



# Information

*Club 760 Verein der Freunde der Murtalbahn*



Foto: Tobias Watzl

Auf der Generalversammlung am 31. Mai in Murau wurden zwei neue Ehrenmitglieder ernannt: Club-Präsident KR Gunter Mackinger gratuliert Monika Zopf und Gerhard Luft.

Neues vom  
Club 760  
und der

**TAURACH**  **bahn**

Schmalspurinfos aus

Österreich

und

anderswo

**Ausgabe**

**1/2025**

## Vorwort des Präsidenten

### Liebe Mitglieder und Freunde des Club 760 - Freunde der Murtalbahnen!

In einer weitgehend ruhigen und sachlichen, außerordentlichen Hauptversammlung am 31. Mai 2025 am Vereinsstandort Murau wurde der Vereinsvorstand neu gewählt! Und - der bisherige Vereinsvorstand ist auch der Neue! Dies auch zu meiner Überraschung - es wurde nur ein Wahlvorschlag eingebracht und mit überwältigender Mehrheit auch gewählt. Namens aller Funktionäre bedanke ich mich auf diesem Weg für die Sympathie und das Vertrauen!

Eigentlich war die Hauptversammlung als Möglichkeit angedacht das Team zu verjüngen – das ist (noch) nicht gelungen, aber der neu gewählte Vorstand hat bekräftigt, dass er in seiner aktuellen Zusammensetzung maximal für 2 Jahre zur Verfügung steht! Zwei Jahre vergehen (leider) schnell und so ergeht die Bitte bereits jetzt, jüngere Mitglieder und Aktivistinnen zu ermutigen, ab 2027 auch Verantwortung im Club 760 Präsidium und bei der Taurachbahn GmbH zu übernehmen. Konkret werden gesucht:

Vereinsobmann, Vereinskassier, Schriftführer, Technischer Referent, Geschäftsführer der Taurachbahn GmbH, Betriebsleiter der Taurachbahn GmbH  
Liebe jüngere Club-Freunde, bitte checkt Eure Präferenzen und Eure Talente und stellt Euch in den Dienst unserer guten Sache - dem Erhalt und Ausbau der Murtal- und Taurachbahnen!

Das neue Präsidium startet voller Energie mit seinen umfangreichen Aufgaben. Dampfeisenbahnen und ihre Freunde haben meist ein großes Beharrungsvermögen. Neuerungen werden - durchaus mit Recht hinterfragt

- aber es ist jetzt trotzdem höchste Zeit ins digitale Zeitalter aufzubrechen. Wir werden in der nächsten Zeit viel Energie auf die Digitalisierung unseres Vereins und auch der Taurachbahn GmbH verwenden müssen. So wie auch unseren Marketing Auftritt, müssen wir viele Segmente unserer Arbeit weiter professionalisieren und damit für Behörden, Region und Gäste klar erkennbar eine sympathische Erfolgsschiene fahren. Auch auf dem Gebiet der Digitalisierung sind wissende und helfende Köpfe immer gefragt und herzlich willkommen!

Apropos «Digitalisierung»- «unsere» Murtalbahnen nimmt in den nächsten Wochen ein neues digitales Zugleitsystem in Betrieb. Das spielt «alle Stückerl» - es regelt u.a. die Zugfolge, überwacht Geschwindigkeiten, verfügt über eine Kollisionswarnung, bedient elektrische Weichen und erleichtert die Verantwortung des Fahrdienstleiters in Murau. Die Intelligenz des neuen Systems liegt in einem Bordrechner in den jeweiligen Lokomotiven und Triebwagen. Das ist auch der Grund warum ab Inbetriebnahme des neuen Sicherungssystems unsere Lokomotiven vstl. die Infrastruktur nicht mehr und wenn – nur erschwert nutzen können. Die Ausrüstung auch nur einer Lokomotive mit der neuen Technik wäre für unseren Verein nicht zu stemmen. Trotz dieses kleinen Wermutstropfens, die Steiermarkbahn verfügt ja zu unserem Trost ihrerseits über prächtige Dampflokomotiven, freuen uns wir mit den Steiermärkischen Landesbahnen und der Steiermarkbahn, dass dieser wichtige und zukunftsstrahlende Schritt gesetzt wurde. Auch die Modernisierung der Triebwagenzüge zeigt das Engagement der Verantwortlichen und auch wenn landesweit wieder einmal Sparen angesagt ist gibt es doch - nicht nur in unseren

Reihen, viele EisenbahnerInnen, Freunde und Unterstützer der Murtalbahn, welche jetzt und auch in Zukunft für diese liebenswerte Schmalspurbahn eintreten - vielen Dank dafür!

Und weil wir schon beim Danken sind! Dank an alle unsere Aktiven die unsere heurige Saison mit ihren ehrenamtlichen Leistungen ermöglichen! Freuen wir uns auf eine erfolgreiche und unfallfreie Fahrt durchs schöne Taurachtal!

Euer Club-Präsident KR Gunter Mackinger

## Vorwort des Schriftführers

Wir entschuldigen uns vielmals bei **Dr. Markus Strässle**. In der letzten Ausgabe wurde leider bei den Bildtexten sein Name falsch geschrieben. Außerdem wurde seine Autorschaft der beiden Bilder auf Seite 13 nicht erwähnt, versehentlich wurden sie einem anderen Fotografen zugeordnet.

Aus gegebenem Anlass möchten wir darauf hinweisen, dass das **schweizer Konto** bei der Glarner Kantonalbank primär für unsere **schweizer Mitglieder** gedacht ist. Überweisungen aus dem Euro-Raum sollten auf das Konto bei der Steiermärkischen Sparkasse Murau gehen, das ist spesenfrei.

Wir bitten nochmals alle Mitglieder, ihren **Mitgliedsbeitrag 2025** einzuzahlen. Auf **Seite 25** befindet sich daher ein Erlagschein zum Ausschneiden, bei Bedarf. Am einfachsten wäre freilich die Einrichtung eines jährlichen Dauerauftrags. **AT11 2081 5166 0000 5892** Ferner bitten wir alle Mitglieder um Mitteilung einer **E-Mail-Adresse** für unseren **Newsletter**, sofern dies nicht schon erfolgt ist.

## Neues vom Club 760

### Vorstandssitzung 14.12.24 in Gmunden

- Zugsicherungssystem 298.56 zu teuer
- Personalsituation zur Saison 2025
- Fahrzeugsituation
- Fahrscheinverkauf im Zug
- Tagesordnung Generalversammlung
- Übernahme von Güterwagen der StLB

### Vorstandssitzung 8. 3. 25 in Salzburg

- Pachtvertrag mit der Landesbahn
- Vorbereitung der Generalversammlung
- Fahrzeugsituation
- Beschluss Abstellung D 40, Ersatz?
- Herstellung der Gemeinnützigkeit
- Beteiligung am Kaiserzug 2025

### Außerordentliche Generalversammlung am 31. Mai in Murau

38 Mitglieder folgten der Einladung an den Gründungsort des Vereins.

Zwei neue Ehrenmitglieder: Monika Zopf stand ihrem Mann August bei seiner schwierigen Aufgabe als Kassier des Club 760 und Geschäftsführer der Taurachbahn Ges.mBH stets bei. Frau Zopfs segensreiches Wirken würdigte Gunter Mackinger mit ehrenden Worten, ebenso wurde Gerhard Luft für seine Verdienste um den Club 760 und die „Gurktalbahn“, die erste Museumsbahn in Österreich, geehrt.

Franz und Maria Leitner, beide Ehrenmitglieder, haben den Bahnhof Mariapfarr verlassen, den sie Jahrzehnte lang gepachtet hatten. In ihre Zeit fiel die aufwendige Sanierung des alten Gebäudes. Und dass der kleine Bau aus der Gründerzeit stets schmuck und gepflegt „daher kam“, dafür sorgte die gute Seele des Bahnhofs, Maria Leitner. Anlass genug, beiden nochmals herzlich zu danken.



Gunter Mackinger fasste die letzten beiden Jahre des Club 760 bzw. der Taurachbahn zusammen: Die Kontakte zur Landesbahn und den Tourismusverbänden wurden intensiviert und verbessert, z.B. durch einen Netzwerkabend in Mauterndorf und die Teilnahme am 130-Jahre-Jubiläum in Murau. Er berichtete über die Investitionen auf der Murtalbahn. u.a. die Ertüchtigung der VT und das neue Zugsicherungssystem und betont: „Ohne Murtalbahn keine Taurachbahn“. Er fährt fort, dass die Taurachbahn keine Werkstattinfrastruktur hat und somit größere Arbeiten wie Revisionen in Murau durchgeführt werden müssen. Für zwei Personenwagen konnten bereits Patenschaften zur Refinanzierung der Revision eingeworben werden. Für die Erhaltung der Infrastruktur wurde ein Fünfjahresplan erstellt und an das Land Salzburg geschickt. Präsident Mackinger gelang es, mit den Landesbahnen eine für die Taurachbahn günstige Ergänzung des Pachtvertrags zu vereinbaren. Der verbesserte Kündigungsschutz sorgt nun für Investitionssicherheit – ein Meilenstein.

August Zopf berichtete von ausgeglichenen Bilanzen bei Club und Taurachbahn. Die Kassenlage lässt allerdings keine großen Sprünge zu, zumal dieses Jahr größere Ausgaben anstehen. Leider ist die Zahlungsmoral der Mitglieder deutlich verbesserungsfähig.

Der Verleih der 2091.03 wurde von einigen Mitgliedern kritisch hinterfragt. Ebenfalls wurde die Aufklärung der Probleme mit den Bleischrauben gefordert. Durch den Einbau neuer Wasserstandsanzeiger wird dieses Risiko in Zukunft deutlich vermindert. Im Übrigen sind solche Vorfälle auch bei anderen Bahnen vorgekommen, Schuldzuweisungen sollte man vermeiden.

