

Voller Zug!

Zeitung der Freunde der Mariazellerbahn
Ausgabe Nr. 11 im November 2002

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

www.mariazellerbahn.at

freunde@mariazellerbahn.at

Das Titelbild von Herbert
Ortner zeigt unsere 16. Fahrt
im Natterstal.

Erst 2 x 1099
an der Zugspitze machen
- ganz besonders im Herbst -
einen Zug der MzB
so richtig schön

Auch diese Saison:
ÖBB Angebot
Snow & Fun
07.12.2002 bis 16.03.2003



Inhalt dieser Ausgabe

Editorial	2
5 Jahre Verhandlungen	3
Doppeltraktion	5
Aus für Sonderzüge?	6
Rasing und die Krumpfe	8
Güterverkehr	8
Lahme Post	19
Petition der Bürgermeister	7
Stromversorgung der Mariazellerbahn	10
Eisenbahnclub Mh.6	13
MzB durch die Linse	15
Schöne Bilder	17
Legitimität	18
Mariazeller Advent	19
Aus dem Vereinsleben	21
Die Seite des Sponsors	24

16.11.	5. General- versammlung
23.11.	Fotografen Stammtisch St. Pölten
7.12.	17. Fahrt Mariazeller Advent I Anmeldekarte
14.12.	18. Fahrt Mariazeller Advent II Anmeldekarte
21.12.	19. Fahrt Mariazeller Advent III Anmeldekarte

Fünf Jahre Verhandlungen!

Alles was wir heute tun oder nicht tun ist morgen Geschichte!

Es ist dies bereits die 9. Ausgabe in Folge, in der wir gerne über einen positiven Abschluss der Verhandlungen über die weitere Zukunft der Mariazellerbahn berichtet hätten.

Wir waren bisher immer der Meinung „Gut' Ding braucht Weile“, haben aber zunehmend auch Verständnis dafür, dass sich in der Region Unruhe - oder wesentlich schlechter - auch wieder Lethargie ausbreitet, denn speziell im Tourismusmarketing zeigt sich diese Unsicherheit über die weitere Zukunft dieser Bahn gravierend.

Wie immer liegen bei der Mariazellerbahn das Positive und das Negative knapp beisammen, einerseits der Mangel an Triebfahrzeugen im Sommer und die Absage von Sonderfahrten zum Mariazeller

Advent, andererseits der neue Fahrplan mit dem nun planmäßigen Einsatz des Panormic 760 an Wochenenden und zusätzlichen Zügen im Bereich der Bergstrecke. Kein Wunder, dass fallweise die Unterschiede verschwimmen und positive Entwicklungen dann gar nicht als solche erkannt werden und umgekehrt.

Viele der nun ausverhandelten Kompromisse sind nur unter Berücksichtigung der Ereignisse der letzten Jahre erklärbar. Entgegen der ursprünglichen Planung bringt daher diese Ausgabe eine sehr ausführliche Zusammenfassung der Entwicklungen der letzten 5 Jahren, damit wir uns in den nächsten Ausgaben wieder voll der Zukunft widmen können.

**Wer planmäßige Züge auf der Mariazellerbahn will,
muss auch mit planmäßigen Zügen fahren!**

Editorial

Manchmal bin ich froh, wenn ich nichts zu schreiben habe!

Traditionell gibt es in der Ausgabe vor einer Generalversammlung einen Bericht des Vorstandes über das abgelaufene Jahr. Nur heuer gibt es dazu nicht allzu viel zu berichten. Nicht, dass wir eingeschlafen wären, sondern weil es (innerhalb des Vereines!) keinerlei Probleme oder erklärungsbedürftige Vorkommnisse gibt und weil wir mit unserer Mitgliederzeitung regelmäßig informieren konnten. Wir haben in den ersten Monaten in Ruhe die dringenden Probleme aufgearbeitet und werden nun wieder etwas offensiver, Pickel und Stimmbruch sind verschwunden, unser Verein hat die Pubertät überwunden. Kurz: Noch nie in unserer erst jungen Geschichte ist es unserem Verein so gut gegangen, der neue Vorstand wurde zu einem richtigen Team, es gab keinerlei Misstöne.

Ein Ergebnis des gefestigten Kurses ist die Lösung von Verkrustungen in der Region und die bessere Kommunikation unter den Vereinen. Hier liegt noch ein weiter Weg vor uns, denn die Missverständnisse sind teilweise tief verwurzelt.

Das umfangreiche Vereinsleben habe ich bereits mehrmals positiv erwähnt, damit blieb auch unser Mitgliederstand weitgehend konstant und es konnten viele neue Freunde gewonnen werden, die ich auch an dieser Stelle herzlich begrüße.

Ähnlich positiv ist auch unsere finanzielle Situation. Als gemeinnütziger Verein dürfen wir keinen „Gewinn“ machen, aber wir dürfen Reserven für größere Projekte aufbauen. Wir haben heuer sehr sparsam gewirtschaftet, darum gab es auch keine Benefizfahrt und auch noch keine farbige Umschlagseite bei unserer Mitgliederzeitung. Es darf hier

einmal - und dann Schwamm drüber - erwähnt werden, dass uns die Blockadepolitik in der Region und die versuchte Vereinsspaltung in etwa EUR 10.000,- kostete. Geld, das nun für größere Projekte fehlt und unwiderruflich für die gemeinsame Sache verloren ist.

Unsere Mitgliederzeitung entwickelt sich immer stärker als die seriöse Informationsquelle rund um die MzB und wird zunehmend auch von Personen gelesen, die die Hintergründe - und die bisherigen Ausgaben - nicht so genau kennen. Zur Vermeidung von Missverständnissen werden wir daher zukünftig fallweise Altbekanntes wiederholen und dabei noch stärker differenzieren müssen. Auch deshalb bietet diese Ausgabe sehr viel Textbeiträge und ausnahmsweise etwas weniger Bildberichte. Außerdem haben wir den Inhalt aller bisherigen Ausgaben unter www.mariazellerbahn.at/zeitung zum Nachlesen bereitgestellt.

Die 5. Generalversammlung am 16. November steht - wie bereits im Mitglieders Schreiben angeführt - komplett im Zeichen der Zukunft. Egal wie weit die Verhandlungen zu dem Zeitpunkt gediehen sind, wir wollen in Ruhe überlegen, wo wir unsere Schwerpunkte setzen, welche Projekte wir selbst in Angriff nehmen und welche Projekte anderer Vereine wir unterstützen wollen.

Ich darf mich an dieser Stelle im Namen des gesamten Vorstandes bei Dir bedanken, dass Du uns in der schwierigen Situation die Treue gehalten hast. Wir hoffen, dass wir auch weiter in Deinem Sinne erfolgreich für die Mariazellerbahn wirken können.

*Ronny
für den Vorstand*

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
freunde@mariazellerbahn.at
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 Belegexemplars. Bei unaufgefordert zugesendetem 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.

Zeitplan

Mitte November wird die Presse von den Verhandlungspartnern über den aktuellen Stand informiert, bei unserer Generalversammlung wird uns Dipl.-Ing. Knoll von der NÖVOG - soweit zu diesem Zeitpunkt bereits möglich - die künftige Lösung in groben Zügen skizzieren. Danach genießen wir unsere Advent-Fahrten und das Weihnachtsfest und bereiten die nächste Ausgabe vor.

Wenn dann der neue Fahrplan in Kraft tritt, werden wir umfassend informieren und mit konzentrierten Kräften für diesen werben, ev. auch mit einer vorgezogenen Ausgabe.

5 Jahre Verhandlungen

Es ist kaum zu glauben, aber die aktuellen Verhandlungen laufen - mit Unterbrechungen und Richtungsänderungen - seit Ende 1997, die gesamten Einstellungsdiskussionen dauern ja bereits wesentlich länger.

In der letzten Ausgabe haben wir - mit einem mulmigen Gefühl in der Bauchgrube - noch beruhigt, nur um die laufenden Verhandlungen nicht zu gefährden. Nach Ablauf der immer wieder genannten Frist Sommer 2002 war es Zeit für einen kleinen Aufschrei, denn 5 Jahre Verhandlungen zwischen dem Land NÖ und den ÖBB sollten doch bei einer so kleinen, putzigen Schmalspurbahn reichen, um eine Lösung zu finden.

Warum gerade jetzt das Jubiläum "5 Jahre Verhandlungen"?

Im Rahmen eines Vortrages am 14. 11.1997 im Volksheim St. Sebastian über die "Mariazellerbahn der Zukunft" erklärte Dipl.-Ing. Knoll von der NÖVOG, dass die an diesem Abend präsentierten Ideen und die vorhandenen Studien als Entscheidungsgrundlage noch nicht ausreichten, dass es aber für ihn denkbar wäre, in einer Supervisions-Studie die vorhandenen Überlegungen zusammenzufassen. Rückblickend betrachtet war diese Aussage Basis für Verhandlungen für eine Neupositionierung der MzB, aber auch ein wichtiger Schritt zu unserem Verein.

Aus dieser Supervision wurde eine richtige Studie, zu deren Erstellung viele Verhandlungen notwendig waren und die in ihren Kernaussagen heute völlig außer Streit steht, wenngleich sie durch die verstrichene Zeit etwas unaktuell wirkt. Diese ist aber kein Mangel dieser Studie, sondern ein positives Zeichen, denn es wurden eben bereits viele Empfehlungen dieser Studie erfolgreich umgesetzt.

Ronny

Fünf turbulente Jahre!

Beginnen wir 1997 (Details in der Ausgabe Nr. 6 vom Juni 2001 und folgende).

Damals gab es rund um die MzB das große Vakuum, das die Brüder Vohla mit ihren Konzepten, die Arge Daheim an der MzB, die ÖBB Nostalgie (heute Erlebnisbahn) und auch meine Initiative 100 Jahre MzB auffüllten. Ein Folge davon war die erste nennenswerte Studie (Infora I), die von ÖBB und den Ländern NÖ und Stmk. gemeinsam in Auftrag gegeben wurde. Es darf erinnert werden, dass die offizielle Präsentation immer wieder verzögert wurde, weil angeblich die ÖBB die benötigten Zahlen nicht bereitstellen wollte oder konnte. Rund um die 100 Jahr Feier Pielachtalbahn im Jahre 1998 entstand eine Aufbruchstimmung, die unter anderem auch zur Gründung unseres Vereines führte. Diese wurde abrupt beendet, als nach einer - an sich harmlosen - Entgleisung in Hofstetten 27 Personenwagen abgestellt wurden. Zudem wurde unter Berufung auf Infora I der Güterverkehr zum Jahresende 1998 endgültig eingestellt.

1999 wurden dann die Gemeinden angehalten, eine weitere Studie (Infora II) mitzufinanzieren. Gleichzeitig holte das Pielachtal ordentlich Schwung (wie mit der Zukunftskonferenz), gleichzeitig wurde der Panoramic 760 schrittweise komplettiert und auch immer stärker eingesetzt.

Diese Aufwärtsentwicklung wurde im Jahr 2000 durch den Wunsch der ÖBB nach Einstellung aller C-Strecken wiederum abrupt gestoppt. In der Folge gab es wieder Verhandlungen, die schließlich darin mündeten, dass die MzB EU-weit ausgeschrieben werden sollte. Auch die Vorbereitungen zu dieser

Verspätung

Noch nie haben wir bei unserer Mitgliederzeitung so oft die wichtigsten Seiten neu geschrieben und so viele Artikel dann doch nicht verwendet.

Wir bieten keine Tageszeitung, sondern eine Vereinszeitung, von Freunden für Freunde. Und bevor wir Teilwissen verbreiten, warten wir lieber mit der Fertigstellung, bis sich die aufgewirbelten Schwaden wieder gelegt haben.

Faktum ist, dass es einen neuen Fahrplan mit vielen Verbesserungen gibt, Faktum ist aber auch, dass es entgegen ersten Informationen nun doch nicht sofort zum Fahrplanwechsel kommt, sondern wieder die "Inkraftsetzung gesondert bekannt" gegeben wird.

Ich habe einmal das Ringen um eine gute Lösung für die MzB mit der Besteigung eines hohen Gipfel verglichen. Wenn dann der Gipfelsieg gefeiert wurde, interessiert weniger der kurze Moment des Sieges, sondern die gewählte Route, die zum Ziel führte. Darum bringen wir in dieser Ausgabe eine umfangreiche Bewertung der vergangenen fünf Jahre.

Meine Bewunderung gilt jenen, die bei dieser Hektik die Ruhe und die Übersicht bewahrten und schlussendlich in einem schwierigen Umfeld nun einen vorzeigbaren Fahrplan und vielleicht demnächst eine gute Lösung ermöglichen, mir wurde bereits beim Mitverfolgen schwindelig.

Ronny

Ausschreibung verzögerten sich, weil angeblich die ÖBB die notwendigen Ziffern nicht bereitstellen wollte oder konnte.

In der Region gab es damals große Unruhe, es wurde eine Unterschriften - Aktion gestartet (aber leider erst im Jahr 2002 mit der Übergabe der Unterschriften auch abgeschlossen), der Tourismusverband Pielachtal wollte selbst einen Betreiber suchen und es gab - leider unter

(Fortsetzung auf Seite 4)

Statistik

Wir hätten diesen Bericht gerne auch mit Zahlen untermauert oder einige Diagramme gebracht, aber leider gibt es kein veröffentlichtes Zahlenmaterial, sondern nur - und das immer wieder - obskure Pauschalziffern, wie "Pro Jahr habe ein Fahrgast den Steuerzahler an die 7.400 Euro gekostet". Das wären bei den zumindest 500.000 Fahrgästen der MzB um die 50 Milliarden gute, alte Schillinge pro Jahr.

Hurra! Stellen wir die MzB und die Ybbstalbahn ein, dann können wir uns eine Steuerreform, die Olympiade und ausreichend Abfangjäger locker leisten! Wer derartige Ziffern immer wieder in die Medien trägt, sollte einmal auf dem höchsten Raa ..., äh zu einer Gratisfahrt auf dem Bügel einer 1099 eingeladen werden.

Ronny

(Fortsetzung von Seite 3)

Ausschluss der Öffentlichkeit - die Vorstellung eines möglichen Betreibers.

Seit Mitte 2001 haben die ÖBB einen neuen Vorstand und unter diesem gab es das Kommando: „Retour!“ Also wieder Verhandlungen zwischen dem Land NÖ und den ÖBB, nun unter der Berücksichtigung einer möglichen "Schneebergbahn - Lösung". Auch diese Verhandlungen dauern nun bereits ein Jahr! In der Zwischenzeit wurde der Zustand des rollenden Materials nicht besser, das Geld wird mit immer hektischeren Reparaturversuchen verplempert und es gab keine Anzeichen für irgend-

5090 auf der Pielachbrücke bei Völlerndorf von Martin Geyer.

