

Voller Zug!

Zeitung der Freunde der Mariazellerbahn
Ausgabe Nr. 12 im März 2003

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

www.mariazellerbahn.at

freunde@mariazellerbahn.at

Inhalt dieser Ausgabe

Editorial	2
Aktuelles von der MzB	3
Verschieber Bf. Mariazell	3
Marke Mariazellerbahn	3
Tohuwabunti	4
Classic statt Jaffa	5
Optimaler Fahrplan	7
Taktfahrplan	6
Gesamtreisezeit	7
Fahrplankonferenz	9
Volle Sicht!	10
Verpflegshalt	12
Buffetwagen	12
EU - Förderung	13
5. Generalversammlung	14
Rückkehr der 1099.02	15
MzB durch die Linse III	16
Mariazeller Advent	18
Gutscheine	19
Fotowettbewerb	20
www.mariazellerbahn.at	21
Aus dem Vereinsleben	22
Impressum	23
Die Seite des Sponsors	24

13.04. XX. gemeinsame Fahrt
01.05. Rollender Stammtisch
auf der Krumpe
07. - Pfingstfestival
09.06. in Natur und Modell

Das Titelbild von Herbert Ortner zeigt den Dieseltriebwagen 5090 bei strahlenden Winterwetter vor dem Ötscher, eine temporäre Notlösung?

Das rechte Bild von Martin Geyer zeigt unsere XVII. Fahrt an einem „schwachen“ Adventsamstag, trotzdem sind bereits insgesamt drei Gruppen unterwegs, welch ein Potenzial!



Widersprüchlich!

Eine traumhafte Strecke sanft eingebettet in eine weit gehend unberührte Landschaft, seit mehr als 90 Jahren über ein Wasserkraftwerk elektrisch betrieben, wird im 3. Jahrtausend ohne wirklich zwingende Gründe auf einmal mit einem nicht gar so umweltfreundlichen Dieseltriebwagen bedient. Alle bemühen sich, die Fahrgastzahlen auf dieser Bahn zu erhöhen, trotzdem wird mit diesem Triebwagen das Platzangebot teilweise eingeschränkt.

Der Eisenbahnclub Mh.6 baut mit eigener Kraft und teilweise gegen den Wunsch des Betreibers einige Wagen für Nostalgiezwecke um, heute bilden diese Wagen den Spitzenzug dieser Bahn.

Immer wieder gelingt es, die Züge bis zur Kapazitätsgrenze zu füllen, trotzdem wird nicht in neues Material investiert.

Was muss eigentlich noch alles geschehen, bis die dringend erforderlichen Entscheidungen getroffen werden?



Editorial

Heute darf ich ausnahmsweise einmal über meine Befindlichkeiten schreiben.

Jene unter uns, die vom Anfang an dabei waren, werden sich vielleicht an meinen sprühenden Optimismus erinnern. Mein freudiges Ja zu dieser Bahn verursachte allgemeine Verwunderung, denn es war für viele unbegreiflich, wie jemand so positiv die allgemeine Tristesse beurteilen konnte und fast alle bemühten sich redlich, mich von der Unmöglichkeit einer positiven Zukunft zu überzeugen.

Dann gab es 5 Jahre lang alle möglichen Geschichterl, warum unsere Fahrten – und unser Verein überhaupt – so boomten, gleichzeitig wurde immer wieder von allen Seiten betont, wie sehr man sich für die MzB einsetzen würde. Mich erinnert das Ganze an die übliche Heuchelei: Ein Verhungerner bricht zusammen und wird – schaut her, wie sozial wir sind! – mit Blaulicht in die Klinik gebracht, zusammengeflickt und dann wieder in sein Leben zurückgestoßen. Oder noch krasser, der Delinquent wird vor der Hinrichtung – koste es, was es wolle – gesundgepflegt.

Ähnlich ist die Situation der MzB: Bei einer Einstellungsdiskussion stehen alle zusammen, aber bei der Sicherung der Zukunft geht nichts weiter.

Mein Drängen nach zukunftsweisenden Entscheidungen stieß generell auf dröges Desinteresse und ich handelte mir nur den Ruf ein, ein ewiger „Stänkerer“ zu sein, der mit nichts zufrieden sei.

So entstand unter anderem die Meinung, ich wäre gegen die „Nostalgie“ und dabei wird tunlichst übergangen, dass ich jahrelang – auf meine Kosten – im Internet die umfassendsten

Information zu Dampf und Nostalgie in Österreich geboten habe. Es war mir schier unmöglich zu vermitteln, dass meine Ablehnung einer falschen Marketinglinie einer touristisch unterentwickelten Kleinregion nicht auch eine Ablehnung der Sache selbst bedeutet.

Vielleicht war ich in der Anfangsphase naiv, gut möglich. Heute ist die Situation auf jeden Fall so, dass wir, die Freunde der Mariazellerbahn, genau wissen, was zu einer erfolgreichen Bewerbung der MzB notwendig ist, dies jederzeit beweisen können (siehe Mariazeller Advent) und nun von den Entscheidungsträgern die wichtigsten Grunderfordernisse massiv einfordern oder – was ja auch keine ungeteilte Freude hervorrief – einfach vorpreschen.

Ich habe nun einige Jahre lang mein Privatleben massiv vernachlässigt, weil mir das Thema Mariazellerbahn wichtig war. Darunter litt mein kleines EDV-Unternehmen, darum habe ich im Sommer 2002 den Gewerbeschein zurückgelegt. Jetzt sind meine finanziellen Ressourcen aufgebraucht und ich arbeite wieder in Wien. Es ist dies ein Halbtagsjob, damit ich weiterhin für unseren Verein ausreichend Zeit aufbringen kann.

Weil diese Änderung zu erwarten war, habe ich in den letzten Monaten unsere Kernkompetenzen abgesichert.

Mit unseren drei Fahrten zum Mariazeller Advent konnte unsere vielleicht wichtigste Kernkompetenz – fröhliche Fahrten in vollen Zügen – innovativ ausgebaut werden.

Meine Webserver wurde mit Beginn 2003 von unserem Verein übernommen, damit haben wir, die Freunde der Mariazellerbahn, (fast) alle erfolgreichen Internetseiten zur Region entlang der Strecke auf

unserem eigenen Webserver.

Für die Mitgliederzeitschrift kommen nun bereits ausreichend Artikel von unseren Mitgliedern, darum darf ich in dieser Ausgabe nochmals die eher negativen Aspekte zusammenfassen und einige positive Artikel auf die nächste Ausgabe verschieben. Natürlich hätten wir auch diesmal eine fröhliche Mitgliederzeitung zusammenstellen können, mit Berichten aus der Modellbahnwelt, mit unseren schönsten Bildern, mit Reiseberichten usw., es müssen ja nicht immer 24 Seiten sein.

Aber können wir wirklich angesichts der vielen Probleme so ohne Weiteres zur Tagesordnung übergehen und in unserer Mitgliederzeitung nur positive Ansichten verbreiten?

Andererseits bin ich es zunehmend leid, andauernd über die Unfähigkeit und Borniertheit der Entscheidungsträger zu schreiben und die vielen Probleme, die ja seit Bestehen unseres Vereines immer wieder in weitgehend gleicher Weise auftreten, zu schildern.

Es gibt immer noch keine neue Betreibergesellschaft für die MzB, meine letzte Hoffnung war ja eine Lösung im Vorfeld der nö. Landtagswahl, und es gibt immer noch keine Werbung für die MzB, nicht einmal einen kleinen Folder!

Ich habe in den letzten beiden Monaten jede Menge Gespräche geführt, um die massiven Probleme rund um die Mariazellerbahn, speziell in der touristischen Vermarktung, besser einschätzen zu können. Viel klarer wurde für mich die Situation nicht, eines steht allerdings für mich fest:

Die nächste Einstellungsdiskussion kommt so sicher wie das Amen im Gebet, und vielleicht schneller, als wir alle denken.

Ronny

Aktuelles von der Mariazellerbahn

Der Versand der letzten Ausgabe unserer Mitgliederzeitung ist noch keine 4 Monate her und trotzdem scheint es mir, als wären Jahre vergangen. Wie immer lagen das Positive und das Negative eng beisammen, auf erfreuliche Nachrichten folgte prompt die kalte Dusche und das in enger zeitlicher Reihenfolge.

Das Resümee gleich am Beginn: Nein, die Zukunft hat noch nicht begonnen, es gibt immer noch keine Entscheidung über die Zukunft dieser Bahn und wir alle haben uns zu früh gefreut.