Nach der Entlastung des Vorstands schlägt Muraus zweiter Vizebürgermeister Markus Schurl vor, den bisherigen Vorstand im Amt zu bestätigen. Es haben sich keine anderen Kandidaten gemeldet. Präsident KR Gunter Mackinger und Vizepräsident Alois Doppler wurden mit einigen Gegenstimmen wiedergewählt, Kassier August Zopf und Schriftführer Dr. Andreas Wißkirchen ohne Gegenstimme. Auch die Rechnungsprüfer (Gerhard Schintlmeister, Karl Schumergruber) und das Vereinschiedsgericht (Stephan Steinacher, Dr. Markus Strässle, Dr. Andreas Wißkirchen) wurden in ihren Ämtern bestätigt

### Einige Gedanken zur Erinnerung an Hans Hug-Roth (31.12.1941 – 10.03.2025)

Hans Hug war ein Eisenbahner mit Leib und Seele. Aufgewachsen in Schaffhausen unweit des Rheinfalls und gross geworden in einem kleinen Eisenbahn-Paradies vor der Haustüre mit Dampf-, Diesel- und Elektrotraktion bei SBB und DB auf Normalspur sowie drei verschiedenen, spannenden Bahnbetrieben in Meterspur der Trambahn Schaffhausen (VBSch), der Strassenbahn Schaffhausen – Schleithem (StSS) und der Werksbahn von Georg Fischer (+GF) war für die Infektion mit dem Eisenbahn-Virus vor Ort gesorgt. Nach der Berufslehre und dem Studium sammelte er als junger Ingenieur

erste Erfahrungen bei den SBB und absolvierte u.a. ein Fahrdienst-Praktikum auf der Gotthard-Strecke. Zu Beginn der 1970er-Jahre nahm er ein Angebot der Appenzeller-Bahn an und wechselte beruflich zu dieser Ostschweizer Privatbahn. 1973 zog er mit seiner Familie nach Herisau, wo er schon in jungen Jahren die Funktion der Leitung des Zugförderungs- und Werkstätten-Dienstes (ZfW) der AB übernahm. Hier prägte er während mehr als drei Jahrzehnten massgeblich die Weiterentwicklung und Modernisierung der beiden zu jener Zeit unter einer Gemeinschafts-Direktion stehenden Bahnen AB (Gossau – Appenzell – Wasserau) und SGA (St. Gallen – Gais – Appenzell und Gais – Altstätten) mit deren Depots und Werkstätten in Herisau und Gais. Bis zu seinem verdienten Ruhestand Ende 2006 / Anfang 2007 blieb er der Appenzeller-Bahnen treu.

2006 fusionierten die AB und SGA mit der Trogener Bahn TB, der Rorschach – Heiden Bahn RHB und der Rheineck – Walzenhausen Bahn RhW zu den Appenzeller Bahnen – wiederum mit dem nun für alle geltenden Kürzel AB.

Massgeblich plante und entwickelte Hans Hug unter anderem die in den 1980er und 1990er-Jahren beschafften Triebwagen BDeh 4/4 Nr. 11 – 17 der SGA, die Triebwagen BDe 4/4 Nr. 31 – 35 der AB, die Lokomotive Ge 4/4 Nr. 1 der AB und die jeweils zugehörigen Steuerwagen ABt 111 – 117 und ABt 131 – 135 sowie dazu passender Zwischenwagen zur Formierung zeitgemässer Pendelzüge. Auch bei der Entwicklung der in grosser Zahl von verschiedenen Schweizer Meterspurbahnen ab 1978 beschafften, innovativen Rollböcke des Systems VEVEY war Hans Hug federfüh-

rend beteiligt. Doch auch bei der Wartung und Bewahrung des vorhandenen, älteren Rollmaterials der ihm anvertrauten Bahnen war er sehr umsichtig und kostenbewusst.

Bei der Ausmusterung älterer, abzulösender Fahrzeuge suchte Hans wenn immer möglich nach Abnehmern für eine museale Weiter-Nutzung bei Museums- oder Touristik-Bahnen im In- und Ausland. So gelangten zahlreiche Wagen und einzelne Triebwagen zu Bahnen im In- und Ausland. Neben mehreren Bahnen in Frankreich und Spanien gelangten Fahrzeuge der AB/SGA unter anderem zur Jagsttalbahn nach Dörzbach, zur Bahn Amstetten – Oppingen oder zur Selfkantbahn nach Schierwaldenrath in Deutschland oder zur Dampfbahn Furka-Bergstrecke und an die frühere RhB-Misoxerbahn in der Schweiz. Die beiden Sommerwagen B 145 und 146 mit Baujahr 1904 wurden – über Vermittlung des Verfassers dieser Zeilen – 1995 an den Club 760 abgegeben und stehen – umgespurt auf 760mm – heute als sehr beliebte Fahrzeuge in den Dampfzügen der Muraltalbahn (neu B 46) und der Taurachbahn (neu B 45) im regelmässigen Einsatz.

Aber auch bei den Appenzeller-Bahnen intern war Hans Hug in seiner aktiven Dienstzeit bemüht, so viele für die Geschichte Bahnen wichtige und wertvolle Fahrzeuge wie sinnvoll und möglich als Nostalgie-Fahrzeuge im Bestand zu behalten und in die Obhut des – erst später gegründeten - Museumvereins Appenzeller-Bahn zu überführen. So ist es ihm massgeblich zu verdanken, dass heute etliche relevante Fahrzeuge der SGA- und AB-Geschichte bei den Appenzeller-Bahnen in Herisau und Wasserau museal und fallweise auch bei Nostalgie-Sonderfahrten zu erleben sind. Während

Jahren engagierte er sich auch für den von ihm mit-begründeten «Museumsverein Appenzeller-Bahn», dessen Präsident er bis zu seinem Tod blieb.

Wäre dieses grosse berufliche Engagement nicht schon genug, so hat sich Hans Hug auch als Modellbahner und Mitglied des Eisenbahn Amateur Klubs Schaffhausen und während Jahrzehnten im Schweizer Verband Eisenbahn-Amateur als Redaktor der Rubrik «Neues in Kürze» (NiK) betätigt. Auch bei MOROP-Tagungen in ganz Europa war er regelmässig dabei, etc. etc. Dem Chor-Gesang gehörte neben seiner Familie mit Frau, Kindern, Enkeln und Ur-Enkeln ein Teil seiner Freizeit.

Für mich war Hans – der gerne eine Tabakpfeife rauchte - ein väterlicher Eisenbahn-Freund, mit dem ich regelmässigen Kontakt und e-mail -Austausch hatte. Auf viele meiner Fragen wusste er eine Antwort und war auch nie um einen kurzen Kommentar verlegen, wenn ich ihm einige Bilder von Ausflügen zu Bahnen oder von meinen Modellbahn-Aktivitäten schickte.

Ich werde Hans stets in sehr guter Erinnerung behalten und wünsche ihm auf seiner letzten Reise alles Gute, mit herzlichem Dank und Gruss aus Wittenbach

Von Dr. Markus Strässle

## Die Geschichte der Sommerwagen

Gebaut wurden sie 1904 und es waren drei Geschwister, die später bei der SGA die Nummern 144 – 146 erhielten. Der dritte, der Wagen 144 war nach seiner Ausrangierung noch auf einem Kinder-Spielplatz in Gais AR, bis er dort dann mit den Jahren im Freien auch zerfallen ist.

Weil Hans Hug um mein Engagement für den Club 760 wusste und auch, dass ich mit

dem SKGLB F/s 954 auch damals schon einen eigenen Wagen in Mauterndorf hatte, hatte er mir 1992 die beiden anderen Wagen 145 und 146 auf eine Anfrage von mir an die Appenzeller-Bahn schon ca. 1992 zur Übernahme angeboten, damals aber zuerst vom Vereins-Vorstand "verschmäht", d.h. es wurde mir mitgeteilt "brauchen wir nicht, wollen wir nicht, sind ja Meterspur..." Als es dann drei Jahre später - es war 1995 - hiess, die Wagen müssten nun weg, fragte ich nochmals bei der SGA / AB und beim Club 760 nach und nun kam es doch zu einem Lokal-Termin, und drei Vereinsmitglieder – davon zwei vom Vorstand - kamen zu einer Besichtigung der Wagen in Wasserauen, wo sie in der dortigen Wagenhalle eingestellt waren. Nun waren diese plötzlich doch interessant und zu einem Symbolpreis von 1.- Sfr. pro Stück konnte ich diese für den Club 760 übernehmen...

Am winterlich kalten 19.12.1995 holten wir die beiden Sommerwagen mit dem SGA-Triebwagen 8 aus Gais kommend via Appenzell in Wasserauen als Sonderfahrt ab und fuhren mit ihnen via Appenzell - Urnäsch - nach Herisau. Ich fuhr den ganzen Weg von Wasserauen nach Herisau in den recht gut durchlüfteten Sommerwagen - bei eisiger Kälte... Möglicherweise ging ich mich auch zwischendurch mal im warmen Triebwagen aufwärmen...

In Herisau wurden sie dann am 21.12.1995 mit einem grossen Kran auf einen CSD-Doppel-Zweiachser verladen, der seinerseits auf Rollböcken der AB stand... Dieser brachte die beiden Sommerwagen dann nach Ceske Velenice /Tschechien, wo sie dann auf 760 mm umgespurt, auf Bosna-Kuppung umgebaut und an die Taurachbahn-Normalien angepasst wurden.



SGA 145 und 146 auf CSD-Tieflader in Herisau. Foto: Dr. Markus Strässle.

Der heute noch auf der AB vorhandene Sommerwagen ist anderer Bauart und aus einem gedeckten Güterwagen entstanden - man wäre froh, heute noch einen solchen Meterspur-Sommerwagen zu haben - aber man konnte nicht von jedem Wagentyp ein oder zwei Vertreter im Nostalgie-Bestand behalten, auch wenn dies schön wäre...

Es hat sich leider nie ergeben, dass Hans Hug zur Taurachbahn gekommen ist.. Er war aber immer interessiert, von mir über die Entwicklungen beim Verein und auch zu den Sommerwagen informiert zu werden. Auch hatten wir ihn angefragt, als der B 46 vom Club 760 im Tausch gegen Güterwagen an die Murtalbahn übergang, denn die Appenzeller-Bahnen hatten die Wagen seinerzeit ja an den Club 760 und nicht an die STLB abgegeben. In Anbetracht der guten Zusammenarbeit zwischen Club 760 und der Murtalbahn und da auch ich sowohl zu Murau wie auch Mauterndorf gute Kontakte pflege, bestanden da von Seiten der Appenzellerbahnen und auch von Hans Hug keine Einwände.

