



# Information

*Club 760 Verein der Freunde der Murtalbahn*



Feierliche Verabschiedung unseres langjährigen Lokführers Rudi Kerl aus Sachsen. Vielen Dank für seine langjährige Unterstützung, er war eine wesentliche Stütze der Taurachbahner. Aus gesundheitlichen Gründen möchte er den Dienst auf der Lok aufgeben, er kommt jedoch sicher weiterhin gerne als Gast zur Taurachbahn, auch um sein wertvolles Fachwissen dem Nachwuchs weiterzugeben.

Neues vom  
Club 760  
und der

**TAURACH**



**bahn**

Schmalspurinfos aus

Österreich

und

anderswo

**Ausgabe**

**2/2023**

## Vorwort

Es gab einige Kritik an der zu kleinen Schrift und zu kleinen Bildern. Dazu ist zu sagen, dass der Probedruck „zuhaus“ deutlich besser lesbar war als die gedruckte Zeitung. Die kleine Schrift war der Vielzahl an Information geschuldet, daher wurde auch an Bildern gespart. Das ist in dieser Ausgabe hoffentlich besser. Für mich hat jedoch weiterhin Information Priorität vor Bildern. Auf der Facebook-Seite der Taurachbahn (diese ist öffentlich, man braucht zum Ansehen nicht Mitglied bei Facebook sein) finden sich viele Impressionen.

Danke an alle, die mit der Taurachbahn gefahren sind. Ein Sommer mit beachtlichen 12.500 Fahrgästen geht unfallfrei zu Ende. Den Abschluss der Saison bildeten einige Sonderzüge, einer davon in der Relation Murau-Mauterndorf-Murau.

Ich möchte wiederum alle Mitglieder bitten, uns ihre E-Mail-Adresse bzw. Änderungen dieser mitzuteilen, damit wir euch besser erreichen können, vor allem im Hinblick auf den in loser Folge von Gottfried Hiesinger versandten Newsletter. Die Gleisneulage beim Bahnhof Mauterndorf konnte erfolgreich durchgeführt (und auch bezahlt) werden. Es muss jedoch noch die Lessachbrücke bei Wölting um ca. 25.000 Euro saniert werden. Die Brücke hat nur noch eine Betriebslaubnis bis 31.12.2023, daher wird die Reparatur noch im November beginnen. Deshalb bitte ich euch im Namen des Kassiers um Spenden, auch für die Instandhaltung der Halle in Frojach.

Diese Ausgabe erscheint etwas verzögert, zum einen aus terminlichen Gründen, zum anderen durch die turbulente Nachrichtenlage zur Ybbstalbahn-Bergstrecke.

**Wichtige Mitteilung:** Martin Birrer gibt sein Amt als Schweizer Regionalvertreter zum Jahresende auf. Der Club dankt ihm für seine langjährige Tätigkeit ganz herzlich. Dies bedingt jedoch die Schließung des Schweizer Clubkontos. Die Schweizer Mitglieder werden nun gebeten, auf das Konto der Sparkasse Murau einzuzahlen.

## Neuigkeiten vom Club 760 und der Taurachbahn

### Aus dem Vereinsvorstand

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

### Vorstandssitzung am 1. Juli 2023 in Mauterndorf

Es nahmen teil:

Alois Doppler, Gunter Mackinger, Andreas Wißkirchen, August Zopf, als Gäste: Reinhard Deutner, Maximilian Huber, Franz Schimpfhuber, Martin Schumergruber.

- Alois Doppler, Gunter Mackinger und August Zopf hatten ein konstruktives Gespräch mit Landesbahn-Direktor Kiss, vor allem zum Pachtvertrag:

- spontan hat Dir. Kiss den StB-Anteil an den Fahrkarteneinnahmen auf 5% gesenkt.
- der Betrieb der Murtalbahn ist zumindest für die nächsten 10 Jahre gesichert.
- das Land Salzburg ist bei den Zukunftsplanungen „im Boot“.
- der Club 760 soll in die Zukunftsplanungen der Murtalbahn eingebunden werden

Die Änderungswünsche des Club 760 zum Pachtvertrag wurden überreicht. Im Herbst soll es weitergehen.

### Betriebsleiter-Prüfung

Martin Schumergruber hat am 20. April die Betriebsleiter-Prüfung bestanden. Der Lehrgang war bei der VOEST. Damit ist Martin nun auch ganz offiziell stv. Betriebsleiter. Wir gratulieren herzlich.

### Vorschau auf die Saison 2024

Um die angespannte Personalsituation zu bewältigen, soll nächste Saison eine gewisse Konsolidierung erfolgen, insbesondere wird die Saison erst Mitte Juni starten, so dass

genug Zeit für die Streckenpflege und die Wartung/Reparatur der Lokomotiven bleibt. Es sollen die 699.01 und S12 eingesetzt werden. Auch das Volldampfwochenende soll abgespeckt werden. Der geplante Termin wäre vom 19. bis 21. Juli 2024. Im Rahmen dessen soll die nächste **Generalversammlung** am 20. Juli 2024 in Mauterndorf stattfinden.

Die in den letzten Jahren eingeführten Arbeitswochenenden sollen wegen der schwachen Beteiligung wieder durch die bewährte Arbeitswoche (vor Pfingsten) ersetzt werden. Alle interessierten Mitglieder sind eingeladen sich zu beteiligen, jede helfende Hand ist willkommen. Sehr erfreulich ist, dass Stephan Steinacher den Dienstplan für 2024 bereits komplett füllen konnte, dank einiger neuer Aktiver.

### Trauer um Werner „Rosti“ Fritthum

Unser Clubmitglied Mag. Alfred Luft hat einen sehr bewegenden Nachruf in der „Schiene“ 9/2023 veröffentlicht, daher nur eine Kurzmeldung. Werner Fritthum möge in Frieden ruhen.

### Wir trauern um Fritz Windbichler

Unzählige Barwagen-Besucher kannten sein markantes Gesicht und schätzten sein freundliches Wesen. Aber nun hat uns Fritz Windbichler aus Bischofshofen für immer verlassen:



Er starb vor wenigen Tagen viel zu früh im Alter von erst 65 Jahren. Jahrzehnte lang hatte er dem Club 760 die Treue gehalten.

Seine Freunde wussten, dass es um Fritz' Gesundheit nicht zum Besten stand, aber niemand rechnete damit, dass es so schnell gehen würde. „Wir werden seine Dienste im Barwagen vermissen!“, bedauert Stellvertretender Betriebsleiter Martin Schumergruber. Denn der Fritz ließ sich auch dann nicht aus der Ruhe bringen, wenn der Andrang am Tresen groß und ungeduldige Gäste zeitgleich ihren Durst stillen wollten.

Noch beim Volldampfwochenende im Juli leistete Fritz Windbichler wertvolle Unterstützung im Barwagen, weil Kollegin Anke Franke im anderen Zug die Gäste bediente. Anke trauert ganz besonders um Fritz, wie auch Ludwig „Luggi“ Stepan, mit dem er immer wieder am Grill bei den Bahnhofsfesten stand.

### Winterfahrten

Heuer werden wieder Advent- und Weihnachtsfahrten stattfinden.

Die Termine sind:

- Sonntag, 3. Dezember - Nikolozug
- Sonntag, 10. Dezember und 17. Dezember
- Dienstag, 26. Dezember bis Sonntag, 31. Dezember

Abfahrt in Mauterndorf wie üblich im Winter um 15 Uhr. Die Fahrten sind bereits auf der Homepage der Taurachbahn mit sehr ansprechenden Plakaten angekündigt. Es fährt die 298.56 mit der beheizbaren „Winter-Garnitur“ D83, Bi37-39, C501, C60, ggf. plus D753.

### „Habemus Carbonem“

Dies hätte eigentlich die Titelseite der letzten I-760 füllen sollen...

Die Kohle aus Polen ist am 27. April endlich angekommen und wurde umgehend eingelagert. Geholfen haben über die Tage verteilt: Michael Ebner, David Kremser, Gerhard Schintlmeister, Karl Schumergruber, Martin Schumergruber und Andreas Steinacher.

Leider hat sich im Laufe der Saison herausgestellt, dass die Kohle einen relativ hohen Ge- steinsanteil hat. Oft waren dicke Steinbrocken aus der Feuerbüchse zu entfernen, die manch- mal sogar zunächst mit einem Meißel zerkleinert werden mussten.



Für die finanzielle Unter- stützung bedanken wir uns insbesondere beim Regionalverband Lungau (na- mentlich Bgm. Ing. Man- fred Sampl) und beim Tourismusverband Lungau (namentlich Mag. Susanne Duschek Fercher).

## Volldampfwochenende

Vom 21. bis 23. Juli feierte die Taurachbahn den 130. Geburtstag der Dampflok StmLB 6 „Thörl“ (Z6) mit dem Volldampfwochenende. Hier Eindrücke, Persönliches und Momentauf- nahmen vom Fest.

## Dickes Lob für die Aktiven

Exakt 1724 Fahrgäste - das spricht doch für sich: All die Mühen für das große Fest der Tau- rachbahn zum 130. Geburtstag von Dampflok StmLB 6 (Z6) vom 21. bis 23. Juli haben sich gelohnt. Acht Besucher fanden alles so gelun- gen, dass sie gleich mal in den Club 760 eintraten. Herzlich willkommen!

Der Fernzug nach Murau war sehr gut besetzt: Die 130 Jahre alte „Thörl“ war am 21. Juli so- zusagen auf Besuch in der alten Heimat Stei- ermark. Sie stammt ja von der leider abgebrochenen Strecke Kapfenberg-Au-See- wiesen. Etlliche Clubmitglieder fuhren vor allem im Fernzug am Freitag nach Murau mit, aber sie wurden zahlenmäßig von jungen Familien in den Planzügen weit geschlagen.

Auch finanziell kam „was rüber“: Der Umsatz nebst Spenden konnte sich sehen lassen. Dazu trugen auch Bahnhofsladen, Barwagen und Grill bei. Letzterer litt leider sehr unter dem

wechselhaften Wetter.

Petrus' Grollen war aber der einzige Minus- punkt. Es war ja auch alles bestens organisiert. So konnte man dem großen Ereignis gelassen entgegen sehen. Die Mannschaft um Betriebs- leiter Christoph Gartler und seinem Stellvertre- ter Martin Schumergruber leisteten dann auch beim Fest gute Arbeit - sei es auf den Loks, in den Zügen, an den Bahnhöfen, in den Barwa- gen oder an der Grillstation.

Mehrzugbetrieb mit Zugkreuzungen war an- gesagt. Insgesamt waren ja zehn Zugpaare am Wochenende auf Strecke, mit Kreuzungen in Mariapfarr. Da waren Andreas Wißkirchen in Mauterndorf und Gerhard Schintlmeister in



Mariapfarr als Fahrdienstleiter gefragt.

Schon im Vorfeld hatte die 200-PS-Diesellok D40 beim Verschub ihre Kraft ausgespielt. Und am Sonntag führte sie einen Güterzug mit Per- sonenbeförderung (eingereiht waren der Kesselwagen Z 612 sowie der rote Dreiachser G 62), der erstaunlich gut besetzt war. Das klappt jedoch nur an solchen Festtagen, an den Regelfahrtagen bleibt es natürlich beim Dampfbetrieb.