Am 13. November wurde – zeitgleich mit dem Versand der

letzten Mitgliederzeitung – der neue Fahrplan offiziell vorgestellt und ich war für meine Person nicht unzufrieden. Zum einen wurde der Fahrplan von Mag. Karl Zöchmeister, Leiter ÖBB Personenverkehr, Gerhard Soukup, ÖBB Erlebnisbahn, und Dipl.-Ing. Otfried Knoll, NÖVOG, gemeinsam (stilgerecht im Salonwagen) vorgestellt, zum anderen gab es doch vordergründig einige Verbesserungen. Das Wichtigste am neuen Fahrplan: Der Panoramic 760 wurde als Planzug geadelt und verkehrt nun jeden Samstag und Sonntag auf einer fixen Trasse, auch für die Fahrten mit der Dampflok Mh.6 gibt es eine fixe Trasse, es gibt einen zusätzlichen Umlauf auf der Bergstrecke und ab nun sollte (endlich) eine Verstärkungsgarnitur in Mariazell stationiert werden.

Während die Betreiber- und Bestellerseite eine Aufbruchstimmung demonstrierte und von einer baldigen Lösung gesprochen wurde, präsentierten sich die anwesenden regionalen Entscheidungsträger in der Bandbreite uninformatiert bis raunzend. Der eine jammerte, dass der Verschieber eingespart wird, der andere hielt eine Laudatio auf den Bustransfer beim Mariazeller Advent und der Dritte bedauerte, dass es nun keinen Zwangsaufenthalt mehr in Kirchberg zur Förderung des Modellbahn-Museums gibt, zudem wurden vor (den wenigen) Pressevertretern ÖBB Interna breitgetreten. Ich habe mich wieder einmal so richtig für diese Region geschämt! Da wird nach jahrelangem Niedergang endlich – nach vielen langwierigen Verhandlungen – ein wenig das Tor zu einer besseren Zukunft aufgestoßen und niemand der

(Fortsetzung auf Seite 4)

Marke Mariazellerbahn

Vor einigen Jahren – noch vor unserer Vereinigung – gab es einmal eine Besprechung zum Thema „Marke / Tourismusdestination Mariazellerbahn“, bei der sich einer der anwesenden Touristiker – keiner kann sich mehr an seinen Namen erinnern – darüber mokierte, warum ich als Provider überhaupt mitredete.

Wieder ein Grund mehr, einen Verein zu gründen, der auch die touristische Seite berücksichtigt.

Während wir unseren Verein aufbauten, köchelte das Projekt Marke Mariazellerbahn in den Amtsstuben auf kleiner Flamme weiter, die Einstellungsbestrebungen seitens der ÖBB waren dabei auch nicht gerade förderlich. Dann haben sich die selbsternannten "Retter" des Themas angenommen, zudem wurde von einigen der Nostalgiedenken massiv forciert und schlussendlich mit den vielen Flops die praxisorientierten Touristiker endgültig vergrault.

5 Jahre später ringt das Mostviertel immer noch um ein neues Leitbild und es ist völlig offen, wohin der Weg führt, das Pielachtal hat sich auf Ökoregion festgelegt und das Mariazeller Land, na ja.

Auch sonst interessierte dieses Thema in der Region niemanden besonders, damit ist es auch nicht weiter verwunderlich, dass in diesem Zusammenhang von den Entscheidungsträgern jede Menge Zusagen nicht eingehalten und Versprechen gebrochen wurden.

Die Marke bzw. die Tourismusdestination Mariazellerbahn gibt es somit – offiziell – bis heute nicht, aber es gibt unseren Verein, der die Marke – speziell im Internet – überaus erfolgreich pflegt und der Wortkombination „Voller Zug“ eine völlig neue Bedeutung gab. Daraus entstand aber auch der Slogan Erlebnisbahn, den sich alle möglichen Regionen unter den Nagel reißen wollen, nur nicht die Region, die an DER Erlebnisbahn liegt.

Ketzerische Frage:

Brauchen wir für eine Marke Mariazellerbahn überhaupt den Betreiber und die Tourismusverbände?

Ronny

Verschieber Bf. Mariazell

Mit dem Fahrplanwechsel wurde der Verschieber im Bf. Mariazell „eingespart“. Ich will mir hier über die betriebliche Sinnhaftigkeit nicht den Kopf zerbrechen, sondern biete eine andere Sichtweise an.

Wäre es nicht besser, statt zu jammern mit vereinten Kräften das Fahrgastaufkommen in Mariazell so zu erhöhen, dass den ÖBB gar nichts anderes überbleibt, als den Bahnhof St. Sebastian stärker zu besetzen?

Die jüngsten Ereignisse: Werbung für den Mariazeller Advent in den Printmedien, Neueröffnung der Seilbahn auf die Bürgeralpe, Spendenaufruf für die Basilika zeichnen jedoch das wahre Bild vom Bezug des Mariazeller Landes zur MzB, denn in keinem dieser Fälle wurde die Mariazellerbahn erwähnt oder gar in die Werbung einbezogen.

Weitergedacht: Gibt es irgendwo Überlegungen, dass St. Sebastian Standort von Lokführern und Zugbegleitern wird (siehe unser Vorschlag zum Verpflegungshalt auf Seite 12)? Wäre das nicht Regionalförderung pur?

Regionalförderung nur durch Jammern ist peinlich!

Ronny

Tohuwabunti

Unter allergrößter Geheimhaltung wurde im Herbst der Dienstwagen BD 4100 auf hellblau umlackiert und dann am 30. November als Sonderwagen im Planzug 6907 feierlich in Betrieb genommen. Der Sponsor – die Sparkasse NÖ Mitte West – hatte (durch Freikarten) für einen vollen Zug gesorgt und es wurde eine gut besuchte Feier in Kirchberg.

Diese gelungene Veranstaltung wurde durch die gewählte Farbgebung im aktuellen Design des Sponsors massiv beeinträchtigt, denn das Hellblau passt absolut nicht auf die MzB und dementsprechend waren die geäußerten Meinungen fallweise ziemlich deftig. Was auf einer Visitkarte wirkt, muss nicht unbedingt für einen ganzen Wagen reichen.

Mich hat dieser Albino in Hellblau eher angeregt als geärgert, denn damit kam ich auf die Idee, den gesamten Zug einen Namen zu geben. Nach einer Diskussion in unserer Mailing-Liste habe ich mich vorläufig für **Tohuwabunti** entschieden und werde mich noch stärker gegen jede Farbe außer "Classic" aussprechen.

Aber ob das alles im Sinne des Sponsors war?

Ronny

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

Und wir wissen, warum wir bei Farbexperimenten skeptisch sind und "Classic" bevorzugen.

Foto: Harald Meidl

(Fortsetzung von Seite 3)

anwesenden Entscheidungsträger begreift es, dankt vielleicht oder – wäre noch besser gewesen – gratuliert!

Oder – wie in anderen Regionen durchhaus in letzter Zeit erfolgt – verwickelt die Anwesenden in eine harte, aber sachlich fundierte Diskussion.

Wir werden in dieser Ausgabe noch ausführlich auf den Fahrplan eingehen (müssen), so viel hier: Ich habe mir nie eingebildet, einen neuen Fahrplan beurteilen zu können und soweit ich es überblicken konnte, wurde der neue Fahrplan allgemein als ein Schritt in die richtige Richtung gewertet.

