

Südtiroler Schneeberg:

Vom Bergwerk zum Museum
BergauWelt
Erlebnisbergwerk
Erztransport am Schneeberg



Schneeberg 2.355 m
Passeiertal – Südtirol

Der Bergbau am Schneeberg liegt am Südrand der Stubaier Alpen zwischen den Talschaften von Passeier und Ridnaun. Im Laufe seiner langen Geschichte wurden hier in erster Linie Silber, später silberhaltiger Bleiglanz und in einer der letzten Abbauphasen Zinkblende abgebaut.⁴⁾

Der Südtiroler Schneeberg ist nicht mit den üblichen Besucherbergwerken zu vergleichen, wo meist über einen einzigen Zugangstollen der Besuchsbereich angefahren wird und im Außenbereich nur wenige Anlagen oder ein Museum auf den Bergbau hinweisen. Der Schneeberg inmitten einer unvergleichlichen Hochgebirgslandschaft ist ein riesiges Freilichtmuseum, das zum stundenlangen Durchstreifen und Erforschen einlädt und in dem die verschiedenen Zeitepochen der achthundertjährigen Bergbaugeschichte eine Vielzahl von Sehenswürdigkeiten in die Gegend gesetzt haben, die nun zu einem Erlebnispfad mit 34 Infopunkten zusammengefügt wurden.

Viele Schautafeln entlang des Erlebnispfades und das Büchlein „Erlebnis Schneeberg“ liefern die Informationen dazu und vermitteln das nötige Hintergrundwissen "über und unter Tage".²⁾

Impressum:

Archiv WGB

Verein zur Dokumentation österreichischer Industriegeschichte

Zallinger gasse 21, 1210 Wien, Tel: +43 699 12771157

archiv-wgb@hausrollbahn.at

ZVR: 242927658

¹⁾ MHVÖ – Montanhistorischer Verein Österreich, Leitung Univ.-Prof. DI Dr. Sperl, Leoben

²⁾ Heinz Widmann - Schneeberg OHG

³⁾ Dir. Josef Pahl, Südtiroler Bergbaumuseum
Auszug aus dem Vortrag „Das Südtiroler Bergbaumuseum und seine Geschichte“ vom 3. Juli 2014 in Moos in Passeier

⁴⁾ Paul Felizetti, Ridnaun

⁵⁾ Dr. Andreas Rainer, Ridnaun
Auszug aus dem Vortrag „Die Entwicklung des Erztransportes am Schneeberg vom Saumtier zur Seilbahn und dem Bau des Poschhausstollens“ vom 4. Juli 2014 in Moos in Passeier

Liebe Freunde und Interessenten,

vom 2. bis 6. Juli 2014 fand in Moos in Passeier (Südtirol) die internationale montangeschichtliche Vortragsveranstaltung

Der Bergbau am Südtiroler Schneeberg

statt.

Das Programm ließ trotz der vielen Vorträge genügend Zeit für Diskussionen und persönliche Gespräche. Eine Ganztages-Exkursion führte vom Passeiertal auf den Schneeberg, um vor Ort einen Teil des Museumsgeländes rund um St. Martin zu erkunden, eine zweite Exkursion auf die andere Seite des weitläufigen Geländes nach Maiern in die BergbauWelt Ridnaun Schneeberg.

Den Veranstaltern (MHVÖ¹⁾, die Südtiroler Gemeinden St. Leonhard, Moos, Ratschings und St. Martin) ist eine gut geplante und hervorragend organisierte Tagung gelungen.

Manfred.Böckl



Einer der Tagungsorte in Moos in Passeier – das Moosmuseum in einem ehemaligen Bunker, der nie in Betrieb genommen werden musste



Vom Bergwerk zum Museum

von Dir. Josef Pahl, Südtiroler Bergbaumuseum³⁾

Im Südtiroler Bergbau geschah, was in anderen wichtigen Wirtschaftsbereichen auch zu beobachten ist. Die Menschen werden sich der Bedeutung der damit verbundenen Kultur erst richtig bewusst, wenn sie am Vergehen ist. Dann bleibt nur mehr der Ausweg, zumindest Teile dieser untergehenden Arbeitswelt im Museum zu konservieren, um den Nachgeborenen einen Eindruck „vom alten Leben“ zu vermitteln.

Es war gut, dass zwischen der Einstellung der Erzförderung und den ersten Vorschlägen, aus den alten Bergwerksanlagen ein Museum zu machen, nicht allzu viel Zeit verstrichen ist, sodass der Erhaltungszustand der Anlagen noch einigermaßen gut war.

Vom Beginn der achtziger Jahre an haben verschiedene Politiker die Errichtung eines Bergbaumuseums vorangetrieben. 1987 wurde eine Kommission eingesetzt, die ein Konzept für das zu errichtende Landesbergbaumuseum erstellte.