Höhepunkt war freilich am Samstagnachmittag der superlange Dampfzug mit Doppeltraktion Z6 und S12. Außer dem schon am Freitag nach Blattfederbruch untauglich gewordenen Ischler C559 waren alle Personen- und Dienst- fahrzeuge unterwegs.

## Rudis letzte Fahrt

Ein wenig Wehmut kam beim langen Zug am Samstagnachmittag auf: Zum letzten Mal stand Lokführer Rudi Kerl am Regler, diesmal dem der Z6. Nach Jahrzehnten für die Taurachbahn verlässt der Sachse aus gesundheitlichen Gründen den Führerstand seiner geliebten Dampf-



floks für immer. Schon kurz nach dem Ende der DDR 1989 war der Sachse mit einer Gruppe Landsleuten nach Mauterdorf zu Arbeitseinsätzen gekommen, war aber bald auch auf den Führerständen der Dampflok zu Hause. Lange Jahre waren er und sein Heizer Matthias „Zigarre“ Müller ein eingespieltes Team. Als Matthias viel zu früh verstarb, trauerte Rudi ganz besonders um seinen Gefährten. Weitere Jahre führte er seine geliebten Dampflok, um nun den Regler für immer aus der Hand zu geben. Freilich wird er auch künftig gerne zur Taurachbahn kommen und sein reiches Fachwissen an die Jüngeren weitergeben. Dankesworte und ein Abschiedsgeschenk von Club-Präsident Kommerzialrat Gunter Mackinger erleichterten Rudi den Abschied.

## Hochbetrieb in den Barwagen

Anke Franke, stets im feschen Dirndl (insgesamt drei verschiedene), hatte beim Fest auch einen besonderen „Barwagen“ zu betreuen: Wegen Mehrzugbetriebs war kurzerhand der Akkutowagen D753 zum zusätzlichen gastronomischen Mittelpunkt beim Fernzug nach Murau umfunktioniert worden; Strom z. B. für den

Kühlschrank spendeten die Batteriespeicher zwar reichlich, aber „man musste sich zu helfen wissen“, meinte Anke. Es klappte bestens. Später stand sie auch hinter dem Tresen des



„echten“ Barwagens Bi39. Unterstützung leistete Fritz Windbichler. Wie man so hört, waren die Einnahmen an den Tresen gut, im Gegensatz zur stationären Grillstation am Bahnhof Mauterdorf: Regengüsse hielten dort den Umsatz in Grenzen. Was Ludwig „Luggi“ Stepan und seiner Helferin aber nicht die gute Laune verderben konnte.

Und die vakuumverpackten Krainerwürste, die übrig geblieben waren, stießen am nächsten Wochenende auf hungrige Fahrgäste. Am Freitagvormittag, 28. Juli, z. B. waren es 245, heutiger Saisonrekord.

## Funkgeräte vom Erzberg

Martin Schumerguber, stv. Betriebsleiter, führte die Taurachbahn ins Zeitalter der modernen Kommunikationstechnik: „Vier Handfunkgeräte waren im Einsatz, die uns unsere Freunde von der Erzbergbahn geliehen haben.“ Beim dreitägigen Volldampfwochenende sowie beim Verschub vor dem Fest „haben sie sich sehr bewährt“. Über einen künftigen Ankauf von ähnlichen Geräten werde bereits diskutiert: „Danke fürs Ausleihen und die Mithilfe!“, so Martin.

## Ein Wermutstropfen

Der große Organisationsaufwand (der leider nur auf wenigen und immer denselben Schultern lastet) bei einem solchen Volldampf-

wochenende schlägt sich nicht entsprechend finanziell nieder, abgesehen vom Fernzug nach Murau. Die Planung für 2024 sieht daher nur ein „Mottowochenende“ vor, angedacht ist z.B. der Einsatz unserer Heeresfeldbahnmaschinen 699.01, SKGLB 22 und D40 (plus evtl. VL 7) vor den Planzügen, der eine oder andere vielleicht mit Güterwagenbeigabe. Einen Fernzug nach Murau, z.B. am Donnerstag soll es aber wieder geben. Die zusätzlichen Züge (am Freitag bis Sonntag) und auch das Grillbuffet werden jedoch nicht mehr da sein.

Von Gottfried Hiesinger (Artikel auf der Club-Homepage) mit einigen Ergänzungen.

## Ukrainische Kinder bei der Taurachbahn

Ein besonderer unter dem knappen Dutzend Sonderzügen der heurigen Saison. Das einzige, was hier friedlich rauchte, war der Schornstein der Dampflok StmLB 6: 30 Kinder aus der Ukraine und ihre Begleiter unternah-



men am 19. Juli einen Ausflug mit der Taurachbahn. Eingeladen hatte sie dazu der Kiwanis Club Lungau mit Präsident Bernhard Thomaser. Zuvor hatten die jungen Gäste per Seilbahn das Speiereck erklommen. Andere Kiwanis-Clubs ermöglichten den Kindern Besuche im Tierpark und eine Fahrt mit der Schafbergbahn. Seit mittlerweile 40 Jahren - gegründet 1982 - vereint die Kiwanisfreunde Lungau das karitative Engagement für bedürftige und in Not geratene Mitmenschen - speziell für Kinder und Jugendliche, teilt der Club auf seiner Homepage mit.

Auf dem Spielplatz bei der Haltestelle Andlwirt

konnten die Kinder unbeschwert spielen und fröhlich sein.

Von Gottfried Hiesinger (Artikel auf der Club-Homepage) mit einigen Ergänzungen

## Gleisbau im Rekordtempo - Teamwork ist alles

Was ein gut eingespieltes Team zu leisten imstande ist, bewiesen 18 Aktive der Taurachbahn Anfang September: Unter hohem Zeitdruck entstanden nächst Mauterndorf „eben mal“ rund 700 Meter Gleis neu. Den Abschnitt hatten die Taurachbahner zuletzt 1997 in Bearbeitung. Schon am 3. September fiel der Planzug aus, damit die Schienelaschen als Auftakt der Bauarbeiten gelöst werden konnten.

Und dann kam der Bahnhofsbogen dran, der



schon ziemlich dahin war. Mit Hilfe von zwei Baggern und einem Traktorgespann der örtlichen Firma Erdbau Wieland ging es aber weiter auf der Geraden bis zur „Steiner“-Eisenbahnkreuzung. Auch selbst angefertigtes Gerät war im Einsatz, und die gute alte Verschub-Diesellok „Braubach“ tat bei den Schottertransporten gute Dienste. Die gebrauchten, aber tadellosen Betonschwellen und die Schienenprofile Xa von der Pinzgauer Lokalbahn, hätten zwar noch rund 80 Meter weiter gereicht, aber dafür war die Zeit zu knapp. Einmal war gar bis gegen 23 Uhr harte Arbeit angesagt, mehrfach bis 21 Uhr. Denn unaufhaltsam rückte der eine Einsatztag der Gleisbaumaschinen von Plasser & Theurer näher, die zuvor im Bereich Frojach auf der Murtal-

bahn eingesetzt wurden und kurz danach weiter nach Ungarn mussten. Der Einsatz der Maschinen diktierte den Zeitplan der Bauarbeiten komplett. Die Maschinen waren übrigens einige Tage danach wieder auf der Mariazellerbahn und konnten in Winterbach bzw. Obergrafendorf gesichtet werden.

Wieviel Planung, Organisation, Absprache und Schweißtropfen nötig waren, damit pünktlich zum darauf folgenden Wochenende wieder ungestört die Planzüge fahren konnten, kann man nur erahnen.

Freilich hat auch das Land Salzburg mit einem



namhaften Infrastruktur-Zuschuss den Gleisbau erst möglich gemacht. Taurachbahn und Club760 danken herzlich dafür: Ohne diese Finanzspritze hätte Club760-Kassier und Taurachbahn-Geschäftsführer August Zopf kein grünes Licht für die Gleisbauarbeiten geben können.

Die schnellen Bauarbeiten haben sich schon mal für's Erste ausgezahlt: Dank schönen Wetters und warmen Tagen waren die Nachsaisonzüge recht gut frequentiert, vor allem durch Gruppenreisen. Am Wochenende nach dem Gleisbau erfassten die Zugbegleiter rund 80 bzw. 60 Fahrgäste, das ist für diese Jahreszeit sehr gut.

Die ausgebauten Gleisjoche finden mit Georg Hocevar einen Abnehmer, es wurden insgesamt drei LKW-Anhänger vollgestapelt.

So viele fleißige Hände: Ohne sie wäre aus der Gleisneulage nächst Mauterndorf nichts

geworden. Ihnen daher ein herzliches Dankeschön. Angepackt haben (in alphabetischer Reihenfolge): Anke Franke, Reinhard Franke (als Koch), Christoph Gartler, Lara Gerhardter, Alois Günther, Katharina Gerhardter-Kinner, David Kremser, Luca Lang, David Lankmayr, Frank Luz, Simon Merjan, Günther Missethon, Hannes Missethon, Peter Piefel-Percevic, Thomas Pöckl, Markus Podlipnig, Gerhard Schintlmeister und Andreas Steinacher plus die Baggerfahrer Robert und Stefan sowie Traktorfahrer Toni.

Wie schreibt Wolfgang Hojna-Leidolf auf der Facebook-Seite der Taurachbahn: Die neue „Sportplatz-Gerade“ - ein Gleis, wie mit dem Lineal gezogen. Das trifft es voll.

Von Gottfried Hiesinger (Artikel auf der Club-Homepage) mit einigen Ergänzungen

## Sonderzug für den LGB/märklin Club

Ein Sonderzug der besonderen Art verkehrte am 9. Oktober, denn der Besteller wünschte eine Fahrt von Murau nach Mauterndorf und retour, da man aus dem Hotel in Leoben mit dem Zug anreisen wollte. Ursprünglich war sogar Unzmarkt-Mauterndorf retour angefragt worden, aber das wäre sich zeitlich nicht ausgegangen.

Bereits um 6 Uhr startete der Zug leer ab Mau-



terndorf, bespannt mit der unermüdlichen 298.56 mit der beheizbaren „Wintergarnitur“, die Dampfheizung wurde dann in Murau in Betrieb genommen. Der Dampfzug im Dunkeln (nur die Rauchwolke, das Spitzensignal der Lok und das Lichtband des Zuges

wären zu sehen) vermittelte eine einmalige Bildstimmung. Währenddessen fuhr der Schrift-

führer mit dem Triebwagen nach Unzmarkt, um die ca. 50 Gäste vom LGB/märklin-Club in Empfang zu nehmen und ihnen auf der Fahrt nach Murau Wissenswertes über Murtal- und Taurachbahn sowie den Club760 zu erzählen. Auf der Fahrt Richtung Mauterndorf konnte beim Wassernehmen in Stadl und Tamsweg ausgiebig fotografiert werden. In Lintsching und Gröbendorf wurde je eine Scheinanfahrt durchgeführt, in Mariapfarr konnten die Gäste die „echte“ Ausfahrt vom Schranken aus filmen. In Mauterndorf hatte der Reiseveranstalter (Fa. Sutter) ein Buffet bei der Fleischhauerei Lankmayr bestellt. Nach einer guten Stunde ging es wieder nach Murau zurück, und die zufriedenen Gäste fuhren mit dem Planzug nach Unzmarkt und weiter nach Leoben. Auf der anschließenden Leerfahrt konnte die



Lok sich dann mal richtig austoben und endlich einmal schneller als 25 km/h fahren, immerhin wäre sie auf 45 km/h zugelassen, wenn sie im Bestand der Landesbahn wäre. Das genaue Höchsttempo wird nicht verraten! Man konnte im Dunkeln jedenfalls zahlreiche Funken fliegen sehen.

