

Voller Zug!

Zeitung der Freunde der Mariazellerbahn
Ausgabe Nr. 6 im Juni 2001

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

www.mariazellerbahn.at

freunde@mariazellerbahn.at

Inhalt dieser Ausgabe

Editorial	2
Aktuelles von der MzB	3
Kurzmeldungen	3
Eine Partei und die MzB	4
Der lange Weg zu einem neuen Betreiber	5
Gastkommentar	7
Zur Situation der Regionalbahnen in Niederösterreich	
Buchpräsentation	10
Technik der MzB	
Herausforderung Zinken	11
Mountainbike	13
Die MTB-MzB-Strecke	
Schmalspurfestival im Voralpenland	15
Modellbau-Ausstellung	16
Die Rekord Fahrt	17
Aus dem Vereinsleben	18
Die Seite des Sponsors	20



Eigentlich müßte der Titel dieser Ausgabe wieder "Warten auf die Zukunft" lauten, denn es ist immer noch keine Entscheidung gefallen. Genauso passend wäre aber auch: "Hurra, es ist Juni und wir fahren noch!"

Die Mariazellerbahn, eine Erfolgsstory?

Da gibt es aktuelle Überlegungen wegen einer Einstellung und es wird gewagt, von einer Erfolgsstory zu reden?

Ja, und durchaus mit gutem Gewissen!

Jeder, der sich mit dem Phänomen MzB professionell beschäftigt, hat den Erfolg auf seiner Seite.

Daheim an der Mariazellerbahn

Aus einer touristischen Arbeitsgemeinschaft entstand ein Freundeskreis, der die wichtigsten Impulse zur Wiederbelebung der MzB setzte.

Dabei kam aber der wirtschaftliche Erfolg nicht zu kurz, denn Kompetenz bei der Beratung und Liebe zum Detail bringen zufriedene Gäste und so manch volles Haus!

Nostalgie- und Tourismusreisen

Mit dem Panoramic 760 und der Dampflok Mh.6 werden heute übervolle Züge geführt und der Salonwagen hat eine Auslastung, vor der so mancher Reisebus träumt.

Freunde der Mariazellerbahn

1998 noch eine Idee und heute weit über 500 Mitglieder in aller Welt. Das Motto "Voller Zug" und der Slogan "Wer die Mariazellerbahn will, muß auch mit ihr fahren" prägen heute die Diskussion rund um diese Strecke, kein Informierter spricht mehr von Geisterzügen auf der MzB.

Der Planbetrieb

Die MzB hat heute noch immer mehr Fahrgäste im Planbetrieb als so manche Nachbarstrecke.


Wetten wir, daß ein neuer Betreiber binnen kürzester Zeit ebenfalls Erfolge vorweisen kann?

Fazit:


Jammern ist negativ, der Erfolg braucht Kreativität, Mut und Ausdauer!

Bei einer Ausstellung im Steinschalerhof gab es zu unseren schönsten Bildern auch kleine Texttafeln, eine davon mit diesem Text.

Hans Peter Pawlik



Technik der Mariazellerbahn



Neuerscheinung
Hans Peter Pawlik
Verlag Slezak
Technik der Mariazellerbahn
ATS 320,-
für Mitglieder ATS 270,-
Einfach bestellen mit der Antwortkarte

Editorial

Mit dieser Ausgabe unserer Mitgliederzeitung sind wir nun wieder in etwa bei dem geplanten Herausgabetermin am Ende eines Quartals, die letzte Ausgabe wurde wegen des Wartens auf die EU-weite Ausschreibung und technischer Probleme etwas verspätet versendet. Mit dieser Ausgabe habe ich aber auch ein Jahr One-Man-Redaktionsteam abgedient, habe - mehr oder weniger auf mich alleine gestellt - die meisten Artikel geschrieben, nebenbei die Fahrten organisiert und auch noch die gesamte Büroarbeit für den Verein erledigt.

Wie bereits im Editorial der letzten Ausgabe angeführt, gab es seit geraumer Zeit wieder die üblichen Diskussionen über die Ziele unseres Vereines. Dabei verwischten sich die Unterschiede zwischen unserem Freundeskreis und der aktuellen Situation rund um die Mariazellerbahn. Es war dies nur vordergründig ein Gezänk unter Funktionären, tatsächlich war es ein ausgewachsener Richtungsstreit, ausgelöst durch "Freunde", die es nicht verwinden können, dass ihren Ideen nicht genügend Aufmerksamkeit geschenkt wird. Von meinen großen Erwartungen in die bei der 3. Generalversammlung neu gewählten Vorstandsmitglieder blieb nicht viel übrig (die drei Modellbahner sind bereits wieder von ihrer Funktion zurückgetreten), außer jeder Menge unerledigter Arbeiten. Jeder, der mich näher kennt, weiß von meiner großen Enttäuschung über diese Entwicklung.

Wie dem auch sei, seit Mitte Juni gibt nun auch eine "IG Pro Mariazellerbahn", gegründet vom (bisherigen) Obmann Stv. Wilhelm Schaller. Ich sehe diese Vereinsspaltung auch als Chance, denn der Bogen unseres Freundeskreises war vielleicht zu weit gespannt und nun hat eben

ein Teil unserer Mitglieder eine neue Heimat gefunden. Ich wünsche der IG Pro Mariazellerbahn - trotz oder gerade wegen der heftigen Geburtswehen - viel Erfolg. Mit unserer 9. Fahrt am 16. Juni wurden dann die wahren Verhältnisse wieder zurechtgerückt, denn mit 271 Mitreisenden und einem geradezu sensationellen Spendenaufkommen war diese Fahrt die bislang größte Vereinsfahrt und es wurden wieder einmal das Potential dieser Bahn, aber auch die wahren Stärken unseres Freundeskreises bewiesen. Damit war auch der für diese Ausgabe vorbereitete, ausführliche Bericht über die Hintergründe der Vereinsspaltung hin-fällig, wir werden aber bei der nächsten Generalversammlung darüber sicher ausführlich sprechen müssen.

Während sich Teile des Vorstandes - wie gelähmt - den internen Diskussionen und der "Rettung" der MzB widmeten, haben andere zielstrebig an einer positiven Zukunft der MzB weitergearbeitet. Darüber berichten wir - wie geplant - im ersten Teil dieser Ausgabe. Im zweiten Teil widmen wir uns etwas der Region an der Strecke und im letzten Teil gibt es den gewohnten Blick in unser Vereinsleben.

Ich wünsche Dir einen erholsamen Urlaub und uns wünsche ich eine wunderschöne 10. gemeinsame Fahrt am 19. August 2001.

*Dein Ronny
nur mehr interimistischer Obmann
und einer der vielen Freunde
der Mariazellerbahn*

www.pielachtal.com
www.mariazellerbahn.at
www.erlebnisbahn.at
www.steinschaler.at
Ein starkes Team im World Wide Web
powered by Ronny – Web 4 You
Regional-Providing & Web-Publishing
www.byronny.at **www.web4you.at**
byronny@byronny.at

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 wird 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.

4. Generalversammlung

Mit der nächsten Generalversammlung im Spätherbst endet statuten-gemäß die Funktionsperiode des jetzigen Vorstandes.

Mit weit über 500 Mitglieder schloß unser Freundeskreis binnen drei Jahren zu den großen Eisenbahnvereinen Österreichs auf und es ist noch kein Ende des Wachstums abzusehen.

Für die nun notwendige professionelle Führung des Vereines werden wir in den nächsten Monaten ein Wahlkomitee gründen, dass dann für die nächste Generalversammlung einen Wahlvorschlag vorbereiten soll.

*Ing. Franz-Ronald Pfeffer
Norbert Hirschmüller
Thomas Dürr
Ing. Wilfried Böhm*

Aktuelles von der Mariazellerbahn

Bereits zur letzten Ausgabe wurde die EU-weite Ausschreibung des Betriebes erwartet, auch diese Ausgabe kann darüber noch nicht informieren. Der Planbetrieb läuft derzeit wie gewohnt weiter, nur mischt sich zum gewohnten, sonoren Fahrgeräusch der 1099 zunehmend das heisere Röcheln von Dieseltriebwagen. Für Puritaner ein Greuel, für – vor allem ältere - Fahrgäste durchaus ein Gewinn.

Zeitgleich mit dem Erscheinen dieser Ausgabe beginnt bei den ÖBB ein neuer (reduzierter!) Vorstand mit seiner Arbeit, nach dem bereits im Frühjahr ein neuer Aufsichtsrat bestellt wurde.

Nicht nur unser Freundeskreis zeigte sich im ersten Halbjahr wie gelähmt, auch vom alten Vorstand der ÖBB und der Gewerkschaft der Eisenbahner kamen zur Nebenbahnfrage keine nennenswerten Antworten.

Mit dem Fahrplanwechsel wurden einige Nebenbahnen eingestellt (weit weniger als ursprünglich beabsichtigt) und es drängt sich nicht nur für mich die Frage auf: War das wieder nur der übliche Theaterdonner der ÖBB zur schleichenden Demontage des B- und C-Netzes, sollte wieder einmal nur getestet werden, welche Bahnen obsolet sind und problemlos eingestellt werden können?

Seit langem außer Streit stehen die MzB und die Ybbstalbahn. Nun beginnen sich die politischen Parteien bereits zu rühmen, wer denn da was erreicht hätte. Nun gut, wir wissen es besser: Nur wenn eine Region geschlossen zu ihrer Bahn steht, hat diese eine Chance. Und es sind nicht nur schöne Worte notwendig, sondern auch Taten.

Nun zurück zur Mariazellerbahn: Heute dem Land NÖ, im speziellen der NÖVOG, einen Vorwurf zu machen, daß noch nicht ausgeschrieben wurde, ist meines Erachtens blauäugig. Gut Ding braucht eben Weile und - wie bereits berichtet - scheint der Weiterbetrieb bis zum Finden eines neuen Betreibers gesichert. Und

wie ebenfalls bereits in der letzten Ausgabe ausführlich angeführt, muß ein neuer Betreiber gefunden werden, sonst ist auch diese Strecke tot!

Hier nun noch ein Wort zu dem geplanten Fahrplan, der schlußendlich die Gründung der IG Pro Mariazellerbahn bewirkte: Natürlich bin ich nicht froh über diesen Fahrplan, aber er wurde unter der Prämisse erstellt, dem neuen Betreiber einen möglichst problemlosen Beginn zu ermöglichen und der neue Betreiber kann jederzeit mehr Züge führen. So mancher hat offensichtlich noch nicht begriffen, daß ein neuer Betreiber nicht der Feind des eigenen Geldes sein kann, wie dies die ÖBB seit Jahren liebevoll vorführen.

In dieser Diskussion wurde auch immer wieder geflissentlich übersehen, daß derzeit (vor allem große) Gruppen bei den ÖBB prohibitive Preise zu bezahlen haben. Ich gehe davon aus, daß der neue Betreiber - die in anderen Branchen üblichen - Staffelpreise anbieten wird und über kurz oder lang auch willens und in der Lage sein wird, Sonderzüge zu jeder beliebigen Tageszeit, auch in kleineren Einheiten, zu führen.

Und wenn der Zug um ca. 16:00 Uhr ab Mariazell auf einmal als der am liebsten angenommene Zug präsentiert wird, warum gab es dann vor Jahren den Aufschrei um den Ötscherland um 18:00 Uhr ab Mariazell?

Noch eine provokante Frage am Schluß: Wo bleibt das Land Steiermark?

Ronny

Bauarbeiten

Im Bereich Fahrweg wurde nun doch Geld für die MzB freigegeben. Im Sommer werden zwischen Schwadorf und Ober-Grafendorf (km 6,454 – 7,640 und km 8,330 – 9,220) die Strecke saniert und die Schienen verschweißt. Im Zeitraum 16.07. – 03.08. gibt es daher eine Streckensperre zwischen St. Pölten und Ober-Grafendorf mit Schienenersatzverkehr, die Nostalgiefahrten beginnen erst ab Ober-Grafendorf, die Salonwagenfahrten am Mittwoch wurden gestrichen.