1989 billigte die Südtiroler Landesregierung das Statut des Landesbergbaumuseums und ernannte den Verwaltungsrat für das neue Museum.

Die Sanierungsarbeiten an der Erzaufbereitungsanlage in Maiern-Ridnaun und an der Umgestaltung des ganzen Areals wurden in Angriff genommen. Die Bauarbeiten begannen 1989 und zogen sich bis 1992 hin. Parallel zu den Arbeiten in Maiern liefen Instandsetzungsarbeiten an der alten Transportanlage zwischen Passeier und Ridnaun und im Grubengebäude selbst. Die Restaurierungsarbeiten an den Gebäuden der ehem. Knappensiedlung St. Martin am Schneeberg begannen im Jahr 1990; sechs Jahre später ging der Museumsbereich Erlebnisbergwerk Schneeberg-Passeier in Betrieb.

Die Erzaufbereitungsanlage in Maiern und der Schaustollen wurden im Sommer 1993 dem Publikum zugänglich gemacht. ■



Schutzhütte St. Martin am Schneeberg



Seemoos Talstation mit Turbinenhaus



Nachwuchsförderung im und für's Museum



Bremsberg in Maiern



BergbauWelt Ridnaun, Maiern

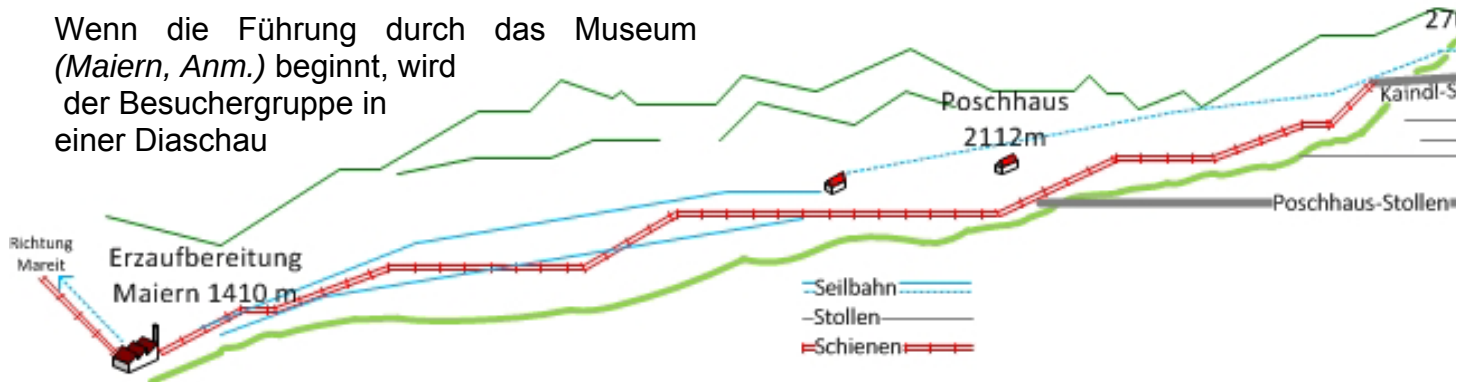


BergbauWelt Ridnaun/Schneeberg

von Dir. Josef Pahl, Südtiroler Bergbaumuseum ³⁾

Zwei Südtiroler Täler, das Ridnauntal und das Passeiertal, haben Teil am Bergwerk Schneeberg. Der Bergbaubetrieb war eine in sich geschlossene Welt. Nicht nur in der Landschaft hat der Erzabbau bleibende Spuren hinterlassen, auch in der Bevölkerung ist die Bergbautradition noch tief verwurzelt und präsent.

Wenn die Führung durch das Museum (Maiern, Anm.) beginnt, wird der Besuchergruppe in einer Diaschau



zunächst das Abbaugebiet auf über 2000 Meter vorgestellt. Anschließend beginnt der Gang durch die an den Hang angebaute Erzaufbereitungsanlage.

In der Brecheranlage wurde das vom Schneeberg seit 1925 mit der Seilbahn zu Tal gebrachte Erz zu mehr oder weniger nussgroßen Stücken gequetscht, die in der Kugelmühle zu feinem Sand gemahlen wurden. Im Schaustollen, der direkt vom Museumsgelände aus zugänglich ist, wird in eigens angeschlagenen Nischen die Erzgewinnung vom rein händischen Abbau über das Schießen mit Schwarzpulver bis zum modernen Vortrieb mit Pressluft und Dynamit dargestellt. Mehrere Maschinen und Geräte, die bis zum Ende des Bergbaus im Einsatz waren, sind im Stollen ausgestellt.

Sind die Aufbereitungsanlage und der Schaustollen nur mit Führern begehbar, kann der Museumsbesucher im ehemaligen Arbeiterwohnhaus frei ausschwärmen und sich in den Ausstellungsräumen umtun. Die dargestellten Themen betreffen den Erzabbau, den Transport, das Leben der Knappen und die Geologie des Schneebergs. Besonders Augenmerk verdienen die Exponate zum Thema Markscheidewesen.



