

Geschichte und Einleitung

Zur Geschichte

Bereits 1876, als mit dem Bau der Normalspurstrecke von Leobersdorf nach St. Pölten begonnen wurde, gab es Planungen auch den Wallfahrtsort Mariazell an den Eisenbahnverkehr anzuschließen. Die hohen Baukosten einer Normalspurstrecke konnten nicht finanziert werden. Die Eröffnung der ersten Schmalspurbahn in Österreich, die Steyrtalbahn, zeigte die Möglichkeit einer kostengünstigeren Verbindung nach Mariazell auf. Das Land Niederösterreich hat im Herbst 1894 mit dem Niederösterreichischen Landeseisenbahngesetz die Möglichkeit geschaffen den Bau und die Finanzierung von Lokalbahnen zu unterstützen. 1895 wurde im Niederösterreichischen Landtag das Gesetz zum Bau der Pielachtalbahn beschlossen.

Die Konzession für die Schmalspurbahn St. Pölten – Kirchberg an der Pielach und Abzweigung nach Mank, eventuell bis St. Leonhard am Forst wurde am 11. Juli 1896 erteilt und noch im gleichen Jahr begannen die Bauarbeiten. Am 4. Juli 1898 wurde der planmäßige Verkehr auf der Strecke nach Kirchberg an der Pielach aufgenommen und am 27. Juli 1898 wurde die Strecke nach Mank in Betrieb genommen. 1898 wurde die



Die 2095.006 hat mit dem Zug 6853 den ersten Steigungsabschnitt nach Verlassen des Bahnhofs Ober Graufendorf fast geschafft. Viel Schnee liegt am 30. Jänner 1987, den der Wind zu imposanten Schneewächten aufgetürmt hat. Foto: Roman Biedermann



Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden auf der „Krumpe“ Diesellokomotiven der Reihe 2041/s, ab 1953 unter der Bezeichnung 2091, für die leichten Personenzüge eingesetzt. Für die Güterzüge wurde die Reihe Mh verwendet. Ab 1953 waren die 399.02, 399.04, 399.05 und 399.06 in St. Pölten stationiert. Am 11. Oktober 1953 hat Harald Navé die 399.05 in Ober Grafendorf fotografiert. Foto: Harald Navé



Am 11. Oktober 1953 ist die 399.06 im Bahnhofsbereich von Ober Grafendorf zu einer bereitgestellten Garnitur unterwegs, um diese zu übernehmen. Im Hintergrund ist die Transformatorstation am Südenende des Bahnhofs zu erkennen. Foto: Harald Navé



Die 2095.013 ist zur Hälfte im Heizhaus eingefahren, dahinter steht eine 2091. Die Tore sind an diesem 10. April 1992 noch nicht modernisiert. Foto: Harald Dörner