Die Wagen sind auch wegen Ihres KLOSE-Untergestells für ÖSTERREICH und BOSNIEN interessant, denn KLOSE lieferte bzw. konstruierte ja auch Fahrzeuge - vor allem Dampflok für Bosnien, aber auch für Württemberg und für die Appenzeller-Bahnen... Dank ihrer Breite von nur 240cm passen die Sommerwagen gut zu unseren Wagen und auch insgesamt passen die 9 Meter langen Dreiachser relativ gut zu den 8 Meter langen österr. Zweiachsern....

Von Dr. Markus Strässle

### 2091.03 im Waldviertel

Die lange Abstellzeit im Heizhaus Krimml, insbesondere die dauerhaft einwirkende Feuchtigkeit, die durch das Hochwasser noch verstärkt wurde, hat der 2091.03 gar nicht gut getan. Es gibt Schäden an der Elektrik, im schlimmsten Fall am Generator. Daher musste die 2091.03 bereits im Rahmen der Überstellung von Gmünd Richtung Heidenreichstein geschleppt werden.

Der WSV Heidenreichstein schaffte es trotzdem, Fotofahrten zu organisieren, wobei der



Foto: WSV Heidenreichstein

Zug von einer Jenbacher geschleppt wurde. Auch bei der Jubiläums-Veranstaltung an Himmelfahrt auf der Waldviertelbahn „führte“ die 2091.03 einen Zug von Gmünd nach Heidenreichstein, jeweils geschleppt, zunächst von der 2095.05, später von der 2091.02 und der unermüdlichen Jenbacher. Es gab danach sogar einen Fotozug nach Steinbach und Einsätze nach Litschau. Beim 125-Jahre-Festakt am 6. Juli wird die 2091.03 wiederum auflaufen, sie ist auch als „Invalide“ weiterhin ein Schmuckstück.

### 125 Jahre 298.56 „Mariapfarr“

Leider kann ich meinen runden Geburtstag nicht auf der Taurachbahn feiern, da ich hier im „Spital“ in Jenbach bin. Ich habe diverse Wehwehchen: abgefahrene Radreifen, abgerissene Stehbolzen in der erste Reihe (eine der wenigen Schwachstellen der ansonsten rundum gelungenen U-Baureihe, leider), reparaturbedürftige Stangen- und wohl auch Achslager. Das geplante Zugsicherungssystem mit GPS-Antenne und Balisenleser werde ich aus Kostengründen auch nicht bekommen. Wie gerne bin ich nach Murau und sogar Unzmarkt gefahren!

Ich bin eine Vertreterin der Reihe U, einer der meistgebauten Schmalspurlokomotiven.

Warum war diese Baureihe so erfolgreich, dass sie von 1894 bis 1922 gebaut wurde? Das C1-Fahrwerk mit dem Krauss-Helmholtz-Gestell war bereits ausgereift und wurde noch lange bis 1930 gebaut, als die ZB No. 5 „Gerlos“ als letzte Lok das Krauss-Werk in Linz verließ. Mein C-Triebwerk wurde bereits 1893 u.a. in der StmLB No. 6 Thörl (ich weiß, wie sie richtig heißt...) verbaut, allerdings war dort die Leistung des Kessels zu gering. Meine Rostfläche wurde gegenüber der Steyrtalbahn-Type um 25% erhöht, was genau passte. Die Weiterentwicklungen Uv, Bh und Uh blieben Splitterbaureihen.

Ich wurde 1900 (Kesselprobe am 13.4.) in Floridsdorf zusammen mit zwei Schwestern gebaut, auf Bestellung der niederösterreichischen Waldviertelbahn. Ich kann mit Stolz behaupten, dass ich bei meiner Abnahme-fahrt am 12.6.1900 den allerersten Zug nach Heidenreichstein gezogen habe. Ich wurde als NWVB No. 2 eingestellt, meine Floridsdorfer Schwestern als 3 und 4. Die No.1 war auch eine U, aber von Krauss aus Linz.

Ab 1906 wurden wir in das Nummernschema der NÖ Landesbahnen einsortiert, als U 5 bis U 8. Die U 1 bis U 4 waren die 1898 gebauten Lokomotiven für die Pielachtalbahn mit der Krumpe bis Mank. Glücklicherweise blieb mir ein Bingo-Spiel wie bei der Thörl erspart, denn zunächst hatte die Landesbahn die U 1 als No. 5 bezeichnet, weil vor der Reihe U vier kleinere Dampflokomotiven beschafft wurden. Als die 298.51 in den 1990ern einige Zeit in lindgrün unterwegs war, trug sie diese „5“.

U 7 und 8 wurden im Krieg nach Triest abgegeben und blieben verschollen. Damit bin ich die einzige erhaltene Floridsdorfer U. Floridsdorf war eher für die Fertigung von Zahndradlokomotiven bekannt, in legendärer Qualität (wie auch bei mir). Die Lokomotiven der Achenseebahn von 1889 fahren im Sommer immer noch täglich. Die U 40 auf der Murtalbahn (ausgeliefert für Triest-Parrenzo) ist auch nicht von Krauss, sondern von der Maschinenfabrik Wiener Neustadt, allerdings kein Unikat wie ich, denn die Neustädter U 37 steht als Denkmal in Koper.

Ich selbst war 1915 bis 1917 am Alpenbahnhof, ich kann mich leider nicht mehr erinnern, warum. Nach dem Krieg erhielten wir nunmehr nur noch sechs NÖ U-Lokomotiven im Rahmen des Übergangs von der Landesbahn zu den BBÖ die Nummern U 51 bis 56. Beachtet, dass die Ybbstalbahn zur kkStB gehörte und nicht zur Landesbahn, die U dort erhielten daher die Nummern U 4 bis 6.

1921 wurde ich erstmals länger umstationiert, nach Tischlerhäusl, wo ich später noch viele Jahre verbringen sollte. 1925 verschlug es mich sogar nach Vorkloster, wo ich erstmals der „Kurtisane“ Bh.1 begegnet bin, die in ihrer Planeinsatz-Zeit auf so gut wie allen 760er-Strecken gefahren ist. Auch begeg-

nete ich der U 25 (die übrigens auch nicht von Krauss gebaut wurde, sondern von der StEG), mit der ich viele Jahre zusammen im Pinzgau und im Steyrtal verbringen sollte. 1929 durfte ich dann zurück in meine alte Heimat nach Gmünd. Was kaum jemand weiß, bei dieser Überstellung wurde ich kurzerhand in Treibach-Althofen abgeladen, um auf der Gurktalbahn auszuhelfen, wie ein Eintrag vom 29. Dezember 1928 in meinen Unterlagen beweist.

1938 übernahm mich die Deutsche Reichsbahn und gab mir die Nummer 99 7822, wobei die vierstellige Nummer auf eine baldige Ausmusterung hindeutete. Haha, ich habe fast alle mit dreistelliger Nummer überlebt, die bekamen die neueren Baureihen, z.B. die 199, 399, 498, 499 und natürlich die Bh.1. Ich kam wieder nach Tischlerhäusl, wo ich bis 1960 blieb. Erst 1953 wurde meine DR-Nummer durch 298.56 ersetzt.

Auf der Pinzgaubahn waren inzwischen viele Diesellokomotiven, so dass ich nach Garsten zur Steyrtalbahn kam, von woher mich die meisten Eisenbahnfreunde kennen. Dort traf ich auch meine NÖ Schwestern 298.51 bis 53 wieder. Die 54 wurde schon 1960 abgestellt und verrostet heute in Obergrafendorf. Die 55 war nacheinander Denkmal in Mühlbach und Mittersill, sie steht heute in einer Sammlung in Kaprun. Daneben war noch die 298.25 bis zuletzt dabei.

298.56 und 298.51 in Aschach/Steyr am 12.8.76

Foto: Werner Brutzer



Für die meisten anderen U war es der letzte Einsatzort wie für die 298.05 und 24. Die 27 wurde sogar in Gmünd verschrottet. Über das bedauernswerte Schicksal der 298.14, heute ein Torso in Bezaus, wurde bereits in der letzten Ausgabe berichtet. Schon während der Zeit im Pinzgau erhielt ich einen „Rucksack“ für Kohle, der mich von den anderen U unterschied, mir aber nicht stand. Er wurde zum Glück später in Knittelfeld wieder entfernt.

Am 21.10.1981 verließ ich Garsten und kam zur HU nach Knittelfeld, so musste ich das Ende der Steyrtalbahn nicht hautnah erleben, am letzten Betriebstag verkehrten 298.25, 51 und 53. Offenbar war die Einstellung im Oktober 1981 noch nicht zu 100% fix, sonst hätte man mich kaum überstellt und die HU begonnen. Mit dem Ende der Steyrtalbahn wurde die HU eingestellt, am 6.12.1982 wurde ich von den ÖBB formell ausgemustert. Was nun? Ich sollte verschrottet werden.



298.56 in der HW Knittelfeld am 10.7.89 Foto:lokkfotos.de

Glücklicherweise übernahm mich der Club 760 „im teilausgebesserten Zustand“ und bezahlte die Fertigstellung der HU unter der Aufsicht von Walter Schimek, der leider zu früh von uns gegangen ist.

Walter versteckte zwischenzeitlich Teile von mir, u.a. den Armaturenknopf, so dass andere Kaufinteressenten von mir Abstand nahmen, da ich angeblich nicht komplett

war. Am 28.7.1989 kam ich nach Mauterndorf, zweite Lok in Mauterndorf war die 699.01. Ich wurde schnell zum Gesicht der Taurachbahn und beförderte unzählige Züge, auch gerne nach Murau, Frojach oder gar Unzmarkt. Meine Lokführer nennen mich „Mausi“ oder „Tante U“. Die 699.01 muss immer damit prahlen, dass sie Helmut Kohl befördert hat und als erste in Mauterndorf war. Dafür habe ich 2019 den (vorerst) letzten Dampfgüterzug auf der Murtalbahn befördert und der Landesbahn beim Schottern ausgeholfen.



298.56 mit Dr. Franz Kleindl und Rudi Kerl 1998 in Kapfenberg

Foto: Rudi Kerl

Viele assoziieren mich neben der Taurachbahn mit der Steyrtalbahn, daher war ich gar nicht so lange dort: 29 Jahre Waldviertel, 26 Jahre Pinzgau, 21 Jahre Steyrtal und heuer bereits 36 Jahre Mauterndorf!