Dem Puritaner als "Diesel unterm Schnürl" ein Greuel, wird diese Triebwagenreihe heute vom Publikum gerne angenommen, speziell ältere Personen fragen gezielt, wann die Triebwagen eingesetzt werden. Mit einer darauf abgestimmten Werbung für die Triebwagen-Umläufe könnte mit einfachsten Mitteln eine Fahrgaststeigerung erreicht werden.

eine nachhaltige Besserung. Nur als Beispiel: Die 1099 leiden - aber erst seit einigen Jahren - unter heißem Wetter, Endeffekt: Ende August waren für einige Tage nur mehr FÜNF der 10 (von insgesamt 15) in Betrieb befindlichen Loks einsetzbar.

In all den Jahren setzten wir bedingungslos auf den Planverkehr auf der Gesamtstrecke und auf die Reihe 1099.

Klarstellung: Wir setzten nicht aus nostalgischen Gefühlen auf die 1099, sondern weil es absehbar war, dass sich die Neubeschaffung von neuen Fahrzeugen noch lange hinziehen wird und ein professioneller Betrieb auf der Gesamtstrecke nur mit dieser Lokreihe möglich ist. Darum haben wir auch zähneknirschend den Einsatz der 5090, also Diesel unterm Schnürl, bei Nebenumläufen akzeptiert, damit die 1099 für die großen Umläufe, für die vielen Gruppenreisen und nicht zuletzt für den Panoramic 760 eingesetzt werden können. Das unterscheidet unseren Verein von den Träumern: Wir sind Zweckpessimisten, immer den schlechtesten Fall im Auge behaltend und wie der heurige Sommer zeigte, absolut zurecht. Während manche meinten, man kann die 1099 ruhig verschrotten, weil es kommt ja sowieso demnächst die ultimative Überdrüber - Zugkombination, blieben wir skeptisch und meinten: Nur nichts vernichten, bevor sich das Neue bewährt hat. Wir haben aus der Affäre rund um den 4090 gelernt!

Fünf informative Jahre

Wir haben immer wieder versucht, die grundlegenden Bedingungen für eine erfolgreiche Zukunft der Mariazellerbahn aufzuzeigen und wir haben uns bemüht, mit unseren bescheidenen Mitteln für diese Bahn zu werben, für den immer noch starken Pendlerverkehr und für den touristisch orientierten Verkehr auf der Gesamtstrecke.

Wir brauchen unser Licht nicht unter den Scheffel zu stellen, wir wissen von vielen privaten Gruppenreisen, die aus unserem Werben, speziell im Internet, hervorgingen. Leider gibt es keine veröffentlichte Statistik über die Entwicklung der Fahrgastzahlen und Gruppenreisen, somit kann auch der Erfolg von einzelnen Maßnahmen nicht beurteilt werden.

Fünf nostalgische Jahre

Der Widerstand in der Region gegen unsere Bemühung um den Planverkehr - auch im Touristikverkehr - wurde immer stärker, gleichzeitig bewegte sich die Region im Tourismus-Marketing in Richtung Nostalgie.

Wir haben uns immer um das "Incoming" - also das Einladen von Gästen, vulgo "Touristen" -



bemüht, aber eben nicht im Rahmen von Pseudo-Nostalgie oder kalkulatorisch problematischen Sonderzügen, sondern in Verbindung mit dem normalen, planmäßigen Zug, immer die Zukunft - also moderne Triebwagen oder einen neuen Touristikzug - im Auge behaltend. Wie können manche Entscheidungsträger unsere Lösungsansätze und Vorschläge in Verbindung mit Sonderwagen in Planzügen überhaupt beurteilen, wenn Sie doch noch nie oder schon lange nicht mit uns mitgefahren sind?

Hier wird seit Jahren unser positives Angebot übersehen. Wir bieten mit unseren 500 Mitgliedern ein ideales Testumfeld und wir betreiben mit unserer Antwortkarte permanente Marktforschung. Warum bekommen wir nicht einmal ein paar Euro mit der Auflage, damit ein bestimmtes Angebot zu testen?

Schwamm darüber, wir wissen heute, dass die Region unsere Lösungsansätze nicht goutiert.

4 Jahre Panoramic 760

Aber da gibt es ja auch seit vier Jahren ein vorzeigbares Produkt, den Panoramic 760, um das uns andere Strecken beneiden. Es ist müßig immer wieder zu wiederholen, dass wir diesen Touristikzug positiv betrachten.

Was wurde aber von Seiten der ÖBB und der Region entlang der Strecke eigentlich unternom-

men, damit dieser Zug laufend eingesetzt werden kann? Die Werbung nur der ÖBB Erlebnisbahn oder dem Club Mh.6 zu überlassen, zeigt von einer krasen Fehleinschätzung der Lage. Der Panoramic 760 Touristik, also die mit E 1099 bespannte Variante, konnte weiterhin nicht an den Erfolg der Dampfzüge anschließen. Die Fahrt am 25.8. wurde dann zu einem weiteren Tiefpunkt, denn selbst mit "Hofstetten fährt Bahn" (heuer nur an die 60 Mitreisende) wurden die 5 Vierachser nicht gefüllt. Der als 14 Wagen Zug geführte Panoramic Touristik am 6.9. (Seite 14) steht dieser Aussage nicht entgegen, weil auch hier kaum "normale" Reisende mitfahren, sondern eben "nur" eine Großgruppe, die Gewerkschaft Druck und Papier anlässlich der 160 Jahr - Feier, buchte. Nebenbei angemerkt, eigentlich war auch diese Großgruppe in Sonderwagen in einem planmäßigen Zug unterwegs.

Mit dem neuen Fahrplan wird der Panoramic 760 zum Planzug, ja mehr, zum Spitzenzug der MzB geadelt und fährt jedes Wochenende planmäßig, jedoch

(Fortsetzung auf Seite 6)

Unsere 15. Fahrt in der Burger-Kurve, aus dem Zug fotografiert von Markus Fedra:

Erst 2 x 1099 an der Zugspitze machen einen Zuge der MzB so richtig schön!

Doppeltraktion 1099

Wir zeigen auf unseren Bildern fast ausschließlich die 1099 in Doppeltraktion. Für den Uninformierten drängt sich der Eindruck auf, das die alte E-Lok zu schwach ist, um richtige Züge zu ziehen.

Der Eindruck täuscht. Die Reihe 1099 kann auch im Alter von über 90 Jahren immer noch bequem die üblichen Planzüge mit 5 Vierachser = brutto 250 Personen (also mehr als der 4-tlg. Triebwagen 4090) ziehen, denn die Grenze liegt bei 7 Vierachser auf der Bergstrecke. Bei der Mariazellerbahn sind aber durchaus Reisegruppen üblich, die selbst bereits einen kompletten Zug füllen würden und dann bietet die Beförderung als Sonderwagen in Planzügen und damit Doppeltraktion erhebliche Vorteile.

Es gibt immer wieder Anmerkungen, dass man nicht an die Lastgrenze gehen sollte, um die 1099 zu „schonen“. Irgendwie kommen da Ursache und Wirkung durcheinander: Vor 90 Jahren wurde für die „Ewigkeit“ gebaut, allerdings war damals ein hoher Wartungsaufwand die Regel. Heute werden Maschinen und Geräte wartungsarm gebaut, dafür wird in kürzeren Zeiträumen gedacht. Das offensichtlich gehandhabte Hinaufschrauben der Wartungszyklen bleibt beim guten alten Schwermaschinenbau nicht ungestraft und wird fallweise mit einem Totalausfall bestraft.

Somit ist auch der laufende Bedarf an Doppeltraktion auf der MzB kein Manko dieser Lok, sondern ein Zeichen des Erfolges dieser Strecke.

Auch beim Prunkstück der ÖBB, dem Taurus, ist die Tandem-Steuerung unbedingt notwendig, um noch längere und schwerere Züge bei einer beschränkter Anzahl von Fahrtrassen führen zu können.

Unterschied Tandem / Doppeltraktion: Beim Tandem-Betrieb steuert ein Lokführer beide (oder noch mehr) Triebfahrzeuge von einem Führerstand aus, bei der Doppeltraktion sind zwei Lokführer erforderlich.



Aus für Sonderzüge?

Ein Aufschrei ging durch die Szene: Es gibt in Zukunft keine Trasse mehr für Sonderzüge, viele Jahre Aufbauarbeit werden vernichtet!

Das ist schon richtig und trotzdem grundlegend falsch. Der Panoramie hat im neuen Fahrplan an Wochenenden eine fixe Trasse und auch die geplanten Einsätze mit der Mh.6 werden im Kursbuch der ÖBB veröffentlicht. Somit sind in der Tat Sonderzüge am Wochenende schwierig zu veranstalten, wo doch die Stammgarnitur planmäßig eingesetzt wird.

Anders gesagt: Die ehemalige "Nostalgiegarnitur" hat nun - wie von uns immer vorgeschlagen - einen fixen Platz im Planzugangebot der MzB und gilt daher streng genommen als "normaler" Planzug und die im Kursbuch angeführten Fahrten mit der Mh.6 könnten nun eigentlich wieder als Plandampf bezeichnet werden, außerdem hat damit die MzB auch wieder eine echte 1. Klasse in planmäßigen Zügen, dass dieser Zug nur an Wochenenden verkehrt, spielt dabei nicht wirklich eine Rolle.

Das alles ist für mich eindeutig eine qualitative Besserstellung und nicht unbedingt ein Grund zum Raunzen. Es muss angemerkt werden, dass der Eisenbahnclub Mh.6 - durchaus aus guten Gründen - die Situation grundlegend anders sieht. Wir enthalten uns hier einer weitergehenden Diskussion, werden aber in der nächsten Ausgabe das Pro und Kontra ausführlich beleuchten.

Natürlich sehen wir auch die Probleme im Tourismusbereich durch diese Planungsunsicherheit, denn bereits im Sommer werden die Angebote für das Folgejahr vorbereitet, somit wurden auch die Kataloge für 2003 bereits gedruckt. Andererseits sollten wir alle zusammen genügend Kraft haben, kurzfristig ausreichend Fahrgäste zu interessieren, Unsicherheit gab es auch in den letzten Jahren und trotzdem boomen die Gruppenreisen.

Wer trauert eigentlich um die Sonderzüge auf der Talstrecke?

Ronny



Sonderzug & Planzug: Das Bild von Franz Kolaska sagt mehr als tausend Worte.

(Fortsetzung von Seite 5)

zumeist mit E 1099 bespannt. Nun rächt sich die - von uns immer kritisierte - Fixierung der Werbung auf die (wenigen) Dampf - Sonderzüge. Gibt es geeignete Vermarktungskoooperationen? Gibt es Überlegungen zum Catering (oder "darf" sich nun ein Ortsfremder in das gemachte Nest setzen)? Wo sind nun die aktuellen Orts-Prospekte mit Hinweis auf den Panoramie, was ist mit dem hoch subventionierten Mostviertel Incoming?

Wenn in einer Region nach 5 Jahren geballter Information (nicht nur durch uns) der Unterschied zwischen Museumsbahn, Nostalgiebetrieb und einem "Touristikzug mit nostalgischem Flair" nicht begriffen wird, dann sollten die p.t. Entscheidungsträger sich endlich einmal dazu bequem, erfolgreiche Bahnen zu besuchen.

Hier gibt es auch noch einen großen Gedankenfehler: Es ist nicht so interessant, warum jemand ein Angebot annimmt, sondern warum 6 Milliarden / 8 Millionen Menschen ein Angebot nicht annehmen. Am Beispiel des Panoramie Touristik: Die 50 Reisenden kann man bequem fragen, woher sie kommen, was ihnen gefällt und so weiter. Interessanter ist die Frage, warum die restlichen 150 Plätze nicht gefüllt werden, wo doch der Panoramie Nostalgie (also die mit der Mh.6 bespannte Variante) laufend ausgebucht ist. Ist es wirklich die Dampftraktion, ist es die - immer

5 Jahre Sonderzüge in das Pielachtal

Seit 5 Jahren gibt es die verschiedensten Versuche, Sonderzüge auch im Bereich der Talstrecke anzubieten.

Ein Tiefpunkt bei diesen Bemühungen war die Sonderfahrt zum Mühlenfest in der Loich mit Diesellok 2190.03 mit ZWEI Zweiachser und an die 40 Fahrgäste, davon max. 10 Eisenbahnfreunde.

Welche Zielgruppe mit dieser Fahrt angesprochen werden sollte, ist unklar, siehe Zielgruppen und das Kano-Modell in unserer Mitgliederzeitung Nr. 10.

Wenn das Waldviertel und das Ybbstal volle Züge mit Dieseltraktion zusammenbringen, warum nicht auch das Pielachtal?

Abgesehen davon, warum - in einer "Öko-Region" - Diesel unterm Schnürl?

Nur damit wir nicht wieder falsch verstanden werden: Als Sonder- / Fotozug für Eisenbahnfreunde wäre uns dieser Zug - auch mit Dieseltraktion - durchaus eine positiven Erwähnung wert gewesen, er wurde aber vor allem als Touristikzug beworben.

wieder behauptete - mangelhafte Bewerbung oder ist es doch die längere Fahrzeit mit dem Zwangsaufenthalt?

Fazit: Der Dampfbetrieb auf der MzB ist durchaus bekannt, nur betrifft es halt nur - und auch das haben wir oft genug erwähnt - eine relativ kleine Zielgruppe. Die Werbeschiene war durchaus überzeugend, denn wir mussten auf unserer Homepage

(Fortsetzung auf Seite 8)

Petition der Bürgermeister des Pielachtal

Ökoregion Pielachtal, 11.Sept. 2002

Betriebskonzept Mariazellerbahn

Alle 8 Gemeinden der **Ökoregion Pielachtal** liegen an der Mariazellerbahn. Diese Schmalspurbahn ist ein **bedeutsames Nahverkehrsmittel sowie ein unverzichtbarer Werbe- und Imageträger für die Region**.

Die Bemühungen des Pielachtalverbandes und der Gemeinden an der Mariazellerbahn haben gemeinsam mit den Aktivitäten vieler Freiwilliger in den letzten Jahren zu einem wesentlichen **Anstieg der Fahrgastzahlen** im Plan- und Sonderfahrtenverkehr beigetragen. Im vergangenen Jahr wurde sogar ein Antrag auf Aufnahme der Elektrolok 1099 ins Guinness Buch der Rekorde **als älteste im Planverkehr befindliche Schmalspur Elektrolok der Welt** gestellt. Jedes Jahr werden neben großer Image- und Jubiläumsveranstaltungen auch **Sonderfahrten** zu originellen Veranstaltungen im Pielachtal organisiert. Infolge der nun schon **3 Jahre währenden Ungewißheit** über die Zukunft der Bahn, aber auch durch die fast gänzliche Einstellung der Werbemaßnahmen der ÖBB-Erlebnisbahn im Wiener Raum und anderer Vorkommnisse in jüngster Zeit, werden viele Teilerfolge wieder zunichte gemacht.