Weitere Bauarbeiten gibt es vom 10.09. bis zum 19.10. zwischen Mitterbach und St. Sebastian, ebenfalls mit Streckensperre während der Arbeitswoche.

Für die anderen Langsamfahrstellen im Pielachtal wurde noch kein Geld bewilligt.

Kurznachrichten

Im Juni wurde – medial eher unbeachtet - ein Zusatzvertrag zum Regionalbahnverkehrsdienstevertrag geschlossen.

Von Gmünd kamen 5090.04 und 5090.05 auf die MzB.

Die Ausfälle der Reihe 1099 häufen sich und die „Experten“ rätseln ...

Das Wappen von Hofstetten-Grünau wechselte von der abgestellten 1099.012 auf die 1099.010.

Im Heimatmuseum Mariazell gibt es seit Pfingsten eine MzB - Ecke, wir bieten bei unserer August – Fahrt eine Führung an.

Die Modellbahn – Anlage in Kirchberg / Piel. sucht einen neuen Besitzer. Wir wurden vom Masseverwalter informiert, daß über die Verlassenschaft nach Ernst Kainz der Konkurs eröffnet wurde und die erste Tagsatzung am 14. August stattfindet. Es gibt noch keinen Schätzwert (siehe auch Seite 16).

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

Eine Partei und ihre Vorschläge zur Zukunft der MzB

Da gibt es eine Partei, die uns wegen der angeblichen Bevorzugung des Ausflugsverkehrs über die Bergstrecke kritisierte, dann allerdings als ihr Zeichen für die MzB mit dem Salonwagen (also Nostalgie) von St. Pölten nach Kirchberg (also nur Teilstrecke) reiste, während wir den Planzugwagen auf der Gesamtstrecke bevorzugen.

Gleichzeitig hatte ich (vor ca. einem Jahr) stundenlange Diskussion mit einem ehemaligen Vorstandsmitglied, der mir eine zu starke Berücksichtigung des Piechlachtales (also des Nahverkehrs) vorwarf, der den Panoramic 760 (obwohl er ihn nur vom Hörensagen kannte) absolut ablehnte, der unbedingt die Anschaffung eines modernen Tourismuszuges und die Einführung des Güterverkehrs (und das am Besten kombiniert, also TmG: Tourismuszug mit Güterbeförderung) verlangte und der auch dann - nicht zuletzt wegen meiner Einwände gegen dieses Konzept (fehlende Ziffern, keine Kosten-Nutzen-Analyse, Fahrplan, etc.) - zurücktrat.

Dieses Konzept (neuer Tourismuszug, Güterverkehr, aber Pendler weiterhin mit den alten Wagen) wurde dann (nachdem auch die Fachpresse abwinkte) ab Herbst 2000 einer Regierungspartei angedient, die aber offensichtlich ebenfalls dankend ablehnte, weil es ja bereits Infora Studien, sowie weitergehende

Gespräche und Vereinbarungen mit dem Land NÖ gab.

Mitte März gab es dann die Diskussion um den zukünftigen Fahrplan auf der MzB. Bei dieser Gelegenheit wurde das selbe Konzept wieder gezückt und als aktuell präsentiert.

Schlußendlich entstand daraus die IG Pro Mariazellerbahn und - man glaubt es kaum: Dieses Konzept wird nun von der eingangs erwähnten Partei als ihre Vorstellung zur "Rettung" der MzB präsentiert, Motto: Holztransport statt Pimperlzug.

Mich erinnert das Ganze an eines meiner Pamphlet's aus der Frühzeit meiner Beschäftigung mit der MzB: <http://www.mariazellerbahn.at/freunde/fruehj98.htm>

***Trittbrettfahrer:** Zu dieser Spezies haben wir ein völlig entspanntes Verhältnis, denn auch diese verbreitern unsere Basis, und vielleicht können wir sie irgendwann zur aktiven, vor allem aber sinnvollen, Mitarbeit animieren.*

***Auf dem Sprung:** Leider dürfen wir hier die Namen nicht anführen, aber es gibt da schon einige Honoratioren, die hinterherhecheln und auch noch gerne einen Platz auf einem Trittbrett hätten.*

Ein Grund mehr, bei unseren erfolgreichen, gemeinsamen Fahrten auf der Gesamtstrecke in Planzügen einen offenen Zweiachser am Zugschluß zu führen.

Ronny



Aus „Technik der Mariazellerbahn“
Einer der gemischten Züge zwischen St. Pölten und Ober Grafendorf, am 16. August 1956 von Josef Otto Slezak fotografiert. Diese Zugart war betrieblich wohl rationell, aber wenig fahrgastfreundlich, weil während der Rangierarbeit den Fahrgästen Wartezeit aufgebremmt war. Außerdem durften gemischte Züge nicht so schnell fahren wie reguläre Personenzüge.

Nostalgiefahrten

Die Aufstellung auf der rechten Seite wäre ohne einen Blick auf die Entwicklung des Nostalgieverkehrs auf der MzB, veranstaltet durch den Club Mh.6 / ÖBB Erlebnisbahn, wohl unvollständig.

Jahr	Züge Sonderwagen	Personen
1987	2	250
1988	6	700
1989	4	500
1990 bis 1992	Revitalisierung der Mh.6	
1993	2	350
1994	2	300
1995	4	450
1996	6	650
1997	10	1.500
1998	15	2.400
	24	
1999	22	7.800
	183	
2000	34	15.800
	283	

Erratum

Reihe 4090 - kein Umbau des Vierteiligen

Zu dem in der letzten Ausgabe erwähnten Umbau des 4090.003 in einen zweiten Steuerwagen stellte sich heraus, daß es sich dabei lediglich um einen Wunsch bzw. um eine Idee eines mit der Ausbesserung dieser Fahrzeuge betrauten Bediensteten der ÖBB handelt. Allerdings war dies so formuliert, daß man annehmen mußte, der Umbau sei beschlossene Sache. Wahr ist vielmehr, daß beide schadhafte Fahrzeuge repariert werden und damit beide Garnituren nach Lieferung der erforderlichen Teile sowie nach Abschluß der Arbeiten wieder in ihrer ursprünglichen Zusammensetzung fahren werden.

Martin Geyer

Der lange Weg zu einem neuen Betreiber

Im März 2001 wurden die Bürgermeister der Region entlang der Strecke vom Land NÖ und der NÖVOG über den Stand der Verhandlungen und über die geplanten weiteren Schritte informiert. In der letzten Ausgabe brachten wir bereits die Kernaussagen, in dieser Ausgabe zeigen wir diese einzelnen Schritte und die Wechselbeziehungen zur Region.

In der ersten Spalte der Weg der MzB durch die Institutionen, in der zweiten Spalte eine Übersicht regionaler Ereignisse ohne Anspruch auf Vollständigkeit (ausführlicher im Web unter <http://www.mariazellerbahn.at/freunde/nachlese.htm>).

1997 bis 1998	<p>Gutachten "Bewertung von Betriebskonzepten in Szenarien" (Infora I).</p> <p>Ergebnis:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Güterverkehr wenig ergebnisrelevant. • 4 Angebote der Industrie für neue Fahrzeuge. • Notwendiges Investitionsvolumen: 270 - 400 Mio. • Personenverkehr entwicklungsfähig, wenn konsequente Marktorientierung. 	<p>Gründung von „Daheim an der MzB“, verbunden mit Vorträgen entlang der Strecke.</p> <p>Ronny's erste Gehversuche im Internet.</p> <p>Podiums- und Publikums-Diskussion in Kirchberg: Die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen der Mariazellerbahn für das Pielachtal</p> <p>Schlecht besuchte Nostalgiefahrten, schleppende Vorbereitung für die 100 Jahr-Feiern, aber auch Werbung für die Nostalgiefahrten in einer Postwurfsendung von Billa (Auflage: 3,5 Mio.) und Pendelverkehr beim Stoakogler – Jubiläums – Wandertag.</p>
1998	<p>Präsentation und Diskussion der Ergebnisse in den Gemeinden.</p> <p>Schaffung eines Problembewußtseins.</p>	<p>Umspurung Wieselburg – Gresten.</p> <p>Zweitägige Feier „100 Jahre Pielachtalbahn“ mit Vortrag zu Infora I im Steinschalerhof.</p> <p>Rabenstein bindet als erste Gemeinde die MzB in das Ortslogo ein.</p>
Anfang 1999	<p>Einstellung des Güterverkehrs.</p> <p>Reduktion des Fahrparkes im Personenverkehr</p>	<p>"Hofstetten fährt mit der MzB" wird ein Erfolg.</p> <p>Indienststellung des Salonwagens und des Panoramic 760, Eröffnung des Bahnwanderweges.</p>
1999 bis 2000	<p>Risikoanalyse für die Fahrzeuginvestition (Infora II)</p> <p>Teil 1 Ermittlung touristischer Potentiale entlang der MzB unter Einbindung der Gemeinden.</p> <p>Markenbildung MzB.</p> <p>Teil 2 Risikoanalyse einzelner Finanzierungs- und Organisationsmodelle.</p> <p>Vertiefung der Angebote der Fahrzeugindustrie.</p> <p>Fahrgastzählungen und Erlösprofile.</p> <p>Vertiefung des NÖVOG – Betriebsszenarios.</p> <p>Teil 3 Rechtsgutachten zwecks EU-Recht-konformer Vorgangsweise.</p> <p>Ergebnis: Auf Basis Betriebsführung durch die ÖBB Empfehlung einer grundsätzlich dreiteiligen Konstruktion:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betreiber (ÖBB) • Marketinggesellschaft • Fahrzeugbereitstellungsgesellschaft. 	<p>Gründung unseres Vereines mit 100 Gründungsmitglieder.</p> <p>Ausstellung „100 Jahre Mariazellerbahn“ im Rahmen des Grünauer Advents.</p> <p>Juni 1999: unser erster "Voller Zug!"</p> <p>Zukunftskonferenz der Regionalplanungsgemeinschaft Pielachtal, MzB ist in allen Arbeitsgruppen bestimmendes Thema.</p> <p>Initiative "Retten wir die Mariazellerbahn" durch die NÖN.</p> <p>Sonnenfinsternis im Mariazellerland und keiner organisiert passende Züge.</p> <p>Erste interne „Strategiediskussionen“ unseres Vereines.</p> <p>1999 ist für die MzB ein sehr produktives Jahr, die Fahrten von ÖBB Erlebnisbahn, aber auch viele privat organisierte Gruppenreisen prägen das Bild. Und der Salonwagen ist das ganze Jahr so gut wie ausgebucht.</p> <p>Auch unsere Fahrten entwickeln sich sehr gut, nur der stets bestrittene Wagenmangel bremst unsere Ambitionen.</p>

