–22.003 mit 11 statt 12 Seitenfenstern. Der seit 1943 als ET 22.105 bezeichnete Triebwagen erhielt 1953 in der Hauptwerkstätte Vorchdorf einen neuen Wagenkasten, welcher seine Ähnlichkeit mit den Vorchdorfer und Haager Stammtriebwagen nicht verleugnen

konnte. Im Austausch gegen den modernisierten und leistungsfähigeren ET 25.102 gelangte der Triebwagen 1962 zur Lokalbahn Lambach – Haag am Hausruck (LH) und wurde durch die Nähe zur Vorchdorfer Bahn immer wieder bei Bedarf auch dort eingesetzt. Zwischen 1962 und 1994 wechselte der Triebwagen immer wieder seinen Einsatzbahnhof zwischen Haag am Hausruck und Vorchdorf-Eggenberg, wobei er nach Ausmusterung des ET 25.101 auch formal 1985 an die Lokalbahn Lambach – Haag am Hausruck (LH) übergeben wurde, fortan dort verblieb und die Nummer ET 25.105 bekam. 1995 wurde das historisch interessante Fahrzeug im Abtausch gegen den ET 22.101 (ex ET 20.101 MAN/AEG 1907) bei der Museumstramway Mariazell einer Rekonstruktion mit dem historischen Wagenkasten unterzogen. Die Hauptwerkstätte Vorchdorf komplettierte den Triebwagen 2001 und seither steht er wieder im Bestand der Linzer Lokalbahn AG (LILo) als historisches Fahrzeug ET 22.105 zur Verfügung.

Triebwagen 22.106 und 22.107

siehe Beschreibung ET 20.112 ; Seit März 2023 ist auch der ET 22.107 zeitweise als Reservetriebwagen auf der LVE im Einsatz.



Der Triebwagen ET 22.105 erhielt zwischen 1995 und 2001 durch die Museumstramway Mariazell einen neuen Wagenkasten nach originalen Plänen aus dem Lieferjahr 1921. Im Winter 2001/02 erwartet er seine Komplettierung durch die Hauptwerkstätte Vorchdorf in Vorchdorf-Eggenberg. Im Anschluss an das schöne Stück stehen die Lokomotive E 24.010 und der Triebwagen ET 24.103.
(Foto Gerald Rumm)



Keine Zukunft ohne Herkunft – das gilt auch für die Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg AG. Diese kleine Lokalbahn steht heute auf dem soliden Fundament ihrer Geschichte und der hohen Akzeptanz ihrer Nutzerinnen und Nutzer. Einen Blick in die Zukunft konnten die Freunde der Lokalbahn bereits mehrmals werfen, wenn aus festlichen Anlässen ein Gelenktriebwagen der Linzer Lokalbahn AG auf Besuch in Vorchdorf weilte. Ab ca. dem Jahr 2025 sollen Fahrzeuge dieser Type eine wesentliche Komfortverbesserung auf der Lokalbahn bieten. Anlässlich „110 Jahre Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg“ begegnen sich der historische Triebwagen ET 24.101 (Bj. 1931/Grazer WF) und der moderne ET 22.164 (Bj.2005/Stadler) im ÖBB Bahnhof Stadl-Paura. (Archiv Stern & Hafferl)



Nach dem Jahr 2030 sollen die von der Schiene Oberösterreich GmbH beschafften Tram-Train Triebwagen auch auf der Lokalbahn Lambach- Vorchdorf-Eggenberg zum Einsatz kommen. So oder ähnlich darf sich der geneigte Leser die Lokalbahn Zukunft vorstellen – geräumig, hell, attraktiv, leise und schnell. (Stadler/Döllmann Design)

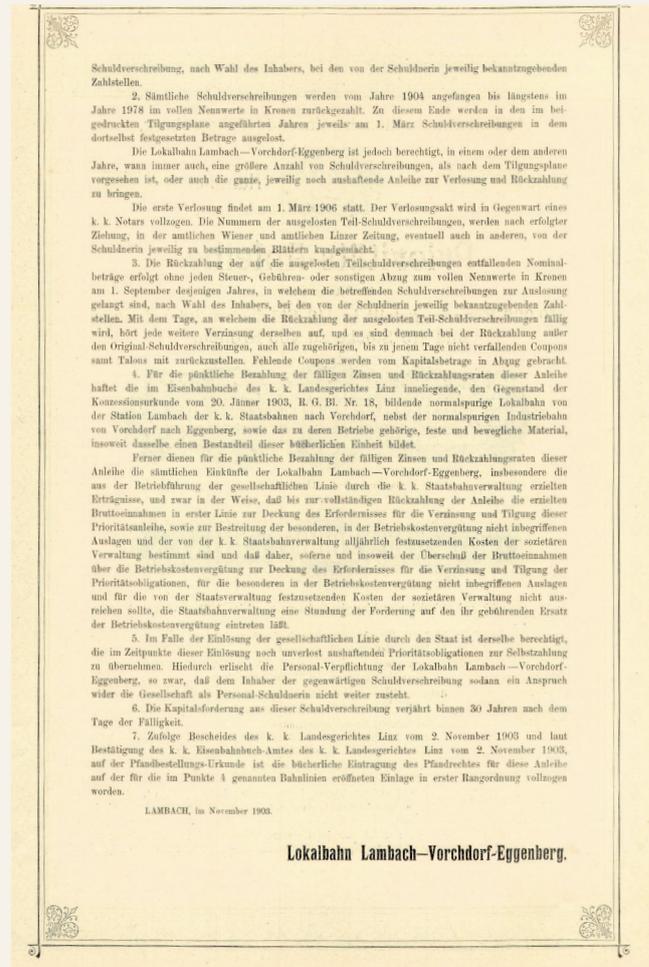
22. Die Aktiengesellschaft und ihre Organe

