



Information

Club 760 Verein der Freunde der Murtalbahn



Foto: Dr. Markus Strässle

130 Jahre Murtalbahn am 22. September: Der Club 760 führte einen Zubringerzug ab Mauterdorf nach Murau. Da zu diesem Zeitpunkt leider alle Club-Lokomotiven untauglich waren, half die Landesbahn aus, und es kam es zur Traktion dieses Zuges mit der StLB Lokomotive VL 22 (Duro-Dakovic/1972 ex JZ 740-023), welche damit erstmals (und wohl auch letztmals) ein Gastspiel auf der Taurachbahn gab.

Neues vom
Club 760
und der

TAURACH  **bahn**

Schmalspurinfos aus

Österreich

und

anderswo

Ausgabe

2/2024

Vorwort des Präsidenten

Sehr geehrte Freude der Murtalbahn, liebe Club 760 Mitglieder!

Nicht nur mir erscheint es, dass auch das Jahr 2024 wieder wie „im Flug“, oder besser doch wie „im Zug“ vergangen ist. Auch bei unserem Club 760 - Freunde der Murtalbahn und bei der Taurachbahn ist viel Gutes geschaffen worden, manches leider auch liegen geblieben oder daneben gegangen, aber - mit großem Einsatz und Engagement, mit großer Freude und Passion durchgeführt, war es wieder einmal mehr ein weiterer Schritt zum Erfolg! Was ist ein Erfolg im Sinn unseres Vereins? Erfolg des Club 760 ist es, am Erhalt der Murtalbahn auf ihrer gesamten Länge von Unzmarkt ins 76 km entfernte Mauterndorf nachhaltig mitwirken zu können. Erfolg unserer Vereinstätigkeit und der Taurachbahn GmbH ist es, die Teilstrecke Tamsweg-Mauterndorf erhalten und betreiben zu können. Erfolg unserer vielen Aktiven - vom wissbegierigen Jugendlichen bis zum erfahrenen Vorstandsmitglied - über Generationen hinweg eine Plattform für die Liebe zur Eisenbahn auf schmalen Spur zu schaffen, zu erhalten und auszubauen und damit einen Mehrwert für Bewohner und Gäste entlang der Murtalbahn zu schaffen.

Alle Highlights und Aktivitäten des Arbeitsjahres 2024 aufzuzählen, würde wahrscheinlich den Rahmen dieser Club-Impressionen sprengen. Neben den Mühen des Alltags zum Betrieb der Taurachbahn sei aber erwähnt, dass es durch verschiedenste Aktivitäten gelungen ist, gerade im 130. Bestandsjahr „unserer“ Murtalbahn die Bande mit der lokalen Bevölkerung, den politisch Verantwortlichen und dem Manage-

ment der Murtalbahn auszubauen und zu festigen. Wichtige „Weichenstellungen“ unserer Lokomotiven und Waggons betreffend konnten getroffen werden und so manche Sorge um die Zukunft hoffentlich entkräftet werden.

Ein Blick zurück fordert natürlich dazu auf Danke zu sagen - danke den treuen, langjährigen Mitgliedern, danke den neuen Mitgliedern (wir konnten 2024 den Mitgliederstand von 900 überschreiten), danke den umtriebigen Funktionären, den aktiven „Taurachbahnern“ vor Ort und natürlich auch deren Partnern und Partnerinnen für das Einbringen von Schaffenskraft und Lebenszeit! Danke an alle Verantwortlichen in Politik, Verwaltung und Gesellschaft für deren Unterstützung unserer oft nicht unerheblichen Anliegen. Danke an alle befreundeten Eisenbahnen, Vereine und Gesinnungsfreunde für das Mittragen unserer gemeinsamen Anliegen und Vorstellungen.

Der Blick nach vorne fordert Zuversicht, Mut, Ausdauer und ein Festhalten am Ererbten - vielleicht auch auf neuen, noch nicht ausgetretenen Pfaden. Es gilt auch im Jahr 2025 mitzuwirken, die Zukunft der Murtalbahn weiter abzusichern - ohne Murtalbahn auch keine Taurachbahn! Die Taurachbahn benötigt eine verlässliche Finanzierung ihrer Infrastruktur - dies kann der Club 760 alleine nicht leisten. Unser Fahrpark benötigt besondere Zuwendungen, gilt es doch alte „Baustellen“ zu beseitigen und die geforderte Betriebssicherheit sicherzustellen. Und - zwecks einer Verjüngung des Club-Präsidiums wird es am 31. Mai 2025 an unserem Vereinssitz in Murau eine außerordentliche Generalversammlung mit Neuwahl des Vorstandes geben, bitte den Termin bereits jetzt vormerken. Auch 2025 sind wieder alle

Kräfte gefordert und alle helfenden Köpfe und Hände willkommen, um das gemeinsame Werk voranzutreiben.

Namens des Vereinsvorstandes bleibt mir jetzt noch Euch allen für die Festtage zum Jahreswechsel alles Gute zu wünschen, ganz besonders Gesundheit und für 2025 „Bahn frei“ für unsere Murthalbahn auf 760mm breiter Spur!

Von Gunter Mackinger

Spendenaufruf

Liebe Clubmitglieder, wie ihr vielleicht schon gehört habt bzw. in dieser Ausgabe lesen werdet, müssen wir eine Menge in unsere Fahrzeuge investieren. Die Personenwagen-Stammgarnitur muss dringend zur Revision, mangels werkstatttechnischer Ausrüstung in Mauterndorf können wir das nicht selbst machen, sondern geben die Wagen nach Murau. Eine einzelne Revision kostet ca. 15.000 Euro. Hinzu kommt der bei der Z 6 „Thörl“ nötige Rohrtausch, was allerdings vor Ort in Mauterndorf durchgeführt werden kann. Ebenfalls deutlich zu Buche schlagen werden die nach Jenbach vergebenen Arbeiten wie die Instandsetzung der Achslager der D 40, die Montage des Motors in die VL 7 und natürlich die Generalreparatur der 298.56. Auch am Bahnhof Mauterndorf gibt es eine Menge zu tun, vor allem die Fenster gehören instandgesetzt, unter Beachtung des Denkmalschutzes, der sich zwar auch an den Kosten beteiligt, allerdings nur zu einem kleineren Teil.

Neues vom Club 760

Neue Beiträge, schweizer Konto

Die Generalversammlung hat eine angesichts der Inflation moderate Beitragserhö-

hung beschlossen:

60 Euro für Mitglieder

30 Euro für Anschlussmitglieder, Jugendliche, Nichtverdiener

100 Euro für fördernde Mitglieder

Für schweizer Mitglieder der Einfachheit halber Franken=Euro.

Wir haben wieder ein Konto in der Schweiz, vielen Dank an Kurt Kull!

Glarner Kantonalbank in CH 8750 Glarus
IBAN CH64 0077 3000 8759 9413 3

Konto-Nummer 875.994-133

Das Konto läuft unter folgender Bezeichnung: Kurt Kull/Club 760

Vorstandssitzung 28. 6. in Mauterndorf

- Resonanz auf den Tag der offenen Tür
- Situation auf dem Fahrzeugsektor, Revisionen unaufschiebbar
- Fertigstellung des Leihvertrags 2091.03 mit dem WSV Heidenreichstein
- Anmietung von Wagen bei der StLB oder der ZB
- Überlegungen zur Beteiligung am Jubiläum 130 Jahre Murthalbahn
- Einladung der Taurachbahner durch die Kollegen aus Bezau

Vorstandssitzung 26. 10. in Salzburg-

- Bericht zum Fünfjahres-Investitionsplan
- Möglichkeit der Verlängerung der Pacht-dauer für die TB
- Diskussion der Ergebnisse des „Aktiventreffens“ am 19. Oktober in Bischofshofen
- Situation der Betriebsleitung
- Zustand der Fahrzeuge, Plan für weitere Fahrzeugerhaltung
- Fahrkartenverkauf im Zug
- Vorbereitung der Generalversammlung
- Neuaufrstellung der Betriebsleitung, Heizhaus- bzw. Strecken-„Kümmerer“.