Fortsetzung auf Seite 6

Fortsetzung von Seite 5

Anfang 2000	<p>Einholung von Offerten auf Basis des NÖVOG-Szenarios von ÖBB und anderen konzessionierten EVU.</p> <p>Supervision aller Ergebnisse durch ein Management-Consultant-Unternehmen.</p> <p>Ergebnis: NÖVOG-Vorgangsweise voll bestätigt.</p> <p>Erste Aussagen der ÖBB, die MzB aufgeben zu wollen.</p> <p>Klärungsversuche mit dem neuen BM VIT, ob die Infrastruktur auch bei Betrieb durch Dritte vom Bund finanziert wird.</p>	<p>Einstellung des Teilstückes Ruprechtshofen - Wieselburg der Krumpe ohne besonderen Widerstand der Region.</p> <p>Unsere Winterfahrt zeigt die Vorzüge der Bahn: Schnee-Chaos, aber die MzB fährt.</p> <p>Erste Vorgespräche zur EU-Förderschienen Leader+, die MzB ist integraler – wenn nicht sogar integrativer – Bestandteil.</p> <p>Schmalspurbahnen nun im Landestourismuskonzept. Gemeinsamer Werbefolder für Ybbstalbahn, Ötscherland-Express und MzB wird wegen der drohenden Einstellung auf Eis gelegt. Andere Werbemaßnahmen werden durch konkurrenzierende Projekte und mangelnde Eigenmittel verhindert.</p>
Mai 2000	<p>ÖBB geben bekannt, dass österreichweit zahlreiche Strecken, darunter die MzB, eingestellt werden sollen.</p> <p>Einholung eines Rechtsgutachtens zur Frage der Teilkündbarkeit des Verkehrsdienstvertrages.</p> <p>Verhandlungen mit den ÖBB mit dem Ziel, eine Gesamt-Kündigung des Verkehrsdienstvertrages per 09.06.2001 zu vermeiden.</p>	<p>Alle Bürgermeister entlang der Strecke verabschieden eine gemeinsame Resolution für die MzB.</p> <p>Eine vom Regionalverband Pielachtal gestartete Aktion bringt über 10.000 Unterschriften.</p> <p>Die Nostalgiefahrten ins Pielachtal werden verstärkt angeboten, Wettrennen zwischen Oldtimer und Mh.6.</p>
Mai bis Oktober 2000	<p>Verhandlungen mit dem BM VIT zur Definition vom Risiko her beherrschbarer Finanzierungsgrundsätze eines ausgegliederten MzB - Betriebes.</p>	<p>Unser Verein ist durch die Diskussion über den wahren Weg blockiert, Redaktionsteam hat sich aufgelöst, Obmann Stv. tritt zurück.</p>
Okt. / Nov.	<p>Ministerwechsel.</p>	<p>Trotzdem schaffen wir unsere erste Benefizfahrt und fordern mit 300 Mitreisenden die ÖBB (7. Wagen).</p>
Dez. 2000	<p>Entscheidung BM VIT: ÖBB bleibt für begrenzte Zeit Infrastrukturbetreiber, Fahrbetrieb wird ausgeschrieben.</p>	<p>Unser Neubeginn mit Herausgabe der Nr. 3 unserer Mitgliederzeitschrift.</p> <p>Sonderzug einer Regierungspartei mit an die 500 Fahrgästen.</p>
Jänner 2001	<p>Anfrage LH Pröll an neue Ministerin zwecks garantierter Infrastruktursicherung und künftiger Finanzierung sowie Weiterbetrieb durch ÖBB, bis Übergabe möglich wird.</p> <p>Parallel dazu Verhandlungen mit den ÖBB über Betriebsübergang von Fahrzeugen, Werkstätten, Personal usw. zu einem technisch / organisatorisch möglichen Zeitpunkt.</p> <p>Start der Vorbereitungen zur EU-weiten Ausschreibung des Betriebes der MzB, Anforderung aller Daten und Unterlagen von den</p>	<p>Ministerbesuch im Pielachtal.</p> <p>Das Jahr beginnt mit einer Jubelmeldung in der Lokalpresse: „Die MzB boomt!“</p> <p>Ronny's Treffen mit Frau BM Forstinger</p> <p>Nervosität in der Region: Sollten Land, Bund und ÖBB bis Ende März keine Lösung finden, will nun auch der TVB Pielachtal nach neuen Betreibern suchen, in Folge Vorstellung der Connex.</p> <p>Diskussion um den vorgestellten Fahrplan blockiert unseren Vorstand, schlußendlich Vereinsspaltung.</p>
2001 2002	<p>Bestbieter-Ermittlung bis Ende 2001.</p> <p>Neustart im Laufe der Jahres 2002 (Phase I).</p> <p>Nach Eintreten stabiler Verhältnisse Investition und Neustart (Phase 2).</p>	<p>Gleichzeitig erstklassig organisiertes Schmalspurfestival durch Club Mh.6 und TVB Pielachtal.</p> <p>Es ist Juni 2001! Und die MzB fährt weiter. Auch unser „Voller Zug!“ am 16. Juni gibt Mut zur Weiterarbeit.</p>

Zur Situation der Regionalbahnen in Niederösterreich

Die Situation 1996 - 2000

Im Jahr 1996 wurde in Niederösterreich ein Vertragswerk mit den ÖBB geschlossen, mit dem Ziel, die damals in ähnlicher Intensität geführte Nebenbahndiskussion zu beenden und in weiterer Folge das Angebot im Nah- und Regionalverkehr zu gestalten. Ergebnis war die weitgehende Reparatur des verunglückten Fahrplanes "OPV 96", der Weiterbetrieb von 23 Regionalbahnstrecken, zahlreiche Verbesserungen im Angebot und das Schaffen einer guten Gesprächsbasis auf Expertenebene zwischen den ÖBB und der Landesgesellschaft NÖVOG. Pro Jahr leistet die NÖVOG seither rund 190 Millionen Schilling Bestellsumme allein an die ÖBB. Daneben gibt es auch Verkehrsdienstverträge mit der Postauto AG, der Badner Bahn und das Joint Venture NÖSBB (Schneebergbahn), an der die ÖBB und die NÖVOG je 50 Prozent der Gesellschaftsanteile halten. Die NÖSBB erwirtschaftet mittlerweile einen positiven Cash-flow.

Anders als beispielsweise in Deutschland, wo Verkehrsdienstverträge in der Regel nach einem streng reglementierten Vergabeverfahren mit rigorosen Qualitätsbestimmungen und entsprechenden Bonus-Malus-Systemen vergeben werden, sind die Verträge der ÖBB mit allen österreichischen Bundesländern (nur Wien hat keinen vergleichbaren Vertrag) ziemlich elastisch gehalten. Dies hat seine Ursache in der im Gegensatz zu Deutschland völlig anderen Finanzierungskonzeption des Regionalverkehrs. Die für die Bestellung von Verkehrsdiensten bei den Bundesländern verfügbaren Mittel ermöglichen deshalb in der Regel zwar Beitragszahlungen,

aber nicht immer die Abdeckung des Abganges unter Vollkostengesichtspunkten. Solange Bundes- und Länderbeiträge zusammen ausreichen - und dies ist auf vielen Strecken durchaus der Fall -, funktioniert dieses System. Es gerät jedoch sofort ins Wanken, wenn zum Beispiel der Bund diese Leistungen kürzt, oder, wie laufend erfolgt, die Infrastrukturbenützungsentgelte erhöht werden, ohne dass ein lukrativer Mehrverkehr stattfindet. Für diese Fälle sehen die Verträge aller Länder Anpassungsmechanismen vor, von denen seitens der ÖBB bereits seit 1997 mehr oder weniger heftig Gebrauch zu machen versucht wird. Bisher konnten in Niederösterreich stets nicht nachgefragte Leistungen zugunsten neuer Leistungen im Netz verlagert werden, ohne substantielle Bedrohungen zu erzeugen. Vielmehr konnten jedes Jahr auch neue, attraktive Verbindungen geschaffen werden, wie "Ötscherwiesel" und "Marchfeldwiesel", neue Eilzüge nach Laa an der Thaya, selbst Verlagerungen vom Bahnbus zur Schiene (Mariazellerbahn und Krumpe).

Entwicklungen ab 2000

Seit Mai 2000 stehen jedoch massive Einstellungswünsche der ÖBB im Raum. Neu ist dabei, dass erstmals mit der Ersparnis von Infrastrukturkosten argumentiert wird und durch massive Neubeschaffungen von Bahnbussen samt entsprechender Pressearbeit eine klare Strategie verfolgt wird. Parallel dazu sehen sich die Bundesländer zunehmend mit neuartigen Forderungen zur Abgeltung von Infrastrukturkosten und steigenden Betriebsabgängen der ÖBB konfrontiert, ohne dass dafür zusätz-

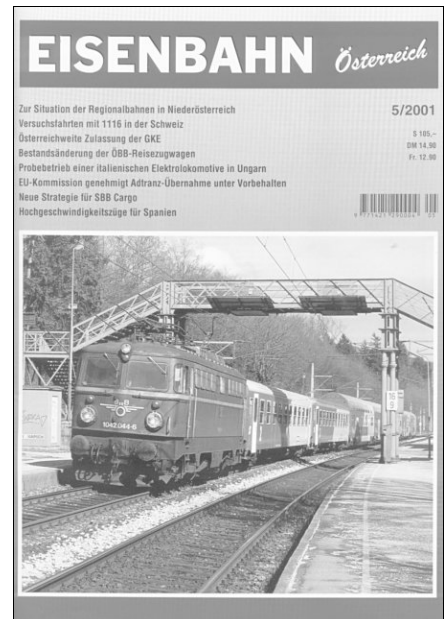
Dieser Artikel von Dipl.-Ing. Otfried Knoll, NÖVOG, wurde erstmals in „Eisenbahn Österreich“, Verlag Minirex, Ausgabe Mai 2001, veröffentlicht.

Dieser Artikel ist ein Service für all jene Mitglieder, denen zwar die MzB am Herzen liegt, die aber nicht laufend die einschlägige Fachliteratur lesen können und daher auch den aktuellen Stand um die Nebenbahnen nur aus der nicht besonders exakten Lokal- und Tagespresse kennen.

Wir danken auf diesem Wege auch dem Chefredakteur Alfred Horn, der als ein ausgewiesener Freund der MzB gilt und mich seit meinen ersten Schritten im Web unterstützt.

Der Autor Dipl.-Ing. Otfried Knoll wurde bereits in der Ausgabe Nr. 5 vorgestellt.

Ronny



liche Bundesmittel - beispielsweise aus einer Dieselsteuer für Lkw - zur Verfügung stünden. Es soll auch keinesfalls verschwiegen werden, dass die Wahrnehmung kommerzieller Kontrollpflichten auf Regionalbahnen zunehmend zum Alibi wird und sich generell eine Lustlosigkeit im Regionalbahnbetrieb zeigt, die das Fortschreiben dieser Abgeltungsmethoden in Frage stellen muss. Mangels finanzieller

(Fortsetzung auf Seite 8)

(Fortsetzung von Seite 7)

Spielräume sehen sich die Länder derzeit aber nicht in der Lage, Ausschreibungen von Verkehrsdiensten etwa im Umfang Deutschlands vorzunehmen. Insofern ist es auch Illusion, alle 23 Strecken des Regionalbahnvertrages und zusätzlich solche, wo nur mehr sporadisch Güterverkehr stattfindet, zur Gänze in eine Landesbahngesellschaft zu übernehmen. Denn: je mehr unwirtschaftliche Strecken in einer Gesellschaft aufgehen, die keinen Gewinn erzielt, umso geringer wird die Bereitschaft Dritter zur Beteiligung an einer solchen Gesellschaft sein. Den Finanzierungsbedarf hätte jeder Mitgesellschafter im Verhältnis seiner Anteile zu tragen. Deshalb ist das Interesse der ÖBB an einer solchen Gesellschaft auch gleich null, und eine Beteiligung des Bundes wurde nach bisheriger Sachlage ebenfalls ausgeschlossen.

Dessen ungeachtet hat die NÖVOG im Rahmen der C-Netz-Diskussion aufgrund detaillierter Verkehrsstromerhebungen und Potentialanalysen in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden eigene Planungen vorgenommen und in den Verhandlungen mit den ÖBB klare Positionen vertreten. Als Ergebnis kann festgehalten werden:

- Die Anzahl der von den ÖBB zur Einstellung vorgesehenen Strecken wurde deutlich reduziert. Für die Umstellung auf Busbetrieb werden die Strecken Retz - Drosendorf, Drösing - Zistersdorf, Siebenbrunn-Leopoldsdorf - Engelhartstetten und Türnitz - Freiland vorbereitet, wobei letztere im Rahmen der Attraktivierung der Strecke nach Markt St. Aegydy nicht sinnvoll integrierbar war. Die Busrouten orientieren sich an den tatsächlichen Nachfragen und bilden teilweise neue Linienführungen

entsprechend den Wünschen der Region (zum Beispiel Drosendorf - Horn über Hötzelsdorf - Geras FJB).