Einziger Wermutstropfen: die Kaffeemaschine war den Belastungen nicht gewachsen und hat auf der Rückfahrt etwa auf Höhe Ramingstein den Dienst quittiert. Die Gäste sind dann auf Murauer Bier umgestiegen. Barkeeper Karl

Schumergruber hatte alle Hände voll zu tun, konnte dafür aber einen rekordverdächtigen Umsatz verbuchen.

Das Lokpersonal wurde am frühen Nachmittag in Mauterndorf abgelöst, sonst wäre es einfach zuviel geworden: morgens fuhren Martin Schumergruber und Andreas Steinacher, nachmittags Hannes Missethon und Thomas Pöckl. Zugchef war Gerhard Schintlmeister, unterstützt von Katharina Gerhardter-Kinner.

## Arbeiten rund um den Bahnhof Mauterndorf

Es gibt immer etwas zu tun, viel bleibt hinter den Kulissen, daher diese Aufstellung:

- Pfingsten wurde die Garnitur ausgiebig gereinigt, danach regelmäßig geputzt und geschmiert
  - Bei der StmLB No. 6 Thörl und der S12 waren jeweils Schweißarbeiten an Rohren fällig
  - Die Toiletten am Bahnhof wurden erneuert, Fliesen und Händetrockner sollen folgen.
  - Aufwuchsbekämpfung, Staudenschneiden, Rasenmähen und vieles andere mehr!
- Dank an all die helfenden Hände, die Fahrzeuge, Bahnhof und Strecke pflegen. Anfang Oktober wurden die Hallentore, das



umlaufende grün/weiße Band und das Clublogo in Frojach von einem Malerbetrieb neu gestrichen.

## Schweizer Freunde zu Gast beim



## Wälderbähne

„Unser erstes Ziel war die Wälderbahn.“ So berichtet Walter Elmiger von der Pfungstreise der Schweizer Sektion des Club 760 vom 27. bis 29. Mai nach Vorarlberg. Früh um 6.45 Uhr trafen sich am Samstag bei schönstem Wetter 15 gut Aufgelegte in Horw/Kanton Luzern, begrüßt von Reiseleiter Martin Birrer. Über Luzern ging es zunächst nach Mols am Walensee zum Restaurant „Schiffahrt“. Dort wartete bereits ein reichhaltiges Frühstück. Frisch gestärkt fuhren die Schweizer weiter nach Dornbirn und durch schmucke Dörfer und liebeliche Landschaften nach Schwarzenberg im Bregenzerwald zum Bahnhof. Leider fuhr das Wälderbähne nur mit Dieselbetrieb, weil die Dampflok in Reparatur war und die Ersatzteile noch nicht eingetroffen waren. „Das hat aber unserer guten Stimmung keinen Abbruch getan“ versichert Walter Elmiger. Gemütlich fuhr der Zug von Schwarzenberg durch frisch gemähte Wiesen und grüne Wälder über Reuthe nach Bezau. „Dort nahmen die meisten an einer interessanten Führung und Besichtigung der Remise der Wälderbahn teil“, so Walter Elmiger weiter. Und dann war es Zeit wieder etwas zu essen und zu trinken. Nach dem Mittag ging es mit der Bahn von Bezau wieder zurück nach Schwarzenberg. Bei einem feinen „Wälderle“-Bier aus dem Barwagen konnte man die fleißigen Bauern bei ihrem Heuet (Heuernte) beobachten. Vom Bahnhof Schwarzenberg brachte der Bus die Reisegruppe ins Hotel „Sonnhalde“, wo es an nichts fehlte. „Martin hat wirklich ein schönes Hotel ausgesucht“, lobt Walter Elmiger. Bei gemütlichem Zusammensein auf der Restaurantterrasse wurde geplaudert und gelacht, und man genehmigte sich noch den einen oder andern Schlummertrunk.

Am Pfungstsonntag nach erholsamer Nacht wartete ein ausgiebiges Frühstück. „Da kam wirklich jeder auf seine Rechnung“, meldet der

Chronist. Das Wetter war auch an diesem Sonntag prächtig, sonnig und warm. Als Motto war ja für diesen Tag „relaxen“ angesagt. Und das taten viele. Bei der Kirche in Schwarzenberg spielte eine Trachtenkapelle zum Pfungstfest auf und erfreute die zahlreichen Kirchgänger. Überall auf den Weiden gefielen einem die sauberen Rinder durch das musikalische Gebimmel ihrer Glocken. Bei einigen Schlummerdrinks ging auch der zweite Tag der Reise zu Ende.

Am Pfungstmontag ging's leider schon wieder heim in die Schweiz. „Bei Ziegelbrücke zweigten wir von der Autobahn ab und fuhren Richtung Glarus“, berichtet Walter Elmiger. Die Landschaft im „Ziegerschlitz“, wie die Schweizer das Glarnerland liebevoll nennen, begeisterte die Reisenden. Immer weiter hinauf in die Alpenwelt ging die Fahrt. Vorbei an hohen Felswänden und steilen Abgründen erreichte die Gruppe den noch teilweise schneebedeckten Klausenpass (1948 m. ü. M.). In Urigen machte man einen ausgedehnten Zwischenhalt, damit sich alle stärken konnten. Rasch erreichten dann die Club-Freunde wieder Horw. Um viele tolle Eindrücken reicher gingen alle nach Hause. Der Dank galt Martin Birrer für die perfekt organisierte Pfungstreise.

Von Walter Elmiger – aus dem Schweizerdeutschen übersetzt durch Gottfried Hiesinger

## Arbeiten am Motor der VL 7

Für die Lok wurde um 6500 Euro ein Deutz Motor BF6M1013c Baujahr 2006 angekauft, der Betrag wurde zwischen dem Club und Dr. Markus Strässle aufgeteilt. Der Motor wurde von der Firma Vos Transporte nach Mauterndorf geliefert, abgeladen wurde er von Anton Schitter (GF Autohaus Griessner) mittels seinem Weidemann Hoftraktor.

Zu Pfungsten wurde der neue Motor an seinen Platz in die VL7 gebracht und an Ketten aufgehängt. Die Tage danach wurden Anpassungsarbeiten (Dieselleitungen, Gas, Absteller,

Auspuff, Luftansaugung, usw...) begonnen. Leider hatte die StLB die Motorstützen abgesägt, und auch die Luftansaugung ist bei den beiden Motoren nicht identisch, so dass die Lamellen an den Hauben versetzt werden müssen. Hinzu kam ein Problem mit der Kraftübertragung (Kardanwelle, Hardy-Scheibe). Angesichts dessen ist es leider nicht weitergegangen, weil viele andere Arbeiten zu erledigen waren, vor allem an den Dampflokomotiven.

Der Altmotor wird in Mauterndorf geschützt gelagert. Was dann mit dem Motor passiert (Aufarbeitung, Verschrottung, oder Sonstiges) obliegt dann dem Besitzer Dr. Markus Strässle.

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

Franz Gemeinböck hat uns folgende interessante Ergänzung geschickt: Es gab außer den erwähnten sieben Loks (5,6,7 der StmLB und Z1-4 der kkStb) weitere drei Loks dieser Type (gefunden in der Fabrikliste im Buch „Krauss-Lokomotiven“ von Bernhard Schmeiser):

- Krauss/Linz 2971, 1894, Type 14, an kk Salinendirektion Dolyna Tuzla 1: „Kreke“
- Krauss/Linz 4139-40, 1899, Type 14a, an Zuckerfabrik Dobrowitz: „Wlkowa“, „Ronow“.

Fotos und Verbleib sind unbekannt, es ist davon auszugehen, dass alle verschrottet wurden.

Fritz Haftel hat seine Erinnerungen zum Ankauf der Thörl durch den Club geschickt: „Bekanntlich hatte ich sehr persönlichen Kontakt anno dazumal mit dem damaligen Technischen Direktor der StLB, DI Gerhard MAYR! Eines Abends der Anruf in Wien: „der Direktor Dr. ZAUHAR will die Z 6 in Kapfenberg verschrotten lassen!!! Das muss verhindert werden, indem Du einen Kaufantrag stellst!!?“ Meine Frage ging natürlich um den Preis „schreib einfach ATS 1,-/kg für den Schrott!“ Gesagt getan, das Ankaufschreiben ging am nächsten

Tag nach Graz, und ich erhielt innerhalb einer Woche (!) das Verkaufsschreiben mit einem grünen „Erlagschein“ über ATS 24.000,-. Als junger Familienvater schluckte ich gewaltig! Aber mein bester Freund Mag. Pharm. Alfred LUFT half mir aus der Patsche und so konnte ich diesen für mich/uns damals hohen Betrag in BAR einzahlen! Und die Z 6 war/ist seither mein/unser Eigentum!! Das weitere Schicksal der Lok ist bekannt. Umso mehr freut mich der heurige Einsatz der lieblichen Lok!“

## Meldungen von anderen Schmalspurbahnen

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

### Notizen von der Murtalbahn

Beobachtungen des Schriffführers

Westlich und östlich von Frojach wurde – übrigens mit altbrauchbarem Beton-Oberbau aus dem Pinzgau – das Gleis erneuert. Auch das Überholgleis in Frojach wurde neu gelegt. Das östliche „Molkereigleis“ westlich von Murau wurde abgetragen, im verbliebenen westlichen Gleisstutzen stehen schon seit vielen Jahren zwei Rollwagen aus Tschaguns.

Auf dem Fahrzeugsektor ist nicht viel passiert, die Vierachser des Dampfzuges sind nun alle einheitlich dunkelblau mit grünem Panther. Die Murtalbar (ex Mondseer Kuh) wurde innen ausgeräumt und blau lackiert, seitdem ruhen leider die Arbeiten. Dabei wäre dieser der ideale Salonwagen, was er bei der Ischlerbahn vor seinem Umbau zum Triebwagen ja auch war. Der jetzige Anna Neumann Salonwagen (ex „Sagenhafte Murtalbahn“) erhielt statt des Kinderspielabteils einen großen Tisch. Da dieser Tisch nur lose steht, kann der Wagen nicht regulär im Dampfzug eingesetzt werden, dabei ginge sich mit der Bh.1 ein weiterer Vierachser genau noch aus, dieser wäre angesichts des Fahrgastandrangs auch mehr als

nötig. Der VT 31 wurde noch nicht in Betrieb gesetzt, der neu lackierte VS 44 hingegen schon.

