

# Voller Zug!

Zeitung der Freunde der Mariazellerbahn  
Ausgabe Nr. 4 im Dezember 2000

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

www.mariazellerbahn.at

freunde@mariazellerbahn.at

## Inhalt dieser Ausgabe

<b>3. Generalversammlung</b>	<b>2</b>
<b>Aktuelles zur Zukunft der MzB</b>	<b>3</b>
<b>Parlamentarische Anfrage</b>	<b>4</b>
<b>Milchmädchenrechnung</b>	<b>5</b>
<b>Wieso hat die MzB eine Sonderrolle</b>	<b>7</b>
<b>Zielgruppen im Tourismus</b>	<b>8</b>
<b>Vorbilder für die MzB</b>	<b>9</b>
<b>Wenn einer eine Reise tut ...</b>	<b>11</b>
<b>Baureihe 4091</b>	<b>13</b>
<b>Bombardier Transportation</b>	<b>15</b>
<b>Vereinskalender 2001</b>	<b>16</b>
<b>Aus dem Vereinsleben</b>	<b>17</b>
<b>Nostalgie – Termine</b>	<b>19</b>
<b>Bildnachweis</b>	<b>18</b>
<b>Die Seite unseres Sponsors</b>	<b>20</b>



## Volle Züge



**2001**

**Vereinskalender**  
13 Blätter Farbkopie A3  
Preis: öS 200,-  
**Für Mitglieder: öS 150,-**  
zuzügl. Versandkosten

## Es geht weiter!

Die angekündigte Einstellung des Betriebes mit Fahrplanwechsel 2001 ist vom Tisch! Die ÖBB betreiben die MzB, bis ein neues Betreibermodell gefunden wird, zumindest bis zum Jahreswechsel 2001 / 2002.

Was wir bei der Herausgabe der letzten Nummer bereits ahnten ist nun Gewißheit: so einfach läßt sich die große, alte Dame nicht auf den Schrottplatz der Geschichte werfen.

Damit können wir uns wieder unseren ursprünglichen Zielen zuwenden. Neben einigen Informationen zu der aktuellen Situation widmen wir uns der touristischen Bedeutung der MzB und bringen erste Überlegungen zu einem möglichen neuen Betreiber und neuem rollenden Material.

Zur Abrundung bieten wir ausführliche Informationen zu unserem Vereinskalendar und bringen die Ergebnisse von Mitgliederbefragungen.

Genießen wir das Jahr 2001 in vollen Zügen!

## Präambel Dezember 1998

Unser Verein setzt sich das Ziel, alle Aktivitäten zu fördern, die über den Tätigkeitsbereich eines Betreibers oder eines Tourismusverbandes hinausgehen.

Dabei ist der Name des Vereines "Freunde der Mariazellerbahn" zugleich Programm. Es geht also nicht um die "Rettung" dieser Bahnstrecke, sondern um einen Freundeskreis, der sich der Förderung der Mariazellerbahn, egal unter welchem Titel, verpflichtet fühlt.

Vorbild sind erfolgreiche Museums- und Touristikbahnen, deren Erfolg immer auf der breiten Unterstützung durch die Region beruht. Der Verein wird daher die Zusammenarbeit mit alljenen suchen, die an der positiven Entwicklung der Mariazellerbahn interessiert sind, speziell den Betreibern, den Gemeinden und Tourismusverbänden.

## Editorial von Ronny

Ich hoffe, Du hattest ein erfreuliches Weihnachtsfest und bist auch mit guten Vorsätzen in das neue Jahrtausend "gerutscht"! Ich bedanke mich auf diesem Wege für die übermittelten Weihnachtswünsche und bitte um Verständnis, daß diese Ausgabe erst nach den Feiertagen versendet werden konnte.

Es soll ja keine Ausrede sein, aber die vorweihnachtliche Hektik war heuer besonders stark: Kalenderherstellung, 3. Generalversammlung und unser Stand am Grünauer Advent. Und dann hat mich auch noch mein treuer Begleiter der letzten Jahre, ein PC AMD 200 MHz – nicht unerwartet – wegen Altersschwäche verlassen und die Einschulung des neuen PC's hat seine Zeit gedauert.

Die aktuelle Situation rund um die MzB ist derzeit nicht besonders brisant, der zugesagte Weiterbetrieb durch die ÖBB bis Ende des Jahres 2001 hat viel von der Hektik genommen und es kann nun in Ruhe an einer guten Lösung gearbeitet werden. Darum – und auch zur Belebung der Diskussion – behandelt diese Ausgabe wie versprochen den Schwerpunkt Tourismus, Überlegungen zu einem neuer Betreiber und zu neuem rollenden Material.

Unser Arbeits-Programm für das Jahr 2001 werden wir nach den Feiertagen festlegen, speziell die Termine unserer Vereinsfahrten, als Service bietet wir alle geplanten Termine von ÖBB ErlebnisBahn auf Seite 19.

Ich wünsche Dir ein erfolgreiches Jahr 2001 und freue mich schon auf ein Treffen bei unserer Winterfahrt am 20. Jänner.

Dein Ronny  
Obmann  
und einer der vielen Freunde  
der Mariazellerbahn

## 3. Generalversammlung

Unsere 3. Generalversammlung fand am 9. Dezember 2000 in Hofstetten mit überraschend vielen Teilnehmern statt. Der Abgeordnete zum Nationalrat, Ing. Wilhelm Weinmeier, erläuterte in seiner Einführungsrede den aktuellen Stand rund um die MzB und trat anschließend unserem Freundeskreis bei.

Ursprünglich war ja die Generalversammlung für Mitte Oktober in Rabenstein geplant, die Rücktritte von 3 Vorstandsmitgliedern in den letzten Monaten und die damit für mich verbundenen Mehrarbeiten haben meinen Zeitrahmen beträchtlich strapaziert, damit schien eine Zusammenlegung mit dem Grünauer Advent sinnvoll. Wir – der "harte Kern" – hatten uns im Vorfeld auf eine straffe Tagesordnung verständigt, denn unserer Stand beim Grünauer Advent bot anschließend die Gelegenheit für ausführliche Gespräche. Die vorgelegte Tagesordnung wurde einstimmig beschlossen.

Als Vorbereitung auf die Generalversammlung war die letzte Ausgabe unserer Mitgliederzeitschrift ziemlich umfangreich, der Bericht des Vorstandes konnte sich daher auf eine Kurzfassung der Ereignisse des letzten Jahres beschränken. Der Rechnungsabschluß 1999 und der Bericht über die Kassaprüfung am 18.11.2000 wurde vom Rechnungsprüfer Vizebgm. Gottfried Auer verlesen. Sein Antrag auf Entlastung des Kassiers und des gesamten Vorstandes wurde einstimmig beschlossen.

Zur erforderlichen Neuwahl von Mitgliedern des Vorstandes wurde von mir ein Wahlvorschlag eingebracht. Nach einer kurzen Vorstellung wurde dieser Vorschlag einstimmig angenommen. Als Novum wurde Ing. Wilfried Böhm als Beirat (lt. Statuten: Beisitzer) für Tourismus und regionale Angelegenheiten in

den Vorstand gewählt.

Etwas umfangreicher waren meine Ausführungen zu den Vorhaben im Jahr 2001 und dem dazugehörigen Budgetentwurf. Auch hier gab es wieder Einstimmigkeit, genauso wie bei der Festsetzung der (unveränderten) Mitgliedsbeiträge.

Es lag ein Antrag an die Generalversammlung zum Thema "Sponsoring von Gruppenreisen für benachteiligte Menschen vor", der vom Antragsteller persönlich vorgestellt wurde. Dieser Antrag wurde begrüßt und der Vorstand mit der Umsetzung beauftragt.

### Zusammenfassung:

Die 3. Generalversammlung brachte keine Änderungen in unserem Selbstverständnis, die bei der Konstituierung beschlossene Ausrichtung unseres Vereines (siehe Präambel auf der Seite 1) bleibt aufrecht: Treffpunkt für alle Freunde der MzB und aus diesem Freundeskreis heraus das Setzen von positiven Akzenten im Sinne des Vereinszieles: Förderung der Schmalspurbahn St. Pölten – Mariazell.

Es gibt viel zu erledigen, arbeiten wir zügig weiter!

Ronny

## Vorstand

Obmann	Ing. Franz-Ronald Pfeffer, Hofstetten-Grünau
Obmann Stv.	Wilhelm Schaller, Wien
Schriftführer:	Josef Bauer, Hofstetten Grünau
Schriftführer Stv.	Bernd Hirschrodt, Wien
Kassier	Norbert Hischmüller, Karlstetten
Kassier Stv.	Thomas Dürr, Ober-Grafendorf
Beirat für Tourismus	Ing. Wilfried Böhm, Rabenstein
Rechnungs- prüfer	VBgm Gottfried Auer, Rabenstein Ing. Günter Draxler, Rabenstein

# Aktuelles zur Zukunft der Mariazellerbahn

Nach dem (überraschenden?) Rücktritt des zuständigen Bundesministers Schmid gab es die satt-sam bekannten Kassandrarufer in den Medien und die üblichen Nebelgranaten.

Für mich stand immer fest, daß – wenn alle am selben Strang ziehen – die MzB nicht eingestellt wird, ein Betreiberwechsel aber wahrscheinlich ist. Die Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage von Nationalrat Heinzl durch den scheidenden Minister gab einen konkreten Hinweis, daß die Beamtengespräche im Hintergrund bereits sehr weit fortgeschritten sind (siehe Kasten auf Seite 4). Weiters wurde von der neuen Bundesministerin Forstinger den Medien gegenüber bestätigt, daß sie sich zu den gegebenen Ausführungen ihres Vorgängers bekennt.

So war es auch nicht verwunderlich, daß ohne viel Medienecho

der Weiterbetrieb der MzB zumindest bis Jahreswechsel 2001/2002 durch die ÖBB zugesagt wurde (und es gibt auch wieder einen Nostalgie-Fahrplan bis Ende 2001, siehe Seite 19).

In manchen Medien war die Rede davon, daß die Strecke bereits international ausgeschrieben worden wäre, davon ist uns nichts bekannt. Auch in der Fachpresse – wohl bedingt durch die Zeitspanne zwischen Redaktionsschluß und Versand – waren mißverständliche Anmerkungen zu diesem Thema zu finden.

Unser Wissenstand deckt sich mit einer kleinen Notiz in der überregionalen Beilage der NÖN, die wir im vollen Wortlaut

zitieren (siehe Kasten unten). Auf der gleichen Seite gibt es nachstehendes Zitat: *Hinsichtlich der von der Schließung bedrohten "bis zu 17 Nebenbahnen" fordert SP-NÖ-Chef Karl Schlögl die Schaffung einer NÖ Regionalbahngesellschaft, die u. a. mit der Abwicklung des Verkehrs auf den von der Einstellung bedrohten Strecken betraut werden.*

## Meine Meinung:

Es geht nicht mehr darum, ob die MzB weitergeführt werden soll, sondern nur mehr um das wie! Und das ist nun wirklich eine Angelegenheit der Politik

Ronny

NÖN vom 27.11.00, Seite 3

### **Mariazellerbahn soll privatisiert werden**

*Die Rettung der von der Schließung bedrohten Mariazellerbahn sei in greifbare Nähe gerückt, sieht VP-Managerin Johanna Mikl-Leitner Licht am Ende des Tunnels. Das Land NÖ und die ÖBB haben sich demnach auf eine Pachtlösung geeinigt. Nun werde per Ausschreibung ein neuer Betreiber gesucht. Es gebe bereits zahlreiche Interessenten. Auch bei der Ybbstalbahn werde eine ähnliche Lösung angestrebt, so Mikl-Leitner. Der Forderung der SPÖ nach einer Regionalbahngesellschaft erteilt die ÖVP eine Absage: "Die ÖBB will das nicht."*

### **Was ist mit der Krumpe?**

Absolut still wurde es um die Zweigstrecke Ober-Grafendorf – Ruprechtshofen – (Wieselburg). Wir haben auf diesem Teil der MzB nicht vergessen, nur fanden wir in der Region absolut kein Echo (gerademaß 3 Mitglieder).