- Die ÖBB ziehen sich auf eigenes Drängen unwiderruflich von den Schmalspurstrecken zurück. Für Gmünd - Gross Gerungs besteht mangels Potential für einen fahrplanmäßigen Regelbetrieb seitens des Landes Niederösterreich die Bereitschaft, touristische Verkehre mit Dampflokomotiven zu fördern, wenn die Erhaltung der Infrastruktur von anderer Seite gewährleistet wird.
- Für die Mariazellerbahn, die Ybbstalbahn und die Krumppe bis Mank wird die NÖVOG dagegen die Weiterführung des Betriebes nach marktorientierten Grundsätzen und unter Beachtung der historischen Einmaligkeit international ausgeschrieben. Güterverkehr ist dabei im Rahmen unternehmerischer Entscheidungen des künftigen Eisenbahnverkehrsunternehmens selbstverständlich möglich und erwünscht.
- Strecken, die zur Einstellung vorgesehen sind, werden darüber hinaus der Interessentensuche durch die SCHIG zugeführt. Tritt dabei ein ernsthafter Interessent für einen Nachfolge-Schienenverkehr welcher Art auch immer (Vollbetrieb, Anschlussbahn, Museumsbahn) auf, wird mit diesem ernsthaft verhandelt.
- Alle übrigen Strecken werden von den ÖBB weiterbetrieben.

Die Ausschreibung löst noch nicht alle Probleme

Nun ist die Ausschreibung an und für sich noch nicht die Lösung aller Probleme. In Wahrheit beginnen sie damit erst, denn das strenge öffentliche Vergaberecht erlaubt keine Fehler der ausschreibenden Instanz und gewährt ein hohes Mass an Bieterschutz. Unscharfe Rahmenbe-

dingungen können erhebliche Risikozuschläge hervorrufen, nicht definierte Voraussetzungen können das Verfahren erschweren oder sogar zum Abbruch zwingen. Die Folgen sind leicht auszumalen. Gleichwohl ist zu erwarten, dass sich an einer Ausschreibung nur solche Unternehmen beteiligen werden, die sich in der Lage sehen, den Verkehrsmarkt professionell und mit aller notwendigen Detailschärfe zu bearbeiten, weil das Ziel jeder Ausschreibung selbsterklärend ist: Minimierung des Zuschussbedarfes bei vorgegebenen strengen Qualitätsmaßstäben. Der Betreiber trägt das Kostenrisiko, das Land das Finanzierungsrisiko.

Es ist deshalb keineswegs das erstrebenswerteste Ziel, eine Ausschreibung von Verkehrsleistungen auf einem Sondernetz ohne Rückfallebene, wie dies bei Normalspur der Fall wäre, noch dazu erstmals in Österreich und auf einer derart schwierigen Strecke wie der Mariazellerbahn, durchzuführen. Das wissen auch die ÖBB nur zu genau. Andererseits führt die Fortschreibung des bestehenden Zustandes unweigerlich zum Stillstand des Verkehrs binnen Jahresfrist. Es ist also Zeit zu handeln.

Die NÖVOG ist nicht unvorbereitet. Von der Presse unbemerkt, finden seit dem Zeitpunkt der definitiven Rückzugsentscheidung der ÖBB vor einem Jahr in Permanenz Verhandlungen mit dem Verkehrsministerium und den ÖBB zur Gestaltung eines beherrschbaren Betriebsüberganges statt. Wenig hilfreich war in diesem Zusammenhang der Ministerwechsel, noch weniger hilfreich aber von sattsam bekannten Fanatikern gezielt verbreitete Gerüchte um Busumstellungspläne, die jeder Grundlage entbehren und die Region unnötig verunsichern haben.

Faktum und Verhandlungser-

gebnis der NÖVOG mit Bund und ÖBB ist: Die NÖVOG führt die Ausschreibungen der Verkehrsdienste für das Land Niederösterreich durch und ist Besteller der Leistungen. Die ÖBB führen den Betrieb auf der Mariazellerbahn, der Krumpen bis Mank und der gesamten Ybbstalbahn bis zur technisch möglichen Übergabe an einen neuen Betreiber, welcher selbstverständlich ein konzessioniertes Eisenbahnverkehrsunternehmen sein muss, weiter. Die Vergabeentscheidung erfolgt in Entsprechung der finanziellen Möglichkeiten des Landes Niederösterreich mit vorher bekannten Escape-Klauseln.

Die ÖBB bleiben bis auf weiteres Besitzer und Betreiber der Eisenbahninfrastruktur. Fragen des Personals, der Werkstätten und Immobilien werden vertraglich geregelt. Dagegen sollen die eisenbahnspezifischen Tätigkeiten wie Fahrdienst, Fahrzeuginstandhaltung, kommerzielle Agenden von konzessionierten Eisenbahnunternehmen mit den notwendigen personellen Ressourcen wahrgenommen werden. Dies hilft, eine schlanke Landesorganisation, die sich auf die Steuerung der Aufgaben konzentriert, zu erhalten. Alle Fragen im Zusammenhang mit Fahrzeugen und Parallelkonzessionen des Bahnbus sind bereits vertraglich geregelt. Offen sind jedoch noch zentrale Fragen im Zusammenhang mit dem Betriebspersonal. Bis zum Start der Ausschreibung sollten diese weitestgehend geklärt sein.

Nostalgieverkehre finden unter neuer Regie weiterhin statt und sind wesentlicher Bestandteil des differenzierten Marketingkonzeptes. Die Zusammenarbeit mit Vereinen zur Ergänzung des touristischen Angebotes wird von der NÖVOG gefördert. Über bereits laufende konkrete Projekte wird zum gegebenen Zeitpunkt

berichtet.

Eine spätere Gesellschaftsgründung ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Sie müsste aber nach übersichtlichen, klaren, umsetzbaren Entscheidungsfindungsprozessen strukturiert sein wie etwa die NÖ Schneebergbahngesellschaft mbH. Die ÖBB sind dabei im Prinzip durch jede beliebige Privatbahn ersetzbar, allerdings bedeutet eine Beteiligung auch Beteiligung am Investment und am Betriebsabgang. Im Falle der Neubeschaffung von Fahrzeugen, wie bei der Schneebergbahn erfolgt, ist dieser Weg sogar durchaus vorteilhaft, vorausgesetzt, der Gesellschafter ist aus eigenem Interesse an der Einbringung seines Kapitals interessiert, und zwar dauerhaft. All diese Gesichtspunkte werden dann einer näheren Bewertung zu unterziehen sein, wenn Ergebnisse der Ausschreibung vorliegen. Es gibt schon derzeit mehrere seriöse Eisenbahnverkehrsunternehmen als Interessenten.

Zeitplan und weitere Vorgehensweise

Die Vorbereitungen zur Ausschreibung sind bereits im Gange. Auf den drei Schmalspurbahnen kommen dabei neue, den tatsächlichen Nachfragen besser entsprechende Betriebsprogramme zur Anwendung. Wegen notwendiger Arbeiten an der Strecke, zum Beispiel Einrichtung neuer Kreuzungsbahnhöfe, werden die neuen Betriebsprogramme auf der Ybbstalbahn ab 3. September 2001 und auf der Mariazellerbahn ab 1. Jänner 2002 gestartet.

Mariazellerbahn und Krumpen bis Mank: Frühverkehr unverändert, tagsüber weitgehend Stundentakt nach Frankenfels / Laubachmühle und Mank. Vier durchgehende, lokomotivbespannte Zugpaare nach Mariazell, mit Reserven zur Verstärkung. Züge der Krumpen durch-

gehend bis St. Pölten, dadurch Verdichtung Obergrafendorf - St. Pölten. Am Wochenende Halbierung des Angebotes auf der Talstrecke und bis Mank, vier Zugpaare durchgehend nach Mariazell. Vermehrter Einsatz vorhandener Triebwagen im Talabschnitt.

Ybbstalbahn: Frühverkehr im wesentlichen unverändert, tagsüber Stundentakt bis Grosshollenstein und Ybbsitz, Verdichtung Waidhofen - Gstadt. Zusätzlich zwei durchgehende Zugpaare sowie ein Schülerzugpaar auf der Gesamtstrecke bis Lunz am See. Am Wochenende Halbierung des Angebotes, zusätzlich zwei durchgehende Zugpaare auf der Gesamtstrecke.

Kritikern der Ausdünnung des Verkehrs über die Mariazellerbahn - Bergstrecke und auf der inneren Ybbstalbahn müssen zwei Tatsachen bewusst sein: Die Begrenzung des Kostenrisikos im Rahmen der Ausschreibung ist deshalb zwingend notwendig, weil einerseits die derzeitigen Fahrgastzahlen noch rigorosere Massnahmen erfordern würden, andererseits aber die Verfügbarkeit der Fahrzeuge in betriebserforderlicher Menge derzeit nicht zu optimistisch beurteilt werden darf. Es macht keinen Sinn, einen neuen Betreiber gleich zu Beginn mit unlösbaren Problemen zu konfrontieren, wenn diese bis zum Betriebsübergang realistischerweise nicht ausgeschlossen werden können. Jeder neue Betreiber wird zunächst stabile Verhältnisse auf einem etwas niedrigeren Angebotslevel herzustellen haben, um die strengen Qualitätsanforderungen an seine Leistung erfüllen zu können. Die entfallenden Züge treffen keine Kernschichten der Bahnbenutzer und es ist mit weitgehender Verlagerung auf verbleibende Züge bei steigender Auslastung dieser Zü-

(Fortsetzung auf Seite 10)



Der neue Gesellschaftswagen für den Panoramic 760, Bernd Hirschrodt

(Fortsetzung von Seite 9)

ge zu rechnen. Ein langsames Wiederhochfahren bei hoher Qualität ist der zweite Schritt.

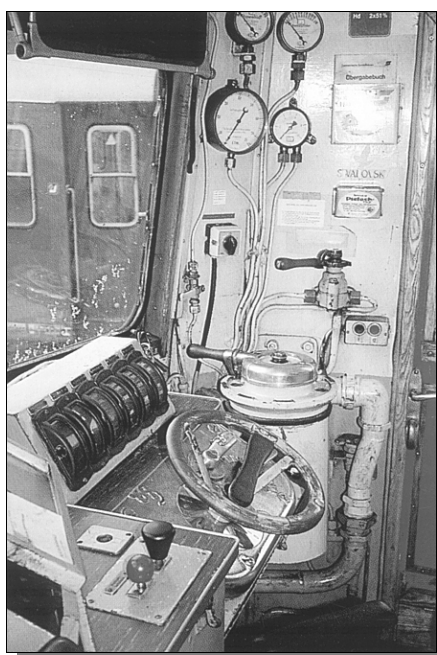
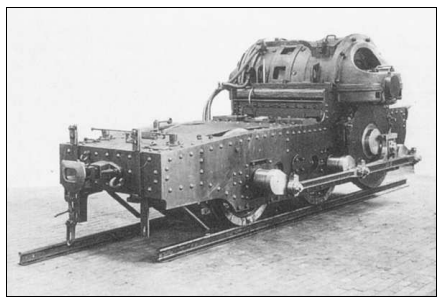
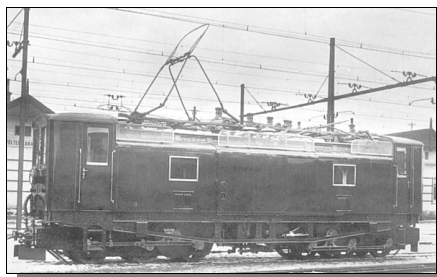
In dieser zweiten Phase werden auch die Fahrzeugbeschaffungsüberlegungen zu konkretisieren sein, wobei im Falle der Mariazellerbahn jedenfalls Elektrofahrzeuge im Vordergrund aller Überlegungen stehen. Die Frage der Triebfahrzeuge darf dabei nicht dogmatisch, sondern muss in Entsprechung der künftigen Marketingkonzeption des Betreibers gesehen werden. Fanatismus bezüglich bestimmter Antriebssysteme ist bei Kleinserien jedenfalls fehl am Platz. Die NÖ-VOG hat deshalb gemeinsam mit der Fahrzeugindustrie mehrere Fahrzeugkonzepte, die auf vorhandenen Konstruktionen basieren, analysiert und wird diese Analysen mit dem künftigen Betreiber fortführen. Das Ziel steht dabei fest: Es werden zielgruppenorientierte, den unterschiedlichen Betriebsbedingungen angepasste und vor allem winterbetriebstaugliche Fahrzeuge mit hohem Komfort im Vordergrund der Betrachtungen stehen.

