



MIT DER KRUMPE NACH MANK

Ein Buch von und über die Krumpe



BEITRÄGE ZUR STADTKUNDE MANK - BAND 3

INHALT

17 Krumpe verändert!

- 20 Zeitzeugen
- 20 Kindheit an der Bahnlinie
- 23 Lehrerausflug
- 25 Junglehrer – Anreise nach Mank
- 27 Notbremse wegen der Zähne
- 28 Die Krumpe als Filmstar
- 30 Arbeiten, Wohnen und Pendeln vom Bahnhof Bischofstetten
- 33 Zwei Triebfahrzeugführer aus Bischofstetten
- 40 Erinnerungen an meine Eisenbahnzeit auf der Schmalspurbahn
- 46 Unvergessliche Zugfahrt im Winter
- 48 Tüüüüüüü Tüüüüü – eingestellt
- 51 Zwei Züge
- 52 Der Onkel vom Mars
- 53 Flitterwochen-Luxusreise auf der Krumpe 1965
- 54 Eisenbahnunfall vom 22. Juni 1908
- 55 Eine Zugfahrt von Wien nach Gresten 1944
- 56 In die Hauptschule nach Mank 1955 bis 1959
- 57 In die HTL nach St. Pölten 1960
- 58 Mit der Schmalspurbahn zur Arbeit
- 60 Persönliche Erinnerungen an die „Krumpe“
- 65 Erinnerungen an die Nachkriegszeit
- 66 Die letzte Fahrt unserer Bahn bis St. Leonhard-Ruprechtshofen

67 Die Wirkung der Eisenbahn

- 69 Die Eisenbahn hat die Welt verändert
- 70 Land- und Forstwirtschaft und Bergbau
- 71 Industrie
- 71 Handel und Fremdenverkehr
- 71 Besiedlungsstruktur

72	Gesellschaft und die kulturelle Entwicklung
73	Das Entstehen der Lokalbahnen
79	Die Mankerbahn
80	Erwartung, Planung und Projekte
85	Konkretisierung
89	Bau und Streckenverlauf
92	Auswirkung des Baues
93	Planung Ruprechtshofen
94	Wirkung der Mankerbahn
94	Veränderung in der Siedlungsstruktur
99	Neue Arbeitsplätze
100	Pendeln
102	Veränderung der Gesellschaft
103	Modernisierungen
105	Veränderung der Wirtschaft
107	Wirkung auf die Landwirtschaft
112	Die Wirkung auf die Holzwirtschaft
114	Die Wirkung auf den Bergbau
115	Die Wirkung auf die Industrie
118	Der Güterverkehr
120	Die Wirkung auf den Fremdenverkehr
128	Betrieb
130	Der Betrieb bis zur Elektrifizierung der Mariazellerbahn
135	Der Betrieb nach dem Ersten Weltkrieg
138	Der Zweite Weltkrieg und seine Folgen
139	Die Mariazellerbahn nach dem Zweiten Weltkrieg

155 Geschichte

157	Anfänge der Eisenbahn in Österreich
158	Zeitreihe
161	Krumpe-Geschichte
161	St. Pöltner Zeitung 07.07.1898
163	Bahnhöfe der Krumpe
167	Krumpe-Betrieb im Rückblick
169	Rollbock- und Rollwagenbetrieb
171	Postverkehr
173	Stückgut
175	Rübenverkehr

179 Krumpe Rettungsversuch

- 181 Einleitung Krumpe
- 183 Die Strecke
- 185 Zahlen, Daten, Fakten
- 190 Entwicklung
- 193 Rahmenbedingungen und Voraussetzungen
- 193 Eisenbahngesetz EisbG 1957 i.d.g.F.
- 194 Nebenbahndebatte
- 195 Zugleitbetriebe
- 196 Regionalbahnkonzept der ÖBB
- 199 Grundsatzvereinbarung BMVIT/Land NÖ/ÖBB
- 201 Sonstige Entscheidungsaspekte
- 207 Verein „Interessensgemeinschaft Krumpe“ (IGK 154)
- 208 Gutachten
- 209 Organigramm
- 212 Anschlussbahn als Lösung
- 213 Betriebsstellen
- 218 Betriebsprogramm
- 221 Diversifikationen
- 222 Einnahmen
- 222 Aufwand Infrastruktur
- 222 Aufwand Fahrten
- 223 Übersicht, Finanzierung
- 224 Chancen/Vorteile
- 225 Aktivitätenkonzept
- 230 Automatisiertes Fahren
- 231 Timetable
- 233 Museums- und Touristikbahnen
- 233 Über den Tellerrand hinausgeblickt!
- 235 Die europäische Dimension
- 236 Aktueller Stand Krumpe und Conclusio
- 236 Nachfolgeprojekt
- 239 Conclusio

