

Voller Zug!

Zeitung der Freunde der Mariazellerbahn
Ausgabe Nr. 7 im September 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
Bestandsgarantie	4
Zitate aus „Schienenverkehr“	5
Die Rolle der NÖVOG ...	
Reihe 5090	6
Diesel unterm Schnürl	
Volle Züge auf der MzB	8
Voller Bahnhof	9
10. gemeinsame Fahrt	11
Die Jubiläumsfahrt	
Herbert Ortner	12
Meine schönsten Fotos	
Fotofahrt BahnErlebnis	14
oder MzB extrem	15
Mariazeller Advent	17
Aus dem Vereinsleben	18
Einladung zur	19
4. Generalversammlung	
Die Seite des Sponsors	20



Langes Warten in vollen Zügen!

Das Warten auf eine Entscheidung dauert an, wohl auch deshalb überwiegen in den Medien nach dem Motto „Nur schlechte Nachrichten sind gute Nachrichten“ weiterhin die negativ gefärbten Meldungen. Gleichzeitig werden aber immer mehr lange und vor allem: Volle Züge über die Gesamtstrecke geführt. Was für uns vor etwas über 2 Jahren mit 120 Mitreisenden als ein Sprung ins kalte Wasser begann, ist heute bereits Standard, denn seither purzelten die Rekorde und es werden wieder laufend Plan- und Sonderzüge geführt wie in der guten, alten Zeit der Wallfahrerszüge:

- 16. Juni: Unsere 9. Fahrt mit 272 Personen in 7 Sonderwagen in einem vollen Planzug
- Ende Juni: 2.300 Personen in 6 Tagen, jeweils mit 13 / 14 Wagen-Plan-Zügen, veranstaltet vom Magistrat St. Pölten.
- 12. August: Weit über 400 Personen in einem Dampfsonderzug, ergänzt durch die Aktion "Hofstetten fährt MzB".
- 15. August: Über 100 Reisende in einem Fotozug mit der 298.56 und 6 (!) Zweiachser.
- 19. August: Unsere 10. Fahrt mit 262 Fahrgästen in 8 Sonderwagen in einem ebenfalls gut besetzten Planzug.

Zusätzlich gibt es weiterhin die traditionellen Wallfahrten, wie die „Amstettner Wallfahrt“ mit 300 Reisenden am letzten Wochenende im September, auch die heuer erstmals im 3 Wochen-Takt veranstalteten Dampf-Sonderzüge Panoramic 760 waren durchwegs gut besetzt oder überhaupt ausgebucht.

Und es geht in gleicher Weise weiter, denn für den Oktober sind wieder einige große Fahrten angemeldet und anlässlich des „Mariazeller Advent“ gibt es jeweils am Samstag und am Sonntag einen Sonderzug.

Nach dieser Entwicklung hoffe ich, dass sich der "Manager" der ÖBB, der noch vor gut einem Jahr behauptete, eine Werbung für die MzB sei derzeit sinnlos, demnächst in eine Ecke stellt und ordentlich schämt, denn nicht die MzB ist schwach, sondern ...

Wir bedanken uns für die Unterstützung im Jahr 2001 bei:

- ô Marktgemeinde Rabenstein
- ô Marktgemeinde Hofstetten-Grünau
- ô Gemeinde St. Anton an der Jeßnitz
- ô Knorr Bremse
- ô Bombardier Transportation
- ô ÖBB Büro für Sonderreisen
- ô Pirker Lebkuchen
- ô G. und B. Gatterer
- ô by-Ronny – Web 4 You
- ô Niederösterreich. Nachrichten
- ô Mediaprint
- ô Raiffeisenbank Pielachtal
- ô sowie all jenen, die uns durch großzügige Spenden bei unseren gemeinsamen Fahrten und bei der Gestaltung dieser Zeitung tatkräftig unterstützten.

Danke!

Ronny

Editorial

Ich hoffe, Du hattest einen geruhsamen, entspannenden, erlebnisreichen, ... Sommer / Urlaub und bist nun voller Tatendrang.

Wie zu erwarten, hat sich in den Sommermonaten bei der MzB und in unserem Freundeskreis nicht allzuviel Wesentliches ereignet.

Heuer wurde während der "Saure Gurken" - Zeit das Ungeheuer von Loch Ness u. a. durch die MzB ersetzt, es gab die schon bekannten Forderungen in allen Variationen. Ein Gutes gibt es dabei, das Thema blieb / bleibt am köcheln.

Wenn die Personen, die da jammernd und irgendwelche Forderungen stellend (Bestandsgarantie, Wiederaufnahme des Güterverkehrs, etc.) durch die Lande ziehen, nur ein wenig an der Weiterentwicklung der positiven Ansätze mitwirken würden, wäre der Mariazellerbahn wohl mehr geholfen ...

Diese Ausgabe erscheint leicht verspätet, aber ich habe bis zuletzt gehofft, dass vielleicht doch noch eine Entscheidung fällt (siehe Seite 3) und weil wir in dieser Ausgabe das Programm des Mariazeller Adventes ausführlich vorstellen wollten (siehe Seite 17 und Beilage), dadurch überschneidet sich leider der Versand mit der Feier „90 Jahre elektrischer Betrieb“ am 7. Oktober und mit unserer 11. Fahrt am 13. Oktober.

Bereits am 17. November gibt es unsere 4. Generalversammlung (Einladung auf Seite 19), bei der wir - vor allem nach der erfolgten Vereinsspaltung - sehr ausführlich den weiteren Weg unseres Freundeskreises zu besprechen haben werden. Mit dieser Generalversammlung endet die statutengemäße Funktionsperiode des jetzigen Vorstandes, dabei

darf nicht vergessen werden, daß ich nur mehr als interimistischer Obmann amtiere. Während der Gründungsphase hatte ich meine Zweifel, ob ich der optimale Obmann wäre und suchte (krampfhaft?) eine Intergrationsfigur, einen "Opinion Leader" für diese Funktion. Diese Person hätte vielleicht eloquenter den breiten Bogen der Interessen unserer Mitglieder unter einen Hut gebracht. Die Schauernmärchen über unseren Verein und speziell die Attacken gegen meine Person (bis hin zum Vorwurf einer persönlichen Bereicherung) könnten ja kommentarlos in unsere Kuriositätensammlung eingeordnet werden, wenn dadurch nicht massiver Schaden am Verein, aber auch an der Sache selbst, entstanden wäre.

Andererseits geht mir seit Monaten das Lied „With a little help ...“ nicht mehr aus dem Kopf, denn tatkräftige Unterstützung für die gemeinsame Sache kam oft unerwartet, auch von Nicht-Vereinsmitgliedern. Meinen Dank werde ich – wenn die Zeit dafür reif (sic!) ist – in geeigneter Form persönlich übermitteln.

In diesem Sinne wünsche ich Dir einen fröhlichen, farbenfrohen Herbst, uns einen fröhlichen, farbenfrohen und vor allem vollen Zug bei der 11. Fahrt. Abschließend bitte ich um Deine Teilnahme an der 4. Generalversammlung.

Dein Ronny



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.

Das Titelbild von Harald Meidl zeigt die zumeist unbeachtete Idylle bei Nadelbach, kurz nach der Stadtgrenze von St. Pölten.
Es muß nicht immer Bergstrecke sein!

Es gibt in noch fallweise, den reinrassigen Jaffa-Zug, Das Bild unten zeigt den Zug 6829 mit 1099.016 am 23.06.01 bei Völlerndorf, fotografiert von Martin Geyer

Aktuelles von der Mariazellerbahn

Nein, es gibt noch keine EU-weite Ausschreibung. Wie zu erfahren war, ist die NÖVOG mit der Ausschreibung startfertig, aber es fehlt noch die entscheidende Vereinbarung Land / Bund zur Infrastruktur – Finanzierung.

Nun, das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat derzeit andere Prioritäten, vor allem die für den Herbst geplante Präsentation des Generalverkehrsplanes bindet wohl die verfügbare Kapazität.

Auch der neue Vorstand der ÖBB hat seine Arbeit aufgenommen, ohne viel Worte über die Nebenbahnen zu verlieren und der Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisenbahner war zwar oft in den Medien, aber das ist eine andere Geschichte (Für unsere Mitglieder in der Ferne: Es ging um den Hauptverband der Sozialversicherungsträger).

Zurück zur MzB: Die Bauarbeiten zwischen Schwadorf und Obergrafendorf wurden fristgerecht erledigt (siehe Bericht Seite 7), im Betrieb zeigt sich ein buntes Bild von lokbespannten Zügen (1099 + 2095) und Triebwagen (4090 und 5090), wobei nun ein ehemaliger 4090-Umlauf durch 5090 im Doppelpack gefahren wird (Bild auf Seite 4).

Aufgeregtheiten

Für mich bedenklich ist der Verkauf von angeblich "nicht mehr benötigen" rollenden Material an andere Bahnen, vorzugsweise aus dem Bereich Museumsbahnen. Nun, selbst ernannte Eisenbahnfachleute hatten bereits vor Jahren den ÖBB vorgeworfen, dass sie viel zu viel Wagen vorhalten, für einen optimalen Umlauf wären nur 47 (oder waren es überhaupt nur 27?) Vierachser notwendig. Nun hält sich die ÖBB daran ... (siehe auch Standpunkt der NÖVOG auf Seite 5).

Ein Trauerspiel sondergleichen ist die Geschichte des Bahnhofes Loich. Bereits vor Jahren drängte der damalige Bürgermeister von Loich auf eine Lösung und scheiterte im Kompetenzschlingel bei den ÖBB. Bei der Podiumsdiskussion im November 1997 in Kirchberg versprach der anwesende Vertreter von ÖBB PV, sich für eine positive Lösung einzusetzen. Nun, wo die Bausubstanz schwer in Mitleidenschaft gezogen wurde, steht / stand der Bahnhof auf einmal zum Verkauf ...

In dieses Bild passt die Nachricht, dass von der stillgelegten Strecke Mariazell - Gußwerk auf einer Länge von ca. 800 m die Schienen abmontiert wurden (angeblich für die Zillertalbahn). Dies Vorhaben wurde offensichtlich wieder gestoppt, ein schaler Nachgeschmack bleibt.