Während meiner Zeit bei der Taurachbahn bereiste ich auch die „große weite Welt“: 1998 ersetzte ich auf der Thörlerbahn die StmLB No.6, die ein unsägliches Gastspiel als „Originallokomotive Z6“ auf der Pinzgaubahn geben musste. Leider war dies die allerletzte Saison der Thörlerbahn. 2000 war ich als einzige betriebsfähige Originallokomotive zu Gast in meiner alten Heimat Waldviertel und 2001 auf der Mariazellerbahn, wo ich vom „Papst“ (Erich in Ober-Grafendorf, nicht Leo in Rom) höchstpersönlich eine Frischzellenkur bekam, nachdem ich bereits 2000 in Jenbach instandgesetzt wurde. Da

der Flascherzug keine funktionierende Dampflok mehr hatte, wurde ich 2011 nach Stainz verliehen und sollte dort zwei Jahre aushelfen, es wurden dann vier. Er war sehr interessant, mit „Ihrer Eminenz“ GKB 671 einige Doppelausfahrten in Preding-Wieselsdorf machen zu dürfen. Die vielen Einsätze in Stainz waren jedoch beschwerlich, so dass ich danach 2015 wieder nach Jenbach musste. Leider wurde nur das notwendigste bestellt und ausgeführt (sonst wäre ich jetzt nicht schon wieder dort). Zum Glück hatte ich zeitweise Gesellschaft von der StmLB No. 6 Thörl. Nach der Rückkehr nach Mauterndorf wurde ich von Landeshauptmann Dr. Wilfried Haslauer persönlich am 9.7.2017 auf den Namen „Mariapfarr“ getauft.



Doppelausfahrt kann jeder! Preding-Wieselsdorf, 26.4.12  
Foto: Hanspeter Reschinger

Ich bin sehr stolz darauf, dass ich immer noch meinen Kessel von 1900 mit einer Kupfer-Feuerbüchse habe, das kann heute keiner mehr bauen, und die Heizer mögen das Kupfer. Ich gelte unbestritten als beste Nassdampf-U. Leider bin ich nicht die bekannteste U, das ist zweifelsohne die ZB No. 2, aber die hat in den 1970ern einen neuen Kessel bekommen. Diese wird nach ihrer Rückkehr aus Wales leider kaum noch eingesetzt und kann ausgeliehen werden. Dafür bin ich durch meine Reisen nun deutlich vor der Bh.1, was die Anzahl der Strecken angeht, auf denen ich fahren durfte. Meine Gesamtleistung beträgt übrigens 1,7 Mio. km, also über 40 mal um die Erde,

und das auf relativ kurzen Schmalspurstrecken. Meinen durchschnittlichen Kohleverbrauch von unter 11 kg/km erreiche ich heute nicht mehr, dazu fahre ich zu wenig und zu kurz am Stück. Auch meine Schmiermittelkonsumation dürfte höher sein als die durchschnittlichen 14 g/km.

## Neues von der Taurachbahn

### Fahrplan 2025

Wie bereits in der letzten Ausgabe angekündigt, wurde der Fahrplan um drei Wochen eingekürzt, zwei im Juni, eine im September. Bei diesem reduzierten Fahrplan konnten nun alle Betriebsdienste besetzt werden. Wir befinden uns nach all den Schwierigkeiten 2025 in einer Konsolidierungsphase, daher auch kein Volldampfwochenende, Oster- oder Pfingstzüge usw. Es wäre nicht durchführbar, hinzu kommt, dass sich die Volldampfwochenenden nicht wirklich finanziell ausgezahlt haben.

### Saisonvorbereitungen

Bei unserer Taurachbahn gibt es vor Saisonbeginn einige Arbeitswochen. In diesem Rahmen findet auch die erforderliche jährliche Dienstschtung statt, diese ist notwendig, damit im laufenden Jahr der Betriebsdienst



Foto: Tobias Watzl

überhaupt aufgenommen werden darf. Es waren heuer zwei sehr gute, intensive und lehrreiche Tage. Herzlichen Dank an Martin Schumerguber und unseren Betriebsleiter Gerhard Schintlmeister, der die Schulungen durchgeführt hat, diesmal terminlich getrennt für die Zugbegleiter und für die Lokführer. Dabei legte Gerhard Schintlmeister vor allem Wert auf Sicherheitsfragen. Die zahlreich erschienen Teilnehmer konnten eine Menge lernen bzw. auffrischen und wurden mittags mit Gulaschsuppe und Semmeln verköstigt. Das Personal ist damit bereit für die Saison.

Die Wagengarnitur wurde von Grund auf gereinigt und kleinere Schäden instandgesetzt. Es wurde fleißig an der Strecke gearbeitet. Nach dem Winterschlaf mussten wieder diverse Verkehrstafeln angebracht werden und die Rillen der EKs gesäubert werden. Weitere vielfältige Erhaltungsarbeiten wie das Ausputzen von Gräben entlang der Strecke standen auf dem Programm.

Am Bahnhof arbeiteten wir an den maroden Bahnhofszäunen und führten Holz-Malerarbeiten durch. Alois Günther, unser Signalmeister, revidierte die Weichen und protokollierte dies. Manuel Oswald und David Kremser konnten wieder viel von ihm lernen, vielen Dank an Alois. Die von der letzten Baustelle übriggebliebenen Betonschwellen wurden von Werner Walser mit dem von ihm aufgefrischten Kranwagen eingesammelt und hinter der Wagenhalle gelagert. Natürlich wurde auch Grünpflege durchgeführt, Mähen und Unkrautzupfen.

Unsere alten Damen wurden wieder aus dem Winterschlaf geholt, um die nötigen Reparaturen und Kesselprüfungen durchzuführen, Details s.u. Vielen Dank an unseren Technischen Referenten Franz Schimpfhuber und den fleißigen Händen an seiner Seite.

Falls jemand Lust hätte uns in Mauterndorf zu unterstützen, gerne melden, wir freuen uns auf dich.

Mit Texten von David Kremser

## Filmaufnahmen ORF am 28. Mai

Für die Sendung „Ein Sommer in Österreich – Urlaub in Rot-Weiß-Rot“, moderiert von Silvia Schneider und Armin Assinger, filmte der ORF am Nachmittag des 28. Mai in Mauterndorf, wobei eine Volksschulklasse als Fahrgäste mit von der Partie war. David Kremser, Franz Schimpfhuber, Gerhard Schintlmeister und Werner Walser kümmerten sich um den Zug, während Gunter Mackinger in historischer Uniform für ein Interview zur Verfügung stand, auch Gerhard Schintlmeister kam zu Wort. Am Vormittag hatte das ORF-Team bereits auf der Burg gefilmt.



Foto: David Kremser

Die Sendung spielt zwar hauptsächlich in Filzmoos, aber aus allen neun Bundesländern gibt es Tipps für einen erlebnisreichen Urlaub in den schönsten Regionen Österreichs. Sendetermin war am 19. Juni, 20:15 Uhr ORF 2 und am 21. Juni, 9:30 Uhr ORF 2 (Wiederholung).

Es war auch gleich die erste Ausfahrt für unsere S 12 („Miss Taurachbahn“, wie David Kremser sagt, was allerdings die 699.01 und erst recht die 298.56 erzürnen würde).

## Reparatur D 40 und VL 7

Nach dem Abbau der Stangenlager der D 40 wurden diese von Werner Walser gereinigt und befundet. Die Lokomotive wurde am 5. Februar aus den Achsen gehoben. Nach Zerlegung der Achslager zeigten sich große Schäden an den Bauteilen, die eine Vollaufarbeitung erfordern. Auch die Kurbelzapfen müssten neu angefertigt werden. Da die Kosten auf über 200.000 Euro geschätzt wurden, hat der Vorstand beschlossen, die Lok nicht reparieren zu lassen, sondern mit Schmierpolstern auszustatten, so dass sie auf sehr kurzen Strecken fahr- und rollfähig bleibt. Hinzu kommt, dass so gut wie keine Unterlagen über die Lok existieren, was einen Nachbau der Teile weiter erschwert. Es ist davon auszugehen, dass die Maschine in ihrer aktiven Zeit auf der Ischlerbahn und bei der Landesbahn nie eine HU bekommen hat. Anfang Mai wurde die D 40 fertig zusammengebaut. Im Juni wird sie nach Frojach überstellt und dort mit einem Kran aufgegleist. Die Rückfahrt des Transporters wäre dann die Überstellung der VL 7 zur Zillertalbahn.

Bereits Anfang April haben Franz Schimpfhuber, Martin Schumergruber und Andreas Steinacher die Teile des VL 7 Motors gesammelt und auf Palette transportfähig gemacht. Die Hoffnung ist, dass eine spezialisierte Motorenwerkstätte in Schwanenstadt den Motor instandsetzen kann, allerdings ist die Ersatzteillage schwierig. Sollte das nicht gehen, müsste ein bereits vorhandener Tauschmotor eingepasst (Änderung der Öffnungen für die Luftzufuhr in den Blechen und Anpassung der Motorhalterungen) und an das vorhandene Getriebe angeflanscht werden. Der Motor entspricht in den Drehzahlen dem Originalmotor. Mit etwas Glück finden wir vielleicht doch noch einen Tauschmotor, der besser

dem Original entspricht, wir halten die Augen auf.

## Instandsetzung Dampflokomotiven

Die Rohre der StmLB No. 6 Thörl wurden Anfang Mai ausgebaut. Der restliche Kessel musste für die innere Untersuchung durch den Kesselprüfer gereinigt werden. Dies und der anschließende Einbau der Rohre wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen, so dass nicht garantiert ist, ob und wann die Maschine diese Saison eingesetzt werden kann, zumal auch der Regler gerichtet werden muss.



Foto: David Kremser

Die Bleischrauben für S 12 und SKGLB 22 (Spezialgewinde) wurden von einer Firma in Jenbach angefertigt, der Bleiausguss erfolgte bei der Pinzgaubahn. Beide Kessel wurden zusammengebaut, die Anschlüsse für die Druckprobe wurden angefertigt und montiert, die Waschlukn wurden verschlossen und eine Vordruckprobe mit 5 bar Wasserleitungsdruck gemacht. Die offizielle Druckprobe mit 17 bar erfolgte dann durch den Kesselprüfer. Dabei stellte sich heraus, dass bei der S 12 ein Rohr gestopft werden muss, nach dieser Saison wird wohl ein Rohrtausch anstehen. Bei der 22 waren die Waschlukn doch nicht dicht, hier muss noch nachgebessert werden. Wir sind optimistisch, dass die Maschine rechtzeitig zu Saisonbeginn betriebsfähig ist.