241 Unsere Bahn auf Bildern

- 243 Reise mit der Bahn von Mank nach St. Pölten und zurück
- 269 Der Alltag in der Jahreslinie, rund um die Bahn
- 329 (Wieder-) Auferstehung als OAB am 27. Juli 2019

330	Alltagsbilder auf der Modellbahn
331	Betrieb
331	Züge managen
334	Verschieben
336	Kuppeln
338	Verladen – Beladen – Entladen
338	Zugchefs
342	EK-Sicherung
343	Arbeiten neben und auf der Bahn
345	Reisende und Bahn
349	Maschinen
351	Infrastruktur
359	Jahreszeiten
359	Frühling
372	Sommer
375	Herbst
382	Winter
407	Züge
407	Holztransporte
411	Rübentransporte
412	Sonstige Transporte
415	Sonderzüge
432	Christkindlzüge
433	Arbeit
433	Arbeitsprozesse
447	Unfälle

453 Anhang



Früh übt sich, wer ein Eisenbahn-Fan werden will: Erwin Eigenthaler begleitet seinen Papa Leopold auf Foto-Tour (1984)

es sehr häufig durch unaufmerksame Straßenbenützer zu Unfällen. Franz musste 21 und ich 11 Unfälle miterleben. Zum Glück gingen die meisten davon ohne schwerere Verletzungen der Unfallopfer aus.

In unserer langjährigen Tätigkeit erlebten wir auch immer wieder heitere Episoden, wie die folgenden Erlebnisse mit Eisenbahnfotografen beweisen.

Franz führte einen Güterzug Richtung Ober-Grafendorf. Nach Bischofstetten sah er in der Ferne einen Fotografen vor dem Bahnübergang mit dem Auto halten. Er baute sein Stativ auf und begann zu fotografieren. Als er bemerkte, dass sich das Auto Richtung Eisenbahnkreuzung (EK) in Bewegung setzte, versuchte er es händisch zurück zu schieben, was jedoch misslang. Franz hielt den Zug vor der EK an und gemeinsam mit der Zugmannschaft befreiten sie den Mann aus der misslichen Lage.

Ich fuhr mit meinem Personenzug (2091 und zwei Waggon) von Wieselburg nach Ruprechtshofen. Als ich mich der EK vor Grabenegg näherte, bemerkte ich einen Autofahrer, welcher vor der EK hielt, raussprang und zu fotografieren begann. Hinter ihm begann sich sein Volvo langsam Richtung EK zu bewegen, ich bremste meinen Zug kontinuierlich ab, um ein sicheres Halten vor der EK zu ermöglichen. Der Fotograf winkte mir erfreut zu in der Annahme, ich würde wegen besserer Aufnahmen meine Fahrgeschwindigkeit verringern. Erst als ich ihm durch Handzeichen verständlich machte, er möge sich umdrehen, sah er, dass sein Auto mitten auf der EK geparkt war. Mit entsetztem Gesicht und schnellen Schrittes begab er sich zum Auto und bedanke sich für meinen Halt vor der EK.

Franz war auch für seine Lebensmitteltransporte „aus der Region“ bekannt: Schafkäse und Geselchtes aus Randegg und Perwarth. Wenn er in Mank mit dem Güterzug hielt, huschte er auch immer schnell durch eine Türe im Zaun in die Molkerei, um seine geliebte Buttermilch zu kaufen.

Als wir 1987 erfuhren, dass das leerstehende und desolate Bahnhofsgebäude in Bischofstetten abgerissen werden sollte, traten wir beide als Geschäftsführende Gemeinderäte dagegen auf und erreichten bei der Gemeinderatsitzung am 30. Juni 1987 einen einstimmigen GR-Beschluss für die Erhaltung des geschichtlich wertvollen Gebäudes.

Ohne finanzielle Unterstützung der Gemeinde wurde das von den ÖBB bis auf Widerruf gemietete Gebäude ab 1989 unter Mithilfe vieler freiwilliger



Bf Bischofstetten 1987

bahn einen enormen Bevölkerungszuwachs, besonders Eisenbahnknotenpunkte entwickelten eine große Anziehungskraft.