- Motortausch bzw. -reparatur der VL 7
- Aufarbeitung des Barwagens A11

Generalversammlung in Salzburg

Am 2. November trafen sich rund 40 Club-Mitglieder zur ordentlichen Generalversammlung 2024 in Salzburg. Nachstehende Themen wurden dabei zur Kenntnis genommen, diskutiert und wo Beschlüsse notwendig waren, auch mehrheitlich beschlossen:

- Bericht des Präsidenten mit Schwerpunkten Vorstandsarbeit, strategische Arbeit auf Ebene der Länder Salzburg und Steiermark, Arbeitsbasis mit Steiermärkischen Landesbahnen/Steiermark Bahn, Investitionsvorschau für die Taurachbahn
- Bericht des Vizepräsidenten - hier stand die Arbeit vor Ort mit den Entscheidungsträgern im Lungau im Vordergrund
- Bericht des Club-Kassiers - Rechnungsabschlüsse 2022 und 2023 und Betrachtung zum finanziellen Handlungsspielraum des Club 760
- Bericht der Rechnungsprüfer und Antrag auf Entlastung des Vorstandes für 2022 und 2023 - diesem Antrag wurde durch die GV stattgegeben; die bisherigen Rechnungsprüfer wurden für weitere zwei Jahre wiedergewählt
- Bericht des Schriftführers zur I-760 und Innovationsmöglichkeiten der Mitgliederinformation
- Bericht des Fahrzeugreferenten zum aktuellen Stand der Club Fahrzeuge: 298.56 und D 40 bei der ZB zur Reparatur, VL 7 folgt der D 40 nach Jenbach, SKGLB 22 und 12 stehen in der Saison 2025 wieder zur Verfügung, 699.01 bedarf Sanierung der Achs- und Stangenlager, wann und wo ist noch offen; Z 6 benötigt Rohrtausch, „Stammgarnitur“ steht 2025 nicht zur Verfügung und muss zur Revision, SKGLB Garnitur soll für Saison 2025 vollumfänglich zur Verfügung stehen; 2091.03 an WSV verliehen; A 11 kann als neuer Buf-fetwagen reaktiviert werden, sofern ein Sponsoring zu Stande kommt.
- Bericht des Betriebsleiters der TB - personelle Situation erfordert Bedachtnahme auf die Ressourcen, neue Angebotsplanung 2025 nimmt darauf Rücksicht
- Bericht des Assistenten des Präsidiums mit dem Schwerpunkt Marketing, Kooperationen und Immobilien
- Eine Anhebung der Mitgliedsbeiträge auf 60 Euro (Normalmitglied), 30 Euro (Anschlussmitglied bzw. ermäßigt) und 100 Euro (förderndes Mitglied) wurde beschlossen, die schweizer Clubmitglieder werden gebeten, die gleiche Summe in Franken zu zahlen.
- Weiterhin muss die Werbung von Mitgliedern im Zentrum der Bemühungen um die Zukunft des Vereins stehen: 2024 konnten ca. 80 neue Mitglieder gewonnen werden, damit wurde ein Mitgliederstand von 900 stabil überschritten !
- Bericht des Geschäftsführers der Taurachbahn GmbH: es wird wesentlich sein, dass günstigere Pachtbedingungen als Voraussetzung für weitere Förderungen von Land und Region erreicht werden
- Bericht zum Museum Frojach: hier konnte eine Verbesserung der Gebäudesubstanz erzielt werden, auch mit dem TMW ist man im laufenden Austausch zu den Leihfahrzeugen
- Eine Satzungsänderung soll die Erreichung der Gemeinnützigkeit ermöglichen, diese wurde mehrheitlich beschlossen
- Für die GV waren sieben Anträge eingegangen - diese wurden, soweit mit den

Statuten konform, beschlossen oder dem künftigen, neuen Vorstand zur Behandlung weitergeleitet

- Das Präsidium teilt mit, dass vorgezogen im Mai 2025 eine außerordentliche Generalversammlung die Verjüngung des Vereinspräsidium ermöglichen soll; Zur Neuwahl stehen folgende Positionen:Präsident, Vizepräsident, Schriftführer und Kassier. Für die Positionen fahrzeugtechnischer Referent, Betriebsleiter, TB-Geschäftsführer werden ebenfalls Nachfolger gesucht. Für alle Positionen gilt: die neuen Amtsinhaber können durchaus die bisherigen sein.

Abschließend appelliert der Präsident, Club-Interna auch dort zu belassen wo sie hingehören, nämlich in die Gremien des Vereins! Nach 210 intensiven Minuten ging die GV 2024 zu Ende.

Von Gunter Mackinger

Einladung zur vorgezogenen Generalversammlung

im Brauhaus Murau, am **Samstag, 31. Mai 2025, 14 Uhr**

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Genehmigung des Protokolls der letzten ordentlichen Generalversammlung.
 2. Berichte der Vorstandsmitglieder und Fachreferenten.
 3. Berichte der Rechnungsprüfer und Entgegennahme des Rechnungsabschlusses.
 4. Entlastung und Neuwahl des Vorstandes.
 5. Neuwahl des Vereinschiedsgerichts.
 6. Festsetzung der Mitgliedsbeiträge für 2026.
 7. Taurachbahn.
 8. Museum Frojach.
 9. Allfälliges, Anträge etc.
- Wahlberechtigt sind alle Mitglieder, die

ihren Mitgliedsbeitrag bis einschließlich 2025 beglichen haben.

Anträge bitte am besten per E-Mail an den Schriftführer einsenden:
wisskirchen@uni-bonn.de

Ehrung durch Landeshauptmann

Am 12.November 2024 wurde unser „Altpräsidium“ für seine langjährige Tätigkeit und die umfangreichen Verdienste vom Salzburger Landeshauptmann Dr. Wilfried Haslauer geehrt: Josef Steinacher, Friedrich Haftel und August Zopf wurden mit dem Verdienstzeichen des Landes Salzburg ausgezeichnet. Wir gratulieren herzlich!

Fritz Haftel berichtet: „Es war eine beeindruckende, bestens organisierte Feier/Ehrung durch LH Dr. Haslauer. Sie fand im großen Saal der Residenz Salzburg statt. Anwesend etwa 300 Personen. 20 Ehrungen an verdiente Ärzte und Ärztinnen des Landes, dann nochmals 20 Ehrungen, wobei wir an der



Spitze waren.

In launigen Worten wurde die Laudatio durch die Sekretärin von Dr. Haslauer vorgebracht, übrigens untermalt von acht Musiker/innen vom Mozarteum Salzburg. Meine Frau Helga und ich waren umgeben von Maria und Franz Leitner, Monika und August Zopf, Sigi Dambauer, Hannelore und Josef sowie Stefan Steinacher. Auch Gunter Mackinger war anwesend. Der Club 760 bzw. die Taurachbahn wurden speziell hervorgebracht, steht auch in meiner Urkunde! Die Feier/Ehrungen begannen pünktlich um 18 Uhr und endeten etwa eine Stunde später, anschließend großes Buffet im Nebensaal.

Nun habe ich alle drei Ehrungen hinter mir: Steiermark durch LH Voves anno 2006, dann Stadt Murau und jetzt (endlich!) durch Salzburg.“

Zum Tod von Dr. Franz Kleindel und Mag. Dieter Stanfel

Dr. Franz Kleindel war ein Club-Mitglied der ersten Stunden mit einer riesigen Dampflo-



erfahrung. Schon während seines Studiums in Innsbruck verdiente er sich Geld als Heizer bei der Zillertalbahn. Überall, wo er hinkam, versuchte er auch aktiv zu fahren, mir unvergessen sind seine Erzählungen über Indien. Franz hat vielen jüngeren Lokführern auf der Taurachbahn wertvolle Dinge beigebracht. Seine freundliche und humorvolle Art haben dies noch unterstützt. In den letzten Jahren hatte er schon körperliche Probleme, ließ es sich jedoch nicht nehmen, noch ein bis zwei Wochenenden nach Mauterndorf zu kommen.

Zu Mag. Dieter Stanfel schreibt Fritz Haftel:

„Ein äußerst liebenswerter Kamerad, bescheiden und im Hintergrund arbeitend. Akribisch seine Bücher, besonders der Gurktalbahn, die hatte es ihm besonders ange-



tan.“ In den 70er Jahren betreute der gelernte Jurist regelmäßig für den Club 760 die Dampfbummelzüge der Murtalbahn als Zugbegleiter.