Wenn sich eine Region nicht gegen eine Einstellung wehrt und Aktionen für einen Weiterbetrieb setzt, wird das Ende wohl unvermeidlich sein!

Ronny

### **4090 und kein Ende**

Auch wenn die beiden Triebwagen der Reihe 4090 in unserem Vereinskalender den Monat März schmücken, der tatsächliche Einsatz ist nie sicher.

Vom Publikum werden die Triebwagen gerne angenommen, speziell wegen des bequemeren Einstieges.

Es wäre interessant zu erfahren, welche Kosten auf einem neuem Betreiber da so zukommen.



**Parlamentarische Anfrage an den scheidenden Minister**

Auszug aus 1224/AB XXI.GP vom 10.11.2000

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1221/J - NR/2000, betreffend Sicherung von Erhaltung, Sanierung und Modernisierung der Infrastruktur der Mariazellerbahn mit Mitteln des Bundes, die die Abgeordneten Heinzl, Anna Huber und Genossen am 5. September 2000 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1: (Werden Sie einem Antrag der ÖBB auf Einstellung der Mariazellerbahn zustimmen?)

Einem Antrag der ÖBB auf Einstellung der Mariazellerbahn werde ich nur dann zustimmen, wenn ein zeitlich und sachlich reibungsloser Übergang des Betriebes dieser Strecke auf Dritte gewährleistet ist.

Zu Frage 2: (Werden Sie der ÖBB die Weisung erteilen, Eigentümer der Schieneninfrastruktur der Mariazellerbahn zu bleiben und weiterhin die vom Bund finanzierte Erhaltung der Schieneninfrastruktur der Mariazellerbahn zu übernehmen?)

Eine Weisung an die ÖBB, Eigentümer der Infrastruktur zu bleiben, erübrigt sich dann, wenn eine Ausschreibung der Strecke zu einem positiven Ergebnis führt und ein Dritter die Strecke übernehmen möchte. Diesem werden selbstverständlich Förderungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, wobei derzeit eine Kostenbeteiligung des Bundes in Höhe von 80 % der Infrastrukturkosten in Diskussion steht - das Land NÖ müßte den Rest übernehmen.

Zu Frage 3: (Werden Sie der ÖBB die Weisung erteilen, an einer zukünftigen Gesellschaft zum Betrieb der Mariazellerbahn eine Mehrheitsbeteiligung zu halten?)

Mein Interesse ist der Weiterbetrieb der Mariazellerbahn und nicht ein bestimmtes Beteiligungsverhältnis der ÖBB an einem neuen Betreiberunternehmen. Daher gibt es keinen Grund für eine Weisung an die ÖBB, sich mit einem bestimmten Anteil an einer zukünftigen Gesellschaft zu beteiligen

Zu Frage 4: (Werden Sie der ÖBB die Weisung erteilen, den Betrieb der Mariazellerbahn ordnungsgemäß und ohne Einschränkungen aufrechtzuerhalten und die Strecke und das Wagenmaterial in vollem Umfang zu erhalten?)

Ich habe die ÖBB bereits angewiesen, bis zur allfälligen Übernahme der Strecke durch Dritte die Strecke aufrechtzuerhalten und auch alles zu unterlassen, was eine faktische Übernahme durch Dritte unmöglich machen oder erschweren würde. Dies bezieht sich selbstverständlich auch auf die Erhaltung des Wagenmaterials.

Zu Frage 6: (Welchen Betrag werden Sie im nächsten Bundesbudget zur Finanzierung der Erhaltung der bestehenden Infrastruktur der Mariazellerbahn im Jahr 2001 bereitstellen?)

Es wurde schon bisher kein bestimmter Betrag aus dem Bundesbudget für die Mariazellerbahn zur Verfügung gestellt, sondern die Infrastruktur aus dem laufenden Budget für Infrastruktur insgesamt mitbedeckt. Es ist daher ein genauer Betrag für die Infrastrukturkosten der Mariazellerbahn nicht bekannt und erst recht nicht ist es möglich, die Infrastrukturkosten eines allfälligen neuen Betreibers jetzt schon zu kennen. Die Ermittlung dieser künftigen Infrastrukturkosten wird daher erst dann möglich sein, wenn das Ergebnis der folgenden Ausschreibung vorliegt. Für 2001 wird die Infrastruktur der Mariazellerbahn bis zu einer Übernahme durch Dritte wie bisher aus dem Infrastrukturbudget im Kapitel 65 finanziert werden.

Zu Frage 8: (Schließen Sie aus, daß der fahrplanmäßige Betrieb der Mariazellerbahn für Pendler und Touristen zwischen St. Pölten und Mariazell von der ÖBB oder anderen zukünftigen Betreibern beendet wird?)

Ja.

**Impressum:**

Voller Zug!

Periodisch erscheinendes Informationsmagazin für alle Freunde der Mariazellerbahn. Wird nur an einen bestimmten Personenkreis abgegeben.

**Medieninhaber, Herausgeber und Verleger:**

Verein Freunde der Mariazellerbahn  
Willingerstraße 5,  
A-3202 Hofstetten-Grünau  
Tel: +43 / 02723 / 8790 o. 8791  
e-Mail: freunde@mariazellerbahn.at  
http://www.mariazellerbahn.at

**Grundlegende Richtung:**

Information der Vereinsmitglieder über Aktivitäten rund um die Mariazellerbahn.

---

Namentlich gekennzeichnete Beiträge dienen der freien Meinungsäußerung und müssen nicht mit der Meinung des Vereines übereinstimmen.

---

Um Nachdruck wir ausdrücklich gebeten, wir bitten nur um Zusendung eines Belegexemplares. Bei unaufgefordert zugesendeten Bild- oder Textmaterial gehen wir davon aus, daß der Einsender im Besitz aller Veröffentlichungsrechte ist. Der Herausgeber gewährt keine Haftung für eventuell unvollständige oder falsche Angaben in dieser Ausgabe.

**Mariazeller Bahn oder Mariazellerbahn**

Die MzB hatte nie einen offiziellen Namen, wenn man von dem Wortungetüm „NÖ – steirische Alpenbahn“ einmal absieht, darum sind beide Schreibweisen richtig.

In Anlehnung an die Bezeichnung von Straßen haben wir uns für das Zusammenschreiben entschieden und wollen damit zeigen, daß dies ein Eigenname ist und nicht die Bahn der Mariazeller - also die Mariazeller Bahn - beschreibt.

Wir verwenden immer stärker die Kurzbezeichnung „MzB“ (bitte Schreibweise beachten!) auch nach außen, um diese Eigenständigkeit noch mehr zu betonen.

Ronny

Was bringt die Mariazellerbahn?

## Milchmädchenrechnung

Machen wir uns einmal - losgelöst von der aktuellen Betreiber-Debatte - eine Vorstellung über einen zukünftigen Betrieb.

Beginnen wir über die möglichen Zugpaare, sagen wir je Stunde einen Zug, das wären 14 Züge und gehen wir vorerst davon aus, daß jeder Zug einen Wert von öS 30.000,- hätte. Damit wären wir bei einem Umsatz von öS 400.000,- pro Tag oder öS 153 Mill. pro Jahr. Ein Unternehmen mit diesem Umsatz wäre in der Größenordnung eines mittleren Gewerbebetriebes und weit unter einem überregionalen Handels- oder Industriebetrieb.

Bei diesen öS 30.000,- pro Zug (egal ob kurz geführt bis Laubnbachmühle oder lang bis Mariazell) müßte also in einem Umlauf bei 150 Sitzplätzen pro Sitzplatz (!) öS 200,- (oder pro Strecke öS 100,-) erreicht werden. Vergleicht man nun dies mit dem Preis einer Monatskarte von durchschnittlich öS 500,- (also bei 20 Tagen im Monat pro Tag hin- und zurück derzeit nur öS 25,- also pro Richtung nur öS 12,50!) dann kommt ein Pendlerzug am Morgen (150 Sitzplätze mal die 12,50) auf einen Wert von gerademal öS 1.875,- !!!

Rechnen wir noch 10 vollzahlende und 20 halbzahlende Fahrgäste dazu (damit brauchen wir - aus Komfortgründen - schon 200 Sitzplätze), dann liegen wir irgendwo bei öS 2.500,- für den Morgenzug mit Pendler.

Der Gegenzug sieht natürlich pendlermäßig schlecht aus und ich erspare mir eine Kalkulation. Also bringt - über den Daumen - ein Umlauf nur mit Pendler max. öS 5.000,-

Besser sieht es in dem Moment aus, wo Reisende für die Bergstrecke oder ins Mariazellerland einsteigen, sagen wir 100 Perso-

nen (pro Umlauf) und jeder mit einer Halbpriekarte, denn dann haben wir  $100 \times 140 = \text{öS } 14.000,-$  und damit fast die Hälfte des Wertes.

Gibt es eine große Reisegruppe samt Salon- oder Buffetwagen, dann wird die Kalkulation endgültig rosarot, denn dann werden die 30.000,- pro Umlauf locker erreicht.

In dieser Kalkulation ist die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs noch nicht berücksichtigt. Diese steht jedem Betreiber zu, denn auch der Kleinbus zum Schülertransport wird bezahlt und es steht außer Diskussion, daß der ÖPNV niemals kosten-deckend sein kann. Wir waren



aber auch bei der obigen Kalkulation meilenweit von den ersten Ansatz entfernt.

### Rechnen wir auch noch anders.

Dem Vernehmen nach fuhr im Jahr 2000 ca. 1 Mill. Fahrgäste. Nach unser Milchmädchenrechnung sind das bei den aktuell 14/15 Umläufen an die 100 Personen pro Richtung. Geht man - reine Schätzung - von einer Auf-

teilung 60% Pendler / 20% Kurzstrecke / 20% Gesamtstrecke aus, so ergibt dies einen Wert (siehe Tabelle) von in etwa öS 40 Mill. Mit den öS 30 Mill. von der NÖVOG und den sicher öS 30 Mill. Bundeszuschuß (Pendler, Schülerfreifahrt, etc.) ergibt dies wiederum an die öS 100 Mill. Einnahmen.

