



# Information

**Club 760 Verein der Freunde der Murtalbahn**



In Murau ist der neu umlackierte Steuerwagen VS 44 bis auf die Beschriftungen soweit fertiggestellt und soll bereits in ein paar Tagen erstmals eingesetzt werden. Der VS hat nun das neue STLB-Farbschema erhalten, in den nächsten Monaten bzw. Jahren sollen alle Triebwagen und Steuerwagen entsprechend umlackiert werden.

Der VT 31 - der in der Mur gelegen war - ist auch schon neu lackiert, wartet aber noch auf den Innenausbau und weitere Arbeiten, ehe er vsl. wieder im Herbst zum Einsatz kommen kann. Der VT soll als "Nostalgetriebwagen" verkehren und daher eine Inneneinrichtung aus Holz erhalten.

Fotos: Dr. M. Straessle, 11.4.23

**Neues vom  
Club 760  
und der**



**Schmalspurinfos aus  
Österreich  
und  
anderswo** **Ausgabe  
1/2023**

Liebe Mitglieder, dies ist die erste I-760, die ich als Verantwortlicher gestalte. Für das Layout konnte ich Ludwig Stepan aus Bischofs-hofen gewinnen, vielen Dank an ihn. Gottfried Hiesinger aus Ottobrunn und Fritz Haftel sind als Redakteure weiter mit dabei. Der Versand wird weiterhin durch Fritz Haftel erfolgen, da der Druck in den bewährten Händen in Dornbirn bleibt. Auch hier natürlich vielen Dank an unser Ehrenmitglied.

Laut Beschluss der Generalversammlung soll die I-760 nur noch zweimal im Jahr erscheinen, einmal nach Ostern (u.a. mit Ankündigung des Programms am Volldampfwochenende) und einmal zu Saisonende etwa im Oktober. Sollte sich die Oktoberausgabe als zu aufgebläht erweisen, würde ggf. eine dritte Ausgabe im Sommer hinzukommen.

Der neue Vorstand wird sich regelmäßig einmal im Quartal treffen, eine längere Klausur am 9. Dezember und eine Sitzung am 25. März haben bereits stattgefunden, über die wesentlichen Punkte der Treffen wird hier berichtet, dies wird eine feste Rubrik.

Wir haben heuer zum letzten Mal Jahres-Klebe-marken versendet, Dank an Gerhard Schumann und Fritz Haftel. Für die Freifahrt auf der Taurachbahn reicht in Zukunft einfach der Clubausweis. Über die zukünftige Art und Weise der Beitragszahlung (z.B. alternativ per Bankeinzug) wird sich der Vorstand noch Gedanken machen. Ich möchte alle Mitglieder bitten, uns ihre E-Mail-Adresse bzw. Änderungen dieser mitzuteilen, damit wir euch besser erreichen können, vor allem im Hinblick auf den auch schon bisher in loser Folge von Gottfried Hiesinger versandten Newsletter. Mittelfristig könnte dann auch die I-760 elektronisch verschickt werden, aber natürlich bekommt jeder, der es möchte, weiter ein gedrucktes Exemplar. Abonnenten der „Schiene“ wird dies ebenfalls so angeboten.

Liebe Mitglieder, der Ankauf des altbrauchbaren Betonschwellen-Materials aus dem Pinzgau für

diesjährige Neulage hat etwa 90.000 Euro gekostet. Dies war wohl auch leider die letzte Gelegenheit, einigermaßen günstig Beton-Oberbau zu erwerben. Die Verlegung des Materials Anfang September wird trotz erheblicher Eigenleistung noch einmal etwa dieselbe Summe kosten (Schweißen der Schienenstöße, Stopfmaschine etc). Diese Ausgaben werden die Rücklagen des Clubs so gut wie aufzehren. Ich bitte euch daher im Namen unseres Kassiers um Spenden. Wir danken allen Mitgliedern für die großzügige Auf-rundung des Mitgliedsbeitrages. Auch muss die Lessachbrücke bei Wölting saniert werden, die neuen Brückenhölzer schlagen mit 3000 Euro zu Buche, die eigentlichen Arbeiten nochmal mit ca. 25.000 Euro. Ein weiterer dicker Posten ist die Kohlebeschaffung, wir müssen das drei- bis vier-fache ausgeben wie sonst. Hier unterstützt uns je-doch auch die Region Lungau finanziell.

## **Neuigkeiten vom Club 760 und der Taurachbahn Vorstellung der neuen Vorstandsmitglieder bzw. Referenten**

Präsident Kommerzialrat Gunter Mackinger

*Eine bekannte Persönlichkeit*

Unser neuer Präsident ist sicher bekannt „wie ein bunter Hund“, vorstellen möchte ich ihn natürlich trotzdem. Nach Schule und Bundesheer trat er am 1. Juni 1978 mit 21 Jahren in den Dienst der Salz-



Foto: Wolfgang Hojna-Leidolf.

burger Lokalbahn, hat dabei so gut wie jede Tätigkeit selbst ausgeführt und kennt daher den Betrieb wie kein Zweiter. 1980-82 hat er sich zum Betriebsleiter und zur Führungskraft weitergebildet und übernahm einige Zeit später schließlich die Betriebsleitung. 2000 wurde er zum Verkehrsdirektor der Salzburg AG bestellt und war damit u.a. auch verantwortlich für den Obus, die Schafbergbahn und die Berchtesgadener Land Bahn GmbH. Am 19. Juni 2012 wurde er durch die Bundesregierung zum Kommerzialrat bestellt, er erhielt auch zahlreiche andere Auszeichnungen. Nach seinem Ausscheiden bei der Salzburg AG 2014 war er Betriebsleiter bei Porr und in Folge bei der Achenseebahn, an deren Rettung er somit maßgeblich beteiligt war. Momentan ist er Vorstandsdirektor der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf. Last but not least war er 2004-17 Betriebsleiter der Taurachbahn.

## Vizepräsident Alois Doppler

### *Stellt sich selber vor*

Ich bin ein gebürtiger Mariapfarrer und mittlerweile 68 Jahre lang ein Lungauer.

Nach der Pflichtschule bin ich zur weiteren Ausbildung in die Stadt Salzburg gezogen und habe dort die HTBLA (Höhere Technische Bundeslehr- und Versuchsanstalt in Salzburg), Abt. Maschinenbau.

Die Stadt Salzburg ist meine zweite Heimat geworden, denn nach Absolvierung des Präsenzdienstes in der Kroatinkaserne in St. Johann und

ein paar Jahren Ausbildung bei den ÖBB bin ich wieder in Salzburg gelandet.

Meine ÖBB Laufbahn hat mit der Ausbildung zum Fahrdienstleiter im Ennstal begonnen und schon sehr bald habe ich den Wechsel zum Salzburger Hauptbahnhof geschafft. Die Fahrdienstleiterlaufbahn in Salzburg Hauptbahnhof war meine berufliche Herausforderung und Erfüllung. Ein paar Jahre als Fahrdienstleiter in Salzburg Hbf mit den alten Anlagen, den umfangreichen Anforderungen in der alten ÖBB Struktur, den umständlichen Betriebsabwicklungen, den notwendigen Koordinationsaufgaben mit sehr vielen Mitarbeitern aus allen möglichen Bereichen (Zolldeklaranten, Grenzpolizei, ...) haben mich gefordert, aber auch mit sehr vielen positiven und guten Ergebnissen belohnt. Ein beruflicher Höhepunkt war meine Beförderung zum Bahnhofvorstand Salzburg Hbf in einer Zeit (1995), als solche Positionen eher nach dem Senioritätsprinzip besetzt wurden.

Unmittelbar danach hat sich die Struktur der ÖBB grundlegend geändert. Trennung in Absatz und Infrastruktur war der Beginn. Ich habe mich für die Infrastruktur und die Betriebsführung entschieden. Wir haben mit der Automatisierung der Betriebsführung begonnen. Wir haben die Organisation innerhalb der Infrastruktur immer wieder verändert und angepasst. Der Umbau des Salzburger Hauptbahnhofes unter Vollbetrieb hat meine letzten Berufsjahre voll ausgefüllt. So voll ausgefüllt, dass ich erst gut 1 ½ Jahre nach meinem offiziellen Pensionsdatum die Agenden eines Regionalleiters Betrieb abgegeben habe.

Nun lebe ich nicht mehr nur an den Wochenenden und im Urlaub im Lungau. Als Lungauer kenne ich die Murtalbahn seit ich denken kann. Einstens, als die Bahn noch bis Mauterndorf als Steiermärkische Landesbahn in Betrieb war, habe ich sie kaum benützt. Als Taurachbahn von Mauterndorf nach St. Andrä ist die Bahn bei mir wieder ins Bewusstsein gekommen. Ich verfolge die Entwicklung der Bahn seither mit Interesse



Foto: Alois Doppler

und bin absolut der Meinung, dass solche Einrichtungen erhalten werden müssen. Darum war ich auch bereit mich ehrenamtlich mit meinen Möglichkeiten für die weitere Entwicklung und den Erhalt der Bahn einzusetzen.

### Schriefführer Dr. Andreas Wißkirchen

#### *berichtet über sich*

Ich komme aus Bornheim im Rheinland, genau zwischen Köln und Bonn gelegen, bin 52 Jahre alt, habe Physik studiert und arbeite an der Universität Bonn. Mit vier Jahren bekam ich meine erste LGB, damals hatten sehr viele Fahrzeuge österreichische Vorbilder, so dass ich bereits als Grundschüler Urlaub im Zillertal gemacht habe und zudem das Glück hatte, die Steyrtalbahn noch im Planbetrieb erleben zu dürfen.



Foto: Wolfgang Hojna-Leidolf

Als Student und später Universitätsmitarbeiter habe ich dann größere Touren unternommen, meist mit meinem Vater. Wir waren oft in Ruhpolding, von dort wurden Ausflüge unternommen, u.a. bereits Anfang der 90er Jahre zur Murtalbahn, so dass ich die Taurachbahn fast von Anfang an kenne und auch an zahlreichen Sonderfahrten des Club 760 teilgenommen habe. Dem Club beigetreten bin ich dann leider erst 2008.

Seit etwa zehn Jahren habe ich beruflich und privat die Möglichkeit, mehr zu verreisen, so dass ich mich auch bei der Taurachbahn engagieren

konnte. Angefangen hat es mit dem Shop, nun bin ich aber auch meist am Fahrkartenschalter und oft als Zugbegleiter oder Barkeeper unterwegs. Ich bemühe mich, im Wesentlichen jedes Betriebswochenende vor Ort zu sein, es sind immerhin 850 km Anreise, was ich mit öffentlichem Verkehr bewältige.

Außerhalb der Taurachbahn-Saison bin ich gerne als Fahrgast unterwegs, vor allem auf der Mariazellerbahn, die ich sogar besser kennen dürfte als die Murtalbahn. Ich bin sonst noch Mitglied beim Club Mh.6 in Obergrafendorf, beim WSV in Heidenreichstein und den Freunden der Breitenauerbahn (die kleinen E-Loks dort sind wie die Stainz 2 eine Ikone der LGB, nur nicht ganz so berühmt). Ich habe auf Bitte von August Zopf das Amt von Fritz Hafel übernommen, da mir die Taurachbahn mittlerweile fast schon eine zweite Heimat geworden ist.



Foto: Club 760

## Technischer Referent

### Franz Schimpfhuber

*Fast von Anfang an bei der Taurachbahn*

Nach Schule (HTL Maschinenbau) und Bundesheer trat Franz 1981 mit 20 Jahren als Techniker in den Dienst der ÖBB und war zunächst im technischen Wagendienst in den Zugförderungen Villach, Knittelfeld und St. Veit/Glan tätig. 1989 wechselte er in die Hauptwerkstätte, später Technische Services-Werk Knittelfeld, und kümmerte sich vor allem um die Instandhaltung von Sonderfahrzeugen. 2009 wurde er Betriebsleiterstellvertreter, was er bis zu seiner Pensionierung 2022 blieb. Er ist weiter bei den Wiener Lokalbahnen als Triebfahrzeugführer, Wagenmeister und §40-Person tätig.

Bei der Taurachbahn ist er fast von Anfang an, seit 15. August 1991 ist er als Lokführer bzw. Heizer tätig. Seit einigen Jahren prüft er auch das Lokpersonal als Nachfolger von DI Moser.

## Aus dem Vereinsvorstand

Es werden nur die Themen aufgeführt, die für die Clubmitglieder von breitem Interesse sind.

### Vorstandsklausur am 9. Dezember 2022

Es nahmen teil:

Alois Doppler, Gunter Mackinger, Andreas Wißkirchen, August Zopf, als Gäste: Reinhard Deutner, Gottfried Hiesinger, Maximilian Huber.