Wir verlieren mit Dr. Franz Kleindel und Mag. Dieter Stanfel zwei Freunde der ersten Stunden. Beide waren echte Kameraden und echte Eisenbahnfreunde! Wir werden beide ein ehrendes Andenken bewahren.

Bestellung von Gunter Mackinger zum Vorstand der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf

Stern & Hafferl gab am 10. Juli 2024 bekannt, dass KR Dir. Gunter Mackinger ab sofort auch als Vorstand der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf AG fungieren wird. Herr Mackinger bringe eine beeindruckende Expertise im Eisenbahnwesen mit

und habe sich seit 2020 bereits als Vorstand der Lokalbahn Lambach-Vorchdorf-Eggenberg AG engagiert. Er übernehme die Position von DI Dr Peter Slattenschek, der 5 Jahre lang erfolgreich die Geschicke der Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf AG geleitet hat und als Prokurist mit seiner Erfahrung dem Unternehmen erhalten bleibt.

Gunter Mackinger zu seiner neuen Aufgabe: „Die Verbindungen und Verknüpfungen von LVE und GV sind seit jeher intensiv - ich werde mich nach Kräften dafür einsetzen, dass die anstehenden Herausforderungen für beide Bahnen optimal gemeistert werden und der Erfolgskurs meiner Vorgänger fortgesetzt wird. Besonders liegt mir die konstruktive Zusammenarbeit mit dem starken Team von Stern & Hafferl Verkehr am Herzen!“

Neues von der Taurachbahn

Fahrzeugmisere und vorzeitiges Saisonende

Die Taurachbahn war zum Saisonende vom Pech verfolgt: Eine Dampflok nach der anderen war untauglich geworden, Dampflok 298.56 „Mariapfarr“ und Diesellok D 40 zudem zur Reparatur bei der Zillertalbahn in Jenbach: 298.56 braucht neue Radreifen und Stehbolzen, und bei unserer Dieselmachine ist vorn ein Lagerschaden zu beheben.

Nach dem Volldampfwochenende wurde die 699.01 abgestellt. Bei „Indizierungs“-Messfahrten am 16. Juli, begleitet von der Fa. Steam Technologies, wurden einige Unstimmigkeiten bei den vorhandenen Drücken gemessen, mutmaßlicher Schuldiger ist der Blaskopf, der noch unter Walter Simek neu angefertigt wurde. Es ist geplant, den Blaskopf der 699.02 zu vermessen, die ja gerade in der GKB-Werkstätte aufgearbeitet

wird und auf der Steyrtalbahn eingesetzt werden soll. Die Tenderloks 699.1 können wegen ihres Giesl-Ejektors nicht als Referenz herangezogen werden. Auch bedürfen die Stangenlager einer liebevollen Revision.

Anfang September musste die S 12 und kurz danach die SKGLB 22 jeweils nach Auslösen der Bleischraube abgestellt werden, weiterer Einsatz unmöglich, da zunächst untersucht werden musste, ob Kesselschäden zu beklagen sind. Unsere Hoffnung auf unsere 130 Jahre alte StLB No. 6 „Thörl“, vulgo Z 6, machte ein undichtes Siederrohr zunichte. Es blieb uns gar nichts anderes übrig, als schweren Herzens den vorzeitigen Saisonschluss zu verkünden.

Die Art und Weise der Vorkommnisse haben leider einige aktive Lokführer dazu bewogen, dass sie nicht länger bei der Taurachbahn sein möchten. Das müssen wir akzeptieren. Es bestand jedoch, wie in sozialen Medien man muss schon sagen böswillig unterstellt, in keiner Weise die Gefahr eines Kesselzerknalls, denn wie sich bei einer Materialuntersuchung der Feuerbüchsen von S 12 und SKGLB 22 durch eine Spezialfirma am 31. Oktober herausstellte, gibt es keine Schäden am Kessel. Es muss lediglich nach Installation der neuen Bleischrauben jeweils eine Kaltwasserdruckprobe vorgenommen werden. Uns fällt ein Stein vom Herzen, ein Schaden an der Feuerbüchse wäre wohl das Ende dieser Loks gewesen. Als Konsequenz werden zuverlässigere Wasserstandsgläser Bauart Klinger verbaut werden, so dass Fehler beim Speisen viel schneller auffallen.

Bei der Thörl war das besagte Rohr sehr korrodiert und auch andere Rohre sahen nicht besser aus, kein Wunder, fand doch der letzte Rohrtausch 2002 statt. Die Lok wird also im Frühjahr neue Rohre bekommen,

dann wieder voll einsatzfähig sein und mit der S 12 die Saison bestreiten.

Es gab Neunmalkluge, welche meinten, wir hätten das Draculinchen ja anstelle unserer kaputten Dampfloks einsetzen können statt vorzeitig in den Winterschlaf zu verfallen. Nun ist das Draculinchen wirklich ein herziges Maschinchen. Alle mögen es. Aber es schafft kaum mehr als drei, vier Zweiachser-Wagen. An der der Steigung Gröbendorf ging ihr schon mal die Puste aus, musste anhalten, mehrfach, und Dampf kochen. Ausgesprochenen Draculinchen-Fans macht das natürlich nichts aus, auch nicht die nur 15 km/h Höchstgeschwindigkeit - aber bei Planzügen? Zudem hat das Draculinchen ein heißlaufendes Lager, welches bei einer wahrscheinlichen Rücküberstellung nach Frojach quasi „auf dem Weg“ in Murau instandgesetzt werden soll.

Rücktritt des Betriebsleiters, Fahrplan 2025

Martin Schumergruber hat sein Amt als Betriebsleiter aus persönlichen Gründen niedergelegt, wird aber nach einer angemessenen Pause der Taurachbahn weiterhin als Lokführer oder auch Zugbegleiter zur Verfügung stehen. Wegen der durch weitere Rücktritte verschärften Personalsituation wurde bei einem Aktiventreffen am 19. Oktober in Bischofshofen beschlossen, den Fahrplan 2025 um zwei Wochen im Juni und eine Woche im September zu reduzieren. Am ersten und letzten Betriebswochenende ist Dieseldetrieb geplant. Außerdem wird es kein Volldampfwochenende mehr geben, es verbraucht zu viele Ressourcen gemessen an den Einnah-

men. Ein Fernzug nach Murau soll als Besonderheit aber möglichst geführt werden.

Letzte Saisonvorbereitungen

Mitte Mai fand die letzte Arbeitswoche vor der Saisonöffnung statt, es wurden viele kleinere Dinge erledigt, vor allem Aufräumarbeiten. Die Bedielungen im Bahnhof Mauterndorf wurden teilweise erneuert und auch die Drehscheibe erhielt neue Dielen. Der Zaun hinter dem Bahnhof erhielt neue Stützen. Über 500 Stunden haben unsere Helfer in dieser Woche investiert.



Die Jahresschulung am ersten Betriebswochenende war gut besucht und wurde erstmals durch die neue Betriebsleitung unter Martin Schumergruber und Gerhard Schintlmeister sehr lehrreich durchgeführt.

Projekte am Bahnhof Mauterndorf

Beide Bäder im Bahnhof konnten mit Hilfe von ortsansässigen Firmen saniert werden, es war mehr als überfällig. Die schon begonnene Renovierung der Fahrgasttoiletten konnte mit der Installation von elektrischen Händetrocknern abgeschlossen werden. In der Einfahrt zwischen Bahnhof und Magazin wurden zwei Busparkplätze eingerichtet, der immer wieder gatschige Bereich um den

ehemaligen Hias-Brunnen wurde von der Fa. Erdbau Wieland fest geplant.



Im Moment werden in Absprache mit dem Denkmalamt die Heizhausfenster saniert.