Wenn man sich diese Ziffern so ansieht, dann kann man erst er-messen, wie wir bei unseren gemeinsamen Fahrten die Kalkulation eines Zuges aufgefettet haben, denn unter öS 20.000,- haben wir selten überwiesen. Geht man weiters davon aus, daß der Salonwagen 150 mal mitgeführt wurde, so ergibt das alleine eine zusätzliche Million per anno. Auf Grund dieser Ziffern ist es unbegreiflich, warum die GE "Blockierer" sowohl die GE Er-

lebnisbahn, als auch uns, immer so vor den Kopf stieß. Es ist auch unbegreiflich, warum ein Sonderzug mit Doppeltraktion weit über öS 70.000,- kostet. Noch dazu, wenn man weiß, daß als Ersatz für die häufig ausfallenden Triebwagen der Reihe 4090 laufend 2 Loks eingesetzt werden (siehe Foto). Auch wie die ÖBB auf eine Kostendeck-

(Fortsetzung auf Seite 6)

Personen	Preis	gesamt	Faktor	Summen
60	12,50	750,00		
20	30,00	600,00		
20	140,00	2.800,00		
		4.150,00	2	8.300,00 pro Umlauf
			14	116.200,00 pro Tag
			365	42.413.000,00 gesamt

(Fortsetzung von Seite 5)

kung von angeblich nur 6% kommen, ist nicht erklärbar, denn bei 40 Mill. erzielten Umsatz durch Fahrkartenverkauf wären dies dann Gesamtkosten von über öS 650 Mill.

### Fazit

Der neue Betreiber wird also - egal welcher Konzern dahintersteckt - sehr genau und knapp kalkulieren müssen. Es werden daher viele Annehmlichkeiten - sowohl für die Fahrgäste, als auch für die Beschäftigten - wegfallen müssen und der Beschäftigtenstand wird gering sein. Der berechtigte Wunsch, jeden Bahnhof wieder zu besetzen, ist damit Illusion. Der neue Betreiber wird sich auch nicht unbedingt die hohen Werbungskosten - die heute speziell im Touristikbereich notwendig sind - erlauben können und er wird sicher nicht hochnäsigerweise eine angebotene Hilfe ablehnen können.

Verabschieden wir uns von dem Gedanken, daß hier eine Riesenfirma am Werk sein wird, die nur so mit den Millionen jongliert. Es wird dies möglicherweise eine Firma sein, wo der Ausfall eines Großgerätes ein Problem ist (nicht so wie heute: "4090 wieder ausgefallen, na ja, kann man nichts machen"), wo Reparaturen an die Substanz gehen und wo die erforderlichen Investitionen das mehrfache eines Jahresumsatzes ausmachen können.

Andererseits zeigen bereits die Ziffern unserer Milchmädchenrechnung, daß die MzB kein Moloch mit einem Wahnsinnsverlust ist, sondern ein kleines, profitables Unternehmen sein könnte. Schaffen wir es, hochwertige touristische Angebote zu einem vernünftigen (nicht unbedingt billigen) Preis anzubieten und gewinnt der Betreiber die vertriebenen Pendler wieder zurück, so ist an einem Erfolg nicht zu zweifeln.

*Ronny*



### Kosten der Infrastruktur

Absolut im Nebel liegen die tatsächlichen Kosten der Infrastruktur, die Aussage des Ministers zu Punkt 6 (Seite 4) bestätigen unsere Vermutungen zu diesem Bereich.

Angemerkt wird, daß alle politischen Parteien die Ansicht vertreten, daß die Kosten für die Infrastruktur - bei einem Planbetrieb - weiterhin vom Staat zu zahlen sind, genauso wie der Erhalt der Bundesstraßen. Hier wird vom Minister ein Satz von 80% angegeben, Rest NÖ. Wo bleibt hier die Steiermark?

### Kostenwahrheit

Nur wer selbst jemals von der Einführung der Kostenwahrheit in einem Unternehmen betroffen war, kann die auftretenden psychologischen Probleme abschätzen. Ich hatte die Ehre, in einem großen Konzern (vor fast 20 Jahren) Beteiligter zu sein und in einem kleinen Betrieb (120 Mill. Umsatz) an der Umsetzung mitzuwirken.

Wir haben damals z.B. die Kosten der Werkstätte den einzelnen Abteilungen (Traktion, Fahrweg, um bei unserer Diktion zu bleiben) zugeordnet. War es vorerst üblich, auch einfache Tätigkeiten wie eine Reifenmontage oder das Abschmieren durch die Werkstätte erledigen zu lassen ("die sind ja sowieso da"), wobei der Fahrer oft dabei stand oder etwas anderes erledigte, so war dann die erste Reaktion der Abteilungsleiter: "da kann ich ja gleich in eine Fachwerkstätte fahren". Wir haben die wahren Kosten dann bis zur letzten Position - wie Berücksichtigung der Anfahrtszeit zur Werkstätte - durchgerechnet und wir haben auch die letzte Konsequenz besprochen, nämlich die Auffassung der Werkstätte. Dies hätte dann die Folge gehabt, daß der Ausfall eines Gerätes wegen einer Kleinigkeit das stundenlange Warten auf einen Servicewagen irgendeiner Fremdfirma mit sich gezogen hätte.

Wir hatten damals (vor mehr als 10 Jahren) in erster grober Näherung den fiktiven internen Stundensatz mit öS 450,- angesetzt und immer auf den Unterschied zwischen diesen fiktiven Kosten (die nur im Rechenmodell Relevanz hatten) und den tatsächlich entstehenden Kosten hingewiesen. So mancher Führungskraft hat erst bei der Schlußabrechnung, wo sich dann die tatsächlichen Kosten (zwischen öS 320,- für den "Schmiermaxi" und öS 1.200,- für Stabsstellen) ergaben, die Tragweite begriffen und am Umsetzprozeß mitgewirkt.

Was in einem kleinen Betrieb (samt Diskussionen bei einem Bier in der Kantine) binnen eines Jahres umsetzbar ist, dauert in einem großen Konzern schon einige Jahre.

*Ronny*

## Wieso hat die Mariazellerbahn eine Sonderrolle?

Auch die letzten Entscheidungen zeigten wieder die Sonderrolle der MzB. In dieser Ausgabe wollen wir den touristischen Hintergrund näher beleuchten.

Wie bereits des öfteren erwähnt, wurde die Bergstrecke der MzB speziell für die Wallfahrer errichtet. Sie ist also – um es in aktuellen Worten zu sagen – spätestens ab Laubenbachmühle als touristisches Basisangebot – ähnlich einer Seil- oder Gletscherbahn – anzusehen, der einzige wesentliche Unterschied ist die bedeutend längere Strecke.

Zur Zeit der Errichtung war Mariazell DER Wallfahrtsort der Donaumonarchie. Das Fahrgastaufkommen war in der Anfangszeit so stark, daß es einen Erlaß gab, nicht besonders für die MzB zu werben (Provisorien dauern in Österreich ewig, noch heute hält sich der Betreiber peinlichst an diesen Ukas) und relativ schnell Überlegungen zur Kapazitätserweiterung stattfanden. Zur Diskussion standen der (zumindest teilweise) zweigleisige Ausbau oder die – dann auch durchgeführte – Elektrifizierung. Bis in die Siebziger waren (trotz „Eisernem Vorhang“) Wallfahrer – Sonderzüge (oft mit Doppelbespannung) aus dem Gebiet der ehemaligen Donaumonarchie nichts besonderes, warum diese Tradition nach dem Fall der politischen „Mauern“ nicht wieder aufgenommen werden konnte, steht auf einem anderen Blatt.

Auch heute noch ist für viele (speziell in Wien) eine jährliche (Wall-)Fahrt nach Mariazell Tradition. Die Steigerungen im Jahr 2000 ist zu einem großen Teil auf dieses Potential zurückzuführen, negativ betrachtet: „Fahren wir, solange es die MzB noch gibt“, positiv formuliert: das Potential kann jederzeit angesprochen werden.

Basierend auf diesem Grund - Kundenstamm könn(t)en weitere Kundenschichten angesprochen werden, die entsprechende Studie Infora II kommt ebenfalls zu diesen Schlußfolgerungen.

Damit kommen wir zu einer meiner Kernaussagen: Am Niedergang der MzB in den letzten siebzig Jahren ist zu 70% Prozent die Region und nur zu 30% der Betreiber schuld. Die Versäumnisse des Betreibers sind aber leichter (vor allem technisch) begründbar, die Versäumnisse in der Region sind schwerer in Worte zu fassen. Mich erinnert die fatale Situation immer an eine völlig zerrüttete Ehe, nach 30 Jahren kann niemand mehr feststellen, warum diese hoffnungsvolle Beziehung so scheiterte.

Das Pielachtal hat es nie verstanden, die zumindest 100.000 Reisenden pro Jahr auf der Gesamtstrecke für seine eigene touristische Entwicklung zu nutzen und die beiden Städte St. Pölten und Mariazell haben heute keinen Bezug mehr zu dieser Strecke. Gerade für Mariazell ist heute die bequeme Anreise mit dem Autobus wichtiger als die möglicherweise transportierten Menschenmassen mit der MzB. Eine Reisegruppe wie bei unseren Vereinsfahrten wird von der örtlichen Gastronomie bereits als gemeingefährliche Drohung verstanden: „160 Personen, das sind ja mehr als 3 Autobusse. Nein, das können wir nicht annehmen!“

Ein großes Mißverständnis in der Region ist die Rolle des Betreibers, es wird z.B. immer wieder angenommen, daß dieser auch für die Bewerbung und Durch-

führung von touristischen Angeboten zuständig wäre und die örtliche Gastronomie dann nur passiver Nutznießer sein könnte. Darum wird auch angenommen, daß ein neuer Touristik-Zug nach Schweizer Vorbild alle Probleme auf einen Schlag lösen würde, die Erfordernisse des modernen Tourismus (regionale Spezialitäten, Lokalkolorit, Rahmenangebote, durchgehende Werbelinie, usw.) werden aber immer noch nicht umgesetzt.

Leider hat derzeit niemand in der Region die Kraft, die aufgezeigten Potentiale auch zielstrebig zu nutzen, die diversen Ansätze (Podiums-Diskussion Nov. 1997, Zukunftskonferenz Juli 1999, Marke MzB Frühjahr 2000) bleiben im Ansatz stecken. Sie bewirkten aber eine schrittweises Umdenken in der Region und bei den Entscheidungsträgern (so blieb uns auch eine Radweg kontra Bahn – Diskussion erspart).

Und während all dieser Diskussionen hatte die MzB auf der Bergstrecke immer noch mehr – dem touristischem Segment zuzurechnende – Fahrgäste als manch bekannte Tourismusbahn. Daß der Betreiber und die Region daraus keinen Gewinn lukrieren konnten, wird heute kein Informierter mehr der Strecke anlasten!

Und damit haben wir auch die Antwort zu der Frage der Sonderrolle. Die MzB hat einen positiv besetzten Namen (wenn man so will, kann man sie auch als Markenartikel bezeichnen), sie hat bewiesenes (!) Potential und die Region steht voll zu dieser Bahn.

Mir scheint, daß viele Entscheidungsträger ob der Mißstände sogar ein schlechtes Gewissen plagt, darum vielleicht auch die Zögerlichkeit des derzeitigen Betreibers vor dem endgültigen Schlußstrich.

Ronny

Wer soll mit der MzB reisen?

## Zielgruppen im Tourismus

Wenn wir uns in dieser Ausgabe mit der touristischen Bedeutung der MzB beschäftigen, darf ein Blick auf die möglichen Zielgruppen nicht fehlen.