Neben diesem wichtigen touristischen Aspekt ist die Mariazellerbahn nach wie vor ein wichtiges **Nahverkehrsmittel auf der gesamten Talstrecke** vom Bahnhof Laubenbachmühle bis in die Landeshauptstadt St. Pölten. Vor allem für Pendler, Schüler und Einkäufer aus dem Pielachtal ist diese Verkehrsader von großer Bedeutung. Gerade im Hinblick auf die Formierung einer Klimabündnisregion Pielachtal brauchen wir dieses **Musterbeispiel umweltverträglicher Mobilität**. In einer vom Pielachtal mitfinanzierten Infora-Studie werden die Auswirkungen dieser Bahnlinie auf die regionale und wirtschaftliche Entwicklung des Pielachtales eindrucksvoll dokumentiert.

Im **Regionalen Entwicklungsplan** der Ökoregion Pielachtal, der uns die Aufnahme in das **Programm Leader+** ermöglichte, stehen die Schlüsselprojekte "Mariazellerbahn als Nahverkehrsmittel" und "Mariazellerbahn als touristische Attraktion" an zentraler Stelle. Da die Region jedoch trotz jahrelanger Bemühungen und Diskussionen über Ausschreibungen und neue Betreibermodelle bis heute weder Einblick in ein derartiges Be-

Die nun schon Jahre dauernde Ungewissheit um die Zukunft der Mariazellerbahn stellt die Regionen an der Bahnlinie auf eine harte Probe. Das Stillschweigen offizieller Stellen in letzter Zeit mag zwar eventuellen Verhandlungen förderlich sein, in den Regionen, Gemeinden und unterstützenden Vereinen schürt es jedoch Unsicherheit und Unbehagen. Aus diesem Grund haben sich die Bürgermeister der acht Pielachtalgemeinden veranlasst gesehen, ein gemeinsames Schreiben für den Erhalt der Mariazellerbahn sowie für eine bessere Information der betroffenen Regionen an den Vorstand der ÖBB, an die Geschäftsführung der NÖVOG, an die NÖ Landesregierung und an das Bundesministerium zu senden.

Regionalbüro Pielachtal

triebskonzept noch einen fixen Ansprechpartner für längerfristige Planungen und Marketingmodelle hat, ist es uns unmöglich, diese Schlüsselprojekte umzusetzen.

Wir fordern daher dringend konkrete Entscheidungen bezüglich der zukünftigen Betriebsführung, eine entsprechende Information der Region über den derzeitigen Verhandlungsstand und Kooperationen für eine gemeinsame Vermarktung der Mariazellerbahn mit Zukunftsperspektiven! Weiters erscheint es uns sinnvoll, dass die Schienenbahnverbindung St. Pölten – Mariazell bzw. Gusswerk als Hauptbahn ausgewiesen wird. Diese Bahnstrecke ist eine wichtige Verbindung zwischen den Bundesländern Niederösterreich und Steiermark. Sie ist für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung des Pielachtales und der Region Mariazellerland unerlässlich und ein unverzichtbarer Faktor für den aufstrebenden internationalen Tourismus. Sie stellt für tausende Schüler und Pendler die einzige direkte öffentliche Verkehrsverbindung an die Landeshauptstadt St. Pölten als Schulstadt und Wirtschaftsstandort dar. Auch der Bedarf an Güterbeförderung, vor allem die Holzbringung, ist nicht unerheblich. Es handelt sich daher um eine Schienenbahn von größerer Bedeutung und wäre gemäß § 4 Z. 2 Eisenbahngesetz 1957 zu einer Hauptbahn zu erklären.

Mit freundlichem Gruß
und mit der Bitte um baldige Information
der Region
zeichnen die Bürgermeister der
Ökoregion Pielachtal

Wir bedanken uns bei den Bürgermeistern für das Erlaubnis zum Nachdruck. Soweit zu erfahren war, kamen bereit die ersten - durchaus positiven - Antworten auf diese Petition.

Rasing und die Krumpe

Es ist unsere Sache nicht, auf immer und ewig die Verluste zu zählen, die Toten zu bedauern.

Die Strecke nach Gußwerk ist tot! Nein, nicht weil sie von den ÖBB eingestellt wurden, sondern weil zumindest in den 5 Jahren des Bestehens unseres Vereines keine einzige Idee auftauchte, die die Wiederinbetriebnahme für sinnvoll und finanzierbar erscheinen läßt. Es hat sich keine Initiative gegründet, kein Verein gefunden, der zumindest Nostalgiefahrten anbieten will, außer Absichtserklärungen oder überhaupt nur Schulterzucken kam nichts. Es wird jeder verstehen, dass wir uns um diese Strecke der reinen Pietät willen nicht besonders bemühen.

Ganz anders ist die Situation auf der Krumpe, speziell im Bereich zwischen Mank und Wieselburg. Seit fünf Jahren versuche ich hier, Interesse zu wecken, denn hier würde es sich möglicherweise lohnen. In meinen Augen wäre dieser Abschnitt eine ideale Nostalgiestrecke, auf der einen Seite die Verbindung zur Normalspur, auf der anderen Seite die Verbindung zur Königin der Schmalspurbahnen, überschaubar, ideal zum Fotografieren und Begleiten, mit einer vernünftigen Ausbleibezeit, ohne teure Kunstbauten, mit einer guten touristischen Infrastruktur und in unmittelbarer Nähe zu zwei erfolgreichen Vereinen, Club Mh.6 und ÖGLB, mit jeweils ausreichend Diesel- und vielleicht irgendwann auch Dampf-Lokomotiven, auch Zweiachser stehen zuhauf mit zugenagelten Fenstern auf Nebengleisen.

Ich fordere alle "Retter" auf, sich endlich von der Fixierung auf die Stammstrecke zu lösen und sich etwas um die Krumpe - die auch ein Teil der MzB ist, zu kümmern. Es hat keinen Sinn, den Toten nachzuweinen oder Rekonvaleszente immer wieder um das wertefindende zu fragen, wenn zu gleichen Zeit eine an sich (wenngleich ohne Planverkehr) lebensfähige Strecke, der es derzeit gar nicht gut geht, tatkräftige Hilfe braucht.

Ronny

denn Hinweis anbringen, dass es auf der MzB noch tägliche Planzüge gibt und nicht nur fallweise Dampfbetrieb.

5 Jahre Warten auf St. Pölten und Mariazell

Nur damit die Ausgewogenheit gewahrt bleibt: St. Pölten hat weiterhin kein sichtbares - und über den Rahmen von Festreden hinausgehendes - Interesse an der Mariazellerbahn.

Ganz klar gesagt: Das Pielachtal bemüht sich und kann daher - im Sinne der gemeinsamen Sache - kritisiert werden. Die Landeshauptstadt St. Pölten macht nichts, absolut nichts und kann daher auch in der Sache nicht kritisiert werden! Es wäre witzlos, wenn ich in unserer Zeitung im Sinne einer Ausgewogenheit seitweise schreiben würde: St. Pölten hat nichts unternommen, St. Pölten hat wieder nichts unternommen, St. Pölten hat seit 5 Jahre nichts ...

Und das Mariazellerland zeigt bei der Vorbereitung des diesjährigen Mariazeller - Advents den wahren Stellenwert der MzB in dieser Region. Wir haben als Einzige gegen die geplante Neuausrichtung auf Autobusse prompt reagiert, massiv protestiert und fahren als deutliches Zeichen heuer zumindest zweimal.

Ich will hier auf die Sachprobleme nicht näher eingehen, denn der Mariazeller Advent hat in etwa ein Potential von 50.000 Besuchern, davon können an den 4 Wochenenden sowieso nur um die 6.000 Personen optimal mit der MzB transportiert werden und gegen einen Autobus von Mürzzuschlag oder Neusiedl/See kann kaum etwas eingewendet werden. Es geht hier also nicht so sehr um die Sache selbst, sondern nur darum, welchen Stellenwert der MzB (und hier dem Planzug) im Marketing eingeräumt wird und wie der Besucherstrom gewinnbringend vom

Güterverkehr

Auf die versprochenen Zahlen zu dem ach so kostengünstigen / gewinnbringenden Güterverkehr warte ich nun ebenfalls schon seit fünf Jahren. Dass sogar stillgelegte Strecken wieder eröffnet werden, wenn sich der Güterverkehr rechnet, wurde nun in Kärnten bewiesen.

Die vor einem Jahr gegründete Lavamünderbahn GmbH, bestehend aus der Gemeinde Lavamünd, GKE, mehreren Betrieben der Region und der Ferlacher Bahn- und Museums GmbH (Betreiber der Linie Ferlach - Weizelsdorf) wird den Güterverkehr auf der seit mehreren Jahren stillgelegten Bahnstrecke zwischen St. Paul und Lavamünd wieder aufnehmen. In mittelbarer Zukunft ist auch ein beschränkter Nostalgieverkehr geplant. Als erster Zug nach vielen Jahren Pause hat am 26.10. bei den Eröffnungsfeiern ein Dampfsonderzug der "Nostalgiebahnen in Kärnten" die Strecke wieder befahren.

Also: Warum kam es in den letzten 5 Jahren zu keiner Gründung einer ähnlichen Gesellschaft auf der Strecke Mariazell - Gußwerk?

Ronny

Pkw auf die verschiedenen Verkehrsträger aufgeteilt werden kann. Einem Zwangstransport der Busreisenden über zumindest einen Teil der Bergstrecke - wie auch vorgeschlagen wurde - können wir auch nichts abgewinnen, der Individualreisende liebt keine Zwangsbeglückungen.

5 Jahre „Retter“

Eine große Enttäuschung sind in diesem Zusammenhang die selbsternannten Retter. Es ist müßig, in diesem Rahmen die 5 Jahre aufrollen zu wollen, bleiben wir hier bei aktuellen Themen.

Erinnern wir uns an den Aufschrei, als die Gleise auf dem stillgelegten Abschnitt St. Sebastian - Gußwerk demontiert wurden. Nun wird der Bahnhof Rasing geschliffen und keinen in-

teressiert es. Auch gegen die Einstellung Ruprechtshofen - Wieselburg gab es keinen nennenswerten Widerstand. Und dass bei der Sanierung der Langsamfahrstellen in Hofstetten eine Weiche „verloren“ wurde, ging auch irgendwo unter.

Es gab keine Reaktion, wie im August nur mehr 5 einsetzbare 1099 vorhanden waren und auch die Neuausrichtung des Mariazeller Advents brachte keine Reaktion.

Von grundlegenden Überlegungen zur weiteren Zukunft dieser Bahn wollen wir hier gar nicht sprechen, es gab heuer nur das - im Jahrestakt übliche - neue Fahrzeugkonzept.

Hier eine sehr ketzerische Frage: Warum jedes Jahr - ohne weiteren Hinweis auf die Hintergründe der Korrektur - ein überarbeitetes Konzept, das als DIE Lösung propagiert wird. War das alte Konzept vielleicht doch nicht so optimal?

Im Bereich von Marketing und Werbung waren sowieso keine neuen Ansätze zu erwarten, die üblichen "man sollte ..., man könnte doch ..." Überlegungen sind seit Jahren bekannt.

Bei diesen Schwächen der selbsternannten "Retter" drängte sich in den letzten Monaten immer stärker die Vermutung auf, dass vielleicht alle Kritiker sanft eingekullt wurden. Nun, diese Vermutung war nach einigen Telefonaten mit tatsächlich Infor-

mierten schnell wieder vom Tisch, verblieben ist ein schaler Geschmack und die Erkenntnis, dass auch „Retter“ einen Anspruch auf Urlaub haben ...

Meine 5 Eurocents an die ÖBB: Wenn Sie wieder einmal eine Strecke einstellen wollen, machen Sie es im August, denn da sind die Retter auf Urlaub.

5 Jahre Warten

Und nun kam auch noch das Hochwasser. Nein, nicht auf der MzB, die blieb verschont. Aber andere Strecken wurden schwer beschädigt und die Kamptalbahn fast vollständig vernichtet. Und siehe da, in kürzestmöglicher Zeit wurde die Strecke durch das Kamptal wieder saniert. Warum geht es woanders so schnell?

Die hohe Politik war und ist nicht wirklich hilfreich, denn in den fünf Jahren haben wir bereits den vierten Verkehrsminister und auch dieser hat ja bekanntlich bereits seinen Rücktritt erklärt.

So wundert es nicht, dass es auch bei den dringenden Fragen zu den Kosten der Infrastruktur in den vergangenen 5 Jahren zu keiner für (zu privatisierende) Nebenbahnen zukunftsweisender Entscheidung kam.

Wir sehen es ganz trocken: Derzeit wäre es politischer Selbstmord, wenn jemand an dem Weiterbestand der Mariazellerbahn rütteln wollte. Aber der Weiterbestand alleine reicht ja

nicht, es muss ja auch etwas investiert werden, zumindest in Werbung, zumindest in neue Fahrzeuge für die Pendler auf der Talstrecke, sonst stehen wir in ein paar Jahren immer noch dort, wo wir jetzt auch schon sind: Zum Leben zuwenig, zum Sterben zuviel.

5 Jahre Überleben

Wenn man es ganz nüchtern betrachtet, hat die alte Dame wie eine Katze mindestens sieben Leben und daher waren diese fünf Jahre des Wartens durchaus erfolgreiche Jahre für die Mariazellerbahn. Es wurde ein Einstellungswunsch abgewehrt, es entstand mit dem Panoramic 760 ein schöner Zug, es gibt nun ausreichend seriöses Zahlenmaterial zu dieser Bahn, die Bekanntheit wurde enorm gesteigert, es gibt genügend Ansätze für eine erfolgreiche Vermarktung und es wurde - vielleicht das Wichtigste - nach außen immer gezeigt, dass die gesamte Region zu dieser Bahn steht.

Diejenigen, die ein klares Konzept hatten und auch imstande waren, diesem zu folgen, dieses umzusetzen, haben sich durchgesetzt. Wir alle haben nun die Gelegenheit, kraftvoll auf gesicherter Basis für eine bessere Zukunft zu wirken. Auch oder gerade dann, wenn die Verhandlungen doch noch scheitern sollten.

Wir hoffen weiter, dass die Verhandlungen in Kürze abgeschlossen werden und dann endlich der seit 5 Jahren versprochene Neubeginn auf der MzB kommt.