- Die Gesellschafter-Struktur der Taurachbahn Ges.m.b.H. wurde rekapituliert.
- Postumleitung Murau (neue Adresse: Schillerplatz 4-6 in 8850 Murau)
- Internetauftritt, neues Konzept der I-760, Präsenz von TB und Club in den „Neuen Medien“
- Bestellung von Franz Schimpfhuber zum Technischen Referenten
- Kooptierung von BL und stv. BL zum Vorstand
- Status der Fahrzeuge und anstehende Vertragsverlängerungen.
- Die Waggons Bi 31-34 sollen an die Gemeinde Stainz verkauft werden.

- Was ist die Zukunft des ehemaligen „Mariazeller“ Postwaggons, in Frojach hinterstellt?
- Bilanzen des Clubs und der TB, Ausblick auf 2023.
- die Pflege in Frojach wird wie die Streckenpflege der TB Hannes Missethon übernehmen

### Besprechung mit Taurachbahn-Geschäftsführung und -Betriebsleitung am 7. Jänner 2023

Es nahmen teil: Christoph Gartler, Gunter Mackinger, August Zopf.

- Krise bei Lokomotivkohle: der Bedarf für 2023 liegt aktuell bei ca. 10.000 Euro, das kann weder von der TB noch vom Club 760 gestemmt werden. Alois Doppler wird über Bgm.Eßl den Regionalverband kontaktieren. Ein Kohlenrest für Ostern und 1. Mai ist noch vorhanden.
- Beim Volldampfwochenende soll es nur eine Fahrt nach Tamsweg geben.
- Motor VL 7: Anschaffung eines Tauschmotors oder ggf. doch Reparatur des Originalmotors
- Braubach: die Möglichkeit einer Saugluftbremse wird mit dem Techn. Referenten geprüft.
- Subventionsansuchen an das Land für die Infrastrukturhaltung (Arbeiten im September).
- Die Sanitäranlagen für die Fahrgäste im Bahnhof Mauterndorf werden erneuert.
- Das Heizhaus soll in Abstimmung mit dem Denkmalamt einen neuen Anstrich erhalten.

### Vorstandssitzung am 25. März 2023

Es nahmen teil: Alois Doppler, Gunter Mackinger, Andreas Wißkirchen, August Zopf, als Gäste: Reinhard Deutner, Christoph Gartler, Dr. Emil Hocevar (zur aktuellen Situation der Murtalbahn), Maximilian Huber, Franz Schimpfhuber.

- Emil Hocevar berichtet über einige Verbesserungen bei der Murtalbahn, allerdings wurde nur ca. ein Drittel seiner Verbesserungsvorschläge (und aus der Region bzw. vom Standort Murau selbst) umgesetzt. Es bleibt viel für uns zu tun, ohne Murtalbahn keine Taurachbahn!
- Evaluierung der bestehenden Versicherungen

und Anpassung bzw. Neuabschluss.

- Mit finanzieller Beteiligung der Region soll im April die neue Lokomotivkohle kommen.
- Ausblick auf die Saison 2023, das Volldampfwochenende und die anstehenden Baustellen.
- Der Kesselprüfer soll die S 5 anschauen, dann wird sie Franz Schimpfhuber probeweise anheizen. Die S 11 bleibt weiter in Frojach. Das Draculinchen wird vorerst nicht repariert.
- Der Tauschmotor für die VL 7 wurde leider verkauft, Reparatur des alten wird angestrebt.
- Der Barwagen A 11, ex Thörl Bahn in Frojach, im Moment in Privatbesitz, wird vom Club übernommen und soll mittelfristig aufgearbeitet werden.
- Der Mariazeller Postwagen in Frojach, im Moment in Privatbesitz, soll ins Clubeigentum übergehen und dann an Interessierte (die es schon gibt) abgegeben werden.
- Der Verkauf von Bi 31-34 an die Gemeinde Stainz ist für 2024 vorgesehen.
- Im Rahmen einer Kunstaktion wird am Bahnhof Mauterndorf für ca. zwei Monate ein Plakat „Obertauernbahn“ aufgehängt, welches auf die schlechte Verkehrssituation des Lungau hinweisen soll. Wir bekommen ein Honorar dafür.

## Aktuelle Meldungen

### Franz Leitner nimmt Abschied als Streckenpfleger

„Der Franz, der kann's.“ Über Jahrzehnte ein wahres Wort. Aber nun hat Franz Leitner seine Aufgabe als Streckenpfleger der Taurachbahn in jüngere Hände gelegt. Sein Nachfolger ist Hannes Missethon.

Wer ihn kennt, weiß was Franz für die Taurachbahn geleistet hat. Sein fachkundiges Auge galt stets den gut zehn Kilometern Strecke und nicht nur ihr. Kraftvoll packte er an, wenn nötig, und dies bis in die jüngste Vergangenheit, etwa bei der Gleisneulage Lintsching. Emsigkeit war ja sein Markenzeichen. Und nicht nur beim Oberbau. Galt es etwa ein Kabel beim Bahnhof Mautern

dorf einzuziehen, dann wusste Franz, wie man das mit der Braubach-Diesellok hinbekommt.

Sein handwerkliches Können, auch beim Umgang mit allen möglichen Maschinen, und sein Fachwissen beim Tiefbau waren wertvoll für die Taurachbahn. Droben auf dem Schienenkran war er genauso daheim wie auf der Braubach-Diesellok und später als Lokführer auf den Dampfloks.

Aus einem alten Elektrokarren baute er auch ein Zweiradfahrzeug, das er „Trolli“ taufte, und sich bei kleinen Transporten nützlich machte, genauso wie seine alt-brauchbare Straßenwalze.

Bei den Festwochenenden der Taurachbahn rückte der Auch-Modelleisenbahner mit seinen LGB-Zügen an. Strom dafür erzeugte ein Dynamo an einem alten Schienenfahrrad: Je kräftiger in die Pedale getreten wurde, um so schneller drehen die Züge ihre Runden – viel Spaß vor allem für die Kinder.

Als beim Bahnhof Mariapfarr eine Generalsanierung anstand, half Franz tatkräftig mit. Er und seine Frau Maria wohnen ja auch sommers in dem alten Bahnhof, der beim Bau der Murtalbahn 1893/94 entstand. Beide sorgten und sorgen dafür, dass das denkmalgeschützte Gemäuer und das Drumherum den Fahrgästen und Besuchern immer einen ordentlichen und freundlichen Eindruck vermittelte. Und manchmal verbringen die Leitners eine ruhige Stunde auf der Bank vor dem Bahnhof und spielen auf der Zlach, dem Akkordeon, das beide beherrschen.

Franz war es auch, der einen gewissen Christoph Gartler als Schulbub unter seine Fittiche nahm. Er begleitete ihn bei seinen ersten Schritten auf dem Weg zum Eisenbahner. Und heute ist sein Zögling der Betriebsleiter der Taurachbahn.

Der Club 760 hat sich bei Franz Leitner und seiner Maria für ihre Verdienste mit der Ehrenmitgliedschaft bedankt, ein Dankeschön, das der Verein zu seinem Abschied als Streckenpfleger gerne wiederholt.

Von Gottfried Hiesinger



Von Gottfried HIESINGER  
 Der Lehrmeister und sein früherer  
 Einschüler: Links Christoph Gart-  
 ler, heute Betriebsleiter der Tau-  
 rachbahn, und neben ihm Franz  
 Leitner voll in Aktion bei der Stre-  
 ckenneulage Lintsching am 3.  
 Oktober 2021  
 Foto: Wolfgang Hojna-Leidolf.

**Chlaus Höck und Franken für die Clubkasse**  
 Die Schweizer Sektion des Club 760 zählt 64 Mit-  
 glieder. „Das spülte uns 3015 Franken an Beiträ-  
 gen in die Kasse“, berichtet Walter Elmiger  
 anlässlich des Chlaus Höck (vorweihnachtliches  
 Treffen) am 12. November. Dazu hatten sich vier-  
 zehnte Club-Freunde im „Bocciastübli“ in Luzern  
 versammelt. Als Gast aus Österreich gab sich  
 Gerhard Schintlmeister die Ehre. Er berichtete  
 ausführlich von der Generalversammlung des  
 Clubs in Salzburg mit den Neuwahlen zum Vor-  
 stand. „Wir gratulieren allen Neugewählten recht  
 herzlich und wünschen ihnen gutes Gelingen bei  
 der Arbeit für den Verein“, so die Schweizer Club-  
 kollegen und fuhren fort: „Unserem alten Prä-  
 sidenten wünschen wir gute Genesung und  
 danken für die geleisteten Arbeiten.“ Die Mitglie-  
 derbeiträge bleiben gleich hoch, „was uns alle  
 sehr gefreut hat“. Weiteres Thema war das kom-  
 mende Voll dampftreffen am 21. bis 23. Juli in Mau-  
 terndorf anlässlich 35 Jahre Taurachbahn. Für die  
 immer wieder tolle Arbeit für die Schweizer Mitglie-  
 der wurde Martin Birrer mit großem Applaus und  
 einer feinen Flasche Wein geehrt. Ihm galt auch  
 der Dank für die Organisation des Treffens. Kein  
 Höck ohne ein gutes Essen. Die Stimmung war

schon sehr gut. Die Köche Urs und Rene hatten  
 das Mahl vortrefflich vorbereitet. Für alle Anwe-  
 sende gab es zudem ein kulinarisches Geschenk:  
 köstliche „Glarner Pasteten“ von Mitglied Kurt  
 Kull aus Netstal. Und Gerhard hatte die von allen  
 geliebten „Echten Mozartkugeln“ aus Salzburg mit-  
 gebracht. „Ich möchte mich recht herzlich im  
 Namen aller für die Mitbringsel bedanken“, so  
 Walter Elmiger. Nach dem gelungenen Höck gin-  
 gen die einen mit neuen Erkenntnissen zufriede-  
 nach Hause, andere zog es noch in die schöne  
 Stadt Luzern, wo sie den Tag ausklingen ließen.

Von Walter Elmiger – übersetzt durch Gottfried Hiesinger

**Trauer um Dr. Helmut UNGRAD**

Die Zeit ist durch die den  
 Dasein, was über und über er wird  
 die Dinge sind immer die Tränen, verschwinden in  
 die Augen, jenseit der Augen  
 die Augen sind für die Augen  
 die Träne ist der Tränen  
 und die Tränen sind die Tränen,  
 an der Spitze unserer Seelen.

Trauer, aber mit grosser Dankbarkeit und mit liebevollen  
 Erinnerungen nehmen wir Abschied von

**Helmut Ungrad**  
 25.11.1929 – 16.01.2023

Elisabeth Ungrad  
 Christl und Martin Osterl mit Familie  
 Pfanzagl Rita Ungrad mit Familie  
 Isabella und Hanspeter Holz mit Familie  
 Eva Burk und Reginald Letten mit Familie  
 Verwandte und Freunde

Die Urne setzen wir im engsten Familienkreis bei.  
 Das Beisetzungsritual am Freitag, 27. Januar 2023  
 um 15.15 Uhr in der katholischen Kirche Oberrieddorf statt.

Im Sinne von Helmut geduldet man den Ärztin ohne Grenzen,  
 Bundesrats UBS SA 221.1 Genf 2,  
 BAK/CI 1800/02/02/7000000  
 Verkürzte, im Gedenken an Helmut Ungrad

Trauerbüro:  
 Elisabeth Ungrad, Lammattenstrasse 19, 5452 Oberrieddorf

Unser jahrzehntelanges unter-  
 stützendes Mit-  
 glied Dr. Helmut  
 UNGRAD, eine  
 Schweizer Legende,  
 ist am 16. Januar im  
 Alter von 93 Jahren  
 verstorben. Wir ver-  
 denken ihm ein eh-

rendes Andenken bewahren und trauern mit seiner Familie. Seine zweite Heimat war die Muraltbahn und wir, der Club 760. Dies kommt in seiner Parte zum Ausdruck, auf der ein Dampfzug der Muraltbahn beim „Defilee“ im Engtal der Mur zwischen Madling und Tamsweg abgebildet ist.

### Erfolgreicher Saisonauftakt bei der Taurachbahn

Es ist schon eine Tradition, die Saison mit dem Osterzug, heuer am 10. April, zu eröffnen. Bei kaltem aber herrlich sonnigem Wetter kamen 235 Fahrgäste, darunter zahlreiche Kinder, die alle ein Geschenk vom Osterhasen erhielten, in dessen Kostüm Luca Lang schlüpfte. Bis auf einen „Ischler“ waren alle Personenwagen hinter der 298.56 im Einsatz.