Auch die Eisenbahnersiedlungen trugen das ihre zum Bevölkerungswachstum von Orten bei. Durch den Bahnhof erhielten Städte einen neuen Kernpunkt für Stadtentwicklungsprozesse. Die Anlage neuer Straßen, neuer Siedlungsgebiete und Betriebsansiedelungen waren die Folge.

Gesellschaft und die kulturelle Entwicklung⁴

Die Eisenbahn machte Fortschritte in Organisation und Bildung möglich. Kongresse, Tagungen, Versammlungen, über den regionalen Rahmen hinausgehend, konnten besucht werden. Für einen großen Teil der Bevölkerung bestand die Möglichkeit, Reisen auch zu Bildungszwecken, wie den Besuch von Kunst- und Kulturstätten, zu unternehmen. Das in der Fremde als besser betrachtete wurde übernommen und nachgeahmt. Die Anhänglichkeit an die Heimat ging verloren, der Ausgleich zwischen Stadt und Land bzw. zwischen den Ländern wurde verstärkt: Bräuche und Sitten kamen zum Teil abhanden, das städtische Leben wurde nachgeahmt, z.B. speziell in der Mode. Diesen Entwicklungen wurden aber auch Maßnahmen, wie die Gründung von Heimatschutzvereinen, entgegengestellt, die dem Ansturm des Neuen entgegentraten und dem Fremdenverkehr eine politische Komponente hinzufügten.

Wiesen vor der Eisenbahn alle möglichen Landesteile ihre eigene lokale Zeit auf, so erforderte der geregelte Eisenbahnverkehr die Einführung einer einheitlichen Zeit. Eine solche wurde zunächst nur jeweils von den verschiedenen Eisenbahngesellschaften eingeführt, erst später wurde sie landesweit angeglichen. Diese einheitliche Zeit blieb trotzdem vorerst noch „Fahrplanzeit“, d.h. nur für den Eisenbahnbetrieb ausschlaggebend, erst in den 1880er und 1890er Jahren wird die Zonenzeit, die sich an der Greenwich-Zeit orientiert, in immer mehr Ländern Europas und letztendlich der Welt eingeführt.⁵

Zum einen wurde eine Demokratisierung der Gesellschaft erhofft, zum anderen gab die Erfindung der Eisenbahn dem Staat aber auch die Mittel, Macht- und Gewaltmittel wie Polizei und Militär noch effizienter einzusetzen. Sie spielte eine zentrale Rolle in beiden Weltkriegen (Transporte an die Front), und auch bei der Judendeportation und Judenvernichtung.

⁴ Vgl. dazu WEICHS-GLON Dr. Reichsfreiherr zu, Einwirkung der Eisenbahnen auf Volksleben und culturelle Entwicklung. In: STRACH Hermann (Red.), Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie,

Wien-Teschen-Leipzig 1898. Band II. S. 85-94

⁵ Vgl. SCHIVELBUSCH Wolfgang, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München-Wien-Frankfurt am Main, 1977. S. 43-44.

Krumpe Geschichte

AM 7. JULI 1898 SCHRIEB DIE ST. PÖLTNER ZEITUNG FOLGENDES:

Der 2. Juli des Jahres 1898 war für die Bevölkerung des Pielachtales von großer Bedeutung. An diesem Tage wurde das bisher so idyllische ruhige Tal durch die Eröffnung einer nach ihm benannten Bahn dem großen Verkehr näher gerückt. Wir haben schon in unserer letzten Nummer die Naturschönheiten des Pielachtales hervorgehoben und einsame Orte, die von der Bahn berührt und durchzogen werden, beschrieben. Wir können uns daher heute begnügen, mit Zuhilfenahme der Mitteilungen des nö. Eisenbahnamtes über die Beschaffenheit der Eisenbahnstrecke die Eröffnungsfeierlichkeit zu schildern. Der Sonderzug mit einer reich bekränzten und beflaggten Lokomotive stand am 2. Juli nach 09:00 Uhr vormittags auf dem Vorplatz des Hauptbahnhofes in St. Pölten zur Abfahrt bereit.

