



# KRUMPE TRIFFT GRESTNERBAHN

Ein Buch von der Schmalspurbahn Ober Grafendorf-Mank-Gresten



BEITRAG ZUR STADTKUNDE MANK - BAND 6

## Inhalt:

### Einleitung

Vorbemerkung des Autorenteam	6
Danksagungen	7
Einleitung	8
Erläuterungen zum Buch	8
Ein Blick zurück	9
Reise in die Vergangenheit: 1898 bis 2020	9
Kaufkraft	15
Wie kam die Krumpe zu ihren Namen	15

### Geschichte

Geographie und Netze	17
Geographische Lage	18
Ursprüngliche Planungsüberlegungen	19
Zeitzeugen	24
Zeitzeugen Eisenbahnfreunde	37
Triebfahrzeugführer in Ober Grafendorf im Jahr 1982	47

### Leben an mit und von der Schmalspurbahn

Zahlen, Daten, Fakten	62
Betriebsführung planen	66
Die Möglichkeiten der Betriebsführung	67
Berufsbilder	70
Tägliche Betriebsführung	70
Welche Züge sind gefahren?	76
Planung einer teilweisen Wiederinbetriebnahme	82
Eine Fahrt von Mank nach Wieselburg a.d.E. und zurück	84
Rückfahrt von Wieselburg a.d.E. nach Mank	104
Rollwagenbetrieb	125
Umbau Rollbock auf Rollwagen	125
Planbetrieb Wieselburg a.d.E. - Gresten bis 1998	144
Die Fa. Welser errichtet in Gresten einen neuen Betrieb	146
Routinierter Tagesablauf am 13.3.1986	150
Typische Güterzüge dieser Jahre	157
Berufsbilder	158
Lokführer	158

Zugbegleiter	163
Bahnhofsmitarbeiter	165
Güterzugmitarbeiter	167
Reinigungsmitarbeiter	170
Post -pünktlich, rasch, zuverlässig	171
Gleismitarbeiter (Oberbau)	173
Andere Tätigkeiten	176
Hilfszugeinsatz	177
Besonderheiten	178
Schön war's mit der Bahn zu fahren	179
Specials Foto Dokumentation	186
a) Rübenverkehr	188
b) Bergstrecke	195
Betrieb 1905 bis 1927	207
Ruprechtshofen - Gresten	213
Pressespiegel zur Eröffnung	218
Gedenkbuch Männer-Gesang-Verein Steinerkirchen	222
Betrieb ab 1927	233
Wiederaufbau ab 1945	241
Betrieb ab 1960	264
Betrieb ab 1981	282
Betrieb ab 1991	329
Anschlussbahn der Fa. Welser bis zum Umbau auf Normalspur	379
Die Geschichte der Fa. Welser	379

### Nach der Schmalspurbahn

Was ist aus der Krumpe geworden?	399
Systemskizze Strecke	400
Systemskizzen der Betriebsstellen	400
Nachnutzungen	461
Varianten der Nachnutzungen	461
Konkrete Radwegnutzung	467
Was tut sich so in anderen Bereichen	468
Die Zukunft hat längst begonnen	469

### Erläuterungen, Glossar, Begriffe

Rahmenbedingungen in Kurzfassung	472
Anhänge	476
Glossar	479

Fachtechnische Begriffe	479
Quellenverzeichnis	481
Abkürzungen	484
Weitere interessante Publikationen zum Thema	486
Vorstellung des Autorenteam	488
Danksagungen für die Menschen, die sich für die Bahn besonders einsetzen	489
Sponsoren	491



## **Geographie und Netze von Ing. Reinhard Sieber**

Zwei Hauptthemen werden sich wie ein roter Faden durch die Texte ziehen. Das sind die Bereiche:

- Netze (Vernetzungen, Netzplanung, Erschließung durch Verkehrswege) und
- Schnittstellen (Verbindung der Netze, unterschiedliche Systeme, Verladetechniken).

Natürlich mit Schwerpunkt auf die Eisenbahnstrecke Ober Grafendorf – Mank - Gresten bezogen. Es ist unschwer festzustellen, dass sich alle Themenstellungen im Planungsbereich im gleichen Ausmaß wiederfinden, egal ob es sich um eine Hochleistungsstrecke oder um eine Nebenbahn handelt.