Für einen Ausflug der Lehrerschaft des Gymnasiums St. Johann im Pongau wurde bereits am Samstag danach (15. April) der erste Sonderzug der Saison nach St. Andrä und retour geführt.

### Arbeiten am Motor der VL 7

Die VL 7, die uns Dr. Markus Strässle zur Verfügung gestellt hat, hat es einen größeren Defekt am Motor (Kurbelwellenlager). In den Niederlanden konnte ein Tauschmotor gefunden werden, der jedoch leider zwischenverkauft wurde. Ein Tausch gegen einen modernen Motor kommt wegen der notwendigen Getriebeanpassung (oder sogar Austausch) nicht in Frage. Im Moment wird recherchiert, welche Firmen den Motor instandsetzen könnten. Der Motor wurde bereits ausgebaut



und ist versandfertig auf Palette. Die VL 7 ist wegen ihrer Vakuumbremse in Zukunft für Bauzüge und ggf. Abschleppen eines Dampfzugs unverzichtbar.

### Neubau am Bahnhof

Unser Betriebsleiter Christoph Gartler hat mit Unterstützung einiger Kollegen einen dringend benötigten neuen Anbau am Schuppen rechts neben



der Lokhalle erstellt. Wir können gar nicht genug für seinen unermüdlichen Einsatz (und natürlich auch den seiner Helfer) danken.

### Programm des Volldampfwochenendes 21. bis 23. Juli

Im Mittelpunkt des Volldampfwochenendes steht der 130. Geburtstag unserer StmLB No. 6 „Thörl“, vulgo Z 6. Sie hat viel aus ihrem sehr bewegten Lokomotivleben zu berichten, siehe dazu den folgenden Artikel. Außerdem können wir 35 Jahre Taurachbahn feiern.



- an allen drei Tagen verkehren natürlich die Planzüge um 10 und 14 Uhr nach St. Andrä.

- **Freitag 9:00 Uhr: Fernzug mit Z 6** und „Ischlerbahn-Garnitur“ nach Murau an 11:45, zurück 14:10, an Mauterdorf 17:10 Uhr. Der Fahrpreis beträgt einheitlich **65 Euro** für Erwachsene, 50 Cent für jedes Lebensjahr der Z 6. Im Zug gibt es Kesselwurst, Frankfurter und natürlich Getränke. Der Fahrplan ist wegen der Abstimmung mit Murau bis auf die Abfahrt in Mauterdorf noch provisorisch. Triebwagen-Kreuzungen sind in Predlitz-Ladin geplant.

Reservierungen unter: [reservierung@taurachbahn.eu](mailto:reservierung@taurachbahn.eu) oder [m.schumerguber@gmx.at](mailto:m.schumerguber@gmx.at), oder **telefonisch: +43 680 3096680**.

- **Samstag 11:40 Uhr: zusätzlicher Jubiläumszug mit Z 6 nach Tamsweg**, Rückkunft in Mauterdorf 13:55 Uhr, auf der Hinfahrt Kreuzung mit Planzug II in Mariapfarr. In Tamsweg besteht in beiden Richtungen Triebwagen-Anschluss: Zug 8707 (12:57 an) und 8712 (13:03 ab)

- **Samstag 15:00 Uhr: Kurzzug nach Mariapfarr**, Rückkunft in Mauterdorf 16:05 Uhr.

- **Sonntag 11:40 Uhr: GmP mit D 40** nach St. Andrä, Rückkunft in Mauterdorf 14:45 Uhr, jeweils Kreuzung mit Planzug II (Hinfahrt) und Planzug 14 (Rückfahrt) in Mariapfarr.

- Musik am Bahnhof Mauterdorf am Samstag ab 16:30 Uhr

- Kesselwurst in den Zügen und Grillen am Bahnhof Mauterdorf

- Bücherflohmarkt auf der Bahnstabsveranda in Mauterdorf.

### Ein vielfach unterschätztes und meist falsch benanntes Einzelstück erzählt

Gestatten, mein Name ist Z, Z sechs. So werde ich zumindest landläufig genannt, aber eigentlich heiße ich gar nicht so, ich bin einfach die Nummer sechs. Mehr dazu später.

Die Steiermärkischen Landesbahnen (StmLB) bestellten bei Krauss in Linz mich und meine beiden Schwestern für die 1893 eröffnete Strecke von

Kapfenberg nach Au-Seewiesen, auch „Thörlerbahn“ genannt. Wir wurden als Fabriknummern 2884, 2885 und 2886 gebaut (internes Baumuster 14), auf die Namen „Aflenz“, „Thörl“ und „Hochschwab“ getauft und als die Lokomotiven 5, 6 und 7 bei der StmLB eingereiht. Die Lokomotiven 1 bis 4 waren B-Kuppler für die beiden ersten steirischen Schmalspurstrecken von Preding-Wieselsdorf nach Stainz und von Pöltschach nach Gonobitz, später weiter nach Hohlenstein. Die 760mm-Schmalspurwelt in Österreich war noch sehr übersichtlich: außer den steirischen Strecken gab es die Steyrtalbahn (allerdings noch nicht bis Klaus, sondern nur bis Agonitz) und die Ischlerbahn (dort fehlte noch das kurze Stück in den Ischler Staatsbahnhof), dazu kamen noch die Bahnen in Bosnien. Die Muraltalbahn, das „Meisterstück“ der StmLB, wurde erst ein Jahr später eröffnet. Mariazellerbahn, Pinzgaubahn und Zillertalbahn, die gab es alle noch nicht.

Warum man uns nicht die bewährte C1-Konstruktion mit einem Krauss-Helmholtz-Gestell gegönnt hat, weiß ich nicht, es war wohl zu teuer, noch nicht einmal eine einfache Bisselachse wurde für uns erwogen. Dieses genial ersonnene Gestell hat sich bei der S-Type für die Steyrtalbahn und die Ischlerbahn bestens bewährt, so dass diese rückwärts ruhiger fahren als vorwärts. Da bergab in der Regel rückwärts gefahren wird, sind so höhere Geschwindigkeiten und damit eine bessere Ausnutzung des Gefälles möglich. Andererseits wäre ich dann nichts besonderes und nicht die letzte Überlebende meiner Gattung, sondern eine von vielen. Immerhin haben sich meine Schöpfer viele Gedanken gemacht: wie bei der S-Type hört mein Innenrahmen vor dem Stehkessel auf und geht in einen Außenrahmen über, so dass ich nur 70 cm Rosttiefe, aber einen Meter Rostbreite habe und damit die gleiche Rostfläche wie eine S, aber natürlich immer noch eine kleinere Verdampfungsheizfläche. Mein Kessel ist einfach zu klein für mein Fahrwerk, richtig gut gelöst wurde das erst bei der Reihe U, die 25% mehr Rostfläche hat.

Durch diese Rahmenkonstruktion wurde der Überhang am Führerhaus deutlich verkleinert (vergleicht mich mal mit der 699.01), zudem ist der Außenrahmen niedrig und daher der Aschkasten gut zugänglich. Trotzdem gibt es Personal, die sich Matratzen umbinden, so dass sie abgedefert werden, wenn sie beim Rückwärtsfahren an die Führerhauswände geschleudert werden. Wenigstens für das Reibungsgewicht ist das Fehlen einer Laufachse von Vorteil, so habe ich sogar mehr Achsdruck als eine U.

Ja, meine Namensgebung ist ein Kapitel für sich: 1897 bestellte die Staatsbahn (kkStB) vier ähnliche (aber nicht gleiche, das Baumuster ist daher I4a) Lokomotiven für die neu errichtete Pinzgaubahn und nannte sie Reihe Z (nach Zell am See). Einige Lokomotiven der StmLB wurden um diese Zeit in das Nummernschema der kkStB eingereiht, weil inzwischen die Südbahn die Betriebsführung auf der Murtalbahn innehatte, und so erhielten wir



In Kapfenberg 1959, Mag. A. Luft

von diesen Ignoranten die Bezeichnung Z 5, Z 6 und Z 7, obwohl wir mit den anderen Z nichts zu tun hatten und noch nicht einmal typengleich sind. Nur, weil es zufällig mit den Zahlen passte! Diese Stiefschwestern erwiesen sich auf der Pinzgaubahn als nicht geeignet und wurden daher zwischen 1929 und 1939 ausgemustert und verschrottet.

Diese Einreihung trieb noch ganz andere Blüten: für die Murtalbahn beschaffte die StmLB die Maschinen der Reihe U und benannte sie natürlich

fortlaufend mit StmLB Nr. 8 bis 11. 1899 wurde eine U „Turrach“ nachbestellt und vorab ab Nr. 13 katalogisiert, aber dann als U 7 bezeichnet, da die kkStB bis dahin sechs U im Bestand hatte, 1-3 für Neuhaus-Neubistritz und 4-6 für die Ybbstalbahn. Wieder passte die Nummerierung rein zufällig, die Murtalbahn U von 1894 hießen nun U 8 bis U 11. 1896 stellte die StmLB die Nr. 12 „Graz“, ebenfalls eine U, bei uns in Kapfenberg in Dienst, diese wurde jedoch nie bei der kkStB eingereiht, da der Betrieb der Thörlerbahn immer in Händen der StmLB blieb - aber uns drei musste man unbedingt als Z einreihen, das soll einer verstehen. Stattdessen gab es ab 1898 eine U 12 für die Strecke Bärn-Hof. Alles klar? Man kann froh sein, dass die niederösterreichischen Maschinen der Reihe U dann später nach dem Krieg die separaten Nummern 51 bis 56 bekamen. Später ist so etwas dann noch einmal passiert, als es eine 699.01 der ÖBB und der StmLB gab, meine junge rote Freundin in Mauterndorf ist die von der ÖBB, die andere war vorher die Ischlerbahn Nr. 19 und ist heute in Wales.

Wir drei (plus die Nr. 12) bewältigten den Betrieb sehr gut. Die Verbindung nach Gusswerk wurde ja leider nie gebaut, obwohl die Trasse in Landkarten von 1912 bereits eingezeichnet war. Eine damit verbundene Elektrifizierung der Thörlerbahn hätte uns aber wohl auch zugunsten der 1099 den Garaus gemacht. Auch so kamen im Lauf der Zeit andere, stärkere Lokomotiven wie die Kh 101 auf die Strecke. Bereits 1934 wurde meine Schwester Hochschwab ausgemustert, Aflenz kam in den Wirren des Krieges nach Gonoibitz, auch sie wurde verschrottet. Die Nr. 12 erwischte es im Jahr 1969 auch noch. Ich konnte daheim bleiben und erhielt schon 1943 einen Heißdampfessel mit immerhin acht Schlingen, weshalb Spötter das als Warmdampf bezeichnen. Ich zeige es euch! Durch diesen Umbau wurde mein chronisches Dampfdefizit einigermaßen gemildert. Der Umbau anderer Maschinen folgte: 1947 die U 40, 1965 U 43 und U 44, 1969 die

Stainz 2. Durch den Heißdampf bin ich die sparsamste Maschine auf der Taurachbahn. Meinen Kobelschornstein durfte ich behalten, mit unvergleichlichem Sound.

Zwischen 1945 und 1950 weilte ich für ein Gastspiel in Stainz, um gemeinsam mit der Stainz 2 den damals wieder aufgenommenen Personenverkehr abzuwickeln, der jedoch schnell wieder einschlief, auch auf der Thörlerbahn dann 1959. Jaja, die Stainz 2. Ich würde sie gerne mal wieder treffen, sie ist seit 1994 in Murau abgestellt und wäre mit wenig Aufwand wieder in Betrieb zu nehmen. Sie hatte das Glück, von einem Nürnberger Gartenbahnhersteller als erstes Modell ausgewählt zu werden, wodurch sie zur Ikone wurde und wahrscheinlich die berühmteste Schmalspur-Dampflokomotive Europas, wenn nicht der Welt geworden ist. Dieser Hersteller hat auch die Reihe U in vielen Varianten aufgelegt, auch steirische Maschinen wie die U 43 (die leider seit ihrem Zylinderschaden 1998 ein trostloses Dasein in der Wagenhalle in Murau fristet) und die unermüdliche 298.56. An mich hat wieder keiner gedacht, im Maßstab H0e sieht es leider auch nicht besser aus.