Die geladenen Teilnehmer aus St. Pölten und Umgebung versammelten sich auf dem Hauptperron und begrüßten die mit den beiden Wiener Schnellzügen eingelangten Honoratioren, worauf die aus ungefähr 150 Personen bestehende Gesellschaft in den neun Waggon des Sonderzuges Platz nahm. An der Fahrt beteiligten sich die Exzellenzen der Herr Eisenbahnminister von Wittek, Statthalter Graf Kielmannsegg, Landmarschall Baron Gudenus, Bürgermeister Doktor Lueger, die Landesausschüsse Dr. Scheicher, Steiner, und Professor Richter, die Abgeordneten Bauchiger, Wohlmeyer, Jar, Schneider, Lechner, Sturm, Weiskirchner, Kern, Bärtl, Thoma, Schlesinger, Schreiber, Baumann, Müller, Loquai, Elz, Gregorig, und Prälat Schmols, Bürgermeister Ertl, Generalinspektor Gerstl, Staatsbahndirektor-Stellvertreter Bascher, die Oberinspektoren Wagner, Kebliger und Altenburger, Inspektor Czastka, Verkehrskontrollor Reichhart, Bahnamts-Vorsteher Neumann, Postrat Pawlicky, Vertreter der Presse und andere. Unter den Klängen der Stadtkapelle und den Tücherschwenken des Publikums setzt sich der Zug in Bewegung, nahm anscheinend nicht besonders schwer die bekannte erste große Steigung und fuhr der mit allen Anlagen für die



Eröffnung der Pielachthalbahn. Die Pielachthalbahn ist eine der schönsten Eisenbahnstrecken in Österreich. Sie führt durch das idyllische Pielachthal, das von hohen Bergen umgeben ist. Die Strecke ist mit allen Anlagen für den großen Verkehr ausgestattet. Die Eröffnung am 2. Juli 1898 war ein großes Ereignis, an dem viele Honoratioren und Vertreter der Presse teilnahmen. Die Lokomotive war reich bekränzt und beflaggt. Die Fahrt wurde von den Klängen der Stadtkapelle und den Tücherschwenken des Publikums begleitet.

Automatisiertes Fahren

Dieses Thema ist in mehrfacher Hinsicht erwähnenswert.

Zum einen wurden vom Land Niederösterreich schon um das Jahr 2005 ÖBB-Strecken gesucht, auf denen man ein schon damals thematisiertes „automatisiertes Fahren“ von Zügen testen könne.

Zum anderen sind wir heute in einer Diskussion und realen Entwicklung, die ein automatisiertes Fahren im Straßen- und Luftverkehr möglich machen wird. Der Meinungsbildungsprozess wird zwar noch andauern, zu viele Sicherheitsfragen sind noch offen, aber es wird kommen. Automatisiertes Einparken bei Pkw ist schon möglich.

Durch die Zwangsspurführung von Eisenbahnfahrzeugen hat der Schienenverkehr zusätzliche Vorteile gegenüber allen anderen Verkehrsarten (Straße, Luft). Die Sicherheit ist durch die Spurführung der Fahrzeuge wesentlich höher.

Wir haben uns daran erinnert und sahen hier eine Chance, der Nachnutzung der Eisenbahnstrecke nach Mank zusätzlich eine Aufgabe zuzuordnen. An betriebsfreien Tagen hätten Testfahrten von interessierten Entwicklungsfirmen stattfinden können.

Konkret wurden mit der Universität Salzburg Sondierungsgespräche geführt, da diese ein entsprechendes Forschungsprojekt betreuten.

Das Ziel war, grob gesprochen, führerlose Fahrkabinen (Taxi, 12 Plätze) zur Verfügung zu stellen, die über eine APP geordert werden können und man kann seinen Fahrtwunsch deponieren. Ein hinterlegtes Dispositionsprogramm gibt dann Antwort, wann sie ihrem Wunsch entsprochen werden kann. Es gibt also keinen fixen Fahrplan, sondern eine Art „Anrufsammeltaxi“, nur eben auf der Schiene. Die Streckenlänge nach Mank war ideal (und vor allem überschaubar) derartiges zu testen.

Es sollte nicht sein.

Conclusio

Ich darf zum Schluss einen Professor der renommierten Eidgenössischen Technischen Hochschule-ETH Zürich zitieren, der da anlässlich der Projektbegleitung eines österreichischen Eisenbahnprojektes sagte (Zitat):

„Die zunehmende Berücksichtigung von Partikularinteressen führt letztendlich dazu, dass eine Variante herauskommt, die keiner will.“

Und dies trifft besonders bei Projekten zu, die eine Netzwirkung brauchen. Hier sollen nicht Einzelinteressen entscheiden, sondern eine überregionale Stelle. So gesehen ist jetzt der Radweg ein Stückwerk und die Eisenbahn auch.

Noch ein treffendes Zitat ist mir in diesem Zusammenhang in Erinnerung:

„Alles im Leben ist eine Interessensabwägung.“

Es bleibt natürlich offen, ob zu einem anderen Zeitpunkt, mit anderen handelnden Personen, egal an welcher Stelle, das Projekt mehr Erfolg gehabt hätte.

