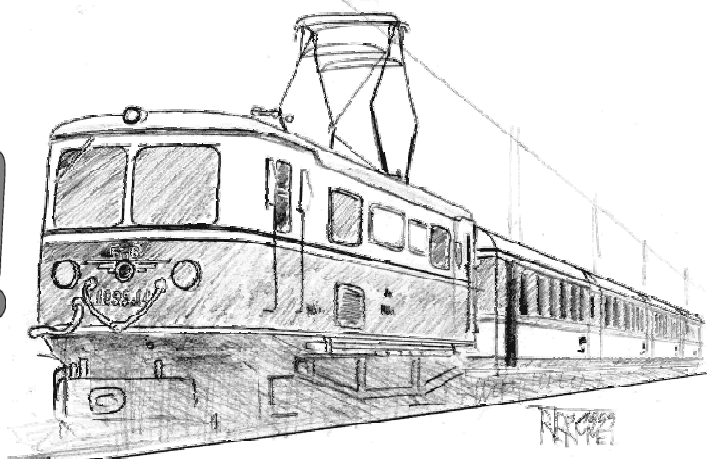


Verein Freunde der Mariazellerbahn

Voller Zug!



Zeitung der Freunde der Mariazellerbahn
Ausgabe Oktober 1999, Nr. 1

P.b.b.
Erscheinungsort: Hofstetten-Grünau
Verlagspostamt: 3202 Hofstetten

EDITORIAL

Alles Neu macht der Oktober

Aufmerksamen Lesern mag vielleicht auffallen, dass diese Ausgabe, die Nr. 1 von *Voller Zug*, etwas anders ist als die Nullnummer. Auch wenn das Layout ähnlich ist, so hat sich doch einiges geändert. Diese Ausgabe stammt nämlich nicht nur aus der Feder unseres Obmanns, nein, dieses mal hat sich gleich ein ganzes Team auf die Aufgabe gestürzt, Interessantes um unseren Verein und die Mariazellerbahn zu berichten.

Und wir haben auch große Ziele für die Zukunft. Die Gründung des Redaktionsteams ist ein erster Schritt, unserem Verein eine breitere Basis zu geben, mehr aktive Mitglieder zu finden, die sich für die Sache engagieren und auch bereit sind, im Bereich ihrer Möglichkeiten etwas zur positiven Entwicklung der Mariazellerbahn beizutragen.

Mit der Vereinszeitung wollen wir eine gemeinsame Plattform schaffen, wo man Neuigkeiten vom Verein und der Bahn erfährt, wo man aber auch vieles „rundherum“ lesen kann. In diesem Sinne hoffe ich auf die Mit-

arbeit vieler, vom Eisenbahnfan, der uns eine andere interessante Bahnlinie vorstellen will, vom Wanderer, der uns seine Lieblingstouren mit der Mariazellerbahn zeigt, bis zum Eisenbahner, der auch mal die eine oder andere Insider-Information beisteuert. Denn eigentlich sehen wir uns nur als Artikelsammler, die aus den Beiträgen aller Mitglieder eine Zeitung gestalten.

In diesem Sinne hoffe ich auf zahlreiche Reaktionen, Kritik, Verbesserungsvorschläge und natürlich eigene Artikel.

Peter Haslinger

Inhalt dieser Ausgabe

EDITORIAL 1

VEREINSARBEIT
Warum eigentlich die Mariazellerbahn? 2
Ziele des Vereins? 3

FREIZEIT
Ötschergräben - oder: Canyoning für alle 4

TECHNIK
Die 1099 6

VEREIN
Internet 9

DARF ICH VORSTELLEN
Dr. Gerhard Vohla 9

Impressum:

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:

Verein Freunde der Mariazellerbahn
Willingerstraße 5, A-3202 Hofstetten-Grünau
Tel: ++43 / 2723 / 8790, 8791

Redaktionsteam: DI Peter Haslinger (hasi-peter@gmx.at), Bernd Hirschrodt, Martin Kirchmair, Dr. Bernhard Knoll, Dr. Gerhard Vohla

Grundlegende Richtung: Information der Vereinsmitglieder über Aktivitäten rund um die Mariazellerbahn

Warum eigentlich die Mariazellerbahn?

Von der Liebe zur Bahn und vom Zweck des Vereins

von Martin Kirchmair

Da gibt es also unweit der Millionen-Weltstadt Wien eine 85 km lange Schmalspurbahn, die einen kleinen Wallfahrtsort mit einer jungen Landeshauptstadt verbindet. Eine Bahn, die fast 100 Jahre alt ist und auf der Fahrzeuge planmäßig im Einsatz sind, die anderswo wohl schon längst im Museum stünden. Sie ist nicht gerade die Schnellste, auch nicht die Bequemste, fährt teils durch unbewohnte Gebiete, teils entlang einer gut ausgebauten Straße und ist alles andere als der Liebling ihres Betreibers. Eine Bahn also, die so gut wie nichts aufzuweisen hat, was ein modernes Verkehrsmittel attraktiv und konkurrenzfähig (um zwei der "beliebtesten" Neuzwörter zu gebrauchen) machen könnte.

Und dann gibt es einen Verein, dessen derzeit ca. 300 Mitglieder sich das Ziel gesetzt haben diese technische Kuriosität unter allen Umständen am Leben zu erhalten.

Was also ist dran an dieser Bahn?

Wer - vor allem als Nicht-Eisenbahninteressierter - das Wort "Schmalspur" hört oder liest, assoziiert diesen Begriff zumeist mit Minderwertigem, Unbedeutendem. Doch auch mancher Eisenbahnfreund denkt dabei allzu gern ausschließlich an unkrautüberwucherte Nebenlinien, auf denen so alle paar Sonntage einmal ein schnauender Nostalgiezug dahinrumpelt, während "richtige" Eisenbahn für ihn erst beim ICE anfängt.