U40, U43 und Stainz 2 wurden in die Wagenhalle überstellt. Sie fristen dort ein erbärmliches Dasein, dem Vernehmen nach werden beide U nicht mehr aufgearbeitet werden. Die beiden Blunzenwagen aus dem Pinzgau sind ebenfalls dort abgestellt.

## Kaiserzug auf der Murtalbahn

Das Ende der erfolgreichen Dampfzugsaison 2023 auf der Murtalbahn nutzte die Steiermarkbahn (StB), um am 24. September ein neues Marktsegment zu testen. Gemeinsam mit der Stadtpfarre Murau, der Murauer Bürgergarde und dem Verein „Kaiserzug“ wurde ein Besuch ihrer Majestäten Kaiser Franz Josef I. und Kaiser Wilhelm II. in Murau und auf der Murtalbahn nachgestellt. Nach der Sonntags-



messe und einem Fest im Schatten der altherwürdigen Stadtpfarrkirche geleitete die Murauer Bürgergarde den Festzug zum Bahnhof, wo die „Majestäten“ den Zug bestiegen und authentisch verabschiedet wurden. Die Gäste des ausgebuchten Dampfbummelzuges hatten dann am Endpunkt des Dampfzuges, Stadl an der Mur, ausreichend Gelegenheit sich mit den „Hoheiten“ ausführlich ablichten zu lassen und zu plaudern. Dem Fest einen würdigen Rahmen gab auch die Anwesenheit eines „echten“ Ver-

treters des Hauses Habsburg – Johann Maximilian Salvator von Österreich-Toskana.

Geführt wurde der Zug aus 7 Waggons von der leistungsfähigen StB Lokomotive Bh.1 (Krauss/1905 ex ÖBB 398.01). Lokomotive und Salonwagen (Ba 73 ex SKGLB) waren mit dem kaiserlichen Doppeladler geschmückt. Überwiegend sonniges Wetter trug zum Gelingen der Veranstaltung bei, die auch ggf. im kommenden Jahr eine erweiterte Neuaufgabe finden soll. Mottozüge sind beim Flascherzug und vor allem in Heidenreichstein sehr erfolgreich.

Von Gunter Mackinger

## Busverkehr in den Lungau

Zwar kein Bahnthema, aber für die Anreise in den Lungau und damit zur Taurachbahn von Belang. Seit Ende der Sommerferien werden zwei weitere Buskurse über die Autobahn in den Lungau geführt. Wegen der großen Tunnelbaustelle auf der Tauernautobahn benutzt der Bus bei Stau den Pannestreifen. Damit wird die Hupe zum wichtigsten Bauteil!

## Zillertalbahn

Die Riedbachbrücke war neben der Brücke über den Ziller die letzte größere genietete Brücke der ZB. Sie wurde durch eine Betonbrücke ersetzt, auch die Brücke über den Kaltenbach wurde im September erneuert. Dies geschah im Rahmen einer Streckenbegradigung zwischen Ried und Kaltenbach. Zwei 35er-Bögen konnten beseitigt werden, in Zukunft kann hier 70 km/h gefahren werden. Nächstes Jahr soll dann der Abschnitt Schlittersgäring zweigleisig ausgebaut werden, unter Einbeziehung der Anschlussbahn Kolbitsch.

Bereits vor längerer Zeit wurde die Innbrücke bei Rotholz neu errichtet. Die Zillerbrücke bei Zell wird auf absehbare Zeit nicht neu gebaut, da immer noch eine Trassenverlegung zur Zillertal-Arena im Raum steht, die bisherige Ortsdurchfahrt würde dann entfallen, der Bahnhof

Zell aufgelassen, und der Ziller südlich von Zell überquert, dort würde dann eine neue Brücke gebaut.

## Die Zillertalbahn und der Wasserstoff – eine unendliche Geschichte

Zu diesem Thema gab es überraschende Entwicklungen und eine Menge Pressemeldungen (alle vom ORF Tirol), die hier so gut wie es geht zusammengefasst werden sollen.

Am **10. Mai** zog die Landesregierung die „Notbremse“ und forderte plausible Zahlen. Der Aufsichtsrat der Zillertaler Verkehrsbetriebe Franz Hörl spricht von „Fehlinformationen und Lügenmärchen aus dem Landhaus“. Bei einem Aus für den Wasserstoff, weil diese Traktionsart zu teuer sei, drohe „Polit-Zoff“, wurde kommentiert. LH Anton Mattle sagt, man sei sich bewusst, dass eine Innovation vielleicht auch etwas teurer sein werde als ein Standardprodukt, derzeit würden die Beratungsunternehmen des Verkehrsverbands Tirol und der Zillertaler Verkehrsbetrieben derart weit auseinanderliegen, dass es hart falle, eine gute, seriöse und verantwortbare Entscheidung zu treffen.

Am **20. Juni** sprach sich die Landesregierung trotz offenbar hoher möglicher Mehrkosten für den Wasserstoffantrieb der Zillertalbahn aus. Einem Bericht der Tiroler Tageszeitung zufolge, wurde das Vorhaben in zwei Gutachten beurteilt. Demnach könnten die Mehrkosten stark anwachsen, die Realisierungschancen im Vergleich zu anderen Varianten seien schlechter. LH Anton Mattle beziffert die Mehrkosten mit 2,77 Mio. Euro pro Jahr. Ein Gutachten des deutschen Beratungsunternehmens KCW (eine Strategie- und Managementberatungsfirma im Bereich des straßen- und schienengebundenen öffentlichen Verkehrs in Deutschland) für das Land Tirol aus dem heurigen Jahr - das öffentlich bisher nicht bekannt ist - nennt indes die Mehrkosten von 83 Mio. Euro jedoch als „ab-

solute Untergrenze“. Sie könnten vielmehr bis zu 180 Mio. betragen. KCW regt demnach eine technologieoffene Neuausschreibung an. Durch eine solche könnten nämlich potenziell weitere 97 Mio. Euro bei einem Elektroantrieb gespart werden. Ein Gutachten des Verkehrsministeriums von 2017 hatte zudem laut dem Bericht die Realisierungschancen eines Wasserstoffantriebes auf nur 55 Prozent geschätzt. Sowohl Oberleitungsvarianten (84 Prozent) als auch Akkulösungen mit Schnellladung (70 Prozent) wurden offenbar besser bewertet.

Die Landesregierung will trotz der Berichte nicht an dem geplanten Projekt Wasserstoffbahn rütteln. Jede Beurteilung und Kalkulation, welche auf 30 Jahre ausgelegt ist, sei „mit hohen Schwankungsbreiten und auch unbekanntem Einflussfaktoren“ verbunden, heißt es. Bei diesem sei auch eine andere Variante geprüft worden, nämlich eine Elektrifizierung.

Besonders bei der Umsetzung von „innovativen Projekten“ sei eine „komplette Abwälzung des Risikos nicht möglich“. Das Projekt werde auf Basis von Wasserstoff- und Brennstoffzellen beruhenden emissionsfreien Zügen vorbereitet. Die Mehrkosten werden auf „lediglich“ rund 2,77 Mio. Euro pro Jahr beziffert. „Dazu wissen wir, dass es eine starke Unterstützung aus dem Zillertal gibt. Zweieinhalb Mio. Euro werden jährlich von den Tourismusverbänden des Zillertals eingebracht.“ Ob die erste Wasserstoffbahn bereits 2027 in Betrieb gehen kann, darauf wollte sich die Regierung vorerst nicht festlegen. Zuerst gelte es den Servicevertrag auszuschreiben, dann könnten die Garnituren um rund 100 Mio. Euro bestellt werden. Das Land Tirol hofft, dass der Bund zumindest die Hälfte der Kosten beisteuert.

Dann kam die Entlassung von ZB-Vorstand Helmut Schreiner am **27. Juni**: Der Technik-Chef der Zillertalbahn nannte sich zwar selbst Diplom-Ingenieur, in Wahrheit hat

er aber das Studium nie abgeschlossen. Nun wurde auch bekannt, dass seine Dissertation zum Thema „Wasserstoff für die Zillertalbahn“ eine reine Übertragung einer Dissertation in Aachen zum Thema Mobilität im Kreis Heinsberg aus dem Jahr 2020 ist. Schreiner hat die Arbeit ins Englische übersetzt oder übersetzen lassen, vom Inhaltsverzeichnis über den Forschungsgegenstand und die Analysen bis zu den vermeintlichen Interviewpartnern. Die deutschen Gemeinde und Städte wurden dabei durch Orte im Zillertal ausgetauscht. Dies reichte er dann bei der Universität Riga in Lettland als Dissertation ein.

Dazu Franz Hörl: „Wir haben Helmut Schreiner 2017 als Diplom-Ingenieur zu uns geholt, und er hat das Wasserstoffprojekt im Zillertal entscheidend vorangebracht. Dass er die Projektstudie für die Wasserstoff-Bahn auch für seine Dissertation nutzen wollte, hat nichts mit dem Projekt zu tun“. Die Causa dürfe das Projekt nicht noch weiter verzögern: „Die Wasserstoffbahn im Zillertal ist eines der meistgeprüften Projekte in Österreich. Wenn wir jetzt entschlossen handeln, ist die Inbetriebnahme 2027 möglich. Die Gesamtinvestitionen für die fünf Wasserstoffzüge betragen 98 Mio. Euro und für die zugehörige Wasserstoffanlage 30 Mio. Euro, insgesamt also 128 Mio. Euro. Bei planmäßiger Bestellung im Jahr 2021 hätten die Züge noch 75 Mio. Euro gekostet und die Inbetriebnahme wäre 2023 gewesen.“

Auch als Geschäftsführer der im Mehrheitsbesitz des Landes stehenden Achenseebahn musste Schreiner seinen Hut nehmen. „Aufgrund der schwerwiegenden Vorwürfe und des damit massiv geschädigten Vertrauensverhältnisses habe ich in meiner Funktion als Mehrheitseigentümervertreter der Achenseebahn GmbH bereits einen Rechtsanwalt damit beauftragt, das Dienstverhältnis mit dem Geschäftsführer fristlos und unverzüglich auf-

zulösen“, ließ Verkehrslandesrat Rene Zumtobel wissen.

Auch Landesverwalter Fritz Haftel reagierte: Schreiners Mitgliedschaft im Club 760 endete. Der Aufsichtsrat der Verkehrsbetriebe ernannte indes den bisherigen Controlling-Leiter, Andreas Lackner, einstimmig zum interimistischen Vorstand. Lackner war bisher Leiter des firmeninternen Controllings und als solcher mit dem Projekt einer Wasserstoffbahn im Zillertal schon intensiv beschäftigt. Er will an dem Projekt festhalten. Das will auch die Gruppe von Bürgermeistern und Funktionären der Zillertaler Tourismusverbände, die mit einer vielfach unterschriebenen Resolution klarmachen wollen, dass sie auf dem Projekt bestehen, und fordern, dass es ohne Verzögerung umgesetzt wird.