Später hatten schon Diesellokomotiven den Regelbetrieb in Kapfenberg übernommen. Ich war noch Dampfreserve und so gelegentlich im Einsatz, eine geniale Idee von Gerhard Mayr, Gott habe ihn selig, so dass doch relativ viele StmLB-Lokomotiven immer noch erhalten sind. Immerhin durfte ich am 3. September 1965 die allerletzte Fahrt nach Au-Seewiesen unternehmen (das Stück von Seebach-Turnau nach Au-Seewiesen war Ende 1964 eingestellt worden), aus dem traurigen Anlass, die dort hinterstellte Nr. 502, einen 1920 von Maffei ursprünglich für die Holzverkohlungsindustrie Konstanz gebauten E-Kuppler nach Kapfenberg zu schleppen und so der Verschrottung zuzuführen.

1970 wurde ich dann doch ausgemustert (damit war dann die Kh 101 die letzte Dampflok in Kapfenberg), wurde aber zum Glück bereits 1972 vom

Club 760 (als erste Dampflok überhaupt) erworben und nach Errichtung der Halle in Frojach dort konserviert abgestellt. 1993 durfte ich zurück nach Hause und wurde zur Ausstellung „100 Jahre Thörlerbahn“ überstellt. 1994 erhielt ich eine Hauptausbesserung in Tschechien, meine feierliche Wiederinbetriebnahme auf der Thörlerbahn fand Pfingsten 1995 statt. Auch einige andere Lokomotiven kamen dort zum Einsatz: U 40, Bh.I und 298.56. Ich war langfristig (auf 20 Jahre) an den Verein Thörlerbahn verliehen. Leider ging der Verein in Konkurs (die letzte Fahrt überhaupt fand



In Aflenz 1998, Dr. M. Strässle

am 31.10.1999 mit einer Draisine statt), und meine geliebte Heimatstrecke wurde ab 2004 vollständig abgetragen und zum Radweg. Einige Bahnhofsgebäude und Brücken stehen noch, in Kapfenberg ist noch ein kurzes Stück Dreischienengleis, in einem Werkgelände der Fa. Pengg auch noch ein paar Gleise. Ich kehrte wieder zum Club zurück, 2002 führte ich nach Ausfall der 399.01 die Pinzgauer Dampfzüge (es gab damals einige Gastspiele, z.B. von der 699.103). Man ließ mich leider nur bis Mittersill fahren, da man mir die Steigung von Wald nach Krimml nicht zutraute. Das haben doch selbst Z 1 bis Z 4 geschafft! Bereits 1998 war ich zur 100-Jahr-Feier im Pinzgau, um mit der 399.01 einen langen Sonderzug zu befördern. Man wollte unbedingt eine „Originallokomotive“ der Strecke haben, so ein Blödsinn! Mit 105 Jahren komme ich auf die Strecke, die mir den falschen Namen beschert hat. Zur heurigen 125 Jahr-Feier dort bleibt mir das

Vor Hollersbach mit 399.01, 1998, Jürgen Krause



zum Glück erspart. 2016 erhielt ich zusammen mit der 298.56 eine größere Ausbesserung in Jenbach, u.a. bekam ich eine Batterie im hinteren rechten Wasserkasten. Manchmal werden Fahrgäste vom Personal auf den Arm genommen, wenn ich „angesteckt“ abgestellt bin, ich sei gar keine Dampflokomotive, sondern elektrisch betrieben. Dafür muss ich mich rächen, so habe ich den heutigen Schriffführer nach einem Wasserreißen einmal ganz schön schwarz abgeduscht. Auch geht mein Regler genau andersherum als bei den restlichen Loks in Mauterndorf, so dass es leicht zu Konflikten mit dem Heizhaustor kommen kann,



In Mauterndorf 2016, Gottfried Hiesinger

wenn der Lokführer nicht an diese „böse Falle“ denkt. Mit dem Zugang der S 5 aus Mondsee bin ich jetzt nicht mehr die älteste, aber schon noch die älteste der auf der Taurachbahn tatsächlich eingesetzten Maschinen. So, nun habe ich genug erzählt, ich freue mich

auf die Saison 2023 und insbesondere auf das Volldampfwochenende, wo ich einen Sonderzug nach Murau und einen Festzug nach Tamsweg führen soll. Wieder trauen mir einige nicht zu, dass ich es überhaupt nach Murau schaffe, weil meine Wasservorräte zu klein seien. Immer werde ich unterschätzt und stehe im Schatten meiner größeren U-Schwwestern, aber ihr werdet sehen, was ich mit 130 Jahren immer noch kann! Und noch einmal für alle: mein richtiger Name ist SmLB No. 6 „Thörl“ und nichts anderes.

### MURAU – ein Neuanfang ?

Dieser Beitrag soll der nächsten und übernächsten Generation die Geschichte des CLUB 760 der letzten 53 Jahre näher bringen, ebenso aktuelle Entwicklungen in Murau. Ehrenmitglied Fritz Haftel berichtet: „Ich freue mich schon, Euch über die Anfänge und weitere Entwicklung des Vereins seit dessen Gründung am 27.7.1969 in Murau anlässlich der legendären 75-Jahrfeiern näher bringen zu dürfen! Ich bin der noch einzig Lebende der damaligen fünfköpfigen Aktivistin. Und noch etwas: Ich stehe den Redakteuren weiter zur Verfügung und bin auch nach wie vor für die Standesführung zuständig. Die jahrzehntelangen Kontakte lassen sich nicht einfach übertragen oder gar löschen. Ich bin jederzeit auf der gewohnten Linie erreichbar (Telefon und E-Mail).“ Verbleibe Euer Ehrenmitglied Friedrich (Fritz) Haftel.

Unter diesem Titel möchte ich meinen ersten Beitrag zur „neuen INFORMATION 760“ liefern. Ich hatte dem neuen Präsidenten zugesagt, der Redaktion mit meinem jahrzehntelangen Erfahrungsschatz zur Verfügung zu stehen! Ich möchte ich dieser Bitte nachkommen und mit einem sehr aktuellen Bericht beginnen.

Als letztes Jahr noch amtierender Schriffführer und CLUB 760-Vereinsführer veranlasste ich die Postnachsendung mittels bezahltem „Nachsendeauftrag“ an meine Adresse. Das war Ende April 2022. Im darauf folgenden Abchnitt bis Jahresende erhielt ich leider keine einzige Nachsendung ins

Haus! Erst durch eine Fahrt nach Murau konnte „Licht ins Dunkel“ gebracht werden, wobei sich herausstellte, dass es seit längerer Zeit keine Postfächer mehr gibt, irgendwie hatte die Zustellung doch noch weiter funktioniert, allerdings nicht die Nachsendung. Stapelweise häufte sich, vor allem meine letzte Ausgabe der I-760-4-2022“ – die in der Folge bei mir eintraf! Todesnachrichten, unbekannt Verzogene und weitere Postanschriften – Änderungen waren/sind die Folge gewesen.

Unsere neue Adresse ist nun durch freundliche Unterstützung der Sparkasse Murau:

**CLUB 760, Verein der Freunde der Murtalbahn, 8850 MURAU, Schillerplatz 4-6**

Gleichzeitig mit dem Besuch in Murau konnten von mir neue Verbindungen hergestellt werden: einerseits zu „unserer Sparkasse Murau“ mit dem sehr aktiven neuen Obmann Norbert FRITZ an der Spitze! Zufälligerweise zur fast gleichen Zeit kam es zu einem neuen Kontakt mit dem Leiter des Tourismusbüros MURAU, Herrn Alexander KAMPUSCHI! Einem ebenfalls sehr dynamischen Mann der nächsten Generation! Partner dazu war/ist mein Klosterneuburger Aktivist Friedrich NAGL. Es ging/geht einfach um die Klärung des Sachverhaltes der 2011 zur Verfügung gestellten ‚Stop-and-go-Modellbahnanlage‘ mit LGB Material. Niemand der neuen Generation wusste von deren Herkunft und der Existenz des CLUB 760, denn die Anlage war seit Jahren außer Betrieb! Kollege Friedrich NAGL schickte die Brüder Herbert und Johann SCHAFFER mit Werkzeug und Material nach Murau. Es wurde die Anlage neu errichtet, die Modelle überholt und in der völlig neuen Auslage präsentiert. Zur großen Freude der Kinder fährt nun die STAINZ 2 mit zwei CLUB 760 –Wagen im eingestellten Rhythmus hin und her! Eine neue CLUB-760-Attraktion war geboren! Sie ist nun im Eigentum des Tourismus-Büros. Für etwaige Wartungen steht unser Klosterneuburger Team weiter gerne zur Verfügung. Was könnte man nun an weiteren Attraktionen in Murau bieten? Die Dampflokomotive STAINZ 2

müsste endlich wieder reaktiviert werden! Seit vielen Jahren fristet das Zugpferd der Murtalbahn ein trauriges Schicksal in der Tischlerei der Werkstätte Murau und verstaubt!

Frühere Bemühungen um eine kleine Hauptausbesserung in Rumänien scheiterten am damaligen Direktor der StLB, Dr. Helmut WITTMANN, einer leider sehr schwierigen Persönlichkeit. Von LGB und unserem CLUB 760 zugesagte finanzielle Mittel zur HU wurden einfach ignoriert. Das muss einmal gesagt werden: Die Lok wurde mit verschweißtem Führerhaus (wegen möglicher Diebstahle während der Überstellung) nach Rumänien geschickt! Das trotziges NEIN des damaligen Direktors führte dazu, dass die Maschine unverrichteter Dinge wieder nach Murau zurück überstellt werden musste! Wir als CLUB 760 hatten unsere Probleme mit ihm.

Unser neuer Präsident versprach, sich mit den STB und MURAU in Verbindung zu setzen, um eine Lösung für die Reaktivierung der STAINZ 2 zu erwirken! Die Hoffnung stirbt zuletzt! In der Glanzzeit der siebziger Jahre nützten rund FÜNFTAUSEND AMATEUR-LOKFÜHRER dieses kleine Wunderwerk des Dampflokbauers! Von dieser Type wurde nur VIER Maschinen hergestellt. Zwei gelangten zur STAINZERBAHN und die anderen beiden nach GONOBITZ, heute Slowenien. Doch darüber ein anderes Mal in dieser Zeitung!“

Von Fritz HAFFTEL. Von der Redaktion etwas gekürzt.

## **Notizen von der Murtalbahn**

### **Beobachtungen des Schriffführers.**

Bei gelegentlichen Fahrten auf der Murtalbahn konnte ich einige Aktivitäten beobachten. Nicht nur wir und andere Touristikbahnen (Wälderbähnle, WSV Heidenreichstein), sondern auch die Landesbahn hat altbrauchbares Betonschwellen-Material aus dem Pinzgau angekauft: In Murau West und Frojach lagern große Stapel Betonschwellen und Schienenprofile. Der sehr marode Abschnitt von Frojach hinauf nach Saurau wurde mittlerweile erneuert. Im Abschnitt zwischen Lind-

Scheifling und Wallersbach wurden einige Lichtzeichenanlagen neu gesetzt, bei der Haltestelle Wallersbach selbst konnten durch eine Änderung der Straßenführung drei EK zu einer zusammengefasst werden. Bei der EK mit der B 97 in Predlitz-Ladin wurden die Schienen erneuert und während der Bauphase eine Behelfs-EK errichtet, ansonsten konnte ich an ein paar Stellen Schwellentausch und Nachschotterung beobachten.



Sanierung EK Predlitz-Ladin, D. Kremser

Bereits durch die Presse gegangen ist ein erweiterter Fahrplan am Wochenende: ganzjährig verkehrt nun zwischen 12 und 18 Uhr ein zweites Zugpaar, so dass es nur noch drei Kurse der bahnparallelen StLB-Buslinie 890 gibt. Während der Radsaison 1. Mai bis 31. Oktober gibt es am Vormittag einen Radsprinter (folgerichtig im Fahrplan REX genannt, da er nicht an allen Stationen hält) in der Relation Murau-Unzmarkt-Tamsweg-Murau. Damit besteht von 7 bis 18 Uhr Zweizugbetrieb. Der letzte Zug 8715 des Tages von Unzmarkt nach Tamsweg fährt als „Sprinter“ (daher auch ein REX) mit ca. 15 Minuten geringerer Fahrzeit. An Werktagen wird nun endlich in Unzmarkt ein planmäßiger bahnsteiggleicher Anschluss an die S 8 Richtung Bruck an der Mur hergestellt, bisher bestand der Anschluss nur in umgekehrter Richtung.

In Murau wurden Kabel zu allen Weichen gezogen, um diese in Zukunft elektrisch stellen zu können. Das mechanische Stellwerk (ein Götz Apparat wie in Mauterndorf) hat dann nach 129 Jahren ausgedient.