Wer sich hingegen intensiv mit dem Thema "moderne Schmalspurbahn" beschäftigt, stößt relativ rasch auf die Schweiz, wo ihm eine hierzulande ungewohnte Fülle an Varianten begegnet und er mit einem Superlativ nach dem anderen konfrontiert wird.

Davon inspiriert ist der Vergleich

rasch zur Hand, man möge doch die MzB nach Schweizer Vorbild betreiben und ihr dadurch den nötigen Aufwind verschaffen. Ich möchte hier nicht darüber befinden, ob dies tatsächlich eine Lösung für die Zukunft dieser Bahn sein könnte. Mir geht es vielmehr darum aufzuzeigen, welche Motive ausschlaggebend sein könnten sich für die MzB in ihrer aktuellen Situation zu interessieren und aktiv zu sein.

Der Wert dieser Bahn liegt nicht (mehr) in ihrer Verkehrsleistung. Da hat sie ihre Glanzzeiten schon lange hinter sich. Weder Pilger-

hes, wertvolles Gut ist, weiß diese umso mehr zu schätzen. Und sie ist tatsächlich SCHÖN, die MzB!

Ich verwende dieses Wort nicht für Assoziationen wie Design, Styling, Facelifting oder (weniger Neudeutsch) Farbgebung, sondern für das Gesamtbild, das die Bahn vermittelt. Die der weichen, hügelig bis leicht gebirgigen Landschaft optimal angepasste Linienführung mit ihren schonend eingefügten Kunstbauten bildet den Rahmen und die Basis für die kleinen gedrungenen Züge, die selbst wenn sie fallweise aus zwei Loks und mehr als zehn Wagen bestehen,



Doppeltraktion bei Unter-Buchberg

Foto: Bernd Hirschrodt

ströme noch Schüler oder Ausflügler und schon gar nicht Fracht sind in dem Ausmaß auf die Bahn angewiesen, dass sich der teure Betrieb dafür noch rentieren würde. Trotzdem wäre ihr Verschwinden für viele ein sehr großer Verlust und bilden sich Initiativen, die dies verhindern wollen.

Vielfach kommentieren Reisende eine MzB-Fahrt mit dem Begriff "schön". Keine Statistik, keine Bilanz und kein Wettbewerb können damit etwas anfangen. Doch der Mensch, für den Schönheit ein ho-

nie den Eindruck störender Gigantomanie vermitteln. Trotz der Leistung, die die kleine Bahn aufbringen muss um sich zum Scheitelpunkt hochzuarbeiten, hat sie etwas Spielerisches an sich, was Freunde von mir anlässlich einer Fahrt einmal zu der Bemerkung veranlasste, sie fühlten sich in eine Modellbahnanlage hineinversetzt.

Oder, um Goethe zu zitieren, so reist man ja nicht nur um anzukommen. Wer sich dem Genuss einer entspannenden Fahrt oder dem Anblick harmonisch durch

die Natur gleitender Züge einmal voll und ganz hingeben hat, findet schon Motivation genug für die Erhaltung dieser Bahn einzutreten.

War früher vor allem die Wallfahrtskirche das Ziel der Reise, so ist heutzutage vielmehr die Reise selbst Ziel und auch Wallfahrt. Wallfahrt als Besinnung auf Werte abseits von Hektik, Stress und Leistungsdruck..

Ist das vielleicht jemandem zu langweilig? Braucht vielleicht jemand einen "Kick" oder einen "Event"? Bitte sehr, auch das ist möglich. Ich empfehle eine Fahrt im Winter bei Neuschneezuwachs von über einem Meter auf der Bergstrecke! Das lässt so manchen High-Tech-Erlebnispark alt aussehen...

Ein weiteres Motiv, welches für das Interesse an der Erhaltung dieser Bahn ausschlaggebend sein kann, ergibt sich aus der Tatsache, dass die MzB die einzige im heutigen Österreich noch betriebsfähige Schmalspurlinie ist, auf der ein hauptbahnmäßig organisierter Verkehr abgewickelt wurde und - wenn auch mit Einschränkungen - immer noch wird. Lokomotivbespannte Reisezüge, verhältnismäßig lange und schwere Güterzüge, sogar Eilzüge, und das auf einer kühn trassierten Gebirgsbahn mit nur 76cm Spurweite, waren von Anfang an ein Charakteristikum der MzB, wie es österreichweit kein zweites gab oder gibt. Auch technisch wurde in manchen Bereichen zum Zeitpunkt der Errichtung völliges Neuland betreten, wobei sich die damalige Entschlossenheit und der Mut der Pioniere bis heute im harten Betriebsalltag bewährt haben. Diese Leistungen zu würdigen und in Ehren zu halten, sie vor allem nicht als "längst überholt" degradieren zu lassen, ist auch eine der Aufgaben, die sich die Freunde der MzB gestellt haben.

Und schließlich glaube ich, dass man sich auch für eine verkehrspolitische Zukunft dieser Bahn engagieren kann. Mit zunehmendem Individualismus, dessen Zeitgewinn immer öfters in Stau und Parkplatzsuche verloren geht, von Umweltaspekten ganz zu schweigen, bietet sich die MzB als regionale Alternative geradezu an. Sie ist ja vorhanden, muss nicht erst neu geplant und gebaut werden, sie hat sich über all die Jahrzehnte bewährt und dabei auch ihre Leistungsfähigkeit bewiesen. Viele Ideen zu einer Modernisierung existieren in Köpfen, am Papier, in Schubladen. Ideen, die größtenteils von rührigen Interessenten und Freunden der MzB stammen. Von Menschen also, die - erst jeder für sich, dann alle zusammen - Gründe gefunden haben sich für den Fortbestand dieses einzigartigen Gutes einzusetzen.