Am **29. Juni** wurde berichtet, dass Stadler Rail Zweifel am Wasserstoffzug hat:

Der erste Wasserstoffzug der Herstellerfirma Stadler Rail aus der Schweiz wurde kürzlich in die USA geliefert. In Kalifornien ersetzen die neuen Garnituren eine alte Dieselbahn, ähnlich wäre das auch für das Zillertal gedacht gewesen.

Laut dem Leiter von Verkauf und Marketing des Schweizer Unternehmens Stadler Rail, Ansgar Brockmeyer, würde eine solche Bahn im Zillertal aber nicht wirklich Sinn machen. „Wenn man mit der Reichweite eines klassischen Batterieuges hinkommt - und das ist in Mitteleuropa meistens so - dann kann man mit einem Batteriezug fahren. Das ist wirtschaftlich auch günstiger.“

Die Rahmenbedingungen in den USA seien anders. In den USA mache Wasserstoff-Technologie, anders als in Europa Sinn, räumte Brockmeyer ein. Wenn ein Batteriezug nicht ausreiche, dann könne man auf die Wasserstofftechnik setzen. Das sei in Nordamerika von den Distanzen her meist der Fall. „Das hat dann allerdings höhere Anschaffungs- und Betriebskosten, weil der Wasserstoff als Brennstoff

noch sehr teuer ist", so Ansgar Brochmeyer. Bereits einen Tag später ruderte Stadler Rail zurück, wie am **30. Juni** berichtet wurde: Die Herstellerfirma der geplanten Wasserstoffbahn im Zillertal, die Schweizer Stadler Rail, hat in einer Aussendung unterstrichen, dass man mit voller Überzeugung hinter dem Projekt stehe. Aussagen, wonach solche Bahnen eher in den USA Sinn machten, sah man fehlinterpretiert. Der Schienenfahrzeughersteller betonte, dass man darin weiterhin ein zukunftsträchtiges und „rasch voranzutreibendes Mobilitätsprojekt“ sehe. „Wir waren immer der Überzeugung, dass der Wasserstoffzug für das Zillertal im Rahmen der Wasserstoffmodellregion die richtige Lösung ist“, so Stadler Marketing- und Vertriebschef Ansgar Brockmeyer. Schienenfahrzeuge mit Wasserstoffantrieb spielten für Stadler eine zentrale Rolle für die dekarbonisierte Mobilität von morgen. Ähnliche Bahnen, wie jene, die im Zillertal zum Einsatz kommen soll, seien bereits an die italienischen Regionen Kalabrien und Sardinien vergeben worden. „Bei diesen Projekten handelt es sich ebenfalls um Schmalspur-Fahrzeuge“, hieß es in der Aussendung. Der Fahrplan und Betrieb der Züge würde jenen im Zillertal stark ähneln.

In einem früheren Interview hatte der Marketing- und Vertriebschef gesagt, dass in Mitteleuropa im Gegensatz zu den USA meistens Batteriezüge sinnvoller seien. „Wenn man mit der Reichweite eines klassischen Batterie-zuges hinkommt - und das ist in Mitteleuropa meistens so - dann kann man mit einem Batteriezug fahren. Das ist wirtschaftlich auch günstiger“, hieß es im Interview.

Am **30. Juli** wurde ein Meinungsumschwung angekündigt: Rund um das Projekt einer Wasserstoffbahn im Zillertal mehrten sich die kritischen Stimmen, sowohl von politischer, als auch von Expertenseite. Die geschätzten Mehrkosten hatten zuletzt für einiges Aufsehen

gesorgt. Ganz auf fruchtlosen Boden dürften sie nicht gefallen sein. Hinter den Kulissen fällt immer öfter der Begriff der sogenannten „technologieunabhängigen Ausschreibung“. So würde das Projekt auf Anfang gestellt und neu bewertet, ohne sich auf einen bestimmten Antrieb festzulegen. Auch im Zillertal selbst finden sich mittlerweile Stimmen, die derzeit lieber ungenannt bleiben wollen, sich aber einer Neubewertung des Projekts nicht verschließen. Franz Hörl sprach „veralteten Gutachten“ und einer „völlig einseitigen Berichterstattung“. Man lasse außer Acht, dass es neuere und zielgenaue Studien und Berechnungen gebe, die klar aufzeigen würden, dass die Wasserstoff-Lösung klug, machbar und wirtschaftlich darstellbar sei. „Wir machen unbeirrt weiter auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Zillertals“.

LH Anton Mattle und LHStv. Georg Dornauer erklärten am **1. August**, die relevanten Grundlagen betreffend Zillertalbahn für eine Entscheidung sollen finanziell und technisch durch eine unabhängige Stelle bewertet werden. Das solle das Vertrauen in das Projekt wiederherstellen. Bereits bei der Entscheidungsfindung sei klar gewesen, dass jede Variante ihre Vorteile habe. In der Speichertechnologie Wasserstoff liege jedoch großes Entwicklungspotenzial für die Zukunft. Zuletzt hätte es jedoch in der Bevölkerung einen merkbareren Vertrauensverlust in das Projekt gegeben. Sie verwiesen auf die Ablöse des Vorstandes der Zillertalbahn.

Am **10. September** wurde bekannt, dass sich die Suche nach Gutachtern als schwierig herausstellt, daher denke die Landesregierung über eine technologieoffene Ausschreibung nach: Wasserstoff, Oberleitung, Akkuzug und Hybrid-Varianten Oberleitung/Akku.

Die Zillertaler lehnen eine Oberleitung ab, u.a. weil die Elektrifizierung mit Oberleitung auf der bestehenden Trasse erst langwierig geplant

werden muss. „Erfahrungen aus Elektrifizierungen in Ostösterreich zeigen, dass für Planung, Sicherstellung der Stromversorgung, Bewilligung und Bau mindestens sieben Jahre veranschlagt werden müssen.“, betont Hörl. Daher könnte als Kompromiss die Elektrifizierung mit Akkuzügen kommen.

Gleichzeitig gibt es Überlegungen wie der aktuelle Dieselbetrieb der ZB interimistisch über das Jahr 2027 aufrechterhalten werden kann. Schließlich ging man davon aus, dass ein sicherer Fahrbetrieb mit den bestehenden Zugarnituren bei akzeptablen Instandhaltungskosten nur bis 2028 möglich sei. Die ersten Dieselnugarnituren sollten in vier Jahren abgestellt werden.

Die Dekarbonisierung sei jedoch dringend notwendig: „Der Bahnbetrieb der ZVB AG hatte im Jahr 2022 einen Dieselverbrauch von 970.000 Liter und der Busbetrieb einen Dieselverbrauch von 580.000 Liter. Insgesamt verbrannte die ZVB AG also rund 1,55 Mio. Liter Diesel. Was die Umrüstung Busflotte anbelangt, sei man technologieoffen. Wenn der derzeitige Testbetrieb mit batteriebetriebenen E-Bussen im Tuxer Tal erfolgreich verläuft, ist das ebenso vorstellbar wie Wasserstoff-Busse“, sagte Hörl.

LR Rene Zumtobel, Verkehrsreferent: „Weitere Einsparpotentiale (wie z.B. durch eine technologieoffene Ausschreibung und Synergieeffekte bei kombinierter Beschaffung und Instandhaltung von Oberleitungsfahrzeugen) könnten die Mehrkosten von Wasserstoff gegenüber der Variante Oberleitung noch erhöhen.“

Seitdem gibt es keine relevanten Neuigkeiten...

## Wiederaufbau Pinzgaubahn – ein beschwerlicher Weg

Es ist viel passiert, daher die Ereignisse in chronologischer Reihenfolge.

Der ORF Salzburg berichtete am **16. April** vom Start des Wiederaufbaus:

## Wiederaufbau Pinzgaubahn startet

Der Wiederaufbau der Pinzgauer Lokalbahn hat mit einem Spatenstich begonnen. Es geht um 20 Kilometer Gleis zwischen Niedersill und Krimml, die 2021 durch Hochwasser zerstört wurden. Ab sofort wird gebaut, der erste Abschnitt bis Mittersill kostet zwölf Millionen Euro. 14 Kilometer Gleis wurden bei dem schweren Unwetter im Sommer 2021 verschlammte, sechs Kilometer sind völlig zerstört.

## Betonbett und höhere Trasse

Um die Strecke künftig zu schützen, wird sie abschnittsweise höher gelegt. An gewissen Stellen, die bei Hochwasser überflutet werden, wird das Gleisbett auch betoniert. Die Arbeiten hätten schon letzten Herbst starten sollen. Verzögert habe sich der Baubeginn durch Naturschutzverfahren und wasserrechtliche Bescheide sowie Anrainerbeschwerden, sagt Verkehrslandesrat Stefan Schnöll: „Es hat einige Gespräche mit Grundeigentümern gegeben. Wir sind dann Gott sei Dank zu einer gemeinsamen Lösung gekommen. Das Projekt wird mit einem ordentlichen Hochwasserschutz in der Region kombiniert.“

## Dichter Zugverkehr nach Mittersill

Der Fahrplan der Pinzgauer Lokalbahn soll sich mit dem Teilbetrieb im Herbst leicht verändern, ergänzt Schnöll. Ab September soll es zwischen Zell am See und Mittersill erweiterte Betriebszeiten bis 22.00 Uhr geben - das bedeute sechs zusätzliche Verbindungen am Tag.

## Strecke bis Krimml: Ende 2024 oder Anfang 2025 fertig?

Die Strecke zwischen Mittersill und Krimml soll dann ab dem heurigen Herbst in Angriff genommen werden. Hier rechnet das Land Salzburg mit Arbeiten bis Ende 2024 oder Anfang 2025, dann sollen Züge wieder bis zum Bahn-

hof Wald-Krimml fahren. Wegen des Hochwasserschutzes seien in diesem Abschnitt allerdings noch einige wasserrechtliche Verfahren ausständig, heißt es aus dem Landesverkehrsressort.

Direkt von der Betriebsleitung war im Hochsommer zu erfahren, dass aufgrund der sumpfigen Verhältnisse hinter Niedersill sich der Neubau der Trasse dort als sehr schwierig gestaltet, weswegen die geplante Wiedereröffnung nach Mittersill auf den Fahrplanwechsel im Dezember verschoben wurde. Doch dann kam alles anders...

Wiederum der ORF Salzburg berichtete am 29. August, 18. und 27. September:

### **Dammbruch bei Bahnbaustelle**

Nach Abfließen des Wassers zeigen sich erst alle Schäden, die die schweren Regenfälle angerichtet haben. In Niedersill brach der neugebaute Salzachdamm. Durch den Dammbruch wurde eine Wiese überflutet. Die Feuerwehren Uttendorf und Niedersill konnten mit einem Großeinsatz Schlimmeres verhindern, sagte der Pinzgauer Katastrophenschutzreferent Manfred Höger: „Es ist durch einen massiven Feuerwehreinsatz während der Nachtstunden gelungen, angrenzende Objekte zu schützen, dass die nicht überflutet wurden. Das war ein massiver Feuerwehreinsatz.“

### **Baustelle beschädigt**

Denn an der Stelle brach ein neu gebauter Salzachdamm auf rund 100 Meter Länge - ausgerechnet dort, wo die Trasse der Pinzgaubahn bereits beim großen Hochwasser im Sommer 2021 zerstört worden war und jetzt neu gebaut wird. Die hochwasserführende Salzach unterspülte hier die Bahntrasse erneut – die zerstörte Betonwanne ist gut sichtbar. „Man muss einfach sagen, dass die Bahnstrecke

hier im Wiederaufbau begriffen ist und dass wir momentan halt noch mitten in der Bauphase sind“, sagte der Niedersiller Bürgermeister Günther Brennstener.