Ronny



4 Jahre Freunde der Mariazellerbahn: Nur mit inhaltsschweren Diskussionen alleine ist eine Bahn nicht zu "retten". Dazu gehört auch die Freude an dieser Bahn, immer wieder gezeigt bei dem fröhlichen Winken in Gösing, hier bei der 16. Fahrt im Oktober, Martin Geyer.

Stromversorgung der Mariazellerbahn

Dass die MzB elektrifiziert ist, weiß jeder. Dass es so bleibt, hofft auch jeder. Nicht so bekannt hingegen ist, dass der gesamte Bereich der Stromversorgung, im Prinzip von der Erlauf bis zum Berührungspunkt zwischen Fahrdrabt und Bügel - in die Zuständigkeit der EVN AG, Energie Versorgung Niederösterreich, fällt. Und völlig unbekannt ist, dass trotz der Wirren der beiden Weltkriege und der vielen Änderungen in dieser schnelllebigen Zeit noch immer ein - wenn auch modifizierter - Vertrag aus dem Jahre 1908 gilt und - soviel kann vorausgeschickt werden - zu vollen Zufriedenheit beider Vertragspartner täglich mit Strom erfüllt wird.

MzB als Keimzelle der EVN

Im Jahre 1907 hatte der Landtag des damaligen Kronlandes Erzherzogtum Österreich unter der Enns die gesetzlichen Grundlagen für die Finanzierung einer Wasserkraftanlage an der Erlauf geschaffen. Anstoß für die Errichtung des Kraftwerkes war die geplante Elektrifizierung der Mariazellerbahn, doch wurde das Projekt so erweitert, dass auch die an der Mariazellerbahn liegenden Orte mit Strom versorgt werden konnten.

Über den steinigen Weg bis zur Bewilligung dieser Anlage samt der Gehirnwäsche eines zögerlichen Landtagsabgeordneten in den Zinken gibt es in der Literatur zahlreiche Schilderungen, z. B. im Buch "Die Mariazellerbahn" ab Seite 63.

Auch über den beschwerlichen Bau des unter dem Namen Niederösterreichische Landes-Elektrizitätswerke (LEW) bekannt gewordenen Kraftwerkes Wienerbruck könnte seitenlang berichtet werden, denn ähnlich wie beim Gösingtunnel wurde mit genialen Improvisationen der

Bau vorangetrieben.

Die Grundlage für die Stromversorgung war ein Vertrag über die Lieferung elektrischer Energie für Betriebszwecke der Lokalbahn vom 9.9.1908, abgeschlossen zwischen der Aktiengesellschaft "Lokalbahn St. Pölten - Kirchberg a. d. Pielach - Mank" und der Firma "Erzherzogtum Österreich unter der Enns Landeselektrizitätswerk". Dieser Vertrag wurde im Laufe der Jahre von LEW auf NEWAG und dann auf die EVN übertragen (auf der anderen Seite ging er den langen Weg bis zur heutigen ÖBB) und regelt noch heute neben der Stromversorgung auch die Fahrleitungserhaltung und Erneuerung.

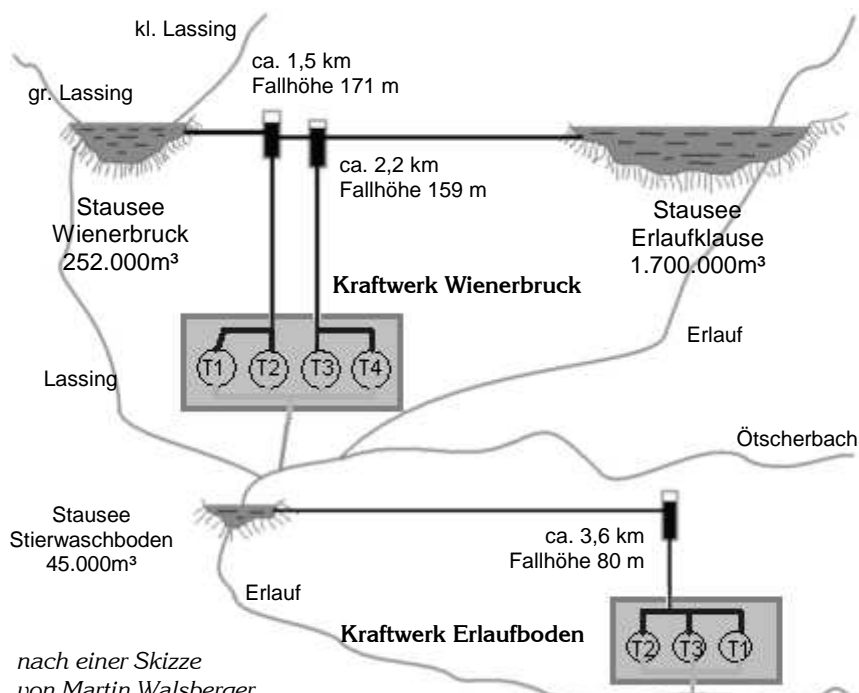
Vielleicht weniger bekannt: In St. Pölten wurde für die Stromversorgung in der niederschlagsar-

An der Elektrifizierung der MzB wird, trotz fallweisem "Diesel unterm Schnürl", sicher festgehalten, auch wenn - und das muss wieder einmal erwähnt werden - die Neuanschaffung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen, egal ob Lok oder Triebwagen - durch die Einzigartigkeit des E-Traktion auf einer Hauptbahn mit 760 mm Spurweite - wesentlich teurer kommt.

Es freut uns, dass wir endlich diesen wesentlichen Teilbereich der Mariazellerbahn vorstellen können und bedanken uns bei Herrn Dipl.-Ing. Eckmaier von der EVN Landesdirektion und Martin Walsberger vom Kraftwerk Erlaufboden für die umfangreiche Unterstützung.

Die Oberleitung samt den Masten und den Schaltgerüsten beschreiben wir aus Platzgründen erst in der nächsten Ausgabe auf Basis der funktionsfähig elektrifizierten Modulanlage vom Team Achleitner / Kaufmann.

Stauanlagen:	Wienerbruck	Erlaufklause	Stierwaschboden
Oberfläche in ha	9,9	23,3	2,3
Inhalt in m ³	252.000	1.700.000	45.000
Stollenlänge in m	1.443	2.232	3.546
Druckrohrleitung:			
Länge in m	290	270	130
Rohgefälle in m	171	159	79
Durchmesser in mm	900	1100	1.500



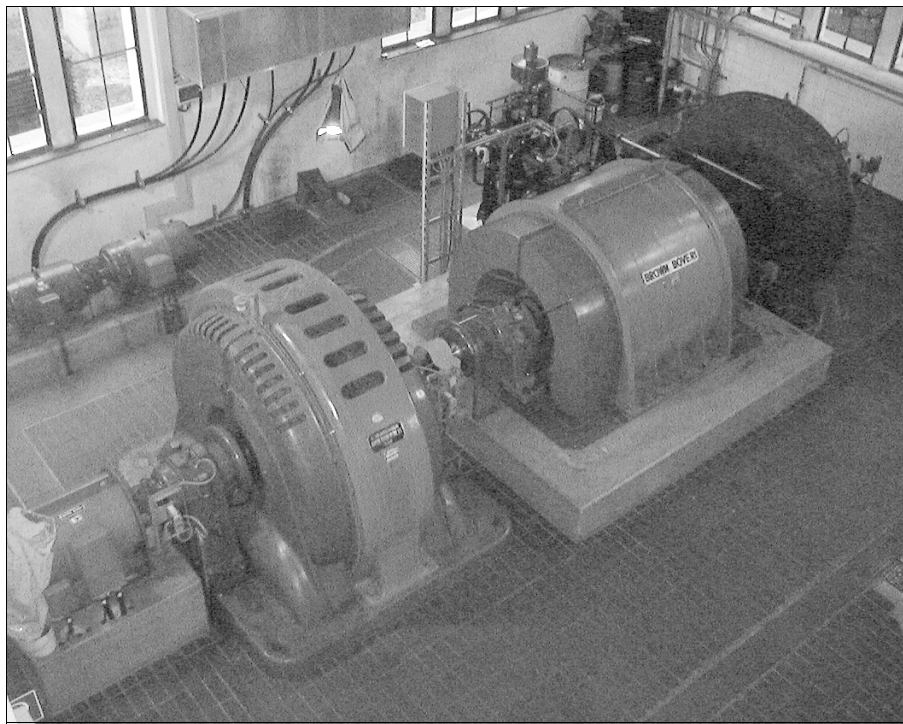
nach einer Skizze von Martin Walsberger

Die EVN AG feiert in diesen Tagen das 80-jährige Bestehen, auch ein Grund für diesen Artikel.

Der Kontakt zu Herrn Dipl.-Ing. Eckmair entstand 1998 im Rahmen der Vorbereitungen zur Feier 100 Jahre Pielachtalbahn. Bemerkenswertes Detail: Von der EVN kam der Artikel für die geplante Festschrift bereits bei der ersten Redaktionssitzung, verbunden mit einer fixen Finanzierungszusage.

Das kleinliche Gezänk rund um die weiteren Artikel und der Finanzierung dieser Festschrift war auch einer der Gründe, warum unser Verein gegründet wurde.

Ronny



Maschinensatz im KW Erlaufboden, von links: Drehstromgenerator 50 Hz, Wechselstromgenerator 25 Hz, Francis-Turbine.
Foto: Martin Walsberger

men Jahreszeit gleichzeitig ein Dieselkraftwerk gebaut. Diese Vorsorge hat sich im Laufe der Jahre als unbegründet erwiesen, das ehemals schicke Gebäude sieht man noch heute unmittelbar vor der Stockingerbrücke beim Alpenbahnhof.

Kraftwerke und Anlagen

Für die Stromversorgung für die gesamte Mariazellerbahn und die Region entlang der Strecke mit 25-Hz-Industriestrom dienten ursprünglich 4 Stück 25-Hz-Drehstromgeneratoren im Kraftwerk Wienerbruck mit einer Gesamtleistung von 6.600 kVA,

davon betrug die einphasige Leistung für die Bahnversorgung 4.500 kVA. Die Maschinensätze wurden und werden vom Wasser der Lassing und der Erlauf angetrieben.

Der von den Generatoren im Kraftwerk Wienerbruck erzeugten Bahn-Strom mit 6,5 kV wurde einerseits direkt in die Fahrleitung in der Nähe des Kraftwerkes eingespeist und andererseits auf 27 kV aufgespannt und über die Übertragungsleitung zu den Unterwerken in Kirchberg und

Ober-Grafendorf geliefert.

Einige Jahre später wurde unterhalb vom KW Wienerbruck der Ausgleichsweiherr Stierwaschboden und das Kraftwerk Erlaufboden mit 3 Maschinensätzen errichtet. In der zweiten Hälfte der sechziger Jahre wurden die veralteten Kraftwerks- und Verteilanlagen erneuert und seit 1970 präsentiert sich die Stromversorgung in einer verbesserten Form. Den Bahnstrom erzeugt jetzt normalerweise der 2,8 - MVA - Maschinensatz im Kraftwerk Erlaufboden. Er besteht aus je einer Synchronmaschine für 25-Hz-Einphasenstrom, 50-Hz-Drehstrom und einer Francisturbine.

Ein betagter kleinerer Umformeratz in Erlaufboden und zwei alte 25-Hz-Maschinensätze im KW Wienerbruck dienen als Reserve für die Bahn. Zwei weitere Generatoren in Wienerbruck und 3 in Erlaufboden mit zusammen 11,5 MVA erzeugen Drehstrom mit 50 Hz.

Kraftwerk Wienerbruck

Engpaßleistung 7830 kW

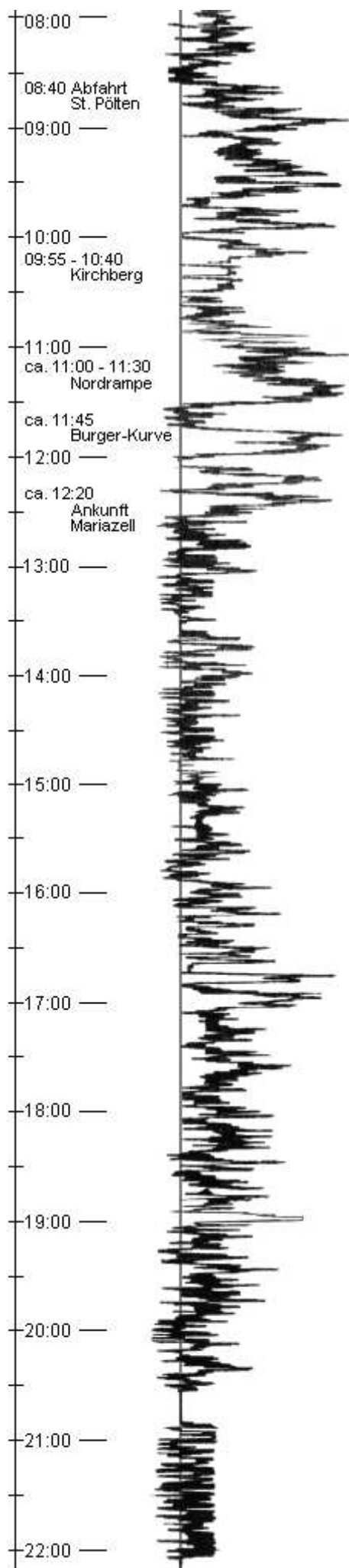
Krafthaus	Turbine 1	Turbine.2	Turbine 3	Turbine 4
Wasserversorgung	Stausee Wienerbruck	Stausee Erlaufklause		
Turbine	Pelton	Pelton	Pelton	Francis
Baujahr	1973	1908	1908	1972
Umdr./min	375	375	375	750
Leistung in KW	2100	990	990	4800
Frequenz in Hz	50	25	25	50
Schluckvermögen in m³/s	1,49	0,99	0,93	3,5

Kraftwerk Erlaufboden

Engpaßleistung 3400 kW

Krafthaus	Turbine 1	Turbine.2	Turbine 3
Turbine	Francis	Francis	Francis
Baujahr	1923	1923	1923
Umdr./min	750	750	750
Leistung in KW	1400	1400	1400
Frequenz in Hz	50	50/25	50/25
Schluckvermögen in m³/s	2,4	2,4	2,4

(Fortsetzung auf Seite 12)



Der 6. September 2002 aus der Sicht des Kraftwerkes Erlaufboden:

Deutlich ist auf der Leistungskurve der Panoramic 760 zu erkennen, der an diesem Tag als 14 - Wagen Zug mit 2 x 1099 geführt wurde (einige Anmerkungen zur Hinfahrt wurden eingefügt).

Die Reihe 4090 wurde mit einer Rückspeisung ausgerüstet, daher ist auch deutlich zu erkennen, bei welchen Umläufen an diesem Tag der Dreiteilige eingesetzt wurde.