### Eisenbahnfreunde

Der klassische Eisenbahnfreund kennt die MzB bereits, samt ihren Stärken und Schwächen. Diese Gruppe ist eher eine Zielgruppe für eine Mitgliedschaft in unserem Freundeskreis, als eine Zielgruppe für den Tourismus, denn wahre Eisenbahnfreunde stecken ihr Geld in das Reisen zu ihren Lieblingsstrecken und konsumieren eher wenig, Nächtigungen sind hier nur selten lukrierbar. Dazu kommt, daß diese Gruppe im Normalfall die Normalspur bevorzugt, d.h. Schmalspur-Eisenbahnfreunde sind eine relativ kleine Zielgruppe. Wir sollten uns nicht durch die vielen Schmalspur-Eisenbahnvereine täuschen lassen, diese entstanden aus technischen Gründen, weil eben mehr Schmalspurbahnen aufgelassen wurden und vielleicht auch die technische Betreuung einer Schmalspur-Bummelstrecke einfacher ist. Diese Gruppe ist noch dazu zu trennen in Freunde, die aktiv mitarbeiten wollen (und zumeist bereits bei einem Verein Mitglied sind) und jene, die nur die verschiedenen Strecken bereisen oder fotografieren.

### Nostalgiefreunde

Ähnliches gilt für die Nostalgiefreunde im klassischen Sinne, nimmt man hier den Bereich Eisenbahn heraus, überwiegt zum einen die Freunde der Normalspur, zum anderen die des Dampfbetriebes. Diese mögliche Zielgruppe ist nun ebenfalls in Aktive und Passive zu trennen. Auf der MzB wird diese Zielgruppe von ÖBB Erlebnisbahn / Club Mh.6 erfolgreich betreut.

### Reisende zu/ab einem Ziel

Hier haben wir nun die erste echte Zielgruppe vor uns. Mariazell, eh klar, aber auch der Bereich des Naturpark Ötscher - Tormäuer und die Ötschergräben sind ein beliebtes Wandergebiet, fernab touristischer Massenangebote.

Derzeit wird dieser Bereich vom Betreiber nicht besonders betreut und die touristischen Infrastruktur fehlt weitgehend oder ist indiskutabel. Im besonderen darf auf die vielen Reisenden zwischen Wienerbruck und Erlaufklause verwiesen werden, die bekannterweise eher vertrieben als betreut werden.

Die MzB wäre unter anderem ein ideales Schlechtwetterangebot für Gäste von St. Pölten und dem Pielachtal (aber auch Wien), ein idealer Zubringer für den Wintersport oder zum Erlaufsee. Aber auch die Gegenrichtung ist interessant, die Landeshauptstadt St. Pölten als Ziel der Urlauber des Mariazellerlandes.

### Erlebnis - Reisende

Die MzB ist unbestritten eine der schönsten Bahnstrecken in Europa, d.h. die Reise an sich begeistert immer wieder, diese Zielgruppe wird derzeit fast nicht beworben. Hier wird zumeist an eine Fahrt St. Pölten - Mariazell gedacht, es geht aber auch anders. Wird die Fahrt erst ab dem Pielachtal begonnen, könnte das Frühstück und das Abendessen (ev. der Mostheurige) in der Region serviert werden.

Es wird hier immer der Einwand vorgebracht (auch in der Region), daß der Zustand der Wagons dem entgegensteht, dies ist ein "Schlechtreden", werden einige kleine Tricks beherzigt (wie max. 3 Personen auf einem Sitzviereck, entspannte Betreu-

ung während der Fahrt), ist die Fahrt für alle ein großes Vergnügen. Diese Zielgruppe war und ist unser Hauptansatzpunkt.

### Gruppenreisen

Der Bereich der Betriebsausflüge und Seniorenfahrten (ideale Entfernung ab Wien) wird von der Region entlang der Strecke ebenfalls fast nicht beworben. Diese Gruppenreisen werden vom jeweiligen Veranstalter zumeist selbst organisiert, Unterstützung aus der Region gibt es für diese Veranstalter kaum. Trotzdem war das Jahr 2000 von vielen dieser Gruppenreisen geprägt

Hier fehlt in NÖ eindeutig das touristische Angebot, um für Veranstalter überhaupt in Erwägung gezogen zu werden. Nur zur Klarstellung: es fehlen nicht die Voraussetzungen, sondern es fehlt Informationsmaterial und das buchbare Paket!

### Fußwallfahrt

Die klassischen Wallfahrtsrouten führen durch NÖ, allerdings nicht entlang der Strecke! Die Rückreise erfolgt doch sehr oft mit der MzB, allerdings führt die Fahrt dann zumeist schnurstracks nach St. Pölten und es wird keine Wertschöpfung im Bereich der Strecke lukriert.

Dazu kommt natürlich, daß die "Einteiler" bei den ÖBB offensichtlich immer nur an die Richtung St. Pölten - Mariazell denken, daß mehr Reisende ab Mariazell fahren wird oft vergessen und verärgert / vertreibt diese Zielgruppe.

### Zusammenfassung

Die oft erwähnten Millionen Touristen aus Amerika und Japan sind durchaus lukrierbar, aber nicht prompt. Zielgruppenorientiertes Marketing kann aber bereits heute beginnen und zeitigt auch Erfolge, was zu beweisen war!

Ronny



Schmalspurbahnen in der Schweiz

## Vorbilder für die Mariazellerbahn?

Wer sich ernsthaft mit Gedanken um die Erhaltung bzw. Attraktivierung der MzB beschäftigt, kommt kaum daran vorbei, sich nach vergleichbaren Beispielen umzusehen. Da die MzB bekanntlich mehr ist und leisten kann als so manche gerade noch am Leben erhaltene Bummelbahn, wird man hierzulande kaum fündig werden und es ist daher ratsam bei der Suche nach möglichen Vorbildern auch mal über die heimischen Grenzen zu blicken.

Doch gleich vorweg: ein absolut ebenbürtiges "Double" der MzB gibt es im ganzen europäischen Raum nicht. Irgendetwas ist immer anders, sei es die Charakteristik der Strecke, die Betriebsführung, die regionale Bedeutung der Bahn, die Spurweite oder was auch sonst noch. So gesehen ist die MzB jedenfalls einzigartig. Das heißt natürlich nicht, daß Vergleiche mit anderen Bahnen unzulässig wären. Doch sollten diese nicht dazu verleiten, andere Erfolgsrezepte kritiklos übernehmen zu wollen, wie dies fallweise in diversen euphorischen Kolportationen über die oft als Vergleich Nummer 1 herangezogenen Schweizer Schmalspurbahnen angepriesen wurde und wird.

Bleiben wir also gleich bei unseren westlichen Nachbarn: Mehr oder weniger bekannte und berühmte Namen wie Glacier-Express, Jungfraubahn, Bernina oder Crystal-Panoramic stehen für die heutzutage fast schon illusorisch erscheinende Möglichkeit, Eisenbahnfahren zum Selbstzweck zu machen und jährlich tausende Touristen allein des Genusses wegen durch die Landschaft zu kutschieren.

Wie das? Gibt es da vielleicht irgend ein Wundermittel, ist das

Ganze purer Zufall oder einfach Glück?

Mitnichten. Auch in der Schweiz wird "nur" mit Wasser gekocht und die heute so bestaunten Fahrgastzahlen sind das Ergebnis beinhardter Arbeit, zukunftsorientierten Marketings und einer (bei uns leider kaum bekannten) Kooperation aller am Gesamterfolg partizipierenden Einzelunternehmungen.

Bis auf eine einzige, die der staatlichen SBB gehört, sind alle Schmalspurbahnen privates Eigentum. Die meisten gehören jedoch zumindest mehrheitlich den Kantonen (so z. B. auch die Rhätische Bahn, deren Haupteigentümer der Kanton Graubünden ist), werden also sehr wohl auch aus öffentlichen Mitteln finanziert. Aus verschiedenen Gründen gibt es kein einheitliches System, weder bei der Spurweite, noch bei der Fahrspannung oder beim Rollmaterial. Ein Austausch von Fahrtriebmitteln, wie er in Österreich fallweise möglich ist, stößt in der Schweiz demnach auf sehr enge Grenzen. Dennoch spricht man von drei Netzen, nämlich im Osten (RhB, FO, BVZ), im Westen (MOB, GFM) und in der Zentralschweiz (SBB, BOB, LSE), wo die Bahnen Rollmaterial bis zu einem gewissen Grad untereinander austauschen können.

Ich erwähne dies deshalb um aufzuzeigen, daß es keineswegs Einheitlichkeit oder Einigkeit war und ist, was die Charakteristik der oft als Sammelbegriff genannten "Schweizer Schmalspurbahnen" ausmacht, sondern daß jedes einzelne Unternehmen mit seinen eigenen Problemen fertig werden muß. Nicht ohne Grund fusionierten etliche kleinere Bahnen im Laufe der Zeit mit ihren

### Warum immer die Schweiz?

Ich persönlich vermeide in Gesprächen immer den Vergleich mit der Schweiz, weil ich die MzB unvergleichlich finde <grins>!

Es gibt aber auch in Österreich ein passendes Beispiel, heute einmal etwas frecher niedergeschrieben.

Da gibt es zwei Bundesländer, Tirol und Salzburg, die uns touristische weit voraus sind, vielleicht auch im Regionalpatriotismus. Und dazwischen gibt es einen Berg. Die Tiroler und Salzburger mögen es mir verzeihen, aber für mich sind diese beiden Regionen links und rechts von diesem Berg sehr ähnlich. Und es gibt da zwei Bahnen, die in Richtung dieses Berges führen, die eine von Jenbach nach Mayrhofen, die andere von Zell am See nach Krimml. Die eine ist weltbekannt und strotzt nur so vor Agilität, die andere kommt nicht vom Fleck, die eine ist privatisiert und die andere wird von den ÖBB betrieben.

Frage: wie heißen die Bahnen und welche davon ist die erfolgreiche?

*Ronny*

größeren Nachbarn, wie z. B. die Berninabahn oder die Chur-Arosa-Bahn mit der RhB. Auch die FO, Mitbegründerin des Glacier-Express, war einst derart heruntergekommen, daß sie nur mit Hilfe von RhB und der Zermattbahn überleben konnte.

Heute scheint alles besser zu sein. Die Züge sind voll, das Rollmaterial blitzt vor Sauberkeit, die Gleisanlagen schauen aus wie gerade frisch verlegt und die hochmoderne Technik verbindet höchstmögliche Leistung mit optimalem Fahrkomfort und Sicherheit.

Und wir blicken neidvoll über den Zaun ...

Analysiert man diese heile Welt, so stellt sich bald heraus, daß sie ein äußerst sensibles Gefüge

(Fortsetzung auf Seite 10)

(Fortsetzung von Seite 9)

darstellt, welches etlichen Gefahren ausgesetzt ist. Allein die exportierte Lage vieler Bahnlinien, die einerseits deren Reiz ausmacht, bedingt andererseits aufwendige und teure Schutzmaßnahmen. Trotzdem kommt es immer wieder zu Streckensperren wegen Lawinen, Muren, Hochwasser oder Bergstürzen. Tagelange Unterbrechungen mit hohen Verlusten sind die Folge. Das Wetter spielt aber auch direkt eine Rolle, wenn schneearme Winter den Schitourismus auf wenige Orte konzentrieren oder verregnete Sommer die Tagausflügler fernbleiben lassen.

Auffällig ist auch, daß gerade im Sommer der überwiegende Teil der Reisenden Touristen aus Fernost sind. Die Kleine Scheidegg am Fuße der Jungfrau wird dadurch zu einem Vorort von Tokio, ebenso Zermatt. Sollte eine Wirtschaftskrise in Asien dieses Potential plötzlich ausbleiben lassen, wäre das das Ende etlicher davon abhängiger Betriebe und vielleicht auch so mancher Touristenbahn.