Bereits im April wurden die Wasserstandsanzeiger „Bauart Klinger“ für No. 6, S 12 und 22 eingebaut, vorher wurden die Flansche montiert und verschweißt. Die 298.56 und 699.01 hatten diese bereits zu ÖBB-Zeiten bekommen.

Die Feuerbüchse der 699.01 wurde gereinigt und die äußere Kesseluntersuchung vorbereitet. Ein Einsatz diese Saison ist nicht geplant, allerdings sollen, wenn sich Zeit findet, die diversen kleinen Baustellen (vor allem am Fahrwerk) bei dieser Lok angegangen werden. Außerdem hat sie ihre Lichtmaschine zurückbekommen, die auf der S 12 aushelfen musste. Die Lichtmaschine der S 12 wurde repariert.

## Wagenrevisionen

Für das Problem der unpassenden Federn beim Ischler C 559 konnte zusammen mit der Werkstätte Murau eine Lösung gefunden werden: Durch eine Änderung im Federgehänge ist keine andere Federbauart erforderlich. Es sind nunmehr zwei Federn auszuscheiden und können durch gebrauchte Federn von der Landesbahn ersetzt werden. Die letzte „große“ Revision des Fahrgestells war innen am Kolben vom Bremszylinder angeschrieben: 19.3.1992 in Weiz. Damit steht dieser Wagen für die Saison 2025 zur Verfügung, wie auch der schon im Herbst fertig revidierte C 504. Als nächstes gehen die anderen Neubau-Ischler C 501, C 555 und D 753 zur Revision, nach der Saison ist dann die komplette Stammgarnitur fällig.

## Neues von der Murtalbahn

### Einige Beobachtungen des Schriffführers und seiner Informanten

Mit 30. 6. wird die Strecke Tamsweg-Murau für drei Wochen gesperrt. Danach wird das

neue Zugsicherungssystem aktiv sein. Das bedeutet leider, dass wir bis auf Weiteres keine TB-Züge mehr über den Sperrschuh hinaus führen können. Der Vorstand hatte überlegt, den Werkstattaufenthalt der 298.56 zu nutzen, um das System einbauen zu lassen, die Kosten sind jedoch im Moment nicht zu stemmen.

Für das neue System werden alle Weichen umgerüstet, entweder auf elektrischen Antrieb oder schlüsselsperre Handbedienung, die Rückfallweichen werden ertüchtigt.



Montage der neuen Schallkästen im Bahnhof Tamsweg am 9. Juni.

Foto: David Kremser

An jedem Bahnhof bzw. den Betriebsstellen Triebendorf und Wandritsch werden entsprechende Schaltkästen aufgestellt. Das bedeutet das Ende der mechanischen Stellwerke, Götz-Apparate gibt es dann nur noch auf der Taurachbahn. Balisen konnten noch keine gesichtet werden.

Es ist allerdings leider zu befürchten, dass die Halbierung der Bundesmittel für Privatbahnen für einen gehörigen Rückschlag insbesondere auf die Modernisierungspläne im Fahrzeugsektor sorgt.

## Kaiserzug 2025

Der Kaiserzug fährt heuer am 21. September von Murau nach Frojach. Aus diesem Anlass wird das Museum Frojach geöffnet sein, wobei die Landesbahn die Fahrzeuge herausziehen wird. Als Museumsführer fungiert Gerhard Schintlmeister.

## Fuhrpark der Landesbahnen wird saniert

Laut der neuen steirischen Verkehrslandesrätin Claudia Holzer (FPÖ) sei der Betrieb der Murtalbahn eine vertragliche Verpflichtung. Der Fuhrpark werde generalsaniert. Grundlage des Betriebs sei der Verkehrsdienstvertrag (VDV) mit der Steiermarkbahn und Bus GmbH, der bis 2030 laufe. Zu einer in der Vergangenheit immer wieder angedachten Elektrifizierung wollte Holzer sich nicht äußern. Nur so viel: Die dabei entstehenden Kosten seien nur mithilfe des Bundes zu meistern.

Quelle: ORF Steiermark, 15.2.25

## Millionen-Investition in die Murtalbahn

Vier Millionen Euro pumpt die Steiermark heuer noch in die Murtalbahn. Auf der gesamten Strecke soll vor allem die Sicherheit erhöht werden. Die Anlage wird mit Sensoren, Abstandsmessern und Anbindung zu Navigationssatelliten ausgestattet. Notbremsungen sollen damit noch unmittelbarer ausgelöst werden können. Maximale Sicherheit sei natürlich immer zu begrüßen, so die Lungauer Bürgermeister. Immerhin ist die Bahn wichtige Verkehrsader für Schüler, Studenten, Radfahrer und auch Pendler.

Die Lungauer Ortschefs in Salzburg sind froh, dass heuer noch vier Millionen Euro in die Sicherheit der Murtalbahn fließen. Leonhard Kocher, Bürgermeister von Ramingstein: „Ich glaube schon, dass die Bahn eine Zukunft hat. Immerhin hängt auch touristische Nutzung dran.“ Auf seinem Gemeindegebiet läuft gerade noch der Ausbau der Lichtzeichenanlagen an insgesamt sieben Eisenbahnkreuzungen. „Es ist sehr positiv, dass auch die Sicherung der Bahnübergänge jetzt abgeschlossen wird. In Ramingstein fehlt nur noch eine Anlage“. Wolfgang Pfeifenberger, Bürgermeister von Tamsweg: „Das ist ein

gutes Signal für alle Anrainergemeinden. Wichtig sind uns auch der Erhalt der Bahnhöfe und die Barrierefreiheit dort.“

Wer auf eine Elektrifizierung setzt, muss sich noch länger gedulden. Dabei könnte diese rund doppelt so viele Fahrgäste bringen. Die notwendigen Mittel wurden erst im mittelfristigen Investitionsprogramm reserviert. „Zudem haben wir dazu aber bereits Gespräche mit dem Bund und dem Land Salzburg aufgenommen“, heißt es aus dem Büro der zuständigen Landesrätin Claudia Holzer (FPÖ). Ganz verstummen Befürchtungen, dass die Murtalbahn langfristig zum Nostalgieprojekt verkommen könnte, aber noch nicht. Im Programm der neuen steirischen Landesregierung stehe nur ein vages Bekenntnis zur Murtalbahn als regionales Rückgrat, so kürzlich die Kritik im Landtag.

Quelle: Krone Salzburg vom 12.6.25

## Neuigkeiten und Berichte von anderen Schmalspurbahnen

### Pinzgaubahn

Die Salzburger Nachrichten hatten vor einiger Zeit berichtet, dass die Arbeiten am Abschnitt Mittersill-Hollersbach im 2. Quartal 2025 beginnen sollten, und der Betrieb dort zum Fahrplanwechsel Ende 2025 wieder aufgenommen werden sollte. Dieser Terminplan ist aktuell jedoch nicht mehr zu halten, da die Planungen noch immer nicht abgeschlossen sind. Derzeit geht man von einem Baustart Ende 2025 und einer Wiedereröffnung bis Hollersbach im Laufe des Jahres 2026 aus. Für einen Wiedereröffnungstermin bis zum Endbahnhof Krimml gibt es momentan keine seriösen Aussagen. Das Land Salzburg betont jedoch, dass der Wiederaufbau der gesamten Strecke gesichert sei. Das ganze speißt sich beim Hochwasserschutz,

denn eine Erhöhung der Bahndämme würde die Retentionsräume verkleinern und weiter flussabwärts zu höheren Pegelständen führen. Eine Alternative wäre eine durchgehende, bei Hochwasser überströmte feste Fahrbahn, die aber extrem teuer käme. Man ist daher noch auf der Suche nach einer Kompromisslösung.

Quelle: Eisenbahn Österreich 5/2025

Auf einigen bereits wiederaufgebauten Abschnitten gibt es Probleme mit den Betonschwellen, so dass dort Langsamfahrstellen mit 40 km/h bestehen. Diese wurden im Rahmen einer Streckensperrung Niedersill-Mittersill Ende Mai/Anfang Juni behoben.

## Zillertalbahn

Mit dem 18.12.24 wurde der Bahnhof Zell am Ziller dem Erdboden gleich gemacht und sämtliche Gleisanlagen bis auf ein Baugleis zur Durchfahrt abgetragen. Der Bahnhof soll auf die andere Zillertalseite bei der Zillertal-Arena verlegt werden, dies wäre auch das Ende der letzten Gitterbrücke der ZB zwischen Zell und Erlach, denn zukünftig muss der Ziller südlich von Zell auf einer neuen Brücke überquert werden. Zu Pfingsten war bereits ausgeschachtet und betoniert, das Areal wird zu einer Tiefgarage, es bleibt abzuwarten, was darüber gebaut wird.

Ebenfalls am 18.12.24 wurde der neue OBW angeliefert, der dem neuen OBW der Ma-

riazellerbahn sehr ähnlich ist. Es fand eine Belastungs-Probefahrt der besonderen Art statt, wenngleich das neue Baudienst-Fahrzeug wohl primär nicht für diesen Zweck ausgelegt sein dürfte. Die Größe und das Gewicht des Fahrzeugs setzen an sich schon einen schweren Oberbau voraus - wenn man mit den Kleinwagen auf Österreichs Schmalspurgleisen in vergangenen Tagen vergleicht. Wie der Schriffführer im Frühjahr beobachten konnte, wurde das Planum für das zweite Gleis zwischen Schlitters und Gagering erstellt, unter Ausnutzung der ehemaligen Anschlussbahn Kolbitsch. Ziel ist die Verlegung der Systemkreuzung aus dem Bahnhof Fügenhart, so dass alle planmäßigen Zugkreuzungen in Doppelspurabschnitten stattfinden können, womit Verspätungen im niedrigen Minutenbereich sich nicht aufschaukeln können. Zu Pfingsten war das zweite Gleis inklusive Weichen bereits verlegt und gestopft, es fehlten nur noch die Weichenverbindungen ins Bestandsgleis. Die Haltestelle Gagering erhielt einen zweiten Bahnsteig.