Am 26. September 1903 wurde mit einer konstituierenden Generalversammlung die Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg Aktiengesellschaft gegründet. Diese Gesellschaft fokussiert sich seither ausschließlich auf den Bau- und Betrieb der Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg. Aktuell beträgt das Grundkapital Euro 160.000. Die Anzahl der auf Namen lautenden Stammaktien beläuft sich auf 21.127 Stück. Der Nettobuchwert des Anlagevermögens liegt bei ca. Euro 10,8 Mio. Die aktuelle Konzession für die Tätigkeit als Eisenbahninfrastrukturunternehmen wurde von der Obersten Eisenbahnbehörde (BMVIT) im Februar 2016 mit einer Laufzeit bis Jänner 2033 verlängert. Die Betriebsführung obliegt seit 1. Mai 1931 der Firma Stern & Hafferl, wobei die aktuelle Vertragsbasis im Juli 1942 geschaffen und 2005 der aktuellen Rechtslage angepasst wurde. Das Unternehmen finanziert sich aus:

- dem Infrastrukturbenützungsentgelt
- der Vermietung von Anlagen
- Fördermitteln des Bundes und des Landes für Infrastrukturerhaltung und Infrastrukturinvestitionen
- Investitionsbeiträgen der Anrainergemeinden bei der Errichtung von technischen Sicherungsanlagen an Eisenbahnkreuzungen.

Der Aktienbesitz verteilt sich im Jahr 2023 wie folgend:

- Republik Österreich 72,51 %
- Oberösterreichische Verkehrsholding GmbH 11,03 %
- Marktgemeinde Lambach 9,42 %
- Marktgemeinde Vorchdorf 3,31 %
- Streubesitz 3,73 %



Prioritäts-Anleihe zu 2000 Kronen der Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg aus dem November 1903 mit Zinsen-Coupons und Tilgungsplan von 1904–1978. Zwei Weltkriege, das Ende der Monarchie, Inflation, Bürgerkrieg, Zerstörung und Wiederaufbau verhinderten die Umsetzung des langfristigen Finanzierungsplans und damit einen finanziellen Nutzen für die Anleger. Trotzdem gelang es engagierten Frauen und Männern die Lokalbahn durch die Wirrungen und Irrungen der Zeit zu steuern und damit die Basis für deren Gegenwart und Zukunft zu legen. Siehe auch nächste Seite.

23. Zeittafel

1835	Eröffnung der Pferdeisenbahn Linz – Lambach	1903	Einstellung des Pferdepostwagenverkehrs Vorchdorf – Lambach
1836	Eröffnung der Pferdeisenbahn Lambach – Gmunden	1903	Eröffnung Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg; Betriebsführung durch die k.k. Staatsbahnen; Einrichtung Bahnpostverkehr
1855	Umstellung der Pferdeisenbahn auf Dampftraktion	1912	Eröffnung der Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf
1859	Eröffnung der Kaiserin Elisabeth Bahn Linz – Lambach	1927	Beschaffung eines Benzintriebwagens
1860	Eröffnung der Kaiserin Elisabeth Bahn Lambach – Salzburg	1930	Liquidation der Lokalbahn AG Lambach – Haag am Hausruck; Übernahme durch die Österreichischen Bundesbahnen
1897	Erste Überlegungen zu einer Lokalbahn Lambach – Vorchdorf – Grünau im Almtal	1931	Übergang der Betriebsführung der LB Lambach – Vorchdorf-Eggenberg von den Österreichischen Bundesbahnen auf die Fa. Stern & Hafferl
1898	Gründung der Aktiengesellschaft Lokalbahn Lambach – Haag am Hausruck	1931	Elektrifizierung der Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg
1899	Konkrete Planungen einer Lokalbahn Lambach – Vorchdorf bis zur Brauerei Schloss Eggenberg	1932	Übergang der Betriebsführung der LB Lambach – Haag am Hausruck von den Österreichischen Bundesbahnen auf die Fa. Stern & Hafferl
1901	Eröffnung der Lokalbahn Lambach – Haag am Hausruck; Betriebsführung durch die k.k. Staatsbahnen	1933	Elektrifizierung der Lokalbahn Lambach – Haag am Hausruck
1903	Konzession Normalspurbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg wird erteilt		
1903	Gründung der Aktiengesellschaft Lokalbahn Lambach – Vorchdorf-Eggenberg		



Blick bei Föhnlage über den Bahnhof Vorchdorf-Eggenberg im Februar 2016 nach Süden auf die Gipfel des Toten Gebirges.
(Foto Hans-Georg Schloßgangl)