Tag der offenen Tür



Mehr als 250 Kinder aus den Lungauer Schulen waren beim Tag der offenen Tür zu Gast bei der Taurachbahn. Da gab es viel zu staunen und zu lernen: Wie funktioniert eine Dampflokomotive? Wie der Bahnbetrieb? Als



„Lehrer“ fungierten Aktive unseres Vereins. Viele Fragen galt es zu beantworten, an zahlreichen Stationen im Bahnhof gab es etwas zu entdecken. Natürlich wurde auch gefahren, auf alle Kinder wartete eine Fahrt nach Mariapfarr und retour, zudem erhielten alle Kinder eine Jause. Eine rundum gelungene Veranstaltung, die nächstes Jahr in ähnlicher



Form wieder stattfinden soll. Begleitet wurden die Buben und Mädchen von zahlreichen Vertretern der Lokal-, Regional- und Landespolitik. Beim letzten Zug erlebte die 699.01 eine unliebsame Begegnung mit einem landwirtschaftlichen Gefährt, der Schaden konnte aber noch am gleichen Tag repariert werden. Alle Kinder erhielten eine Freikarte für eine Taurachbahn-Fahrt mit ihren Eltern, von diesen wurden im Laufe der Saison immerhin einige Dutzend auch eingelöst.

Volldampfwochenende

Da glühten die Kameras unzähliger Fotografen und Video-Filmer: Unsere Dampfloks SKGLB 22 und 699.01 „Lungau“ starteten am 20. Juli ihren großen Auftritt in Doppeltraktion zum Schaulauf auf der Taurachbahn. Das war der Hingucker schlechthin und der Höhepunkt des Heeresfeldbahnwochenendes vom 19. bis 21. Juli. Die großen Maschinen begeisterten die Besucher als eiserne Stars.

Beide Maschinen wurden nämlich für die

deutsche Wehrmacht gebaut und „dienten“ im 2. Weltkrieg. Diese großen Maschinen sollen mal auf Gleisen mit 600 mm Spur-

sein soll. Und doch war es so: Am 10. August 1939 wurde sie mit der Fabriknummer 14806 von Borsig geliefert und anschließend durch



weite gelaufen sein? Unglaublich, dass unsere schwere fünfschichtige Dampflok SKGLB 22 auf so kleinem „Fuß“ unterwegs gewesen

das Waffenprüfamt der Deutschen Wehrmacht als HF 191 in Betrieb genommen. Diese Serie umfasste lediglich sechs Lokomotiven, wobei



unsere der Prototyp von Borsig ist, während die einzig erhaltene Serienlokomotive (SWEG 152) von Henschel heute im RSE Museum Asbach zu bewundern ist. Von Oktober 1942 bis März 1943 war die SKGLB 22 im Kriegsein-



SKGLB 22 in klein und groß

satz auf der 600-mm-Schmalspur-Heeresfeldbahn Tuleblja – Demjansk in der Sowjetunion. Gegen Kriegsende verschlug es die Lok nach Österreich, dort wurde sie auf 760 mm umgespurt und kam zur SKGLB.

Auch unsere rote vierachsige 699.01 „Lungau“ wurde 1944 als HF160 D für die Wehrmacht gebaut. Sie kam aber nicht mehr zum Einsatz, sondern wurde zusammen mit einigen anderen auf der Bregenzerwaldbahn hinterstellt, auf der sie dann auch in Betrieb genommen wurde. In Österreich sind noch vier dieser Loks erhalten, zwei Schlepptenderloks und zwei Tenderloks. Wenn die 699.02 die GKB-Werkstätte verlässt, werden alle betriebsfähig sein.

Eigentlich hätte auch unsere dritte Heeresmaschine dabei sein sollen. Aber unserer Diesellok D 40, Ex-HF 200 D, war es noch

vor dem Wochenende heiß geworden, zu heiß am vorderen Radlager. So musste sie zusammen mit unserer Dampflok 298.56 „Mariapfarr“ ins „Spital“ nach Jenbach zur Werkstatt der Zillertalbahn. Unser 124 Jahre alter „Dampfer“ braucht neue „Schuhe“, sprich Radreifen, einige neue Stehbolzen und Wartung der Lager.

Apropos Zillertalbahn: Am Heeresfeldbahn-Wochenende rieb sich so mancher verwundert die Augen: War man bei der falschen Bahn gelandet? Hatte sich doch ein waschechter Wagen aus Tirol in die Züge der Tau-rachbahn geschlichen. Nein, unsere Bahn wurde nicht nach Jenbach verkauft, der rote B 23 gibt nur ein Gastspiel im Lungau. Bei den Fahrgästen war er aber sehr beliebt, da er auch ein Polsterabteil anbietet – als Kontrast zur harten dritten Holzklasse.

Da waren die über 1500 Fahrgäste, darunter viele staunende Kinder, in zwölf Zügen ein friedlicher Kontrast zur kriegerischen Vergangenheit der Maschinen. Wegen Bauarbeiten auf der Landesbahn konnte leider nicht der übliche Fernzug nach Murau



Schlummernde Schätze in der Halle: Z6 „Thörl“, SKGLB 5 und „Draculinchen“

durchgeführt werden, daher hatten wir ca. 200 Fahrgäste weniger als im Vorjahr.

Ein besonderer Gast gab sich die Ehre: Alt-Club-760-Präsident Josef Steinacher genoss sichtlich die Fahrt auf „seiner“ Bahn. Die Ak-

tiven freilich hatten beim Mehrzugbetrieb alle Hände voll zu tun. Da ging nichts ohne Fahrdienstleiter: In Mauterndorf agierte Schriftführer Dr. Andreas Wißkirchen in dieser Funktion, in Mariapfarr Gerhard Schintlmeister, zugleich Betriebsleiter im Team mit Martin Schumergruber. Im Barwagen war ordentlich Betrieb, im Bahnhofshop auch. Prominenz war auch zugegen: Club-Präsident KR Gunter Mackinger hatte Bürgermeister sowie andere Vertreter aus der Lungauer Politik und Öffentlichkeit zu einem Imbiss in einen abendlichen Sonderzug nach Mariapfarr geladen, Motto: „Meet and Greet“. Dabei erhielten unsere Ehrenmitglieder Maria und Franz Leitner, langjähriger Streckenpfleger, ein Geschenk, ebenso Schriftführer Dr. Andreas Wißkirchen. Und noch was: Ganz falsch kann's ja nicht sein, was wir tun, denn mehr als 30 Mitglieder sind neu in den Club 760 eingetreten. Herzlich willkommen!

Mit Texten von Gottfried Hiesinger

Märchenzug

Der bekannte Märchenerzähler Helmut Wittmann (die Namensgleichheit mit dem



ehemaligen Landeseisenbahndirektor ist reiner Zufall) war in den Lungau zur Taurachbahn gekommen, um seine kleinen und

großen Zuhörer zu fesseln. wenn er bei der Fahrt mit der Taurachbahn von Königen, Drachen und wackeren Helden erzählte. Gespannt lauschten sie den Lungauer Sagen, wie vom Zauberer Jackl oder dem Ritter Tannhauser aus Mariapfarr und seinem Kampf mit dem Vogel Greif, begleitet von mittelalterlicher Musik. Leider war die Fahrgastfrequenz nicht so wie erhofft, aber aller Anfang ist schwer.

130 Jahre Murtalbahn zu Gast beim Kaiser

Trotz aller Widrigkeiten und keiner eigenen verfügbaren Lok stattete der Club 760 am 22. September der Murtalbahn zu deren 130-jährigen Jubiläum einen Besuch ab. Den Sonderzug führte planmäßig ab Mauterndorf die Diesellok VL 22 der Steiermarkbahn, eine echte Sensation, „verirren“ sich doch Loks aus Murau eher selten auf die Taurachbahn. Zudem: Die VL 22 soll nicht auf das neue Zugleitsystem der Murtalbahn umgebaut werden, weil der Güterverkehr zum Auslaufmodell werden soll. Könnte sein, dass unser Sonderzug die letzte „große Ausfahrt“ für die VL 22 war (Ex-JŽ 740-023).

Nur wenige Tage trennten das Jubiläumsfest vom seinerzeitigen Eröffnungstag - am 7. Oktober 1894 wurde nach einer Bauzeit von 316 Tagen die 76,2 km lange Murtalbahn von Unzmarkt nach Mauterndorf eröffnet. Damals wie heute gilt - die Murtalbahn ist die Lebensader des oberen Murtales und des Salzburger Lungaus. Diese Tatsache wurde auch von den Vertretern der Politik bekräftigt - bleibt nur zu hoffen, dass den Wünschen nach dem dauerhaften Bestand und der weiteren Modernisierung auch die notwendigen Taten folgen.