## Überlegungen zur Zukunft der Murtalbahn

2021 gingen die Wogen hoch, nachdem LH Schützenhöfer eine Umstellung auf Busbetrieb ins Spiel gebracht hatte. Viele Vorschläge aus der Region Murau und dem Lungau zur Modernisierung wurden nie aufgegriffen und „versickerten“, nur manche wurden umgesetzt, wie der Radzug und der abendliche Sprinter. Den Radzug bis Mauterndorf durchzubinden, wie von Dr. Emil Hocevar vorgeschlagen, blieb jedoch außen vor. Fünf Millionen Euro sind für Strecke und Fuhrpark eingestellt, das reicht gerade zur Erhaltung, aber nicht zur Modernisierung.

Ab 2025 wird Unzmarkt mit der Eröffnung der Koralmbahn wieder Vollknoten, für vernünftige Anschlüsse wäre daher eine Kantenfahrtzeit Murau-Unzmarkt von unter einer halben Stunde anzustreben, alternativ müsste eine Kreuzungsmöglichkeit im Bereich St. Egidii/Gestüthof errichtet werden. Die Verkürzung der Fahrzeit kann nur mit einer Elektrifizierung gelingen, am günstigsten mit 1500 Volt Gleichstrom, meinen Experten wie Dr. Hocevar. Mögliche Geldquellen dafür wurden aber nicht ins Auge gefasst, auch nicht der Ankauf gebrauchter Züge. Ob Pläne des Fraunhofer Instituts, Wien, mit einem neuen Gebindesystem wieder Holzverkehr auf die Bahn zu bringen, Erfolg haben, sei dahin gestellt. Derweilen wird mit dem vorhandenen Material einfach weitergefahren.

## Meldungen von anderen Schmalspurbahnen

*Falls keine Quelle angegeben ist, beruhen die Texte auf Vor-Ort-Recherche des Schriftführers.*

### Wiederaufbau der Pinzgaubahn ab April

Nach dem verheerenden Hochwasser im Juli 2021 und den Murenabgängen werden die zerstörten Streckenabschnitte der Pinzgauer Lokalbahn ab April wieder aufgebaut. Der erste Abschnitt von Niedersill bis Mittersill soll bis Herbst fertig sein. Derzeit fährt die Pinzgauer Lokalbahn von Zell am See bis Niedersill, dann heißt es umsteigen auf Busse. Das soll sich bis Herbst 2023 än-

dern, wenn die Züge wieder bis Mittersill fahren. Der Endausbau soll wieder bis Krimml führen. Und auch die Elektrifizierung ist ein Ziel.

#### **Zwölf Millionen Euro**

Rund zwölf Millionen Euro werden in den Wiederaufbau und die Hochwassersicherheit der Bahntrasse investiert. Konkret soll die neue Trasse nach Möglichkeit abschnittsweise um rund einen Meter angehoben werden. „Hundertjährige Hochwasser sollten für diese Bereiche in Zukunft kein Problem mehr darstellen, die Gleise werden auf langen Abschnitten bei Hochwasser dann nicht mehr überspült. Damit wollen wir vermeiden, dass wir alle paar Jahre wieder vor dem selben Problem stehen“, sagt Philipp Weis, Referatsleiter für öffentlichen Verkehr beim Land Salzburg.

#### **Hochwasser fließt über „Straßenbahn“**

Entlang der Trasse der Lokalbahn gibt es deshalb riesige Retentionsflächen, die bei extremem Niederschlag das Hochwasser zurückhalten. Zwischen Niedernsill und Uttendorf gibt es vier Bereiche, wo das Wasser über den Bahndamm in die Rückhaltebereiche fließen kann. „Dort liegen die Gleise künftig auf einer asphaltierten Straße, wie bei einer Straßenbahn. So fließt das Wasser über den Bahndamm, kann diesen nicht mehr wegspülen und es wird auch weniger feiner Sand oder Schotter in die Wiesen der Landwirte geschwemmt. Die Schäden für die Bahn und die Anrainer sind so in Zukunft deutlich geringer und die Betriebsunterbrechungen wesentlich kürzer“, so der Projektleiter. Fast eine Million Passagiere haben die Bahn, vor ihrer Zerstörung 2021, jährlich genutzt. „Ich bin froh, dass mit den Grundeigentümern eine Einigung gefunden werden konnte. Die Bescheide in Bezug auf Wasserrecht und Naturschutz sind nun da, es kann also nun im Frühling los gehen“, sagt ÖVP-Verkehrslandesrat Stefan Schnöll.

Quelle: ORF Salzburg 271.

#### **Die Pinzgaubahn wird 125 Jahre**

und feiert dies am 18. Mai (Christi Himmelfahrt): Zusätzlich zum planmäßigen Nostalgiedampfzug

gibt es diverse Nostalgiedieselszüge. Die Mh.3 hat ihren ersten Einsatz nach ihrer Hauptuntersuchung. Ebenfalls erfolgt der erste Einsatz der neu lackierten V572 (2095.04) anlässlich des Jubiläums „65 Jahre Diesellokreihe 2095“. Märklin/LGB ist ebenfalls vor Ort präsent und wird eine große Überraschung für alle Liebhaber österreichischer Modelle präsentieren. Der „Pinzgau“-Museumswagen 41023 (Vorbild ist der Gs 601, ein vierachsiger „Bautzener“) wurde bereits angekündigt und macht auf drei Jubiläen aufmerksam: 125 Jahre Pinzgauer Lokalbahn, 65 Jahre Diesellokreihe 2095 und 50 Jahre LGB-Modell der 2095.11.

#### **Neuigkeiten von der Stainzer Lokalbahn**

Die Diesellok L45H-70 bekommt einen Neulack, abnehmbare Teile werden in Rumänien lackiert, der Rest vor Ort. Auch die beiden ungarischen Vierachser „Ölspur“ und „Erzherzog Johann“ (bisher grün bzw. rot) bekommen ein neues Aussehen, hellelfenbein und smaragdgrün wie die beiden ex Club 760 Vierachser B 47 und 48, die mit „Pullman“ beschriftet sind. Die von der ZB übernommene Diesellok

D 8 harrt weiterer Spenden für ihre Restaurierung, u.a. für die Erneuerung der Zylinderkopfdichtung. Insgesamt war die Saison 2022 sehr erfreulich, mit Passagierzahlen wie vor Corona, allerdings kamen weniger Busgesellschaften, dafür mehr Einzelgäste, vor allem Urlauber aus der Region. In Zukunft soll verstärkt auf Themenfahrten gesetzt werden.

Quelle: Pressemeldungen Marktgemeinde Stainz

#### **Steyrtalbahn: HTL-Schüler fertigen neue Bauteile für alte Dampflok**

Ein junges Trio unterstützt die Steyrtal-Museumsbahn bei der Restauration der bereits 1990 außer Betrieb gestellten (und dann als Ersatzteilspende verwendeten) Lokomotive 399.05 aus 1908, bei der freilich schon einige Teile fehlen, die komplett neu angefertigt werden müssen.

Quelle: Oö Nachrichten 1.2.

Unbestätigten Meldungen zufolge wurde inzwischen auch die bisher in Tischlerhäusl abgestellte 399.02 angekauft.

### **Eingeschränkter Betrieb**

Ein gewaltiger Hangrutsch bei Unterhimmel-Christkindl beschädigte auch die Gleise der Steyrtalbahn, diese konnte inzwischen repariert werden. In der Sommersaison Juni bis September verkehren die Dampfzüge nur noch an Sonntagen. Der Grund: Der frühere Fahrplan wird in der heutigen Krisenzeit zu teuer und musste ausgedünnt werden. Immerhin gab es zahlreiche Kohlenspenden, u.a. von diversen Lions Clubs aus der Region.

Quelle: nachrichten.at vom 11.4. Hannes Fehringer

### **Mariazellerbahn: Vorbereitung für die S-Bahn**

Ab 2025 wird die Mariazellerbahn zur S-Bahn-Linie 56, damit geht zur Hauptverkehrszeit ein Halbstundentakt von St. Pölten nach Kirchberg einher. Daher wird man zwei bis drei weitere Himmelstrepfen bestellen (an starken Tagen wie an Advent-Samstagen sind alle neun vorhandenen Garnituren unterwegs). In Steinschal-Tradigist wird das zweite Gleis wieder gelegt, da dort in Zukunft eine zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit zwischen Robenstein und Kirchberg erforderlich ist. Gleichzeitig wird ein barrierefreier Bahnsteig errichtet. Der Bahnhof Mariazell soll ebenfalls 2025 umgebaut werden, die Gleisanlage wird komplett neu konzipiert. Das Aufnahmegebäude wird in den Zustand von 1907 zurückversetzt, d.h. die Anbauten (ehemalige Bahnresten im Norden, ehemaliger Lagerraum Club Mh.6 und die Toilettenanlage im Süden) werden entfernt. Die Lichtzeichenanlage bei der gefährlichen Kreuzung mit der Erlaufseestraße an der Bahnhofseinfahrt ist inzwischen in Betrieb.

### **Waldviertelbahn:**

#### **Nachhaltige Modernisierungsarbeiten**

Auf der Strecke der Waldviertelbahn wird auf einer Länge von fünf Kilometern der Oberbau sa-

niert. Dies erfolgt auf drei Teilstücken, einerseits am Nordast zwischen Gmünd und Breitensee, andererseits am Südast zwischen Gmünd und Alt Weitra sowie zwischen Abschlag und Langschlag. Die Besonderheit: Bei allen drei Teilstücken erfolgt eine sogenannte Gleisaltlage. Das heißt, dass die Schienen im Zuge der Arbeiten auf der Strecke der Mariazellerbahn ausgebaut und nun auf der Strecke der Waldviertelbahn wiederverwendet werden. Da diese im Saisonbetrieb wesentlich geringeren Belastungen ausgesetzt sind, ist eine Wiederverwendung problemlos möglich. Die Modernisierungsarbeiten werden nicht nur im Sinne der Nachhaltigkeit durchgeführt, es wird dadurch ebenso ein starker regionalwirtschaftlicher Impuls gesetzt. Eine im Jahr 2020 vom Economica Institut für Wirtschaftsforschung durchgeführte Studie kam zu dem Ergebnis, dass jeder Euro an Investitionen der Niederösterreich Bahnen knapp einen weiteren Euro Wertschöpfung in anderen Sektoren der Wirtschaft, wie etwa der Bauwirtschaft, auslöst.

Quelle: Pressemeldung NÖVOG

#### **Nach 37 Jahren: Bahnstation Gmünd-Böhmzeil wird reaktiviert**

Gmünd bekommt erstmals seit 1986 eine zweite Haltestelle der Schmalspurbahn: Auf dem Nordast wird am 29. April in Nähe zum Stadtplatz die Haltestelle Gmünd Böhmzeil (Altstadt-Blockheide) in Betrieb genommen. Für Verleger Richard Pils, der sich jahrelang dafür eingesetzt hatte, geht damit ein Traum in Erfüllung. Die neue Haltestelle bindet die historische Eisenberger-Fabrik an, und von hier ist es viel näher zum Stadtzentrum und zur Blockheide als vom Bahnhof aus.

Gmünd Böhmzeil war tatsächlich lange wegen seiner betrieblichen Bedeutung ein Bahnhof (man beachte das zweistöckige Empfangsgebäude), da hier in der Zwischenkriegszeit die durch Tschechien führende Korridorstrecke wieder auf österreichisches Gebiet zurückkam. Erst 1950 wurde die Strecke neu trassiert.

Quelle: NÖN vom 7.4.





Foto: Markus Lohninger

## Achenseebahn erhöht Frequenz und Arbeitstempo

300 Tonnen raucharme Steinkohle, vier Loks und dichtere Taktung – 2 Mio. Euro Investition

Derzeit herrscht Vollbetrieb in der Werkstätte der Achenseebahn GmbH in Jenbach. Der Kessel der Lokomotive 2 ist derzeit in einer Fachwerkstatt in Polen zur Generalüberholung. Die Lokomotiven 1, 3 und 4 haben ihre Kesselprüfung bereits im November 2022 erfolgreich absolviert.

„In der Werkstätte in Jenbach herrscht derzeit Hochbetrieb, weil heuer wieder alle vier Loks einsatzbereit sein sollen. Und das war jahrelang nicht der Fall“, sagt Helmut Schreiner, der bei der Zillertalbahn sowie Achenseebahn für Technik und Betrieb verantwortlich ist. Es gibt aber noch viel zu tun, so finden sich im Investitionsprogramm 2023 die Generalsanierung der Lokomotive 2 und ein neuer Antrieb für die Lok 3. Allein 550.000 Euro kostete die Gleiserhaltung zwischen Jenbach und Seespitz und die Arbeiten am neuen Bahnsteig in Eben, zudem werden zwei EK technisch gesichert und im Bahnhof Jenbach vier Weichen erneuert. Eine Zugfunkanlage wird errichtet und ein Fahrgast-Informationssystem aufgebaut.