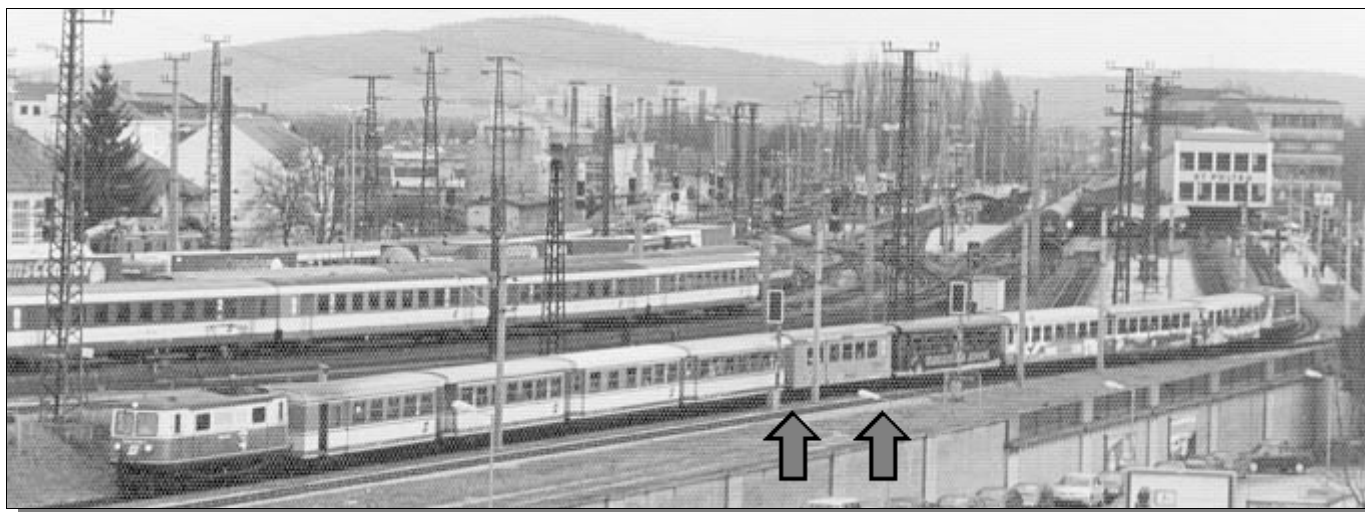
Dementsprechend stand unsere 5. Generalversammlung am 16. November mit einer positiven Grundstimmung ganz im Zeichen der Zukunft, mehr dazu auf Seite 14. Ein wichtiger Punkt auch hier: Es wurde ganz klar ausgesprochen, dass die ÖBB beim technischen Zustand des rollenden Materials in den letzten Jahren der MzB übel mitspielten, denn sie haben mit der Einstellung spekuliert und hätten einem allfälligen neuen Betreiber damit nur einen Schrotthaufen übergeben. Es darf auch an dieser Stelle einmal „mit aller Klarheit“ ausgesprochen werden, dass es vor allem Eisenbahner sind, die diese schleichende Blockade seit

Jahren zulassen! Es ist für einen geschichtsbewussten Menschen erschreckend, wohin sich dieser Berufsstand entwickelt hat, aber lassen wir das.

Kurz darauf folgten dann unsere drei gemeinsamen Fahrten zum Mariazeller Advent, die hier schon einige kritische Erwähnungen (die positiven Anmerkungen findest Du auf Seite 18) wert sind. Es war zu erwarten, dass an den Sonntagen 15. und 22. Dezember der Fahrgastandrang zu Problemen führen wird, daher sind wir mit unseren Fahrten auf die schwächeren Samstage ausgewichen und haben bereits im September die max. möglichen Wagen mit ÖBB PV abgeklärt. Es hat ja keinen Sinn, wenn wir – die Freunde der Mariazellerbahn – uns an den Spitzentagen breitmachen und damit Normalreisenden den Zugang zur MzB erschweren. Diese Strategie hat sich bewährt, unsere Fahrten wurden, mit insgesamt 400 Mitreisenden, problemlos abgewickelt.

Kurzfristig hat dann der Veranstalter des Mariazeller Advents gemeinsam mit ÖBB GE Erlebnishahn in Tageszeitungen doch für die Anreise mit der MzB geworben und damit die Reserven des Planverkehrs ausgeschöpft.

Der Fahrplanwechsel am 15. Dezember geriet dann zum Fiasco. Wir wollen hier nicht Salz in die offenen Wunden streuen, aber



wenn gleich drei 1099 innerhalb eines Wochenendes ausfallen und auch – entgegen den Planungen – der 4090 nicht einsatzbereit gemacht werden konnte, ist es kein Ruhmesblatt für die „Technischen Services“ oder wer immer sonst innerhalb der ÖBB dafür verantwortlich ist. Ausführliche Informationen zu diesem Thema bietet die Zeitschrift Eisenbahn Österreich in der März Ausgabe.

Bezeichnend für alle diese Ungereimtheiten unsere Rückfahrt am 21. Dezember. Normalerweise bilden unsere Wagen den Zugschluss, diesmal wurde aber so gereiht: Planzug - unsere 4 Wagen - Panoramic. Über die Gründe darf gerätselt werden, ich stelle in den Raum, dass verhindert werden sollte, dass unsere mit dem Transparent und Magnetfolien geschmückten Wagen gut sichtbar im Bereich des Stationsgebäudes standen. Der Effekt: Planzugteil mit 2 1/2 Wagen so überfüllt, dass uns der Schaffner bat, falsch bei uns eingestiegene mitreisen zu lassen, weil sie im Planzugteil stehen müssten, wir waren ja auch überfüllt und am Zugschluss der halbvolle Panoramic. Mein Fazit: Persönliche Eitelkeit vor gemeinsamer Sache!

Ich erspare uns hier weitere Erörterung zum Thema: „Scheitern der ÖBB an Tagen mit guter Auslastung“ und verweise auf die Vorjahre, in denen aus Sicht des zahlenden Kunden die gleichen Probleme auftraten.

Wir sollen uns nicht in die Interna der ÖBB einmischen, gut. Aber dann müssen die ÖBB als Dachmarke die Kritik schlucken und dürfen bei Kritik nicht behaupten: „Nein, das ist nicht unsere Firma (vulgo Unterabteilung), dafür ist die Firma ÖBB XYZ zuständig!“

Ebenfalls mit beträchtlichem Knirschen gestaltete sich die Einführung des planmäßigen

Betriebes des Panoramic an Wochenenden. Meiner bescheidenen Meinung nach erfolgte die Inbetriebnahme etwas überstürzt (wir waren ja vorerst der Meinung, dass die Inbetriebnahme gesondert bekannt gegeben wird, siehe letzte Ausgabe), es war ja noch nicht einmal das Catering ausdisponiert. Nun hat, wie zu erwarten, das Catering doch der Eisenbahnclub Mh.6 übernommen (siehe unsere Überlegungen auf Seite 12) und wir können uns das in der letzten Ausgabe versprochene Pro und Kontra Panoramic als Planzug sparen. Ach ja, die Bewerbung des neuen Zuges ist noch nicht angelaufen, gut Ding braucht eben Weile ...

Überhaupt verflieg die Euphorie über den neuen Fahrplan relativ rasch, speziell die Streichung der Aufenthalte in den Haltsstellen wurde von der Region so nicht hingenommen. Es folgten ein dezenter Aufschrei in der Lokalpresse und Gespräche zwischen den ÖBB und den Gemeinden, bei denen die größten Fehler ausgebessert wurden. Man ist ja schon leicht zufrieden zu stellen, denn die Gemeinden jubelten via Lokalpresse ein Ergebnis, bei dem die Kids um eine Station weiter fahren sollen und dann mit dem Gegenzug wieder eine Station zurück. Mich hat dieses Ergebnis nicht verwundert, es war ja Fasching!

Weil auf der Stammstrecke immer wieder zu wenige 1099 einsatzbereit zur Verfügung stehen, musste die Reihe 5090 verwendet werden. Und weil bei dieser Reihe keine Reserve eingeplant war, folgte naturgemäß Schienenersatzverkehr mit Autobussen auf der Krumpe .

Wir wissen bis heute nicht, ob die Umläufe mit der Reihe 5090 auf der Bergstrecke von Anbeginn so geplant waren. Tatsache ist, dass an guten Tagen die Kapazität nicht ausreicht (und

Classic statt Jaffa

Wir haben uns in den letzten Jahren redlich bemüht, den Fachbegriff „Jaffa“ für die Farbkombination Hellrot/Elfenbein einem breiten Publikum bekannt zu machen, aber diese Bezeichnung hat einfach keinen Bezug zur MzB. Ich schlage daher vor, dass wir in Zukunft im Gespräch mit Nichtfachleuten folgende Farbbezeichnungen verwenden:

„Braun“ oder noch besser „Mariazellerbahn braun“ für die ursprüngliche Lackierung, heute vor allem durch den Panoramic vertreten.

„Classic“ für die Blutorange/Hellelfenbein Lackierung, wobei wir weiterhin darauf drängen werden, dass zumindest der „Ötscherland“ reinrassig in dieser Farbkombination geführt wird.

„Neulack“ für die Wagen im Valoušek-Farbbild.