In Murau gab dann Kaiser Franz Josef I



Fotos: Dr. Markus Strässle



höchstderoselbst der Murtalbahn die Ehre und empfing Club-760-Präsident Mackinger vor der Murtalbahn-Dampflok Bh.1. Zu seinen Ehren wurde der kaiserliche Salonwa-



gen S 152 (Ex-SKGLB) in aller Frühe von der Draisine X 52 aus dem Schmalspurmuseum unseres Clubs in Frojach geholt. Nach Murau gebracht, durfte dort auch das „gemeine Volk“ den prachtvollen Wagen aus der kuk-Zeit besichtigen, „streng“ bewacht von unserer Zugbegleiterin Anke Franke.

Die legendäre Dampflok Stainz 2 stand vor dem kaiserlichen Salonwagen beim Jubiläum in Murau. Club-Präsident Kommerzialrat Gunter Mackinger überreichte Muraus Bürgermeister (und neuestem Clubmitglied) Thomas Kalcher ein LGB-Modell der Stainz in der Hoffnung, dass das Original bald wieder dampfen möge. Gunter Mackinger bedankte sich für die gute Zusammenarbeit und oft großzügige Unterstützung seitens der StLB bzw. StB.

Apropos Schmalspurmuseum Frojach: Eine stattliche Gruppe von Interessenten nutzte das Jubiläum, um mit dem Plantriebswagen zum Museum zu fahren. Blieben 90 Minuten zum Besichtigen, ehe der Triebwagen die Besucher wieder nach Murau zurück brachte.

Es gab Werkstattführungen, insbesondere konnte man anhand des VT 34 sehen, wie die Trieb- und Steuerwagen des Planverkehrs einer Neulackierung und Hauptuntersuchung unterzogen werden, verbunden mit einigen technischen Updates.

Alles in allem ein gelungenes Fest, das die Murtalbahn wieder in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses stellte und sicherlich auch dazu beitrug, neue Sympathien für die „große, kleine“ Bahn zu wecken.

Zurück in den Lungau ging's dann passend mit Dampflok U

11 „Mauterndorf“. In St. Lorenzen wechselten einige Fahrgäste in den Kaiserzug der Steiermarkbahn, während unser Extrazug heimwärts dampfte.

Gefordert waren auch unsere Aktiven, wie z.B. stv. Betriebsleiter Gerhard Schintlmeister als Lotse auf den Murauer Loks. Zugbegleiter waren Hermann Schwarzenberger und David Kremser. Als Reiseleiter und Schaffner fungierte Schriftführer Dr. Andreas Wißkirchen. Im Barwagen servierten Karl Schumberger und Michi Spies unter anderem auch Würste, allerdings aus nachvollziehbarem Grund keine vom Kessel.

Mit Texten von Gottfried Hiesinger

Aktivenausflug nach Vorarlberg

Letzten Herbst hatten wir die Kollegen aus Bezau zu Besuch und haben für sie einen Sonderzug geführt. Das hat ihnen so zugesagt, dass sie die Taurachbahner nach Bezau eingeladen haben.

Am Samstag, 5. Oktober trafen sich morgens 13 Taurachbahner am Salzburger Hauptbahnhof zur Fahrt nach Bregenz.



empfohlen hatte, denn im Bregenzerwald selbst war kein Quartier zu bekommen.

Nach dem Frühstück fuhren wir mit dem Bus von Dornbirn nach Bezaun, konnten auf dem Weg das Egger Viadukt bewundern und teilweise die ehemalige Trasse sehen. In Bezaun wurden wir herzlich mit Kaffee und Kuchen empfangen, und bis zur Abfahrt des Planzuges nach Schwarzenberg erhielten wir eine sehr interessante Führung durch Lokremise und

Damit sich der weite Ausflug noch mehr lohnt, sollte am Nachmittag die Rheinregulierungsbahn besucht werden. Wegen des nicht an die Hochwasserschäden angepassten Fahrplans hatte der Railjet ordentlich Ver-

spätung, die auch nicht aufgeholt werden konnte, der Umstieg Richtung Lustenau ist sich dann gerade noch ausgegangen. In gemütlicher Fahrt ging es dann per Dampf über den Rheindamm bis zur Brücke in Widnau, die aus Belastungsgründen nicht mehr vom Zug passiert werden darf. Eine neue Brücke ist geplant, und man setzt sich sehr dafür ein, dass auch wieder Schienen installiert werden, so dass die Bahn wieder auf schweizer Gebiet weiterfahren kann. Die Nacht verbrachten wir in einem gefälligen Motel in Hohenems, welches uns Werner Walser



Werkstatt. Man kann nur staunen, was die Kollegen „aus dem Nichts“ dort aufgebaut haben, man darf nicht vergessen, dass die



ÖBB seinerzeit keinen einzigen Wagen in Bezaun ließ und dann später das Heizhaus einem Supermarkt weichen musste. Mustergültige Bahnhofsanlagen, alle Fahrzeuge bestens gepflegt und betriebsfähig. Was noch abgeht, ist eine Wagenhalle. Sodann fuhren wir mit dem Planzug nach Schwarzenberg und retour, extra für uns mit Dampf geführt, -

von der 298.25.

Zurück in Bezau wurden uns köstliche Käse-
spätzle mit Kartoffelsalat serviert. Danach



gab es das Highlight: ein Sonderzug mit der 2091.08 und zwei grünen Spantenvierachsern. Wir konnten einige Fotohalte einstreuen, und auch für einen „Gedenkhalt“ am Wrack der 298.14 blieb Zeit. Da die Zeit bis zum Bus knapp war, fuhr der Sonderzug leer zurück.

Zurück ging es wieder mit dem Bus nach Dornbirn und von dort mit dem Railjet nach Salzburg, diesmal pünktlich, dafür war der Zug ab Innsbruck mehr als voll.

Ein unvergesslicher Ausflug, und wir danken Ernst, Günter, Jakob, Walter und allen anderen Kollegen von der Bregenzerwaldbahn für einen wunderschönen Tag in Bezau.

Zillertalbahnhof hilft Taurachbahn

In der tendenziell immer kleiner werdenden Familie der 760-Spur sollte gegenseitiger Wissenstrans-

fer und wohlwollende Unterstützung eine Selbstverständlichkeit sein. So wird dies auch vom neuen Team der Zillertalbahnhof

in Bezug auf unseren Club 760 praktiziert. Einerseits wurde der Leihvertrag für unsere ehemalige JZ 83-076 (Krauss-Linz/1909), aktuell Zillertalbahnhof Lok 4, um fünf Jahre verlängert, andererseits hilft die Zillertalbahnhof der Taurachbahn im Salzburger Lungau die dortige Waggonknappheit in Folge der notwendigen Reparatur zweier Personenwagen mit dem B 23 zu bekämpfen. Beim B 23 handelt es sich eigentlich um einen AB 23, nämlich um den letzten existierenden zweiklassigen Personenwagen der legendären SKGLB, welcher dort unter der Betriebsnummer 565 (Grazer WF/1925) im Einsatz war. Das mustergültig gepflegte Fahrzeug mit großer Salzburger Vergangenheit steht der Taurachbahn seit 10. Juli bis auf Weiteres als willkommene Verstärkung der eigenen Waggonflotte zur Verfügung.

Übrigens war unser Bi 38 „Cadolzburg“ bei der ZB der B 22 und vorher bei der SKGLB der 563.





beim Waldviertler Schmalspurverein (WSV) Heidenreichstein eingetroffen und kam zunächst in die NÖVOG-Werkstätte in Gmünd, wo sie u.a. neue Radreifen erhält. Mehr als zehn Jahre war sie im Heizhaus Krimml der Pinzgauer Lokalbahn hinterstellt. Am 30. September erfolgte mit den Experten der Pressnitzalbahn aus Deutschland die Bergung und Verladung aus dem Heizhaus in Krimml. Da die Gleisanlagen nach den

Mit dem nun leeren Transporter wurde am 10. Juli die 298.56 nach Jenbach gebracht, nachdem dieser am Vortag bereits die D 40 in die ZB-Werkstätte transportiert hatte. Das ist effiziente Logistik, Vermeidung von Leerfahrten.