Tourismus, Regionalpolitik und Bahnen ziehen an einem Strang. Was die Bahn bringt, kommt der ganzen Region zugute. Jeder Fahrgast ist ein vermietetes Bett, verkauftes Essen und Souvenirs. Auch noch Mundpropaganda. Ein enorm wichtiger Faktor also. Die Leute kommen ja nicht wegen der Tourismuswirtschaft, sondern wegen der Landschaft und der ungewöhnlichen Möglichkeiten, diese per Bahn zu bereisen. Der Tourismus lebt von den weltweit bekannten Bahnen und unterstützt diese bei ihrer Promotion. Sonst würden nicht tausende Japaner jährlich mit dem Glacier-Express fahren oder mit der Jungfraubahn.

Natürlich wird diese Symbiose auch von der Politik unterstützt. Die Schweiz hat ja dem ausufernden Individualverkehr weit

weniger Opfer gebracht als dies hierzulande geschah und kaum eingeschränkt immer noch geschieht. Man war sich von Anfang an klar, daß die einzige Möglichkeit, die zu erwartenden Menschenmassen umweltschonend und sicher durch die Täler und bis auf die höchsten Berge zu bringen, eben die Eisenbahn ist. Autofreie und voll von den Bahnen abhängige Orte wie Zermatt oder Wengen leben besser denn je, die Touristen kommen eben offenbar auch ohne Auto zurecht.

Andererseits offeriert zum Beispiel ein Hotel in Davos spezielle Angebote für Schmalspurfreunde, was Fans aus aller Welt regelmäßig dort absteigen lässt. In Zusammenarbeit mit der RhB werden sogar Führungen im ansonsten für Außenstehende unzugänglichen Bahnbetriebsbereich (z.B. Hauptwerkstätte) veranstaltet.

Dies zeigt, daß es weder unmöglich noch besonders riskant ist, eine Eisenbahnlinie in ein lokales bzw. regionales Tourismuskonzept als Verkehrsträger Nummer 1 miteinzubeziehen, noch dazu, wenn diese schon vorhanden und betriebsfähig ist. So kann uns die Schweiz tatsächlich als Vorbild dienen!

Mag nun erwidert werden, daß sich die Regionen Pielachtal und Ötscherland sowie der Ort Mariazell international wohl kaum mit Schweizer Tourismusmagneten wie Zermatt, St. Moritz, Montreux oder dem Jungfraugebiet werden messen können, so ist das durchaus richtig. Es soll aber auch nicht eine 1: 1 - Kopie angestrebt, sondern vor allem einmal ein Umdenken eingeleitet werden; weg von unüberschaubaren Einzelangeboten hin zu einem Gesamtkonzept der Tourismusbetriebe entlang der MzB, zugeschnitten auf die Region.

Gerade eine Bahnlinie, die sich wie ein Leitfadend durch mehrere



Auch das Neue Buch aus dem Verlag Slezak „MzB in der Landschaft“ bietet am Schluß Information zu Schweizer Bahnen, daraus ein Zitat:

In der Schweiz erschließt das Postauto selbst abgelegene Gemeinden, zumindest im Zwei-Stunden-Takt. Meist steht am Bahnhof bei der Ankunft des Zuges schon ein Autobus bereit, wie hier in Guarda im Engadin. Dieses exzellente Service von Bahn und Postauto bedient hervorragend die vielen Erholungs- und Skistätten.

*Foto J O. Slezak (3. 8. 2000)*

Regionen zieht und diese gemeinsam mit einem Verkehrsknotenpunkt verbindet, ist der ideale Aufhänger für ein offensives Marketing, das auch international Erfolge bringen kann.

Die Symbiose Landschaft - Tourismus - Eisenbahn bewährt sich, wie Beispiele aus der Schweiz zeigen. Wenn auch nicht alles uneingeschränkt übernommen werden kann, so bleiben doch genügend Gemeinsamkeiten um auch bei uns dieser Idee näherzutreten und durch deren Umsetzung allen Beteiligten ein langfristiges Überleben zu sichern. Frei nach dem Motto der FdMzB: Voller Zug (Bahn) ist volles Haus (Tourismus)!

*Martin Kirchmair*

“Wir investieren in die Zukunft” oder:

Ein besinnlicher Adventausflug mit Hindernissen

## Wenn einer eine Reise tut ...

Die Vorgeschichte: Vor wenigen Wochen begegneten mir in der Wiener Schnellbahn unter erstgenanntem Titel Plakate, die den neu ins Leben gerufenen “Mariazeller Advent” bewarben und auch auf die mögliche Bahnreise mit der Mariazellerbahn besonders hinwiesen. Sollte hier gar ein Umdenken gegenüber dieser – in oberen Manageretagen “unserer Bahn” lieber heute als morgen losgebrachten – Bahnlinie eingesetzt haben? Meine Eltern sollten Zeugen dieser beworbenen Investition in die Zukunft werden.

St.Pölten, Bahnsteig 23/24 am 8. Dezember 2000, ca. 8 Uhr 10: Viele Menschen finden an diesem grauen Morgen den Weg zu o.g. Bahnsteig, wo eigentlich bereits der Anschlusszug nach Mariazell bereitstehen soll. Tut er aber nicht, denn – wie eine Stimme über den Lautsprecher kundtut – werde sich das Hereinschieben des Zuges vom Alpenbahnhof aufgrund technischer Probleme um einige Minuten verzögern. Außerdem erfolgt noch der Hinweis, dass hinter drei Planzug- und den 4 Nostalgiewagen des Panoramic 760 auch sieben abgesperrte Wagen am Zugschluss für eine Reisegruppe ab Frankenfels mitlaufen würden. Nach einigen Minuten ist es dann tatsächlich soweit: Der Zug mit zwei Lokomotiven rollt langsam ein und die Unruhe der wartenden Reisegäste steigt merklich an, da sich die abgesperrten Sonderwagen nicht am Zugschluss sondern in der Zugmitte befinden: Aufwärmübung für kalte Dezembertage?! Zur Freude aller stellt sich nun heraus, dass der Planzugteil nur aus eineinhalb Wagen besteht, in die eine überraschend große Schar von Reisenden (über 80 bei rund 70

Sitzplätzen) einsteigen will. Nur können sie das nicht, da auch die Wagen des Planzugs abgesperrt sind! Der dienstantretende Zugchef – angesichts der unerwartet großen Zahl von einfachem Reisepublikum sichtlich überrascht und wohl auch etwas überfordert (“Haben sie eine Reservierung?” – “Nein” – “Pech gehabt!”) verschwindet durch die Gepäckraumtür in sein Dienstabteil. Als er nach einigen Minuten nicht erscheint und die planmäßige Abfahrtszeit des Zuges schon Geschichte ist, wird er von noch immer geduldig vor den drei versperrten Türen wartenden Fahrgästen auf das Problem aufmerksam gemacht. So dauert es noch einige Minuten, ehe alle Fahrgäste ihren Sitz beziehungsweise Stehplatz nach Mariazell eingenommen haben, darunter auch ein Baby, das sich im Getümmel nicht so wohl zu fühlen scheint und dies laut kundtut.

Mit etwa 20 Minuten Verspätung beginnt die Reise nach Mariazell. Einige Fahrgäste ab St.Pölten Al-

penbahnhof kommen in den Genuss der restlichen Stehplätze in den Planzugwagen. In Ober Grafendorf spitzt sich die Lage bedrohlich zu: Voller Bahnsteig, Fahrgäste nach Mariazell, die angesichts des zu erwartenden Reisekomforts so manche Verwünschungen ausstossen (“Die sind wohl schon ganz ...” oder “Fahrkarten haben sie uns aber schon verkaufen können!”) oder sich – nach Vertröstung auf den Folgezug (etwa 90 Minuten später) teilweise gleich wieder dem eigenen fahrbaren Untersatz zuwenden. Vielen ist es auch nicht verständlich, dass angesichts der großen Zahl von Kunden sieben leere Wagen in diesem Zug mitlaufen, aber nicht benützt werden dürfen. Fahrgäste mit Reisezielen bis Frankenfels bekommen dann aber doch das Privileg, in einen der reservierten und bis dahin abgesperrt mitlaufenden Wagen einsteigen zu dürfen. Nach dem Abhängen der Panoramic760-Wagen für den Dampfzug geht es jedenfalls mit angewachsener Verspätung ins Pielachtal. Auch dort gibt es noch etliche Reisende, die es sich zum Ziel gesetzt haben per Bahn Richtung Mariazell zu gelangen. Zum Glück ist im Ge-

(Fortsetzung auf Seite 12)



päckabteil (in dem sich unser jüngster Fahrtteilnehmer zwischenzeitlich viel wohler fühlt) und auf den Führerständen der Lokomotiven noch Platz! Nachdem die erwartete Reisegruppe in Frankenfels zugestiegen ist, geht es flott bis Laubenschmühle weiter, wo dann das größte Wunder des Tages geschieht: Aus einer abgestellten Zugsgarnitur werden zwei Wagen dem Planzug beigegeben und mit etwa einer Stunde Verspätung beginnt nun – wesentlich gemütlicher für alle Reisenden – der Anstieg nach Gösing. Nach der Kreuzung mit dem Gegenzug aus Mariazell, der eigentlich erst nach unserer Ankunft ebendort abfahren sollte, geht es in rasanter Fahrt nach Mariazell, das um die Mittagsstunde erreicht wird.

Wie viele Fahrgäste sich angesichts der geschilderten Umstände nochmals für eine Anreise mit der Mariazellerbahn entscheiden werden, entzieht sich meiner Kenntnis. Tatsache ist, dass sich in dem riesigen Unternehmen ÖBB mit seinen vielen zuständigen Stellen, die sich gegenseitig nur Kosten zuschanzen und jeglichen Blick auf das Wesentliche (den Transport der Kunden) verloren haben, anscheinend kein Verantwortlicher dazu durchrin-

gen konnte, für diesen großen Tag entsprechende Vorbereitungen zu treffen. So war es auch nicht möglich, den durchaus vorhersehbaren Fahrgastansturm (Marienfeiertag, Adventmarkt) zufriedenstellend zu bewältigen, obwohl genug Personenwagen zur Verfügung gestanden (Pendlergarnitur in Laubenschmühle) und eine Aufstokkung des Zuges bis Ober Grafendorf auf 16 Wagen (bzw. auf 14 Wagen bis Mariazell) möglich gewesen wäre. Es braucht nicht unbedingt sofort neues rollendes Material, um die Mariazellerbahn zu vermarkten (siehe: "ÖBB und Marketing" in "Voller Zug" Nr.3 / Seite10), aber zumindest die Möglichkeit vor Ort, an solchen Tagen ohne große Verrechnungskünste und Kompetenzstreitigkeiten zwischen Abteilungen einfachste Lösungen für das Wohlergehen der Kunden durchzusetzen. Angesichts dieser Abenteuerfahrt kann man den großteils doch sehr gut motivierbaren Eisenbahnern der Mariazellerbahn nur eines wünschen: ein Management, das an diese Bahn und ihre Zukunftschancen glaubt! Hoffentlich bleibt das nicht nur ein Wunsch an das Christkind!