Aus drucktechnischen Gründen wurde die Messkurve freigestellt und die Nulllinie und der Zeitraster nachgezeichnet.

(Fortsetzung von Seite 11)

Das Rückgrat des Bahnnetzes bildet heute die 27-kV-Ringleitung zwischen den beiden Kraftwerken und dem neu gebauten Unterwerk Gösing, sowie die Übertragungsleitung vom UW Gösing zum neu gebauten UW Rabenstein. Nach Inbetriebnahme dieser Anlagen wurde die direkte Fahrdrachtspeisung bei Wienerbruck und die UW Kirchberg und Obergrafendorf stillgelegt.

Gelegentliche frühere Spannungsprobleme im Gebirgsabschnitt der Strecke gehörten damit zur Vergangenheit, Heute werden von der besetzten Schaltwarte im KW Erlaufboden neben den eigenen Maschinen auch die Maschinensätze des KW Wienerbruck ferngesteuert, die Zwischenumspannwerke Gösing und Rabenstein werden von der Netzleitstelle St. Pölten fernüberwacht und -gesteuert.

Die Leitungen

Die Intentionen der Gründer und die historische Entwicklung brachte es mit sich, dass immer schon Stromleitungen der Bahnstrom- und der öffentlichen Versorgung auf den gleichen Stützpunkten entlang der Bahnlinie geführt wurden. Auch nach der Übernahme des Bahnbetriebes durch die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1922 und der Umstellung der öffentlichen Versorgung auf 50-Hz-Drehstrom und Einführung der 20-KV - Verteilebene blieben viele Kilometer Gemeinschaftsleitungen.

Bedingt durch die Geographie

des Alpenvorlandes war und ist eine gemeinsame Führung von ÖBB- und EVN - Leitung eine sinnvolle und umweltschonende Symbiose. Derzeit befinden sich noch ca. 21 km 20-kV-Leitung auf Bahngestänge, wobei vor allem in den 70-iger- und Anfang der 80-iger Jahre eine eigene 20-KV-Leitung (Pielach - Schiene) zwischen Loich und Frankenfels gebaut wurde, sodass sich in diesem Bereich nur mehr die 27-KV und 6,5-kV-Leitung auf Bahngestänge befinden.

EVN - Monteure für die Fahrleitungsanlagen

Die Erhaltung und Erneuerung der Fahrleitungsanlagen, die den ÖBB gehören, wird im Einvernehmen und auf Kosten der ÖBB durch EVN - Monteure durchgeführt.

Die Bahnbetriebsstelle Kirchberg an der Pielach weicht von den konventionellen Betriebsstellen der EVN wesentlich ab, denn der Fahrleitungserhaltungsdienst ist ein Spezialfach und erfordert eine dementsprechende Ausbildung des Personals, so sind für den Einsatz des Turmwagens natürlich die entsprechenden ÖBB Prüfungen abzulegen. Das Personal ist zwei vorgesetzten Dienststellen, ÖBB und EVN, unterstellt und muss auch die Eigentumsverhältnisse an der Anlagen berücksichtigen.

Die heute 6 Mitarbeiter in diesem Bereich stehen für die MzB 7 Tage die Woche rund um die Uhr bereit.

(Wird fortgesetzt)

Dipl.-Ing. Eckmair, EVN
Ronny

Eisenbahnclub Mh.6

Jeder von uns kennt die Mh.6, die meisten werden auch wissen, dass sie vom Eisenbahnclub Mh.6 unter seinem Obmann Erich Dürnecker betreut wird.

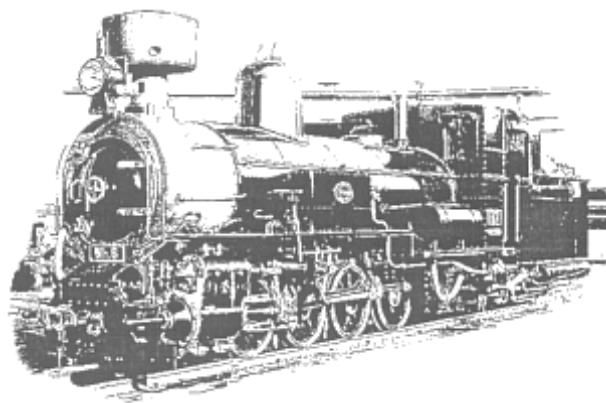
Der Eisenbahnclub Mh.6 hat derzeit 34 aktive sowie 36 unterstützende und 8 Ehrenmitglieder, sein Ziel ist die Aufarbeitung historisch wertvoller Schmalspurfahrzeuge sowie die Veranstaltung von Nostalgiezügen, gemeinsam mit dem Betreiber der MzB. Wunsch ist jedoch eine moderne MzB.

Angefangen hat alles im Jahre 1986. Damals entstand die Idee, anlässlich des Jubiläums "75 Jahre elektrischer Betrieb" einen Dampfzug nach Mariazell zu führen, um an die längst vergangene Zeit zu erinnern. Zu diesem Zweck wurde die 399.04 aus Gmünd NÖ entliehen. Da diese Fahrt ein großer Erfolg war, bemühte man sich, allerdings vergeblich, um den Verbleib der Lok auf der MzB. Auch als im Frühjahr des Folgejahres anlässlich der Verkehrsnostalgie-tage im Raum Mariazell erstmals die 399.06 gemeinsam mit der U1 auf der MzB unterwegs war, musste sie wiederum nach Gmünd NÖ retourniert werden. Im Herbst 1987 schließlich verkehrte ein privater Dampfsonderzug nach Gresten. Damals bildete sich bereits eine lose Interessensgruppe, welche sich den Verbleib der 399.06 auf der MzB zum Ziel setzte. Als ein Sonder-

Mh.6 mit der Zweiachser - Garnitur und Dienstwagen während einer Scheinfahrt in der Burger-Kurve bei der Foto-fahrt am 15. 8., siehe auch Seite 21, Martin Geyer



zug nach Mariazell im Jänner 1988 wiederum ein voller Erfolg war, entschloss man sich, zunächst auf eigenes Risiko, weitere Sonderzüge zu organisieren, um auf diese Weise den Verbleib der Lok in Ober Grafendorf zu erreichen, da sich ein Abtransport für so kurze Zeit nicht lohnte. Schließlich übernahm im Jahre 1989 die ÖBB-Nostalgiestelle die Organisation der Dampfsonderzüge auf der MzB. Herausragend dabei war das Jubiläum "100 Jahre Schmalspur in Österreich" im August dieses Jahres. Allerdings stellte sich nach der letzten Fahrt nach Mariazell der Kessel zur Hauptuntersuchung ab und wurde in weiterer Folge in die Hauptwerkstätte Knittelfeld gebracht, während der "Rest" der Lok in Ober Grafendorf verblieb. Hier, sowie in der Werkstätte der MzB wurde die Lok generalüberholt und in den Ursprungszustand von 1908 rückgebaut und erhielt dabei auch wieder ihre ursprüngliche Bezeichnung Mh.6. Im Frühjahr 1993, nach über 11.000 freiwilligen, unbezahlten Arbeitsstun-



Eisenbahnclub Mh.6

Werkstättenstraße 18
3200 Ober Grafendorf
panoramic@schmalspur.at

den, konnte die Lok wieder in Betrieb genommen werden.

Erst im Juni 1997 kam es schließlich zur Gründung des Eisenbahnclubs Mh.6, um die Betreuung der Lok vertraglich vereinbaren zu können. Gleichzeitig erwarb man auch die Konzession zur Betreuung des bei den Nostalgiefahrten eingesetzten Buffetwagens. Am 5.4.1998 hatte die Mh.6 die Ehre, den letzten Schmalspurgüterzug nach Gresten zu ziehen.

Im Jänner 1999 wurde schließlich die nächste Hauptausbesserung des Kessels fällig. Da eine solche im Werk Knittelfeld nicht mehr möglich war, brachte man ihn zur Firma Tschuda nach Graz. Im Zuge der HU wurde eine neue Stahlfeuerbüchse eingebaut, wobei die Mh.6 heute die einzige Lok ihrer Reihe mit einer Stahlfeuerbüchse ist. Am 15.6. wurde der Kessel geliefert und die Lok innerhalb einer Woche zusammengebaut, um für

(Fortsetzung auf Seite 14)

In dieser Ausgabe stellen wir - auch als Nachtrag zu unserem Bericht über die Reihe 399 / Mh in der letzten Ausgabe - den Verein vor, der die Renaissance der Mh.6 und den Erfolg des Panoramic 760 ermöglichte.



"Rollender Stammtisch"

Die fallweisen, locker organisierten Treffen im Rahmen von Sonderfahrten bewähren sich wesentlich besser als die klassischen Stammtische in einem Lokal.

Wir haben nun innerhalb einiger Monate bei zwei Fahrten von ÖBB Erlebnisbahn je einen Zweiachser gebucht, waren beim Heizhausfest in Kienberg und beim Tullner Gartenbahnverein und fuhren zuletzt mit dem Wagen "M" des VEF in Wien Ring Rund, fast immer mit ausreichend Teilnehmer. Für 2003 stehen Tulln und Wagen "M" wieder fix auf dem Programm, zudem sind Gegenbesuche bei der Steyrtalbahn und im Waldviertel angesagt.

Leider mussten wir feststellen, dass Veranstaltungen ohne direkten Bezug zur MzB, wie die geplante Fahrt zu der Feier 10 Jahre MBV am 17. August, nur vom "harten" Kern angenommen werden, d.h. einen Auto-bus zu einer bequemen, kostengünstigen Anreise können wir damit noch nicht füllen. Damit sind so wünschenswerte Reisen wie ins Zillertal oder in die Schweiz von uns als Verein noch nicht organisierbar.

Das Wort "Rollender Stammtisch" ist eigentlich unrichtig, ein besseres Wort fällt mir aber mit besten Willen nicht ein, hat jemand eine Idee?

Ronny

(Fortsetzung von Seite 13)

die nächste Sonderfahrt bereit zu sein. Derzeit entsteht für die Mh.6 ein neuer Tender, welcher in genieteter Ausführung hergestellt wird.

Neben der Mh.6 betreut der Eisenbahnclub Mh.6 aber auch noch andere Fahrzeuge. So wurde im Jahre 2000 der im Vereinseigentum stehende zweiachsige gedeckte Güterwagen G/s 10 226 "Klaus Jaro" revitalisiert. Dieser ist der älteste ÖBB-Güterwagen (Baujahr 1896) und das letzte Exemplar von 6 gebauten, den der Verein vor dem Schneidbrennertod bewahren konnte. Dabei wurde das Fahrwerk neu aufgearbeitet sowie der Aufbau erneuert, schließlich wurde ein Stromaggregat eingebaut, um auch den Wagenzug mit elektrischer Energie versorgen zu können. Der Name Klaus Jaro stammt übrigens vom pensionierten chemnitzer Eisenbahner Klaus Jaroscinsky, der an der Aufarbeitung des Wagens tatkräftig mitarbeitete.

Am Salonwagen sowie am Speisewagen führte der Eisenbahnclub Mh.6 die zum Umbau erforderlichen Blecharbeiten durch, der Gesellschaftswagen konnte angekauft und fertiggestellt werden.

Schließlich kam im Jahre 2000 die 298.207 aus Gmünd nach Ober Grafendorf. Diese Lok befindet sich derzeit in Aufarbeitung, ein neuer Kessel wurde bereits geliefert. Anlässlich der Aufarbeitung wird die Lok in den Zustand von 1908 rückgebaut und mit ihrer damaligen Bezeichnung (lv.3 versehen, um epochemäßig zur Mh.6 zu passen.

Während die Dampflokomotiven nicht im Vereinseigentum stehen, besitzt der Eisenbahnclub Mh.6 neben den bereits erwähnten Waggons auch noch die Diesellokomotiven: 2091.11, 2090.01, 2190.03 sowie 2092.03, welche allesamt betriebsfähig sind und bei Sonderzügen zum Einsatz gelangen.

Wir wünschen dem Eisenbahnclub Mh.6 noch viele Jahre erfolgreichen Schaffens, sowie Volle Züge!

Martin Geyer



Bild oben:

Lokparade vor dem Heizhaus beim Schmalspurfestival zu Pfingsten 2002, festgehalten von Harald Meidl.

Bild unten:

Mh.6 in der Burger-Kurve auf dem Weg zum Mariazeller Advent 2001. Freuen wir uns gemeinsam auf die vollen Züge zum Mariazeller Advent 2002, in unseren vollen Zügen und im Panoramic 760 mit der Dampflokomotiv Mh.6.
Harald Meidl

Mariazellerbahn durch die Linse II

Kleiner Leitfaden zum Fotografieren

2. Teil: Filmmaterial und Ausarbeitung

Seit den frühen Tagen der Fotografie nutzt man die Lichtempfindlichkeit von Silberkristallen, aus deren Größe leitet sich die Filmempfindlichkeit, aber auch die Schärfe des Films ab.

Je größer diese Kristalle sind, umso weniger Licht ist für die Schwärzung während der Belichtung bzw. Entwicklung nötig, d. h. um so lichtempfindlicher (schneller) ist der Film. Durch größere Kristalle werden allerdings die Fotos körniger und es entsteht ein Detailverlust.

So steht man immer vor der Qual der Wahl, ob man einen hochempfindlichen Film nimmt, mit dem man auch bei schlechten Lichtverhältnissen ohne Stativ noch fotografieren oder schnelle Bewegungen einfrieren kann oder einen feinkörnigen Film wählt, der ein detailreicheres Bild liefert.

Diese Filmempfindlichkeit wird in ASA bzw. DIN gemessen und als ISO-Wert auf den Filmpatronen angegeben, wobei die erste Zahl den ASA-Wert, die zweite den DIN Wert angibt. Als Standardfilm gilt der ISO 100/21°, ein Film mit der doppelten Empfindlichkeit wird mit ISO 200/24° bezeichnet, eine nochmalige Verdoppelung ergibt einen ISO 400/27°.

Filmbezeichnung **Filmempfindlichkeit**

Geringempfindliche Filme ISO 25/15° bis ISO 64/19°

Mittelpfindliche Filme ISO 100/21° bis ISO 200/24°

Hochempfindliche Filme höher als ISO 400/27°

Wie schon erwähnt, weist ein höher empfindlicher Film eine größere Körnigkeit auf, welche eine detailärmere Darstellung verursacht. Unsere Motive, zumeist ein fahrender Zug in der Land-

schaft, benötigt nun beide Eigenschaften - schneller Film und eine hohe Detailwiedergabe. Eine Landschaftsaufnahme lebt von der Brillanz, welche nur mit feinkörnige Filme zu erreichen ist, der fahrende Zug verlangt jedoch nach kurzen Belichtungszeiten.