Na ja, zumindest fast alle. Denn das Eisenbahngesetz bzw. die Verordnungen sehen Erleichterungen für Nebenbahnen vor, um eben dafür zu sorgen, den ländlichen Raum kostengünstiger mit der Schiene erschließen zu können. Und gerade darin bestehen die Herausforderungen. Betrachten wir einmal die grundsätzlichen Überlegungen bei der Verkehrswegeplanung. Machen sie ein Gedankenspiel: Stellen sie sich vor, es gäbe in Österreich keine einzige Eisenbahnstrecke oder Straße!

Welche Eisenbahnen, welche Straßen würden wir heute (!) neu bauen und vor allem, mit welcher Technik und in welcher Ausführung?

Würden wir tatsächlich z.B.: die Mariazellerbahn als Schmalspurstrecke mit einem einzigartigen Stromsystem (Einphasenwechselstrom mit 6500 Volt bei 25 Hertz) nochmals so bauen? Nicht vergessen: Bei diesem Szenario eines Planungsansatzes gibt es natürlich auch keine gut ausgebaute Landesstraße über den Annaberg und Josefsberg. Klar, wenn schon, dann müssen diese Überlegungen für alle Systeme gelten. Dieses Gedankenspiel ist so natürlich nicht möglich. Denn viele Siedlungsstrukturen sind erst durch den damaligen Verkehrswegebau gewachsen und umgekehrt bedurfte es Verkehrswege um die wirtschaftlichen Weiterentwicklungen zu gewährleisten. Denn am Beginn des Eisenbahnbaus stand meist immer der Warenaustausch (Güterverkehr) bzw. auch stark militärisch-strategische Überlegungen, Personenverkehre kamen später hinzu.

In der Managementlehre nennt man diese Vorgangsweise: „Brainstorming“. Also sich von allen alten Strukturen freimachen. Eines der schwierigsten Unterfangen in der Planungsphase. Denn am Beginn dieser Phase gibt es eine noch größere Herausforderung zu meistern: Die

## **Zeitzeuge Hans Zöchling**

Im Sommer 2021 waren die Medien voll mit Berichten über die Krimmlerbahn. Nach einem Unwetter war die Bergung des Triebwagens schwierig und spektakulär.

Nahe Gresten ereignete sich ein ähnlicher Unfall, der in den Medien wesentlich weniger Aufsehen erregte. Da Samstag war, befanden sich im „Schüler – und Arbeiterzug“ nach dem Start in Gresten noch keine Fahrgäste.

Am Samstag, dem 1. August 1987 entgleisten Lok 2095.006-9 und 2 vierachsige Personenwagen bei einer Langsamfahrstelle bei Hörhag nahe Gresten. Dabei stürzte die Lok verkehrt in die Kleine Erlauf, die Personenwagen lagen obendrauf.



*Foto: Zöchling*

Beispiele Triebfahrzeuge:

Triebfahrzeug 399.06 bekannt als Mh6. Dampflokomotiven benötigen immer einen Lokomotivführer und einen Heizer. Aber zur Gründerzeit und auch noch ein wenig später stand real nichts anderes zur Verfügung.



*Datum: 19.06.2022 Foto: Ing. Sieber*

Triebfahrzeug Reihe 2095 ist eine Lokomotive für Güter – und Personenzüge.



*Datum: 11.08.2013 Foto: Ing. Sieber*

Reihe 2091 war als Gepäcktriebwagen konzipiert, wurde aber nie als solches genutzt, sondern nur als Lokomotive. Daher die Bezeichnung 2091. Als Gepäcktriebwagen hätte er die Bezeichnung 4091 haben müssen.



*Datum: 07.05.2022 Foto: Ing. Sieber*



*Da die Arbeiten im Bf. Wieselburg a.d.E. länger als geplant gedauert haben, kehrt Vorspannlok 2095.11 von Steinakirchen nach Wieselburg a.d.E. zurück, um den Planzug 6866 nach St.Pölten zu übernehmen. Das sollte sich bald „rächen“. Foto: Eigenthaler*



*Nach Wang wurden die durch Nebel und Laub verschmutzten Schienen zum Verhängnis. Bei der nächsten Steigung war Schluss, der Zug war unter diesen Bedingungen zu schwer. Die Garnitur wurde in den Bahnhof zurückgeschoben und der Zug um einen Wagen „verkürzt“. Foto: Eigenthaler*

*1.10.86: 71612  
mit 2095.06 kurz  
vor Steinakirchen  
am Forst.  
Foto: Eigenthaler*



*Der neue OBW X  
627 951 im  
Einsatz in  
Steinakirchen am  
Forst am  
10.12.1986  
Foto: Eigenthaler*