Den Zug mit den bunten Wagen werden wir bis uns ein besserer Name einfällt als Tohuwabunti bezeichnen. Dies ist durchaus nicht abwertend gemeint, sondern damit haben die drei Spitzenzüge am Vormittag einen einprägsamen Namen:

Ötscherland in Classic

Tohuwabunti in Bunt

Panoramic 760 in Braun.

Nach dem Flop mit dem hellblauen Wagen und weil immer die Gefahr besteht, dass dem Betreiber oder der Region als letzter Notnagel eine Umlackierung einfällt, werden wir weiterhin versuchen, „Classic“ zu forcieren.

Ronny

dies ja nun auch wirklich jeder ernsthaft an der MzB Interessierte kennt) und daher ja auch die Stationierung einer Verstärkungsgarnitur in Mariazell zugesagt wurde. Nun, die Verstärkungsgarnitur gibt es bis heute nicht, an manchen Tagen mussten Fahrgäste zurückgelassen werden und das Fehlen eines WC in der Reihe 5090 wurde - auch in den Medien - zu einem Problem dramatisiert.

(Fortsetzung auf Seite 6)

(Fortsetzung von Seite 5)

Es knirscht eben alles. Da will sich das Pielachtal als Ökoregion profilieren und die ÖBB können auf einer seit über 90 Jahren elektrifizierten Strecke den Betrieb nur mit qualmenden Diesel-Triebwagen aufrecht erhalten. Da baut ein Verein / die Region einen wunderschönen Zug, den Panoramic, und nun, wo er planmäßig eingesetzt wird, hat niemand in der Region ein Konzept, wie er auch zu einer regionalen Wertschöpfung genutzt werden kann. Da werden mit Unterstützung einer Sparkasse die vorhandenen bunten Wagen mit einem bunten Dienstwagen zu einem kompletten Zug ergänzt und das Ergebnis: Das Hellblau passt nun wirklich nicht zur MzB und die bunte Garnitur wurde einige Wochen später wieder zerrissen. Es ist zum Haare raufen!

Soweit zu vernehmen war, wurde zum 3. März der Fahrplan – wie von uns erwartet – etwas nachjustiert. Grund genug, dass wir in dieser Ausgabe einmal den Fahrplan grundlegend in Frage stellen.

Mein Fazit: Gut, dass es die Freunde der Mariazellerbahn gibt!

Wir sind weiterhin der einzige Verein, der den planmäßigen Betrieb auf und mit der MzB mit klarem Blick für die Prioritäten fördert.

Wiederholung: Bei einer ersten Potenzialabschätzung mit Thomas Buchholz im Mai 1998 haben wir ein tägliches Fahrgastpotential von bis zu 5.000 Fahrgästen herausgearbeitet und wurden ausgelacht. Nun kommt die MzB langsam in diesen Bereich, und weder die ÖBB, noch die Region kann mit diesen möglichen Menschenmassen etwas anfangen!

Es würde mich schon reizen, an einem Wochenende im Advent alle verfügbaren Züge zu bebuchten und so einmal im Alleingang das wahre Potenzial der Strecke auszuloten.

Mit Geschwafel (bitte erspart mir weitere Beispiele) hingegen wird dieser Bahn nicht geholfen! Bis zu einer guten Lösung nehmen wir uns daher weiterhin das Recht, ohne Ansehen der Person oder Institution Fehlentwicklungen zu kritisieren, im Normalfall eher hinter den Kulissen, wenn es aber nicht anders geht, auch im Internet und in unserer Mitgliederzeitung.

Ronny

Einleitung

Die Geschichte der Fahrpläne der MzB ist eine Geschichte voller Missverständnisse!

Seit Jahren schlage ich vor, dass wir uns einmal geistig von allen bisherigen Fahrplänen lösen und die Situation grundlegend neu durchdenken. Dies können wir nun in aller Ruhe und erstmals auf Basis gesicherter Fahrgastzahlen und Potenziale tun, wobei ein Kernsatz nicht vergessen werden darf: Es ist dabei nicht so interessant, warum jemand ein Angebot annimmt, sondern es ist viel interessanter, warum jemand ein Angebot nicht (mehr) annimmt!

Angemerkt wird, dass die meisten Ideen nicht von mir stammen, sondern dieser Artikel die vielen Diskussionen zu diesem Thema zusammenfasst.

Eine zusätzliche Möglichkeit wäre eine Befragung aller Haushalte in der Region. Wir haben bereits einen derart guten Ruf, dass mit einer hohen Rücklaufquote gerechnet werden kann.

Das bislang viele an der Konzeption eines neuen Fahrplans scheiterten, sollte uns nicht an Überlegungen hindern, denn wie viele sind bereits bei der Vermarktung der MzB gescheitert ...

Taktfahrplan

Wie leicht zu überprüfen ist, ist ein Stundentakt auf der Mariazellerbahn durch die Lage der einzelnen Stationen nur mit massiven Qualitätsminderungen zu erreichen (die derzeitigen Lösungen reichen fallweise bis in den absurden Bereich) und zudem in den Spitzenzeiten zu wenig dicht.

Wir bitten daher, in Zukunft keine Krampfösungen zu versuchen und plädieren dafür, dass die Züge genau dann fahren, wenn Bedarf besteht. Die Pielachtaler Pendler sind so vif, dass sie sich unterschiedliche Abfahrtszeiten merken und unsere Gäste informieren wir mit einem wunderschönen, gut lesbaren Fahrplan!

Ronny



Ein Bild sagt mehr als 1.000 Worte!

Das Foto von Wolfgang Burger zeigt den überfüllten Dieseltriebwagen 5090 am 21.12.2002 abfahrtsbereit vor dem bereits bereitgestellten E 4646.

Nicht im Bild „unser“ 6848 mit 14 Wagen, davon allerdings nur 2 1/2 Wagen im Planzugteil an der Zugspitze (siehe Schlussbild auf Seite 23).

Überlegungen für einen optimalen Fahrplan

Dieser Artikel soll die Diskussion anregen und ist keinesfalls als fertiges Konzept oder gar als Forderung anzusehen (darum gibt es auch keine Zeitangaben). Wir – also die Freunde der Mariazellerbahn – haben so wieso den Ruf, nur auf den Tourismus zu achten und das Mariazeller Land hat beim Mariazeller Advent 2002 voll auf Autobusse gesetzt, darum können wir nun in Ruhe überlegen, welche heiligen Kühe wir für eine Schlachtung empfehlen.

Absolute Priorität hat auf der MzB der Pendlerverkehr auf der Talstrecke! Am Morgen fahren die Schüler und die Pendler ziemlich zeitgleich, daher sollten hier (Priorität 1) mehrere Züge ab Pielachtal / Krumpe nach St. Pölten führen, wichtig ist dabei nur die Ankunftszeit in St. Pölten. Wenn dieses Angebot gut ausgetüftelt wird, ist eine massive Steigerung möglich, ich alleine kenne an die 100 Personen, die gerne wieder mit der MzB pendeln würden, für die aber derzeit die Gesamtreisezeit zu hoch ist.

2. Priorität haben die Pendlerzüge ab St. Pölten ins Pielachtal. Auch hier sollte nicht auf einen Taktfahrplan geschickt, sondern eher auf passende Abfahrtszeiten und eine ausreichend lange Wendezeit geachtet werden. Wir alle wissen, wann die Schulen aus sind und die Berufspendler können wir jederzeit persönlich fragen. Einen Halbstundentakt nur bis Ober-Grafendorf betrachte ich skeptisch und plädiere eher für eine Zugfolge von ca. 40 Minuten in den Spitzenzeiten,

wobei ev. in Ober-Grafendorf wieder die Pendler der Krumpe umsteigen müssen.

3. Priorität haben die (durchgehenden) Züge nach Mariazell, hier ist nur die Ankunftszeit in Mariazell relevant (Basilika, Autobusse, etc).

4. Priorität haben dann die (durchgehenden) Züge ab Mariazell nach St. Pölten, hier ist wieder nur die Ankunftszeit in St. Pölten maßgeblich und es sind zwingend die Anschlüsse zu den anderen Strecken zu berücksichtigen.

Alle anderen Züge und Umläufe sind für die Bedeutung als öffentliches Nahverkehrsmittel wichtig, es kommt aber dabei nicht auf ein paar Minuten an. Beispiel Arztbesuch in St. Pölten: Wichtig ist am Morgen ein Zug, in dem sicher (!) ein Sitzplatz gefunden wird und dann die Gewissheit, dass – egal wie lange die Behandlung dauert – binnen einer Stunde ein bequemer Zug zurückführt.