Mit dem vorgesehenen Einsatz neuer Fahrzeuge beginnt das eigentliche neue Zeitalter der Mariazellerbahn. In der kurzen Zeit bis dahin muss ein überzeugender Kundenorientierungsschub durch den neuen Betreiber an den Tag gelegt werden, um die erforderlichen Investitionen überhaupt argumentierbar zu machen. Die Vorgaben dafür sind

„Technik der Mariazellerbahn“

Dieses neuen Buch aus dem Verlag Slezak bietet in der gewohnten Qualität umfassende Informationen zu dieser bemerkenswerten Schmalspurbahn. Das Buch "Mariazellerbahn in der Landschaft" aus dem Vorjahr ergänzend, geht dieser Band stärker auf die technischen Belange ein, vor allem Fahrzeuge, Elektrifizierung, Sicherheitseinrichtungen und Betrieb werden umfassend beschrieben.

Wir hätten gerne mehr Bilder aus diesem Buch gezeigt, die Fülle an Themen in dieser Ausgabe zwingt uns zur Beschrän-



Hans Peter Pawlik
Technik der Mariazellerbahn

Cellophanierter Pappband, 17x24 cm, 96 Seiten (Kunstdruck), Fadenheftung, 114 Schwarz-Weiß- und 80 Farbbilder sowie 18 Zeichnungen und Pläne.

ISBN 3-85416-189-1 / IAL 46

Listenpreis: ATS 320,-

Für Mitglieder: ATS 270,-

Weiterhin lieferbar:

Pawlik / Verlag Slezak

Mariazellerbahn in der Landschaft

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

Listenpreis: ATS 290,-

Für Mitglieder: ATS 250,-

Spurkranzverlag

Mariazellerbahn und Krumpe

"Bahn im Bild" Band 204, 15 x 21,5 cm, 96 Seiten

Listenpreis: ATS 225,-

Für Mitglieder: ATS 200,-

von oben nach unten:

Die E 1, noch ohne Nummernaufschrift, im Lokalbahnhof von St. Pölten gelegentlich der Ablieferung (1911). Man erkennt schwach die Zierlinien am Rand der Plattform und des Kastens, die nur an dieser Lokomotive angebracht worden waren. Ihre angetriebenen Drehgestelle erwiesen sich als überaus erfolgreich gegenüber den damaligen Elektrolokomotiven mit Steifrahmen. Heute ist die Bauart mit Triebgestellen weltweit vorherrschend.

Sammlung Pawlik

Ein Drehgestell der Serie E mit dem Motor. Auf den beiden Flacheisen vorne konnten Schneepflüge montiert werden.

Sammlung Hlavac

Im Führerstand: Die beiden kreisförmigen Geräte oben messen die Saugluft (links) und die Druckluft (rechts). Der Lokomotivführer regelt mit dem Griff auf dem grauen Sockel die Druckluft, mit dem anderen die Saugluft. Links unten der schwarze Knopf gehört zur Sifa und der rote ermöglicht dem Lokomotivführer, kurze stromlose Abschnitte mit Schwung zu durchfahren. Mit dem Handrad in der Mitte betätigt der Lokomotivführer den Fahrschalter darunter, der von der Ursprungsbauart übernommen wurde

Sammlung Pawlik

Herausforderung Zinken

Zwischen Wienerbruck und Erlaufklause befindet sich der wohl landschaftlich schönste Teil der Mariazellerbahn, eine wildromantische Gegend mit engen Schluchten und wilden Gebirgsbächen, genannt die Erlaufmäuer. Teil der Erlaufmäuer sind die Zinken, mehrere hoch aus der tief eingeschnittenen Erlaufschlucht aufragende Felszacken.

Die Bahn verläuft auf der gegenüberliegenden Seite der Zinken, wobei drei Felsformationen überwunden werden: Kleiner Zinkentunnel, 1. Zinkenbrücke, Grosser Zinkentunnel, 2. Zinkenbrücke und Erlaufklausetunnel. Hineingearbeitet im fast unwegsamen Gelände, stellen Fotos von diesem Streckenteil eine Bereicherung für jedes Album dar.

Die Planung

Dieses Vorhaben beschäftigt mich nun schon seit Jahren. Warum ich das nicht schon eher durchgeführt habe? Ich muss ehrlich sagen, ich weiß es nicht genau. Aber eine entscheidende Rolle wird die Tatsache gewesen sein, dass dieser Streckenabschnitt bis vor kurzem nicht aus-

geholt war und somit der schöne Blick auf die 2. Zinkenbrücke verwehrt blieb. Somit war die einzige Möglichkeit für mich Fotos zu bekommen, mich entlang des Bahndammes zu positionieren und immer wieder meinen Blick sehnsüchtig zum Objekt der Begierde hinüberschweifen zu lassen.

Eines war mir allerdings klar: einfach wird das nicht werden. Gutes Schuhwerk und ein Helm sind unbedingt erforderlich, aber auch sicheres Wetter. Da durch diese Schlucht die Ableitung der Erlauf zum Kraftwerk Wienerbruck erfolgt, ist der Weg bei Hochwasser nicht begehbar. Wesentlich sind Seile zur eigenen Absicherung, aber auch für die Fotoausrüstung. Der Fels besteht aus sehr brüchigem Kalkgestein, der die Auswahl eines möglichst guten Fotoplatzes erschwert.

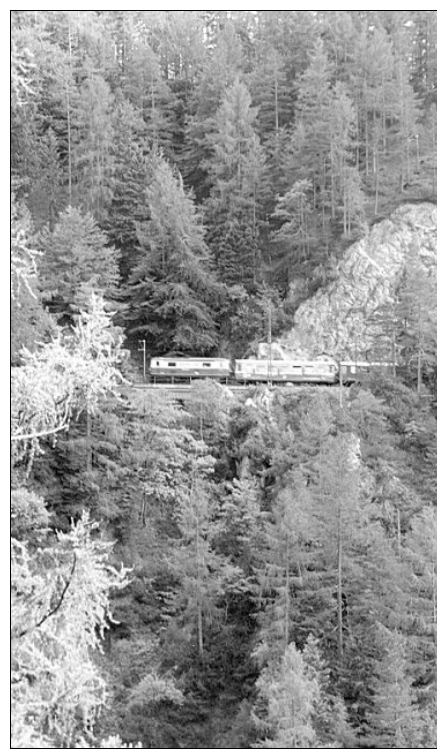
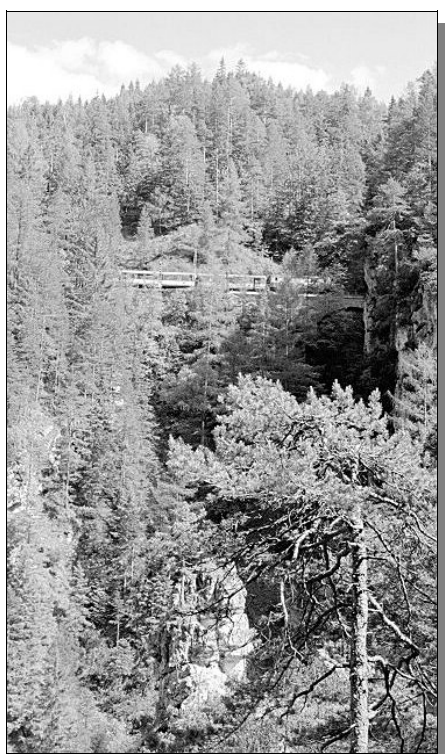
Ich versuchte den Anstieg auf die Zinken mit Kartenmaterial im Maßstab 1:25.000 möglichst genau herauszufinden, kein einfaches Unterfangen, da so detaillierte Karten zu den Raritäten gehören. Aber bei Freitag&Berndt wurde ich fündig. Außerdem erstand ich noch einen Wanderführer der Gegend rund um den Ötscher, der als einzige mir bekannte Quelle den Weg durch die Erlaufmäuer beschreibt. Ein Zitat daraus läßt die Schwierigkeit des Vorhabens erkennen: "Unbezeichnete und überwiegend weglose Tour durch die wohl großartigste Schluchtenlandschaft des Ötschergebietes, nur für extreme Wanderer geeignet."



Bild oben:
Blick von der 2. Zinkenbrücke auf unsere Fotostandorte,
Heinz Hirnschrodt

Bild unten links:
1099.009 mit Zug 6813 auf der
1. Zinkenbrücke, Heinz Hirnschrodt

Bild unten rechts:
1099.008 mit Zug 6808 auf der
2. Zinkenbrücke in Fahrt Richtung
St. Pölten, Bernd Hirnschrodt



(Fortsetzung von Seite 11)

Die Durchführung

Wir gingen nicht - wie geplant - zeitig in der Früh los, sondern wir fuhren erst so gegen 10:30 Uhr von Wien weg. Über das Traisental jedoch erreichten wir Erlaufklause in gut 1,5 Stunden, so daß wir nach diversen Vorbereitungen vor Ort um 12:15 Uhr mit dem Aufstieg beginnen konnten. Eigentlich mussten wir zuerst eine gute viertel Stunde lang einem schmalen anfangs flach abfallenden - von Kraftwerkarbeitern errichteten - Weg folgen, der dann plötzlich etwa 100 Meter unter der Zweiten Zinkenbrücke der MzB endete. Vorsichtig arbeiteten wir uns durch die mit Schutt gefüllte Schlucht. Es ist zwar nicht besonders schwierig, aber Vorsicht ist trotzdem geboten, außerdem sollte man zum Vordermann Abstand halten, um Verletzungen durch Steinschlag zu vermeiden.

Unten angekommen bietet sich ein herrlicher Anblick: links hat sich die Erlauf durch einen Einschnitt, der links und rechts aus Felsen besteht, ihren Weg gebahnt; rechts wird das Tal etwas weiter, wobei aber auf der einen Seite schroffe Felsen etwa 50 Meter in die Höhe ragen.

Nun begann die eigentliche Arbeit. Wir bahnten uns einen Weg durch das Gestrüpp und konnten einen für Auf- und Abstieg geeigneten Kamin entdecken. Dies ist zwar kein "Kamin" im eigentlichen Sinn, da das Gelände nicht wirklich senkrecht in die Höhe ragt, steil und anstrengend ist es trotzdem.

Dieser Kamin führte uns auf den Rücken des Berges, der uns teils flacher, teils steiler bergauf führte. Ich möchte hier nochmals betonen: Trittsicherheit und Schwindelfreiheit sind das oberste Gebot bei der Besteigung der Zinken. Während des Aufstieges sollte man sich schon einmal nach geeigneten Fotostellen

umsehen, da dieser Berg Rücken sehr bewaldet ist. Wir beide fanden Fotopunkte, die sowohl den Teilabschnitt Großer Zinkentunnel - Zweite Zinkenbrücke - Erlaufklause Tunnel als auch Kleiner Zinkentunnel - Erste Zinkenbrücke - Großer Zinkentunnel erahnen ließ. Erahnen deswegen, da trotz Ausholzens die Strecke immer noch sehr verwachsen ist. Also: Auch auf der Zinkenstrecke "hat die Bekrautung voll eingesetzt".

Beim Abstieg waren wir natürlich noch vorsichtiger, da sich auch noch Müdigkeit einstellte. Aber es ging alles glatt und wir kamen heil wieder bei unserem Auto an.