Darum: Die Mariazellerbahn!

Ziele des Vereins „Freunde der Mariazellerbahn“

- Bildung eines Forums für alle Freunde, Fahrgäste, Anrainer, Pendler, für Gemeinden und (Tourismus-) Betriebe entlang der Bahn und für alle Interessierte, um daraus eine starke Lobby für die Bahn entstehen zu lassen
- Leistung eines Beitrags zur besseren Vermarktung und zur Steigerung der Fahrgastzahlen, da die Bahn letztlich nur wirtschaftlich gesundet erhalten werden kann
- Veranstaltung gemeinsamer Fahrten auf der Gesamtstrecke unter dem Titel „Damit wir uns kennenlernen“ (natürlich mit Buffetwagen) zum Aufbau und zur Pflege der Freundschaft
- Hilfestellung für andere Vereine und Gruppen bei der Organisation von Sonderzügen und Sonderwagen in Planzügen und bei der Bewirtschaftung des Buffetwagens
- Herausgabe von Werbematerial, Prospekten, Publikationen, Souvenirs zur Bahn
- Herausgabe einer Mitgliederzeitschrift
- Veranstaltung von Vortrags- und Diskussionsabenden zur Bildung eines Bewußtseins über den Wert der Bahn
- Förderung einer positiven Einstellung zur Bahn bei den Entscheidungsträgern

Die Ötschergräben - oder: Canyoning für Alle

Die klassische Wanderung entlang der Mariazellerbahn bietet ein Naturerlebnis für die ganze Familie.

von Peter Haslinger

Ein als "extrem" bezeichneter Sport namens Canyoning hat in letzter Zeit etwas für negative Schlagzeilen gesorgt. Aber im Kerne handelt es sich um das Naturerlebnis, Schluchten zu durchwandern und dem Laufe eines Gebirgsbaches zu folgen. Das muß nicht unbedingt mit Neoprenanzug und Seil sein - nein im Mariazellerland kann man das auch mit Wanderschuhen und der ganzen Familie, und wer's unbedingt braucht kann sich auch mal in die kalten

Fluten schmeißen.

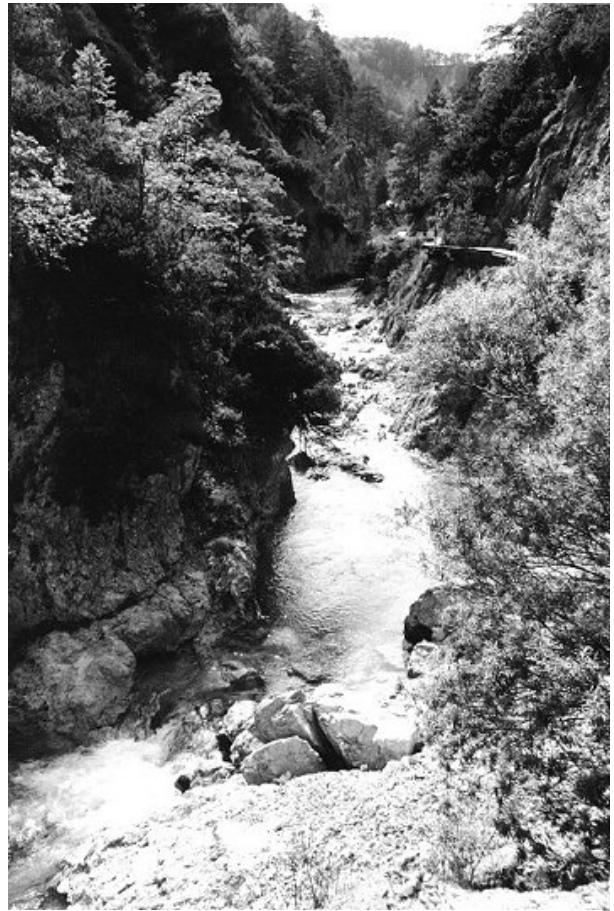
Die Wanderung durch die Ötschergräben ist der Klassiker schlechthin entlang der Mariazellerbahn, eine relativ leichte Tour, die man auch Kindern zutrauen kann, wo das Naturerlebnis groß ist und wo man - was ganz im Interesse der Freunde der Mariazellerbahn ist - auch die Mariazellerbahn braucht, da Ausgangs- und Endpunkt nicht ident sind.

Beginn der Wanderung ist beim Bahnhof Wienerbruck - Josefsberg. Im Inneren der großen



Das Kraftwerk Wienerbruck am Beginn des Ötschergrabens

Foto: Peter Haslinger



Der Weg durch die Ötschergräben, immer nahe dem Ötscherbach, führt auch oft über schmale Steige.

Foto: Peter Haslinger

180° - Schleife der Mariazellerbahn liegt ein Stausee, an dessen Südseite man auf einer Straße bis zur Staumauer wandert (ca. 15 min ab Stausee). Hier hat man einen wunderbaren Blick hinunter in die Ötschergräben, weit unten sieht man das Kraftwerk und den Horizont schließen die beiden markanten Gipfel dieser Gegend ab, der Ötscher rechts und die Gemeindalpe links. Ab dem Kaiserthron führt ein sehr schmaler Weg steil hinab und nach 15-20 weiteren Minuten erreicht man wieder den

einzelnen Baum, weiter etwas im Wald bis man den Kaiserthron erreicht hat (ca. 15 min ab Stausee). Hier hat man einen wunderbaren Blick hinunter in die Ötschergräben, weit unten sieht man das Kraftwerk und den Horizont schließen die beiden markanten Gipfel dieser Gegend ab, der Ötscher rechts und die Gemeindalpe links.