Der Nahverkehr im Pielachtal

(Fortsetzung auf Seite 8)

Gesamtreisezeit

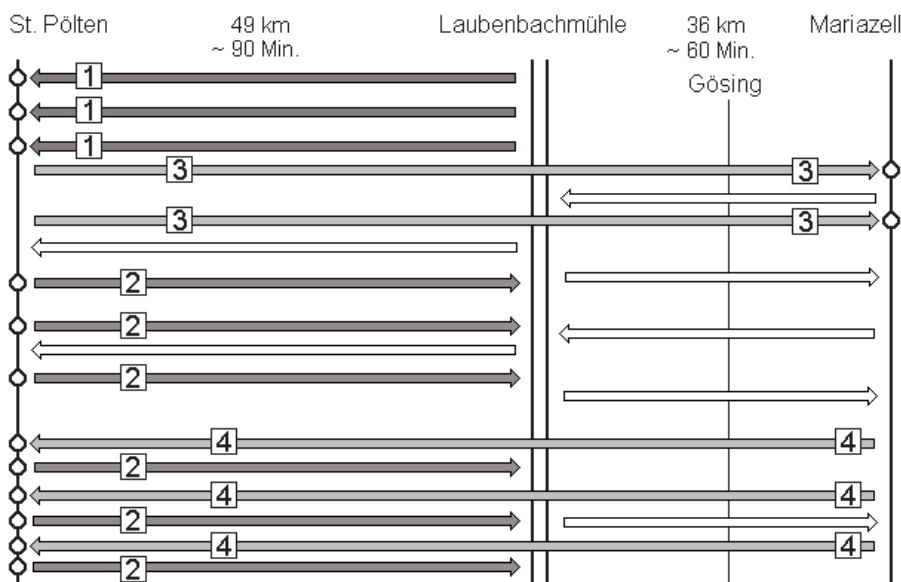
Ein immer wieder vorgebrachter Wunsch – vor allem von jenen, die nie oder selten mit der MzB reisen – ist eine wesentliche Verkürzung der Fahrzeit. Ohne hier auf die grundlegenden technischen Zusammenhänge näher eingehen wollen (vielleicht findet sich jemand, der einmal einen Artikel zu diesem Thema verfasst) kann versichert werden, dass mit finanzierbarem Aufwand keine wesentliche (also 20% und mehr) Verringerung der reinen Fahrzeit möglich ist, weder für den Pendler, noch für die Gesamtstrecke.

Als langjähriger Pendler behaupte ich, dass die persönliche Gesamtreisezeit, also die Dauer ab Aufstehen bis Arbeitsbeginn bzw. Dauer ab Schule oder Job bis zum Mittag- oder Abendessen, die Pünktlichkeit und die Randbedingungen (Anzahl und Art der Sitze, Zugbereitstellung) wichtiger sind.

Und bei der Gesamtstrecke ist es generell egal, denn die Fahrt ist das Erlebnis! Und wir wissen aus der Erfahrung von Nostalgie- und unseren Fahrten, dass bei entsprechender Betreuung die Zeit immer zu kurz wird. Die Ära ist vorbei, wo es noch so viele Normalreisende nach und ab Mariazell gab, dass sich weitergehende Überlegungen lohnen.

Wir wissen aber auch, dass beispielsweise Fahrgast Österreich und die Verkehrsplattform – zu Recht – für Taktfahrpläne und eine generelle Verkürzungen der Fahrzeiten plädieren. Bei Diskussionen haben wir allerdings bereits mehrfach eingebracht, dass bei der Mariazellerbahn die Dinge anders liegen und daher auch in diesem Teilbereich unsere Bahn eine Sonderrolle einnimmt und es kamen keine massiven Einwände.

Ronny



(Fortsetzung von Seite 7)

selbst ist ebenfalls zeitlich nicht zu eng zu sehen. Die Pflichtschüler werden zumeist bereits jetzt mit Schulbussen befördert und die Lehrlinge haben (wenn sie die MzB benutzen) zumeist alle Rechte. Wenn wir, trotz der prohibitiven Preise, wieder einen Binnenverkehr anregen wollen, ist eher die Werbung für die Bahn wichtig und nicht so sehr, wann nun genau ein Zug „geht“.

Eines darf noch erwähnt werden: Die Bewohner des Pielachtales hören die Züge weithin, es weiß also jeder, wann die Züge fahren, zudem wäre es eine kleine Aufmerksamkeit des Betreibers, wenn er (wie die Briefträger oder der Rauchfangkehrer) einen Kalender verteilen würde, wo auf der Rückseite, gut lesbar und ohne zig Fußnoten, der Fahrplan abgedruckt ist.

Ähnlich ist die Situation auf der Südrampe, wichtig ist hier ebenfalls, dass zu den wichtigsten Zeiten (oder besser ganztägig) Züge in einem vernünftigen zeitlichen Abstand verkehren.

Wichtige Anmerkung: Alle Züge (vielleicht mit Ausnahme der Dampfzüge) haben zumindest

einen Bedarfshalt in allen Stationen, Punkt!

Nur als Beispiel: Da bemüht sich eine Region, in Übereinstimmung aller Beteiligten, dem Wanderer anzubieten, doch nach Belieben mit der MzB zum Ausgangsort zurückzufahren und dann bleibt gar kein passender Zug stehen! Wir können jederzeit zu jeder Haltestelle im Pielachtal das mögliche Potenzial und die dazu erforderliche Werbung darlegen!

Teilung

Abgesehen von den (wenigen) durchgehenden Zügen, haben die Talstrecke und die Bergstrecke wenig gemeinsam, auf der Talstrecke überwiegen die Pendler, auf der Bergstrecke der touristisch induzierte Verkehr. Es ist daher durchaus zulässig, den Verkehr in Laubenbachmühle zu teilen:

a: Beide Streckenteile erhalten einen optimalen Fahrplan.

b: Auf der Talstrecke überwiegen die modernen Triebwagen, die Bergstrecke bleibt auf „immer und ewig“ das Refugium der Reihe 1099.

c: In Laubenbachmühle gibt es wieder eine Bewirtung und einen Souvenirverkauf, damit kann eine regionale Wertschöpfung im Pielachtal erzielt werden.

d: Wir checken das Thema: Fallweises Umsteigen in Laubenbachmühle seit Jahren, es kamen innerhalb unserer Mitglieder keine Einwände. Massive Einwände gibt es jedoch sofort, wenn ein Triebwagen der Reihe 5090 die Gesamtstrecke befährt.

e: Auf der Mariazellerbahn gibt es eine vernünftige Verpflegung, mit regionalen Produkten und zu moderaten Preisen. Wie wir von unseren Fahrten wissen, genügen wenige Angebote, um den Reisenden die Fahrzeit subjektiv massiv zu verkürzen. Es ist doch sinnlos, wenn wir hohe Beträge investieren (wollen), um die

Fahrzeit in kleinen Schritten zu verkürzen, wenn es einen Trick gibt, der das selbe bewirkt und zudem sogar Geld bringt! Beispiel Deutsche Bahn: Milliarden wurden in die Beschleunigung des Fernverkehrs gesteckt, trotzdem der Einbruch bei den Beförderungsfällen und beim Ertrag.

Anmerkung: Natürlich bleibt ein moderner Touristikzug (oder eine Investition in die Infrastruktur) ein wichtiger Wunsch, aber jetzt zieht sich die dringendst notwendige Anschaffung von neuen Fahrzeugen für die Pendler bereits seit 5 Jahren!

Ich rege daher an, in Ruhe und mit Bedacht zu überlegen, ob wir nicht der Reihe nach – durch bewährte Hände – Schritt für Schritt die Reihe 1099 so aufarbeiten sollten, dass sie wieder für zumindest 10 Jahre volltauglich sind, länger kann sowieso kein vernünftig Denkender in die Zukunft blicken.

Schlachtung einer heiligen Kuh: Es ist sinnlos, wenn die Pendlerzüge Anschlüsse (außer Pendler ab Wien) abwarten. 200 Personen, die sich auf das Mittag- oder Abendessen freuen, müssen abwarten, ob vielleicht irrtümlich ein Reisender nach Mariazell mitfahren will. Mein Vorschlag in Güte: Wir alle zahlen in eine Versicherung ein, die im Schadensfall (Reisender sitzt in St. Pölten oder Laubenbachmühle fest) ein Taxi zur Weiterreise zahlt.