Den Aufenthalt unserer D 40 in Jenbach nutzte die ZB als Werbung für ihre Werkstätte, unter der Überschrift „Ganz was Besonderes - bei uns auf Frischzellenkur“ schreibt man: „Die Werkstätte der Zillertalbahn ist immer wieder für besondere Aufträge bekannt. Aktuell haben wir die D 40 des Club 760 der Taurachbahn bei uns in der Werkstatt. Ein wahres Schmuck-



Belastungsprobefahrt des neuen OBW der ZB  
Foto: ZVB Andreas Riegler



Foto: ZVB Andreas Riegler

stück mit interessanter Geschichte. 1942 als HF200-D gebaut, kam sie 1946 zur legendären Salzkammergut-Lokalbahn Salzburg-Bad Ischl. Nach deren Stilllegung diente sie bei den Steierischen Landesbahnen im Verschub, bevor sie endgültig 1986 in „Rente“ gehen konnte und vom Club 760 erworben wurde. Muster-gültig als D 40 im Zustand der Salzkammergut-Lokalbahn aufgearbeitet bekommt sie nun aktuell eine Frischzellenkur in der Werkstätte Jenbach der Zillertalbahn. Und haben auch Sie so ein Schätzchen im Schuppen stehen, das nur darauf wartet, aus seinem Dornröschenschlaf zu erwachen? Dann nichts wie los, Tief-lader ordern und ab zum Kuraufenthalt nach Jenbach - wir machen Ihnen sicher ein gutes Angebot! Wenden Sie sich gerne an uns. Ihre Zillertaler Verkehrsbetriebe AG“.

### **„So wenig wie möglich und so viel wie nötig“**

Der Aufsichtsrat der Zillertaler Verkehrsbetriebe AG und Vertreter der Region haben einen gemeinsamen Beschluss gefasst. Darin wird ein klares Bekenntnis zur Umsetzung der sogenannten Batterie-Hybrid-Variante abgegeben. Eine Studie der TU Wien favorisiert diese Antriebstechnik, berichtete die Tiroler Tageszeitung.

Die notwendigen 16 km Oberleitungsabschnitte auf der 32 Kilometer langen Strecke wurden nun festgelegt. Gemäß den aktuellen Studienergebnissen ist im Zillertal vorgesehen, die Strecke punktuell - konkret im Abschnitt zwischen Jenbach und Kaltenbach/Uderns sowie im hinteren Talbereich von Ramsau bis Mayrhofen - mit einer Oberleitung auszustatten, mit der der Akku der Züge aufgeladen werden kann, die Abschnitte zwischen den Oberleitungen werden mit der wiederaufladbaren Batterie überbrückt. Dabei wird nach Möglichkeit auf eigene Grundstücke der Zil-

lertalbahn zurückgegriffen, um Grundstücksverhandlungen zu vermeiden.

Vorteile wären eine vergleichsweise kurze Realisierungszeit, ein geringeres bauliches Risiko im Vergleich zu einem durchgehenden Oberleitungsausbau sowie eine hohe Betriebsstabilität durch die zusätzliche Batterie. Auch eine spätere Angebotsausweitung, etwa durch Taktverdichtungen, sei mit dieser Technologie realistisch umsetzbar, wird betont. Zudem könnte der Güterverkehr bis Fügen elektrifiziert werden.

Der Bund hat im Dezember in einer Absichtserklärung zugesagt, sich an der Mitfinanzierung der Errichtung der notwendigen Lade- und Versorgungsinfrastruktur zu beteiligen. Darauf aufbauend wird der Bund gemeinsam mit dem Land Tirol die Bestellung des zukünftigen Angebots einleiten. Weiters wird vereinbart, den Weiterbetrieb der Zillertalbahn bis zur Dekarbonisierung durch eine finanzielle Beteiligung an den anfallenden Kosten für die Wartung und Instandhaltung der bestehenden Zugarnituren sicherzustellen.

Die Umsetzung der Dekarbonisierung soll im Rahmen des „Mittelfristigen Investitionsprogramms für Privatbahnen“ zwischen 2026 und 2030 erfolgen. Neben den Ladestellen ist die Beschaffung des Rollmaterials eine der zentralen Fragen. Das Gutachten der TU Wien, das als Grundlage für die Projektumsetzung dient, hat explizit die finanziellen Vorteile einer möglichen gemeinsamen Beschaffung mit dem Land Salzburg hervor-gehoben. Eine gemeinsame Fahrzeugbeschaffung wird daher angestrebt, um größtmögliche Synergien bei der Beschaffung, Wartung und Instandhaltung zu erzielen.

Bis 2030 sollen die Umbauarbeiten und der Ankauf der neuen Züge abgeschlossen sein. Ersten Schätzungen zufolge wird mit einem

Investitionsbedarf von rund 75 Millionen Euro für fünf Züge sowie 40 Millionen Euro für die Akku-Infrastruktur gerechnet.

Die ÖBB haben ein vergleichbares Konzept ab September 2019 mit einem per Akku nachgerüsteten Cityjet eco auf Dieselstrecken in Nieder- und Oberösterreich, Salzburg sowie der Steiermark im Fahrgastbetrieb getestet. Die Resonanz war positiv. Auch Bayern plant ein ähnliches Konzept für nicht elektrifizierte Strecken im schwäbischen Allgäu.

Quelle: Münchner Merkur, 14.5.2025

Die Halbierung der Bundesmittel für Privatbahnen könnte leider auch hier für einen gehörigen Rückschlag, insbesondere weitere Verzögerung sorgen.

## Mariazellerbahn

Während der üblichen Frühjahrssperre wurden folgende Arbeiten durchgeführt: barrierefreier Bahnhofsumbau Hofstetten-Grünau incl. Bau eines Abstellgleises, Unterbausanierung Bahnhof Kirchberg, Gleisneulage zwischen Kirchberg und Loich (in diesem Rahmen bekam die Haltestelle Schwerbach einen neuen Bahnsteig), Teilsanierung Tunnelschale Gösingtunnel. Damit sind auf der Talstrecke bis auf Loich und Frankenfels alle Bahnhöfe barrierefrei, die Haltestellen werden erst bei einer Gleisneulage umgebaut. Als nächstes soll der Bahnhof Mitterbach umgebaut werden.

Der kaum mehr genutzte „Gesellschaftswagen“ 3112 wurde zum Ötscherbär-Kinderspielwagen umgebaut und dafür mit neuem Innendesign versehen. Der bisherige Kinderspielwagen wurde zum normalen Personenwagen zurückgebaut. Bis auf zwei Wagen erhielten bereits alle Personenwagen die gefällige neue braune Lackierung mit goldenen Streifen.

Der unansehnliche Bereich in Ober-Grafendorf zwischen MzB-Strecke und den Zufahrtsgleisen zum Areal des Clubs Mh.6 wurde durch die Fa. Styx in einen netten Schaugarten umgestaltet, der durch eine Betonmauer von den Gleisen der Anschlussbahn des Clubs getrennt ist. Einziger „Schandfleck“ ist nun noch die ehemalige Waggonwerkstatt, heute eine Garage für mehr oder eher minder gut erhaltene Oldtimer, die sich in privater Hand befindet und nur notdürftig instandgehalten wird, so dass sie nicht einstürzt.

In die ehemalige (zweiständige) Remise am Bahnhof Mariazell führen nun Normalspurgleise der Museumstramway. In der HW St. Pölten wurden inzwischen alle Schmalspurgleise entfernt. Mittlerweile wurden alle dreiachsigen Schotterwagen auf vierachsige «Bautzner» Fahrgestelle umgebaut, was die Kippgefahr erheblich senkt. Schließlich wurden die Schienen wieder neu weiß gestrichen.

## *Plasser & Theurer-Turmwagen bei der Mariazellerbahn eingetroffen*

Für eine effiziente Instandhaltung der 84 km langen Strecke der Mariazellerbahn braucht es eigens an die Erfordernisse angepasste Fahrzeuge. Die NÖVOG hat daher im Jahr 2023 einen Oberbauwagen (im Herbst 2025 angeliefert) und einen Motorturmwagen bei der Firma Plasser & Theurer bestellt. Der Motorturmwagen ist nun in der Betriebsstätte Alpenbahnhof in St. Pölten eingetroffen und wird nun für die Streckenzulassung vorbereitet.

„Die Mariazellerbahn ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Pielachtal. Wir investieren daher insgesamt 7,2 Millionen Euro, um die über 115 Jahre alte eingleisige Strecke im Sinne unserer Landsleute weiter fit für die Zukunft zu machen und setzen hier auch be-

wusst auf rot-weiß-rote Spitzen-Technologie eines heimischen Unternehmens“, informiert NÖ Verkehrslandesrat LH-Stellvertreter Udo Landbauer.

Maßgeschneiderte Fahrzeuge sind für die Instandhaltung der eingleisigen Schmalspurstrecke der Mariazellerbahn unerlässlich. „Mit der neuen Infrastruktur-Fahrzeugflotte können die notwendigen Modernisierungsmaßnahmen künftig besonders rasch und vor allem autark durchgeführt werden. Damit gehen wir einen weiteren großen Schritt in Richtung Zukunft und in eine neue Ära der Infrastrukturarbeiten“, ergänzen die NÖVOG Geschäftsführer Wolfgang Schroll und Michael Hasenöhr.

Die beiden neuen Fahrzeuge tragen zu einer effizienten und raschen Abwicklung der jährlichen Modernisierungsarbeiten bei. Die Infrastruktur-Mitarbeiter können damit künftig beinahe sämtliche Instandhaltungsarbeiten entlang der Strecke der Mariazellerbahn selbst durchführen. Der im Herbst 2025 angelieferte Oberbauwagen (OBW) ist bei den derzeit laufenden Frühjahrsarbeiten bereits im Einsatz und wird für die Instandhaltung des Oberbaus, für Hebe- und Verladetätigkeiten, für Grünschnittarbeiten sowie in den Wintermonaten für die Schneeräumung eingesetzt. Der Motorturmwagen (MTW) wird nach seiner Streckenzulassung für die Errichtung und Instandhaltung der Oberleitung zum Einsatz kommen.