*Thomas Haberl*

## Verstärkungswagen in Mariazell

Welche Konfusion fallweise zwischen den diversen Abteilung herrscht, zeigte mir dieses Problem Anfang des Jahres 2000.

Während die eine – mit Personenverkehr befaßte – Stelle in St. Pölten fest annahm, das in Mariazell derartige Wagen bereitstehen (und auch auf einen angeblichen Erlaß verwies), waren die Fahrdienstleiter von Mariazell ob meiner Frage nach diesen Wagen fast erzürnt.

Erst als ich – ein Kunde! - bat, die beiden Stellen mögen doch einmal miteinander telefonieren, war es klar, es gibt keine.

Dazu kommt das Problem der Kostenzuordnung, denn wenn der Fahrdienstleiter von Mariazell einen zusätzlichen Wagen anordnet, werden angeblich die Kosten dem Bf. St. Sebastian angelastet und damit die Rentabilität dieses Bahnhofes gefährdet und dies wäre ein kleiner Schritt weiter in Richtung der lange im Raum stehenden Schließung des Bahnhofes in St. Sebastian.

*Ronny*

*Siehe auch meine Ausführungen zur Kostenwahrheit auf Seite 6.*

## Wallfahrer

Die "klassische" Wallfahrt führt natürlich zu Fuß nach Mariazell. Und ebenso klassisch ist es, daß die Rückreise mit Bahn (oder Bus) erfolgt. Nun denken die kleineren und größeren Gruppen nicht daran, zu reservieren, wozu auch, es gibt ja eine leistungsfähige Bahn.

Es müßte doch möglich sein, auch dieses Potential zu vergrämen, vielleicht mit einer Reservierungspflicht für Gruppen, vielleicht mit dem damit möglichen Ablehnen von Gruppen, ... ?

Es gibt natürlich auch Personen, die den Fußmarsch nicht mehr bewältigen. Doch dieses Potential kann in die alten Waggons der MzB nicht einsteigen, der Aufstieg ist zu hoch. Die Reihe 4090 wäre ideal, ist aber in der Platzanzahl zu unflexibel und nicht fix planbar.

Was nun?

*Ronny*





**BOMBARDIER**  
*TRANSPORTATION*

Neue Fahrzeuge braucht die MzB!

## Baureihe 4091

Als eine der Vorarbeiten zur Infora I (siehe Ausgabe 3) gab die Fahrzeugindustrie ihre Vorstellungen und einen Preisrahmen zu möglichen neuen Fahrzeugen auf der MzB.

Unser unterstützendes Mitglied Bombardier Transportation hat uns freundlicherweise das Bild- und Textmaterial zu ihrem Vorschlag zur Verfügung gestellt.



Im Juni 1999 stellte Bombardier Transportation ein Fahrzeugkonzept vor, welches den Anforderungen der INFORA-Studie entspricht und den attraktiven Fahrplan der NÖVOG einhalten kann. Am 24. Juni 1999 fand eine Gesprächsrunde mit der gesamten heimischen Schienenfahrzeugindustrie bei ÖBB PV NÖ statt, bei welcher die ÖBB das Bombardier Transportation – Fahrzeug als ein Konzept erkannte, welches die gestellten Forderungen erfüllen konnte.

Die Antriebskonfiguration B'2'2'2'B'B' bietet attraktive Beschleunigungswerte bei geringen Achslasten. Das Fahrzeug basiert auf einem Dreiwagenzug. Eine Führung als Zweiwagen oder Vierwagenzug ist – natürlich mit anderen Leistungsergebnissen – möglich. Die einzelnen Wa-

genteile sind miteinander kurzgekuppelt. Durch die niveaugleichen Übergänge ist der freie Durchgang über die gesamten Zuglänge möglich. Sechs Einstiege pro Seite ermöglichen einen raschen und bequemen Fahrgastwechsel.

Der 2,65 m breite Wagenkasten bietet hohen Komfort der Passagiere. Der Triebwagen ist als Zweirichtungsfahrzeug konzipiert, wobei sich in einem Kopfwagen die Traktionsanlage im anderen die Hilfsbetriebe befinden. Der Mittelwagen eignet sich besonders zum individuellem Ausbau. Je nach Kundenwunsch können Bar, Launch, Sitzecken oder ähnliche Kommunikationseinrichtungen verwirklicht werden. Auch ein 1. Klasse Abteil ist vorgesehen.

In der vollen Bestuhlungsvariante verfügt das Fahrzeug über 177 Sitzplätze. Je nach Sonder-einrichtung ändert sich dadurch das Sitzplatzangebot. In jedem Triebwagen befindet sich eine geschlossene WC-Anlage. Neben den Einstiegsbereichen können je nach Saison Ski- bzw. Fahrradhalter angebracht werden. Die Klimatisierung des Wagenkastens verhilft Passagieren und Triebwagenführer zu angenehmen Reisezeiten.

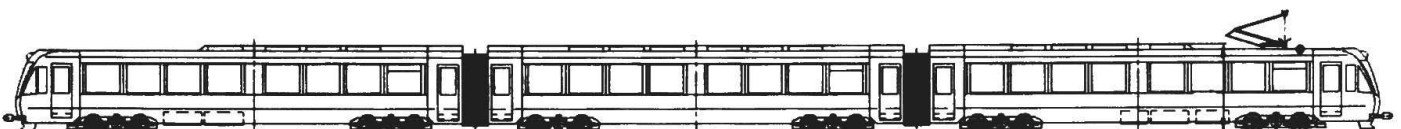
Über den großflächigen zweifach Isoliertglasscheiben befinden sich Dachfenster im Voutenbereich, welche eine gute Sicht auf die Berge der Umgebung ermöglichen.

Die Traktionsanlage leistet 520 kW und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Drei der sechs Drehgestelle sind angetrieben. Natürlich wird auf die Wintertauglichkeit des Triebwagens besonders geachtet.

Durch den Einsatz von derartigen neuen, attraktiven und schnelleren Triebwagengarnituren ist Bombardier Transportation überzeugt zur wirtschaftlichen Weiterführung der Mariazeller Bahn beitragen zu können.

*Michael Schrammel*  
*Bombardier-Wien*  
*Schienenfahrzeuge AG*

Technische Daten auf Seite 14  
Vorstellung des Unternehmens  
auf Seite 15



**Fahrzeug - Hauptdaten:**

Speisespannung	6,5 kV ~ / 25Hz
Spurweite	760 mm
Wagenkastenlänge	53,72 m
Wagenkastenbreite	2,65 m
Höchster Punkt des WK	3,55 m über SOK
Fußbodenhöhe	960 mm
Kupplungshöhe	570 mm
Achsfolge	B' 2' 2' 2' B' B'
Triebraddurchmesser	660 mm
Kleinster Kurvenradius	65 m
Leermasse (ohne Fahrgäste)	69,08 to
2/3 Gewicht	86,28 to
Nutzlast	25,73 to
Dienstmasse (voll beladen)	94,81 to
max. Achslast	9 to
Sitzplätze	156 Personen
Klappsitze / Stehplätze	21 / 166 Personen
Fassungsvermögen insges. o. Fahrer	343 Personen
Traktionsleistung	520 kW
Höchstgeschwindigkeit	70 – 80 km/h
Anfahrtzugkraft	70 kN

**Statistische Daten:**

Meterlast (bez. auf voll beladen)	1,765 to
Gewicht pro Sitzpl. (bez. a. voll bel.)	0,536 to
Leistung pro Sitzplatz	2,938 kW
Leistung pro to (bez.a.voll bel.)	5,527 kW
Leistung pro to (leer)	7,527 kW

**Diskussionsgrundlage**

Wir betrachten diesen Artikel als Information an unsere Mitglieder und keinesfalls als Präjudiz oder Präferenz (dies als Hinweis für all jene, die Meinungsvielfalt und Vereinsmeinung nicht immer auseinanderhalten können <grins>).

Der Artikel wurde von mir nicht redigiert (nur um bereits erwähntes gekürzt), darum hier einige Anmerkungen:

Die Vorschläge der Industrie basieren auf Vorgaben im Rahmen der Studie Infora I und entstanden vor dem Erfolg des Salonwagens und vor unseren Vereinsfahrten. Diese Vorschläge wurden bereits teilweise in der Fachpresse vorgestellt, wir bieten den anderen Anbietern gerne Raum für ihre Vorschläge.

Ich hatte bereits Ende August Gelegenheit, mit dem Autor des Beitrages ein ausführliches (4 Std.!) Gespräch zu führen, in diesem wurden viele meiner technischen Fragen (Niederflurfahrzeuge, Mitteleinstieg, Winterbetrieb, Bestuhlungsvarianten) beantwortet. Es war mir aber auch möglich, neue Überlegungen – speziell im Bereich Gruppenreisen und Bestuhlung – einzubringen.

Seit diesem Besuch bin ich mir bei den vielen Diskussionen über das richtigen Fahrzeugkonzept sicher: es gibt keine allein seligmachende Lösung, sondern immer nur technische Kompromisse. Gerade über das Thema, was ist besser: Lok-bespannter Zug oder Triebwagen kann man trefflich streiten. Im übrigen sind wir aber der Meinung, der (neue) Betreiber wird schon wissen, was er braucht.

Der Zeitrahmen hingegen ist klar, frühestens in 3 – 4 Jahren gibt es neues rollendes Material, bis dahin werden die Baureihe 1099 aus dem Jahre 1911 und Wagen mit einem Fahrgestell von 1908 bzw. 1912 die Hauptlast zu tragen haben.

Ronny

[www.pielachtal.com](http://www.pielachtal.com)

[www.mariazellerbahn.at](http://www.mariazellerbahn.at)

[www.steinschaler.at](http://www.steinschaler.at)

**Ein starkes Team im World Wide Web**  
powered by Ronny – Web 4 You  
Regional–Providing & Web–Publishing  
[www.byronny.at](http://www.byronny.at) [www.web4you.at](http://www.web4you.at)  
[byronny@byronny.at](mailto:byronny@byronny.at)

**Und hier wäre Platz für Dein Inset!**

Unter unseren Mitglieder gibt es  
an die  
80 Gewerbebetriebe  
in Nah und Fern  
und wir erreichen ideale  
Multiplikatoren!  
**Interessiert?**

Hans Peter Pawlik – Verlag Slezak

**Mariazellerbahn in der Landschaft**

Cellophanierter Pappband, 17x24 cm, 96 Seiten (Kunstdruck), Fadenheftung, 117 Schwarz-weiß- und 63 Farbbilder sowie zwei Karten

*Internationales Archiv für Lokomotivgeschichte Band 45 (LAL 45)* - ISBN 3-85416-188-3

öS 290,- / DM 41,40 / sfr 38,10

**Preis für Mitglieder: öS 250,- bei Bestellung über den Verein**

Die Mariazellerbahn und ihre Landschaft haben in 100 Jahren nichts an Attraktivität eingebüßt. Die nun 90 Jahre alten Elektrolokomotiven erwiesen sich als geniale Konstruktion und versehen heute nach wie vor klaglos ihren Dienst. Mariazell ist nicht nur einer der bedeutendsten Wallfahrtsorte, sondern auch eine Sommerfrische par excellence, wie alle Orte in diesem alpinen Abschnitt.