Im Jahr 2023 werden fast 2 Mio. Euro in die Fahrzeuge und in die Infrastruktur der Achenseebahn GmbH investiert. Bisher (2021 und 2022) wurden vom Land Tirol rund 5 Mio. Euro in die Fahrzeuge und in die Infrastruktur investiert.

Die Achenseebahn GmbH blickt auf ein erfolgreiches Jahr 2022 mit rund 70.000 Fahrgästen zurück und startet am 29.04.2023 in die Sommer-

saison 2023. Im Zeitraum 29.04.2023 bis 23.06.2023 und vom 18.09.2023 bis 29.10.2023 wird nach dem Fahrplan der Vorsaison mit 3 täglichen Zugpaaren gefahren. In der Hauptsaison vom 24.06.2023 bis 17.09.2023 verkehren tägliche Zugpaare in der Relation Jenbach – Seespitz – Jenbach und neu ein tägliches Zugpaar zu Mittag in der Relation Seespitz – Eben – Seespitz. Die Züge der Achenseebahn sind in Seespitz optimal an die Schiffe der Achenseeschifffahrt angebunden. Die Anzahl der Zugfahrten wird gegenüber 2022 um rund 50% erhöht (von 1.046 auf 1.448 im gesamten Verlauf und zusätzlich 172 Zugfahrten nur auf der Flachstrecke). Im Sommerbetrieb 2023 wird es aufgrund der Verfügbarkeit aller 4 Dampflokomotiven keinen Ruhetag (am Dienstag) mehr geben. Die Möglichkeit von Sonderfahrten in der Adventzeit 2023 in Abstimmung mit der Achenseeschifffahrt wird geprüft.

Derzeit beschäftigt die Achenseebahn GmbH 12 Vollzeitmitarbeiter. Im Kohlebunker der Achenseebahn GmbH sind derzeit rund 300 Tonnen raucharme Steinkohle eingelagert, damit kann eine sichere Sommersaison 2023 gewährleistet werden (Gesamtverbrauch 2023 rund 350 Tonnen). „Die Bahn, die bereits insolvent war, zu retten, war sicher eine richtige Sache. Es war eine echte Herausforderung, die sich aber gelohnt hat“, betont Schreiner. Möglich geworden ist die Bahnrettung erst durch die Zusage des Landes Tirol, in den nächsten Jahren rund 10 Mio. Euro zu investieren.

Quelle: Pressemitteilung Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

## Feistritztalbahn: Neue Gesellschaftsanteile, Sanierungen und ein Termin beim LH

Die Gesellschaftsanteile der Feistritztalbahn werden gerade neu verteilt, einzige Gesellschafter sollen in Zukunft der Club U 44 und die Marktgemeinde Birkfeld sein.

Ein Gutachten des Sachverständigen Herbert Bauer über die Kosten der verschiedenen Sanierungsmöglichkeiten liegt vor, dazu wird ein gemeinsamer Termin mit dem LH, LH-Stv.,

Tourismus-Ressort und den vier FTB-Bürgermeistern angestrebt.

Unabhängig davon wurden im März die beiden Eisenbahnkreuzungen zwischen Koglhof und Anger repariert, die eine leichte Spurverengung aufweisen. Danach ist auch wieder ein Betrieb auf der gesamten Strecke möglich. Ob die neue Ausstiegsstelle in Weiz aber tatsächlich gebaut wird, hängt wohl von den Gesprächen ab.

Quelle: Kleine Zeitung vom 13.1.2023

### **Straßenbahn Innsbruck: weitere Verlängerung der Linie 5**

Diese neue Endstelle liegt direkt an der ÖBB Haltestelle Rum der Westbahn, damit wird die neue Linie 5 um weitere 2,5 km verlängert. Im Jänner fanden Schulungsfahrten statt, die Strecke wurde Anfang Februar eröffnet. Am 4. März wurde der reguläre Betrieb aufgenommen.



Quelle und Bild: Robert Schrempf

### **Schmalspurbahn Osoblaha ab Mai wieder mit zwei Lokomotiven**

*Ich bitte, fehlende Akzente auf den tschechischen Namen zu entschuldigen.*

Nach einer sechsmonatigen Sperrung sind am 26.01.2023 wieder Züge auf der Schmalspurbahn Osoblaha gefahren. Allerdings ist nur eine Lokomotive mit einem aufgearbeiteten Personenwagen noch in Betrieb. Das zweite Exemplar wird im Mai einsatzbereit sein.

Die Úzkokolejka Osoblaha fährt von Tremesná nach Osoblaha. Die Strecke, die ein technisches Denkmal und eine Touristenattraktion ist, hat eine

Spurweite von 760 mm. Seit 1898 findet auf ihr ein regelmäßiger Personenverkehr statt. Aufgrund des schlechten Zustands der Lokomotiven wurden die Züge ab Mitte Juni 2022 durch Busse ersetzt. Die Tschechischen Bahnen CD ließen beide Lokomotiven reparieren. Eine ist bereits in Betrieb, die andere soll im Mai fertig sein.

Der Bürgermeister von Slezské Rudoltice, Mojmír Pargac, Vorstandsvorsitzender der Slezské zemské dráhy, die auf der Strecke Ausflugsdampfzüge betreibt, begrüßte die Wiederaufnahme des Zugbetriebs auf der Schmalspurstrecke: „Wir freuen uns über das Ende der Schließung, die eine Garantie für die Aufrechterhaltung des Betriebs dieses einzigartigen technischen Denkmals ist“. Er fügte hinzu, dass im Mai die bei Touristen beliebten, von Dampflokomotiven gezogenen Züge wieder auf der Strecke verkehren werden.

Darüber hinaus verhandeln die Gemeinden der Region Osoblastsko mit der Mährisch-Schlesischen Region über eine mögliche Übernahme des Personenzugbetriebs, der derzeit von den Tschechischen Bahnen durchgeführt wird. „Wir verhandeln gerade. Alle sind hilfsbereit, aber die Verwaltung ist schwierig. Wir hoffen, dass wir eine Einigung erzielen und die Züge ab dem nächsten Jahr selbst betreiben können“, sagte Pargac. Er fügte hinzu, dass die Übernahme mit einem Vertrag über mindestens zehn Jahre verbunden sein sollte. „Das würde bedeuten, dass der Betrieb auf der Strecke noch mindestens zehn Jahre lang aufrechterhalten wird“, erklärte der Bürgermeister. Seit mehreren Jahren arbeiten die Gemeinden außerdem schrittweise an der Renovierung der Bahnhofsgebäude entlang der Strecke. Sie haben Dutzende von Millionen Kronen in die Renovierung investiert. Die Bahnhöfe Liptan, Osoblaha, Bohuisov und Koberno wurden überholt. Die Arbeiten betrafen auch die Bahnhöfe in Slezské Rudoltice (der bereits wunderschön im Erscheinungsbild der Monarchie restauriert wurde) und Tremesná.

Neben dem CD-Zug verkehren nun auch zwei Dampflokomotiven auf der Strecke – die rumänische Lokomotive Resita und die Lokomotive Malý Stokr, die von Skoda aus Pilsen hergestellt wurde und ursprünglich auf den Eisenbahnen in Bosnien und Herzegowina fuhr, diese Maschine gehört bekanntlich dem Club 760 und ist langfristig nach Osoblaha vermietet. Zu den Maschinen gesellen sich offene Ausflugswagen, ein Bierwagen und ein Wagen für Radfahrer. Die Ausflugszüge sind in Tremesná immer an die Verbindungen der normalspurigen CD-Linie Krnov-Glucholazy angeschlossen.

Quelle: Lok-Report vom 2.2.23, Martin Kubik

### Harzer Schmalspurbahnen 99 5906 in Hasselfelde hinterstellt, Aufarbeitung der 99 5902

Am Vormittag des 14. Dezember 2022 wurde die Mallet-Dampflokomotive 99 5906 der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) von Wernigerode nach Hasselfelde zurück überführt. Die im Jahre 1918 gebaute Lokomotive war in den zurückliegenden Wochen in der Wernigeröder Fahrzeugwerkstatt vollständig konserviert worden, nachdem sie nach zahlreichen Abschiedsfahrten im vergangenen Frühjahr aufgrund des Ablaufs der Kesselfrist außer Dienst gestellt wurde. Eine Wiederinbetriebnahme ist nicht geplant, da der Gesamtzustand der Maschine zu schlecht ist, so sind etwa die Zylinder am Ende ihrer Lebensdauer angelangt, daher wurde die Maschine in den letzten Jahren auch kaum noch planmäßig eingesetzt. Ziel der letzten Fahrt aus eigener Kraft war am 15. Mai der Lokschuppen von Hasselfelde (Ihre Heimat von 1950-1960), wo die betagte Lokomotive nun ihr „Ruhedomicil“ gefunden hat und künftig von der Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen e. V. als museales Ausstellungsstück betreut und gepflegt wird.

Am 7. März 2023 wurde die 1897 gebaute Mallet 99 5902 nach Meinigen zur Aufarbeitung überführt, um nach mehrjähriger Abstellzeit beim Ju-



biläum 125 Jahre Harzquer- und Brockenbahn in 2024 für Sonderzüge zur Verfügung zu stehen. Sie gehört mit der 5901 und 5903 zur Ursprungsausstattung der ehemaligen NWE. Die 5906 kam erst 1920 in den Harz.

### Reaktivierung von Harzkaamelern

Zwei längst abgestellte „Harzkaemel“ 199 784 und 199 892 (seit 25 Jahren außer Dienst!) werden durch das DB-Werk Stendal reaktiviert, um bei Waldbrandgefahr mit Diesel auf den Brocken fahren zu können. Dabei handelt es sich um Vollrevisionen, evtl. wird auch eine neue Dampfkessel-Heizanlage eingebaut. Nach Fertigstellung stehen der HSB vier Dieselloks für den Brockenverkehr zur Verfügung. Als „Arbeitsvorrat“ stehen in Wernigerode noch 199 871 und 199 877, welche sich jedoch nach ebenfalls langer Abstellzeit in einem erbärmlichen äußeren Zustand befinden. Es ist bisher bei keinem einzigen Waldbrand in den letzten 31 Jahren, seit die HSB zum Brocken fährt, definitiv festgestellt worden, dass wirklich die Dampfzüge der Auslöser waren oder vielmehr achtlos weggeworfene Zigarettenkippen von Fahrgästen oder Wanderern nahe der Strecke. Noch im September 2022 verlautbarte die HSB: die Reaktivierung der abgestellten Dieselloks ist zu aufwendig, dazu bevorzugen die Touristen eher die Dampfloks und treten gerade deswegen die Fahrt mit der HSB an. Angesichts der öffentlichen Kritik wird die HSB nun vorsorglich handeln,

um den Betrieb auf alle Fälle aufrechterhalten zu können: ab Waldbrandstufe 5 werden nur noch Dieselloks eingesetzt, bei Stufe 4 wird gesondert entschieden, welche Dampfzüge fahren. Beim Großbrand im September galt nur die Stufe 3.

Dazu die persönliche Meinung des Schriffführers: vielleicht kann man auch so an schwächer frequentierten Tagen bzw. bei schwach ausgelasteten Zügen teure Kohle sparen.

Quelle: Pressemeldung HSB

### **Stundentakt zwischen Bischofshofen und Schladming**

Zwar keine Schmalspurbahn, aber zur öffentlichen Anreise in den Lungau von großer Bedeutung: seit dem Fahrplanwechsel wurde auf der Regionalzuglinie R9 zwischen Bischofshofen und Schladming ein Zweistundentakt eingeführt, vorher gab es nur zwei Zugpaare in Tagesrandlage. Zusammen mit den Grazer IC ist damit Radstadt stündlich an Salzburg angebunden. Die Kreuzungen von IC und Regionalzug finden in Eben im Pongau statt (ohne Halt des IC).

In der Wintersaison ergibt sich durch den Stundentakt auf der Buslinie 280 damit sogar ein ganztägiger Stundentakt von Salzburg in den Lungau via Radstadt. In der Sommersaison besteht immerhin zwischen 12 und 18 Uhr ein Stundentakt von Salzburg in den Lungau, wenn man die Buslinie 270 via Tauerntunnel hinzunimmt. Sollte man einmal in Radstadt den Anschluss vom Bus auf den Zug verpassen, so muss man „nur“ noch eine Stunde warten, nicht mehr zwei. Der Schriffführer erinnert sich noch an Zeiten, wo die Buslinie 280 nur dreimal täglich fuhr und noch nicht einmal jeder IC Anschluss in Radstadt hatte.