Ab dem Kaiserthron führt ein sehr schmaler Weg steil hinab und nach 15-20 weiteren Minuten erreicht man wieder den

Natur

klassischen Ötschergrabenweg, genau bei einem Wasserfall, der von oben kommend wesentlich eindrucksvoller ist als am Normalweg.

Jetzt geht es noch weiter bergab, auf zahlreichen Steigen und auch mal durch kleine Naturtunnels, vorbei am Lassingfall, bis man schließlich den Talboden erreicht hat (Gesamtgezeit bis hier her etwa 1 Std.). Hier steht das EVN - Kraftwerk Wienerbruck. Von diesem Kreuzungspunkt fließt nach Norden durch die Hinteren Tormäuer die Erlauf ab. Nach Westen hin beginnen die Ötschergräben, gebildet vom Ötscherbach. Diesen Bachlauf aufwärts führt auch die weitere Wanderroute. Der Weg ist nicht immer ganz leicht, meist ein schmales Weglein oder auch mal der eine oder andere Holzsteig. Von Zeit zu Zeit gibt es auch Gelegenheit zum Bach hinunterzusteigen, für ein kleines Picknick am Wasser oder eine Abkühlung im übrigens eiskalten Wasser des Ötscherbaches.

Nach etwa 45 min. hat man dann plötzlich den Ötscherhias vor sich, eine Jausenstation, die ideal in die Natur eingebaut ist. Hier kann man sich wunderbar laben, Getränke und kalte Speisen bis hin zur Eierspeis stehen zur Auswahl, und auch die Geschichte des alten Ötscherhias kann man hier nachlesen. Und selbstverständlich gibt's beim Hias - der Pächter ist übrigens auch ein Freund der Mariazellerbahn - auch einen Fahrplan, so daß man sich die Zeit zum Weitergehen gut einteilen kann.

Der weitere Weg führt jetzt Richtung Haltestelle Er-



Die Jausenstation Ötscherhias, malerisch und unauffällig in die Natur eingefügt

Foto: Peter Haslinger

laufklausen, zuerst ca. 20 min steil bergauf, bis man die Ötscherstraße erreicht hat. Jetzt geht es noch flach hinaus, an ein paar Jagdhütten vorbei, den Stausee entlang, über die Talsperre und wenig später kann man schon den (unbesetzten) Bahnhof sehen (45 min. bis 1 Std. Gehzeit vom Hias). Die Wartezeit bis zum nächsten Zug läßt sich leicht im direkt neben den Geleisen liegenden Gasthaus Steiner verbringen, und man kann sich schon auf die Heimfahrt mit der Mariazellerbahn freuen, die nach kaum einer Minute schon den berühmten Blick auf die Zinken bietet.

Tips zur Wanderung:

Die kürzeste und bekannteste Variante durch die Ötschergräben führt vom Bahnhof Wienerbruck-Josefsberg hinunter zum Kraftwerk Wienerbruck mit dem optionalen Umweg über den Kaiserthron. Weiter dann durch die Ötschergräben bis zum Ötscherhias und von dort aus dem Graben hinaus und entlang der Ötscherstraße zum Bahnhof Erlaufklausen. Die gesamte Gehzeit beträgt etwa 2 1/2 bis 3 Std., mit einer gemütlichen Pause beim Ötscherhias sollte man also schon 4 Std. einplanen.

Geeignete Zugverbindungen:

Wählt man die Bahn zur Anreise (ist doch selbstverständlich, oder?) so bieten sich folgende Zugkombinationen an:

Wien West ab	6:28	7:28	9:28			
St. Pölten Hbf ab	7:26	8:25	10:25			
Wienerbruck an	9:39	10:36	12:44			
<i>Zeit zum Wandern</i>	3:58	3:01	5:28	3:20	4:27	5:29
Erlaufklausen ab	13:37	13:37	16:04	16:04	17:11	18:13*
St. Pölten Hbf an	16:10	16:10	18:25	18:25	19:26	20:26
Wien West an	17:23	17:23	19:30	19:30	20:40	21:20

* im Winterfahrplan nur Sonntags

Achtung:

Der Bahnhof Erlaufklausen ist eine unbesetzte Bedarfshaltestelle, Fahrkarten gibt es nur im Zug und dort werden keine Gruppenkarten verkauft.

Die 1099 - Wahrzeichen, Relikt der Vergangenheit oder doch noch immer die Beste?

Bernd Hirschrodt

Jeder von uns kennt sie. Jeder weiß, wie sie aussieht. Jeder spricht über sie. Die ÖBB Reihe 1099, Arbeitstier der Mariazellerbahn und gleichzeitig eine Weltrekordlokomotive, die sich ihren Weg sowohl durch flaches Gelände (St. Pölten – Laubnbachmühle) als auch durch eine bizarre Gebirgslandschaft (Laubnbachmühle – Mariazell) bahnt. Sei es der Eilzug „Ötscherland“ oder auch ein Sonderzug; seit der Beendigung der Elektrifizierung 1911 bringt die 1099 ihre Züge zuverlässig an den Bestimmungsort. Wie aber kam es, daß die - vormals etwa 91 km, heute nur mehr 85 km lange – Bahnstrecke, die die junge Landeshauptstadt St. Pölten mit dem Wallfahrtsort Mariazell verbindet,

men können. Somit blieb nur die Elektrifizierung der Gesamtstrecke, die auf Grund eines Beschlusses des niederösterreichischen Landtages in relativ kurzer Zeit durchgeführt wurde.