Wallfahrer

Die klassische Fußwallfahrt nach Mariazell endet mit einer Rückreise mit der MzB (oder einem Autobus), damit gibt es in Mariazell generell mehr Abreisende als Ankommende. Auch wenn sich Mariazell (und auch der Betreiber) in den letzten Jahren redlich bemühten, die Wallfahrer zu vergrämen, ist das Thema – auch bei Jugendli-

Alpenbahnhof

Das Gymnasium von St. Pölten liegt ziemlich weit südlich vom St. Pölten Hauptbhf., damit fahren seit ewig die Schüler mit der MzB zuerst 2 km zu weit nach Norden, um dann mit den chronisch überfüllten Schulbussen wieder in den Süden gekarrt zu werden. Viele Eltern wollen dies ihren Kindern nicht zumuten und bringen daher sie daher mit dem Pkw zur Schule. Könnte nicht einer der früh kommenden Wieselbusse noch ein kleine Runde fahren und die Schüler vom Alpenbhf. abholen und zum Gymnasium bringen?

Nebeneffekt: Die chronisch überlastete Innenstadt / Promenade wird auch entlastet.

Ronny

chen – wieder im Kommen und kann bei entsprechenden Angeboten sicher ausgeweitet werden. Bemerkenswert ist dabei auch, dass es seit Jahren mehr Züge nach Mariazell gibt als umgekehrt. Eine Reservierungspflicht ist sicher für den Betreiber bequem, aber in der Sache extrem kontraproduktiv und wozu wurde die Verstärkungsgarnitur versprochen? Siehe auch Vorschlag einer Stationierung von Lokführer und Zugbegleiter

Fahrplankonferenz

Vor Jahren (Juli 1997) gab es auf Einladung der NÖVOG eine Fahrplankonferenz im Steinschalerhof, bei der einige (warum nicht alle?) Vertreter der Gemeinden in der Region und ein Fahrplanspezialist der ÖBB teilnahmen und an der auch ich teilnehmen konnte.

Zwei Punkte sind mir noch in Erinnerung:

a: Schülertransport für die Polytechnische Schule in Kirchberg, darum kam jahrelang der Zug 6800 erst kurz nach 08:00 Uhr in St. Pölten an

b: Das Verlangen der Vertreter des Mariazeller Landes, dass wegen einiger Schüler, die eine Schule in Krems besuchen, am Freitag Abend noch ein Zug nach Mariazell geführt werden sollte.

Ich weiß nicht, ob es seither wieder derartige Besprechungen in der Region gab, aber eines wurde mir schon damals klar: Die Region selbst hat nicht das Fachwissen, um gegen einen (durchaus positiv eingestellten) Fahrplanspezialisten antreten zu können, zutiefst sind Meinungen verwurzelt, die vielleicht auf anderen Strecken ihren Sinn haben, aber auf der MzB kontraproduktiv wirken.

Ich habe dann versucht, dass unser Verein hier eine Vermittlerrolle übernimmt, aber die gegensätzlichen Meinungen arteten in einen Glaubenskrieg aus, das Ergebnis ist bekannt.

Vielleicht ist es nun an der Zeit, die Diskussion wieder aufzunehmen.

in St. Sebastian.

St. Pölten

Der erste Zug am Morgen nach St. Pölten war früher bummvoll, heute kann er bereits als Autobus geführt werden. Ein Hauptgrund ist sicher, dass sich St. Pölten immer stärker entindustrialisiert und zur Schulstadt und Beamtenburg wird. Die beiden Hauptarbeitgeber direkt neben der MzB, Voith und die ÖBB selbst, haben ebenfalls den Mitarbeiterstand in den letzten Jahren erheblich reduziert.

Dazu kommt, dass die Gewerbebetriebe in St. Pölten an die Peripherie (oder in Nachbarorte) ausweichen und zudem hat St. Pölten, wie bereits des öfteren erwähnt, keinen öffentlichen Nahverkehr, bei einem Dienstort in den Ortsteilen Viehofen, Wagram, Spratzern oder St. Georgen bleibt dem Pendler nur der Privat-Pkw.

Straßenbahnisierung:

Das ist beileibe kein Schreckgespenst, sondern vielleicht ein zukunftsweisender Gedanke. Der „Speckgürtel“ rund um St. Pölten wächst, also einerseits die „Flucht“ aus St. Pölten, andererseits die Abwanderung aus der Bergregion. Beide Gruppen treffen sich so etwa 10-20 km Luftlinie rund um St. Pölten. Einen eindeutigen Beweis liefert die letzte Volkszählung, bei der (fast) alle Orte im oberen Pielachtal zulegen konnten. Dem gemäß „wächst“ auch die MzB immer stärker zu, wie in Weinburg, Hofstetten oder nach Steinschal. Seit Jahren versuche ich die Betreiberseite zu überzeugen, etwas bei diesen „Zuwanderer“ zu werben, denn die haben (noch) nicht den Bezug zur MzB wie Alteingesessene.

Frühzüge nach Mariazell

Die Zeiten sind vorbei, wo große Menschenmassen morgens um 3:00 oder 4:00 Uhr aufstanden, vielleicht mit der Westbahn nach

St. Pölten fahren, um dann mit dem Frühzug in die Berge zu fahren. Die Regel ist doch, dass die Wanderer eher mit dem Auto an eine passende Stelle fahren, um dann – zumeist nur auf einem Teilabschnitt – die MzB für die Reststrecke zu benutzen. Es genügen also passende Züge ab den klassischen Einstiegsorten zu passenden Zeiten.

Wichtiger ist daher sicher der optimale Transport auf der Südrampe, denn Gösing - Mariazell, speziell Wienerbruck - Erlaufklause, ist – real betrachtet – ein klassischer öffentlicher Personennahverkehr, allerdings ohne besonderen Pendleranteil (zynisch: vergleichbar mit einer Straßenbahnlinie zum Wiener Zentralfriedhof).

Wie hoch das Potenzial von Reisenden ist, die frühmorgens über die Gesamtstrecke in Mariazell ankommen wollen, ist ungewiss, und wir sollten hier sehr vorsichtig bei einer Bewertung ein.

Das Snow & Fun Angebot wurde im heurigen Winter gut angenommen und es waren viele jugendliche Schifahrer mit der MzB unterwegs. Sollte es irgendwann einmal ein vernünftigen Betreiber geben, kann das leicht mit - ausreichend und kurzfristig beworbenen - Bedarfszügen abgedeckt werden, aber bis dorthin sollten wir mit voreiligen Schlüssen vorsichtig sein.

Während der Vorbereitungsphase unserer Fahrten zum Mariazeller Advent wurde immer wieder der Wunsch nach einer möglichst späten Abfahrt an Mariazell geäußert. Wir haben diese dann angeboten und fanden kein besonderes Echo, vielmehr war die Fahrt auf unserer Standard-Trasse, also um ca. 16:00 Uhr ab St. Sebastian, die am stärksten nachgefragte. Auch hier gilt es, voreilige Schlüsse zu vermeiden, denn vielleicht war einfach

(Fortsetzung auf Seite 10)

(Fortsetzung von Seite 9)

nur der Termin überragend.

Wir bieten auch an dieser Stelle wieder an, dass wir gerne derartige Fragen vorab mit unseren Fahrten testen, denn im schlechtesten Fall müssten wir halt eine privat organisierte Fahrt absagen.

Es gibt zwei wesentliche Gründe, warum wir den Touristikverkehr ab St. Pölten nicht so sehr forcieren sollten. Die Werbung für einen Zustieg im Pielachtal (ev. nach einer Nächtigung oder zumindest einem Frühstück) ist im Sinne einer regionalen Wertschöpfung sinnvoll und bringt auch dem Reisenden erhebliche Vorteile. Und als 2. Punkt darf nicht vergessen werden, dass irgendwann der Bahnhof St. Pölten umgebaut wird und bis heute konnte / wollte mir niemand erzählen, was dabei für die MzB geplant wird.

Zusammenfassung

Der neue Fahrplan war ein Schritt in die richtige Richtung, die meisten der aktuellen Probleme haben Unterabteilungen der ÖBB zu verantworten und es ist Sache der zuständigen Stellen, wie stark sie auf Einhaltung der gültigen Verträge achten.

Solange es keinen optimal für die Fahrgäste abgestimmten Fahrplan mit geeignetem (und auch stabil einsetzbarem) rollenden Material gibt, ist auch eine massive Werbung für die MzB eventuell sogar kontraproduktiv, die Gefahr einer Vergrämung der gewonnenen Kunden ist derzeit einfach zu hoch.