### **Mehrere Begutachtungen bestätigen zu dünne Wand**

Nach mehreren Schadensbegutachtungen geht man davon aus, dass bei dem Damm noch eine Schicht Beton gefehlt habe, um stabil genug zu sein, sagte Brennstener: „Das war wirklich eine Verkettung von unglücklichen Umständen, weil die Baustelle noch am Laufen war und an der Stelle, wo der Damm unterspült wurde, sind die Betonarbeiten nicht zur Gänze abgeschlossen gewesen.“ Der Dammbruch habe für den Wiederaufbau jedenfalls Konsequenzen: „Die Mauerarbeiten werden jetzt immer in kleineren Etappen komplett fertiggestellt.“

### **Neue Betonwanne für Gleis teilweise unterspült**

Der Bereich ist eine der vier neuen Überstrecken zwischen Niedersill und Mittersill: Dort sollen die Gleise künftig in Betonwannen verlegt werden und damit unbeschädigt bleiben, wenn sie von einem Hochwasser überflutet werden. Das Wasser soll in ein angrenzendes Rückhaltebecken fließen. Doch da die neue Betonwanne an der Stelle noch nicht fertig war, wurde sie nicht nur (wie im Hochwasserschutzkonzept vorgesehen) überflutet, sondern auch teilweise unterspült.

### **Wiederaufbau kostet 45 Mio.**

Dem Land liegt nun eine aktualisierte Kostenschätzung für den Wiederaufbau der Pinzgaubahn vor. Demnach soll das Projekt 45 Millionen Euro kosten. Nach Verhandlungen mit Verkehrs- und Klimaschutzministerin Leonore Gewessler von den Grünen ist klar, dass die Hälfte der Kosten der Bund übernimmt.



## Wiederaufbau verzögert

Um die Strecke künftig zu schützen, wird sie abschnittsweise höher gelegt. An gewissen Stellen, die bei Hochwasser überflutet werden, wird das Gleisbett auch betoniert („feste Fahrbahn“). Die jüngsten Schäden seien jedenfalls so massiv, dass der Wiederaufbau der Trasse sich nun verzögern wird. 2025 soll die Pinzgaubahn wieder in Betrieb gehen.

Trotz der erneuten Schäden hält Brennsteiner an der Pinzgaubahn fest - für den Oberpinzgau sei die Bahn neben der Landesstraße die einzige Anbindung an den Verkehr.

## 125 Jahre Pinzgaubahn

Am Donnerstag, 18. Mai wurde auf der derzeit nach schweren Unwetterschäden nur auf dem Abschnitt zwischen Zell am See und Niedernsill betriebenen Pinzgauer Lokalbahn das 125-Jahr-Jubiläum im Rahmen einer gut besuchten Publikums-Veranstaltung gefeiert. Zu diesem Anlass verkehrten neben den Planzügen zahlreiche Sonderzüge, bei denen neben der neu nach einer Hauptuntersuchung wieder in Betrieb genommenen Dampflok Mh.3 (ex 399.03) die SLB-PLB-Diesellokomotiven der ehemaligen ÖBB-Reihe 2095 die eigentlichen Stars waren.

Im Mittelpunkt des Publikums-Interesses stand dabei ohne Zweifel die Diesellok 2095.04 (SLB Vs 72), welche im Stile des Aussehens der Lok auf der Bregenzerwaldbahn von Ende der 60er/Anfang der 70er-Jahre neu lackiert und beschriftet wurde. Einzig die Schilder PLB anstelle von ÖBB weisen an den Seitenwänden auf die aktuellen Eigentumsverhältnisse hin. Die Lok ist zu einem wahren Schmuckstück geworden und zusammen mit den drei tannengrün lackierten PLB-Blunzenwagen und dem braunen Bautzener Fahrrad-Wagen bildete die Lok eine sehr authentische Garnitur der ÖBB-Zeit zwischen 1970 und 1980.

Bei einigen Umläufen waren zudem 2095.04

und 2095.01 gemeinsam im Einsatz - sowohl im „Sandwich“ als auch „mit Vorspann“.



Und beim letzten Diesel-Nostalgiezug verkehrte einmalig auch die Vs 74 der SLB als mittels Magnet-Tafeln wieder zur ÖBB 2095 008-5 umbezeichnete Lok. Diese voll betriebsfähige (allerdings wegen eines technischen Gebrechens auf 35 km/h gedrosselte) Diesellok wird normalerweise vor allem für Bauzug-Einsätze und als Reserve genutzt, so dass dieser seltene Einsatz vor einem Personenzug besondere Freude bereitete.

Im Bereich der Zugförderungsstelle und der Werkstätte Tischlerhäusl hatten die Eisenbahn-Fotografen zudem die Möglichkeit, die dort



beheimateten und hinterstellten Fahrzeuge zu besichtigen und zu fotografieren; in der Werkstätte selber war der in Aufarbeitung befindliche Triebwagen Vs 17 zu sehen, neben dem neu lackierten Spanten-Zweiachser Bs 409 des Dampfbummelzuges, der mit einer Jubilä-

ums-Beschriftung neu tannengrün lackiert wurde. Diesen Wagen gab es dann auch als H0e-Modell von ROCO mit Sonderbedruckung an einem Stand als Erinnerung zu kaufen.

Weitere Modellbahn-Hersteller wie LGB/märklin - welcher die digitalisierte Neuauflage der legendären Diesellok 2095.11 aus dem Jahr 1973 samt passenden Wagen präsentierte - und einige namhafte Gartenbahn-Kleinserien-Hersteller waren ebenso mit Ständen vertreten, auf denen zahlreiche sehr gelungene Neuheiten oder Kleinserien-Modelle präsentiert wurden. Das Bestaunen war für alle Besucher leistbar, ein Kauf der zum Teil sehr kostspieligen Fahrzeuge hingegen dürfte nur für einige wenige in Frage gekommen sein.

Alles in allem - trotz etwas bedecktem Himmel und Wolken - eine sehr gelungene und abwechslungsreiche Veranstaltung, die allen Besuchern Freude gemacht haben dürfte. Ein großes Dankeschön gebührt den Veranstaltern und involvierten Eisenbahnern der SLB-Pinzgau-Bahn, die den Tag fahrplanmäßig und unfallfrei über die Bühne gebracht und unzählige Besucher-Fragen mit viel Geduld und einem Lächeln beantwortet haben. Dem Vernehmen nach überlegt man sich von Seiten der SLB/PLB, auch künftig solche Veranstaltungen durchzuführen und auch den Modellbahn-Herstellern so eine Plattform zu bieten, mit Ihren Kunden vor Ort bei einer 760mm-Bahn in den Austausch zu kommen. Meines Erachtens eine sehr gute Idee!

Von Markus Strässle, Lok-Report 30. Mai

## Mariazellerbahn

In Steinschal-Tradigist wurde wie berichtet das zweite Gleis wieder gelegt, allerdings musste wegen Grundbesitz-Streitigkeiten der Bahnsteig neben der Ausweiche errichtet werden, dafür ist er nun näher am Steinschalerhof. Eine ähnliche Situation gibt es bei der Zillertalbahn

in Rotholz, dort allerdings aus Platzgründen. Die frisch aufgearbeitete und wunderschön in „jaffa“ lackierte 1099.11 ist inzwischen zu ihren ersten Planeinsätzen gekommen, vorher gab es schon einen Fotozug. Die Mh.6 war eine Zeitlang mit einem undichten Dampfsammelrohr untauglich, ebenso die 1099.10 mit einem größeren Lagerschaden (Überführung von Laubenbachmühle zum Alpenbahnhof mit 5 km/h!). Die 1099.11 wurde daher der Dampfzuggarnitur und dem regulären Ötscherbär vorgespannt. Die 1099.14 ist in die Werkstätte eingerückt, sie soll u.a. optisch leicht verändert werden. Für die Ur-Ötscherbär-Maschine 1099.13 ist dagegen der Vorhang gefallen, wegen ihres sehr schlechten Gesamtzustands wird sie leider nur noch als Ersatzteilspender fungieren.

Der Aussichtswagen 3245 ist inzwischen fertig und im Ötscherbär eingereiht, er erfreut sich sehr großer Beliebtheit bei den Fahrgästen. Die goldene Lackierung im sonst braunen Zug ist allerdings gewöhnungsbedürftig. Man musste



übrigens einen Spantenvierachser „opfern“, denn bei einem Neuaufbau, z.B. auf einem „Bautzener“ Fahrgestell wäre eine komplette Neuzulassung nötig geworden, mit unerfüllbaren Vorgaben wie selektiver Türsteuerung. So war es „einfach“ nur eine Revision eines vorhandenen Wagens.

Bei der Frühjahrsbaustelle konnten nicht alle

Langsamfahrstellen zwischen Erlaufklause und Mitterbach behoben werden, zwischen Kuh- und Eselsgrabenbrücke hat man fast überall 20 km/h. Die beiden Brücken konnten immerhin von 10 auf 20 km/h angehoben werden, die Gerüste dort verschwinden nach und nach. Die Restarbeiten sollen bei einer kurzen Streckensperre im November (2. bis 24.11.) erledigt werden. Gleichzeitig sollen zwischen Frankenfels und Boding neue Masten gesetzt werden (am Bahnhof Schwarzenbach werden die Masten bereits gelagert), und es gibt erste Vorbereitungen für den Umbau des Bahnhofs Mariazell 2024. Ötscherbär und Panoramazug werden dann monatelang in Mitterbach enden. Auch zur „Krumpe“ gibt es Neuigkeiten. Der „Saustallwagen“, der ehemalige Barwagen des Dampfzugs, wurde am Streckenende in Haag-Kleinsienring aufgestellt, so dass nun eine stationäre Bewirtungsmöglichkeit für die Fahrgäste existiert. Der Streifen zwischen Bahntrasse und Straße konnte von der Republik angekauft werden, dort soll ein Umsetzgleis entstehen, wenn die notwendigen Verfahren (z.B. betreffend Wasserrecht) abgeschlossen sind.

Die Niederösterreich Bahnen sendeten am 29. Juni folgende Mitteilung aus:

### **Neue Infrastruktur-Fahrzeugflotte für die Mariazellerbahn**

Um die über 115 Jahre alte eingleisige Strecke der Mariazellerbahn weiter fit zu machen für die Zukunft, sind stetige Instandhaltungsmaßnahmen entlang der Strecke erforderlich. Für die Instandhaltung der 84 Kilometer langen Schmalspurstrecke braucht es an die Erfordernisse angepasste maßgeschneiderte Fahrzeuge.