Der ständig wachsende Güterverkehr führt zur Überlegung, den ohnehin schon spärlichen Personenverkehr von der Schiene auf die Straße zu verbannen. Bis zum Schluss ist täglich (außer Sonn- u. Feiertagen) weiterhin die betagte Reihe 2091 dafür im Einsatz

wurde, nun doch von der jungen Republik zu einem glücklichen Ende geführt worden ist.“<sup>12</sup>

Das Neue Wiener Tagblatt berichtet unter anderem: „In Ruprechtshofen, der ersten Station, fand der erste Empfang statt. ... Landeshauptmann Dr. Buresch hielt nunmehr an den Bundespräsidenten eine Ansprache, in der er insbesondere hervorhob, daß das neue Oesterreich seinen Wiederaufbau in energischer Weise fortsetze. Dank der Zusammenarbeit von Bund, Land und Gemeinden sei hier ein Werk geschaffen worden, das allen zum Nutzen gereichen werde. Die Bahn gehe durch ein Gebiet, das echt österreichisch ist, und es sei zu hoffen, daß die neue Verbindung allen Nutzen und Segen bringen werde.“<sup>13</sup>

## Das Gedenk-Buch des Männer-Gesang-Vereines Steinerkirchen[sic!] (Mag. Erwin Eigenthaler)

Dieses Gedenkbuch befindet sich im Archiv des heutigen Blasmusikvereines Steinakirchen am Forst und zeigt eine wunderbare Palette an Kommentaren zu lokalhistorischen Ereignissen aus der Zeit von 1893 bis 1959. Der erste Eintrag erzählt vom Besuch des Wiedener Männerchores, der am 6. August 1893 eine Sängerfahrt nach Steinakirchen am Forst unternahm.

Ein mehrere Seiten umfassender Bericht mit Fotos ist der Eröffnung der Lokalbahn Ruprechtshofen-Gresten gewidmet. Der Chronist beschreibt die Schwierigkeiten, die dieser Bahnbau bereits vor dem Ersten Weltkrieg zu überwinden hatte, die neuerlichen Anstrengungen ab 1925 und zitiert dann die eigentliche Eröffnung aus dem Zeitungsbericht des Erlauftal-Boten. Der Bericht beginnt mit einem Gedicht, der Rest des Textes wird hier wiedergegeben:



Bild aus MGV Chronik

<sup>12</sup> Aus „Kleine Volks-Zeitung Nr. 178, 30. Juni 1927, Seite 7.“

<sup>13</sup> Aus „Neues Wiener Tagblatt. Nr. 178, 30. Juni 1927, Seite 6.“

*Unterstützung des Baues der Bahn, die, so sehnsüchtig erwartet, nach vielen Widerwärtigkeiten nun heute zur Eröffnung gelangt. Ein weißgekleidetes Mädchen begrüßte den Bundespräsidenten mit einem sinnigen Gedicht.*

*Bundespräsident Dr. Hainisch dankte in herzlicher Weise für den gebotenen Empfang und gab die Versicherung, gerne dem Wunsche, zur Eröffnungsfahrt der Lokalbahn zu kommen, gefolgt zu sein.*

*Bezirkshauptmann L.R.R. Dr. Obentraut nahm nun die Vorstellung der Bürgermeister, Persönlichkeiten und Gemeindevertreter, darunter Vizebürgermeister Gärber, Gemeinderat Müller, Pfarrer Reitbauer, Regierungsrat Beck, Oberforstrat Bernfuß und andere vor.*

*Nach kaum 10<sup>6</sup> langem Aufenthalt wurde die Fahrt nach Steinakirchen a. Forst fortgesetzt. Auf dem Wege dahin prangte auf einer Scheuer in Bodensdorf in großen Buchstaben die Aufschrift „Wir sind nicht zufrieden!“, den Willen der Bewohnerschaft bekundend, daß Bodensdorf keine Haltestelle erhielt.*

*Durch reich gesegnete Fluren zieht sich die Bahn am Schlosse Wolfpassing vorbei in den festlich geschmückten Ort Steinakirchen, auf dessen Bahnhofe ebenfalls eine Menge Leute aus der ganzen Pfarrgemeinde, darunter die Feuerwehr, der Kriegerverein, der*



29.6.1927 Eröffnungszug in Steinakirchen Foto: MGVST



29.6.1927 Eröffnungszug in Steinakirchen Foto: MGVST