Mit Texten von Gunter Mackinger

2091.03 im Waldviertel

Unsere diesel-elektrische Lok 2091.03 ist

verheerenden Unwetterschäden im Sommer 2021 noch immer nicht befahrbar sind, wurde die Lokomotive mittels provisorischer Gleisjoche zur Verladeposition gebracht.

2025 feiert der Nordast der Waldviertelbahn (Gmünd-Litschau/Heidenreichstein) sein 125-jähriges Streckenjubiläum mit Sonderfahrten, u.a. der 2091.09, die von der NÖVOG an den WSV verliehen ist, so dass der WSV ohne eine Streckendiesellok wäre,

denn die in Heidenreichstein stationierte 2091.02 (Privatbesitz) ist mindertauglich, da einer der beiden Elektromotoren defekt ist.

Der Club 760 hat vor längerem mit dem WSV eine Vereinbarung getroffen, die den (nachdem die Lok dort im Plandienst fuhr) erneuten Einsatz der 2091.03 im Waldviertel ermöglicht. Aufgrund der Kosten für den Transport ist die Vereinbarung für mehrere Jahre abgeschlossen worden.



Foto: Thomas Oberkalmsteiner



Foto: Thomas Oberkalmsteiner

Nun fanden ein paar schlaue Leute, dass wir doch die 2091 auf der Taurachbahn hätten einsetzen können anstatt sie ins Waldviertel auszuleihen. Das scheint vordergründig plausibel zu sein. Indes, seit Römer-Zeiten gilt: *pacta servanda sunt* (Verträge sind einzuhalten). Und der Vertrag mit den Waldviertlern wurde schon lange vor unserer Lokmisere abgeschlossen.



V 5 (2095.05) schiebt 2091.03

Foto: Thomas Oberkalmsteiner



NÖVOG Werkstätte Gmünd

Foto: Thomas Oberkalmsteiner

Zudem: Die 2091 ist etwas schwach auf der Brust, so dass sie solo für Taurach- und Muraltalbahn mit ihren Steigungen nur bedingt geeignet ist. Vor Sonderzügen kam sie rasch an ihre Leistungsgrenzen - sie schafft gerade mal drei bis vier Zweiachser. Die 1936 bei Simmering Graz Pauker und den österreichischen Siemens-Schuckert-Werken gebaute Maschine ist mit ihren 175 PS eben beinahe noch ein Prototyp, das Zusammenspiel des Acht-Zylinders-V-Motors mit der Straßenbahntechnik (den beiden Gleichstrom-Tatzlagermotoren) ist noch nicht so optimal wie bei heutigen diesel-elektrischen Antrieben. Und sie hat Tücken, was erfahrene Lokführer erfordert und sie z.B. für den Bauzugdienst völlig untauglich macht. Freilich, in Doppeltraktion wie früher bei der Pinzgauer Lokalbahn und auf der Krumppe war die 2091 durchaus alltagstauglich.

Wegen der abgefahrenen Radreifen war ein schneller Einsatz „mal eben“ in Mauterndorf sowieso gar nicht möglich und zu verantworten. Jetzt wünschen wir unserer 2091.03 gute Fahrt im Waldviertel. Freuen wir uns, dass diese schöne Lokomotive wieder unterwegs sein darf. Beim Verladen ist der Motor übrigens mit frischen Batterien problemlos angesprungen.

Mit Texten von Gottfried Hiesinger

Revision von Personenwagen in Murau

Wir haben dort die beiden Neubau-Ischler Personenwagen C 504 und C 559 mit Schäden am Fahrwerk zur Revision gegeben. Den C 504 haben wir auch schon zurückerhalten. Im Frühjahr wird der Rest dieser Garnitur (C 501, C 555, D 753) zum Sperrschuh gebracht werden, damit in der Saison 2025 eine komplett revidierte Garnitur zur Ver-

fügung steht. Dann kommt nach und nach die Stammgarnitur dran, an der die vielen Betriebsjahre ihre Spuren hinterlassen haben. Leider haben wir in Mauterndorf keine wirkliche Werkstattausrüstung, insbesondere keine Hebeanlage, so dass wir die Revisionen nicht selbst durchführen können.

Ein weiteres Projekt ist die Aufarbeitung des neuen Barwagens A11, ursprünglich ein siebenfenstriger Erste-Klasse-Wagen, 1894 für die Muralbahn gebaut, ein Einzelstück. Die bei seiner Zeit auf der Thörlerbahn eingebauten Kühleinrichtungen funktionieren noch alle, die Aufarbeitung wird trotzdem nur mit einem Sponsoring zu stemmen sein.

Neues von der Muraltalbahn

Einige Beobachtungen des Schriftführers und seiner Informanten:

- die VT und VS erhalten nach und nach ein Upgrade, u.a. mit Türsprechstellen.
- weitere VT und VS erhielten das neue Design, nur VT 33 und VS 42 haben noch die alte Lackierung.
- der VT 31 ist nach seinem Bad in der Mur endlich wieder in Betrieb.
- die VT sollen stärkere MAN-Motoren aus den ausgemusterten VT 70 der GKB bekommen.
- der Güterverkehr steht kurz vor der Einstellung, die Güterwagen werden nicht mehr revidiert und zum Teil verkauft.
- Gleisarbeiten: Neulage Kaindorfer Steigung, Erhaltungs-Stopparbeiten bei Wandritsch.

Gemeinsame Fahrzeugbeschaffung?

Um die Zusammenarbeit zu bekräftigen, unterzeichneten der Salzburger LH-Stellvertreter und Verkehrsreferent Stefan Schnöll, der Tiroler Landesrat Rene Zumtobel und der stei-

rische Landeshauptmann-Stellvertreter Anton Lang ein „Memorandum of Understanding“, eine gemeinsame Absichtserklärung für die Kooperation im Bereich der Schmalspurbahnen, in dem insbesondere eine gemeinsame und damit kostensparende Fahrzeugbeschaffung Niederschlag findet.

Quelle: Kronenzeitung vom 23. Juni 2024

Modernisierung weiter ungewiss

Die Debatte um die Zukunft der Murtalbahn hat im steirischen Landtagswahlkampf wieder Fahrt aufgenommen. Seit Jahrzehnten wird über eine Elektrifizierung diskutiert. Bisher wurden zwar einige Züge modernisiert, die Bahn fährt aber immer noch mit Diesel. Ohne Unterstützung des Bundes könne die Bahn nicht modernisiert werden, heißt es.

Wie viel das Gesamtprojekt kosten würde, das ist bisher nicht bekannt. Achteinhalb Millionen Euro sind allein für die Planung vorgesehen. Der Bund könnte bis zu 50 Prozent der Kosten übernehmen. Bundesministerin Leonore Gewessler vermisst ein mehrjähriges Konzept von der Steiermark. Deshalb mache sie keine Zusagen.

Konkrete Planungsentscheidungen sollen auch erst 2025 fallen, nach der steirischen Landtagswahl, sagt der SPÖ-Landesverkehrsreferent Anton Lang in Graz. Der steirischen KPÖ geht das zu langsam. Ihr Landtagsklub warnt davor, dass die Murtalbahn auf dem Abstellgleis landen könne.

Im Salzburger Lungau will man die einzige Zuganbindung im Bezirk erhalten und stärken, sagt Leonhard Kocher, Bürgermeister von Ramingstein (ÖVP): „Diese Bahn wird während der Schulzeiten extrem gut frequentiert. Sie ist für Ramingstein ein sehr guter Verkehrsweg und natürlich auch touristisch nutzbar.“

Unterstützung für die Modernisierungspläne

gibt es auch vom Land Salzburg. Das Büro des Verkehrsreferenten Stefan Schnöll (ÖVP) teilte mit, man sei zum Mitzahlen bereit, wenn es eine Einigung zwischen dem Bund und dem Land Steiermark gibt. Man könne für die 15 Kilometer auf Salzburger Gebiet einen Teil der Kosten übernehmen, so Schnöll.