Im Großen und Ganzen hat sich der Nachmittag ausgezahlt. Wir konnten drei Züge ablichten, also eine gute Ausbeute für einen halben Tag. Es ist ratsam, nicht allein auf die Zinken zu gehen, erstens zur persönlichen Sicherheit und zweitens zur Möglichkeit von unterschiedlichen Fotoaufnahmepunkten. Es ist nämlich auch möglich, die erste Zinkenbrücke - die allerdings immer im Schatten liegt - auf Film zu bannen.

Für Leute wie mich, die sich als (Amateur-)Fotografen versuchen sei schlußendlich noch erwähnt, dass ich mich für das Standardzoom 28-80 mm bei Einstellung 80 mm entschieden habe. Es ist aber auf jeden Fall ratsam, das lichtstärkste Tele- bzw. Zoomobjektiv einzusetzen, um Bewegungsunschärfe der doch recht schnell fahrenden Züge zu vermeiden.

Das war bestimmt nicht unser letztes Mal auf den Zinken. So es die Zeit und das Wetter erlauben, werden wir uns so bald wie möglich wieder dorthin begeben.

Bernd Hirschrodt

Mountainbike und MzB

Wellness & Erholung, Sport & Active-Urlaub sind Schlagworte, die in den letzten Jahren bei vielen Tourismusmanagern auf der Suche nach "zahlungskräftigen Gästen" im Kopf herumschwirren. Und gerade diese "hochwertigen" Formen des Tourismus machen es möglich, intakte Umwelt, die wirtschaftlichen Interessen unserer Gastronomen und Hoteliers bzw. die Förderung der regionalen Landwirtschaft unter einen Hut zu bringen. Das Stichwort dazu heißt: "Sanfter Tourismus".

Besonders unsere geographische Nähe zur Bundeshauptstadt macht uns dabei für viele Erholung suchende Gäste aus Wien zur idealen Destination für ein (verlängertes) Wochenende oder eine ganze Woche Urlaub. Viele gestreßte Städter finden nun einmal Ausgleich und Erholung zum Beispiel bei einer Mountainbike-Tour in schöner Umgebung.

In vielen Tourismusregionen ist man schon lange draufgekommen, dass der Mountainbiker eine sehr interessante Zielgruppe für die Sommer- und Zwischensaison ist. Jemand, der bis zu 50.000,- -- für ein Fahrrad ausgibt, hat sicher auch das nötige Kleingeld, sich eine Woche Urlaub der etwas gehobeneren Kategorie zu leisten, und wird auch im Restaurant nicht die Speisekarte von rechts zu lesen beginnen. Es ist eine Tatsache, dass die wunderschöne Gegend entlang unserer Mariazellerbahn sich im Vergleich mit prominenten Regionen absolut nicht verstecken braucht, diese Landschaft ist vielmehr geradezu ideal, als Mountainbike-Eldorado vermarktet zu werden.

Thomas Dürr

Die MTB – MzB – Strecke

Der Ötscher ist ständiger Begleiter auf dieser - entlang der MzB geführten - Mountainbikestrecke. Ausgehend vom Bahnhof Winterbach geht's über einen sehr anspruchsvollen Anstieg über Puchenstuben und Gösing bis nach Annaberg-Reith. Über den Joachimsberg und eine weitere sehr anstrengende Bergetappe erreicht man das Fadental und den Hubertussee. Von dort aus führt die Strecke größtenteils flach und auf Asphalt über Mariazell, den Erlaufsee und Mitterbach nach Erlaufklause, wo die MzB die müden Radfahrer wieder aufnimmt und an den Ausgangspunkt zurückbringt.

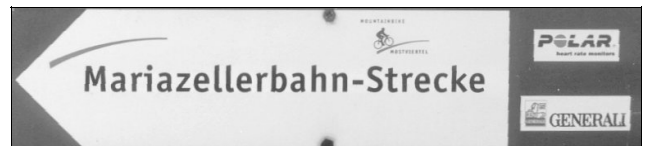
Los geht's für mich mit der MzB von Ober-Grafendorf aus bis nach Winterbach. Die Beförderung des Mountainbikes mit dem Zug stellt im Gegensatz zu einigen anderen Erlebnissen in der jüngeren Vergangenheit diesmal kein Problem dar. Ganz im Gegenteil: der überaus freundliche Zugbegleiter ist mir beim Einladen des Bikes behilflich und erkundigt sich sogar, wo ich denn mit dem Rad heute hinfahren werde. Für den Transport des Fahrrades benötigt man eine Fahrradtageskarte um ATS 40,- Radreservierungen sind leider

Bis zur 6. Ausgabe hat es jetzt also gedauert, bis auch ich einmal einen Artikel zu unserer Vereinszeitung beitragen kann.

Bevor ich vor einigen Jahren in die Bankbranche wechselte, war ich 6 Jahre im Tourismus tätig (inklusive meiner Ausbildung sogar 12 Jahre) und meine Motivation beim unserem Verein mitzuarbeiten kam aus der Überzeugung, dass direkt vor unserer Haustür eine Region zu finden ist, die das Zeug zu einer wunderbaren Tourismusregion hat. Und egal auf welche Art von Tourismus die verantwortlichen Personen bei der Umsetzung eines zukünftigen Tourismus-Konzeptes setzen werden, die MzB wird in diesem Konzept ganz sicher einen enorm wichtigen Stellenwert haben.

Thomas Dürr

nicht möglich. Diese Fahrradkarte gilt im übrigen den ganzen Tag und ist somit sowohl für die Hinals auch für die Rückfahrt gültig. Die MzB-Strecke beginnt beim Bahnhof Winterbach, direkt neben dem Bahnübergang befindet sich eine Streckentafel, wo man sich vor Beginn der Tour noch einmal einen Überblick verschaffen kann. Zuerst einmal ca. 1 km bergab auf einer Asphaltstraße, dann geht rechts eine Abzweigung in den Wald (Achtung: Der Wegweiser zu dieser Abzweigung ist schon sehr stark von der Sonne gebleicht und sehr leicht zu übersehen), wo es auf äußerst schwierigem Untergrund (sehr grober Schotter) nochmals ca. 1 km bergab geht. Aufgrund des wirklich oft sehr groben Untergrunds bei den Downhillpassagen ist unbedingt anzuraten, diese Strecke nur mit einem Mountainbike, das mit einer guten Federngabel ausgerüstet ist, zu befahren, und zwar sowohl aus Komfort- als auch aus Sicherheitsgründen. (Und ich weiß wovon ich schreibe. Ich habe mein Bike nicht zuletzt aufgrund dieser Tour vorigen Monat mit einer Federngabel nachrüsten lassen) So, jetzt kommt der erste schwere Abschnitt dieser Tour: Auf den nächsten 5 km gilt es die Höhenmeter, die wir bei der voran-



gegangenen Abfahrt verloren haben, wieder mühevoll hinauf zu radeln. Von knapp 600 m Seehöhe hinauf bis ca. 1.100 m. Zunächst führt die Strecke über Asphalt, bald geht sie in einen sehr steilen Forst- bzw. Karrenweg über. Da ich die Tour bereits am 30 April - und somit ohne ausreichend gefahrene Trainings-Kilometer in den Beinen - gefahren bin, mußte ich bei diesem Anstieg auch schon einmal kurz absteigen getreu dem Motto: "Wer sein Rad liebt, der schiebt". Aber Spaß beiseite, dieser Anstieg ist wirklich sehr anspruchsvoll und man sollte körperlich schon einigermaßen trainiert sein, um diese Strecke anzugehen. Wer es nicht ganz so anstrengend haben will, kann sich auch überlegen, die Tour erst in Puchenstuben zu beginnen, dort führt die Strecke nämlich ganz in der Nähe des Bahnhofs vorbei. Mit etwas leichteren Steigungen kommt man jetzt langsam dem Turmkogel näher. Hat man die Bergstation Turmkogel erreicht, geht's wieder bergab Richtung Obergösing (Hier führt übrigens eine weitere Strecke von "Mountainbike Mostviertel" vorbei, die sogenannte Gösing-Runde).

(Fortsetzung auf Seite 14)



Winterbach – Puchenstuben – Annaberg-Reith – Fadental – Mariazell – Erlaufklause.

Streckenlänge: 48,8 km

Höhenmeter (Summe aller Anstiege): 1300 hm

Asphalt: 27 km

Forst/Schotterwege: 22 km

Befahren am: 30. April 2001.

Info und Kartenmaterial:

Mostviertel Tourismus

A-3250 Wieselburg, Adalbert Stifter Straße 4

mostviertel@netway.at

www.mbike.at/mostviertel

Vor allem auf diesem ersten Drittel der Strecke überquert man einige Male die Trasse der MzB, und man kann neben schönen Landschaftsaufnahmen auch den einen oder anderen Schnapsschuß von der MzB machen.

Durch Obergösing geht's ein Stück auf der Straße weiter, bald aber zweigt man wieder auf einen Schotterweg ab, der hinunter nach Annaberg-Reith führt und von dort geht's weiter Richtung Wienerbruck.

Ab hier wird es dann wieder anstrengend, denn es geht wieder ca. 7 km (mit kurzen Downhillpassagen) bergauf auf den Säbel, insgesamt gut 300 hm. Hat man diesen Sattel passiert, kann

man sagen, dass man das Größte geschafft hat, denn von nun an geht's bergab bis ins Fadental. Da bei derart schwierigem Untergrund auch das Bergabfahren anstrengend sein kann, empfehle ich im Fadental eine längere Erholungspause einzulegen.

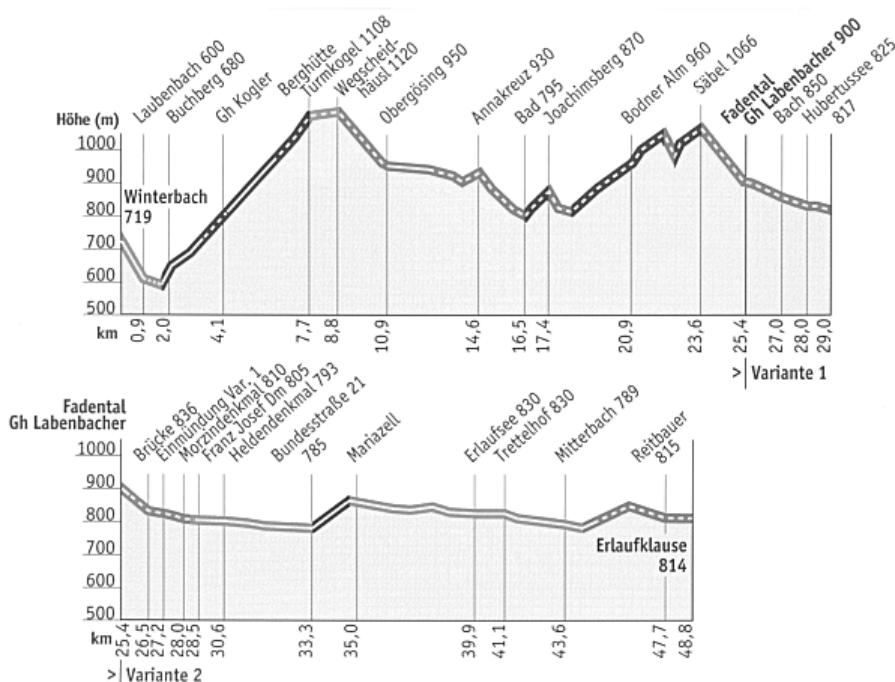
Weiter fährt man jetzt am besten nach links (Variante 1 der Karte) zum Hubertusseesee, gemütlich bergab auf schattigen Waldwegen. Hat man den See erreicht, ist es mit Mountainbiken im eigentlichen Sinn vorbei, es folgen nur mehr flache Asphaltstraßen. Ab hier habe ich keine Markierungen mehr gefunden, anhand der Karte gibt es sowieso nur eine Möglichkeit entlang der Wal-

ster durch den Rechengraben hinaus bis zur Bundesstraße nach Mariazell.