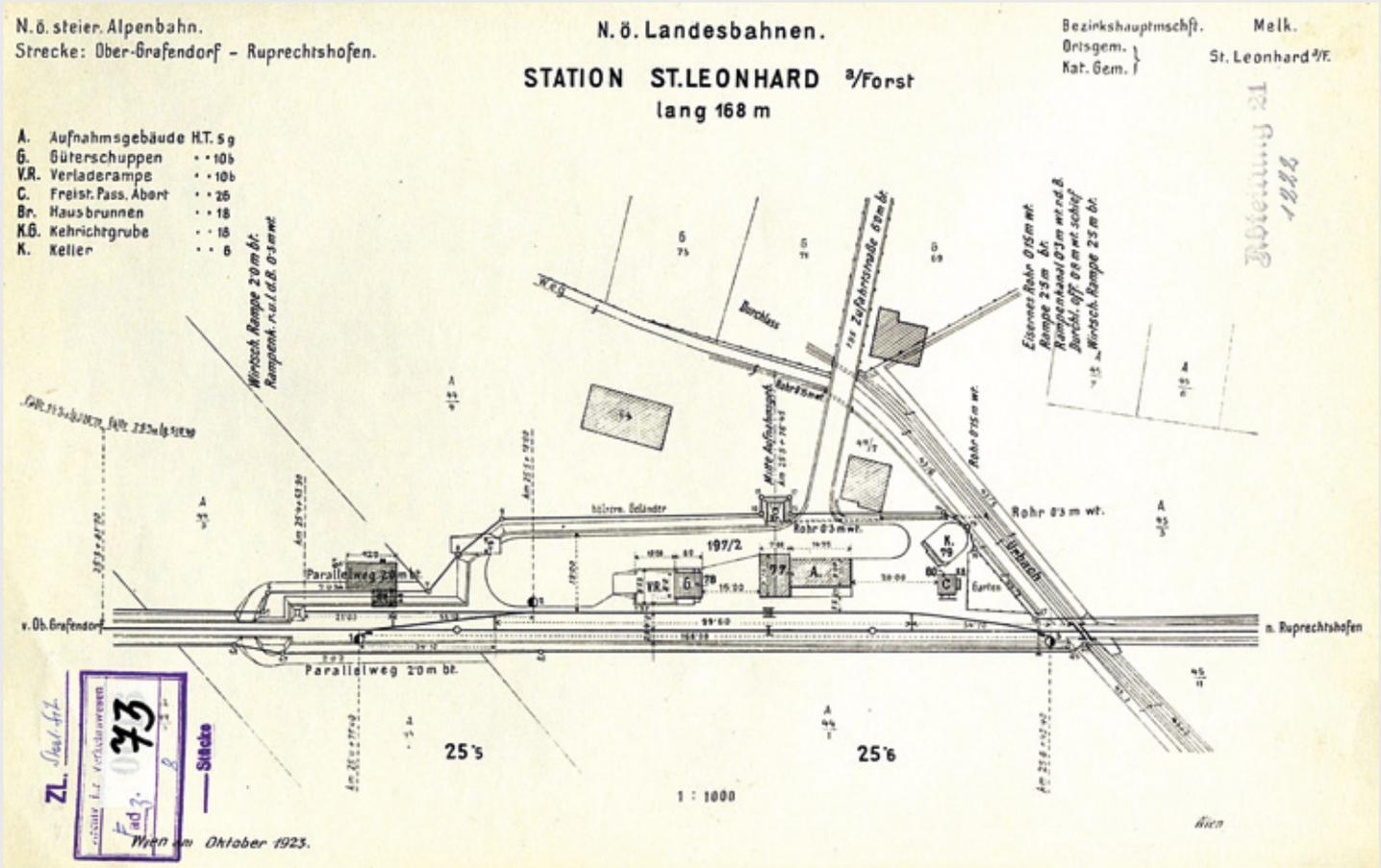
Am 8. März 1997 sind die neuen Rolltore schon eingebaut. Von den sechs Ständen wurden die drei rechts modernisiert, sie haben neue Rolltore erhalten, die alten Holztore aber behalten. Vier Lokomotiven der Baureihe 2095 sind hier versammelt. Die 2095.004, 2095.013 und die 2095.015 und eine vierte dahinter. Foto: Harald Dörner



Die 2095.12 hält am 31. Oktober 1980 mit einem langen Personenzug 6853 in der damals noch als Rammersdorf bezeichneten Haltestelle. Die einheitlich rot gestrichene Lokomotive war nur kurze Zeit auf der Krumpe eingesetzt. Foto: Gerhard Schabes



Am 5. Mai 1995 fährt die 2091.012 mit dem Zug 6851 Richtung Wieselburg. Der Zug hat den Bereich der Haltestelle St. Margarethen-Rammersdorf verlassen und fährt hier bei km 4 Richtung Bischofstetten, links im Hintergrund sieht man die Ausläufer der Ortschaft St. Margarethen. Foto: Anton Freisinger



Plan des Bahnhofs St. Leonhard am Forst vom Oktober 1923, wurde 1970 zu einer unbesetzten Halte- und Ladestelle und ab 1999 nurmehr eine unbesetzte Haltestelle. Archiv: RMG



Die 2095.015 hat am 13. August 1990 mit dem Zug 6853 die Haltestelle St. Leonhard am Forst erreicht. Das Ziel dieses Zuges, Ruprechtshofen, ist bereits der nächste Haltepunkt. Foto: Harald Dörner

Wieselburg a.d. Erlauf – Gresten

Die kleine Erlauftalbahn

Die schmalspurige Strecke beginnt in Wieselburg a.d. Erlauf bei km 37,593, ist 24,8 km lang und folgt der Kleinen Erlauf. Folgende Haltestellen und Bahnhöfe wurden eingerichtet:

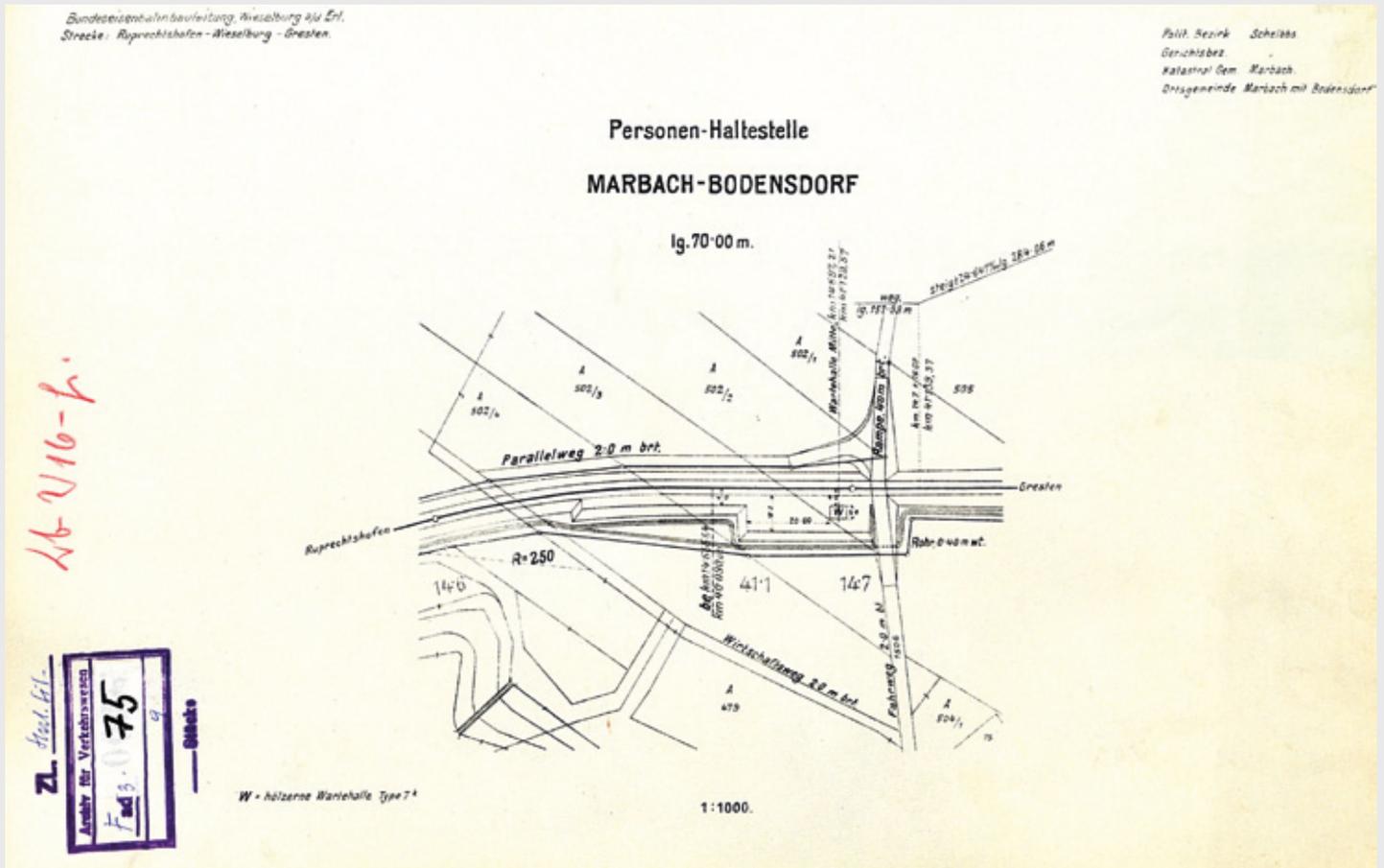
Bodensdorf-Edelmühle in km 40,072, Marbach an der Erlauf in km 41,121, Zarnsdorf in km 44,295, Wolfpassing in km 46,188, Steinakirchen am Forst in km 48,063, Wang in km 51,190, Perwarth in km 54,489, Randegg-Franzenreith in km 57,561, Hörhag in km 59,699, Gresten in km 62,366.