Fotos geben einen guten Eindruck vom Leben der Knappen oben am Schneeberg und herunter in Maiern. .





Zeugnis eines verschütteten Stollens



Strecke Richtung alter Bahnhof



Seemooser Wassertonnenaufzug



St.-Martin-Stollen



Einer der Stollen im „Himmelreich“



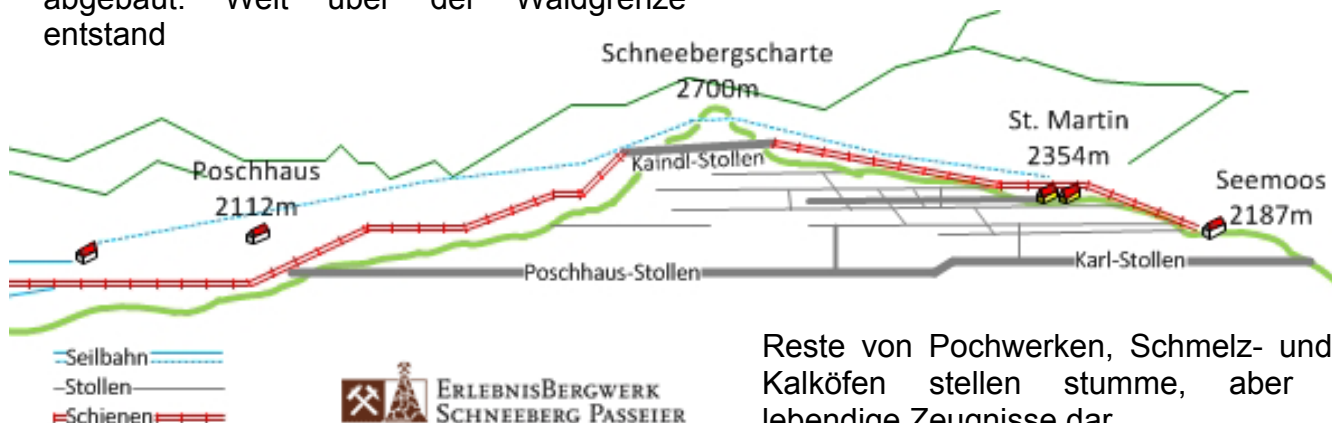
Blick auf Seemoos



ErlebnisBergwerk Schneeberg

von Dir. Josef Pahl, Südtiroler Bergbaumuseum ³⁾

Der Karlstollen am Schneeberg gehört zu den ältesten noch befahrbaren Stollen in den Alpen, das Bergwerk selbst gilt als das höchstgelegene Europas. Viele Jahrhunderte wurde hier auf einer Höhe von bis zu 2530 Metern Kupfer, Silber, Blei und Zink abgebaut. Weit über der Waldgrenze entstand



Reste von Pochwerken, Schmelz- und Kalköfen stellen stumme, aber doch lebendige Zeugnisse dar.

das Knappendorf St. Martin. Um das Jahr 1500 haben hier bis zu tausend Bergleute gelebt, noch vor hundert Jahren waren es gut dreihundert. Als das Bergwerk 1979 geschlossen wurde, verfiel der kleine Ort auf 2355 m Seehöhe und ein guter Teil der Stollen stürzte langsam in sich zusammen – doch nicht alle: den historischen Karlstollen, fast 450 Jahre alt, gibt es noch. Seit dem Jahr 2009 werden im Bergbaukomplex am Schneeberg im Auftrag des Südtiroler Bergbaumuseums montanarchäologische Untersuchungen durchgeführt. Projektziel ist die Dokumentation des heutigen Revierzustandes und die Erfassung von Bergbaubefunden, die die bekannten historischen Daten ergänzen und das urkundlich gezeichnete Bild des mittelalterlichen, frühneuzeitlichen und neuzeitlichen Bergbaus, der Lebens- und Arbeitsverhältnisse der Knappen sowie der Technik-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte mit archäologischen Funden und Befunden vervollständigen können.

Der gesamte Schneeberg – innen und außen – stellt eine wahre Fundgrube dar für all jene, die an der Geschichte des Tiroler Bergbaus ein gefühltes Interesse haben. Hundert teilweise noch sichtbare ehemalige Mundlöcher, Wassertonnenaufzüge, Bremsberge und Flachstrecken, riesige Erzkästen,



Komfortable Übernachtungsmöglichkeiten im ehemaligen Herrenhaus St. Martin



Die Häuser und der Stollen waren und sind durch die Stollenverlängerung miteinander unterirdisch verbunden und „schneetauglich“

Erztransport am Schneeberg

von Dr. Andreas Rainer, Ridnaun⁵⁾

Da der Schneeberg aufgrund der Beschaffenheit des Geländes und der klimatischen Bedingungen nur sehr schwer zu erreichen war, stellte der Transport des Roherzes vom Berg zu den Schmelzhütten im Tal eine große Herausforderung dar.