Aber das ist eine andere Geschichte.



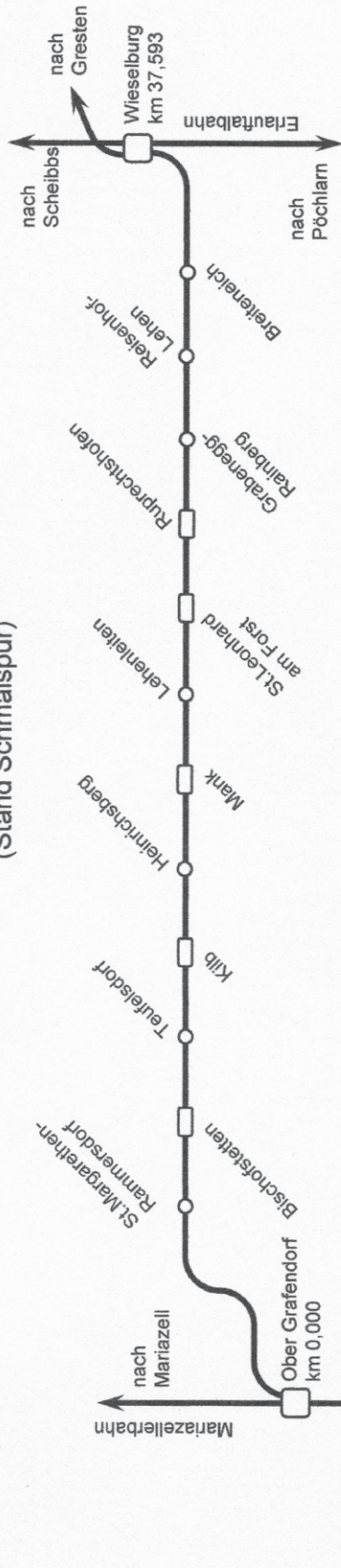
Streckenende



Radweg in Bischofstetten

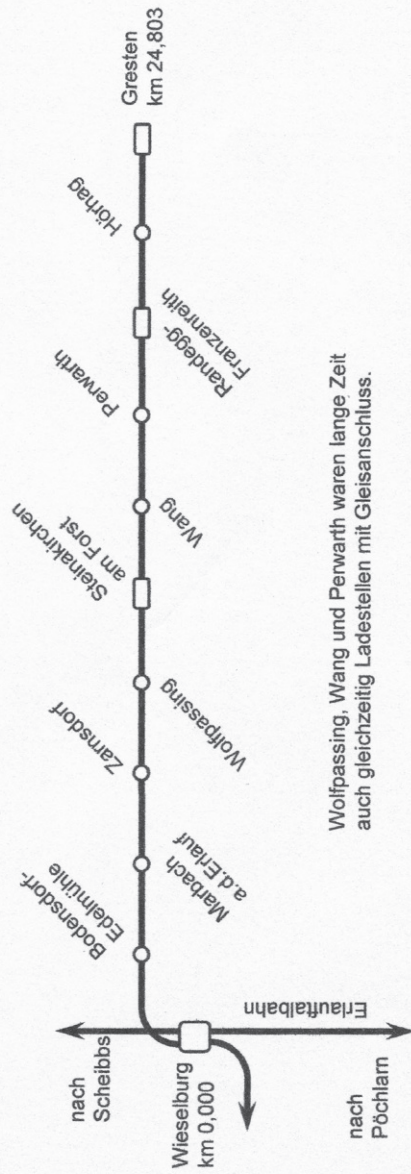
Das Bild zeigt die aktuelle Situation im Bereich der Gemeinde Bischofstetten. Zu sehen ist rechts die Landesstraße B29, in der Mitte der bestehende Radweg und links die rückgebaute Krumpe. Die Krumpe als zweiter paralleler Radweg wird wenig sinnvoll sein, also warum hat die Eisenbahn nicht bleiben können?

Schematische Gesamtübersicht Ober Grafendorf – Wieselburg – Gresten (Stand Schmalspur)



Grabenegg-Rainberg war lange Zeit auch eine Ladestelle mit Gleisanschluss. Bischofstetten und St. Leonhard wurden später zu Halte- und Ladestellen umfunktioniert.

- Bahnhof
- Haltestelle bzw. Halte- und Ladestelle



Wolfpassing, Wang und Perwarth waren lange Zeit auch gleichzeitig Ladestellen mit Gleisanschluss.



MIT DER KRUMPE
NACH MANK

ISBN 978-3-200-06867-4