Quelle: Pressemeldung NÖ Bahnen 18.3.25

## Waldviertelbahn

Die Mh.1 (399.01) war bis April in Meiningen, wo sie gründlich ausgebessert wurde und u.a. neue Rohre und eine neue Feuerbüchse erhielt. Als nächstes kam die Mh.6 nach Meiningen, so dass in der Sommersaison die Dampfzüge

nach Mariazell ausfallen müssen. Am Ende ist dann die Mh.4 (399.04) dran. Die Feuerbüchsen der damals neu eingebauten Tschuda-Kessel haben dem Vernehmen nach alle ein größeres Problem. Ein Bravo an Mag. Barbara Komarek, wie sie sich für den Nostalgieverkehr der NÖ Bahnen einsetzt.

Im Bahnhof Weitra wurden Lichtsignal-Ausfahrtsignale aufgestellt, in Vorbereitung eines neuen Zugsicherungssystems, das 2026 zum Einsatz kommen soll. Der Bahnhof St. Martin wurde verkauft und wird zum Wohnhaus umgebaut, wobei er leider seine charakteristische Veranda verliert.

## Ybbstalbahn-Bergstrecke

Zwei Wochen vor dem Saisonstart ist die Zukunft des Ötscherland-Express noch ungewiss. Die Bergstrecke im Bezirk Scheibbs muss dringend saniert werden, daher fährt die Museumsbahn heuer nur auf halber Strecke. Das Land kündigte nun eine wichtige Weichenstellung an.

Der Fahrplan für heuer ist fix: Ab 1. Mai nimmt die Tourismusbahn ihren Betrieb auf und bummelt dann jeden Samstag mit gemütlichen 25 km/h durch die Landschaft. „Wir freuen uns auf viele Fahrgäste auf der Bergstrecke Ybbstalbahn“, sagt der Präsident der ÖGLB, Albert Malli. Allerdings gibt es einen kleinen Wermutstropfen: Die Schmalspurbahn ist auch heuer nur auf halber Strecke unterwegs - von Kienberg-Gaming bis Pfaffenschlag und retour.

Noch vor einem Jahr hatte der nostalgischen Bahn das Aus gedroht, die Gemeinden im Ybbstal hatten sich gegen die Bergbahn und für einen Radweg ausgesprochen. Jetzt kündigt der für den Verkehr zuständige LH-Stellvertreter Udo Landbauer (FPÖ) aber an, dass die historische Strecke erhalten und

langfristig gesichert werden soll. Landbauer will die Bahn zwar „nicht einfach so aufgeben“, konkrete Details zur Zukunft lässt man aber offen. Das Land selbst werde aber nicht für die Sanierungskosten aufkommen, die Trasse des Ötscherland-Express dürfte von der landeseigenen Bahngesellschaft NÖVOG verkauft werden. Noch heuer soll eine Entscheidung fallen, derzeit laufen „umfangreiche Abstimmungsgespräche“.

Die Pläne hatten zuletzt für Aufregung gesorgt, weil die Gemeinden sich zu wenig informiert bzw. eingebunden fühlen. Insbesondere die ÖVP Lunz am See zeigte sich enttäuscht, dass die Gemeinde nicht über den Eigentümerwechsel informiert wurde und nun ein „zufriedenstellendes Ergebnis“ (Anmerkung: d.h. Radweg) wohl nur schwer erreichbar sein werde. Optimismus herrscht hingegen beim Betreiber, dem Verein NÖ-Lokalbahnen. „Unser Ziel ist mit Hilfe des Landes Niederösterreichs im nächsten Jahr wieder auf der Gesamtstrecke bis Lunz zu fahren“, sagt Albert Malli.

Dafür ist aber eine umfassende Sanierung der Strecke erforderlich. Malli ist zuversichtlich, dass dies gelingen werde. Er freue sich, dass der politische Wunsch da sei, „die Museumsbahn mit diesen zwei einzigartigen Trestlework-Brücken für viele Jahre zu erhalten“. Damit hofft Malli auch die Fahrgastzahlen - im Vorjahr gut 1.500 - wieder auf das Niveau aus dem Jahr 2023 mit über 3.600 Menschen zu bringen.

Quelle: ORF 16.4.25

## Feistritzalbahn

### Ein kurzer Lagebericht

Es soll heuer die ehemalige Ladestelle Rosegg „kundenfreundlich“ gestaltet werden, auch will man das derzeit nicht befahrbare Ladegeleis sanieren. Alles unter Aufsicht der zustän-

digen Behörde. Natürlich ist eines der nächsten Ziele, wieder den Bahnhof Anger zu erreichen. Problem ist die Rutschung bei km 15, hier wird man einiges Geld in die Hand nehmen müssen. Auch will man die Strecke bis Weiz nicht der Natur überlassen. Ein Waggon soll barrierefrei gemacht werden.

Man wird sehen, ob alles so klappt, wie man es sich vorstellt. Momentan ist allerdings nur ein guter Kilometer Strecke bis zum Birkfelder Viadukt befahrbar.

Quelle: mehrere private Mitteilungen

Dazu die Meinung des Schriffführers: Die Erhaltung der insgesamt 25 km langen Gesamtstrecke mit Tunneln und Brücken für eine reine Touristikbahn im Sommerbetrieb ist selbst mit Unterstützung des Landes Steiermark kaum zu leisten. Ein Betrieb auf dem 5,5 km langen Streckenabschnitt (mit dem 106 m langen Kirchleiten-Tunnel und dem gut erhaltenen Hollersbach-Viadukt, allerdings mit der revisionswürdigen Brücke) zwischen Birkfeld und Koglhof wäre eine Option, oder 2 km weiter bis Rosegg (mit dem 93 m langen Frondsberg-Tunnel). Bis Anger wären es dann nochmal weitere 4 km.

### Weiterer Kampf um die Feistritzalbahn

Mit Frühlingsbeginn wird die Frage, ob und wann die Bahn wieder fährt, immer lauter. „Aktuell kann ich aber keinen seriösen Zeitpunkt nennen“, so der Obmann des Club U 44, Daniel Maier. „Mitte des Jahres“ könnte die Bahn aber Fahrt aufnehmen. Gerade arbeiten die Ehrenamtlichen Punkte ab, die Sachverständige dem Club U 44 aufgetragen hatten, um die Strecke wieder befahren zu dürfen.

Bis zum Sommer sollen „geologische Bohrungen“ entlang der B 72 stattfinden. Erstellt wird außerdem eine Kosten- und Nutzenanalyse für drei Varianten, die alle die Bahn berücksichtigen, lässt Andreas Kreminger, Pressesprecher

von FPÖ-Verkehrslandesrätin Claudia Holzer, wissen. Einen Zeitplan nennt er nicht. Dies ist auch der Standpunkt von Birkfelds (Noch-) FPÖ-Vizebürgermeister Patrick Derler. Birkfelds ÖVP-Bürgermeister Oliver Felber pocht indes auf eine „dringende Entscheidung“ des Landes. „Unsere Parameter für den Ausbau der B 72 sind erledigt. Die Bahn scheint immer das Zünglein an der Waage zu sein, weswegen sich das Land nicht entscheiden kann.“ Die steirische SPÖ stellte eine schriftliche Anfrage an Landesrätin Holzer: Inhalt ist unter anderem die grundsätzliche Einstellung zum Ausbau der B 72, mit welchen Kosten und Investitionen zu rechnen ist, wann die Umsetzung beginnt und ob Wünsche der Region mit einbezogen werden. Thematisiert wird auch die Feistritzalbahn – kann das Verkehrsressort den Erhalt der Bahn gewährleisten? Wird das Land Steiermark den Betrieb übernehmen, sollte die Feistritzalbahn Betriebsges.m.b.H. ihren vertraglich festgelegten Fahrten nicht nachkommen? Welche Kosten würden auf das Land zukommen, sollte es den Betrieb übernehmen? Fragen, die sich wohl der Großteil der Bevölkerung, Bahngegner als auch -befürworter im Raum Birkfeld stellen.

Quelle: Kleine Zeitung 5.3.25 und 20.4.25

### **Radweg oder Bahn? Wie geht es weiter?**

Eine Diplomarbeit an der BHAK Weiz, initiiert vom Verein „Zukunftsinitiative Oststeiermark“, greift genau diese Fragestellung auf. Unter dem Titel „Rad- und Wanderweg Oberes Feistritztal - Maßnahmen zur Stärkung des Tourismus und der Wirtschaft“ wurde die Region intensiv analysiert.

Im Zentrum: eine großangelegte Befragung der Bevölkerung, Unternehmen und Gäste. Das Ergebnis ist eindeutig - die große Mehrheit spricht sich für die Umnutzung der Bahn-

strecke zu einem modernen Freizeitweg aus. Die Region müsse auf das veränderte Freizeitverhalten reagieren, so das Fazit. „Radfahren und Wandern sind zentrale Aktivitäten unserer Zeit. Sie fördern die Gesundheit, beleben ländliche Regionen und schaffen neue wirtschaftliche Impulse“, heißt es in der Arbeit. Die Arbeit betont, wie stillgelegte Bahnstrecken neue Blüte erleben können. Die ehemalige Schmalspurbahn „Parezana“ wurde dort zur „Route der Gesundheit und Freundschaft“, beliebt bei Radlern, Wanderern und Touristen gleichermaßen. Auch in Niederösterreich wurden ähnliche Projekte erfolgreich umgesetzt – mit positiven Effekten auf Wirtschaft, Tourismus und Lebensqualität (Anmerkung: Dauerthema Ybbstalradweg). Auch auf politischer Ebene gibt es Unterstützung. Birkfelds Bürgermeister Oliver Felber betont in einer Stellungnahme die Bedeutung des Projekts: „Für Birkfeld ist es wichtig, dass die B 72 saniert wird und der Lückenschluss des bestehenden Radweges geschafft wird. Es muss Klarheit geben, wie es hier weitergeht. Die Straße ist eine Lebensader für das Obere Feistritztal.“ Und weiter: „Die Feistritzalbahn ist ein emotionales Thema. Der Radweg ist ein wichtiges Thema, nicht nur für den Tourismus, sondern auch für die Bevölkerung. Man muss sich mit der Familie sicher auf einem Radweg bewegen können.“ Hier prallen zwei Welten prallen aufeinander: Daniel Maier entgegnet: „Die Feistritzalbahn lebt - für die Ehrenamtlichen, die unzählige Stunden aufwenden, um die denkmalgeschützte Bahnlinie durchgängig erlebbar zu machen, und für die Bevölkerung, der an Betriebstagen ermöglicht wird, durch die wunderschöne Landschaft der Oststeiermark zu fahren. Die Bahn gehört auf die Schienen - nicht unter den Asphalt. Die Zukunft liegt in

einer aufrechten und durchgängigen Bahn-, Rad- und Straßeninfrastruktur. Alternative Nutzungen - wie Museen oder gastronomische Einrichtungen – sind kein Ersatz.“

Quelle: Mein Bezirk, 13.4.25

## Neuhauser Schmalspurbahn

*JHMD geht zum dritten und letzten Mal in Konkurs, soll aber im Sommer wieder fahren*  
Jan Kysela, der Gläubiger der Schmalspurbahn Jindrichuv Hradec, hat den Sanierungs- und Reorganisationsplan zur Rettung des Unternehmens Jindrichohradecke mistni drahy (JHMD) zurückgezogen, wie aus dem Insolvenzregister hervorgeht. Der Verfasser des Sanierungsplans respektiert die Entscheidung der Mehrheit der Gläubiger, die sich auf der Versammlung am 7. Februar gegen eine Sanierung ausgesprochen hatten.