Zu Beginn der Abbautätigkeit erfolgte der Transport mittels **Sackzug** Richtung Passeiertal, das ja geografisch näher bei Meran liegt. Dort befand sich ab 1253 die Münzprägestätte, denn das Schneeberger Silber diente zur Herstellung der Tiroler Adlergroschen und der Meraner Zwanziger. Das Erz wurde nach Überlieferung in Schweinhäute gefüllt und bei Schnee in Sackzügen auf eigens präparierten Pisten ins Tal gezogen.

Erzsaum

Als gegen Mitte des 15. Jhds. in Schwaz der Bleibedarf stieg, waren die Schwazer Schmelzherren gezwungen, den langen beschwerlichen Erztransport nach Norden zu finanzieren. So verlagerte sich nun dieser herüber nach Ridnaun und man setzte vermehrt auf den Pferdesaum als Transportmethode. In zwei Tragkörben oder Säcken trug das Saumtier bis zu 150 kg Last auf seinem Rücken.

Übertageförderung auf Schienen

Im Jahr 1869 untersuchte Constantin von Beust das Erzlager vom Schneeberg und stellte große Zinkvorkommen fest. Voraussetzung für einen Abbau im großen Stil war eine Modernisierung und Beschleunigung des Erztransportes.

1871 wagten kühne Fachleute den Bau der weltweit grössten Übertageförderanlage auf Schienen von Sterzing durch das Ridnaun- und Lazzachertal, durch den Kaindlstollen bis zu den tiefsten Stollen in Seemoos am Schneeberg. Sie war insgesamt 27 km lang. Zum Bewältigen der enormen Höhenunterschiede (rund 1.900 m) wurden insgesamt acht Bremsberge errichtet. Zu den

Bremsbergen gehörten weitere Anlagen wie Erzkästen zur Zwischenlagerung, Bremsmeisterhäuschen und beinahe horizontal verlaufende Pferdebahnstrecken als Verbindung. Der Unterbau der Gleisanlage bestand zum Grossteil aus Trockenmauerwerk und Holzkonstruktionen.

Die Grösse der verwendeten Hunte war unterschiedlich: auf den Wassertonnenauflügen der Passeirer Seite fassten sie nur 0,6 m³, auf dem Lazzacher Bremsberg 3 m³ und von da an abwärts 1m³. Auf den Pferdebahnstrecken zog ein Pferd sechs bis sieben Hunte, die 1m³ Fassungsvermögen hatten.

Die Bremsberge funktionierten mit Gegengewicht: auf der Passeirer Seite wurde das Erz mit Wasser nach oben gezogen, welches in einer offenen Zuleitung vom aufgestauten Schneeberger Schwarzsee auf 2.600 m an die Bergstation des 14-Nothelfer-Aufzuges geleitet und von dort verteilt wurde. Auf Ridnauner Seite, wo die Erzwagen zu Tal gebremst wurden, kamen als Gegengewicht vor allem Verbrauchsgüter wie Holz, Werkzeuge und Lebensmittel auf den Berg.

Bis 1925 blieb die Anlage in Betrieb – eine Ausnahme stellt der Wassertonnenaufzug von Seemoos dar – dieser war bis zur Auflassung der Knappensiedlung St. Martin im Jahr 1967 in Funktion. Da dieses einzigartige Transportdenkmal seither dem Verfall preisgegeben war, ist es ein primäres Anliegen des Südtiroler Bergbaumuseums, dieses möglichst in seiner Gesamtheit zu erhalten und teilweise sogar wieder in Funktion zu setzen. So wurden in den letzten Jahren Sanierungsarbeiten an mehreren Teilstrecken unternommen.

Der Kaindlstollen

Grosse Bedeutung für den Erztransport am Schneeberg hatte auch der Kaindlstollen auf 2.530 m Meereshöhe. Als Durchschlagstollen zwischen dem Schneeberg und dem Lazzachertal war er, 200 Höhenmeter unter der Schneebergscharte, eine wetter- und lawinensichere Verbindung ins Ridnauntal ►



Doppeldrehscheibe Aufzug Talstation



Vereinzelt treffen wir glückliche „Saumtiere“



Alter Bahnhof in St. Martin

► und nach Sterzing. Der Vortrieb des ca. 700 m langen Stollens erfolgte zwischen 1720 und 1727; um Arbeit zu sparen, schlug man den Stollen entlang einer sog. Lettenkluft, einer geologisch instabilen Zone, wo grosser Druck das Gestein zu Lehm (Letten) zerreibt.