Je nach Stimmungslage mag man diese negativen Vorkommnisse als Bösartigkeit, Ignoranz oder noch ärger werten, für mich ist es nur ein Zeichen des Wirrwarr innerhalb der ÖBB, wo die eine Hand nicht immer weiß, was die andere tut.

Es ist leicht (und mir weiterhin zu billig), über "die ÖBB" nur zu schimpfen, denn wer sind die ÖBB? Wir haben ja nun doch einige ÖBB – Mitarbeiter als Mitglieder und ich kenne viele innerhalb dieses Unternehmens, die sich - teilweise vehement - für die MzB einsetzen. Noch wird der Betrieb (einigermaßen) abgewickelt und wir haben / hätten Zeit, um bessere Lösungen zu ringen. Es ist ein Faktum, dass ohne dem Mitwirken der ÖBB der in dieser Ausgabe beschriebene Boom kaum möglich ge-

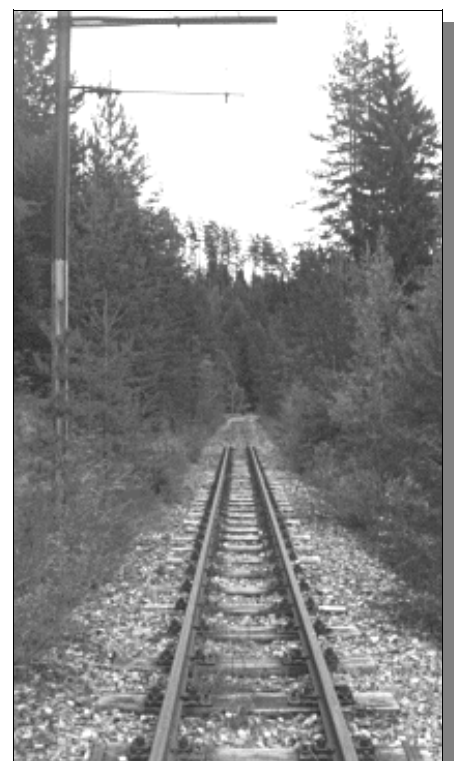
wesen wäre!

Das Eine ist, den "Oberaufpasser" zu spielen, jede Aktion kritisch zu beäugen und gegebenenfalls massiv zu protestieren. So wertvoll dies vielleicht ist, um die schleichende Demontage zu verzögern, verhindern wird man damit diesen Niedergang auf Dauer nicht, es sind nun Wagen weg (nicht erst seit gestern!), es wurden Bahnhöfe verkauft, es kommt eben ein anderer Fahr-

(Fortsetzung auf Seite 4)



Demontage der Schienen und Schwellen zwischen km 85,2 und 86,0. Zwischen km 85,2 und 85,1 wurden die Schienen jeweils in Abständen von 10 - 12 m mit der Trennscheibe durchtrennt
Text und Fotos von Wilhelm Schaller
IG Pro Mariazellerbahn



plan. Bei diesen ganzen Verfällen stimmt es mich traurig, dass wir noch nicht soweit sind, den einen oder anderen Wagen oder gar einen Bahnhof zu übernehmen.

Weil wir schon bei den negativen Schlagzeilen sind: Die österreichischen Bundesforste zogen sich von dem Sägewerk in Gußwerk zurück, in den Medien und auf der offiziellen Homepage ist darüber noch nichts zu lesen.

Wir haben bereits in den letzten Ausgaben unserer Mitgliederzeitung die grundlegenden Problemkreise beschrieben und Lösungsansätze gezeigt. Wer zwischen den Zeilen lesen kann, der möge dies auch tun (und wird dann auch nicht mehr von der Entwicklung überholt).

BoomTrain!

Nun zum positiven Teil unserer Titelstory: Die gute alte Zeit der Wallfahrerszüge ist wieder da. Und diesem Bereich widmen wir den Hauptteil dieser Ausgabe

Nun mag "man" einwenden, das eine wäre ja ein Wahlkampf - Zuckerl gewesen, das andere wäre Nostalgie und überhaupt ...

Unser Ansatz war, neue Wege zu beschreiten, Ideen nicht nur zu propagieren, sondern sie auch umzusetzen! Wir stellen bewußt in dieser Ausgabe den Mariazeller Advent ausführlich vor, denn hier wird die MzB gezielt in das Marketing einbezogen, die geplanten 9 Sonderzüge (+ unsere 12. Fahrt) wären der nächste Rekord und mit dem Frühzug zur Rorate wird innovativ Neuland beschritten.

Fazit:

Ratschläge sind auch Schläge!
Nur zu fordern ist negativ, der Erfolg braucht Kreativität, Mut

Die beiden Bilder rechts stammen von Martin Geyer und zeigen oben die beiden 5090, die einen 4090 Umlauf ersetzen und unten die planmäßige Kombination 4090 + 5090.

Bestandsgarantie

Dieses Wort geistert seit Jahren durch die Szene, zuerst von den Grünen, nun im Sommer vom Tourismusverband Pielachtal via Medien gefordert. Meine Frage nach dem Inhalt dieser Worthülse wurde jedoch noch nie zufriedenstellend beantwortet.

Heißt Bestandsgarantie, daß die Strecke erhalten bleibt, notfalls als Museumsbahn oder krass: als Radwanderweg?

Heißt Bestandsgarantie, daß die ÖBB weiter Betreiber bleibt, notfalls zwangsweise? Wenn ja, wer zwingt, sprich: Wer zahlt?

Heißt Bestandsgarantie, daß der aktuelle Fahrplan erhalten bleibt? Obwohl bereits ein anderer Fahrplan ausgehandelt wurde, obwohl der aktuelle Fahrplan alles andere als optimal ist?

Nächster Fragenkreis: An wen ist diese Forderung gerichtet? An den Nationalrat, an die Frau Bundesminister, an die Länder, an den Landeshauptmann von NÖ oder Stmk? Oder an alle zusammen?

Wie paßt das Ganze in die aktuelle Diskussion um ein Null-Defizit?

Ein Mißverständnis wäre noch aufzuklären: Viele Forderungen und Vorschläge gehen davon aus, daß die Politik oder der Betreiber ein essentielles Interesse an den Schmalspurbahnen hat. Mitnichten, vielmehr besteht die Gefahr, daß die Entscheidungsträger wegen der Komplexität des Themas überdrüssig werden und eine schnelle Lösung (sprich: Einstellung) zulassen. Es darf auch nicht vergessen werden, dass selbst die

Gewerkschaft der Eisenbahner und die Arbeiterkammer den Rückzug der ÖBB aus der Fläche (uns schriftlich vorliegend für den Bereich Güterverkehr) befürworten.

Eine politische Bestandsgarantie hat eine Halbwertszeit von bestenfalls 4 / 5 Jahren, in Wirklichkeit - wie wir bereits zur Kenntnis nehmen mußten - wäre sie wesentlich kürzer.

Bei dieser Gelegenheit: Der Tourismusverband Pielachtal wollte ja im Frühjahr selbst einen Betreiber suchen (siehe Voller Zug Nr. 5, Seite 4), warum nun diese Forderung?

Die beste Bestandsgarantie sind volle Züge! Denn nur mit garantiert vollen Zügen kommen wir zu einem Betreiber, der auch Gewinne machen will und diese dann auch macht. Und mit diesem Betreiber - wer immer dies auch wäre - hätten wir die beste Bestandsgarantie, denn wer trennt sich schon von einem profitablen Unternehmen?

Ronny



Auszüge aus:

Die Rolle der Növog in der Regionalbahnfrage in NÖ

[...]

All diese Untersuchungen mündeten in die Empfehlung der Növog,

- die Mariazellerbahn (mit elektrischem Betrieb) auf der Gesamtstrecke,
- die "Krumpe" bis Mank, aber durchgehend zwecks Taktverdichtung bis St. Pölten und
- die Ybbstalbahn ebenfalls auf der Gesamtstrecke samt Ybbsitzer Ast, aber bedarfsgerecht bedient,

zu erhalten und mit deutlichen Auflagen zur Attraktivitätssteigerung an einen neuen Betreiber zu vergeben.

Hiezu wurde mit den ÖBB ein umfangreiches Vertragswerk geschlossen, dessen Inhalte ausreichende Klarheit über die Ziele der Növog, insbesondere den Fortbestand dieser Strecken als öffentliche Bahn, geben. Dass die ÖBB den Betrieb auf den genannten Schmalspurbahnen **jedemfalls bis 9. 6. 2002 weiterführen**, ist auf eine schriftliche Weisung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zurückzuführen, die einer Initiative von Landeshauptmann Pröll folgt, die wiederum auf den Ergebnissen der Arbeit der Növog und deren Vorschlägen beruht.

Das bedeutet unter anderem, dass die ÖBB weiterhin entsprechende Zahlungen des Landes Niederösterreich erhalten.

Der Vertrag zwischen Növog und ÖBB, über dessen Abschluß in der niederösterreichischen Landesregierung am 12. 6. 2001 Beschluß gefaßt wurde, sieht vor, dass die ÖBB das demnächst startende Vergabeverfahren der Növog für die Verkehrsdienste auf diesen Strecken bestmöglich unterstützen werden. Die ÖBB bleiben zwar Streckeneigentümer und Betrei-

ber der Eisenbahninfrastruktur (Strecke, Fahrleitung, Betriebslenkung, Schubpersonal), der Fahrbetrieb samt Kundendienst und Marketing, Traktion und Werkstätten wird dagegen von einem im Wettbewerb ermittelten, neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht werden. **Die ÖBB haben von sich aus jede künftige Betriebsführung im Regel- und Nostalgieverkehr sowie im Güterverkehr auf diesen Strecken dezidiert ausgeschlossen und dies auch vertraglich verankert.** Im Gegenzug hat die Növog durch spezielle und wirksame Vertragsbestimmungen jede Möglichkeit einer künftigen Konkurrenzierung des bestellten Schienenverkehrs durch den Bahnbus beziehungsweise dessen Rechtsnachfolger auf den parallelführenden Bahnbuslinien (Mariazellerbahn und "Krumpe") ausgeschlossen.

[...]