Damit ist der Weg für den Konkurs im Insolvenzverfahren frei. Ziel bleibt es, die Schmalspurbahn so schnell wie möglich wieder in Betrieb zu nehmen, damit der Betrieb in der Sommersaison beginnen kann.

Die Firma Good Thing, die bereit war, den Sanierungsplan zu finanzieren, hat bestätigt, dass sie auch in der Insolvenz weiterhin an der Wiederherstellung der Schmalspurbahn interessiert ist. Dies wurde auch von der Anwaltskanzlei Zizlavsky bestätigt, die Jan Kysel vertritt. „Obwohl wir davon überzeugt sind, dass eine Reorganisation für alle die bessere Lösung wäre, respektieren wir die Entscheidung der Gläubiger und werden nicht mehr versuchen, eine Lösung in Form einer Reorganisation zu erzwingen. Diese schwierige Situation bedeutet jedoch nicht das Ende der Schmalspurbahn. Sie eröffnet einen anderen Weg, sie zu retten. Die bisher geleistete Arbeit zur Wiederherstellung der Strecke kann weiterhin genutzt werden.“

Die JHMD befindet sich seit Herbst 2022, als sie den Zugverkehr einstellte, in Konkurs. Sie hat Schulden in Höhe von fast 350 Millionen CZK (14 Mio. EUR). Nach einer Gläubigerversammlung Ende Januar 2025 übernahm das Team von Jan Kysela die Leitung des Unternehmens. Im vergangenen Jahr erhielt das Unternehmen die Genehmigung für den Betrieb auf den Strecken Nova Bystrice - Hurky und Jindrichuv Hradec - Kamenice nad Lipou. Im vergangenen Jahr fuhren die Züge auf der Strecke Nova Bystrice - Hurky vom 10. August bis Ende September.

Der Sanierungsplan sah vor, dass die Vermögenswerte von einem privaten Investor, der Firma Good Thing, für 110 Mio. CZK (4,4 Mio. EUR) gekauft werden sollten. Die JHMD würde dann einen Teil der Schulden tilgen und anschließend die für den Betrieb erforderlichen Vermögenswerte und Infrastrukturen an den Städte- und Gemeindebund Uzkolejka übertragen. Dieser würde aus dem Erlös der Maßnahme rund 110 Mio. CZK mit Zinsen zurückzahlen. Der Plan sah auch vor, dass die gesamte Länge der Schmalspurbahn von Jindrichuv Hradec für den touristischen Betrieb wiederhergestellt werden sollte.

Der Hauptgrund für die Rücknahme des Sanierungsplans ist die Ankündigung einiger Gläubiger, dass sie selbst im Falle einer Genehmigung des Plans durch das Gericht Berufung einlegen würden, was das gesamte Verfahren um mindestens weitere sechs Monate verlängern würde. „Bei einer solchen Rechtsunsicherheit wäre es notwendig gewesen, zusätzliche Mittel in Millionenhöhe zu beschaffen, die nicht mehr garantiert werden konnten“, so die Anwaltskanzlei.

Die Verwaltung und Instandhaltung wird seit Februar dieses Jahres von der Gesellschaft Sprava uzkokolejnych drah s.r.o. unter der Lei-

tung von Pavel Sury, dem ehemaligen Generaldirektor der Eisenbahnverwaltung Spravy zeleznic, wahrgenommen. Trotz der Komplikationen bleibt es das Ziel, die Schmalspurbahn so bald wie möglich in Betrieb zu nehmen.

Die Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 760 mm hat zwei Zweige – einer führte von Jindrichuv Hradec über Nova Vcelnice, Kamenice nad Lipou und Cernovice nach Obratan in Vysocina. Die andere beförderte Fahrgäste und Touristen von Jindrichuv Hradec nach Nova Bystrice.

Die Bahnlinie wurde 1906 in Betrieb genommen. Bis 2022 fuhren auf ihr Züge, der letzte am 2. Oktober. Nach einer fast zweijährigen Pause wurden die Züge im vergangenen Sommer wieder in Betrieb genommen und beförderten von August bis Ende September Touristen, allerdings nur auf dem Abschnitt von Nova Bystrice bis zur Haltestelle Hurka, der weniger als sechs Kilometer lang ist.

Quelle: Lok-Report 26.2.25

## Harzer Schmalspurbahnen Änderungen im Sommerfahrplan

Im Sommerfahrplan gibt es sechs Dampfzugpaare und zwei Dieselzugpaare (am Nachmittag) zum Brocken. Neu ist eine tägliche Direktverbindung zwischen Nordhausen und Wernigerode, dafür entfällt die direkte Verbindung von Nordhausen zum Brocken, es gibt jedoch passende Anschlüsse in Drei Annen Hohne. Am Nachmittag gibt es eine neue Direktverbindung von der Eisfelder Talmühle (mit Dampf-Doppelausfahrt!) zum Brocken. Zusätzlich ist ein neues morgendliches Triebwagenpaar zwischen Wernigerode und Schierke in den Fahrplan aufgenommen worden. Die legendäre Wendeschleife in Stiege wird nun wieder zweimal täglich befahren.

### Keine Züge mehr nach Harzgerode

Die rund 2,9 Kilometer lange Strecke von Ale-

xisbad nach Harzgerode ist an gewissen Punkten so abgenutzt und der Sanierungsbedarf so hoch, dass etwas getan werden muss, um einen sicheren Betrieb gewährleisten zu können. Die notwendigen Sofortmaßnahmen sind aber umfangreich, und es ist aufgrund der prekären finanziellen Lage nicht klar, ob die Reparaturen noch in diesem Jahr durchgeführt werden können. Pro Kilometer Gleisbau rechnen die HSB mit Kosten in Höhe von rund 1,5 bis zwei Millionen Euro. Etwa zwei Drittel der Strecke müssten saniert werden.

### Abriss des Bahnhofs Benneckenstein

Das schicke Hauptgebäude des Bahnhofs Benneckenstein wurde leider vom „Echten Hausschwamm“ befallen und ist daher nicht mehr zu retten. Der Abriss ist noch nicht erfolgt, steht aber an.

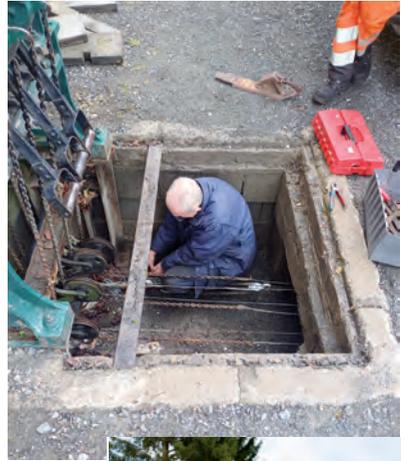
Quelle: Pressemeldungen HSB

## Kurzmeldungen

**Gurktalbahn:** Die seit Jahrzehnten in Treibach-Althofen (zusammen mit der 499.01) hinterstellte 199.02 wurde an eine Privatperson verkauft, dem Vernehmen nach die gleiche Person, die bereits die 699.02 erworben hat und bei der GKB aufarbeiten lässt.

**Citybahn Waidhofen:** Die Eisenbahn-Schauwerkstätte beim Waidhofener Lokalbahn ist im Entstehen. Bahnbegeisterte und Touristen können hier bald in die Geschichte der Ybbstalbahn eintauchen und den Eisenbahnfreunden vom Club 598 beim Restaurieren über die Schulter schauen. Die Arbeiten schreiten zügig voran: nur wenige Monate nach dem Spatenstich im Oktober des Vorjahres stand im März bereits das Hauptgebäude. allerdings gibt es keinen Gleisanschluss.

**Stainzer Lokalbahn:** Markus Mandl wird heuer in Pension gehen und sich zumindest teilweise als „Oberlokführer“ in Stainz etwas zurück nehmen.



Eindrücke von den  
Arbeitswochen

Fotos: David Kremser



AT Steiermärkische  
**SPARKASSE**

ZAHLUNGSANWEISUNG

EmpfängerIn Name/Firma <b>CLUB 760 - Verein der Freunde der Murtalbahn</b>			
IBAN EmpfängerIn <b>AT11 2081 5166 0000 5892</b>			
BIC (SWIFT-Code) der Empfängerbank <b>STSPAT2GXXX</b>	Kann bei Zahlungen innerhalb EU/EWR entfallen	<b>EUR</b>	Betrag Cent
Nur zum maschinellen Bedrucken der Zahlungsreferenz. Profibiller			
Verwendungszweck wird bei ausgefüllter Zahlungsreferenz nicht an EmpfängerIn weitergeleitet			
<b>Mitgliedsnummer</b> <b>Mitgliedsbeitrag 2025 € 60,00</b>			
<b>für Anschlussmitglieder, Nichtverdiener und Pensionisten € 30,00</b>			
<b>Freiwilliger Beitrag für Kohlenbeschaffung € .....</b>			
IBAN KontoinhaberIn/AuftraggeberIn			
KontoinhaberIn/AuftraggeberIn Name/Firma			

006

Unterschrift Zeichnungsberechtigter

Betrag **30,00**





**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>  <p><i>Sand und mehr!</i></p> <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](http://www.taurachbahn.eu) und auf 

## IMPRESSUM

„Information Club 760“, 252 G 81 U, 54. 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: CLUB 760, Verein der Freunde der Murtalbahn, A-8850 Murau, Schillerplatz 4-6

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

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