Ursprünglich war der Stollen für den Durchgang von Personen gebaut worden, ab 1858 hatte man ihn für Saumtiere erweitert und 1871 in die neue Erztransportanlage integriert und mit Schienen versehen. Nach der Auflösung des Knappendorfes St. Martin am Schneeberg im Jahr 1967 verlor der Kaindlstollen seine Funktion und stürzte immer mehr ein. 1985 wurde er aus Sicherheitsgründen gewaltsam geschlossen. Es gibt jedoch Bestrebungen, sowohl in Ridnaun als auch in Passeier, diesen Verbindungsstollen wieder zu öffnen.

Die Materialseilbahn

Zwischen 1924 und 1926 wurde eine Materialseilbahn errichtet. Die Seilbahn führte von St. Martin am Schneeberg über die 2.700 m hohe Schneebergscharte ins Lazzachertal. Im Berghang, gegenüber dem Poschhaus, war eine Umlenkstation notwendig, welche in Richtung Aufbereitungsanlage in Maiern weiterführte.

Materialseilbahn:

Länge:	17.599 m
Volumen Erzwagen:	150 Liter
Distanz der Wagen:	153 m
Wagen pro Stunde:	59 Stk.
Geschwindigkeit:	2,5 m/Sek.

(Archiv Südtiroler Bergbaumuseum)

Durch die Seilbahn wurde der Erztransport wesentlich beschleunigt, denn in 70 Minuten wurde es von St. Martin nach Maiern gebracht. Im Jahr 1956 wurde knapp unterhalb der Schneebergscharte ein Durchschlag für die Seilbahn herausgesprengt, welcher eine grössere Unabhängigkeit des Betriebes bei Wind und Wetter garantierte. Mit der endgültigen Betriebseinstellung im Jahr 1985 wurde dieses technische Wunderwerk der Umlaufbahn (bis auf das Teilstück Lazzachertal – Maiern) abgetragen. ■



Spurweiten

Während der zwei Exkursionen nach *St. Martin am Schneeberg* bzw. nach *Maiern/Ridnaun* war natürlich eine der Tätigkeiten das Vermessen von Rollmaterial und Gleisen.

Im ersten Moment fast unglaublich, wie viel verschiedene Spurweiten hier zu finden sind. Bereits beim Aufstieg von der Schneebergbrücke auf Pässeierseite Richtung *St. Martin* stossen wir beim *Karlstollen* auf eine Spur von (560-) 580 mm, weiter oben auf *Seemoos-Ebene* bzw. in *St. Martin* auf eine Kipplore mit 470 mm, eine andere mit 500mm und Achsen mit 520 mm Spurweite.

Die Obertage-Gleise des *St.-Martin-Stollens* messen (580) 590 mm, andere 600 mm.

Am 2. Exkursionstag fanden wir bereits am Kreisverkehr ins *Ridnauntal* die *Brown-Boveri-Lok* (5830/1958) mit einer Spurweite von 580 mm, in *Maiern* selbst ist das erste vermessene Gleis 610 mm.

Weitere Fahrzeuge in *Maiern*: Kipplorengestelle, Hunte und *Loren* 580 mm, andere Hunte, Loks und Überkopflader mit 600mm, Gleise in der Aufbereitungsanlage 550mm, *Loren* mit 540 mm und die in den Schauräumen ausgestellte *Wassertonne* (*Bremsberg*) hat 970 mm mit 640/650 mm-Aufnahmegleis für Hunte.



Nach telefonischer Mitteilung durch Herrn Dir. Hermann Schölzhorn hatte der „gängigste“ Fuhrpark 580mm, die Gleise im Stollenbereich wiesen meist 600mm aufwiesen; Details werden bei einem Treffen in *Ridnaun* besprochen.

M.B.



580mm-Akkulok TIBB Milano Nr. 5830/1558

Ausblick

von Dir. Josef Pahl, Südtiroler Bergbaumuseum ³⁾

Museen sind nie fertige und abgeschlossene Projekte, sie unterstehen ständigem Wandel und müssen laufend neuen Erfordernissen genügen. Dies gilt im besonderen Ausmaß für Bergbaumuseen. Es wird weiterhin unser konkretes Bemühen sein, das Interesse und die Neugier der Besucher für die Geschichte des Tiroler Bergbaus und seine Industriedenkmäler wach zu halten.

So stehen für die kommenden Jahre umfangreiche bauliche Vorhaben zur Verwirklichung an.

Für die BergbauWelt Ridnaun/Schneeberg wünschen wir uns den Umbau und umfassende strukturelle Erweiterungen im Eingangsbereich. Für den Poschhausstollen und den Karlstollen stehen weitere Sanierungsarbeiten sowie die Sanierung des Gleiskörpers an. In St. Martin am Schneeberg ist die Fortführung von montanarchäologischen Grabungen angedacht. Aus sicherheitstechnischer Sicht wird die Wiedereröffnung der untertägigen Verbindung zwischen Nikolausstollen und St.-Ignaz-Stollen von besonderer Wichtigkeit sein, aber natürlich auch eine spannende Erweiterung des musealen Gesamtangebotes in Prettau darstellen.

In enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit der Südtiroler Landesregierung und der Abteilung Landesmuseen werden unsere Bemühungen weitergehen, auf dass die Geschichte des Bergbaus der Zukunft erhalten und in Erinnerung bleibt. ■

SÜDTIROLER BERGBAUMUSEUM



Weiterführende Links:

www.bergbaumuseum.it

www.schneeberg.org

[http://www.suedtirol-
it.com/ratschings/bergbauwelt-ridnaun-
schneeberg.html](http://www.suedtirol.it.com/ratschings/bergbauwelt-ridnaun-schneeberg.html)

[www.ridnauntal.eu/sehenswuerdigkeiten-im-
ridnauntal/landesbergbaumuseum-ridnaun-
schneeberg.html](http://www.ridnauntal.eu/sehenswuerdigkeiten-im-ridnauntal/landesbergbaumuseum-ridnaun-schneeberg.html)

<http://www.alpenvereinaktiv.com>

Übertage-Förderanlage Schienen (Längen):

Untere Erzstraße Sterzing – Mareit	6755 m
Mareiter Bremsberg	436 m
Obere Erzstraße Mareit – Maiern	8950 m
Maierner Bremsberg	258 m
Verbindung Bremsberg Maiern zu Kohlbodenbremsberg	250 m
Kohlbodenbremsberg	438 m
Untere Pferdebahnstrecke	1548 m
Kohlwaldbremsberg	365 m
Mittlere Pferdebahnstrecke	2486 m
Kastenbremsberg (Poschhaus, Anm.)	525 m
Obere Pferdebahnstrecke	972 m
Lazzacher Bremsberg	711 m
Bahn durch (inkl.) Kaindlstollen	1349 m
14-Nothelfer-Wassertonnenaufzug	834 m
Verbindung 14-N. – Seemooser Aufzug (St. Martin, Anm.)	676 m
Seemoos-Wassertonnenaufzug	405 m

(Archiv Südtiroler Bergbaumuseum)

Neues Verkehrsmuseum „Remise“ in Wien

Eröffnung am **13. September 2014**

Am 13. September öffnet die „Remise“, das neue Verkehrsmuseum der Wiener Linien in Erdberg (Eingang Ludwig-Kössler-Platz), erstmals die Tore für die Öffentlichkeit. Dann wartet auf die Besucherinnen und Besucher eine Zeitreise in die 150-jährige Geschichte des öffentlichen Verkehrs in Wien. Seit letztem Jahr läuft die Umgestaltung der früheren Straßenbahnremise zu einem zeitgemäßen Verkehrsmuseum, das speziell Kinder, Jugendliche, Familien und Wien-Besucher anspricht. In den nächsten Wochen erfolgt der Aufbau der Ausstellung, die Exponate werden ins Museum gebracht, das Leitsystem errichtet, der Eingangsbereich mit Shop fertiggestellt und vieles mehr. „Die Remise wird ein interaktives und spannendes Museum zum Angreifen und Erleben, das die Öffi-Geschichte aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet“, so Eduard Winter, Geschäftsführer der Wiener Linien.

Anhand von vorerst 14 Themeninseln ermöglicht das neue Verkehrsmuseum eine Zeitreise von der Pferdetramway aus Kaisers Zeiten bis zum modernen U-Bahn-Bau. Die Wiener Linien sind nicht bloß Verkehrsanbieter, sondern prägendes Element im Wiener Stadtbild. Darum beschäftigt sich die Ausstellung auch mit der Rolle der Öffis für die Entwicklung Wiens und die Auswirkungen auf den Alltag der Menschen. Neben historischen Fahrzeugen gewähren zahlreiche Fotos, historische Dokumente und Exponate einen Blick zurück.

150 Jahre Öffi-Geschichte aus verschiedenen Blickwinkeln

Die von Kurator Christian Rapp konzipierte Ausstellung beschäftigt sich etwa mit den Anfängen des Öffentlichen Verkehrs ab der Mitte des 19. Jahrhunderts, als Pferde die Stadt in Bewegung hielten.

Ein Themenschwerpunkt ist dem Werden Wiens zur Metropole und die Rolle des öffentlichen Verkehrs dabei gewidmet.

Auch die Kriegsjahre, Wiederaufbau, Motorisierung und der spätere Siegeszug der U-Bahn sind multimediale Inhalte und ziehen sich durch die Ausstellung. So können die Besucher mit einem Simulator das Wiener U-Bahn-Netz abfahren oder in die Rolle des Schaffners schlüpfen. Weitere Ausstellungshighlights sind der 1976 beim Einsturz der Reichsbrücke in die Donau gestürzte Autobus, ein umgebauter Silberpfeil oder der „Amerikaner“, eine New Yorker Straßenbahn, die ab 1950 half, den Wagenmangel in Wien zu beheben.