### **Zillertalbahnhof transportierte rund 220.000 Nettotonnen Holz im Jahr 2022**

*In der I-4-2022 wurde bereits kurz über die sehr erfreuliche Entwicklung des Holzverkehrs berichtet, nun liegen die Zahlen für das gesamte Jahr 2022 vor:* Für Binderholz transportierte die Zillertalbahnhof

Rundholz, Schnittholz und Holzpellets vom Güterterminal Jenbach ins Sägewerk Fügen und retour. Das Comeback des Güterverkehrs auf der Zillertalbahnhof entwickelt sich weiterhin ausgesprochen positiv. Im Kalenderjahr 2022 wurden insgesamt 219.761 Nettotonnen auf die Schiene gebracht. Die Zillertalbahnhof hat 5.115 Wagen Rundholz mit einer Nettotonnage von 211.761 Tonnen und 86 Wagen Schnittholz beziehungsweise Pellets mit einer Nettotonnage von 7.396 Tonnen befördert. „Die Verkehrsleistung im Güterverkehr der Zillertalbahnhof betrug im Jahr 2022 insgesamt rund 2,334 Millionen Nettotonnenkilometer und wurde durch 683 Güterzugpaare erbracht.“ berichtet Helmut Schreiner, Technikvorstand der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG.

#### **Gelebte Verkehrsleistung**

„Durch die Verlagerung auf die Schiene ersparten wir der Zillertaler Bevölkerung allein in diesem Jahr bereits 22.000 LKW-Fahrten. Wir reden nicht über Verkehrsleistung, wir ermöglichen sie“, betont Abg. z. NR Franz Hörl, Aufsichtsratsvorsitzender der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG. „Wir zeigen, was möglich ist, wenn alle im Team an einem Strang ziehen.“

#### **Aktiver Klimaschutz**

„Binderholz konnte durch das neue und leistungsfähige Güterterminal Zillertalbahnhof in Jenbach seine Bahntransporte insgesamt enorm erhöhen. Das bedeutet eine erhebliche Reduktion von LKW-Transporten im Zillertal“, freut sich Martin Sigl, Logistikleiter von Binderholz.

#### **Wichtige Säule**

Die erfolgreichen Holztransporte, die im Vorjahr mit dem Mobilitätspreis des VCÖ prämiert wurden, leisten außerdem einen wesentlichen Beitrag zur positiven Entwicklung der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG. „Holz auf Schiene heißt nicht nur weniger Verkehr auf der B169 Zillertalstraße. Holz auf Schiene ist mittlerweile auch eine tragende Säule für das Betriebsergebnis der Zillertalbahnhof“, erklärt Hörl.

Quelle: Pressemeldung Zillertaler Verkehrsbetriebe AG

## Zillertalbahnhof: Technik-Debatte – Warum muss es unbedingt Wasserstoff sein?

Der Abschied vom Diesel hat Priorität - doch was ist die beste Alternative? Die Studie eines deutschen Technikinstitutes spricht sich gegen Wasserstoffzüge aus, wie sie für die Zillertalbahnhof weiterhin geplant sind. Deren Technik-Vorstand kontert vehement und verweist auf spezielle Erfordernisse.

Allen Debatten und Rückschlägen zum Trotz ist Helmut Schreiner, Vorstand der Zillertaler Verkehrsbetriebe, vom künftigen Wasserstoffzug im Tal überzeugt. Und er verweist auf das Regierungsprogramm, wo auf Seite 54 sinngemäß zu lesen ist: Das Projekt „Zukunft Zillertalbahnhof 2020+“ sei als Tiroler Leuchtturmprojekt für nachhaltige und emissionsfreie Mobilität massiv voranzutreiben. „Einen genauen Fahrplan gibt es noch nicht. Wir hoffen, die Fahrzeuge bis 2026 zu bekommen“, sagt Schreiner.

### *Studie sieht Batteriezüge im Vorteil*

Bezüglich bester Technik laufen international Debatten: Der deutsche Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik (VDE) verfasste eine Studie zu klimaneutralen Zügen und stellt fest: „Die Wirtschaftlichkeit von batteriebetriebenen Zügen ist signifikant höher als die von wasserstoffbetriebenen.“ Bis zu 35 Prozent betrage der Unterschied (Anschaffung, Betrieb, Wartung). Hauptfaktoren: Der benötigte grüne Wasserstoff muss mit einem Wirkungsgrad von unter 80 Prozent unter Einsatz von Strom erzeugt werden. „Der Preis von grünem Wasserstoff ist daher immer höher als der Strompreis“, hält Studienautor Wolfgang Klebsch fest. Zudem müssten die Brennstoffzellen im Laufe der Fahrzeuglebensdauer bis zu siebenmal getauscht werden. In der Studie wurde das Netz in Düren (Nordrhein-Westfalen) analysiert. Batteriezüge seien daher klar zu bevorzugen.

Damit konfrontiert listet Schreiner Zillertaler Besonderheiten auf, die das Studienergebnis seiner Meinung nach umkrempeln:

**Aufladezeiten:** Am Bahnhof Mayrhofen müssten Batterien in 10 bis 12 Minuten mit bis zu 287 kWh aufgeladen werden: „Eine Wende in 15 Minuten ist damit zwar möglich, jegliche Verspätungen können nicht aufgeholt werden.“

**Fahrgastkapazität:** Batterien benötigen rund 13 m<sup>3</sup> Einbauraum und 21 Tonnen Zusatzgewicht. Dies würde 395 Fahrgäste statt 453 (bei Wasserstoff) bedeuten.

**Achslasten:** Der Batteriezug wiegt 186 Tonnen, der Wasserstoffzug 164 Tonnen – dies bringe höhere Achslasten und mehr Instandhaltungen bei den Geleisen

Und eine Oberleitung mit Strom? 51 Kilometer müssten elektrifiziert werden, bei 950.000 Euro pro Kilometer wären das fast 49 Millionen Euro an Investitionen. Das nötige UVP-Verfahren würde alles bis mindestens 2030 verzögern. Die Leitungen bei 85 Bahnübergängen seien auch gefährlich. „Unter unseren speziellen Gegebenheiten ist der Wasserstoffantrieb daher das Beste“, fasst Schreiner zusammen.

Quelle: Kronenzeitung vom 1.2.23

## Zillertalbahnhof:

### *Kosten für Wasserstoffzüge auf 100 Mio. Euro explodiert*

Krisengipfel mit Experten zur Zukunft der Zillertalbahnhof. Aufsichtsratschef Franz Hörl übt massive Kritik an Land und Klimaschutzministerium.

In Kürze werden wohl endgültig die Weichen für die augenblicklich mit Dieselloks betriebene Zillertalbahnhof gestellt. Im Landhaus kommen Experten zusammen, die 2016 ausgerufene Wasserstoffregion Zillertal steht dabei auf der Kippe. Weil die Umstellung der Bahnhof auf einen Wasserstoffantrieb zu teuer sei, wie im Land argumentiert wird. Außerdem will der Bund bzw. das Klimaschutzministerium nicht das Innovationsrisiko übernehmen und die Zillertalbahnhof weiter mit bis zu 35 Prozent nach dem Privatbahngesetz fördern.

Der Aufsichtsratsvorsitzende der Zillertalbahnhof und VP-Nationalratsabgeordnete Franz Hörl möchte das so nicht stehen lassen. Er bringt seine Fachleute für den Krisengipfel in Stellung. „Es wurde nämlich schon zu viel Zeit vergeudet, das

fällt uns jetzt bei den Kosten auf den Kopf.“ Der Zeitplan sei ebenfalls nicht mehr einzuhalten, vor Dezember 2027 könnten die fünf Wasserstoffzüge ohnehin nicht fahren.

Die als Alternative angedachte Elektrifizierung mit einer Oberleitung auf der 31 Kilometer langen Strecke würde sich laut Hörl vor 2029/2030 auch nicht ausgeben. „Für die notwendige Verbreiterung der Trasse benötigt es schließlich zusätzliche Grundflächen, deshalb werden wir an einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wohl nicht vorbeikommen.“

Was Franz Hörl am meisten stört: „Hätten wir bereits 2021 die fünf Züge bestellt, würden wir uns heute viel Geld ersparen.“ Tatsächlich sind die Kosten seit der letzten Preiskalkulation explodiert. Von 75 Millionen Euro für die fünf Wasserstoffzüge auf rund 100 Millionen Euro. Für den Ausbau der Schieneninfrastruktur muss das Land zusätzlich 20 Millionen Euro in die Hand nehmen. Allerdings würden die Tourismusverbände im Zillertal einen Beitrag von acht Millionen Euro jährlich für die Umrüstung auf Wasserstoff bereitstellen. Wasserstoff-Skeptiker reduzieren den finanziellen Aufwand allerdings nicht nur auf das Wagenmaterial oder die Infrastruktur, sondern auch auf die Instandhaltungskosten pro Jahr. Die Verkehrsabteilung im Land drängt deswegen auf einen Zahlenabgleich, es sollen die Fakten ausgetauscht werden und auf den Tisch kommen. Die Kosten für die Wartung der Wasserstoffbahn werden - bei einer jährlichen Leistung von 770.000 Kilometern - mit insgesamt 4,5 Millionen Euro pro Jahr beziffert.

Von Klimaschutzministerin Leonore Gewessler (Grüne) zeigt sich Hörl besonders enttäuscht. „Sie will Wasserstoff nicht für den Verkehr, sondern ausschließlich für die Industrie einsetzen.“ Es dürften jedenfalls die Würfel fallen, wenngleich Hörl darauf verweist, dass lediglich ein Brief aufgegeben wird. „Ich werde weiter um die Wasserstoffregion kämpfen.“

Quelle: Tiroler Tageszeitung vom 1.4.23 (kein Aprilscherz!)

## Modellbau

### ÖBB-Reihe 199 und Wohnwagen in LGB aus der Werkstätte von Walter Stramitzer

Soeben fertigstellen konnte ich mein aktuelles Projekt - ein Modell der ÖBB 199.03 (BBÖ P.3) im LGB-Maßstab 1:22,5. Das Vorbild wurde im Jahr 1926 von der BBÖ für die im Jahr 1927 von der NÖLB (Niederösterreichische Landesbahnen) zu übernehmenden Strecke Ruprechtshofen-Gresten beschafft, diese Verlängerung der von Obergrafendorf ausgehenden „Krumpe“ wurde erst nach dem ersten Weltkrieg eröffnet.

Es handelt sich um eine Nachbauserie der für die Lokalbahn Triest-Parenzo („Prenzana“) konstruierten P.1-3 aus 1911 (6 weitere P wurden dann noch von der nach dem ersten Weltkrieg zuständigen FS beschafft). Im Wesentlichen handelt es sich um eine „verlängerte Uh“. Eine Konstruktion, die den hügelig trassierten Einsatzstrecken geschuldet war.

Die BBÖ P.1 gelangte in den Wirren des zweiten Weltkriegs 1943 zur Forstverwaltung Lemberg. Die P.2 (ÖBB 199.02) und P.3 (ÖBB 199.03) fanden nach dem Einsatz auf der Krumpe (und auf anderen Schmalspurbahnen) ihr Ausgedinge im schönen Kärnten - auf der Vellachtalbahn („Vike“) bzw. auf der Gurktalbahn. Die 199.02 ist in der Fahrzeugsammlung der Gurktalbahn erhalten geblieben, 199.03 kam im Zuge eines Fahrzeugtausches ins slowenische Izola, wo sie als Denkmallokomotive an die Prenzana erinnert.

Aus der Zeit in Kärnten existieren auch zahlreiche Betriebsaufnahmen, die auch auf die in Österreich besonders ausgeprägten feinen Unterschiede, die sich bei den Maschinen im Lauf der Jahre eingeschlichen haben, aufmerksam machen. Genietet oder geschweißt, Position der Scheinwerfer, zwei verschiedene Scheinwerfer hinten etc. Ich habe - aufgrund der bis zum Schluss genieteten Wasserkästen, die ich hübscher finde, die ÖBB 199.03 auserkoren - nach Betriebsaufnahmen auf der Vellachtalbahn.

Zur Modellumsetzung:

Das Fahrgestell beruht auf dem der LGB-Rügenlokomotive 2800x, das etwas modifiziert und überarbeitet wurde (zwecks gutem Lauf im Mindestradius). Die Steuerung und die Zylinder wurden neu an-



gefertigt bzw. ergänzt. Aufbau und Kessel stammen zur Gänze aus dem heimischen 3D-Drucker (Achtung: ca. 500 Teile), versehen mit etwa 1200 Nieten und Schraubimitationen (verklebt in vorgebohrten Löchern). Das Modell ist vollwertig digitalisiert. Lackierung und Beschriftung werden in der wärmeren Jahreszeit erfolgen.