Zu der Zeit, als die Elektrifizierung der Mariazellerbahn schon beschlossen worden war, gab es zwei elektrische normalspurige Eisenbahnen. Die erste ist die 1902 eröffnete 1,1 km lange Schleppbahn, die zwischen der Munitionsfabrik in Wöllersdorf bei Wiener Neustadt und dem öffentlichen Bahnnetz verkehrte, deren Elektrifizierung der Firma Ganz & Co in Budapest übertragen wurde, und die Drehstrom von 3 kV mit 42 Hz verwendete. Die Werksbahn wurde mit Lokomotiven von 50 PS betrieben.

Die zweite Eisenbahn war die 1904 eröffnete Stubaitalbahn, die sich den 1902 von Winter und Eichberg erfundenen, für Traktionszwecke brauchbaren Wechselstrommotor zunutze machte. Gleichstrom schied hier wegen der starken Steigung entlang der Strecke aus. Aufgrund von Wirtschaftlichkeitsberechnungen schien auch Drehstrom nicht günstig. Somit war die Stubaitalbahn die erste Wechselstrombahn Europas. Sie wird aus dem Sillkraftwerk der Stadt Innsbruck mit Zweiphasenstrom und einer Frequenz von 42 Hz betrieben.



1099.06 'Kirchberg/Pielach' in Mariazell, August 1999

Foto: Bernd Hirschrodt

als einzige schmalspurige Eisenbahn Österreichs elektrifiziert wurde?

Im Sommer 1907 als Dampfbahn eröffnet, stieß die Mariazellerbahn schon sehr bald an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Mehrere Varianten für die Steigerung der Leistungsfähigkeit, wie der zweigleisige Ausbau oder die Umstellung der Bahn auf Normalspur, schieden wegen der enorm hohen Kosten aus, da es sich ab dem Bahnhof Laubnbachmühle um eine echte Gebirgsbahn handelt, die zahlreiche Tunnel und Viadukte aufweist. Eine Erhöhung der Zuggewichte schied wegen des Dampfbetriebes ebenfalls aus, da es zu Schwierigkeiten mit der Zugleistung auf der Bergstrecke hätte kom-

In Deutschland wurde 1905 die Strecke Murnau – Oberammergau für Einphasenwechselstrom von 5000 Volt und 16 2/3 Hz ausgerüstet. Amerika folgte 1906 mit der ersten Einphasenwechselstromstrecke, und 1908 folgte die Schweiz auf der Strecke Seebach – Wettingen.

Der für die Elektrifizierung verantwortliche Ing. Engelmann hatte somit für die 91 km lange Mariazellerbahn so gut wie keine Vorbilder, gab es doch in Österreich noch keine Bahn mit Elektrolokomotiven.

Aus ähnlichen Gründen wie bei der Stubaitalbahn, entschied man sich, auch die Mariazellerbahn als Wechselstrombahn zu betreiben. Die Elektrische

Energie für die Zugförderung wurde von einem bei Wienerbruck errichteten Kraftwerk erzeugt, welches nicht nur für die Speisung der Bahn, sondern auch für industrielle Zwecke und die Beleuchtung entlang der Bahn verwendet wurde. Daher wurde eine Frequenz von 25 Hz gewählt. Durch die Umnormierung der Frequenz der Industrieanlagen auf 50 Hz war das 25 Hz-System nicht mehr wirtschaftlich. Die Generatoren des Kraftwerks sind so bemessen, daß sie einerseits Drehstrom für das Industrienetz und andererseits Einphasenstrom für das Bahnnetz abgeben können. Der in den Generatoren erzeugte Strom von 6500 Volt wird nach Umspannung auf 27 kV in zwei Unterwerken in Obergrafendorf und Kirchberg a. d. Pielach auf Fahrdrachtspannung rücktransformiert.

Die 16 Elektrolokomotiven der Mariazellerbahn zählten zu den ersten Einphasenwechselstromlokomotiven der Welt und waren außerdem die ersten Elektrolokomotiven Österreichs. Die damals mit der Reihenbezeichnung E versehenen Maschinen wiesen im Wesentlichen einen ähnlichen Aufbau wie die späteren Normalspurlokomotiven auf.

Anfangs plante man, für die Mariazellerbahn 17 Stück vierachsige Elektro-Doppellokomotiven mit 30 Tonnen Dienstgewicht und 440 PS Leistung einzusetzen. Diese Lokomotiven waren kurzgekuppelt und wiesen einen ineinandergeschobenen Führerstand auf. Diese Maschinen aber waren lokomotivtechnisch nicht die Ideallösung für eine Gebirgsbahn. Daher wandte man sich wieder einmal an die Lokfabrik Krauss, jene Firma, die auch schon die Mariazeller Heißdampflokomotiven der Reihe Mh konstruierte und lieferte. Sie schlug ein Triebfahrzeug mit zwei dreiachsigen Drehgestellen und durchgehendem Lokkasten vor, wobei an beiden Stirnseiten die Führerstände vorgesehen waren. Aufgrund dessen wurde daher auch die Firma Krauss mit der Konstruktion und der Lieferung von zunächst 14 Lokomotiven mit je 47 Tonnen Gesamtgewicht beauftragt. Zwei weitere Lokomotiven in gleicher Ausführung wurden nachgeliefert. Den elektrischen Teil übernahm die Firma Siemens-Schuckert.