Diese Buch ergänzt die bereits reiche Literatur über diese Bahn, denn es bringt überwiegend Fotos, die zuvor noch nie veröffentlicht worden sind. Jedes Bild begleitet ein ausführlicher Text, das den Bahnreisenden auf beachtenswerte Details hinweist. Da die Zukunft dieser Prachtstrecke wieder einmal umstritten ist, stellt dieses Buch einen Vergleich mit den vorzüglichen Schmalspurbahnen der Schweiz an und weist der Mariazellerbahn den Weg ins 21. Jahrhundert.





# Bombardier Transportation

Seit Juni 2000 haben wir mit Bombardier Transportation ein zweites unterstützendes Mitglied aus der Fahrzeugindustrie, auch von dieser Stelle ein herzliches Willkommen in unserem Freundeskreis.

Gemäß unseren Regeln dürfen sich unterstützende Mitglieder selbst vorstellen.

Als einer der weltweit führenden Schienenfahrzeughersteller für den Personenverkehr zeichnet Bombardier Transportation für alle Aktivitäten von Bombardier im Bereich Schienenfahrzeuge verantwortlich. Er bietet eine vollständige Produktpalette für den Personennah-, Stadt- und Fernverkehr sowie schlüsselfertige Schienenverkehrssysteme weltweit an. Bombardier Transportation produziert auch Güterwagen und stellt Dienstleistungen im Bereich Betrieb und Wartung zur Verfügung. In Nordamerika ist er Marktführer bei den Schienenfahrzeugen für den Personenverkehr. Dort werden die Aufgaben durch Mass Transit – North America und Transit Systems (Kanada), Bombardier Transit Corporation (Vereinigte Staaten) und Concarril (Mexiko) ausgeführt. Bombardier Transportation betreibt in Europa Produktionsstätten in Belgien, Deutsch-

land, Frankreich, Großbritannien, Österreich, der Schweiz und der Tschechischen Republik.

Das Wiener Werk von Bombardier Transportation bietet eine breite Palette von Schienenfahrzeugen für den Stadtverkehr an. Innerhalb Bombardiens ist BWS Spezialist für leichte Schienenfahrzeuge und entwickelte und fertigt in Wien Floridsdorf mit 460 Mitarbeitern für Verkehrsbetriebe in ganz Europa eine innovative LRV-Familie.

Die Stadt Graz entschied sich für die 100% Niederflur-Straßenbahn "Cityrunner". Die Einstieghöhe von nur 290 mm ermöglicht auch vom Straßenniveau ein müheloses Einsteigen. Mit einer Wagenbreite von nur 2,2 m und einem minimalen Kurvenradius von nur 17 m paßt sich der Cityrunner ideal der historischen Streckenführung des Grazer Straßenbahnnetzes an. Ab Anfang 2001 wird der Cityrunner

## BOMBARDIER TRANSPORTATION

das Stadtbild von Graz entscheidend prägen. Stadtbahnen von BWS wurden bereits von den Städten Köln, London-Croydon und Stockholm bestellt. In Wien verkehren Niederflur Stadtbahnen von Bombardier auf der Linie U6. Als besonders innovatives Produkt dieser LRV-Familie gilt die Zweisystem-Stadtbahn "Tram-Train". Bei diesem Konzept besteht die Zielsetzung das regionale Eisenbahnnetz der DB AG und die innerstädtischen Bereiche Saarbrückens zu verbinden. "Vom Umland ohne umzusteigen, direkt in die Zentren der Städte." Bei diesem Fahrzeug wurde erstmals Zweisystem-Technik und Niederflur kombiniert. Zur Zeit sind die ersten 28 Tram-Trains erfolgreich im Einsatz in Saarbrücken.

*Bombardier Transportation*

Unterstützende Mitglieder	
Marktgemeinde Rabenstein	Rabenstein
Alpenhotel Gösing	Gösing
Knorr Bremse GmbH	Mödling
Marktgemeinde Hofstetten - Grünau	Hofstetten-Grünau
Gemeinde St. Anton an der Jeßnitz	St. Anton / Jeßnitz
Bombardier Transportation Bombardier-Wien-Schienenfahrzeuge AG	Wien
I.G. Museumstramway	Mariazell
Pfadfindergruppe Karlstetten	Karlstetten
KIS Kulturinitiative St. Pölten	St. Pölten
Modelleisenbahnclub Grünau e.V.	Leipzig
ÖGLB Österreichische Ges. für Lokalbahnen	Wien
ÖZIV - Bezirksgruppe St. Pölten	St. Pölten
Deutsche Draisinen Sammlung	Bad Nauheim

Mitgliedsbeiträge für 2001		
Beitrittsgebühr, generell	ATS	0,-
Mitgliedsbeitrag für ordentliche Mitglieder	ATS	250,-
Mitgliedsbeitrag für außerordentliche Mitglieder		
- gemeinnützige Vereine und Initiativen	ATS	250,-
- alle anderen außerordentlichen Mitglieder	ATS	2.500,-

Kontoverbindungen:	
Österreich	Raiffeisenbank Pielachtal Konto-Nr. 869; BLZ 32585
Deutschland	HypoVereinsbank Konto-Nr. 371006207 1 BLZ 700 200 01
Schweiz	Postkonto 84-45951-2

## Vereinskalender 2001

Diese Rubrik widmet sich diesmal unserem Vereinskalender, dem berechtigten Wunsch nach einer ausführlichen Bildbeschreibung auf dem Kalender selbst konnten wir bei diesem ersten Versuch nicht erfüllen, wir reichen die Informationen hier nach.

Das ursprüngliche Konzept von Heinz Hirschrodt ging nur von Fotos von unseren Vereinsfahrten aus, dies konnte mangels Masse leider nicht umgesetzt werden. Darum haben wir uns für den Titel "Volle Züge" entschieden und versucht, auch wieder nur volle Züge zu zeigen, aber auch das war nicht komplett möglich.

Von dem großen Fotografentreffen am 15. Okt. stammt das Deckblatt (siehe auch Seite 1), es zeigt die 1099.010 mit Zug 6809 bei der Ausfahrt aus dem Beinriegeltunnel am 15.10.2000, fotografiert von Bernd Hirschrodt.

Unser Monatsreigen beginnt mit einem Lieblingsmotiv von Ronny: langer Zug aus dem Zug fotografiert, das Jännerbild von Bernd Hirschrodt (siehe Einleitung zur 8. Fahrt) zeigt unsere bislang größte Vereinsfahrt am 23. Jan. 2000 (Zug 6809, 1099.014 + 1099.012) beim Lassing Stausee.

Das Bild zum Februar von Sebastian Erben zeigt das nächste Lieblingsmotiv. Sortenreiner Ötscherland 6807 (Lok 1099.06) am 3. Feb. 1998 in der klassischen „Jaffa“ - Lackierung bei Mariazell vor der Gemeindealpe.

Das eher seltene Treffen der beiden Triebwagengarnituren 4090 6804 und 6811 im Bahnhof Laubenbachmühle - und noch dazu im Winter - dokumentierte Roman Schaller am 5. März 2000 (siehe Seite 3).

Die nächsten beiden Monate zeigen das Pielachtal im Frühling. Der April bietet den Zug 6808 (Lok 1099.003) am 6. April 1999 unter der Andreaskirche vor

Steinschal - Tradigist von Sebastian Erben, der Mai den Zug 6804 (1099.001) hinter den blühenden Bäume bei der Brunnhofkurve nach Hofstetten - Grünau (Josef Bauer).

Das Foto zum Juni von Heinz Hirschrodt von der Benefizfahrt schmückte bereits die Titelseite der letzten Ausgabe. Zug 6809 mit Lok 1099.004 und 1099.008 und 16 Wagen nach der aufgegebenen Haltestelle Völlerndorf: der Planzugteil besteht aus BD und 2 B Waggons, der Sonderwagenteil der FdMzB aus 4 B, dem Kaffeehäferl und 3 B, die Garnitur des Panoramic 760 aus Kinderspielwaggon, 2 B, dem Speisewaggon und dem Salonwagen (bis Ober-Grafendorf, danach Dampfsonderzug mit der Mh.6).

Das Foto zum Juli stammt ebenfalls von Heinz Hirschrodt und der Benefizfahrt, Lok 1099.004 und 1099.008 mit Zug 6808 in Erlaufklause, Planzug 3 B und BD, die Sonderwagen der FdMzB mit ihrer Benefizfahrt bestehen aus 3 B, dem Kaffeehäferl und 4 B (nicht vollständig sichtbar), also insgesamt 12 Waggons!

1999 gab es den Versuch, den Panoramic 760 mit der Reihe 1099 zu führen, dazu wurden die 1099.06 und die 1099.14 leicht adaptiert, diese Garnitur zeigt unser Augustbild von Eduard Krenn mit Zug 16 009 mit 1099.06 und Panoramic 760 vor dem Florkogeltunnel.

Auch das Bild zum September stammt vom Fotografentreffen am 15. Okt. und wurde bereits in der Ausgabe 3 auf Seite 5 vorgestellt, Harald Meidl bannte den gesamten Planzug 6808 mit ins-



Sebastian Erben

Feber



Sebastian Erben

April



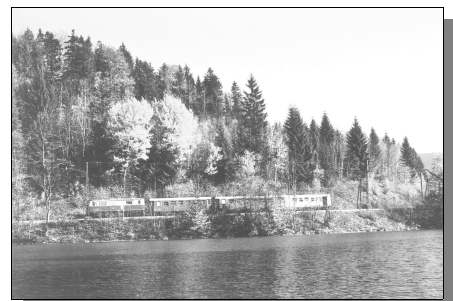
Josef Bauer

Mai



Eduard Krenn

August



Bernd Hirschrodt

Oktober

gesamt 3 Reisegruppen bei Annaberg - Reith auf Bild, siehe auch Fahrgastbericht von Martin Geyer in Nr. 3. auf Seite 13.

Das Oktoberbild von Bernd Hirschrodt zeigt am selben Tag den



Zug 6806 mit 1099.06 kurz nach Wienerbruck am Lassingstausee. Und das Novemberbild stammt ebenfalls von diesem Tag und bietet Herbststimmung am Alpenbahnhof mit 1099.010, 1099.14, 1099.06 und 1099.002. (siehe Seite 12).

Wir verabschieden das Jahr 2000 mit dem klassischen Motiv zur Weihnachtszeit: die Mh.6 im Schnee, diesmal von Peter Bluma bei der Einfahrt in den Bahnhof Frankenfels.

Josef Bauer / Ronny



Peter Bluma

Dezember

Regionale Mitgliederstruktur	
Wien	107
östliches NÖ	39
St. Pölten & Traisental	53
Pielachtal & Bergstrecke	128
davon in Hofstetten-Grünau	41
davon in Rabenstein	29
westliches NÖ	44
rest. Österreich	38
Schweiz	27
Deutschland	24
Dänemark	5
Liechtenstein	1
Großbritannien	1
Norwegen	1
Niederlande	1
<b>Gesamt</b>	<b>469</b>
1998	77
1999	294
2000	98

## Aus dem Vereinsleben

Die Zeit zwischen der 3. und dieser Ausgabe war durch die Vorbereitungen zur 3. Generalversammlung geprägt. Wie bereits des öfteren erwähnt, sind die Modellbauer die große Stütze des Vereines, sei es bei den gemeinsamen Fahrten, bei diversen Ausstellungen (Dank an den Tullner Gartenbahnverein für seine Anlage in einem Kaufhaus in Tulln), beim Grünauer Advent und der Kalenderherstellung. Dies spiegelt nun auch der neue Vorstand wieder, mit Josef Bauer, Wilhelm Schaller und Bernd Hirschrodt wurden 3 Modellbauer in den Vorstand gewählt, mit unserem Rechnungsprüfer Günter Draxler sind es insgesamt vier! Aber keine Sorge, wir werden dadurch noch lange nicht zu einem Modellbau-Verein.