Die Növog hat ein Vorkaufsrecht auf den gesamten Regel- und Nostalgiefahrzeugpark, wie er zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses auf den Vertragstrecken sowie der Strecke Gmünd NÖ – Groß Gerungs im Einsatz war. Vertraglich gesichert ist die planmäßige Erhaltung dieses Fahrzeugparks bis zur Übergabe an die Növog.

[...]

Obwohl die Növog somit über den gesamten Lokomotiv-, Triebwagen-, Wagen- und Nostalgiefahrzeugpark verfügen wird, ist klar, dass für das zukünftige Betriebsprogramm nicht 15 Lokomotiven der Reihe 1099 benötigt werden.

[...]

Der immer wieder herbeigeschriebene Ausverkauf des Fahrzeugparks wurde genau durch diese Vertragsbestimmungen verhin-



In der aktuellen Ausgabe von **Schienenverkehr aktuell**, Verlag Pospischil, Wien, faßt Dipl.-Ing. Otfried Knoll „Die Rolle der Növog in der Regionalbahnfrage in NÖ“ ausführlich zusammen. Die wichtigsten Fakten und Kernaussagen präsentierten wir bereits in den Gastkommentaren der letzten Ausgaben, nebenstehend noch einige Auszüge zur Klarstellung.

An einen kompletten Nachdruck ist derzeit nicht gedacht, die Textfülle würde bei der von uns verwendeten Schriftgröße eine komplette Ausgabe füllen.

Ronny

dert. Da nur die Növog die Fahrzeuge und nur für einen Betrieb auf den NÖ Schmalspurbahnen kaufen kann, ist ein Verkauf in das In- oder Ausland für beide Seiten vertraglich ausgeschlossen worden.

[...]

Die Növog kann das Rad der Geschichte nicht zurückdrehen und jahrzehntelange Versäumnisse in der Betreuung der allseits geliebten Schmalspurbahnen ungeschehen machen. Sie hat weder die Einstellungsdiskussion begonnen noch sich aktiv daran beteiligt. Wir versuchen vielmehr, in einem schwieriger werdenden finanziellen Umfeld mit

(Fortsetzung auf Seite 6)

(Fortsetzung von Seite 5)

nicht vermehrbaren Mitteln das Mögliche und für das Land Niederösterreich Leisbare umzusetzen. Die trotz aller gegensätzlichen Standpunkte gegebene Wertschätzung für die Leistungen und Mitarbeiter der ÖBB hat ein Gesprächsklima erzeugt, das durchaus als beispielgebend betrachtet werden kann. Wir sehen die ÖBB nicht als Feindbild, sondern als Vertragspartner und deren Mitarbeiter nicht als Versager, sondern als Profis in ihrem Fach. Nur, die Rahmenbedingungen innerhalb der ÖBB haben sich geändert, und das ist zur Kenntnis zu nehmen. Wir sind überzeugt, daß eine Aufbruchsstimmung auf den Schmalspurbahnen kommen wird und erwarten nach allen Absichtsbekundungen seitens interessierter Eisenbahnunternehmen auch entsprechend überzeugende Angebote. Das Ausschreibungsverfahren startet, sobald Klarheit seitens des Bundes geschaffen wird, ob er die Infrastrukturkosten weiterhin trägt.

[...]

Dipl.-Ing. Otfried Knoll

Bei den Fotos von Harald Meidl paßt auch ein 5090 in die Landschaft, hier bei Ober-Grafendorf am 5. Mai.



Reihe 5090 - Diesel unterm Schnürl

In letzter Zeit werden die Dieseltriebwagen der Reihe 5090 verstärkt auf der MzB eingesetzt. Grund genug, diese Fahrzeuge näher zu betrachten.

Im Jahre 1894 beschafften die Steiermärkischen Landesbahnen für den Betrieb auf der Murtalbahn die ersten Exemplare einer neuen Dampflok, und zwar vier Stück der Reihe U, welche in weiterer Folge von zahlreichen anderen Bahnen, darunter auch von den Niederösterreichischen Landesbahnen, beschafft wurden.

Im Dezember 1979 waren es abermals die STLB, die mit einer neuen Fahrzeuggeneration für die Murtalbahn aufhorchen ließen. In diesen Tagen verließ nämlich der erste dieselelektrische Triebwagen VT 31 die Werkshallen der wiener Firma Knotz, um den Betrieb auf der Murtalbahn grundlegend zu modernisieren. Weitere drei Fahrzeuge wurden kurz darauf ausgeliefert. Wiewohl die Triebwagen grundsätzlich als Einmanntriebwagen konzipiert waren, beschafften die STLB vier dazu passende Steuerwagen sowie einen Postwagen. Entsprechend ihres Einsatzgebietes als Nahverkehrszüge und auch aus Ge-

wichtsgründen sind die Fahrzeuge recht spartanisch eingerichtet, was sich beispielsweise im Entfall des WCs bemerkbar macht, lediglich die Steuerwagen besitzen ein solches. Weiters wurden straßenbahnähnliche Drehfalltüren, Fixfenster mit Lüftungsklappen sowie Preßholzsitze eingebaut. Neben den Einstiegen befinden sich kleine Stauräume für Gepäck, zusätzlich sind von den 64 Sitzplätzen an einem Wagenende jeweils zwei aufklappbar. Die Fahrzeuge besitzen eine automatische Kupplung (Scharfenbergkupplung), welche auch die Luftleitungen mitkuppelt, während die elektrischen Verbindungen über ein separates, händisch zu verbindendes Kabel hergestellt werden müssen. Ein weiterer Unterschied zu den übrigen Schmalspurfahrzeugen, die mit Saugluft gebremst werden, ist die Druckluftbremse (zusätzlich ist auch noch eine elektrische Widerstandsbremse vorhanden). Eine Kombination mit diesen ist daher nicht möglich, lediglich der Postwagen besitzt Übergangskupplungen und beide Bremssysteme.

Die Fahrzeuge werden heute im Regelfall in der Kombination Triebwagen und Steuerwagen als Zweiwagenzüge eingesetzt, ein im Jahre 1999 von Jenbacher nachbeschaffter VT 35 wird nur als Verstärkerwagen in den Schülerzügen eingesetzt.

Im Jahre 1984 beschaffte die Zillertalbahn zwei technisch gleiche Triebwagen VT 3 und 4, welche jedoch nur über einen Führerstand verfügen und daher zunächst grundsätzlich mit den gleichzeitig beschafften Steuerwagen, meist jedoch auch mit einem oder zwei Zwischenwagen verkehrten. Bald zeigte sich jedoch, daß eine derartige Kombination zu schwach war. Daher

beschaffte man zunächst zwei weitere Triebwagen VT 5 und 6, die sich von der Erstlieferung durch Schallschutzverkleidungen sowie Übersetzfenster unterschieden und die Steuerwagen ersetzten. Schließlich wurden noch zwei weitere Triebwagen VT 7 und 8 geliefert, die wie die VT 5 und 6 von Jenbacher stammen. Heute werden die Triebwagen mit einem Zwischenwagen als Dreiwagenzüge eingesetzt, die Steuerwagen finden gemeinsam mit weiteren Zwischenwagen und der wendezugtauglichen D 10 bei Ausfall eines Triebwagens Verwendung.

Da die Triebwagen zu einem vollen Erfolg wurden, mieteten die ÖBB schließlich den VT 34 und führten im Sommer 1983 Probefahrten im Waldviertel durch. Dabei zeigte sich, daß diese Fahrzeuge auch für ÖBB-Strecken geeignet waren. Daher beschloß man, zunächst fünf dieser Triebwagen zu beschaffen. Diese erhielten die Baureihenbezeichnung 5090 und unterschieden sich technisch nicht wesentlich von ihren Vorgängern, lediglich die Drehfalttüren wurden durch besser dichtende Schwenktüren ersetzt. Diese überschreiten allerdings, im Gegensatz zu den Drehfalttüren, in offenem Zustand die Fahrzeugumgrenzungslinie erheblich. Dadurch wird der Raum zum Gehen entlang des Fahrzeugs bei einem eventuell notwendigen Verlassen desselben im Tunnel doch einigermaßen eingeschränkt.

Eingeliefert wurden die Triebwagen bei der Zugförderungsstelle Gmünd, die ersten drei kamen jedoch bald nach Zell am See, während die beiden letzten im Waldviertel verblieben. Anders als die STLB beschafften die ÖBB jedoch keine Steuer- oder Beiwagen, die Triebwagen sollten stets solo eingesetzt werden. Während das Platzangebot eines

Triebwagens im Waldviertel meist ausreichte und nur gelegentlich mit beiden Wagen gemeinsam gefahren wurde, gab es im Pinzgau bald Platzprobleme. Daher wurden einerseits zwei weitere Triebwagen bestellt, die im Jahre 1993 geliefert wurden und sich von ihren Vorgängern nur durch die Lackierung unterschieden, jedoch von Bombardier stammen. Andererseits baute man vorhandene Wagen zu Bei- und Zwischenwagen um (Druckluftbremse, Übergangskupplung, Steuerleitung), wodurch die Fahrzeughöchstgeschwindigkeit der Triebwagen nicht mehr gefahren werden kann, da die alten Wagen nur für 60 km/h zugelassen sind. Dazu muß bemerkt werden, daß die PinzgauBahn die einzige Schmalspurbahn der ÖBB ist, welche stellenweise eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ermöglicht.

Mitte der Neunziger Jahre wurde schließlich die Ausmusterung der noch auf der Krumpfen und im Ybbstal verkehrenden Reihe 2091 aktuell. Daher beschaffte man eine dritte Serie von 5090er, welche sich im Innen- und Außendesign erheblich von ihren Vorgängern unterschieden, technisch jedoch weitgehend gleich waren. Anstelle der Klappsitze ordnete man zwei klappbare Längsbänke an, um auch die Beförderung von Fahrrädern zu ermöglichen. Dadurch sind die (weiterhin angeschriebenen) 64 Sitzplätze allerdings nur mehr theoretischer Natur.