Uns, den Freunden der Mariazellerbahn, ist mit unseren Anstrengungen eine Wiederbelebung der privaten Gruppenreisen gelungen, vielleicht gelingt uns mit unseren Überlegungen für einen optimalen Fahrplan der Anstoß für eine seriöse Diskussion.

Ronny



Volle Sicht!

Wer hat sich bei einer Fahrt mit der MZB noch nicht über die kleinen Fenster geärgert, die einen ungehinderten Ausblick auf die Landschaft entlang der Bahn verhindern? Oder hast du schon einmal versucht, im Triebwagen 4090 den Kopf beim Fenster hinauszustrecken, um die Landschaft genießen zu können? Sieht man von Salon- und Gesellschaftswagen des Panoramic 760 ab, gibt es auf der MzB kein Fahrzeug, das die Bezeichnung „Aussichtswagen“ verdient.

Dabei gab es zwei „Freiluft-Aussichtswagen“ bereits in der wirtschaftsschwachen Zeit der 30er-Jahre! In diesem Artikel soll kein wehmütiger Blick zurück gemacht werden, sondern vielmehr ein Blick vorwärts über die Grenzen Österreichs hinaus ins „Schmalspurparadies“ Schweiz. Dort hat sich auf dem Sektor Aussichtswagen in den letzten zehn Jahren sehr viel getan; und diese Entwicklung ist meines Erachtens höchst bemerkenswert!

Zur Vorgeschichte:

Nach einigen Umbauversuchen in eigener Werkstätte (MOB und FO) beschafften die drei Bahngesellschaften BVZ, FO und MOB in der ersten Hälfte der neunziger Jahre (1993) eine Serie von Aussichtswagen, die in den diversen „Panoramic“-Zügen

der MOB und im weltberühmten „Glacier-Express“ (BVZ- und FO-Wagen) zum Einsatz kamen. Mit ihren schmalen Fenstern in der Dachschräge boten sie bis dahin unbekannte Aussichtsmöglichkeiten auf den landschaftlich reizvollen Schmalspurstrecken der Schweiz. Dieser Reisegenuss blieb aber leider Fahrgästen der 1. Wagenklasse vorbehalten.

Die SBB beschafften knapp ein Jahr später zwei Aussichtswagen, die in ihrem äußeren Erscheinungsbild sehr an die normalspurigen Panoramawagen der SBB erinnern.

Diese Fahrzeuge dienten auch als Vorbild für die 1998 bei Stadler Altenrhein AG bestellte Serie von 10 Aussichtswagen für die Rhätische Bahn (3 Stück 1. Klasse- und 7 Stück 2. Klasse-Wagen), die auf Grund ihrer verkürzten Bauart (16,45 m gegenüber 18,65 m der SBB-Variante) auch im Bernina Express verkehren können.

Die Panoramawagen der RhB:

Diese Fahrzeuge zeichnen sich durch große Panoramascheiben mit schmalen Fensterstegen aus, die im oberen Bereich bis in die Dachrundung hochgezogen sind. Die Trennung zwischen Raucher- und Nichtraucherabteil erfolgt durch eine Glaswand. Durch diese Konstruktion haben die Fahrgäste einen ungehinder-

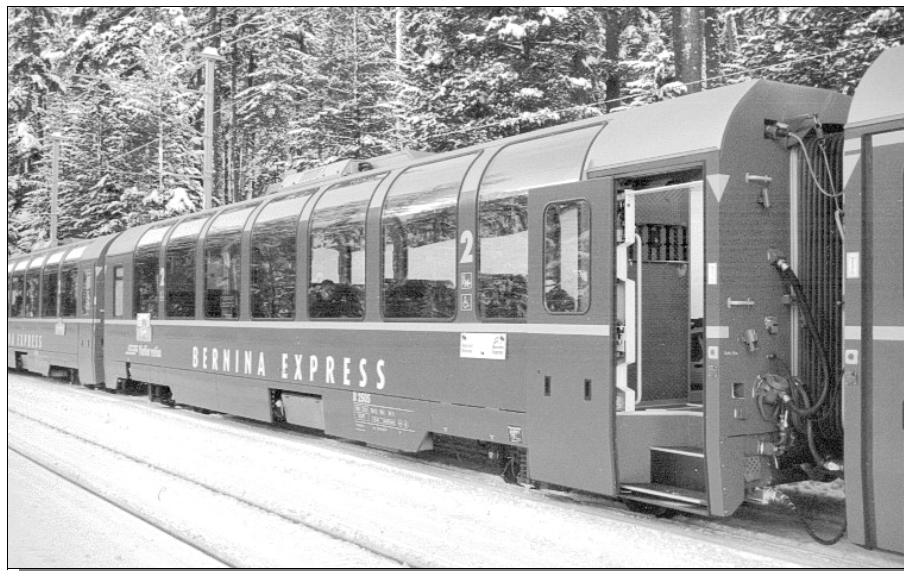
ten Blick auf die durchfahrene Landschaft.

Die Wagen bieten Plätze der ersten und zweiten Wagenklasse. Auch „zweitklassigen“ Passagieren wird also derselbe Ausblick geboten wie in der ersten Klasse (Man höre und staune!).

Beeindruckend auch die Inneneinrichtung (siehe Foto oben), die einen echten Kontrast zur nüchternen, grau-blauen Kunststoffrealität in modernen ÖBB-Fahrzeugen darstellt: Dunkle Polstersitze harmonisieren gut mit dem Holz der Armlehnen, dem grau-roten Fußbodenbelag und den geschmackvoll mit geprägten Blechen verkleideten Stirnwänden, die besonders bei Sonnenschein ihre Wirkung nicht verfehlen. Dezent Beleuchtungskörper an der Decke und den schmalen Seitenwandstreben verleihen den klimatisierten Fahrzeugen auch in der Dunkelheit einen Hauch von Luxus. Einzig die Beinfreiheit in der 2. Klasse könnte nach eigenen Erfahrungen ein klein wenig größer sein. Trotzdem: Man vergisst ganz, dass man eigentlich in einem Schmalspurfahrzeug sitzt! Eine Reise in diesen Wagen ist absolut empfehlenswert!

Und was haben diese Waggon mit der MZB zu tun?

Eine ganze Menge, wie ich



meine, da sie zeigen können, was auch hier zu Lande möglich ist:

1.) Wenn man den Fahrgästen der MzB etwas Neues bieten will, wird man um Fahrzeuge nach dem letzten Stand der Technik nicht herumkommen. Kleine Fenster in der Dachschräge sind da eigentlich schon zu wenig!

2.) Aussicht ist kein Privileg der Reisenden in der 1. Klasse. Alle Fahrgäste dürfen in den Genuss des einzigartigen Ausblicks kommen!

3.) Komfort wird auch auf schmaler Spur groß geschrieben!

4.) Durch die Modulbauweise lassen sich auch kleine Serien zu akzeptablen Preisen verwirklichen.

Bleibt nur zu hoffen, dass man auf Österreichs Schmalspurbahnen (und besonders auf der MzB) bei den anstehenden Fahrzeugbeschaffungen nicht auf die Bedürfnisse der Fahrgäste vergisst!

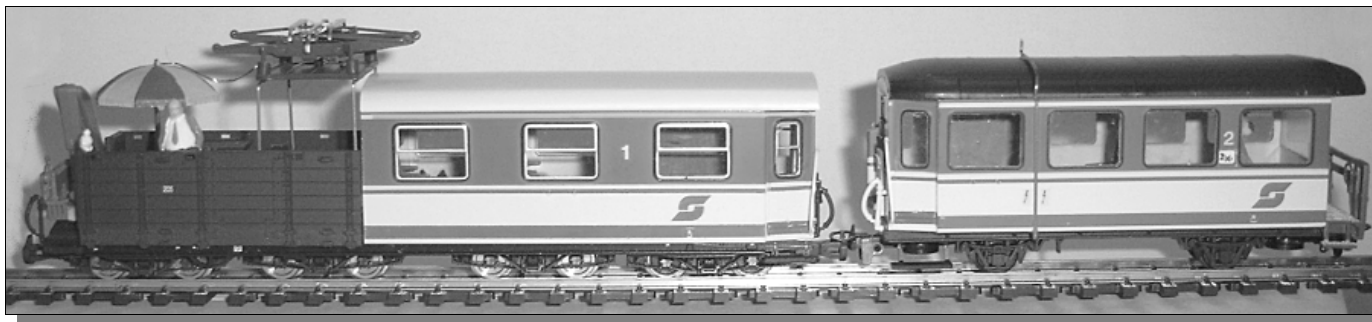
Wer höchsten Schmalspurkomfort selbst erleben will, dem kann ich einen Besuch bei der Rhätischen Bahn und speziell eine Fahrt im Bernina-Express nur empfehlen!