„Im Sinne unserer Fahrgäste gilt es, diese Arbeiten besonders rasch, effizient und vor allem autark durchzuführen zu können. Gewährleisten werden dies künftig zwei neue Infrastruk-

tur-Fahrzeuge, die aktuell eigens für die Mariazellerbahn konstruiert und angefertigt werden. Diese Investition von insgesamt 7,2 Millionen Euro ist wichtig, denn die Mariazellerbahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Pielachtal. Unsere Fahrgäste sollen stets sicher an ihr Ziel kommen“, informiert LH-Stellvertreter Udo Landbauer.

Die Niederösterreich Bahnen haben daher einen Oberbauwagen und einen Motorturmwagen bestellt. „Hergestellt werden die Fahrzeuge von der Firma Plasser & Theurer. Die Auslieferung des Oberbauwagens ist für Jänner 2024 geplant, im März folgt dann der Motorturmwagen“, ergänzt Niederösterreich Bahnen Geschäftsführerin Barbara Komarek.

### **Zukunftsgerichtete Investition**

Mithilfe der maßgeschneiderten Fahrzeuge können die Infrastruktur-Mitarbeiter künftig beinahe sämtliche Instandhaltungsarbeiten entlang der Strecke der Mariazellerbahn selbst durchführen. Der neue Oberbauwagen (OBW) wird speziell für die Instandhaltung des Oberbaus, für Hebe- und Verladetätigkeiten, für Grünschnittarbeiten sowie die Schneeräumung eingesetzt werden. Der neue Motorturmwagen (MTW) wird für die Errichtung und Instandhaltung der Oberleitung zum Einsatz kommen.

### **Ybbstalbahn-Bergstrecke – Hoffnung und dunkle Wolken**

Zu Saisonbeginn bestand Grund zum Optimismus: Mit einem neuen Team sollte die Bergstrecke wieder aufleben, und endlich gab es eine Kooperation mit dem Club 598 aus Waidhofen. Die unansehnliche Schrottsammlung am Bahnhof Kienberg-Gaming wurde aufgeräumt, es wurde auch gemäht, so dass zumindest der Fahrgastbereich wieder gepflegt wirkte.

Die im Bereich des Umladekrans abgestellten Fahrzeuge des Clubs 598 wurden von

Waidhofen nach Lunz am See überführt: zwei „Schafkäs-Express“ Wagen, ein Fahrradwagen GGm/s und fünf Holzwagen SSm/s. Die anderen am Waidhofener Bahnhof abgestellten Fahrzeuge (insbesondere die Yv.2) und die in Ybbsitz stehenden Wagen sollen folgen. Im Zuge dessen erwarb der Club 598 die Gebäude der Bahnmeisterei Lunz incl. des kleinen Heizhauses.

In Lunz am See und Holzapfel lagern insgesamt ca. 6000 Stahlschwellen (viele sind von der abgebauten Ybbstalbahn-Talstrecke im Bereich Göstling), die für die dringend notwendige Streckensanierung benötigt werden, was im Herbst in Angriff genommen werden soll. Rechnerisch könnte man damit 4 km Gleis erneuern. Probeweise wurde im Bereich Gasthaus Paula schon das Gleis saniert, auch um abschätzen zu können, wie lange solche Arbeiten dauern.

Am 5. Oktober hat der Gemeinderat Lunz am See dann beschlossen, aus der NÖLB (NÖLokalbahnen AnlagenverwaltungsgesmbH) auszusteiern. Weiters wurde ein Grundsatzbeschluss für einen Radweg Kienberg-Lunz gefällt. Gleiches war vorher schon in Gaming passiert. Somit sind auch die zugesicherten Instandhaltungsarbeiten und Investitionen durch die NÖVOG bzw. das Land hinfällig, da dies eine Zustimmung der Gemeinden Lunz und Gaming erfordert hätte. In einer Aussendung hatte der Dorferneuerungsverein Lunz am See bereits zur allerletzten Fahrt auf der Bergstrecke am 8. Oktober eingeladen.

Erschwerend kommt hinzu, dass unabhängig davon einige Aktive nicht mehr dabei sind.

Die NÖN berichtete dazu am 11. Oktober:

**Der Verkauf des Lunzer Bahnhofsgebäudes und die Bekundungen der Gemeinden für einen Radweg könnten nach 125 Jahren das Aus bedeuten**

Am vergangenen Sonntag rollte der Ötscherland-Express das letzte Mal in dieser Saison

über die Gleise von Kienberg nach Lunz am See, möglicherweise das allerletzte Mal.

„Wir sind mit der abgelaufenen Saison sehr zufrieden und hatten volle und übervolle Züge“, informiert Albert Malli, Präsident der österreichischen Gesellschaft für Lokalbahnen. Knapp 3.000 Fahrgäste wurden gezählt. „Dabei hatten wir heuer eine verkürzte Saison, weil wir dringende Streckenerhaltungsarbeiten vor Saisonbeginn durchführen mussten. Der heiße Sommer und die Waldbrandverordnung erlaubten nicht, dass wir heuer Dampfzüge führen konnten, die sonst noch mehr Fahrgäste anlocken“, erklärt Malli.

Doch ob es für die Museumsbahn als touristische Attraktion auch noch in der kommenden Saison freie Fahrt geben wird, ist mehr als fraglich. Zumal die NÖLB selbst den Bahnhof in Lunz am See an einen privaten Investor verkauft hat. Dieser Deal ging bereits vor einigen Monaten über die Bühne. Der Käufer, der öffentlich (noch) nicht genannt werden möchte, will das historische Gebäude auf jeden Fall erhalten, wie er der NÖN in einem Telefonat erklärte.

Beim Verkauf des Bahnhofs müsse man aber genauer hinsehen. Malli betont: „Es wurde nämlich nicht der Bahnhof selbst verkauft, sondern das Aufnahme- und ein Nebengebäude. Auch andere Betreiber wie die NÖVOG oder die ÖBB trennen sich von vielen Bahnhofsgebäuden und wickeln trotzdem den Betrieb einwandfrei ab. Der Club 598 besitzt weiterhin das Heizhaus mit den Nebengebäuden. Wir haben vertraglich abgesichert, dass unsere Fahrgäste die Toilettenanlagen im Bahnhof nutzen können.“

Fakt ist jedoch, dass die Gemeinde Gaming und in der Vorwoche auch Lunz am See eine Kündigung des Gesellschaftsvertrags mit der NÖLB im Gemeinderat beschlossen und einstimmige Grundsatzbeschlüsse gefasst haben, aus der Nostalgiebahnstrecke einen Radweg

zu machen.

„Offiziell wurden wir darüber noch nicht in Kenntnis gesetzt“, meint Malli. Das wäre für eine Museumsbahn und jeden Eisenbahnfreund in Österreich ein bedrohliches Szenario. „Dabei haben wir die aufrechte Zusage des Landes, dass die Strecke mit Fördermitteln des Landes saniert wird und sind dazu in laufenden Gesprächen.“ Dazu wurde extra ein Regionalprojekt gegründet und im Mai dieses Jahres eine Teilstrecke zur Probe saniert. Für eine Generalsanierung der gesamten Bahnstrecke sind 1,5 Mio. Euro nötig.

#### **Petition zur Erhaltung der Bergstrecke gestartet**

Die knapp 600 Vereinsmitglieder der NÖLB sind auf jeden Fall bereit, für das historische Kulturgut zu kämpfen. „Gemeindepolitiker, die auf der Bahnstrecke einen Radweg bauen wollen, müssen sich darauf einstellen, dass wir im Sinne unserer Mitglieder und Statuten für den Erhalt der Strecke kämpfen werden. Die „Bergstrecke Ybbstalbahn“ ist das letzte und schönste Teilstück der Ybbstalbahn, das erhalten geblieben ist“, mahnt Malli vor zu vorschnellen Entscheidungen und zeigt sich kämpferisch. „Unser ehrenamtliches Team wird sich nicht demoralisieren lassen. Wir dampfen weiter.“ Auch in der Region hat sich prompt Widerstand formiert. Inzwischen wurde eine Petition zur Erhaltung der Bergstrecke gestartet (diese wurde über den Newsletter des Club 760 verbreitet und fand zahlreiche Unterzeichner).

#### **Der Verkauf des Bahnhofs macht auch eine Standortverlegung des Schienenradls notwendig.**

Johannes Essmeister machte in der jüngsten Gemeinderatssitzung dem Gremium klar, dass sein Schienenradl-Betrieb versetzt werden muss: „Durch den Verkauf des Bahnhofs steht meine Garage 50 Zentimeter auf dem verkauften Grund“.

Durch die Verlagerung der Stahlkonstruktion auf das Gelände gegenüber der Kläranlage

kommen nun auf den Schienenradl-Betreiber zusätzliche Kosten zu. „Denn jetzt können wir das Lager und die WC-Anlage am Bahnhof nicht mehr nutzen. Deshalb habe ich vor, das WC unter die Konstruktion zu bauen“. Ein Container als Büro soll ebenfalls noch unter der Konstruktion Platz finden. Ebenso erklärte sich Essmeister bereit, die sechs Bahnübergänge entlang der Strecke auf eigene Kosten zu sanieren. Im Gegenzug sicherte ihm die Gemeinde die Übernahme der Kosten für den Wasser- und Kanalanschluss zu.

Generell ist Essmeister, der mit seinem Mostviertler Schienenradl 2020 von Ruprechtshofen nach Lunz am See übersiedelt ist, mit der heurigen Saison zufrieden: „Wir hatten mit 2000 Gästen eine 50-prozentige Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Vor allem konnten wir viele Besucher aus Oberösterreich bei uns begrüßen.“

Dazu der Kommentar des Schriftführers: Man kann sich nur an den Kopf fassen. Ich möchte sehen, wieviele Radfahrer freiwillig eine Steigung von bis zu 34 Promille in Angriff nehmen.

## **Wälderbähnle**

Als LGB-Freund musste der Schriftführer recherchieren, nachdem bekannt wurde, dass die geschichtsträchtige 298.14 (gebaut für Röwersdorf-Hotzenplotz, in der Zwischenkriegszeit in der Tschechoslowakei, führte den letzten Personenzug Garsten-Klaus, nach der Ausmusterung bei der ÖBB Steyrtalbahn zu Eurovapor auf der Waldenburgerbahn, dann beim



Öchsle, schließlich bei der Jagsttalbahn) ans Wälderbähnle verkauft wurde. Sie ist das Vorbild der „grünen U“ LGB 2073D. Er konnte die Lok auf dem Freigelände eines Betriebs aufspüren, sie ist in einem erbärmlichen Zustand, wegen des Abhandenkommens vieler Teile (als sie zerlegt stand, eher zerstreut lag) kann sie noch nicht einmal mehr auf eigenen Achsen stehen, sondern auf Paletten. Immerhin erkennt man am Führerhaus noch die charakteristische grüne Farbgebung mit gelben Zierlinien. Die Lok wird als Ersatzteilspender für die Bregenzer Originallokomotive 298.24 dienen, u.a. werden die (genieteten) Wasserkästen und die Steuerung Verwendung finden.