Es sind Drehgestell-Loks, die sich zur Unterbringung relativ großer Leistung bei großer Kurvenbeweglichkeit und besonders ruhigem Gang eignen. Jedes der beiden Drehgestelle besitzt drei gekuppelte Achsen und in jedem der beiden Drehgestellrahmen befindet



E5 in Laubenbachmühle um 1911

Foto: Siemens

sich festgelagert ein 300-PS-Antriebsmotor über den Antriebsrädern. Erwähnenswert ist noch die feinstufig regelbare Vakuumschnellbremse für Lokomotive und Zug und eine zweite Vakuumbremse für die Lok allein. Auch die Signalhörner wurden mit Vakuum betrieben. Die ÖBB 1099 (ex E) stellte daher die für damalige Zeit fortschrittlichste Lokomotive dar.

Die 16 Elektrolokomotiven wurden in zwei Varianten ausgeliefert. Älteren Lokführer werden sich vielleicht noch daran erinnern können, daß man zwischen der „großen“ und der „kleinen“ Lok unterschied. Der Unterschied lag im Übersetzungsverhältnis vom Ritzel zum Vorgelegezahnrad. Bei den Lokomotiven 1 bis 8 war das Verhältnis 1 : 2,909, bei den übrigen 1 : 3,448. Die Loks mit dem größeren Übersetzungsverhältnis waren für die Bergstrecke gebaut worden, sie unterschieden sich von den übrigen durch die größere Zugkraft und äußerlich durch dreieckige Kuppelstangen sowie durch eine unterschiedlichen Sprengwerkbauart. Daher fand auch in Laubenbachmühle ein Lokwechsel statt. Die „kleinen“ Lokomotiven durften auf der Bergstrecke lediglich eine Anhängelast von 70 Tonnen ziehen. Auf historischen Fotos entdeckt man fast ausschließlich die „kleinen“ Loks auf der Bergstrecke, wurde die leistungsfähigere Variante doch erst 1912 ausgeliefert.

Nach 1937 wurde das Übersetzungsverhältnis der „kleinen“ Lokomotiven dem der „großen“ angeglichen. Außerdem wurde der Stangenantrieb vereinheitlicht. Somit verschwanden die Dreieckstangen. Die unterschiedliche Sprengwerkbauart blieb allerdings bis heute bestehen.

Die Kästen der 1911 und 1912 ausgelieferten Elektrolokomotiven unterscheiden sich wesentlich von

den heutigen. Die Ursprungsausführung hatte einen braunen Lokkasten. Dieser besaß je einen Führerstand an den Stirnseiten, zwischen denen der Hochspannungsraum lag. Aufgrund der kleinen Tunnelprofile mußte das Dach des Hochspannungsraumes niedriger als die Führerstände gehalten werden, da es die beiden Stromabnehmer zu tragen hatte. In den kleineren Tunnels ist die Fahrdrathöhe so gering, daß der Bügel fast in seine gesenkte Stellung gedrückt wird. Eine spezielle Bauart der Bügel ermöglichte die erforderliche Elastizität. Das Heben und Senken der Stromabnehmer erfolgte von jedem Führerstand aus mittels einer handbetriebenen Winde, deren Kurbel nur bei gesenktem Stromabnehmer abgezogen werden konnte.

Ab 1959 veranlaßten die ÖBB den Umbau aller 16 Elektrolokomotiven. Der alte braune Kasten wurde durch einen modernen Kasten mit rot-cremefarbenen Anstrich ersetzt, so, wie wir sie heute noch bewundern können. Fast unverändert blieben das Untergestell, Motore, Transformatoren, Antrieb und Drehgestelle. Die elektrischen Einrichtungen wurden wesentlich verbessert. Heute besitzt die 1099 nur mehr einen Scherenstromabnehmer. Der Hilfsstrom wird nicht mehr den Transformatoren, sondern einer Batterie entnommen. Weiters besitzen die neuen Lokomotiven eine Druckluftbremse. Der Zug allerdings wird nach wie vor mittels Saugluft gebremst.

Grund für die Modernisierung waren Personaleinsparungen. Benötigte man für den Betrieb der ursprünglichen Lok einen Lokführer und einen Beimann, so gestattet nun eine SIFA-Einrichtung den Einmannbetrieb. Somit gleicht die Fahrpraxis heute jeder herkömmlichen Normalspur - Elektrolokomotive.

Bis auf einen Unfall, der sich 1982 ereignete und zur Folge hatte, daß die 1099.15 ausgemustert werden mußte, ist kein schwerer Unfall mit diesen Lokomotiven bekannt. Es gibt, glaube ich, weltweit keine einzige Elektrolokomotive, die seit nunmehr 88 Jahren ihren Dienst leistet, ohne größere Zwischenfälle. Außerdem wird Euch vielleicht aufgefallen sein, daß die Lokkästen der heutigen 1099 oft unterschiedlich aussehen. Die Loknummer mit der Computer-Kontrollziffer ist aus jüngerer Zeit, ebenso wie die Städtewappen, die einige Maschinen der Mariazellerbahn tragen.

Erst in den letzten zwei Jahren entstand ein Umdenken bei den ÖBB, man bekennt sich nun auch zur Geschichte dieser Lok. Mit der Gründung der ÖBB-Nostalgie wurden zwei Mariazeller-Lokomotiven wieder mit dem alten Emblem und nachempfundenen Messingschildern versehen: die 1099.06 und die 1099.14. Auch die entsprechenden vierachsigen Wagen, die allerdings in der braunen Farbgebung mit den gelben Zierlinien nicht dem historischen Anstrich entsprechen, wurden für den Nostalgiebetrieb



1099.15 in Puchenstuben; vor 1956

Foto: Zeitschrift "Eisenbahn"

auf der Mariazellerbahn hergerichtet.