Interessant dazu auch die Seehöhe und die damit verbundenen Steigungen der Bahnstrecke. Wieselburg a.d. Erlauf liegt auf 252 m ü.A., Steinakirchen am Forst weist 303 m ü.A. aus, Randegg 368 m ü.A und Gresten liegt auf 407 m ü.A. Somit sind auf 24,8 km rund 150 Höhenmeter zu überwinden.

Der Personenverkehr auf der Strecke wurde immer weniger. Die Entwicklung der Siedlungen im Tal der Kleinen Erlauf entfernte sich von



Die 2095.004 verschiebt am 20. Februar 1990 in Wieselburg a.d. Erlauf. Eine Reihe von beladenen Rollwagen werden auf die Aufrollanlage geschoben, die dann von dort in den Bereich der Normalspur übernommen werden können. Foto: Harald Dörner



Plan der Personen-Haltestelle Marbach-Bodensdorf zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme. Mit 15. Mai 1931 wurde auf Marbach geändert, da zu diesem Zeitpunkt die Haltestelle Bodensdorf-Edelmühle in Betrieb genommen wurde. Archiv: RMG



Am 4. Juli 1959 lautete die Bezeichnung noch auf Marbach a.d. Erlauf. Die 399.04 fährt mit dem Güterzug mit Personenbeförderung in die Haltestelle ein und wird auch bereits von Fahrgästen erwartet. Foto: Gerhard Luft



In der Marktgemeinde Randegg befindet sich bei km 57,2 die Kleine Erlaufbrücke mit einer Spannweite von 18 m. Am 21. Februar 1983 fährt die 2091.08 mit dem Zug 6875 in Richtung Gresten. Foto: Gerhard Schabes



Der Zug 6877 von Wieselburg a.d. Erlauf nach Gresten wird am 20. September 1989 von der 2093.01 bespannt. Hier überquert er die Landesstraße L92 und wird in Kürze den Geschäftsführerbahnhof Randegg-Franzenreith erreichen. Foto: Gerhard Schabes



Die 2048.014 ist am 19. Juli 1999 mit dem Güterzug G 71813 im Bereich der Gemeinde Wolfpassing Richtung Gresten unterwegs. Ein langer Zug, vor allem auch im Vergleich mit den Schmalspurgüterzügen, wo ein klassischer Blechzug aus zwei Shimmns bestanden hat. Foto: Reinhard Stangl



Am 21. April 2000 fährt die 2048.023 bei Steinakirchen am Forst mit einem Güterzug in Richtung Wieselburg a.d. Erlauf. Foto: Anton Freisinger

Ober-Grafendorfer Anschlussbahnen

Ober-Grafendorfer Anschlussbahnen gemeinnützige GmbH

Nach der Auflösung der Interessengemeinschaft Krumpe 154 fasste die Generalversammlung des Eisenbahnclub Mh.6 den Beschluss, das Projekt „Krumpe“ wenigstens bis Bischofstetten, weiter zu verfolgen. 2015 erfolgte eine Abstimmung mit den Vertretern der drei Gemeinden (Ober-Grafendorf, St. Margarethen an der Sierning und Bischofstetten) und den Zuständigen des Amtes der NÖ Landesregierung. Hierbei wurde einerseits beschlossen, die Bahn weiterhin als Anschlussbahn gemäß Eisenbahngesetz anstelle dem Veranstaltungsrecht betreiben zu wollen und, dass das Projekt bis zum Bahnhof Bischofstetten (km 7,800) möglich sei.

Motiviert durch die weiteren Aktivitäten des Projektleiters Oliver Handfinger zeigten auch die Bischofstettener Bahnhofsfreunde großes Interesse, sodass beschlossen wurde, die beiden Vereine mittels einer gemeinnützigen GmbH zu vereinen. Es erfolgte am 10. Mai 2016 die Gründung der „Ober-Grafendorfer Anschlussbahnen gemeinnützige GmbH“, aufgrund interner Unstimmigkeiten, mit Ing. Reinhard Sieber als Geschäftsführer.



Am 30. März 2019 wurden große Mengen Baumschnitt mit einem von der 2092.03 bespannten Bauzug aufgesammelt und zur Entsorgung gebracht. Die Aufnahme zeigt den Zug zwischen Ober Grafendorf und St. Margarethen-Rammersdorf. Foto: Markus Gregory