Ein weiteres Projekt ist die Aufarbeitung der 2092.01, ehemals Verschub Vorkloster.

Es ergab sich dann eine nette Unterhaltung mit einigen Aktiven, man kann nur staunen, was dort „aus dem Nichts“ entstanden ist, beeindruckend sind die Werkstätten unter der Lokhalle, u.a. mit einer Schreinerei. Die von einer Firma durchgeführte Beton-Neulage zwischen der Sporenegg-Brücke und dem Endbahnhof Schwarzenberg „schwimmt“ leider immer wieder davon, es gibt schon zahlreiche Langsamfahrstellen, ein Rechtsstreit erscheint unvermeidlich.

Die Kollegen vom Wälderbähnle kamen am 29. September im Rahmen einer Rundreise nach Mauterndorf, wir haben für sie einen



Sonderzug geführt, der in Mariapfarr im Gegenlicht aufgenommen wurde, und hatten eine schöne Zeit.

Von Gottfried Hiesinger

## Feistritztalbahn – Überlebenskampf wie beim Ötscherlandexpress

Auch hier hat ein engagiertes Team übernommen, aber die Bahn soll einem Radweg weichen, zwischen Birkfeld und Koglhof.

Dazu berichtete die Kleine Zeitung am 4. Juni: **Wie geht es mit der Feistritztalbahn weiter? Die Grünen sind jedenfalls gegen einen Radweg auf der Bahntrasse.**

Ende April startete die Feistritztalbahn zwischen Birkfeld und Koglhof in die neue Saison. Nach wie vor kämpft man bei dem Traditionsdampfzug um das Leben der historischen Bahn, die unter Denkmalschutz steht.

Grüne Abgeordnete richten eine schriftliche Anfrage an Landeshauptmannstellvertreter Anton Lang (SPÖ). Der Tenor: Die Bahntrasse zwischen Birkfeld und Koglhof muss erhalten bleiben. Die Gleise dürfen nicht weggerissen werden, um dort einen drei Kilometer langen Radweg zu errichten. Der Feistritzalradweg solle ausgebaut werden - aber neben der Bahntrasse. „Entsprechende Routenführungen sind problemlos machbar“, heißt es.

### Fragen an den Verkehrslandesrat

An Anton Lang werden etliche Fragen gerichtet: Werden Sie sicherstellen, dass der Bahnbetrieb auf der Feistritztalbahn uneingeschränkt möglich sein wird? Wurden aufgrund der Unterschutzstellung durch das Bundesdenkmalamt alle Überlegungen bzw. Planungen, die Feistritztalbahnlinie durch einen Radweg zu demolieren, gestoppt? Wurde die Schließung der Radweg-Lücke zwischen Birkfeld und Koglhof mit einer konkreten Planung abseits der historischen Trasse in Angriff genommen? Welche Varianten werden verfolgt? Gibt es Schätzungen, wie hoch die Kosten sind?

Die Kombination aus Bahn und Rad bringe enormes touristisches Potenzial für die Region. Der Radweg R8 gehöre zu den attraktivsten Radwegen Österreichs. „Die Argumentation, dass ein eigenständiger Radweg abseits der Bahntrasse nicht möglich sei, ist absurd und touristisch kurzsichtig.“

### **Kampf ums Überleben**

Im Hintergrund kämpft man nach wie vor vehement um das Überleben der historischen Schmalspurbahn. „In den nächsten zehn bis zwölf Jahren müssten rund zwei Millionen Euro investiert werden, um die Strecke fahrbereit zu halten“, erklärte Patrik Ehnsperg, Leiter der Interessensgemeinschaft Feistritzalbahn, unlängst. Der Fahrbetrieb werde aus Spenden finanziert. Hinzu kommen die Tausenden Arbeitsstunden, die ehrenamtlich geleistet werden. So mussten bei Koglhof und Rosegg Straßenquerungen repariert werden. Helferinnen und Helfer sind stets willkommen. Die Bahn dampft wieder ab 10. Juni (sowie nach Vereinbarung). Ehnsperg hofft auf eine gute Saison. „Die Feistritzalbahn ist das wichtigste Tourismusprojekt im ganzen Bezirk.“

Dann entgleisten zwei Zweiachser bei einem von der U 8 geführten Dampfzug, in diesem Zusammenhang berichtete die Kleine Zeitung am 4. August:

### **Übernahme von Geschäftsanteilen**

Der Verein zur Erhaltung der Feistritzalbahn hat die Übernahme der von der Platzer Rail Holding gehaltenen Geschäftsanteile von 39,14 % an der Feistritzalbahn Betriebs GmbH beschlossen. Diese sollten ursprünglich von der Gemeinde Birkfeld übernommen werden. Dem wurde aber vom Land Steiermark nicht zugestimmt.

### **Verkehrslandesrat: Keine Garantie für Erhalt der Feistritzalbahn**

Bleibt die Feistritzalbahn? Hinter den Kulissen wird um die Museumsbahn gerungen. Nun

heißt es aus dem Büro von Verkehrslandesrat Anton Lang: Erhalt der Bahn kann nicht garantiert werden. Anfang Juli entgleisten in einem Waldstück bei Rosegg zwei Waggon der Feistritzalbahn: War dies der Anfang vom endgültigen Ende für die denkmalgeschützte Traditionseisenbahn in der Oststeiermark?

Der Schriffführer und David Kremser waren am 10. Juni bei einer sehr gut besuchten Fahrt über die Gesamtstrecke bis kurz vor dem Bahnhof Weiz dabei, geführt von VL 12 und 16 im Sandwich, wobei letztere jedoch einen Hilfswagen mit Kompressor benötigte. Persönlich war man sehr schockiert, dass die Teile der U7, U44 und Kh101 im Bahnhof Birkfeld verstreut sind sowie die 83 in Anger im Freien steht und darunter sehr leidet. Nicht falsch verstehen, dies ist kein Vorwurf an das sehr engagierte Team, vielmehr sind es „Sünden“ der Vergangenheit. Nach der erwähnten Entgleisung (dem Vernehen nach durch Verschlammlung des Gleises) ruhte der Betrieb und wurde bisher nicht wiederaufgenommen.

### **Ex-Waldenburger auf Spur 760 wieder unterwegs**

„Schön, die ehemaligen Waldenburger-Bahn-Züge fahren zu sehen. Eine Seltenheit, dass exportierte Fahrzeuge tatsächlich wieder fahren.“ So ein Kommentator in Facebook: Die slowakische Schwarzgranbahn, oder in der Landessprache Čiernohronská železnica, Spur 760 mm, kaufte im April 2020 für 80.000 Franken sieben Elektrotriebwagen und zehn Steuerwagen, weil die Bahn Liestal-Waldenburg im Schweizer Kanton Baselland von 750 mm auf Meterspur umgebaut wurde. Obwohl noch ohne Fahrdraht, fahren die Ex-Waldenburger nun munter auf ihrer neuen 16 Kilometer langen Heimatstrecke: Die Slowaken haben Dieselaggregate eingebaut, die Strom für die Triebwagen (1500 Volt Gleichstrom) liefern. So bleiben den Ex-Schweizern lange und



schädliche Standzeiten erspart. Die Čiernohorská železnica plant aber, die Strecke zur elektrifizieren und einen regulären Nahverkehr einzuführen. Betriebsbeginn soll im Mai 2025 sein.

Von Gottfried Hiesinger

Kommentar des Schriffführers: Niemand in Österreich wollte diese E-Fahrzeuge haben...

## Kurzmeldungen

### Steyrtalbahn

Nach dem Ankauf der 399.05 wurde auch die 399.02 aus dem Pinzgau erworben, freilich hat man in Zell am See vorher viele Ersatzteile ausgebaut, u.a. die kompletten Radsätze. Man darf gespannt sein, wie dieses Projekt „aus 2 macht 1“ weitergeht. Dem Vernehmen nach gibt es mit der Strecke keine Probleme, lediglich eine Brücke bei Steyr-Lokalbahnhof müsste etwas versetzt werden, da sonst der Bogenradius zu klein ist.

### Gurktalbahn

Die Abfahrtsstelle der Gurktalbahn in Treibach-Althofen wurde neu gestaltet. Die kleinen Dampfloks sind inzwischen untauglich, betriebsfähig sind die 699.101 und die 898.01.

### Stainzerbahn

Die „Schilcherschaukel“ Bi 31 wurde neu lackiert und bei dieser Gelegenheit auf WRi31 umgezeichnet sowie die Eigentümerbezeichnung von Club 760 auf Marktgemeinde Stainz

geändert, im Vorgriff auf nächstes Jahr. Die vier Vierachser präsentieren sich nun alle in einem gefälligen „steirischen“ smaragdgrün-hell-elfenbein, die Lackierung der beiden von der Taurachbahn stammenden Spantenvierachser diente hier als Vorlage.

### Waldviertelbahn

Am 15. August besuchten der Schriffführer und David Kremser den Nordast der Waldviertelbahn. Nach der Wiedereröffnung der Station Gmünd-Böhmezeil wurde inzwischen auch das Empfangsgebäude restauriert und in einem gefälligen Grünton gestrichen.

Die Gleisanlage des Bahnhofs Alt-Nagelberg soll wieder in den alten Zustand versetzt werden, so dass durchgehende Fahrten von Gmünd nach Heidenreichstein ermöglicht werden, Auf der WSV-Strecke gab es einige Oberbausanierungen zu sichten, natürlich mit Altmaterial aus dem Pinzgau. Es gibt eine (noch vage) Planung, zum 125 Jahre Jubiläum der Nordäste 2025 unsere in Krimml hinterstellte 2091.03 anzumieten, da die 2091.02 in diesem Zeitraum in der Werkstätte Gmünd wieder ihren zweiten Fahrmotor erhalten und die 2091.09 für die NÖVOG einige Sonderfahrten nach Litschau und Großgerungs absolvieren soll.

### Achenseebahn

Dort konnte man dieses Jahr den Umsatz um 40% steigern und 70.000 Fahrgäste befördern. Dank dreier einsatzfähiger Dampfloks ist der verkehrsfreie Dienstag Geschichte, und in der Hauptsaison konnten fünf Zugpaare angeboten werden. Als besonders beliebt erwies sich der „Ferienzug“ auf der Flachstrecke Seespitz-Eben.





Schnappschüsse der Züge vom Volldampfwochenende



**Muraver**  
*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 Baustellen 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 2024**

	JUNI			JULI				AUGUST				SEPTEMBER				
FR				12	19	26	2	9	16							
SA	15	22	6	13	20	27	3	10	17	24	31		7	14	21	28
SO	16	23	7	14	21	28	4	11	18	25		1	8	15	22	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! Aktuelle Informationen unter:**

[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: CLIUB 760, 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 2024:

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 Bankverbindung lautet: DIE STEIERMÄRKISCHE, GS MURAU

IBAN: AT11 2081 5166 0000 5892, BIC: STSPAT2G