Es gibt Gerüchte, daß die ÖBB planen, moderne Lokomotiven für den Betrieb anzuschaffen. Die 1994 in Betrieb gegangenen Elektrotriebwagen der Reihe 4090 haben sich noch nicht wirklich bewährt. Es wird sich zeigen, ob der Mariazellerbahn eine Chance gegeben wird. Wir, die Freunde der Mariazellerbahn, hoffen, daß es diese auf der ganzen Welt einmalige Schmalspurbahn, die die ältesten in Betrieb befindlichen

Einige Technische Daten der 1099:

Höchstgeschwindigkeit	50 km/h
Trafodauerleistung	435 PS (320 kW)
Stundenleistung	571 PS (420 kW)
Anfahrzugkraft	104 kN
Stundenzugkraft	46 kN
Dienstmasse	49 t
Länge über Kupplung	10900 mm
Baujahre	1909-1914

Internet

Wir sind ein moderner Verein, der auch die Möglichkeiten moderner Kommunikation nutzt. Hier ein paar Hinweise zum Verein und der Mariazellerbahn im Internet.

Mailingliste der Freunde der Mariazellerbahn

Eine Mailingliste ist eine zentral verwaltete e-mail- Verteilerliste. Durch einfache Anmeldung beim Verwalter dieser Liste wird man Mitglied und kann so e-mails an alle, an der gleichen Thematik - in unserem Fall an alle Freunde der Mariazellerbahn im Internet - schicken und bekommt auch alle Nachrichten zugesandt.

Es gibt mehrere Subscriptionsvarianten, vom direkten Versand aller e-mails an die e-mail-Adresse über tägliche und wöchentliche Zusammenfassungen bis zum Lesen auf einer Web-basierten Oberfläche.

Anmeldung: Einfach eine leere e-mail senden an: **mzb-subscribe@egroups.com**

Nachrichten an die Liste an folgende e-mail - Adresse schicken: **mzb@egroups.com**

Nähere Infos auf:
members.pgv.at/hasi/mzb/maillingliste.htm

Diese Liste läuft bereits mehr als 6 Monate äußerst erfolgreich, fast 300 Nachrichten wurden schon versendet und 32 Personen sind angemeldet).

Der Verein im Internet

Unser Obmann Ronny hat dankenswerterweise schon seit Beginn den Verein ins Internet gestellt, aktuellste Informationen und Termine findet man immer wieder auf

www.byronny.at/bahn/initiative

Pressespiegel

Seit Jahresbeginn 1999 sammelt Peter Haslinger auch die wichtigsten Pressemeldungen um die Mariazellerbahn in der lokalen und überregionalen Presse, die Adresse lautet

members.pgv.at/hasi/mzb/presse.htm

Darf ich vorstellen...



„Vohla Zug“

Dr. Gerhard Vohla

Obmann-Stellvertreter

Als ich mit 8 Jahren, also vor über 25 Jahren, zum ersten Mal - und schon damals schwer begeistert - mit der „Kleinbahn nach Gußwerk“ fahren durfte, ahnte ich natürlich nicht, welche Verbundenheit mit dieser Bahn dabei begründet wurde.

Meine 9 Jahre in der Schweiz und eine Fahrt Anfang 1996 auf der MzB gemeinsam mit meinem Bruder Manfred in einem leeren Zug mit fast nur Vohla („Vohla Zug“, dies ist also NICHT die neue Rechtschreibung von „Voller Zug“!) ließen uns beschließen, daß hier etwas zu tun ist, um diese Bahn aus dem damaligen, unverdienten Dornröschenschlaf zu wecken.

Wir entwickelten Betriebs-, Fahrzeug- und Marketingkonzepte gemäß unserer Schweizerfahrungen und stellten diese hartnäckig und konsequent (auch ein Vohla Zug) in Vorträgen und bei den Verantwortlichen vor. Außerdem bastelte ich 1996 auch die ersten Seiten im Internet über die MzB.

Dadurch kam der erste Kontakt mit Ronny zustande - das weitere siehe Nullnummer. Heute bin ich Euer Obmann-Stellvertreter und bemühe mich, das damals Begonnene nun auf einer viel breiteren Basis weiterzuziehen, damit die erfolgreiche MzB alterer Zeiten wiedererstehe.

Das Potential ist vorhanden, davon bin ich fest überzeugt - und wird durch unsere Fahrten inzwischen auch bestätigt.

Steckbrief: geb. 1965 in Wien, hier Studium Maschinenbau Verkehrstechnik, 1989-1998 Doktoratsstudium und Berufstätigkeit in der Eisenbahnzulieferindustrie in Zürich. Im Mai 1998 Rückkehr nach Wien infolge firmeninterner Arbeitsplatzverlagerung.

Die 2. Fahrt

Alle Rekorde sprengte die 2. Fahrt - da gingen selbst die Waggons aus

von Martin Kirchmair

Ein ganz besonders „Voller Zug“ war am 29.8.1999 wieder einmal auf der Strecke St. Pölten – Mariazell und retour unterwegs. Die „Freunde der Mariazellerbahn“ taten sich zum 2. Mal zusammen, um unter dem Motto „damit wir uns kennenlernen“ zu zeigen, dass auf dieser Bahnlinie immer noch ganz stattliche Züge verkehren können. Denn mit 2 Loks (für Interessierte: 1099.002 und 1099.012), 8 Vierachsern (4 Planzug, 4 für den Verein) und 2 grünen Zweiachsern war die Garnitur sicher keine alltägliche Erscheinung (leider, leider...); auf der Rückreise gesellte sich auch noch ein blauer Fahrradtransportwagen dazu. An dieser Stelle sei die Arbeit der Verschubmannschaften besonders hervorgehoben!

So bunt gemischt wie die Garnitur war auch die Zusammensetzung der 213 Reisenden. Von Kindern bis Senioren waren alle Altersstufen vertreten (nicht zu vergessen einige vierbeinige Freunde der MzB); im Interesse an der Bahn gibt es also keinen Generationskonflikt.