Weil wir schon bei den Modellen sind, die kalte Jahreszeit wir offensichtlich eifrig zur Weiterarbeit an Modellen und den Modulen genützt, vielleicht schaffen wir in der nächsten Ausgabe einen Überblick darüber, wer was fertig oder in Arbeit hat, in dieser Ausgabe entfallen aus Platzgründen die Modellbau-Seiten.

Ich bedanke mich für die durchwegs positiven Reaktionen auf die letzte Ausgabe, darum bietet wir wieder 20 Seiten mit einer Auflage von 1.000 Stück, ausnahmsweise mit längeren Artikeln und etwas weniger Bildmaterial (auch drucktechnisch begründet). Im Budget für 2001 ist ansatzweise der professionelle Druck der Zeitschrift enthalten (Kosten pro Ausgabe um die ATS 10.000,- zuzügl. Porto), möglich wird dies aber nur, wenn wir auch zu Inserate kommen.

Unsere Mitgliederzeitung soll nun im fix im Ab-

stand von drei Monaten erscheinen, ich bitte um Eure Anregungen, Beiträge und Fotos, aber auch um Ergänzungen und kritische Hinweise.

### Mitgliederstatistik

Mit 1. Jänner 2001 umfaßt unser Freundeskreis 469 Mitglieder, davon 84 Gründungs-, 15 unterstützende und ein Ehrenmitglied. Bislang haben uns 37 Mitglieder wieder verlassen, davon sind 3 verstorben, 15 gezielt ausgetreten und der Rest wurde wegen unserer Familienregelung (pro Haushalt ein Mitglied) oder mangels Überweisung des Mitgliedsbeitrages (nach dreimaliger Mahnung) aus der Mitgliederliste gestrichen.

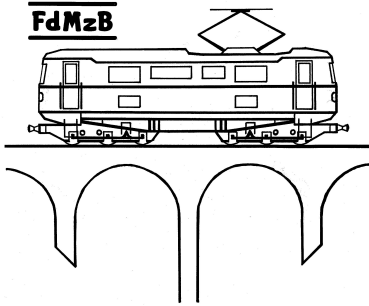
Dieser Ausgabe liegt ein Zehrschein mit der Bitte um Überweisung des Mitgliedsbeitrages für das Jahr 2001 bei, sollte lt. unseren Aufzeichnungen auch noch ein Beitrag aus einem Vorjahr offen sein, ist auf dem Zehrschein ein entsprechender Vermerk angeführt. Sollte diese Zahlungserinnerung falsch sein, bitten wir um eine kurze Nachricht.

### „Stammtische“

Der Termin für unseren Wiener Stammtisch wurde mit letztem Donnerstag in einem ungeraden Monat festgelegt, also lade ich bereits heute recht herzlich zum

Josef Bauer und Heinz Hirschrodt studieren beim Wiener Stammtisch das neue Buch aus dem Verlag Slezak.





Vorschlag von DI Manfred Vohla, 1999

nächsten Stammtisch am 25. Jänner 2001 ab 19:00 Uhr im Restaurant D' Landsknecht, Wien 9., Porzellangasse 13 (Ecke Thurngasse).

Vielleicht schaffen wir es 2001, auch in anderen Regionen lokale Stammtische zu etablieren.

**Logos**

Meine ursprüngliche Idee war es, für die MzB ein einprägsames Logos zu finden, daß in leicht abgeänderter Form auch für den Verein verwendet werden sollte (oder auch umgekehrt). Von Walter Strubel, Stuttgart, habe ich dazu bereits vor langer Zeit einige Vorschläge erhalten, die bei der "Strategiesitzung" am 1.10.1999 auch ausführlich besprochen wurden. Danach hat Manfred Picker aus Wieselburg eine fröhliche MzB geschaffen, die bereits die Einladung zu unserer 5. Fahrt schmückte.

Das Ergebnis der Umfrage war nicht besonders aussagekräftig (29% für "FdMzB", 36% für "Voller Zug!" und 35% für die "Happy MzB", darum haben wir völlig pragmatisch entschieden.



Im internen Gebrauch verwenden wir das FdMzB, nach außen treten wir mit dem Motto "Voller Zug!" auf. Es ist uns nicht einmal passiert, daß ein Veranstalter auf uns zukam und uns freudestrahlend berichtete, er hätte ebenfalls einen "vollen Zug" zusammengebracht.

Wegen der damals aktuellen Einstellungsgefahr haben wir die "Happy MzB" zurückgehalten, denn die Zeit war dazu einfach nicht reif und wir brauchen ja auch etwas zu Begrüßung des neuen Betreibers.

**Verkaufsartikel**

Wir haben nun bereits einige Souvenirs und Verkaufsartikel erfolgreich getestet (1099er Schmier, Bildschirmschoner, T-Shirts, Anstecknadeln und nun unseren Vereinskalendar). Es freut uns, daß viele unserer Ideen bereits von anderen Stellen aufgegriffen wurden, bedauern aber, daß es dabei zu keiner Kooperation kam.

Die bei der Umfrage von Mitgliedern vorgeschlagene Artikel reichten vom Bierglas ("Voller Zug") über Ausschneidebogen bis zur Schibrille (mit Logo) als optimaler Augenschutz bei (Dampf) Sonderfahrten. Wir bedanken uns für die zahlreichen Anregungen und werden in der nächsten Ausgabe weiter dar-



Vorschläge von Walter Strubel, 1999

über berichten.

Die beim Grünauer Advent ausgesetzten Getränke: „Mh.6 im Schnee“, „Jaffa“ und „Nippel“ werden bei der 8. Fahrt präsentiert. Es gibt auch noch einige Exemplare unseres Vereinskalendarers, sollten ausreichend Bestellungen einlangen, ist eine zweite Auflage möglich.

**Gemeinsame Fahrten**

Die Einladung zu unserer 8. Fahrt liegt dieser Ausgabe bei, leider liegen zwischen Versand und dem Termin wieder nur einige Tage, ich hoffe aber trotzdem, daß wir wieder zu einem vollen Zug kommen.

Die weiteren Termine stehen noch nicht fest, wahrscheinlich wird es wieder eine gemeinsame Fahrt im Juni und eine Ende August geben. Wir bitten um Deine Terminvorschläge auf der Antwortkarte.

Ronny



Bildnachweis	
S.	Motiv / Fotograf
1	Mainburg im Winter, Peter Neuhauser
3	Vereinskalendar März, Roman Schaller
5	Planzug sortenrein Jaffa mit 2 x 1099, Josef Bauer
6	Mühlbachbrücke bei Rabenstein, inzwischen erneuert, Josef Bauer
11	Sonderzug mit der Mh.6 am 8. Dezember bei der Ankunft in St. Pölten, Herbert Ortner
12	Vereinskalendar November, Bernd Hirschrodt

## Dampfsonderzüge von ÖBB Erlebnisbahn für 2001

Die nebenstehende Tabelle zeigt alle geplanten Nostalgie und Dampflok-Fahrten auf der MzB als Service für unsere Mitglieder. Die Daten stammen aus dem Internet:

[http://www.erlebnis-bahn-schiff.at/reisen\\_mariazell.htm](http://www.erlebnis-bahn-schiff.at/reisen_mariazell.htm)

Ich kann mich nicht erinnern, daß es jemals so viele Sonderfahrten mit der Mh.6 in einem Jahr gab, ob da jemand umdenken mußte?

Es ist halt jammerschade, daß uns weder der Tourismusverband Pielachtal, noch der Club Mh.6 über die geplanten Fahrten informierte, wir hätten die Termine gerne in unseren Vereinskalendar aufgenommen.

Schön langsam dürfte wohl allen klar werden, welcher Verein immer wieder die Hände zur Zusammenarbeit ausstreckt und welcher Verein mit verschränkten Armen verharret.

Ronny

### Fahrplan Mz 1 – 18. März 2001

St. Pölten Hbf	08:25
Ober Grafendorf	08:45 - 09:00
Steinschal	09:49
Kirchberg/Pielach	09:54
Mariazell	12:00 – 16:20
Kirchberg/Pielach	18:00
Steinschal	18:05
Ober Grafendorf	18:40
St. Pölten Hbf:	19:05

### Fahrplan Mz 2 – 25. Feb. 2001

St. Pölten Hbf	07:26
Ober Grafendorf	07:46 - 08:00
Mariazell	12:50 - 14:30
Ober Grafendorf	17:50 - 18:05
St. Pölten Hbf:	18:25

Fotohalte und Scheinfahrten werden erst während der Fahrt bekannt gegeben.

Am 8. April wurde diese Fahrt als Diesellok mit 2091.11 – 2190.03 geführt

**Wer die MzB will  
muß auch mit ihr fahren!**

06. Jän.	Panoramic 760	Mz 1
25. Feb.	Fotozug für Eisenbahnfans	Mz 2
17. März	Winteraustreiben in Schwarzenbach	Mz 3
18. März	Panoramic 760	Mz 1
07. April	Zum Ostermarkt nach Frankenfels	Mz 4
08. April	Fotozug für Eisenbahnfans	Mz 2
16. April	Panoramic 760	Mz 1
06. Mai	Zum Countryfest im Pielachtal	Mz 5
20. Mai	Panoramic 760	Mz 1
02. Juni	Schmalspurfestival im Voralpenland	Mz 6a,
03. Juni		6b, 6c 6d
04. Juli	Im Salonwagen vom Pielachtal ins Mariazellerland	Mz 7
09. Juni	Panoramic 760	Mz 1
01. Juli	Panoramic 760	Mz 1
11. Juli	Im Salonwagen vom Pielachtal ins Mariazellerland	Mz 7
18. Juli	Im Salonwagen vom Pielachtal ins Mariazellerland	Mz 7
22. Juli	Panoramic 760	Mz 1
25. Juli	Im Salonwagen vom Pielachtal ins Mariazellerland	Mz 7
29. Juli	Oldtimer - Wettfahrt durchs Pielachtal	Mz 8
12. Aug.	Panoramic 760	Mz 1
15. Aug.	Fotozug für Eisenbahnfans	Mz 2
02. Sept.	Panoramic 760	Mz 1
23. Sept.	Panoramic 760	Mz 1
30. Sept.	Fotozug für Eisenbahnfans	Mz 2
07. Nov.	90 Jahre elektrischer Betrieb	Mz 9
02. Dez.	Der Nikolaus kommt ins Dorf	Mz 10
08. Dez.	Grünauer Advent	Mz 11
09. Dez.	Panoramic 760	Mz 1
16. Dez.	Panoramic 760	Mz 1
24. Dez.	Weihnacht im Pielachtal	Mz 12
31. Dez.	Silvester im Mariazellerland	Mz 13





# Pielachtal

mostviertel *Ursprung Österreichs*

Auch das offizielle Pielachtal-Logo hat nun die MzB zum Thema, leider wurde die 1099 durch den fehlenden Stromabnehmer verstümmelt.

Bereits seit längerer Zeit ziert die MzB, entworfen von dem bekannten Karikaturisten Hubert Schorn, das inoffizielle Logo von Rabenstein (als Aufkleber bei uns erhältlich).