Von den zehn Fahrzeugen, welche alle im Laufe des Jahres 1995 geliefert wurden, kam eines wiederum in den Pinzgau, sechs ins Ybbstal und lediglich drei auf die Krumpe, was aber angesichts des mittlerweile doch ziemlich eingeschränkten Verkehrs durchaus ausreichte. Die drei buchmäßig in St. Pölten stationierten Triebwagen wurden

recht bald mit Wappen der Anrainergemeinden versehen. Dabei erhielt der 5090.014 das Wappen von St. Leonhard am Forst, der 5090.015 jenes von Ruprechtshofen, das vorher auf der 2095.013 montiert war, und der 5090.016 jenes von Wieselburg. Zusätzlich erhielt er noch eine Werbeaufschrift des renommierten lunzer Modellbahnherstellers und FdMzB Josef Stängl. Nachdem anlässlich von Probefahrten bereits in den 80er Jahren 5090er auf der MzB sogar bis Mariazell kamen, begann deren planmäßiger Einsatz unter dem Fahrdrat im Sommer 1998, zunächst allerdings nur bis Kirchberg, erst später wurde der Verkehr bis Laubenbachmühle ausgeweitet.

Im Sommer 2001 endete der Planbetrieb im Waldviertel. Während die Lokomotiven und Wagen zunächst in Gmünd verbleiben, wurden die beiden Triebwagen 5090.004 und 005 umgehend nach St. Pölten gebracht, wo sie die drei vorhandenen Triebwagen unterstützen, wobei in verstärktem Maße unter der Fahrleitung nach Laubenbachmühle gefahren wird. Ein Einsatz dieser Fahrzeuge nach Mariazell ist momentan nicht zu erwarten, jedoch werden die bewährten Triebwagen gemeinsam mit der Reihe 4090 in den nächsten Jahren die Hauptlast des Verkehrs auf der Talstrecke zu tragen haben.

Martin Geyer

Technische Daten

Höchstgeschwindigkeit	70 km/h
Radsatzanordnung	B'B'
Länge über Puffer	18.300 mm
Dienstgewicht	29 t
Dieselmotorleistung	235 kW
Generator-Dauerleistung	212 kW
Fahrmotor-Dauerleistung	2 x 92 kW

Volle Züge auf der Mariazellerbahn

Wie bereits mehrfach erwähnt, bietet die MzB seit geraumer Zeit wieder spektakuläre Züge. Und in unserem Freundeskreis gibt es Fotografen, die mehr oder weniger koordiniert der Reihe nach die schönsten Fotopunkte mit interessanten Zügen – auch im Sinne des Tourismus – abbilden. Man sollte es nicht glauben, aber der Standardzug mit 3 oder 4 Wagen gilt heute kaum mehr als ein lohnendes Motiv!

Bevor wir uns auf den nächsten Seiten den bemerkenswerten Einzelereignissen zuwenden, auf dieser Seite noch einige Bilder zum genießen (möge die Drucktechnik uns gnädig sein).

Das Bild rechts oben zeigt mein Lieblingsmotiv im Natterstal, die Zugspitze vom Zugschluß gesehen. Nichts besonders? Irrtum, denn bei diesem Bild liegt dazwischen der Kerlsteintunnel mit 93 m Länge! Dieses Bild ist nur bei einem langen Zug möglich, wie bei der 9. Fahrt mit den 12 1/2 Vierachser, ideal getroffen von Martin Geyer. Für alle, die noch nie an einer unserer Fahrten teilgenommen haben: Nach diesem Augenschmaus bin ich hoch motiviert und beginne mit der Spendensammlung.

Das nächste Bild von Harald Meidl entstand am 29. Juli vor dem Wettrennen zwischen Oldtimer und Mh.6. Es war dies wohl ein voller Zug, aber aus meiner Sicht wurde das stark beworbene Event (Wer trägt eigentlich die Kosten?) weit unter seinem Wert geschlagen. Leider versteht es das Pielachtal weiterhin nicht, aus einem medial gut präsentierten Eisenbahn – Event auch einen wirtschaftlichen Erfolg zu lukrieren (siehe auch Voller Zug Nr. 5, Seite 10). Übrigens, heuer gewann die Mh.6 ...

Das Bild von Josef Bauer links unten zeigt den planmäßigen Panoramic 760 am 12. August, verstärkt mit „Zwei Orte fahren mit der Mariazellerbahn“ der Gemeinden Hofstetten-Grünau und Altlichtenwarth.

Das Bild unten rechts zeigt den Bürgermeister von Stadt St. Pölten bei einem der 6 Züge im Juni, bei denen insgesamt 2.300 Pensionisten erstklassig organisiert in Sonderwagen in Planzügen nach Mariazell reisten. Da zum Zeitpunkt des Erscheinens dieser Ausgabe der Wahlkampf in St. Pölten bereits vorbei ist, kann ich unbesorgt dem Bürgermeister



zu seiner Kondition gratulieren, denn 6 Fahrten knapp hintereinander sind mehr als anstrengend.

Es ist dies nur eine kleine Auswahl der schönsten Bilder der letzten Wochen. Ich hoffe, daß wir mit unseren nächsten Fahrten auch wieder dazu beitragen können, dass den Fotografen an der Strecke wirklich schöne Züge geboten werden. Dies durchaus auch im Sinne des Tourismus, denn Bilder mit vollen Zügen werben nicht nur für diese Bahn, sondern auch für die Region entlang der Strecke.

Vielleicht geschieht ein Wunder und wir können bei der nächsten Winterfahrt endlich wieder einen reinrassigen „Jaffa,, – Zug präsentieren.

Ronny





Voller Bahnhof!

Bildbericht zum Bahnhofsbetrieb in Ober-Grafendorf während der Streckensperre im Sommer 2001

Text und Fotos: Erwin Kraushofer

Der Bahnhof Ober-Grafendorf der Mariazellerbahn wurde bereits zu Beginn nicht als einfacher Kreuzungsbahnhof konzipiert. Er sollte neben Ladeaufgaben auch die Funktion eines Zugbildungsbahnhofes für die Zweigstrecke nach Gresten erfüllen. Daher besitzt er neben den vier Durchfahrtsgleisen (Gleise 1, 2, 4 und 6) ein Ladegleis (Gleis 3) und ein Abstellgleis (Gleis 8). Bemerkenswert sind eine Gleisharfe (Gleise 16a bis 16f) an der Westseite des Bahnhofes, die ursprünglich in eine Wagenhalle führte, sowie das Heizhaus an der Nordseite des Bahnhofes.

Im normalen Betrieb werden diese Anlagen kaum mehr genützt und wirken die meiste Zeit eher



Trotz des Schienenersatzverkehrs "voller Zug" auch im Radtransportwagen. Dank einer lobenswerten Initiative der ÖBB wurde der Autobus des Schienenersatzverkehrs für das Zugpaar 6807/6814 in der Relation St.Pölten – Ober-Grafendorf von einem Klein-Lkw für den Fahrradtransport begleitet.

verwaist. Aufgrund einer Streckensperre zwischen St.Pölten und Ober-Grafendorf wurden vom 16. Juli bis 10. August jedoch alle Züge der MzB in Ober-Grafendorf gebildet. Dies bedeutete, daß der Bahnhof in Spitzenzeiten über 40 Waggons, 6 Lokomotiven und den vierteiligen E-Triebwagen 4090 aufnehmen mußte. In dieser Zahl sind die Wagen und Loks, die im Bereich des Heizhauses hinterstellt sind, noch nicht mitgezählt. Die besondere Herausforderung lag jedoch darin, dieses umfangreiche Rollmaterial entsprechend zu warten und zeitgerecht immer wieder zu neuen Garnituren zusammenzustellen. Dies erforderte vom Bahnpersonal vollen Einsatz, aber auch Dispositionsvermögen waren gefragt. Ein typischer Einsatz sah folgendermaßen aus:

Züge, die aus Richtung Mariazell in Ober-Grafendorf ankamen, fuhren normal auf Gleis 1 ein, um die Fahrgäste in die bereitgestellten Busse umsteigen zu lassen. Daraufhin rangierte die Lokomotive die Garnitur über die nördliche Gleisverbindung in eines der Gleise 2, 4, 6 oder 8, um sie dort zu hinterstellen. Die Lokomotive selbst wurde auf Gleis 3 gebracht, um gewartet zu werden.

(Fortsetzung auf Seite 10)

"Voller Bahnhof" am 09.08.2001. Soeben ist der 6814 mit der 1099.007 auf Gleis 1 angekommen. Auf Gleis 2 wartet der 4090 auf seinen Einsatz am nächsten Tag als Zug 6805. Davor ist die 1099.001 kalt abgestellt. An ihr wird noch die Garnitur des 6814 für den Einsatz am kommenden Tag gekuppelt werden. Auch auf den Gleisen 4 und 6 sind bereits Garnituren für den nächsten Tag zusammengestellt. Und auf Gleis 8 wartet ein 5090 darauf, auf Gleis 1 überstellt zu werden, um seine Fahrt als 6835 antreten zu können.

Bereits während der Bauarbeiten war unter www.schmalspur.at ein erster Bericht von Erwin Kraushofer über diesen „Vollen Bahnhof!“ zu lesen. Mir war sofort klar, das dieses Ereignis unbedingt auch in unsere Zeitschrift muß.

Von Erwin Kraushofer stammt übrigens auch der ausführliche Bildfahrplan auf unserer Homepage:

www.mariazellerbahn.at/bildfahrplan.xls

Ronny



Lokparade im Bf. Ober-Grafendorf am 16.07.2001. Lok 1099.013 hat sich von Gleis 3 auf Gleis 2 vor die Garnitur des 6809 gestellt. Die 1099.001 auf Gleis 1 kam um 7:41 Uhr mit 6800 von Mariazell und hat ihre Wagen bereits auf Gleis 4 abgestellt. Auf Gleis 3 wartet die 1099.010 betriebsbereit auf ihren Einsatz.



“Voller Bahnhof” am 18.07.2001, 9.55 Uhr in Ober-Grafendorf. Rechts ist die 1099.010 auf Gleis 3 hinterstellt. Nicht zu sehen ist die 1099.003, die sich hinter dem Fotografen auf dem selben Gleis befindet. Gleis 1 ist frei für den 6802, dessen Ankunft bevorsteht. Auf Gleis 2 wartet der 5090.004 auf seine Ausfahrt als 6821. Dahinter wurde bereits die Garnitur des 6811 zusammengestellt, der mit der 1099.009 bespannt ist. Gerade noch zu erkennen ist die Verschubreserve 2095.011 am nördlichen Ende des Bahnhofes. Auf Gleis 4 wartet die 1099.001 mit einer Garnitur auf ihren Einsatz. Auf den Gleise 6 und 8 sind Leerwagen abgestellt.