Quelle: ORF Salzburg am 19. Oktober 2024

Neuigkeiten und Berichte von anderen Schmalspurbahnen

Pinzgaubahn

Am 17. Juni wurde der Betrieb zwischen Niedersill und Mittersill wiederaufgenommen. Hier soll die Bahntrasse künftig vor Unweterschäden sicher sein. Dazu Walter Stramitzer: „Der Damm ist größtenteils etwas erhöht worden. Es sind definierte Überströmbereiche baulich jetzt besser ausgeführt, um den Unwetterereignissen, die ja doch immer heftiger werden, besser standzuhalten. Die alten Gleiskörper werden nach und nach durch neue ersetzt. Wir fahren auf neuer Trasse. Die Bahn ist größtenteils einfach neu gebaut und auch verbessert.“ Stuhlfelden wurde zu einem Kreuzungsbahnhof ausgebaut, damit in Zukunft auch hier Taktverdichtungen möglich sind.

Zwischen Mittersill und der Hst. Rettenbach wird auf einer Länge von ca. 2,5 km eine feste Fahrbahn errichtet. Eine Höherlegung ist nicht möglich, da sonst das Hochwasserschutzsystem nicht umgesetzt werden könnte. Der Baubeginn für den Abschnitt bis Hollersbach ist für Ende 2024/Anfang 2025 geplant, im Moment laufen die Behördenverfahren, hier muss der Hochwasserschutz angepasst werden. Für den Streckenabschnitt ab Hollersbach gibt es noch keine Detailplanung. Der gesamte Wiederaufbau bis Krimml wird voraussichtlich knapp 45 Millionen Euro kosten.

Der Bund wird davon die Hälfte übernehmen. Die Fahrgäste sind übrigens zu zwei Dritteln Schüler und Pendler, zu einem Drittel Touristen. Nach dem abgeschlossenen Wiederaufbau werden, wie Walter Stramitzer berichtet, die Elektrifizierung der Strecke und die Anschaffung der dafür notwendigen neuen Fahrzeuge der nächste große Investitionsschritt sein.

Die Salzburger Nachrichten berichteten am 3. Dezember, dass die Planungen für den Wiederaufbau der Strecke von Mittersill bis Vorderkrimml angepasst werden müssen. Der Aufbau verzögert sich dadurch erneut. Es tun sich neue Hürden auf betreffend das neue Konzept von festen Fahrbahnen auf Teilen der Trasse. Ferner gibt es schwierige Verhandlungen mit den Grundbesitzern.

Quelle: Die Schiene 10/2024

Zillertalbahn

Die Tiroler Tageszeitung berichtete am 23. Oktober: Bis Mitte 2026 soll für die neu zu beschaffenden Fahrzeuge, in Kooperation mit der Pinzgaubahn, ein Lastenheft erstellt werden. Nach der Ausschreibung und Bestellung dürfte mit einer Lieferzeit von drei Jahren zu rechnen sein. Es wird derzeit überlegt, wo auf der ZB geladen werden kann, evtl. mit Oberleitungsinseln.

Neben der Fahrzeugbeschaffung gibt es auch andere parallel dazu geführte Planungen betreffend der Zukunft der Zillertalbahn. So wird im nächsten Jahr der Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof Schlitters-Bruck und der Bedarfshaltestelle Gagering durchgehend zweigleisig ausgebaut. Weit gediehen sind bereits die Planungen der

Neutrassierung des Streckenabschnitts zwischen Aschau und Zell am Ziller mit der Einbindung der Talstation der Zillertal-Arena in Rohrberg und einem Neubau der Zillerbrücke. Der Bahnhof im Ortszentrum soll dann abgerissen werden, und die historische Gitterbrücke über den Ziller dient dann nur noch den Radfahrern.

Alle Dampflokomotiven der Zillertalbahn befinden sich derzeit in Jenbach! Die Loks 3 und 4 sind aktuell betriebsfähig. Bei der Lok 5 steht eine Kesselreparatur an, wobei die Rohre bereits ausgebaut sind. Bis zum kommenden Frühjahr soll die Instandsetzung abgeschlossen sein. Daneben fristet auch die kleine „Hobby“-Lok 6, die in früheren Jahren zwischen Mayrhofen und Zell am Ziller für eine kurze „Lokführerschulung“ für interessierte Gäste zur Verfügung stand, noch ihr Dasein am Jenbacher Bahnhof, ebenso wie die Lok 1 „Raimund“, die bereits seit 1968 ein Denkmal ist, an einem Kreisverkehr. Wer fehlt noch? Die berühmteste Lok der Reihe U, die ZB Nr. 2. Sie kam nach einem längeren Gastspiel in Wales wieder in ihre Heimat zurück.

Mariazellerbahn

Am 30. September wurde der neue Oberbauwagen OBW 100 am Alpenbahnhof an-



Foto: NÖVG / Grojer

geliefert, eine willkommene Verstärkung der aus OBW 9 und 10 sowie Turmwagen bestehenden Flotte von ex-ÖBB-Fahrzeugen.

Leider wurde die Talstrecke schwer vom Hochwasser getroffen und der Alpenbahnhof komplett überschwemmt. Mit Mitte November konnten alle Schäden behoben werden, so dass planmäßig am 23. November, pünktlich zum Advent, der Verkehr auf der Gesamtstrecke wieder aufgenommen



Foto: Dir. Heinrich Butz

wurde, dann auch wieder zum Bahnhof Mariazell, der pünktlich fertiggestellt wurde.

Mit dem Fahrplanwechsel wurde dann auch wie geplant der Takt zwischen St. Pölten und Kirchberg (teilweise Laubenbachmühle) auf halbstündlich verdichtet, werktags in der Zeit zwischen 13 und 18 Uhr. Am Wochenende gibt es nach über 40 Jahren wieder einen Expresszug nach Mariazell, Fahrzeit heute 1:59 h, damals übrigens auch nur 2:05 h.

Waldviertelbahn

Über die Ankunft der 2091.03 wurde bereits berichtet. Die Werkstätte Gmünd arbeitet an der 2095.07, die mittelfristig die 2095.05 ersetzen soll, welche nach der Landesausstellung 2028 abgestellt werden soll. Im Jahr der Landesausstellung (mit Außenstellen in Litschau und Großgerungs!) wird es dem Vernehmen nach täglichen Betrieb auf beiden Ästen geben. Die Mh.1 wurde (übrigens

mit dem PRESS-Transporter, der die 2091.03 nach Gmünd gebracht hat), zur Hauptuntersuchung nach Meinigen gebracht.

Ybbstalbahn-Bergstrecke

In der Gemeinde Gaming dürfte es nicht wie in Lunz am See zu einem Beschluss zur Schließung der Museumsbahn kommen. Vielmehr setzen die Gemeinde und der Verein auf Kooperation. Die Errichtung einer neuen Haltestelle „Kartause Gaming“ mit einem Gehweg zur Kartause und zur Brauerei wurde ausführlich diskutiert. Gamings Bürgermeister Andreas Fallmann (SPÖ) bestätigt: „Wir haben festgehalten, dass wir generell für eine Sanierung der Bahn sind, wünschen uns aber einen dichteren Fahrplan. Nichtsdestotrotz brauchen wir unbedingt eine sichere Radwegverbindung von Kienberg bis Lunz.“

In nicht ganz vier Wochen konnten 1100 Stahlschwellen eingebaut und Hänge und Lehnen samt Gräben entlang der Strecke Kienberg-Pfaffenschlag ab- und ausgeräumt werden. Am 6. Juli wurde der Betrieb bis Pfaffenschlag aufgenommen. Leider gab es Anfang Oktober zahlreiche umgestürzte Bäume und Hangrutschungen, die zu einem vorzeitigen Saisonende führten.