Visualisierung zur künftigen Ausstellung in der Remise, dem neuen Verkehrsmuseum der Wiener Linien

Gratis Eintritt und großes Musikprogramm zur Eröffnung

Zur Eröffnung der Remise am 13. September wartet auf die BesucherInnen ein großes Showprogramm. Neben Kinderunterhaltung in der Remise gibt es in der Halle Marx ein Musikprogramm mit einem Auftritt von Austropop-Legende Rainhard Fendrich als Höhepunkt.

Historische Fahrzeuge bringen die Eröffnungsgäste per Shuttle von der Innenstadt direkt zum Museum. Mit einem Sonderfahrtschein können die BesucherInnen am Eröffnungstag in ganz Wien zwischen 9 und 22 Uhr gratis unterwegs sein. Der Eintritt ins Museum ist am Eröffnungstag natürlich frei.

Programm und Download Sonderfahrtschein:
www.remise.wien

rk, 12.08.2014

100 Jahre Lokalbahn Wien – Preßburg

12. Sep. 2014 Ausstellungseröffnung

Am Freitag, dem 12. September 2014 eröffnet die neue Ausstellung im Bezirksmuseum Wien-Landstraße nach der Sommerpause. Im Vitrinenraum können sich die Besucher an der von Dr. Dietmar Ganzinger gestalteten Schau EINHUNDERT JAHRE LOKALBAHN WIEN – PRESSBURG erfreuen. Die Ausstellung kann bis einschließlich Sonntag 2. November 2014 während unserer Öffnungszeiten (Mittwoch 16:00-18:00, Sonntag 10:00-12:00) oder nach telefonischer Vereinbarung bei freiem Eintritt besucht werden.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Ort: Bezirksmuseum Landstraße
1030, Sechskrügelgasse 11

Zeit: 12.09.2014, 17:00 Uhr

Initiative Denkmalschutz



6. September 2014

Führung Trabrennverein Krieau (mit den Spezialisten des Instituts für Baugeschichte an der TU-Wien)

Der 1874 gegründete Wiener Trabrennverein ließ den 1882 errichteten Holztribünenbau 1913 durch einen Neubau der Otto-Wagner-Schüler Emil Hoppe, Marcel Kammerer und Otto Schönthal ersetzen. Diese frühe Stahlskelett-Betonkonstruktion mit Wiener Werkstätte-Dekors aus Majolika bildet zusammen mit dem fünfgeschoßigen Schiedsrichterturm (1919) ein von Architekturkennern geschätztes Ensemble von überregionaler Bedeutung, das durch die aktuelle Stadtentwicklung massiv bedrängt wird.

Ort: U2-Station "Stadion", 1020 Wien

Zeit: 06.09.2014, 09:45 Uhr

Anmeldung erforderlich,

Führungsbeitrag: EUR 10,-/20,-

www.initiative-denkmalschutz.at
www.rettet-die-krieau.at

Wir unterstützen die



<http://www.lebenswertes-weinviertel.info>



Verein Neue Landesbahn



Dampfsonderzug

zum 110. Geburtstag der Regionalbahn Korneuburg – Ernstbrunn

14. SEPTEMBER 2014

HALTESTELLE	Ankunft	Abfahrt	Rückfahrt	PROGRAMM:
Wien Praterstern		09:15	17:50	- Begrüßung des Sonderzuges in den Haltestellen Stetten, Mollmannsdorf und Karnabrunn - Platzkonzert der Musikkapelle Ernstbrunn ab 11:45 Uhr am Bahnhof Ernstbrunn - Empfang des Sonderzuges im Bahnhof Ernstbrunn um 12:00 Uhr mit anschließendem Festakt
Floridsdorf		09:26	17:39	
Korneuburg		09:44	17:16	
Stetten	09:58	10:18	17:00	
Mollmannsdorf	10:30	10:50	16:53	
Karnabrunn	11:10	11:30	16:15	
Ernstbrunn	12:00		16:00	

Für Speis und Trank sorgen die Pfadfindergruppe Ernstbrunn und der Biobäckermeister Gepp. Edle Weine bietet Heurigenwirt Alfredo Holzinger. Besuchen Sie auch den Infostand des Vereins Neue Landesbahn am Bahnhof Ernstbrunn oder nutzen Sie den gratis Bus-Shuttle zum Flockerhof.