18.07.2001, 10.05 Uhr. Zug 6821 ist mit 5090.004 abgefahren. Die 1099.007 vom Zug 6802 hat ihre Garnitur auf Gleis 6 abgestellt und eilt jetzt auf Gleis 1 vor zur Weichenverbindung der Weichen 52 und 51, um auf Gleis 3 zu rangieren. Dort wird sie abgeschmiert werden.



Emsiger Verschub am Morgen des 19.07.2001 am nördlichen Ende des Bahnhofes.

Das Personal des Bahnhofes Ober-Grafendorf war motiviert und engagiert bei der Arbeit und trug so wesentlich zum Gelingen der besonderen Betriebssituation bei.

den (Abschmieren, Waschen). Zur Abfahrt der Züge wurde hauptsächlich das Gleis 2, manchmal jedoch auch das Gleis 4 verwendet. Eine Diesellok des Typs 2095 stellte die Garnituren zusammen. Wenn von der Gleisharfe 16a bis 16f Wagen gebraucht wurden, waren umfangreichere Verschiebewegungen über die Gleisanlage des Heizhauses notwendig, um die Waggons auszufädeln oder umzureihen. Manchmal wurde gleich ein Stapel von zwei, drei Garnituren mit eingereichter Zuglok auf einem Gleis zur Abfahrt bereit gestellt. Auf diese Weise wurden täglich bis zu 14 Züge zusammengestellt und ebensoviele nach ihrer Rückkehr von der Strecke wieder aufgenommen.

Dank des großen Engagements des Bahnpersonales wurde die komplizierte Betriebsabwicklung problemlos und ohne Verspätungen bewältigt. Dieses Beispiel zeigt, welches Potential selbst in einer “kleinen Bahnanlage” steckt - guten Willen vorausgesetzt.

Erwin Kraushofer



Niemand hat das Recht, diese Mariazellerbahn zu demolieren!

Die Jubiläumsfahrt

Die 7 Vierachser und das Kaffeehäferl sorgten für einen bunten 13 Wagen Planzug bei herrlichen Reisewetter, nur die Wanderer und Fotografen kamen teilweise in den Genuß eines Gewitters.

Für diese Jubiläumsfahrt gab es fast 300 Anmeldungen, und dies ohne Werbung in den Medien oder bei anderen Eisenbahnveranstaltungen. Wir haben auch absichtlich keine Ehrengäste eingeladen, denn schöne Worte haben wir in den letzten Jahren genug gehört, sondern es war dies eine Fahrt von und mit Freunden der Mariazellerbahn.

Breiten wir den Mantel des Schweigens über die Gründe, warum wir den Zug nicht schmückten, warum es „nur“ 262 Mitreisende waren und warum wir diesmal keinen Zweiachser am Zugschluß führen durften, der Stimmung tat dies alles keinen Abbruch.

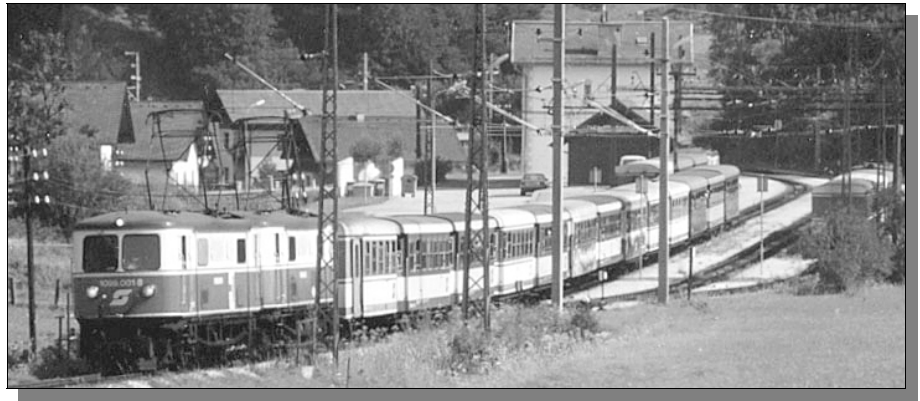
Als Novum gab es erstmals eine kleine Tombola, den Hauptpreis - ein Rundflug über Mariazell - gewann Eduard Krenn, der zweite Preis - ein Mittagessen im Mariazellerhof - ging an einen Gast. Wir danken der Lebzelterei Pirker und den Mariazeller Schwebbahnen für die Unterstützung.

Vor der Abfahrt gab es wieder einen kleinen Stehempfang am Bf. St. Sebastian, diesmal mit einer erfrischenden Sommer - Früchte - Bowle von Thomas Dürr.

Bei dieser Fahrt wurden auch unsere neuen Schirmkappen (scharz, mit roter Aufschrift) und unsere Werbeartikel: Feuerzeuge, etc. präsentiert.

Unseren Fotografen glückten wahrhaft spektakuläre Aufnahmen bei dieser Fahrt, lassen wir nun die Bilder sprechen!

Ronny



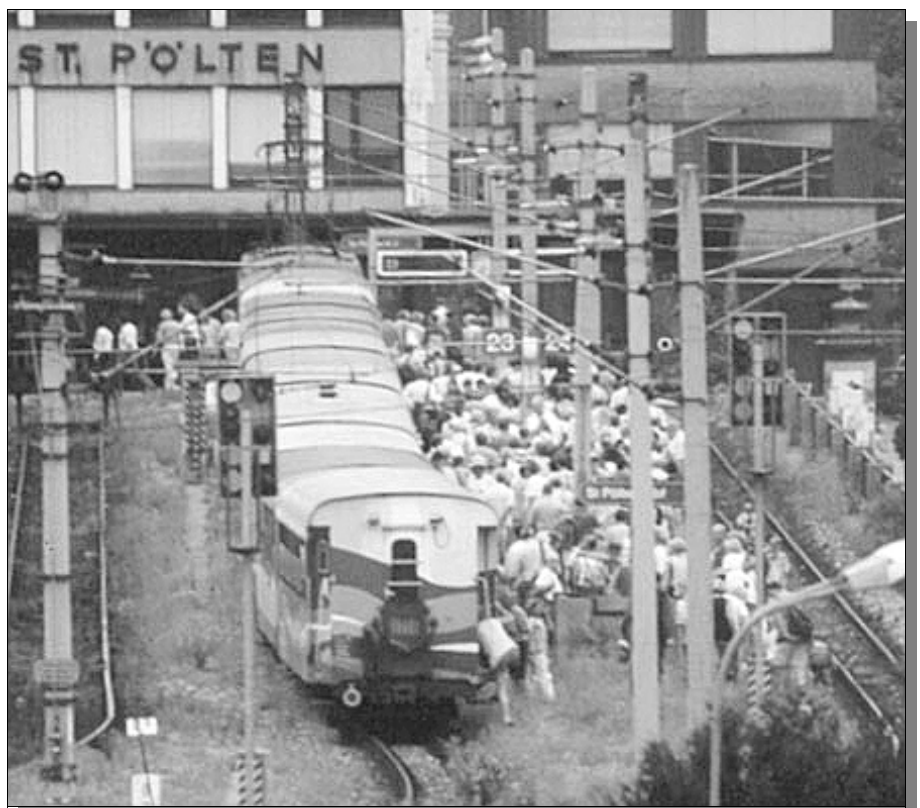
„Unser“ Zug bei der Ausfahrt aus Laubenbachmühle am Beginn der Bergstrecke mit bis zu 27 Promille Steigung. Täusche ich mich oder zwinkert tatsächlich die 1099.001 dem Fotografen Harald Meidl fröhlich zu?

Lange Züge gibt es oft auf der MzB, darum baten wir um ein fröhliches Winken im Bahnhof Gösing, dieses Bild von Martin Geyer wurde bereits in der Mediaprint-Beilage (zu Kronenzeitung und Kurier) veröffentlicht
Danke!

Ich hoffe, dass ab nun das fröhliche Winken in Gösing zum guten Ton gehört und auch immer Fotografen zur Stelle sind.



Ein wahrer Geniestreich gelang Harald Meidl bei der Ankunft „unseres“ Zuges in St. Pölten. Ich kenne kein Foto, das die mit der MzB „beförderbare“ Menschenmenge besser beschreibt als dieses Bild. Hingegen ist der schäbige Zustand des Hauptbahnhofes deutlich erkennbar, auch der Stellenwert, der der Touristikbahn MzB und ihren Fahrgästen eingeräumt wird, wird auf diesem Bild greifbar.



Meine schönsten Fotos

von Herbert Ortner

Genetisch entsprechend vorbelastet (traditionell kein Autobesitz in der Familie, Vater ewiger Erbauer einer Modelleisenbahnanlage), blieb mir gar nichts anderes übrig, als mich für alles zu interessieren, was auf Schienen herumfährt. Zu Weihnachten 1986, im zarten Alter von 15 Jahren mit einer einfachen festbrennweitigen "Gucki-Drucki"-Kamera beschenkt, gehörten natürlich sofort Eisenbahnen zu meinen bevorzugten Motiven (über die Qualität meiner ersten Werke möchte ich an dieser Stelle aber den Mantel des Schweigens breiten). 1990 zum HTL-Abschluß mit meiner ersten Spiegelreflexkamera ausgestattet, und mit später folgenden Versuchen mit Dias, waren aber bald erkennbare Fortschritte zu vermelden. Zur Zeit bevorzuge ich meine Canon EOS50 mit IS-Zoomobjektiven, sowie eine Nikon Coolpix 990-Digitalkamera, die mich quasi als fotografisches Notizbuch überall hin begleitet. Zum Digitalisieren von Dias und Negativen steht mir ein Minolta Dimage ScanSpeed F-2800 zur Verfügung.