Weiter geht die Tour auf der Asphaltstraße (entlang der Museumstramway) zum Erlaufsee, der sich in den Sommermonaten sicherlich für einen erfrischenden Badestopp anbietet. Ich hatte leider am 30. April noch nicht diese Möglichkeit, sodass ich die Tour Richtung Mitterbach non-stop fortgesetzt habe.

Für richtige Mountainbike-Freaks gibt dieser Teil der Strecke allerdings nicht mehr viel her, da man größtenteils auf der ganz normalen Straße unterwegs ist. Auch wenn der Anstieg nicht unbedingt als sehr steil zu bezeichnen ist, hängen sich die letzten 5 km doch noch ganz schön rein. (Man hat ja immerhin bereits fast 1300 hm auf 43 km in den Beinen). Nach dem wirklich allerletzten Anstieg auf die Josefsrotte führt die Strecke jetzt aber wieder leicht bergab ans Ziel der Tour, die Haltestelle Erlaufklause, von wo aus ich mit der Mariazellerbahn gemütlich die Heimreise angetreten habe.

Thomas Dürr



Schmalspurfestival im Voralpenland zu Pfingsten

Eisenbahnfreunde aus Norwegen, Niederlande, Deutschland, Schweiz und Österreich trafen einander zur Einstimmung auf das Schmalspurfestival bereits am Freitag, dem 1. Juni, beim Lokschuppen in Ober Grafendorf. Alle hatten eines gemeinsam: Sie sind Mitglied der Dampffreunde der Rhätischen Bahn mit Sitz im schweizerischen Graubünden. Irgendwo in Europa sind sie immer anzutreffen. Da diesmal auf Einladung des Autors auch die MzB am Programm stand, waren auch der Präsident und der Aktuar (Geschäftsführer) mit angereist. Nach kurzer Begrüßung begab man sich in den Steinschalerhof, wo mit einer Spezialität des Hauses, einer gebackenen Kalbsschulter aufgewartet wurde. Dieses bahnfremdliche Hotel sollte die nächsten 3 Tage unser Stützpunkt sein. Langschläfer haben es geschätzt, nach einem ausgiebigem Frühstücksbuffet direkt vor dem Haus in die Sonderzüge einsteigen zu können.

Die Fotofahrt nach Mariazell war für Fotografen und Filmer wider Erwarten sehr ergiebig.

Abends brachte uns der ÖBB-Oldie-Sauer-Bus auf die Holzknechtütte der Familie Tudor in Frankenfels. Den Holzhackersterz muss man einmal gegessen haben!

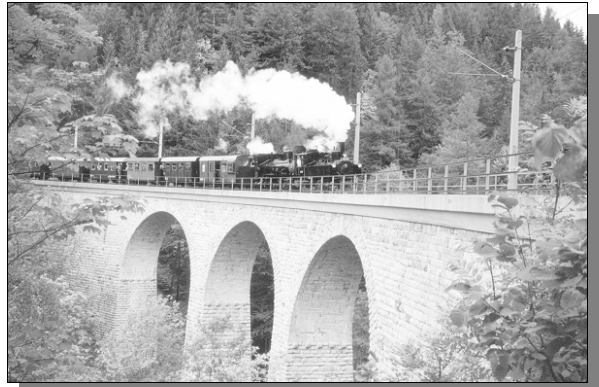
Die Fotofahrt auf der Krumpen war weniger stressig, hatte man doch während der 4 Pendelfahrten die Auswahl unter mehr als zahlreichen Motiven. Sehr anstrengend war es dagegen um die Mittagszeit für die gesamte Lokmannschaft, die in der verlängerten Mittagspause dem Bedienungspersonal im Lokschuppen hilfreich zur Seite stand, damit alle Reisetilnehmer ausreichend gesättigt die beiden Nachmittags-Zugfahrten genießen konnten.

Die Montagsrundfahrt am 4. Juni (!) über Mariazell zur Ybbstalbahn war von einer spätwinterlicher Wetterlage geprägt, dank der gut geheizten Waggon des Panoramic 760, des Schafkäs-Express und des Blauen Blitz tat dies der guten Stimmung keinen Abbruch.

Am Dienstag gab es schließlich für eine Berliner Reisegruppe noch eine Fotofahrt auf der Krumpen mit der 2091.11.

Rückblickend darf von einer ausgezeichneten Organisation gesprochen und an dieser Stelle dem ganzen Club Mh 6 für die vorzügliche Betreuung während der fünf Tagen gedankt werden.

Der erstmals durchgeführten Rundfahrt ab Wien: Blauer Blitz – MzB - Ybbstalbahn dürfte weiterhin voller Erfolg beschieden sein, dem Ansehen der beiden Schmalspurbahnen werden solche Aktionen sicherlich weiter Auftrieb geben.



Mit Herwig Lederer darf ich ein weiteres Vorbild auf meinem Weg zu diesem Verein vorstellen. Unsere Anknüpfungspunkte waren die ARGE Bahn (1997) und die Vorbereitungen zu 100 Jahre Pielachtalbahn. Seine entspannte Betreuung von Gästen – z.B. bei 100 Jahre Ybbstalbahn – war mir ein Vorbild für unsere gemeinsame Fahrten. Ich wäre gerne bei dieser Gruppe zu Pfingsten dabeigewesen, die vereinsinternen Wirren ließen es leider nicht zu.

Ronny

Von oben:
 2190.03, Mh.6, 298.56 und 2090.01 im Heizhaus, Harald Meidl
 Saugrabenviadukt, 298.56 + Mh.6 am 2.6.2001, Herbert Pfeilstetter
 Mh.6 + 2091.11 auf der Pielachbrücke, Harald Meidl
 2091.11 + 2190.03 auf der Krumpen, Herbert Pfeilstetter

Modellbau-Ausstellung

Ausgezeichneten Besuchserfolg sowie große Anerkennung der ausgestellten Module konnte die Ausstellung zu Pfingsten in Hofstetten - Grünau an der MzB verzeichnen. Nicht nur Besucher aus der Region, sondern auch internationales Publikum erfreute sich über den grandiosen Nachbau verschiedener Streckenabschnitte der MzB.

Fasziniert waren die Besucher über den Bhf. Hofstetten, gebaut von Herrn Bauer, mit seinem elektronisch gesteuerten Wechselzugbetrieb (Voller Zug Nr. 3)

Schöne, aber noch teilweise in Bau befindliche, Module vom Streckenabschnitt Natterstunnel präsentierte Herr Prammer.

Der größte Streckenteil wurde von den MBV Mitgliedern Erich Achleitner und Josef Kaufmann gezeigt. Ausgestellt wurde der Bhf. Puchenstuben, der Streckenabschnitt Raithmauertunnel mit Saugrabenviadukt, der Bhf. Annaberg mit Streckenanteil bis Lassingbrücke und der BH Mitterbach.

Die gesamte Strecke ist mit einer selbstgebauten, maßstäblichen und funktionstüchtigen Oberleitung von Erich Achleitner ausgestattet.

Es bleibt zu hoffen, dass die noch ungeschlossenen Modellbauer in unserem Freundeskreis jetzt einen Anreiz gefunden haben. Es wäre schön, wenn einmal der Großteil der MzB im Modell in einer Ausstellung zu sehen wäre.

Für alle Interessierten veranstalten wir gerne wieder Workshops zu Modellbau – Themen, möglich sind der Raum Graz, der Raum Wien oder im Pielachtal, idealerweise in Zusammenhang mit einer unserer gemeinsamen Fahrten.

Informationen über bereits gebaute oder in Bau befindliche Module bei

Josef Kaufmann
Pachernbergweg 17
A- 8075 Hart bei Graz
Tel.: 0664 / 93166855



Josef Stängl, Organisator Walter Bugl, Ernst Prammer, Josef Kaufmann, Benjamin Aman, Josef Bauer und Erich Achleitner
Fotos: Walter Luger



Modellbahn – Anlage in Kirchberg

Siehe auch Kurzmeldungen Seite 3

Die aktuelle Entwicklung war absehbar, darum habe ich mich mit dieser Thematik bereits intensiv beschäftigt. Ich sehe in dieser Anlage weiterhin eine große Chance, aber auch ein hohes Risiko.

Pro:

- Wir hätten endlich einen immer betreuten Treffpunkt.
- Wir hätten die Möglichkeit, Modelle und Module unserer Mitglieder zu zeigen, aber auch unsere schönsten Bilder.
- Der Verein braucht in absehbarer Zeit ein eigenes Vereinslokal, mein Haus quillt schon über, hier ist sowieso dringend eine Lösung zu finden.

- Wir hätten prompt einen Stamm an Souvenirs und Verkaufsartikel, aber auch an Kunden.
- Es gibt einen großen Wunsch in der Region, diese Anlage weiter zu betreiben, die beiden bisher beschäftigten Damen sind weiterhin an dieser Tätigkeit interessiert.
- Wir könnten innovativ tätig sein (fast alle renommierten Modellbahn-Erzeuger sind bei uns Mitglieder), aber nicht nur im Modellbahn – Bereich, sondern auch in der Schnittmenge zum Tourismus und zur regionalen Entwicklung

Kontra:

- Der finanzielle Aufwand (laufend min. ATS 500.000,- pro Jahr für Gehälter und Miete) ist für uns

alleine (noch) nicht finanzierbar.

- Das Echo unserer Modellbauer war bisher sehr gering.

Vor der nächsten Generalversammlung kann der Vorstand – auch wegen der jüngsten Ereignisse – sowie nicht tätig werden, aber es gäbe ja noch andere Möglichkeiten, etwa eine (ev. bereits bestehende) Arbeitsgemeinschaft.

Bitte informiert mich über Eure Meinung zu diesem Thema.

Ronny

Die Rekordfahrt

In einer schwierigen Zeit, für den Verein, für den Vorstand, aber auch immer noch für diese Bahn, war diese Fahrt wieder ein deutliches Zeichen für die Mariazellerbahn.

Schon während der Vorbereitungen zu dieser Fahrt standen die Zeichen sehr günstig, bereits drei Wochen vor dem Termin wurde das virtuelle "Ausverkauft" - Schild plaziert. Darum gab es auch keine Werbung zu dieser Fahrt in den Medien, bei den Nostalgiefahrten oder beim Schmalpurfestival.

Die 6 Vierachser waren diesmal kein Problem und als ich zufällig am Freitag Vormittag einen Leerzug mit Zweiachser fahren sah, wollte ich einen dieser Zweiachser für unsere Fahrt haben. Es geschehen Zeichen und Wunder und das Unmögliche wurde möglich: Dank an die Beteiligten!

Die 9. Fahrt war durch viele Gruppen (siehe Kasten) gekennzeichnet, ganz im Sinne des ursprünglichen Konzeptes, (Klein-) Gruppen den problemlosen Zugang zur MzB zu ermöglichen.

Bisher gab es immer weniger Reisende als Anmeldungen (um die 5%), diesmal "befürchtete" ich wegen der vielen Gruppen und dem strahlenden Wetter am frühen Morgen das Gegenteil und wollte schon mit Josef Bauer - der wie immer unsere eigenen Fahrkarten druckte - wetten, daß ihm die Fahrkarten ausge-

hen. Gut für ihn, daß er nicht mit mir wettete, denn aus 264 Anmeldungen wurden 271 Reisende, ein neues Rekord - Ergebnis (bisher 213).

Den überaus positiven Gesamteindruck der Reise konnte eine Untauglichkeit einer 1099 gleich beim Start und das dann doch teilweise trübe Wetter auf der Bergstrecke nicht beeinträchtigen.