Trotz schlechten Wetters war die Stimmung schon von Anfang an sehr gut. Der strömende Regen konnte einige Abenteurer keineswegs davon abhalten, die Fahrt eine Zeit lang auf den offenen Plattformen der beiden Zweiachser zu absolvieren, was jedenfalls einen besonderen Unterhaltungswert hatte. Eine Gelegenheit, die in den Planzügen ja nicht geboten wird! Dass den ÖBB die Vierachser ausgegangen waren (!!) und sie deshalb auf die „Steirerwagerln“ zurückgreifen mussten, hatte also diesmal sogar einen positiven Aspekt.

Alle Hände voll zu tun hatte auch das Team des Buffetwagens. Der Bedarf an Speis und Trank war erwartungsgemäß sehr groß. Da der kleine Wagen natürlich nicht alle Hungerigen und Durstigen auf einmal aufnehmen konnte, wurden – ganz im Stil der Luxuszüge – Imbisse auch am Platz serviert. Könnte man sich hier nicht Ideen für die Attraktivierung des Planverkehrs holen...? Die Pielachtaler Edelbrandgemeinschaft sorgte zudem für „Geistiges“ in erlese-

ner Qualität.

Neben Kulinarischem wurde auch Künstlerisches geboten. Von Literatur, über Medaillen, Kunstdrucke, T-Shirts bis zum Bildkalender spannte sich der Bogen der die MzB und den Verein betreffenden Souvenirs.

Die Fahrt diente aber nicht nur dem Einander-Kennenlernen der Vereinsmitglieder, sondern auch dazu, dass der Verein selbst kennengelernt wird. Und so waren wieder zahlreiche Gäste und Interessenten an Bord, vielleicht sogar das ein oder andere künftige Mitglied.

Dass der Verein der FdMzB sich inzwischen schon einen Namen machen konnte, erwies sich unmittelbar nach der Ankunft des Zuges im Bahnhof von Mariazell. Der Vizebürgermeister der Gemeinde St. Sebastian, Herr Gerhard Kleinhofer, nutzte die Gelegenheit, in einer kurzen Ansprache den Verein für seine Tätigkeit zu loben und ihm zu danken, sowie eine hilfreiche Hand von Seiten der Politik anzubieten. Er erntete mit dieser Laudatio entsprechenden Applaus!

Der „Volle Zug“ war also ein voller Erfolg. Der Verein der FdMzB möchte sich abschließend bei all jenen bedanken, die dem Verein und somit der Erhaltung der Mariazellerbahn positiv gegenüberstehen sowie nicht zuletzt bei denen, die am Zustandekommen der zweiten großen Ausfahrt mitgewirkt haben.



Ein voller Erfolg - zumindest was die Teilnehmerzahl betrifft - war die 2. gemeinsame Fahrt am 29. August 99.

Foto: Gerhard Vohla

Termine

+++ Termine +++ Termine +++ Termine +++ Termine +++ Termine +++	
16. Oktober 1999	Dritte gemeinsame Fahrt auf der Gesamtstrecke "Damit wir uns kennenlernen", Abfahrt St. Pölten 8:25 2. ordentliche Generalversammlung
23. Oktober 1999	Vox Orientis - Volksliedgut aus Rußland und Österreich
6. November 1999	Vortrag über die erfolgreichen Aktionen rund um die MzB Gemeinsame Veranstaltung von Club Mh6, ÖBB Nostalgie, Daheim an der Mariazellerbahn und uns
7. November 1999	Sonderfahrt mit 1099 und Panoramic 760
Mitte Nov. 1999	Vortrag aus der Reihe "Natur an der Mariazellerbahn"
Mitte Dez. 1999	3. Ausgabe der Mitgliederzeitschrift
Mitte Jan. 2000	Vierte gemeinsame Fahrt auf der Gesamtstrecke
Mitte März 2000	Fünfte gemeinsame Fahrt auf der Gesamtstrecke
8. August 2000	95 Jahre Kirchberg - Laubenbachmühle

Sonderfahrten der ÖBB - Nostalgie auf der Mariazellerbahnstrecke im Jahr 1999 (siehe ÖBB-Prospekt Erlebnis Bahn & Schiff)

Datum	Tour Nr.	Strecke	Fahrzeuge	Kosten	sonstiges
17. Okt 99	W3	St. Pölten - Mariazell - St. Pölten	E-Lok 1099, 2. Kl. Sitz, Speise und 1. Kl. Salonwagen	ab St. Pölten 280, ab Wien 380 (1. Kl. 390 bzw. 490)	2 Programme in Mariazell
26. Okt 99	W41	St. Pölten - Laubenbachmühle - St. Pölten	Diesellok 2091 + zweiachsige Wagen	ab St. Pölten 190, ab Wien 290	geführte Wanderungen
27. Nov 99	W42	St. Pölten - Kirchberg - St. Pölten	Dampflok Mh6, 2. Kl. Sitzwagen	ab St. Pölten 180, ab Wien 310	Kirchberger Advent
5. Dez 99	W45	St. Pölten - Puchenstuben - St. Pölten	Dampflok Mh6, 2. Kl. Sitz, Speise und 1. Kl. Salonwagen	ab St. Pölten 320, ab Wien 430 (1. Kl. 420 bzw. 530)	Krampusumzug, Turmblasen, Kindersackerl
24. Dez 99	W54d	St. Pölten - Kirchberg - St. Pölten	Dampflok Mh6, 2. Kl. Sitz, Speise und 1. Kl. Salonwagen	ab St. Pölten 180 (1. Kl. 250)	mit Weihnachtsmann