Herbert Ortner



Das Bild ganz oben eine jener Aufnahmen, die dadurch zustande kommen, dass ich praktisch ständig meine Digitalkamera dabei habe. Am 18. Juni 2001 geriet ich eher zufällig ins Alpenvorland und ich konnte nicht widerstehen, am Bahnhof Laubenbachmühle einige Aufnahmen zu machen. Am Zugschluß ist übrigens gerade noch die 2095 015-0 zu erkennen, die kurz zuvor einen Regionalzug hier her gebracht hatte.

Da ich einerseits kein Kfz besitze und andererseits Streckenfotos nur spärlich zu bekommen sind, wenn man die Bahn selbst für die Anreise benutzt, muß ich mich wohl oder übel zur Gruppe der "Bahnsteigfotografen" zählen. Als es noch möglich war, fast überall Fahrräder zu mieten und an jedem beliebigen Bahnhof zurückzubringen, habe ich von dieser Möglichkeit ein paar Mal im Waldviertel und im Ybbstal Gebrauch gemacht (Das ist aber eine andere Geschichte...). Im Großen und Ganzen entstehen die meisten meiner Bilder daher eher als "Nebenprodukte" auf Reisen und Ausflügen, so wie diese Aufnahme der 1099 001-8 in Gösing, bei der Heimfahrt von einer Wanderung am 23. Juni 2001.

An einem Winternachmittag Anfang Jänner 1993 kletterte ein Zug mit 1099 005-9 und ausschließlich braunen Waggons von Laubenbachmühle nach Winterbach empor.

"Ihr Abschied, unser Job" plakätieren die ÖBB neuerdings. Da sie also ihren Job so gut machen, mußte ich mich nun von den Waldviertler Schmalspurbahnen verabschieden, hier am 27. Mai in Weitra.

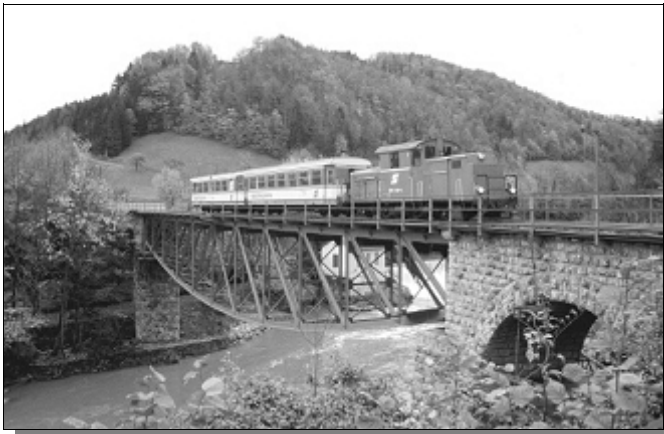
Am 20. Mai 1993 hatte die Öffentlichkeit zum ersten Mal Gelegenheit, die gerade eben restaurierte Mh6 bei einer Fahrt nach Gresten kennen zu lernen. In Steinakirchen am Forst entstand diese Aufnahme, deren Dynamik wohl auch dadurch zustande kommt, dass der Horizont nicht ganz horizontal durchs Bild verläuft...

Bei allen meinen Fahrten mit der Mh6 hoffte ich, irgendwann einmal alle drei Fahrzeuggenerationen der MzB auf ein Bild zu bekommen. Am 8. Dezember 2000 sollte es dann endlich so weit sein: Zwar nicht ganz so, wie ich es mir vorgestellt hatte, aber Mh6, 1099.14 und 4090 002-9 sind hier eindeutig zusammen auf einem Bild zu sehen.

Zwischendurch ein Nicht-Mariazellerbahnbild: Die 2091 007-1 bringt im Oktober 1993 einen Zug von Ybbsitz über die Ybbsbrücke bei Gstadt in den gleichnamigen Bahnhof. Der dichte Fahrplan (NAT91!) machte es damals möglich, an einem Wochenende auch ohne eigenes Fahrzeug eine Vielzahl an Aufnahmen zu machen. Leider entsprechen viele Bilder aus dieser, meiner fotografischen Frühzeit heute nicht mehr so ganz meinen Ansprüchen - eine Erfahrung, die vermutlich alle Fotografen mit wachsenden Fortschritten machen müssen.

Reihe unten;

Nicht auf der Modelleisenbahnanlage in Kirchberg, sondern auf "freier Wildbahn", bei der Einfahrt in den kleinen



Klausgrabentunnel "schoß" ich hier eine 1099, die auf dem Weg nach St. Pölten für wenige Augenblicke ins Dunkel eintaucht.

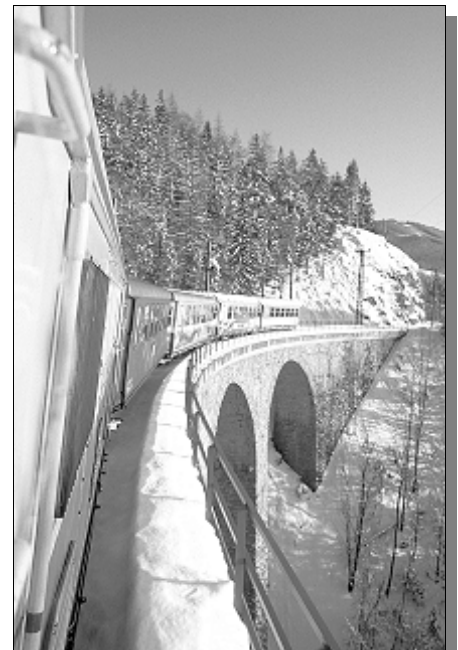
Auf der kurvenreichen MzB gibt es eine Vielzahl an Gelegenheiten, den fahrenden Zug aus dem Fenster heraus zu fotografieren, eine der bekanntesten dieser Stellen ist der Saugrabenviadukt. Anders als üblich, entstand hier am Nachmittag des 31. Jänner 1993 eine Aufnahme aus dem Führerstand der 1099.002-6 zurück auf die bunt gemischte Wagengarnitur.



Herbert Ortner „versorgt“ mich seit meinen ersten Schritten im Internet immer wieder mit herausragenden Bildern.

Sein Bild von der Mh.6 bei der Ankunft in St. Pölten am 8. Dez. 2000 (siehe Ausgabe Nr. 4, Seite 11) hat inzwischen fast schon einen Kultstatus. Es war als A3-Farbkopie in einigen Ausstellungen zu sehen, es schmückte die Titelseite einer regionalen Sonderausgabe der NÖN im Juli 2001 und ziert nun die letzte Seite der aktuellen Ausgabe der Zeitschrift „Schmalspur“.

Ronny



ErlebnisBahn - wie eine Dampfzugfahrt zum BahnErlebnis wird

von Martin Geyer

Am 15. August veranstaltete die ÖBB Erlebnisbahn eine Fotofahrt mit Dampflok nach Mariazell. Nun, wie wir alle wissen, lassen sich auch Nicht – Dampfzüge bei einem entsprechenden Angebot füllen, da ich aber in den letzten beiden Jahren sicher mehr als zehnmals elektrisch, aber noch nie mit Dampf nach Mariazell fuhr und außerdem seit kurzem zu den Fotografen gehöre, wollte ich mir diese Fahrt nicht entgehen lassen.

Die Fahrt begann in St. Pölten mit verwirrten Fahrgästen, die nicht wußten, dass der Sonderzug erst ab Ober Grafendorf verkehrte, und diesen daher am Hauptbahnhof suchten. Erst nach Anfragen mehrerer Personen in der Fahrdienstleitung bequemte man sich zu einer entsprechenden Durchsage, wonach bis Ober Grafendorf der Planzug 6807 zu benutzen sei.



In Ober Grafendorf angekommen, mußten die etwa 100 Fahrgäste, darunter auch einige Freunde der MzB, noch einige Minuten warten, ehe die Garnitur aufgestellt wurde. Einige Fahrgäste waren überrascht, daß anstelle der ursprünglich angekündigten Mh 6 die 298.56 des Clubs 760 auftauchte. Diese Begeisterung war zwar im Internet angekündigt, aber selbst die Eisenbahner an der MzB wußten nicht Bescheid, da auch in deren Dienstweisungen die Mh 6 als Triebfahrzeug für diesen Zug

aufschien. Gleichzeitig sorgte diese Tatsache auch für Skepsis, denn die kleine Lok sollte immerhin vier Sitzwagen, einen Dienstwagen sowie das Jausenstüberl nach Mariazell ziehen, zusammen mit den Fahrgästen also eine Belastung von etwa 50 Tonnen. Diese Skepsis sollte sich später bestätigen, gab es doch bereits auf der Talstrecke kleinere Probleme, wobei nicht nur die Lok, sondern auch deren Besatzung gelegentlich etwas überfordert schien.

In Kirchberg an der Pielach gab es einen längeren Aufenthalt, der nicht nur zum Wasserfassen, Überholen und Kreuzen genutzt wurde, sondern auch die Möglichkeit bot, die Modellbahn – Anlage zu besichtigen, was auch von zahlreichen Fahrtteilnehmern in Anspruch genommen wurde.

In Laubenbachmühle wurde wieder Wasser genommen, ehe die Bergstrecke in Angriff genommen wurde. Hatte es bis hierher einige teils gut, teils weniger gut gewählte Fotohalte gegeben, war es damit ab sofort vorbei, denn einerseits hatte der Zug bereits eine Viertelstunde Verspätung gemacht und zweitens gab es noch vor der Talkehrschleife, also noch vor der großen Steigung, ernsthafte Traktionsprobleme.

Die steilsten Stücke wurden schließlich zum Fiasko im Schrittempo, mehrmals blieb der Zug liegen, während der Dampf beim Überdruckventil entwich,



der dann wiederum zum Fahren fehlte. Aber irgendwie gelang es der Lokmannschaft doch immer wieder, den Zug in Bewegung zu setzen. Zum Glück herrschte an diesem Tag Schönwetter, denn bei nassen Schienen hätten wir Mariazell an diesem Tag wohl nicht mehr gesehen...