Glücklicherweise ist im Zuge der technischen Weiterentwicklung die Qualität des Filmmaterials so gestiegen, dass man ohne schlechtes Gewissen einen Film mit einer Filmempfindlichkeit von ISO 400/27° empfehlen kann, denn diese Filme sind heute bereits ausreichend feinkörnig, um hochwertige Abzüge im Format 20 / 30 auch vom Kleinbild-Negativ oder -Dia zu ermöglichen.

Sollte man vielleicht ohnehin nicht allzu hochwertige Objektive zur Verfügung haben, wird die Bildqualität bereits durch das Objektiv begrenzt und nicht mehr durch den Film.

Filmübersicht

Farbe oder Schwarzweiß

Weniger ist oft mehr. Diesen Leitsatz könnte man auch hier anwenden. Schwarzweißaufnahmen bewirken gegenüber dem Farbfilm in der Regel eine wesentlich höhere Dramatik. Bei Schwarzweiß ist starkes Sonnenlicht von Vorteil, da diese Aufnahmen vom Kontrast leben.

Farbaufnahmen im grellen Sonnenlicht sind dagegen schon schwieriger mit einem befriedigenden Ergebnis zu realisieren (mehr dazu in einer der nächsten Ausgaben).

Die eigentliche Stärke von Schwarzweiß ist, dass man rela-

tiv leicht selbst Abzüge anfertigen kann. Diese haben den Vorteil, dass man das Ergebnis selbst genau bestimmen und somit der eigenen Kreativität freien Lauf lassen kann. Aber Achtung, Schwarzweißfilme und -abzüge sind teurer als Farbfilme und -abzüge.

Heute besteht auch die Möglichkeit, auf digitalem Weg Farbphotos nachträglich in Schwarzweiß zu verwandeln.

Konfektionierung

Kleinbildnegativfilm wird in Patronen mit 12, 24 und 36 Aufnahmen angeboten. Es sind auf jedenfall die Filme mit 36 Aufnahmen zu empfehlen.

Einerseits aus Kostengründen, wie überall gilt auch hier, dass kleinere Gebinde mehr kosten. Die Kosten für das Entwickeln eines Filmes mit 12 Aufnahmen kostet gleich viel wie für 36.

Filme mit 36 Aufnahmen müssen weniger oft gewechselt werden. Nichts ist unangenehmer, wenn man gerade im entscheidenden Augenblick zum Filmwechseln beginnen muss.

APS-Filme werden mit 15, 25 und 40 Aufnahmen angeboten.

Im Profibereich wird Film auch als Meterware vertrieben, der jedoch dann selbst in einer Dunkelkammer in Filmpatronen eingespult werden muss.

Im Mittelformat ist die gängige Größe das so genannte 120-Format, mit dem im Format 6x6 12 Aufnahmen möglich sind.

Dia oder Negativfilm

Die Entscheidung zwischen Dia und Negativ hängt vom gewünschten Endprodukt ab.

Dias können mittels eines Projektors an eine Leinwand projiziert werden, sicher die eindrucksvollste Art, seine Bilder zu präsentieren. Heute lassen sich auch von Dias qualitativ akzeptable Papierbilder anfertigen. Es ist jedoch zu achten, dass ein Dia-

film einen wesentlich geringeren Kontrastumfang (Differenz hellster Punkt, dunkelster Punkt) als ein Negativfilm aufweist, was oft die Qualität der Abzüge negativ beeinflusst.

Da der Weg vom Negativ zum Papierbild (Entwicklung und Ausarbeitung im Labor) verglichen zum Dia (braucht nur mehr entwickelt werden) größer ist, ist die letztendliche Qualität des Abzuges zu einem gutem Stück vom Fotolabor abhängig.

Zusatz: Professional Filme:

Filme haben die Eigenschaft, nach ihrer Herstellung einen "Reifungsprozess" zu durchlaufen, in dessen Verlauf sich verschiedene Filmeigenschaften verändern. Von Hersteller wird ein Haltbarkeitsdatum angegeben, nach dessen Ablauf der Film deutlich abweichende Eigenschaften zeigt.

Das Material der wesentlich teureren Professional-Filme unterscheidet sich nicht von den 'Nicht-Professional' - Filmen, nur ist bei diesen der Reifungsgrad genau definiert, was zu einer absolut gleichmäßigen (aber nicht in jeden Fall höheren) Qualität führt, dieses Feature ist jedoch nur im absoluten Profi - Bereich notwendig.

Farbtemperatur

(Tageslichtfilme - Kunstlichtfilme)

Aufnahmen von Eisenbahnen und Landschaften erfolgen in der Regel nur unter Tageslicht, daher sind hierfür ausschließlich Tageslichtfilme brauchbar.

Deshalb nur ein paar Zeilen zur allgemeinen Verständlichkeit:

Ein weißes Blatt Papier ist für das menschliche Auge im Tageslicht oder gelbroten Glühlampenlicht immer weiß, unser Auge „bügelt“ kleine Farbunterschiede einfach weg. Im Gegensatz dazu bildet ein Farbfilm jeden Farbstich originalgetreu ab. Beim Farbfilm müsste daher die Farbtemperatur immer auf die

jeweilige Lichtquelle angepasst werden. Blitzlichtgeräte sind so gebaut, dass sie ein mit dem Sonnenlicht vergleichbares Licht abgeben, deshalb werden bei Blitzlichtaufnahmen bei Verwendung von normalen Tageslichtfilmen die Farben ohne Farbstich wiedergegeben. Da sich jedoch die Farbtemperatur des Tageslichtes von morgens bis abends verändert, kann man beobachten, dass in den Morgenstunden ein bläuliches Licht vorhanden ist, das sich bis zum Abend in ein rötliches umfärbt.

Auch Kunstlichtfilme können nicht bei jeder künstlichen Beleuchtung für das Auge richtige Farben darstellen. Sie liefern diese lediglich bei einer Farbtemperatur von 3200°K, das dem Licht von speziellen Fotolampen entspricht.

Digitaler Film

Digitale Kameras verwenden zum Speichern der von einem elektronischen Bildchip gewonnenen Bilddaten Speicherkarten, derzeit in sechs verschiedenen Bautypen, wobei gerade hier durch die technische Entwicklung laufend neue Lösungen hinzukommen, wobei moderne Kameras zumindest bereits die Auswahl zwischen mehreren Speicherkarten zulassen.

Jedes Speicherkartensystem hat seine Vor und Nachteile. Die Art des Speichermedium sollte aber den Kameraauf nicht allzu sehr beeinflussen. Hier ist auf jeden Fall eine gute Beratung eines Fachhändlers zu empfehlen.

Ausarbeitung

Neben der Ausarbeitung von Bildern vom klassischen Negativfilm wie auch vom Dia (siehe bereits oben) können heute von den Labors bereits auch digitale Fotos auf Papier ausbelichtet werden. Bei den digitalen Fotos ist für die gewünschte Papiergröße auf die notwendige Bildpixelanzahl zu achten. Die Ausarbeitungen vom

Dia oder von digitalen Fotos ist jedoch meist teurer als vom Negativ.

Die Labors bieten glänzende und matte Oberflächen für Fotos an. Die glänzenden Oberflächen haben sich als allgemeiner Standard durchgesetzt. Diese haben jedoch den Nachteil, dass bei Berührungen der Oberfläche mit den Fingern sofort hässliche Fingerabdrücke zurückbleiben. Diese Fingerabdrücke sind nachträglich nicht mehr zu beseitigen. Für Fotos, welche nicht sofort in ein Album eingeklebt werden oder durch eine Hülle geschützt werden wäre somit eher eine matte Oberfläche zu empfehlen. Auch bei Vergrößerungen, die in Rahmen mit Glasoberfläche aufgehängt werden, treten bei glänzender Oberfläche verstärkt Spiegelungen auf, auch hier wäre eine matte Oberfläche zu empfehlen.

Für digitale Fotos stehen heute schon verschiedenste Fotodrucker zur Verfügung. Solche Ausdrücke sind auf dem ersten Blick nicht mehr von Fotolaborabzügen zu unterscheiden. Ausdrücke sind jedoch noch immer teurer und weniger langlebig als Laborfotos.

Der nächste Teil wird sich der richtigen Belichtung widmen.

Harald Meidl

Einladung zum Fotografenstammtisch

Samstag, 23. November 2002
14.00 - 19:00 Uhr im Restaurant
"Zur alten Schießstätte",
St. Pölten, Völkplatz 1
bei Stadtsaal - Schießstatting

Fotowettbewerb

Vielleicht kann der eine oder andere unter unseren Fotografen die nebeligen Tage dazu nutzen, seine Fotosammlung zu durchforsten, für den Fotobewerb oder für unsere Seiten im Internet.

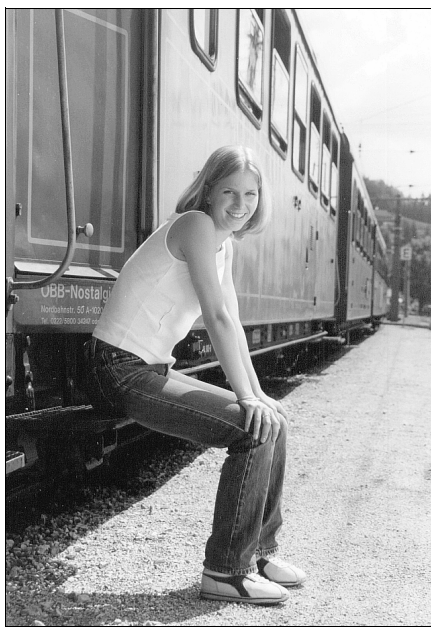
Schöne Bilder

Einige schöne Erfolge konnte unser Fotografen-Team feiern.

Die Wagen der MzB werden von den ÖBB derzeit mit neuen Bildern ausgestattet. Es freut uns, dass so viele Bilder von unseren Fotografen verwendet wurden, insgesamt haben wir an die 200 Abzüge im Format 20 x 30 cm geliefert.

Aus diesem Projekt heraus ergab sich die Chance, einen großen Schaukasten am Ausgang zum Bahnsteig 1 in der Kassenhalle des St. Pöltner Hbf. mit unseren schönsten Bildern (nach einem Konzept von Harald Meidl) zu gestalten, damit liegt nun die MzB unübersehbar im Blickfeld aller Reisenden, die den Haupteingang des Bahnhofes benutzen.

Der Fotowettbewerb der Bezirkshauptmannschaft wurde abgeschlossen, Harald Meidl erreichte dabei den dritten Platz in der Kategorie Mariazellerbahn. Unser Fotowettbewerb wird erst beim nächsten Fotografen - Stammtisch abgeschlossen, wir bitten unsere fotografierenden Mitglieder weiterhin um zahlreiche Einsendungen. Die bisher eingereichten Motive machen die Wahl schon schwer, nun sollten



Das obige Bild zeigt das von Harald Meidl beim Fotowettbewerb der BH St. Pölten eingereichte Motiv, mit dem er den 3. Platz in der Kategorie "Mariazellerbahn" erreichte.

Das Bild rechts zeigt das Harald Meidl und Martin Geyer vor dem mit unseren schönsten Bildern gestaltetem Schaufenster am Hauptbhf. St. Pölten

Das Bild unten war ursprünglich für die Titelseite vorgesehen, bei der Schlussredaktion wurde dann das zum Herbst passende Bild von Herbert Ortner gewählt. Es zeigt unser Fotomädchen Sabine bei einem Foto-Shooting mit Harald Meidl in Mariazell im August, geplanter Bildtitel:

5 Jahre Verhandlungen, da setzt Dich nieder!

wir der Jury das Leben doch noch etwas erschweren (warum soll immer nur ich die Qual der Wahl bei dieser Zeitung und im Internet haben).

Dieser Fotografenstammtisch findet am 23. November in St. Pölten statt, dabei sollen unter anderem die Sieger unseres Fotowettbewerbes und die Motive für den Vereinskalendar 2003 ermittelt werden. Zu diesem Fotografenstammtisch haben wir auch bereits Vertreter der ÖBB, der Bezirkshauptmannschaft St. Pölten und von anderen Vereinen eingeladen.

Die mit der Mittel-Format Kamera von Harald Meidl aufgenommenen Bilder lassen sich sehr gut vergrößern, ein Bild aus dieser Serie wurde Erich Dürnecker überreicht (Seite 21), mehr Vergrößerungen zeigen wir bei unserer Generalversammlung.

Ronny



Vorstand	
Obmann	Ing. Franz-Ronald Pfeffer, Hofstetten-Grünau
Obmann Stv.	Martin Geyer, St. Pölten
Schriftführer	Franz Straka, Wien
Schriftführer Stv.	Mag. Stefan Schindler, Wien
Kassier	Ing. Harald Meidl, St. Pölten
Kassier Stv.	Ing. Herbert Ortner Wien
Beirat für Tourismus	Ing. Wilfried Böhm, Rabenstein
Rechnungs- prüfer	Ing. Günter Draxler, Rabenstein Karl Hollaus Hofstetten-Grünau

Legitimität & Legitimation

Viele Aktive - auch Vereine - leiden darunter, dass sie nicht ernst, nicht für voll genommen werden. Meine Frage an diese Aktiven nach der Legitimität ihrer Bemühungen stößt dann oft auf blankes Unverständnis.

Wir haben uns von Anfang an bemüht, unsere Anliegen zu legitimieren. In der naiven Anfangsphase mit Strategiediskussionen und Aufrufen, heute mit dem hohen Mitgliederstand, mit unserer projektbezogenen Arbeit und nicht zuletzt mit unserer Mitgliederzeitung. Manche lassen sich dadurch täuschen, das „gefährliche“ Artikel mit Ronny gezeichnet sind, dabei ist dies nur eine massive Einschränkung (siehe Impressum).

Tatsächlich werden die Kernaussagen von vielen Personen - lange vor Redaktionsschluss - quer gelesen, zumeist auch via Nachlese im Internet, unsere Mailing-Liste oder bei unseren Treffen auf Stichhaltigkeit geprüft und dann im Vorstand und bei der Schlussredaktion nochmals besprochen. Es ist gut möglich, dass wir dadurch für manche etwas zu „sanft“ wirkten.

Als weiterer Versuch zur Bildung einer Legitimität und zur Verbreiterung der Basis erhielten des öfteren auch Entscheidungsträger außerhalb unseres Vereines das Rohkonzept unserer Mitgliederzeitung vor Redaktionsschluss.

Wir wollen informieren und nicht agitieren. Daher haben wir - speziell unsere Kritiker - immer wieder um rechtzeitige Informationen oder um eigene Beiträge gebeten. Es ist sehr bezeichnend, wenn sich Raunzer über angeblich falsche Ansichten in unserer Mitgliederzeitung gegenüber Dritten beschwerten, uns aber in dieser Sache nie angesprochen haben oder gar einen eigenen Beitrag - und sei es nur als Leserbrief - geschickt haben.