FAHRPREISE HIN UND RETOUR:

Erw.: € 30,- | Kinder (<15): € 15,- | unter 6 Jahren frei | Familienkarte (2 Erw. + ab 1 Kind): € 60,-

RESERVIERUNG DRINGEND EMPFOHLEN:

+43 660 / 254 8935 oder unter info@regiobahn.at

regiobahn
LEISER BERGE

Verein Neue Landesbahn
Georg Gosti-Strasse 11/4
2130 Mistelbach

<http://www.landesbahn.at>
info@landesbahn.at
Telefon: 0676 / 709 45 89

Bankverbindung:
Osterr. Postsparkasse - BIC OPSKAT33
Kontonr.: AT 39 6000 0000 8100 5701
ZVR: 877418325

HOTEL RESTAURANT HAAS ***



Familie Haas

Hotel Restaurant Haas

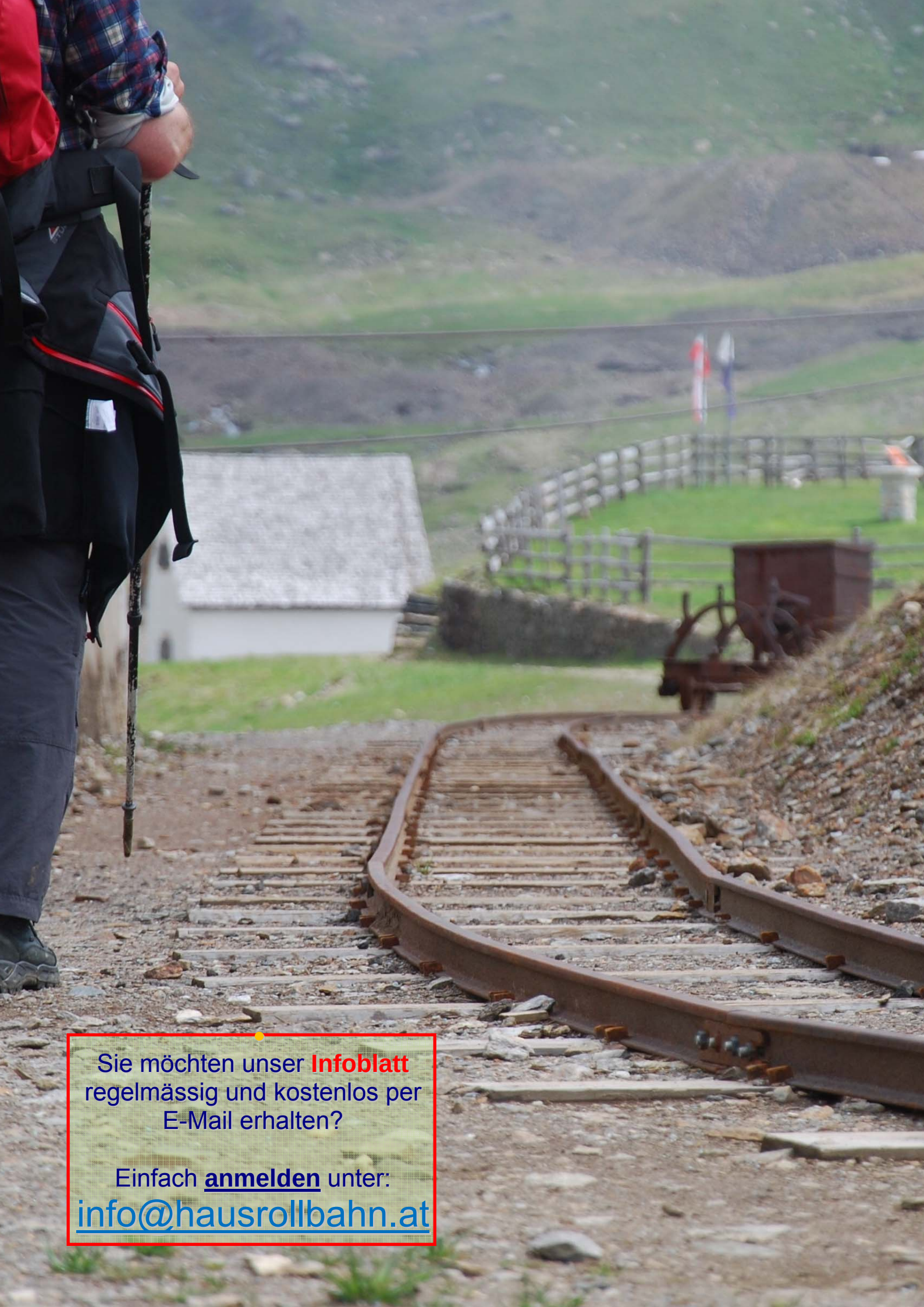
Neumühlenstraße 6

A-4843 Ampflwang/Oberösterreich

+43 7675 2270

+43 699 18168120

info@hotel-haas.at



Sie möchten unser **Infoblatt**
regelmässig und kostenlos per
E-Mail erhalten?

Einfach **anmelden** unter:
info@hausrollbahn.at