Mit erheblicher Verspätung erreichten wir Puchenstuben. Dieser Bahnhof war besetzt, um die Kreuzung mit dem Planzug zu ermöglichen. Wieder wurden die Wasservorräte ergänzt, ehe sich die Schleuderpattie bis zum Gösingtunnel fortsetzte. Leider konnte man in Gösing keinen Fotohalt einlegen. Um die Verspätung nicht noch weiter an-



(Fortsetzung von Seite 14)

wachsen zu lassen, wurde nur in Annaberg, wieder zum Wasserfassen, angehalten, dann fuhr der Zug bis nach Mariazell durch, wobei sich auf der Zinkenstrecke die Vorkommnisse der Nordrampe wiederholten und der Zug mit letzter Kraft den Kienbachtunnel erreichte. Leider gab es auch bei der Einfahrt in Mariazell, mit der Gemeindealpe als Hintergrund, keinen Fotohalt, obwohl ein solcher ohne weitere Beeinträchtigung des Planverkehrs möglich gewesen wäre.

In Mariazell wurde die Lok auch bekohlt und gewendet, ehe die Rückfahrt angetreten wurde. Nach einem Halt in Annaberg (man glaubt es kaum, zum Wasserfassen!) und einer erstaunlich problemlosen Bergfahrt über die Südrampe, gab es auch einen Aufenthalt mit Vorbeifahrt und Kreuzung in Gösing. Leider war am Nachmittag die Lok mit dem Ötscher im Hintergrund nur bei starkem Gegenlicht zu fotografieren.

Auf der Talstrecke gab es schließlich noch einige Fotohalte, ehe der Zug halbwegs pünktlich nach Ober Grafendorf zurückkehrte, wo im Heizhaus noch eine kleine Lokparade organisiert wurde.

Abschließend kann gesagt werden, daß dem Publikum eine Fahrt geboten wurde, die - zwar teilweise unfreiwillig - dem Produkttitel ErlebnisBahn voll gerecht wurde, wobei es trotz der auf der Bergstrecke gestrichenen Fotohalte viele Fotomöglichkeiten gab, die jedoch deutlich gezeigt hat, warum die NÖLB bald nach Betriebsaufnahme der MzB eine sechssachsige Elektrolokomotive beschafften!

Martin Geyer

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

Mariazellerbahn extrem

Gleich zu Beginn gesagt, es war ein ganz toller Ausflug, den ich nicht so schnell vergessen werde.

Als der Dampfzug im Bahnhof Obergrafendorf einfuhr, war mir klar, dass diese Fahrt sehr abenteuerlich werden wird. Den Zug zog nicht die "große" Mh.6, sondern die kleine "298.56".

Nun gut, um ca. 8.00 Uhr dampft der kleine Zug mit der 298.56 und 6 zweiachsigen Wagen los. Ich hatte das Glück im letzten Wagon zu sein. Ich konnte von Beginn an die gesamte Fahrt praktisch im Freien auf der Plattform des letzten Wagons mit dem bestmöglichen Panoramablick genießen. Das Wetter war sehr heiß, somit war der kühle Fahrtwind ein Genuss.

Der Zug war zwar voll, aber man hatte genug Platz, es gab keine Drängerei.

Als Fotomotiv war der Dampfzug nur sekundär. Unter den Fahrgästen waren zwei japanische Eisenbahnliebhaber, welche alle Blicke auf sich zogen. Die beiden wurden mit den regionalen Köstlichkeiten des Bufets bzw. mit geistigen Getränken nur so überhäuft.

Nun kam die Nordrampe. Ab hier musste der Lokführer Schwerarbeit leisten. Die Fahrtgeschwindigkeit reduzierte sich zunehmend auf Schritt-Tempo. Mit sich ständig durch-

von Harald Meidl



drehenden Rädern quälte sich die Lokomotive mit ihren Wagons den Berg hinauf. Mehrmals drohte der Zug stehen zu bleiben, bis es letztendlich soweit war. Hier schossen einem nur mehr Gedanken durch den Kopf wie "müssen wir nun zurückschieben", "warten wir auf eine zweite Lok, die uns anschiebt", oder "müssen wir alle aussteigen und selber anschieben". Doch nach einigen Minuten setzte sich der Zug wieder in Bewegung.



Der Lokführer muss wohl sehr tief in die Trickkiste gegraben haben. Diese Stops fanden bis zur Zinkenschlucht noch öfters statt.

Den 2.300 m langen Gösingtunnel durchquerten wir in völliger Dunkelheit. Für den letzten Wagon reichte scheinbar nicht mehr die Stromversorgung.

(Fortsetzung auf Seite 16)

Mit dieser Fahrt gibt es ein Novum in unserer Zeitschrift: Die selbe Fahrt von 2 Autoren beschrieben! Wie es dazu kam: Ich bat Martin Geyer um einen Artikel zu dieser interessanten Fahrt und ersuchte Harald Meidl, diesen gegenzulesen. Dies wiederum animierte Harald zu einem eigenen Artikel zu dieser Fahrt.

Zu dieser Fahrt gibt es von den beiden Fotografen auch viele schöne Bilder und weil aus drucktechnischen Gründen keine reine Fotoseiten möglich sind, fanden beide Artikel (leicht gekürzt) Platz in dieser Ausgabe

Ronny

(Fortsetzung von Seite 15)

Neben dem Barwagen machte zwischendurch auch immer wieder ein kleines Bordservice die Runde. Es bot Kaffee, Getränke und Souvenirs. Mir fiel ein Bahn-Kalender auf, doch ich war zu spät. Die nette Verkäuferin teilte mir entsetzt mit: "Ich habe keine mehr, die Japaner haben alle aufgekauft", naja vielleicht beim nächsten Mal.

Nun, ca. 5 ½ Stunden, nachdem ich in St. Pölten den Zug bestiegen hatte, trafen wir streng nach dem Motto: DER WEG IST DAS ZIEL in Mariazell ein und ich muss zugeben, es war keine Minute langweilig.

Nach 1½ Stunden Aufenthalt ging es wieder retour. Diesmal im Wagon direkt hinter der Dampflok. Der Wagon war wieder unbeleuchtet, so konnte man in den Tunnels das schaurig schöne Schauspiel eines Funkenregens beobachten, welcher sich durch die offene Tür in den Wagon ausbreitete. Und so dampfte der Zug ohne größere Probleme wieder zurück nach Obergrafendorf.

Wer den Komfort liebt, sollte von so einer Fahrt besser Abstand halten. Wer jedoch einen Dampfzug pur erleben möchte, dem kann ich so eine Fahrt wirklich empfehlen. Das hier Gebotene kann in seiner Abenteuerhaftigkeit, wie den Besuch eines Themenparks, kaum übertroffen werden.

Harald Meidl

Von Harald Meidl gibt es bereits seit längerer Zeit Versuche, vom Eisberg mit starkem Teleobjektiv den Hauptbahnhof St. Pölten und die Abfahrt der MzB festzuhalten. Das Bild vom 27. April zeigt die 1099.010 im Vordergrund und den Taurus 1016.012 in Bildmitte

Ronny's ätzender Kommentar:
Dieses Foto zeigt die Urgroßmutter vor einem der jüngeren Enkerl. Nur schade, dass das Enkerl behindert ist, denn es hat ja nur 4 Achsen ...



Aus dem Vereinsleben

Es gab ja nun wirklich in den letzten Monaten einiges Unerfreuliches, darunter litt auch unsere Jubiläumsfahrt. Was ein deutliche Zeichen für die MzB hätte werden können, wurde zum „normalen“ vollen Zug.

Bei aller Freude über die gelungene Fahrt darf über einige Schwächen nicht hinweggesehen werden. Einmal mehr zeigte es sich einmal mehr, dass der Buffetwagen für eine größere Teilnehmerzahl ungeeignet ist. Die Kühlung der Getränke und Speisen wäre ohne die Hilfe des Bahnhofes und des Bahnhofsrestaurant Mariazell schier unmöglich gewesen, herzlichen Dank

auch an dieser Stelle. Zudem wird es zunehmend schwieriger, ausreichend Mitglieder zur Mitarbeit bei unseren gemeinsamen Fahrten zu motivieren. Derzeit ist es so, daß ich mir halt einige Tage Zeitausgleich nehme, um mit der Organisation zu Rande zu kommen. Es wäre eine Schande, wenn wir für den Buffetwagen gewerbliches Personal gegen Bezahlung anfordern müßten.

Die etwas euphorischen Anmeldungen zur 10. Fahrt und dann auch gleich zur 11. Fahrt haben uns bewogen, etwas auf die Bremse zu steigen, denn wir la-

(Fortsetzung auf Seite 18)



**30. November bis 23. Dezember 2001
jeweils Freitag bis Sonntag**

Mariazeller Advent

Es kommt selten vor, dass ein Veranstalter die MzB so umfassend in sein Konzept einbezieht, wie die Organisatoren des heurigen Mariazeller Advents.

Erstes deutliches Zeichen für die Einbindung der MzB ist sicher der passend blau-gelb lackierte Vierachser (siehe Bild unten), der uns hoffentlich bei unserer 11. Und 12. Fahrt zur Verfügung stehen wird.

Zweiter Schwerpunkt sind insgesamt 6 Sonderzüge nach Mariazell, jeweils am Samstag und Sonntag, ergänzt durch die bei-

den Dampfsonderzüge, dem Frühzug zur Rorate und unsere 12. Fahrt.

Abgerundet wird dieses Angebot durch ein Sonderpostamt am 1. Dezember, mit einer 8 x 18 m großen Modellbahnanlage, Salonwagenfahrten nach Gösing und am 16. Dezember mit der Feier „95 Jahre Bergstrecke“.

Mit dieser Ausgabe liegt ein erstes Übersichtsprospekt bei, über das umfangreiche Programm wird sicher rechtzeitig die Tageszeitung „Kurier“ berichten.



12. Fahrt am 16. Dezember Zwei Vereine fahren zum Mariazeller Advent!

Wir wurden in den letzten Jahren immer wieder wegen einer Advent-Fahrt gefragt, wir haben diese bislang unter Hinweis auf das gute Angebot an Dampf-Sonderzügen nicht angeboten.

Der im Vorjahr erstmals größer organisierte Mariazeller Advent und der Dampf-Sonderzug zu diesem Event waren ein durchschlagender Erfolg (siehe Bericht in Voller Zug Nr. 4). Wir wurden gefragt, ob wir nicht auch eine Mitgliederfahrt veranstalten wollen, vorzugsweise zu dem Festakt „95 Jahre Bergstrecke Mariazellerbahn“ am 16. Dezember (Sorry wegen des falschen Datums auf der letzten Antwortkarte).