Ich könnte jetzt hämisch werden und noch anführen, dass es natürlich auch eine Art von Legitimation ist, wenn genau diese Kritiker dann still und leise unsere Ideen und Konzepte abkupfern, aber lassen wir das.

Zur Verbreiterung der Basis haben wir in unseren Statuten die Funktion „Beisitzer“ verankert und bereits bei der Konstituierung beschlossen, diese Funktion Entscheidungsträgern anzubieten. Dieses Angebot ging an viele Stellen und wurde nicht honoriert (Ing. Wilfried Böhm ist Gründungsmitglied und fällt daher nicht unter diese Aussage). Es gab einen krassen Fall, wo im Rahmen der Generalversammlung ein Mitglied gebeten wurde, sein bisheriges Verhalten gegenüber unserem Verein zu überdenken und sich - als vertrauensbildende Maßnahme - in den Vorstand als Beisitzer wählen zu lassen, seine Antwort war der Austritt aus unserem Verein.

Zu Spezialthemen gibt es zusätzlich immer wieder Diskussionspapiere, die einem erweiterten Personenkreis vorgelegt werden. Eines dieser nicht zur Veröffentlichung freigegebenen Konzepte, ausnahmsweise einmal marktschreierisch formuliert, hat in den letzten Wochen einige Unruhe verursacht. Dieser Umstand zeigt einerseits, wie intensiv wir für unsere Legitimation arbeiten, andererseits aber auch, dass sachliche Diskussionen bei mangelnder Gesprächsdisziplin aussern können und wie schnell erwachsene Menschen dem Kinderspiel „Stille Post“ verfallen.

Eine gewichtige Legitimation für Aktive ist natürlich, wenn die Entscheidungsträger öffentlich eine Organisation oder Aktivisten erwähnen oder unterstützen, dies wird uns seit Anbeginn vielfach verwehrt.

Wenn sich die Unterstützung von

Stille Post

Der erste Spieler im Kreis denkt sich einen Satz aus und flüstert ihn seinem linken Nachbarn ins Ohr. Dieser flüstert ihn dem Folgenden zu. Wer etwas nicht genau versteht, muss weitergeben, was er verstanden hat - es gibt keine Wiederholung. Am Schluss vergleichen wir die ursprüngliche Nachricht mit dem Endergebnis.

Aktiven von Seiten der Entscheidungsträger auch auf eine Vogelnest-Politik: „Wer am lautesten schreit, der wird gefüttert“ beschränkt, dann werden wir unsere bisherige Vereinsphilosophie überdenken müssen.

Mit dem oben erwähnten Diskussionspapier konnten wir zeigen, dass wir auch dieses Metier beherrschen, dass es auch für uns wesentlich leichter ist, tendenziöse Artikel zu verfassen und marktschreierische Überschriften zu erfinden. Trotz aller Bedenken im Vorfeld (es gab dazu sogar einen Vorstandsbeschluss), es hat sich für uns und unser gemeinsames Anliegen ausgezahlt.

Wir lieben die harte Diskussion, aber in der Sache und nur wenn es notwendig ist, dann aber richtig: Ordentlich vorbereitete Unterlagen, optimaler Personenkreis, passender Zeitpunkt, ohne Raunzerei und ohne persönliche Angriffe.

Die beste Legitimation ist aber eine erfolgreiche Wirken in der Sache selbst. Nehmen wir als Beispiel den Mariazeller Advent 2002: Auf der einen Seite das Raunzen und die gegenseitigen Schuldzuweisungen, auf der anderen Seite unser sofort präsentiertes positives Angebot mehrere Fahrten durchzuführen.

Dass unser Angebot - wieder einmal - nicht einmal ignoriert wurde, nun, das ist eine andere Geschichte...

Ronny

Lahme Post

Es ist hinlänglich bekannt, dass das neue Verteilzentrum in Wien nun doch nicht so funktioniert, wie geplant. Dies betrifft durchaus auch unseren Verein, denn zwei Anmeldungen zur 16. Fahrt sind bis heute nicht eingelangt und dies von Mitgliedern, die sich seit vielen Fahrten generell rechtzeitig anmelden. Hoffentlich wird dieses "moderne" Zentrum zu keinem Fall wie die Reihe 4090 ...

Wir wollen uns aber der Problematik der örtlichen Postämter zuwenden. Viele Jahre lang war alles ganz einfach, da gab es den Postzug morgens und abends, also z.B. in Hofstetten 18:30 Uhr als spätester Aufgabetermin, oder 06:30 Uhr für Empfänger im inneren Pielachtal (Zustellung am gleichen Tag!).

Das Bild hat sich gewandelt. Mit der Umstellung auf Lkw wurde die Postkastenentleerung auf 17:00 Uhr und nun auf 15:00 Uhr vorverlegt. Damit "müssen" wir mit unserer Post (speziell beim Zeitungsver-sand) immer öfter zum nächsten größeren Postamt fahren und wir sind kein unbedeutender Kunde.

Manchmal zweifelt man schon an der Lernfähigkeit der staatsnahen "Privat" - Betriebe, denn derzeit werden die örtlichen Postämter schön langsam ausgehungert, ganz genauso wie in den letzten Jahren die Regionalbahnen und es ist bekannt, wohin der Rückzug aus der Fläche führt.

In unserem Bewusstsein war das Postamt "immer" offen und die örtliche Raiffeisenbank selten, heute ändert sich das Bild, die Raiffeisenbank (siehe Seite 24) ist immer da und das Postamt immer seltener.

Möge mir jemand erklären, wie ein Pendler zu einem Paket oder einem eingeschriebenen Brief kommen soll, bei Öffnungszeiten von 08:00 bis 12:00 und von 13:00 bis 16:00 Uhr. Oder wie ein Gewerbebetrieb oder unser Verein die gegen 10:00 Uhr einlangenden Briefe bis um 15:00 Uhr beantworten soll. Also wieder ein Grund mehr, mit dem Auto zur Arbeit oder zum nächsten Postamt zu fahren...

Ronny

Mariazeller Advent 2002

Dieses Event war im Vorjahr ein beträchtlicher Erfolg, für den Veranstalter, aber auch für die MzB, denn lt. einer internen Zählung kamen an den 4 Wochenenden über 6.700 Personen mit Plan- oder Sonderzügen am Bahnhof Mariazell an und für manche Züge gab es überhaupt ein klassisches "Ausverkauft". Einige dieser Sonderzüge wurden allerdings durch eine Tageszeitung gesponsert.

Auch für heuer waren wieder 8 Sonderzüge geplant, davon 2 mit der Dampflok Mh.6.

Aus welchen Gründen immer wollte der Sponsor heuer keine Sonderzüge unterstützen und nun kommt der Hammer: Offensichtlich haben sich weder der Veranstalter des Mariazeller Advents, noch ÖBB Erlebnisbahn als Veranstalter der Fahrten zuge- traut, selbst alle angebotenen Sonderzüge selbst - also ohne Sponsor - kostendeckend zu führen!

Nun war ja die im Katalog Erlebnis Bahn & Schiff veröffentlichte Trasse der Tour S 211 "Panoramic 760 Zum Mariazeller Advent" mit 3 1/2 h Fahrt-dauer bei der Hinreise wirklich nicht berauschend, sie hätte aber mit einer Abfahrt um 18:00 Uhr ab Mariazell das Erlebnis einer Nachtfahrt mit der MzB geboten.

Wir haben von den Problemen seit dem Frühsommer gewusst und haben ab August das Gespräch mit den Veranstaltern gesucht, um unsere Fahrten mit deren Plänen abzustimmen. Im Vorjahr haben wir - vergeblich - ein gemeinsames Auftreten mit dem Club Mh.6 versucht, heuer planten wir von vornherein die Fahrten nur an Samstagen, da hätte sich natürlich eine Kombination mit einer dieser Sonderfahrten förmlich aufgedrängt.

Langer Rede, kurzer Sinn: Unser

Angebot wurde nicht einmal ignoriert und der gewünschte Anruf kam erst, wie die Fahrten bereits abgesagt waren. Wir haben uns dann selbst schöne Trassen mit Planzügen zusammengestellt und fahren heuer wahrscheinlich dreimal. Wir - also der Vorstand - haben uns schon vor geraumer Zeit darauf verständigt, dass wir heuer die Fahrten zum Mariazeller Advent zu einem Fixpreis anbieten und dies auch mit vielen Mitgliedern besprochen. Nach dem Storno der 3 Sonderfahrten an den Samstagen hätten wir diese Fahrten auch gerne Vereinsfremden angeboten, aber das ist aus gewerberechtlichen Gründen für uns alleine nicht möglich und eine Kooperation mit möglichen Partner kam nicht zustande.

Jetzt wirst Du Dich fragen, warum diese Umstände so breit in unserer Mitgliederzeitung ausgebreitet werden?

Die Antwort ist einfach: Weil es nach 5 Jahren Verhandlungen, Studien und schöner Worte in der Region entlang der Strecke noch immer noch keinen Veranstalter von Gruppenreisen unter Einbindung des normalen, planmäßigen Zuges gibt! Weil sich die Region 4 Jahre nach Infora offensichtlich weiterhin nur von Sponsoren geförderte Sonderzüge vorstellen kann!

Nach unseren Statuten ist unser Vereinsziel die Förderung der Mariazellerbahn und eine Bahn mit diesem Potential braucht endlich eine professionelle Vermarktung in einem gewerberechtlich gesicherten Umfeld. In der letzten Ausgabe habe ich bereits angeführt, dass sich die Region endlich sich über größere Projekte wagen sollte. Und damit sind wir bereits dem unedlen Kurzzug (Seite 6) und bei den

(Fortsetzung auf Seite 20)

(Fortsetzung von Seite 19)

Einwänden gegen den nun planmäßigen Einsatz des Panoramic: Die Region ist weiterhin nicht imstande, selbst die MzB ausreichend zu vermarkten und wenn jemand einen neuen Versuch wagt, wird keine Unterstützung oder Kooperation angeboten, sondern es schlägt wieder einmal der Futterneid zu und es wird mit einer Anzeige wegen unberechtigter Gewerbeausübung "gedroht".

Für mich ist es ganz klar: Nach dem zum wiederholten Male eine von uns gewünschte Kooperation in der Region nicht zustande kam, werden wir uns halt - über kurz oder lang - selbst die notwendigen gewerberechtlichen Bewilligungen holen und damit

haben sich die Blockierer wieder einmal selbst einen Konkurrenten geschaffen. Schon bisher wurde immer wieder behauptet, wir würden mit Dumpingpreisen alle anderen umbringen (wollen), übersehen wird dabei, dass wir in den wenigen Jahren unseres Bestehens zu einem der größten privaten Kunden der MzB wurden und trotzdem Reserven für weitere Projekte bilden konnten, abgesehen davon, dass die Raunzer offensichtlich den Begriff "Vereinsfahrt" nicht richtig werten können und auch die tariflichen Möglichkeiten im Planverkehr nicht kennen.

Am Niedergang der MzB ist nicht der Betreiber schuld, sondern jene in der Region, die zwar bei Feiern wunderschöne Worte

schwingsen können, in der täglichen Arbeit weiterhin ausschließlich dünne Bretter bohren und im Falle eines Versagens sofort die Schuld bei jemand anderem suchen.

Wir lassen uns dadurch aber nicht den Mariazeller Advent verdrießen, wir veranstalten wie gewohnt unsere bewährten Vereinsfahrten, von Freunden für Freunde, allerdings seit kurzem mit dem Hinweis: Diese Fahrten werden von den Freunden der Mariazellerbahn selbst finanziert, es gibt keine Unterstützung durch die Gemeinden, das Land, den Bund oder die EU und schon gar nicht durch die regionalen Tourismusverbände!

Ronny

Geplante Sonderzüge und Sonderfahrten zum Mariazeller Advent 2002

Datum	Tag	Bezeichnung	Tour	St.P. ab	Maz an	Maz ab	St.P. an
30.11.2002	Samstag	Krampuslauf im Mariazellerland	S 208 1099	10:25	12:57	20:00	22:25
01.12.2002	Sonntag	Panoramic 760 Touristik	S 202 1099	08:40	12:20	17:00	19:25
07.12.2002	Samstag	17. gemeinsame Fahrt	1099	10:25	12:57	17:00	19:25
08.12.2002	Sonntag	Panoramic 760 Nostalgie	S 201 Mh.6	08:25	12:00	16:30	19:09
14.12.2002	Samstag	18. gemeinsame Fahrt	1099	08:25	10:57	15:49	18:26
15.12.2002	Sonntag	Panoramic 760 Touristik	S 202 1099	08:40	12:20	17:00	19:25
21.12.2002	Samstag	19. gemeinsame Fahrt	1099	10:25	12:57	17:00	19:25
22.12.2002	Sonntag	Panoramic 760 Nostalgie	S 201 Mh.6	08:25	12:00	16:30	19:09

+++ Letzter Stand: 18. Fahrt am 14. Dezember bereits ausgebucht! +++

Hinweise zu den Vereinsfahrten

Die Einladung zu unseren drei Fahrten wurden versendet, solltest Du sie durch die Kalamitäten der Post nicht erhalten haben, bitten wir um eine Nachricht. Die 14. Fahrt ist inzwischen ausgebucht, es sind nur mehr Restplätze verfügbar. Da nun doch ab 15. Dezember weiterhin der alte Fahrplan gilt, ändert sich nichts am Fahrplan der 19. Fahrt am 21.12.2002, zu der auch schon einige Anmeldungen eingelangt sind.

Dieser Ausgabe liegt ein Zahlschein bei. Bei jenen, die sich bereits angemeldet haben, werden die entsprechenden Angaben bereits angeführt.

Die Gruppenreisen ab Wien oder Tulln werden von uns gebucht und ein Mitglied wird mit der Gruppenfahrkarte mitfahren, für alle anderen gilt unsere Motto: Einfach in den mit "Voller Zug!" gekennzeichneten Wagen einsteigen und mit "Voller Zug!" grüßen, das ist alles. Auch jene, die aus welchen Gründen immer bereits einen Fahrschein für die Strecke Wien - St. Pölten haben, bitten wir sich einen in der Nähe liegenden Sitzplatz zu suchen, der Preis beträgt dann natürlich nur EUR 20,- für die Stammstrecke.

Bei unserem Kalkulationsmodell gibt es leider keine Ermäßigung für Studenten oder Senioren, denn auf

der der Stammstrecke buchen wir wie gewohnt vor allem komplette Wagen. Es ist dies eine Vereinsfahrt, also zahlen wir alle mit dem Fahrpreis "unseren" Zug, eine Vergünstigung müsste über die Mitgliedsbeiträge finanziert werden.