Vielmehr gab es einen "Großen Bahnhof" in St. Sebastian, bei dem wir Norbert Köck als unser 500. ordentliches Mitglied mit dem bereits "klassischen" Bild von der Benefizfahrt in Erlauklause und einer Sonderabfüllung "1099er Schmier - Kriecherl 97" begrüßten. Gleichzeitig wurde an Peter Klötzl ein Geschenkkorb aus der Aktion "Mitglieder werben Mitglieder" für 25 Werbungen übergeben. Diese Menschenmasse läßt sich nicht mehr ohne weitere Hilfsmittel wie Stehleitern fotografieren (und schon gar nicht in einer Zeitung drucken). Überhaupt hatten an diesem Tag die Fotografen ein



Brigitte Königsberger, die verspätet feiernden Geburtstagskinder Ronny und Katharina, die Werbergemeinschaft Peter Klötzl und Michaela Neuhauser, Norbert Köck (500. Mitglied) und Monika Schagerl (200. Mitglied).

Problem (trotz des Zweiachser), der Zug war einfach zu lang.

Die Betreuung des Buffets lag wieder in den bewährten Händen von Helga & Walter Baier, auch hier ein Novum: Das Buffet war fast ausverkauft, die Mehlspeisen wurden bereits während der Hin-fahrt knapp. Durch die umständliche Einrichtung des „Kaffeehäferls“ (und der schlechten Kühlleistung) gibt es nicht genügend Stauraum für Speisen und Getränke für große Reisegruppen, darum kamen die Mehlspeisen über die Strecke verteilt in den Zug und das Bier für die Rückfahrt wurde erst in Mariazell eingeladen.

Bei der Rückfahrt wurde unser neues Vereins T-Shirt zum Kauf angeboten, das neue Buch aus dem Verlag Slezak kam leider erst in der Woche nach der Fahrt aus der Druckerei.

Ich bedanke mich für die überaus großzügigen Spenden und begrüße auch an dieser Stelle die bei dieser Fahrt beigetretenen 11 neuen Mitglieder.

Ronny

Bild oben: Josef Bauer

Bild unten: Ein Teil unseres Zuges am Lassingstausee, von Markus Fedra



Daten zur 9. Fahrt

Wagen	Gruppe
1	Schromm
2a	Strenn & Töpfl Tullner Gartenbahnverein
2b	Simlinger & Hamersly & Zottl
3a	Pichler
3b	Tuschetschläger & Frank Kaffeehäferl
4	Dürr
5a	Friedl
5b	Schagerl & Bauer
6a	Klötzl & Neuhauser
6b	Modellbahner / Fotografen
7	Ronny's Dienstwagen

Das Team:

Buffetwagen

Helga & Walter Baier
Franz Pokorny

Support

Thomas Dürr, Josef Bauer
Kurt Stamfest

Außen-Fotograf

Harald Meidl

Kuchen-Team

Walter Baier, Helga Bauer,
Elfriede Dürr, Anneliese Fellner,
Elke Frank, Leopoldine Pfeffer,
Erna Pfeiffer,
Irmgard Tuschetschläger

Gesamt-Koordination

Ronny

Aus dem Vereinsleben

Wie bereits im Editorial angeführt, waren meine Anstrengungen um den Zusammenhalt des Vereines letztlich vergeblich. Die Kurzfassung der Ereignisse der letzten Wochen fiel der Schere der Schlußredaktion zum Opfer (bei Interesse senden wir gerne diese Artikel zu), es wird aber angemerkt, daß – entgegen anderslautenden Gerüchten – der Vorstand weiterhin hinreichend legitimiert und beschlußfähig ist.

Während der Vereinsspaltung gab es eine Krisensitzung mit Thomas Dürr, Josef Bauer, Walter Baier und mir, in der die Weichen für eine problemlose Vereinsarbeit für die Zeit bis zur nächsten Generalversammlung gestellt wurden. Diese Ausgabe der Vereinszeitung ist erschienen, die Ausstellung im Steinschalerhof wurde professionell vorbereitet und die 9. Fahrt war ein durchschlagender Erfolg, also haben wir es geschafft. Wir werden auch die 10. Vereinsfahrt am 19. August in der gewohnten Art organisieren.

Speziell der Obmann Stv. hat den ihm übertragenen Bereich: Kontakt zum Club Mh.6, Bergstrecke, Wiener Stammtisch und

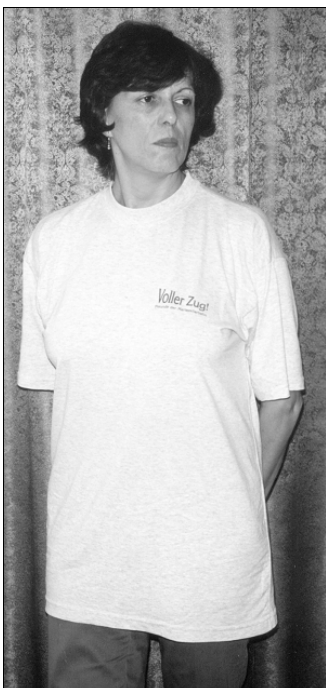
die Modellbahn - Szene nicht im Sinne des Vereines ausgefüllt, daher kam es in den letzten Monaten zu keinem Modellbahn-Stammtisch (auch nicht bei der Modell-Ausstellung in Hofstetten), der letzte Wiener Stammtisch war sehr schwach besucht und die Wallfahrt mit unserem Ehrenmitglied mußte überhaupt abgesagt werden. Während sich die anderen Vereine bereits auf die Zeit danach vorbereiten, haben wir zum wiederholten Male die Zeit mit sinnlosen Diskussionen verplempert.

Zurück zum Positiven:

Die Vereinsspaltung hatte bislang noch wenig Auswirkung auf den Mitgliederstand. Per 30. Juni umfaßt unser Freundeskreis 517 ordentliche Mitglieder (532 insgesamt). Im Jahr 2001 haben wir trotz widriger Umstände bereits 72 neue Freunde gewonnen, hingegen haben uns bisher insgesamt nur 48 Personen (inkl. Todesfälle und Streichungen) wieder verlassen.

Zu den wichtigsten Ereignissen der letzten Wochen gibt es eigene Seiten in dieser Ausgabe.

Bereits am 25.04. gab es in der



Fotomodell: Helga Baier,
Bei unseren Fahrten immer im hinteren Teil des Buffetwagen zu finden, hier einmal vor dem Vorhang.

T – Shirt

Endlich können wir eine ausreichende Anzahl unser Vereins – T-Shirt anbieten:

Farbe: hellgrau meliert, Logo: rot, 100% Baumwolle, Größen M, L, XL und XXL, Preis ATS 160,-

Bis zur 10. Fahrt werden wir auch noch Schirmkappen (schwarz) anbieten können.

Unsere schönsten Bilder gibt es inzwischen auch als Farb-Laser-Druck im Format A3 (Bildgröße 21 x 29cm oder fast formatfüllend), ideal zur Dekoration oder als Motiv für einen Bildrahmen.

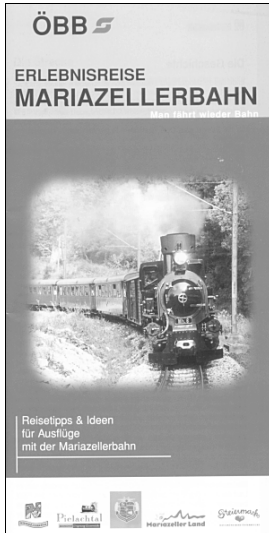
Mitgliedsbeiträge für 2001

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,-

Kontoverbindung

Raiffeisenbank Pielachtal, Konto-Nr. 869

Wir bitten unser Mitglieder außerhalb Österreichs, keinesfalls via Bank zu überweisen, die Kosten sind zu hoch. Wir werden demnächst wieder Konten in Deutschland und der Schweiz anbieten, für unsere Freunde in den anderen Ländern werden wir bessere Lösungen ausarbeiten.



Bereits zum 3. Mal gibt es heuer – leider wieder nur in einer geringen Auflage – die beliebte Broschüre „Erlebnisreise MzB“, erhältlich am Bf. Mariazell und beim TVB Pielachtal.

Auch heuer wird das sehr preiswerte „Mariazellerland Erlebnisticket“ von den ÖBB angeboten (zum Beispiel ab Wien West ATS 455,- inkl. Seilbahn / Museumstramway), warum es in der obigen Broschüre nicht erwähnt wird, entzieht sich unserer Kenntnis.



Eröffnung der Ausstellung im Steinschalerhof Abg. zum NR. Ing. Wilhelm Weinmeier, Ing. Wilfried Böhm, Ronny, der bekannte Maler Robert Trimmel und Thomas Dürr
Foto: Stöckl

Mediaprint-Beilage NÖ Lokal West (zu Kronenzeitung und Kurier, also "nur" im Westen von NÖ) einen umfangreichen Bericht über die MzB und unseren Verein (Sorry, das Bild fiel auch der Schere zum Opfer).

Vom 13. bis zum 17. Juni gab es außerdem im Steinschalerhof im Rahmen des Sommerheurigen auch eine kleine Ausstellung zur Region und zum Projekt Öko-Kreislauf. Das mit unseren schönsten Bildern gestaltete Thema "Die MzB in der Landschaft" fand reges Interesse.

Die Einladung zur 10. Fahrt am Sonntag, dem 19. August 2001, liegt dieser Ausgabe bei. Der Termin mußte auf Wunsch der ÖBB verschoben werden, weil es für den ursprünglichen Termin eine Überbuchung gab. Ich werde versuchen, diesen Zug (innovativ!) zu schmücken und bitte um Ideen und Mitarbeit.

Weil es so schön war, der Zug bei unserer 9. Fahrt in gesamter Länge in der Bürgerkurve bei Wienerbruck als Vorgeschmack auf die 10. Fahrt.

Foto Titelseite und Schlußbild: Harald Meidl

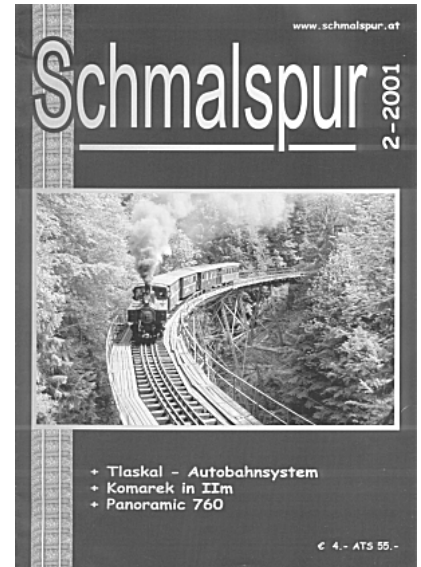
„Es ist Sommer!“, daher wird der nächste Wiener Stammtisch am 26. Juli 2001 wird auf die Copa Cagrana verlegt (mehr Informationen über unsere Mailing-Liste oder auch gerne telefonisch), für den Stammtisch am 27. September suchen wir noch einen verkehrsgünstig gelegenen Treffpunkt, eher im Westen von Wien in U-Bahn-Nähe und mit ausreichend Parkmöglichkeiten.

Wer sich laufend über die aktuelle Situation rund um die MzB informieren will, kann sich bei unserer Mailing-Liste anmelden, einfach per e-Mail an freunde@mariazellerbahn.at.

Die nächste Ausgabe unserer Mitgliederzeitung ist für Ende September geplant, Thema hoffentlich: „Die Ausschreibung!“

Wir sehen uns bei der 10. Fahrt!

Ronny



Eine neue Zeitschrift belebt die Szene. Mit „Schmalspur“ will der gleichnamige Verein, Redaktion Gerald Breitfuss und Walter Stramitzer, über Schmalspurbahnen in Europa / Österreich informieren. Die beiden ersten Ausgaben sind bereits vergriffen, die nächste Ausgabe ist für September geplant.

Preis: ATS 55,- + Porto

Kontakt: Zeitschrift „Schmalspur“
Bahnstraße 48 / 3 / 7
A 2345 Brunn am Gebirge
++43 (0) 1 280 76 00
zeitung@schmalspur.at