In den letzten Tagen konnte ich meinen 1:22,5-Wohnwagen 97702 fertigstellen. Er erinnert mich jetzt an viele schöne, gemeinsame Stunden in baugleichen Wagen (Obergrafendorf und Mau-



terndorf), die wir dort bei Arbeits- und Baueinsätzen verbracht haben. Der Wagen selbst ist in der seit fast 40 Jahren praktizierten Schichtbauweise - unter Zuhilfenahme von 3D-gedruckten Teilen - konstruiert. Neben der Beleuchtung ist auch der Ofen funktionsfähig - nur Geräusche gibt es (noch?) keine.

## Literatur

Neues Buch:

**Güterverkehr in der Obersteiermark  
Mit Liebe auch zum Detail**

„... ließe sich der Rückgang der Tonnagezahlen nicht aufhalten, immer mehr Frachtkunden wanderten auf die Straße ab, so dass Güterzüge heute nurmehr bei Bedarf anfallen“, schreibt Ludger Kenning über die Murtalbahn. So stimmen die Fotos im eben erschienenen

Buch „Güterverkehr auf schmaler Spurweite in Österreich, Band 2: Obersteiermark“ ein wenig traurig: Denn in dem rollen noch lange Güterzüge und zahlreiche „Gemischte“ zwischen Unzmarkt und Mauterndorf, vielfältig die Fracht, große Mengen Schnit- und Stammholz, Schotter, aber auch Heizöl – eine bis heute fallweise verbliebene Fracht. Oder wie 1971 Kompressoren, Hölzer, Rohre für ein Bauprojekt in Mauterndorf und vor allem Zement für die Iso-Span-Werke in Ramingstein – Geschichte, im Band gut festgehalten.

Kenning und seine Koautoren Alfred Moser und Dr. Markus Strässle statten der Murtalbahn einen ausführlichen Besuch ab, zeigen die große Vielfalt an Güterwagen, ganz alt noch aus Ischlerbahnzeiten von 1893 bis hin zu modernen Schiebewandwagen der Gattung Hsm. Bahndienstfahrzeuge? Der Murauer „Garde-Samson“ auf dem Plateauwagen Jkm 352 lässt schmunzeln, der Zweibege-Unimog dient als Böschungsmäher. Im Bild auch die Vielfalt der Draisinen. Ja, und

selbst dem „Kratz!“, amtlich Spurpflug XI von 1894, sind Fotos und Worte gewidmet. Heute ist das „fahrbare Gartenhaus“ unter der Obhut des Club 760 in Mauterndorf zu besichtigen. Auch solch kleinen Dinge setzen neben anderen Raritäten in dem neuen Werk besondere Akzente – Liebe auch zum Detail, ohne dabei den Blick auf das Wesentliche zu verlieren.

So wie etwa auf den Bahnhof Unzmarkt, der Nahtstelle der Murtalbahn zur ÖBB-Normalspur mit seinem 30-Tonnen-Ladekran und den diversen Verschubloks. Nicht vergessen haben die Autoren das Sägewerk Unzmarkt mit seiner 700-mm-Werksbahn. Und dort taucht auch die Diesellok auf, die – auf 760 mm umgespurt – heute den Namen „Witti“ trägt und dem Club 760 gehört.

Im Betriebsmittelpunkt Murau ein Wiedersehen mit U 9 oder U 40 und U 43, Dampf vor gemischten Zügen, Dieselloks wie VL 13, die reine Güterzüge führen.

Passend eingestreut sind Grafiken, Pläne, Übersichten, meist historische. Das zieht sich durch das ganze Buch, auch beim Besuch der Thörlerbahn – in memoriam. Vor allem Eisenprodukte der Firma Pengg war die Fracht, bis hin zu herausfordernden Transporten von Schwefelsäure und Chlorwasserstoff. Unfassbar, dass es diese Bahn mit ihrem umfangreichen Güterverkehr nicht mehr gibt: Da spendet die ausführliche Dokumentation über Kapfenberg – Au-Seewiesen ein wenig Trost. Eine Überlebende dieser Strecke ist die Heeresfeldbahn-Diesellok VL 1, heute als D 40 bei der Taurachbahn im Dienst. Auch das erfährt man im Buch.

Doch der Blick der Autoren reicht weiter in weniger bekannte Gefilde. Wer kennt die 600-mm-Waldbahn Frauenwald oder die 720-mm-Waldbahn Ingering oder die auf 830 mm von Hieflau bis Vorderradmer? Und wer weiß, dass auf der Torfbahn bei Frauenberg im Ennstal eine Jenbacher-Diesellok JW 15 fuhr? Ludger Kenning und seine Mitstreiter. Oder die Bahnen um Fohnsdorf,

Judenburg und Knittelfeld, die Feldbahn im Kriegsgefangenenlager eingeschlossen, oder die von Bergbau und Montanindustrie geprägten Strecken rund um den Erzberg und anderswo: Dampf, Diesel, elektrisch. Leider bleibt hier nur ein unvollständiges Aufzählen, zu groß die Fülle: Man kann nur erahnen, welch immense Arbeit und Mühe den Autoren das neue Werk abverlangt hat. Mit Akribie haben Ludger Kenning & Co. eine ungeheure Menge an Fakten sowie Fotos zusammengetragen und ausgewählt. Es hat sich gelohnt..

Von Gottfried Hiesinger

Güterverkehr auf schmaler Spurweite in Österreich, Band 2: Obersteiermark, erschienen im Verlag Kenning, Nordhorn, ISBN 978-3-944390-23-9, 59,95 €, auch im Shop im Bahnhof Mauterndorf erhältlich



## Güterverkehr auf schmaler Spurweite in Österreich

Band 2: Obersteiermark



Verlag Kenning

.Als „Kostprobe“ einige Bilder aus dem Buch, mit freundlicher Genehmigung des Verlags:





**Murauer**  
*Rein das Beste*



**Raiffeisen**  
**Meine Bank im Lungau** 

**Wenn's um unbeschwerten Urlaub geht,  
ist nur eine Bank meine Bank.**

So, jetzt einfach abschalten und Ihr Geld für Sie arbeiten lassen. Ruhe finden, tief durchatmen, die Natur genießen. Kraft tanken für das Leben.  
[www.salzburg.raiffeisen.at](http://www.salzburg.raiffeisen.at)

© Philippe Devanne - Fotolia.com



*Gasthof-Hotel\*\*\*\*S*  
**Andlwirt**



-  Komfortable, gemütliche Zimmer
-  Umfangreiches Speisenangebot mit hausgemachten Schmankerln (warme Küche von 11.30 bis 14.00 Uhr und 17.30 bis 20.30 Uhr, kein Ruhetag)
-  Große Sonnenterrasse
-  Traumhafter Wellnessbereich
-  Solarbeheizter Schwimmteich

*Wir freuen uns darauf Sie verwöhnen zu dürfen!*

Familie Aigner | St. Andrä 21 | 5572 St. Andrä | Austria  
Tel. +43 (0)6474 2355 | Fax +43 (0)6474 2355-55 | [info@andlwirt.at](mailto:info@andlwirt.at) | [www.andlwirt.at](http://www.andlwirt.at)

	<p><b>WWW.LSK.AT</b></p>	
	<p>Mit den Produkten &amp; Leistungen der LSK haben Sie Ihre Baustelle immer im Griff. Ob Sand &amp; Kies, Recyclingbaustoffe, Erdbau oder Transporte – zwei Standorte im Lungau sichern Ihnen jederzeit rasche &amp; sichere Abwicklung.</p> <div style="text-align: center;"> <p><i>Sand und mehr!</i></p> </div> <p>GERLGASSE 144 A-5582 ST. MICHAEL/LUNGAU TEL +43/6477/8900 FAX +43/6477/8900-4 KIESWERK@LSK.AT</p>	

**LUNGAUER SAND- & KIESWERKE**

# Steiermärkische

# SPARKASSE

## CLUBABENDE IN WIEN:

Treffpunkt ist das Restaurant FALKENSTEINER STÜBERL in 1030 Wien, Kleistgasse 28, Ecke Trubelgasse. Die Termine werden den Mitgliedern durch die Kollegen Josef HLAVAC und Gerhard SCHUMANN bekannt gegeben. Die Dia- und/oder Filmvorführungen sorgen stets für Abwechslung und Information! Rückfragen unter: 0678-1213 385

## CLUBABENDE IN BISCHOFSHOFEN:

Über die nächsten Termine zum CLUB-760er-Stammtisch, wird kurzfristig direkt informiert! Anfragen sind bitte direkt an Stephan STEINACHER, Telefon: 0043-650-3700032, zu richten.

## CLUBABENDE IN GRAZ:

Grazer und alle steirischen CLUB-760-Mitglieder sind eingeladen, an den Clubabenden der Vereine VEF-Graz und Trammuseum teilzunehmen! Die Clubabende finden jeden Mittwoch (wenn Werktag) von 19.00 bis 21.00 Uhr in 8010 Graz, Steyregasse 114, Alte Remise, 1. Stock, 19.00 Uhr statt. An fast allen Clubabenden werden interessante Vorträge angeboten. Anfragen an Heribert FLADERER, Tel.: 0664 5865907

# Fahrplan 2023

	April	MAI	JUNI	JULI			AUGUST			SEPTEMBER							
FR					14	21	28	4	11	18							
SA			17	24	1	8	15	22	29	5	12	19	26	2	9	16	23
SO		28	18	25	2	9	16	23	30	6	13	20	27	3	10	17	24
MO	10	1	29														

Rot = Abfahrt in Mauterdorf um 14.00 Uhr  
Grün = Abfahrt in Mauterdorf um 10.00 und 14.00 Uhr

Hinfahrt		Abfahrtszeiten		Rückfahrt				
10.00	14.00	14.00	ab	Mauterdorf	an	12.20	16.20	16.20
10.10	14.10	14.10	↓	Gröbendorf	↑	12.10	16.10	16.10
10.25	14.25	14.25	↓	Mariapfarr	↑	12.00	16.00	16.00
10.35	14.35	14.35	↓	Lintsching	↑	11.45	15.45	15.45
10.40	14.40	14.40	an	St. Andrä	ab	11.40	15.40	15.40

**ACHTUNG! Sonderfahrplan mit Zweizugbetrieb am Volkstempwochenende 21. - 23. Juli.**

**Der genaue Fahrplan wird bis spätestens Juni bekannt gegeben!**

Infos: [www.taurachbahn.eu](http://www.taurachbahn.eu) und auf 

## IMPRESSUM

„Information Club 760“, 252 G 81 U, 52. Jahrgang. Mitteilungsblatt für Mitglieder und Freunde des Clubs 760, Verein der Freunde der Murtalbahn

Die Homepages lauten: [www.club760.at](http://www.club760.at) bzw. [www.taurachbahn.eu](http://www.taurachbahn.eu)

Herausgeber und Verleger: CLUB760, Verein der Freunde der Murtalbahn, A-8850 Murau, Schillerplatz 4-6

Für den Inhalt verantwortlich: Dr. Andreas WILBKIRCHEN, D-53332 Bornheim, Frongasse 50,

Telefon: +49 228 73 3726 oder E-Mail: [wisskirchen@uni-bonn.de](mailto:wisskirchen@uni-bonn.de)

Die „I-760“ erscheint in der Regel halbjährlich jeweils April bzw. Oktober und wird für die Mitglieder kostenlos versendet. Ein Weiterverkauf ist nicht vorgesehen.

Redakteure: Fritz Hafel, Gottfried Hiesinger

Layout: Ludwig Stepan

Hersteller: Vorarlberger Verlagsanstalt GmbH, 6850 Dornbirn,

Die Redaktion muss sich vorbehalten, eingehende Beiträge und Meldungen nur teilweise zu verwenden und eventuell stilistisch anzupassen. Beiträge von verschiedenen Autoren zum gleichen Thema werden zusammengefasst. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.

ACHTUNG: Die Mitgliedsbeiträge für 2023:

Für „ordentliche“ Mitglieder € 50.- CHF 40.-

Für „fördernde“ Mitglieder € 75.- CHF 80.-

Familien-Anschlussmitglieder, Jugendliche, Nichtverdiener, halber Beitrag!

Alle Club-Mitglieder fahren auf der Taurachbahn gratis.

Die Konten lauten: DIE STEIERMÄRKISCHE, GS MURAU

IBAN: AT11 2081 5166 0000 5892, BIC: STSPAT2G

für die Schweiz: POSTSCHECKAMT BERN, mit der Konto Nr.: 30-35887-2