Nach nunmehr fast 20 Fahrten haben wir den Preis für das Frühstück, den Punsch und die Jause sehr genau kalkuliert und wir dürfen auch hier aus gewerberechtlichen Gründen keine fixen Preise verlangen.

Wenn es weitere Fragen gibt, bitte einfach anrufen. Jene, die vielleicht einmal ein wenig mithelfen wollen, bitten wir ebenfalls um einen Anruf.

Aus dem Vereinsleben

Diese Ausgabe ist wieder etwas verspätet fertig geworden, die Gründe lagen allerdings - wie bereits erwähnt - nicht in unserem Bereich. Obwohl wir fast alle Serien, wie mein schönstes Foto oder die Modellbahn-Ecke, gestrichen haben, wurde es dennoch erstmals eine 24 Seiten Ausgabe. Der Hauptgrund für diese umfassende Bestandsaufnahme hat eigentlich sehr wenig mit unserem Verein zu tun, sondern mehr mit dem Umstand, dass jetzt in diesen Tagen die Verhandlungen abzuschließen sind und es sich im Vorfeld gezeigt hat, dass es wieder jeder Menge an Raunzerei und negativ gefärbter, persönlicher Meinungen geben wird. Wir wollen erreichen, dass wenigstens die Freunde der Mariazellerbahn beurteilen können, was als berechtigter Einwand und was als überzogene Kritik zu werten ist.

Insgesamt gesehen waren die letzten Monate für die MzB nicht so schlecht und für unseren Verein - im positiven Sinne - ereignisreich.

Beginnen wir mit der Fotofahrt am 15. August, einem durchaus vergnüglichen Treffen von Freunden der MzB, organisiert als Gruppenreise in einem der Zweiachser (Foto auf Seite 13). Im Unterschied zum Vorjahr (siehe Ausgabe 7 vom September 2001) verlief diese von ÖBB Erlebnisbahn und Eisenbahnklub Mh.6 veranstaltete Fahrt mit der Mh.6, Dienstwagen und 6 Zwei-



achser problemlos, nur(!) das Wetter hätte besser sein können. Wie in der letzten Ausgabe angekündigt, überreichten wir Erich Dürnecker - als kleine Überraschung - während des Aufenthaltes in Kirchberg ein Bild von Harald Meidl, Motiv: Lokparade beim Schmalspurfestival zu Pfingsten, siehe Seite 14.

Bei unserer 15. gemeinsamen Fahrt am 24. August konnten wieder eine Fahrt bei schönstem Wetter mit guter Stimmung, etc. bieten. Für unsere Begriffe war es eine "kleine" Fahrt, mit 94 Mitreisenden wurde es trotzdem sehr unterhaltsam. Die Doppeltraktion entstand durch eine 2. Gruppe, die Radwaggon und Gesellschaftswagen buchte. Die Zugbildung war einmalig: Radwaggon, Gesellschaftswagen, Planzug mit BD + 4 Vierachser und unsere 3 Wagen in Jaffa. "Schuld" an der geringen Teilnehmerzahl hatte neben einer Terminkollision und dem damit verbundenen Samstagstermin auch das Hochwasser, denn für manche unserer Mitglieder gab es andere Prioritäten oder es war ihnen die Anreise gar nicht möglich.

Unser Obmann Stv. Martin Geyer feierte während dieser Fahrt ausgiebig seinen Geburtstag, auch auf diesem Wege nochmals alles Gute für die nächsten 2 x 33 Jahre.

Nach einer schöpferischen Pause im September folgte am 3. Oktober der nächste "rollende Stammtisch" in Wien. Die kleine Rundreise mit dem Wagen M des VEF vom Westbf. über den Ring zum Prater und zurück bewies die Theorie: Freunde der MzB brauchen bei der Diskussion die Bewegung. Wir bedanken uns bei den Freunden des VEF - Arbeitsgruppe Straßenbahn für die wirklich erstklassige Betreu-



ung. Auch wenn sich die Besuchermassen bei diesem 1. Versuch noch nicht einstellten, wir werden diese Fahrt sicher immer Frühjahr 2003 nochmals wiederholen.

Unsere 16. gemeinsame Fahrt am 13. Oktober brachte endlich wieder einmal eine Fahrt bei schlechtem Wetter! Das ist nicht zynisch gemeint, sondern es hat schon seine Richtigkeit: Die beiden 1099 zeigten sich mit feuchtem Lack fröhlich glänzend, ein Kontrapunkt zur nebeli-

(Fortsetzung auf Seite 23)

Bild oben:
Ein neues Fotomotiv von Markus Fedra bei unserer 15. Fahrt, ein bunter Zug "galoppiert" bei Frankenfels Richtung Bergstrecke.

Bild links
Martin Geyer und Harald Meidl überreichen Erich Dürnecker als kleine Überraschung das mit einer Mittelformat - Kamera aufgenommene Bild von der Lokparade zu Pfingsten.

Bild unten
Unser rollender Stammtisch im Wagen "M" des VEF bei einem Fotohalt vor der Oper, Herbert Ortner



Betriebsausflug

Am 19. August veranstaltete das Badener Theaterorchesters seinen all-jährlichen Betriebsausflug. Er begann als Busreise Baden - Rabenstein, es folgte ein kulinarisch-musikalischer, von der Gemeinde perfekt organisierter Empfang am Bahnhof Rabenstein, Vzbgm. Gottfried Auer empfing meine Kollegen mit einem knappen aber fundierten Vortrag über Rabenstein und die MzB. Die Fahrt selbst mit dem Planzug 6811 ab Rabenstein 11.11. war - insbesondere für unsere "Flachlandindianer" aus Ungarn und Russland - auch dank des rechtzeitig bestellten Postkartenwetters ein unvergessliches Erlebnis, trotzdem es für die etwa 45 Personen in dem einen Wagen, den wir reserviert hatten, schon recht eng war. Der Zug selbst war mit vier Wagen nicht außergewöhnlich.

Nach dem Mittagessen setzten wir die Reise mittels Bus nach Kapfenberg fort, entlang der schon recht desolaten Strecke nach Gusswerk und der mittlerweile ebenfalls eingestellten und verwahrlosten Thörlerbahn.

Und doch: Beim Ausblick auf die Landschaft sah ich vor meinem geistigen Auge stets die mögliche Trassenführung zwischen Gußwerk und Au-Seewiesen ...

Naja, träumen wird man wohl noch dürfen...

Robert Brunnlechner

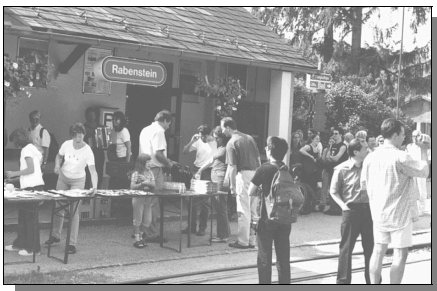


Bild oben links von Ursula Rossberg Am Bahnhof Rabenstein bewirtete die Fam. Braunsteiner das Badener Theaterorchester mit Pielachtaler Schmankerln.

Bild Mitte von Alfred Kain Heribert Kahrer bei seiner Geburtstagsfahrt

Bild Mitte von Ernst Sladek Betriebsausflug der Caritas sociale, Wien am 5. Oktober 2002. Irgendwann werden wir auch so schöne Gruppenfotos von unseren Vereinsfahrten zusammenbringen

Geburtstagsfeier im Salonwagen

Vielleicht könnt Ihr mit meiner Schilderung einen Eindruck bekommen, welche Freude mir dieser Tag bereitet hat.

Alle Mitreisenden waren begeistert und die Stimmung im Salonwagen war ausgelassen und toll. In Mariazell besuchten wir sofort die Messe, anschließend kehrten wir in einem Cafe ein. Der Rest des Nachmittags ging in einer 2 1/2 stündigen Führung durch das Mariazeller Heimatmuseum auf. Ich glaube, Kurt Stamfest hat in unserer Gruppe würdige "Opfer" gefunden. Der Vortrag gestaltete sich als äußerst interessant und wirklich niemanden von uns ist dabei langweilig geworden.

Anschließend wurden wir von unserem Verein mit "Birnentraum" herzlich am Bahnsteig empfangen. Die Rückfahrt gestaltete sich wieder in bester Stimmung. Kurz nach Obergrafendorf wurden wir wegen des nahenden Ende dieses Tages fast schon ein wenig wehmütig. Wirklich jeder Teilnehmer gratulierte mir zu diesem gelungenen Tag.

Nun, was hat mich zu dem Ganzen bewogen? Wie der Zufall so will, war unsere 16. Vereinsfahrt am 13. Oktober genau an meinem Geburtstag. Bereits voriges Jahr war am 13. Oktober eine Fahrt, damals war ich mit FdMzB in den Tormauern und Ötschergräben unterwegs. Nach einigen Überlegungen kam dann Ende August der fixe Entschluss, meinen 30. Geburtstag in Mariazell zu feiern und ich reservierte den Salonwagen.

Besonders bedanken möchte ich mich bei unserem Verein, der mir einen Teil des Frühstücks, sowie die Brötchen einfach so zur Verfügung gestellt hat. Ich fragte, wie die Bewirtschaftung des Buffetwagens abläuft und prompt wurde mir alles abgenommen! Man sieht, dass das Vereinsleben bei uns bestens funktioniert. Im Salonwagen half mir Frau Erika Bauer vom Club Mh6 beim Servieren. Danke für alles!



Sicher würde ich ohne unseren Verein öfters mit der Mariazellerbahn reisen. Doch diese Fahrt wäre ohne unsere Gemeinschaft nicht entstanden, denn ohne der Vereinsfahrt am 13. Oktober wäre ich nie auf die Idee mit dem Salonwagen gekommen!

Durch unsere gemeinsamen Auftritte können wir weiter zeigen, zu was die Mariazellerbahn fähig ist!

Heribert Kahrer

Weiterhin gibt es auf der MzB viele privat organisierte Gruppenreisen, stellvertretend dürfen wir auf dieser Seite drei Gruppen zeigen



(Fortsetzung von Seite 21)

gen Landschaft im bunten Herbstlaub (siehe Titelbild) und die ausreichend dimensionierte E-Heizung erzeugt ein Mikroklima der Heimeligkeit in den Wagons. Wir wissen schon, warum wir immer wieder die MzB auch als das ideale Schlechtwetterprogramm ins Gespräch bringen wollen.

Es wurde eine durchaus illustre Runde, die da nach Mariazell fuhr. Eindeutig die größte Freude bereitete unser Zug und die 2 x 1099 an der Zugspitze unserem Besucher aus den Staaten, der sich seinen Europa-Trip so einteilte, dass er an dieser Fahrt teilnehmen konnte. Aber auch die Gewinner bei dem Preisausschreiben der Zeitung "Lukullus" genossen sichtlich den Tag, wiewohl - wie ihnen vorausgesagt - die Müdigkeit bei der Rückfahrt zuschlug, 5 Stunden MzB sind für einen Normalerweise-Nicht-Eisenbahn-Benutzer doch anstrengend. Wir bedanken uns auch an dieser Stelle bei den ÖBB PV für die großzügige Unterstützung der Gewinner.

Natürlich hatten wir wieder einige Debütanten an Bord, wir sollten uns vielleicht für diese erstmals an einer Vereinsfahrt teilnehmenden Mitglieder eine Art "Taufe" wie bei einer Äquator-Überquerung überlegen. Dazu die Geburtstagsfahrt von Heribert (siehe Seite 22) mit dem Salonwagen samt umfangreichen Rahmenprogramm: Alles Gute zum Runden auch von dieser Stelle.

Auch das weitere Rahmenangebot wurde gut angenommen: 30 Besucher bei 2 Führungen im Heimatmuseum Mariazell und 22 Besucher im Montanmuseum Gußwerk (wieder mit Shuttle-Bus zu einem vernünftigen Preis). Im Buffetwagen war ein "Dream-Team", beim Stehempfang wurde die neue Auflage der 1099er Schmier ausgiebigst

verkostet und der "Kletzenbirn" Edelbrand war so schnell weg, dass wir uns bereits eine Vereins-Abfüllung überlegen.

Gerade bei diesigem Wetter wirken 2 x 1099 in Jaffa an der Zugspitze richtig gut, wie diese Fahrt wieder zeigte. Offensichtlich macht auch der Reihe 1099 schlechtes Wetter richtig Spaß und die jungen Lokführer bewegen diese Loks inzwischen souverän.

Modellbahn

Der Versand der Modelle der Wagen 3206 und 3241 und der Diesellok 2093 (grün und rot) wurde inzwischen abgeschlossen, wir bedanken uns bei den Mitgliedern, die diese Modelle auf dem Postweg erhielten, für die prompte Überweisung. Sollte jemand sein bestelltes Modell noch nicht erhalten haben, bitte wir um einen Anruf.

Die Auslieferung des Modelles der Diesellok 2093 von Halling in der Farbkombination rot / creme verzögert sich noch, auch der Preis wird höher sein.

Das Buch "Die Mariazellerbahn" aus dem Verlag Pospischil ist nun wieder lieferbar.

Natürlich gibt es auch wieder einen Vereinskalendar für 2003, ein prompter Druck ist nach dem Fotografenstammtisch geplant.

Ronny

Fotos vom Panoramic 760

Wir fördern mit unseren Kräften den planmäßigen Verkehr auf der MzB, speziell im Internet mit unserer Homepage.

Da nun der Panoramic 760 als Planzug geadelt wird und ab sofort (zu mindest nach meiner Meinung) als DER Spitzenzug der MzB zu bewerben ist, brauchen wir dringend gute Fotos von dieser Garnitur in beiden Traktionsvarianten.

Bei all dem Bemühen um künstlerisch wertvolle Bilder darf nicht übersehen werden, dass wir laufend "Gebrauchs" - Bilder benötigen, für Kataloge, für Zeitungen, für den Tourismus, aber auch für private Zwecke (z.B. Geburtstagsfeiern) oder wie jetzt für eine Werbeoffensive.

Es gibt immer wieder ganz gezielte Anfragen wie: "Ich brauche ein Bild eines Zuges in einer Linkskurve auf der Bergstrecke, womöglich im Herbst, diese oder jene Auflösung, Termin prompt".

Wenn wir uns hier als verlässliche "Bildagentur" einen Namen machen wollen, müssen wir demnächst einen qualitativen Schritt in Richtung Bilderdatenbank unternehmen.

Ronny

Das Schlussbild von Harald Meidl zeigt unsere 12. Fahrt und soll ein wenig Vorfreude auf unsere gemeinsamen Fahrten zum Mariazeller Advent bieten,
Motto:

Erst eine Fahrt mit der Mariazellerbahn macht den Mariazeller Advent zum Erlebnis!