Stainzer Lokalbahn

Im Jahr 2022 konnte einer der letzten Steifrahmen-Diesellokomotiven aus dem Hause Orenstein & Koppel durch die Stainzer Lokalbahn vor der Verschrottung gerettet werden. Im Zillertal, dem vorigen Einsatzgebiet, bestand kein Bedarf mehr, und die D 8 (O&K 1967) war jahrelang abgestellt. Die lange Abstellzeit erschwerte auch die Wiederinbetriebnahme, und es ist der Ausdauer und dem Improvisationstalent der steirischen

Eisenbahner zu danken, dass diese technikgeschichtlich spannende Lokomotive seit wenigen Wochen wieder im Regelbetrieb eingesetzt werden kann. Wenige Tage nach der erfolgreichen Wiederinbetriebnahme wollte es ein Traktorfahrer genau wissen und prallte mit seinem Gefährt gegen die frisch aufgearbeitete Lok - dabei wurde das Führerhaus zwar beschädigt, die Maschine blieb aber betriebsfähig. Neben der L45H070 steht mit der D 8 der Stainer Lokalbahn erstmals eine zweite, leistungsfähige Diesellokomotive zur Verfügung, ein echter Mehrwert für den Betrieb des beliebten Flascherlzuges.

Quelle: Die Schiene 9/2024

Feistritzalbahn

Der Birkfelder Gemeinderat hat beschlossen, die Bahntrasse zwischen Birkfeld und Koglhof für den Lückenschluss des Radwegs R8 zu verwenden. Der Ausbau der B72 bei den Nadelöhren in Koglhof und Rossegg sollen die Verkehrssicherheit deutlich verbessern. Es heißt: „Der Abschnitt im Bereich Koglhof, der seit über 20 Jahren nicht modernisiert wurde, hat sich zu einem der unfallträchtigsten Abschnitte im Bezirk Weiz entwickelt. Die traurige Bilanz: Es gab bereits zahlreiche Verletzte und sogar Todesopfer. Der Zustand der Straße stellt eine ständige Gefahr für die Verkehrsteilnehmer dar und behindert zudem die wirtschaftliche Entwicklung der Region. In den vergangenen Monaten unterstrichen extreme Wetterereignisse, wie schwere Regenfälle und Hangrutschungen, die Bedeutung der B72 als Lebensader des oberen Feistritztals. Eine sichere und moderne Verkehrsverbindung ist für die Bewohner und die Wirtschaft von entscheidender Bedeutung.“ Wir Eisenbahnfreunde schütteln mit dem

Kopf, aber dieser Beschluss findet in der lokalen Bevölkerung breite Zustimmung. In Birkfeld könnte dann ein Museum an die Schmalspurbahn erinnern.

Anfang Oktober konnte dann immerhin der Betrieb von Birkfeld nach Koglhof aufgenommen werden.

Quelle: Kleine Zeitung vom 26. August 2024

Röwersdorf-Hotzenplotz

Die Anliegergemeinden gründeten im Jahr 2024 die Gesellschaft „Hotzenplotzer Schmalspurbahn“. Am 15. Juli 2024 beschloss das Parlament der Region Mährisch-Schlesien den Abschluss eines ab 15. Dezember 2024 gültigen Verkehrsvertrages mit dieser neu gegründeten Gesellschaft, der weiterhin täglich vier Reisezugpaare vorsieht. Die für den Regelbetrieb benötigten Fahrzeuge verbleiben weiter im Eigentum der ČD, sie werden dem neuen Betreiber lediglich über einen Mietvertrag zur Verfügung gestellt. Infolge des Hochwassers musste der Eisenbahnbetrieb am 14. September wegen der Überflutung von Gleisen und Anlagen eingestellt werden. Zwischen Koberno (Kawarn) und Hotzenplotz zerstörten die im gesamten Talgrund strömenden Wassermassen die Strecke an vielen Abschnitten, während die Bahnhöfe lediglich geringe Schäden erlitten. Insbesondere bei Bohušov (Füllstein) wurde der Ober- und Unterbau der Strecke vollständig abgetragen. Darüber hinaus blockierten umgestürzte Bäume das Gleis. Aufgrund der Schäden an der Strecke soll der neue Verkehrsvertrag nun erst im Dezember 2025 in Kraft treten. Für die vier planmäßigen täglichen Personenzugpaare wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Wünschen wir der Strecke das Beste, und dass insbesondere nach der Reparatur der

Strecke der Dampfbetrieb u.a. mit unserer Skoda wiederaufgenommen werden kann.

Neuhauser Schmalspurbahn

Die geplante Wiederinbetriebnahme verzögerte sich leider, aber immerhin wurde am 10. August 2024 ein touristischer Betrieb auf der 5,5 km langen Teilstrecke von Neubistritz nach Adamsfreiheit wieder aufgenommen. Eine Reaktivierung des gesamten Streckennetzes über Neuhaus bis Wobratain ist vorgesehen (von Kamnitz an der Linde bis Wobratain aber wohl nicht mehr im Regelbetrieb).

Übelbacher Bahn (zwar keine Schmalspur, aber Steiermarkbahn)

Nach den Überflutungen in Deutschfeistritz reagiert der Bürgermeister Michael Viertler auf Kritik und fordert Aus für Übelbachbahn, um den Raum dem Hochwasser zu überlassen:

„Die größten Herausforderungen sind zwei Engstellen in Form von Straßenbrücken. Diese Brücken gehören dem Land. Wenn man die

erweitern könnte, würden wir das doppelte Wasser durchbekommen. Wenn es dort übergeht, dann schwimmen wir immer. Bevor man in die stark beschädigte Trasse der Übelbachbahn investiert, sollte man zudem überlegen, die Bahn durch den Schienenersatzverkehr zu ersetzen und den Raum, den der Zug beansprucht, dem Hochwasser zu überlassen. Damit könnte man sich womöglich auch das Eintiefen des Übelbachs sparen.

Man müsste den Schienenersatzverkehr attraktiveren, damit er noch mehr Standorte anfährt. Auch die aktuelle Taktung müsste zumindest einigermaßen aufrechterhalten bleiben. Es muss vielleicht nicht jede Stunde sein, aber zumindest in dieser Größenordnung. Und vielleicht gelingt es so auch einen Radweg zu machen, dort, wo jetzt die Trasse verläuft.“

Der Zugverkehr wurde übrigens nach langem SEV am 16. Dezember wiederaufgenommen.

Quelle: Kleine Zeitung vom 24. Juni 2024



Foto: Dr. Markus Strässle
Sonderzug bei Wölting



Foto: Dr. Markus Strässle
Sonderzug bei Pichl

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






© Philippe Devienne - 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 | www.andlwirt.at

	<p>WWW.LSK.AT</p>	
	<p>Mit den Produkten & Leistungen der LSK haben Sie Ihre Baustellen immer im Griff. Ob Sand & Kies, Recyclingbaustoffe, Erdbau oder Transporte – zwei Standorte im Lungau sichern Ihnen jederzeit rasche & 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 2025

	JUNI	JULI					AUGUST					SEPTEMBER			
FR			11	18	25	1	8	15							
SA	28	5	12	19	26	2	9	16	23	30	6	13	20		
SO	29	6	13	20	27	3	10	17	24	31	7	14	21		

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 und auf 

IMPRESSUM

„Information Club 760“, 252 G 81 U, 53. Jahrgang. Mitteilungsblatt für Mitglieder und Freunde des Clubs 760, Verein der Freunde der Murtalbahn

Die Homepages lauten: www.club760.at bzw. www.taurachbahn.eu

Herausgeber und Verleger: CLUB 760, Verein der Freunde der Murtalbahn, A-8850 Murau, Schillerplatz 4-6

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

Telefon: +49 228 73 3726 oder E-Mail: 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 Haftel, Gottfried Hiesinger

Layout: Ludwig Stepan

Fotos: Club 760 Archiv und aktive Mitglieder

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 2025:

Für „ordentliche“ Mitglieder € 60.- CHF 60.-

Für „fördernde“ Mitglieder € 100.- CHF 100.-

Familien-Anschlussmitglieder, Jugendliche, Nichtverdiener, halber Beitrag!

Alle Club-Mitglieder fahren auf der Taurachbahn gratis.

Die Bankverbindungen lauten: DIE STEIERMÄRKISCHE, GS MURAU

IBAN: AT11 2081 5166 0000 5892, BIC: STSPAT2G

Für Mitglieder aus der Schweiz Glarner Kantonalbank CH 8750 Glarus
IBAN: CH64 0077 3000 8759 9413 3 Kontoinhaber: Kurt Kull/Club 760