Mir kam die Idee, am Sonntag, dem 16. Dezember, ein deutliches Zeichen für die MzB zu setzen und zu versuchen, die beiden Züge gemeinsam in St. Pölten bereitzustellen (Planzug mit den unseren Sonderwagen auf dem einen Gleis, den Sonderzug Panoramic 760, ev. bereits mit Mh.6 bespannt, auf dem zweiten Gleis). Ich habe diese Idee mit Erich Dürnecker vom Club Mh.6 besprochen, der nach Rücksprache mit ÖBB Erlebnisbahn (als Veranstalter) prompt zustimmte. Es gab einige (betriebs-) techni-

**Wer die Mariazellerbahn will,
muß mit ihr zum Mariazeller Advent fahren!**

Frühzug zur Rorate

Viele Mitglieder haben uns gebeten, an die Tradition der Wallfahrten wieder anzuknüpfen. Unsere ersten Versuche waren nicht besonders erfolgreich (aber das ist eine andere Geschichte), darum liegt uns diese innovative Idee des Mariazeller Advents sehr am Herzen.

Am Sonntag, den 23. Dezember fährt ein Sonderzug um ab 03:00 Uhr ab St. Pölten nach Mariazell, Ankunft um 05:15, Zustieg in allen Stationen (ggf. nach Aviso).

Der Weg zur Rorate als religiöser Brauch ist im Mariazeller Land tief verwurzelt, als Fußmarsch im

Morgengrauen zur Frühmesse, der Rorate, in der Basilika, gestaltet vom Männergesangsverein MGV Alpenland. Den Ausklang bildet das traditionelle "Flecksuppenessen".

Die Rückreise kann dann mit Planzügen nach Wahl erfolgen, der Preis für das Gesamtangebot beträgt ab St. Pölten ATS 350,- (EUR 25,44).

Dieses Angebot kann direkt beim Veranstalter gebucht werden.

Wenn genügend Interesse besteht, stellen wir – speziell für unser Mitglieder in der weiteren Umgebung – gerne ein Komplettangebot mit Nächtigung im Bereich der Talstrecke zusammen.

Ach ja, traditionell gibt es kein Früh-



(Fortsetzung auf Seite 18)

Sonderzüge zum Mariazeller Advent

Samstag 01.12., 08.12.,
15.12., 22.12.
Sonntag 02.12., 23.12.

Fahrplan

08:29	Wien West ab
09:35	St. Pölten ab
12:00	Mariazell an
18:02	Mariazell ab
20:26	St. Pölten an
21:10	Wien West an

Leistungen:

- Fahrkarte Wien (St. Pölten) – Mariazell und zurück
- Niveaivolles dreigängiges Adventmenü in Mariazell
- Führung in der Lebzelterei, Destillerie und Wachstherei Mariazellerhof, Familie Pirker
- Führung in der Magenlikör Manufaktur Familie Arzberger

Preise: z.B. ab St. Pölten
 Erwachsene ATS 395,- EUR 28,71
 Kind ATS 295,- EUR 21,44

Dampf-Sonderzüge zum Mariazeller Advent

Sonntag 09.12. Veranstalter: ÖBB Erlebnisbahn
 16.12. Tour Mz 1

Fahrplan

08:25	St. Pölten ab (08:40 am 16.12.)
12:00	Mariazell an
16:20	Mariazell ab
19:05	St. Pölten an

Weitere Sonderzüge bis zum Jahresende

Veranstalter: ÖBB Erlebnisbahn

- Sonntag, 02.12. Der Nikolaus kommt ins Dorf
Dampflok Mh.6 + Panoramic 760
St. Pölten – Puchenstuben – St. Pölten
- Sonntag, 08.12. Grünauer Advent
Dampflok Mh. 6 + 2ax Sitzwagen
St. Pölten – Hofstetten – St. Pölten
- Montag, 24.12. Weihnacht im Pielachtal
Dampflok Mh. 6 + 4ax Sitzwagen
St. Pölten – Kirchberg – St. Pölten
- Montag, 31.12. Silvester im Mariazellerland
E-Lok 1099 + Panoramic 760
St. Pölten – Mariazell – St. Pölten

(Fortsetzung von Seite 17)

sche Fragen zu klären, aber nun scheint es fix: Zwei Vereine fahren (fast) gleichzeitig über die Gesamtstrecke und wetten, für beide Veranstalter wird es ein „Voller Zug!“

Wir werden versuchen, für die Ankunft in Mariazell ein kleines Programm zu erstellen (ev. wieder eine Tombola), denn wir wollen die Ankunft des Dampf-Sonderzuges abwarten.

Um 14:00 Uhr gibt es dann am Hauptplatz den Festakt zur Feier 95 Jahre Bergstrecke.

Die Einladung liegt bereits dieser Ausgabe bei, wir bitten wieder um rechtzeitige Anmeldung.

Ronny

(Fortsetzung von Seite 16)

den Dich und Deine Gäste und Freunde ein, wir sind aber kein gewerblicher Reiseveranstalter.

Weil wir schon beim Negativen sind: Die Stammtische im Pielachtal und in Wien sind von mir nicht auch noch organisierbar, darum wird der Novembertermin des Wiener Stammtisches vorerst abgesagt.

Von den in den ersten Jahren so agilen Modellbauer war in den letzten Monaten sehr wenig zu bemerken, auch für diese Ausgabe sind leider keine Artikel zu Modellbahnen eingelangt.

Die Modellbahn-Anlage Kirchberg will laut Medienberichten die Marktgemeinde Kirchberg zu

übernehmen, die Betreuung soll durch Modellbahner erfolgen. Wir planen zu diesem Thema einen Bericht in der nächsten Ausgabe.

Wir haben die letzten Monate genutzt, um unser Souvenir – Angebot etwas zu erweitern, zur 11. Fahrt wird die 2. Auflage unserer „1099er Schmier“ vorgestellt. Das nächste Projekt ist die Herausgabe des Bildkalenders 2002, der bis zur 12. Fahrt fertig werden sollte.

Nun zu unserer 4. Generalversammlung in Rabenstein (siehe nebenstehende Einladung).

Bislang gab es im Sinne der Beschlüsse bei unserer Konstituierung eigentlich keine Diskussio-

Unsere schönsten Bilder sind inzwischen sehr begehrt. Die gerahmten A3 Farbkopien wurden zuletzt bei der Partnergemeinde von Rabenstein, dem Ortsteil Rabenstein in Chemnitz im Rabenstein-Center gezeigt.

Das Schlußbild von Eduard Krenn zeigt unsere letzte Winterfahrt im Natterstal in Vorfreude auf einen schneereichen Winter, denn erst eine Fahrt mit der MzB macht den Winter richtig schön.



(Fortsetzung von Seite 18)

nen über unsere Ziele und den einzuschlagenden Weg, dies änderte sich bereits bei der 1. (!) Vorstandssitzung des im Vorjahr gewählten Vorstandes, wo auf einmal eine Richtungsänderung zu einem Kampfverein gefordert wurde.

Wir haben nun bei dieser Generalversammlung ausreichend Zeit, die Situation zu besprechen, die entsprechenden Beschlüsse zu fassen und danach einen Vorstand zu wählen, der willens und in der Lage ist, diese Beschlüsse umzusetzen.

Unter meiner Führung wurde der Verein in den letzten Jahren zu einem der großen Eisenbahnvereine in Österreich, dafür bedanke ich mich bei allen Mitgliedern und im besonderen bei jenen, die mich dabei tatkräftig unterstützten, im Besonderen bei dem nunmehr längstdienenden Vorstandsmitglied Thomas Dürr. Nun braucht dieser große Verein einen Vorstand, der dieser Aufgabe auch gewachsen ist. Meine Versuche, ein Wahlkomitee für den neuen Vorstand zu gründen, waren zwar bislang von keiner besonderen Resonanz gekennzeichnet, aber wir haben ja noch 5 Wochen Zeit.

Ich sehe mich leider außerstande, weiterhin in dem hohen Ausmaß wie bisher dem Verein zur Verfügung zu stehen, mein Unternehmen leidet zu sehr darunter. Nach den Hoppala's der Provider mit den großspurigen Plänen sind wieder kleine, kunden nah agierende Internetdienste – Anbieter gefragt und genau das ist mein Spezialgebiet.

Frage Dich nicht,
was kann der ..., die ..., das ...
für die Mariazellerbahn tun,
sondern frage Dich,
was kannst Du für die
Mariazellerbahn tun!

Einladung

zur

4. Generalversammlung

des Vereines

Freunde der Mariazellerbahn

am Samstag, den 17. November 2001

um 14:30 Uhr

**Gasthof „Zum Guten Tropfen“,
3203 Rabenstein, Marktplatz 23**

1. Begrüßung und Eröffnung,
Feststellung der Beschlußfähigkeit,
Beschluß der Tagesordnung.
2. Bericht des Vorstandes über das dritte Jahr,
Rechnungsabschluß 2000,
Bericht der Rechnungsprüfer,
Entlastung des Vorstandes.
3. Änderungen im Mitgliederstand
4. Neuwahl des Vorstandes und der Rechnungsprüfer.
5. Diskussion der Vorhaben für das Jahr 2002.
6. Festsetzung der Beitrittsgebühr und der Mitgliedsbeiträge.
7. Beschluß über das Budget 2002.
8. Behandlung von Anträgen an die Generalversammlung.
9. Allfälliges.

Hofstetten, am 1. Oktober 2001

Ing. Franz-Ronald Pfeffer
interimistischer Obmann
für den Vorstand

Nun zum Organisatorischen. Um spätestens 17:00 Uhr wird es ein Abendessen geben (ev. in einer Sitzungsunterbrechung), sollte die Generalversammlung wesentlich länger dauern, wird für einen Transfer nach St. Pölten gesorgt.

Abschließend bitte ich Dich, weiterhin an eine positive Zukunft der Mariazellerbahn zu glauben und unserem Freundeskreis die Treue zu halten.

Voller Zug!

Ronny