Th. Haberl

Wer mehr wissen möchte, dem kann ich folgende Artikel empfehlen:

Bahnprofil 22:
Schmalspurbahnen heute (S.48 – 65).
adk, Berlin, 2001.

Eisenbahn Österreich 7/2001:
Panoramawagen für die Rhätische Bahn
(S.304 – 309). Minirex AG, Luzern.



Vor einigen Monaten gab es in unserer Mailing-Liste einige Bosheiten über eine Fahrt einer schwergewichtigen Person mit der MzB. Da ich ebenfalls in diese Gewichtsklasse falle, habe ich diese Idee für mich umgemünzt und so entstand das

Modell eines achtachsigen Obmann-Transportwagens, samt Ladekran und sonstigen Annehmlichkeiten, erstklassig umgesetzt durch Eduard Krenn. Dieser wurde zwischenzeitlich durch einen Jaffa-Haubendach-Zweiachser mit

Panoramafenster für den normalgewichtigen Obmann-Stv. ergänzt. Aus dieser Blödelei entstand die durchaus seriöse Idee einer dreiteiligen Buffetwagen-Garnitur, die wir demnächst vorstellen.

Ronny

Catering & Verpflegshalt

Wir haben – unbestritten – immer die Gesamtstrecke in den Vordergrund unserer Überlegungen gestellt. Es steht uns daher nun zu, in Teilbereichen dies wieder zu relativieren. Neben der Trennung beim Fahrplan wird hier nun auch eine Trennung bei der Bewirtung angedacht.

Derzeit ist es so, dass der Panoramic oder die Buffetwagen am Tag vor der Fahrt vorbereitet werden, dann wird durch eine oder zwei Personen die Reisegruppe betreut und am Abend oder am nächsten Morgen werden die Wagen ausgeräumt und das Leergut zurückgebracht.

Damit ist für eine Fahrt ein Zeitaufwand von $3 + 12 + 3 = 18$ Stunden zu veranschlagen, also ein Halbtagsjob. Wird zweimal hintereinander gefahren wie nun beim Panoramic wäre es ein Fulltimejob für 2 Personen und somit – rein kalkulatorisch – unmöglich zu verdienen.

Wir alle lieben die Jause vom Gatterer: Also Transport der Jause von Ober-Grafendorf nach St. Pölten mit dem Auto, dann mit dem Zug nach Mariazell, um dann endlich bei der Rückfahrt vielleicht erst auf Höhe Puchestuben genussvoll verzehrt zu werden. Nicht wirklich sinnvoll.

Andererseits wissen wir von anderen Touristikbahnen, welche eine Freude es den Gästen bereitet, wenn während der Fahrt frische Speisen in den Zug gereicht werden. Dies müssen keine schwierigen Speisen sein, bei unseren Fahrten war es früher der ofenwarme Apfelstrudel

in Hofstetten, anderswo sind es Buchteln oder überhaupt nur frische Getränke.

Es hat sich inzwischen bewährt, dass es in Mariazell ein Zwischenlager gibt, nun sollten wir den Gedanken noch weiter ausführen und gleichzeitig für eine stärkere Kooperation unter den Veranstaltern zu plädieren.

Es wird angemerkt, dass aus technischen Gründen – speziell wegen der absolut nicht auf diesen Zweck geeignete Einrichtung des Speise- und der Buffetwagen – unsere Vorschläge vorerst rein theoretischer Natur sind, sie sollen nur einen möglichen Weg aufzeigen.

Hauptansatzpunkt: Die Verpflegung ist bereits, ähnlich wie bei unseren Fahrten, im Fahrpreis inkludiert, die Kalkulation erfolgt ähnlich wie das überall bewährte Frühstücksbuffet.

Es gibt in St. Pölten ein kleines Lager und ein Einräumteam, dass die für die Hinfahrt notwendigen Erfrischungen und ein kleines Frühstück vorbereitet, zusätzlich wird auf allen Sitzplätzen Info-Material zum Pielachtal aufgelegt. Die Speisen werden hauptsächlich – wie im Cateringbereich üblich – in Rollcontainern fix und fertig vorbereitet, diese müssen aber erst entworfen und gebaut werden!

Weil die Vorbereitungen durch

Buffetwagen

Die beiden derzeit auf der MzB vorhandenen Buffetwagen „Kaffeehäferl“ und „Stamperl“ stammen aus dem Jahre Schnee und sind nur noch sehr eingeschränkt verwendbar. Wir haben es bereits seit langem aufgegeben, uns über defekte Laden und dgl. zu beschweren.

Der wichtigste Kritikpunkt ist aber der mangelnde Stauraum, ab 160 Personen reicht der kühlbare Raum nicht im Geringsten und für den Winter wurde überhaupt nicht vorgesorgt. So ist auch mein größtes Problem bei der Organisation der Sommer- und der Adventfahrten die Unterbringung der Speisen und Getränke.

Auch der Speisewagen von ÖBB Erlebnisbahn ist nicht für die Verpflegung größerer Gruppen ausgelegt.

Andererseits wissen wir aus der Nachkalkulation von 25 Fahrten, dass Gruppen zwischen 120 und 200 Personen ein optimales Verhältnis von Kosten zu Ertrag haben.

Wir werden in einer der nächsten Ausgaben ein Projekt einer dreiteiligen Erlebnis-Garnitur präsentieren, die als Einheit alle Erfordernisse von Gruppen zwischen 50 und 300 Personen abdeckt und auf vorhandenem, derzeit nicht in Verwendung stehendem Wagenmaterial basiert.

Dringend benötigt wird ein CAD-Profi aus dem Raum NÖ / Wien, der die notwendige Zeit aufbringen will.

Ronny

Panoramic Touristik bei Rabenstein
von Herbert Ortner

Für uns derzeit der Spitzenzug auf der
MzB, aber wo bleibt die Werbung?

Wäre ein Full-Service mit regionalen
Produkten in diesem Zug ein reelles
Verkaufsargument?



das erfahrene Einräumteam standardisiert sind, übernimmt das 1. Zugbetreuungsteam erst beim Einsteigen die Gästebetreuung und kann sich sofort um die Verteilung kümmern. Nach ca. einer Stunde kommt auf Höhe Hofstetten - Kirchberg weiteres Frühstück / weitere Jause zum Zug, diese wird je nach Bedarf (Handy hat heute jeder) frisch zubereitet.

Spätestens in Laubenbachmühle endet der Dienst für das 1. Zugteam und ein zweites Team aus dem oberen Pielachtal oder Mariazell übernimmt. Es bringt die notwendigen (auch vorbebestellten) Speisen und Getränke mit und stellt sich den Gästen mit Werbematerial zur Bergstrecke und dem Mariazeller-Land vor.

Es wird zu prüfen sein, ob es auch in Mariazell ein Einräumteam gibt oder ob das 2. Team die erforderlichen Arbeiten übernimmt, auf jeden Fall ist auch in Mariazell ein kleines Lager erforderlich.

Durch die Aufteilung der Arbeiten auf drei oder vier Teams, die einander nicht einmal kennen müssen, ist es für die einzelnen teilnehmenden Vereine und Betriebe viel leichter, schnell mal 1 oder 2 Personen zur Verfügung zu stellen, weil das Personal nicht solange blockiert wird und auch die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhepausen eingehalten werden können (abgesehen davon, sind z.B. 5 Stunden in einem Buffetwagen nur konditionsstarken Mitarbeitern zumutbar).

Nun zurück zum Verpflegshalt in Laubenbachmühle:

Seit Jahren wird von mir kritisiert, dass es in der Region überhaupt keine Anstrengungen gibt, aus dem mit der Mariazellerbahn vorbei fließenden Kundenstrom (zumindest 100.000 Fahrgäste = 50.000 Personen)

einen Ertrag zu lukrieren. Die Genehmigung des Betreibers einmal vorausgesetzt – es handelt sich um Bahngrund – kann prompt mit einem einfachen Verkaufsstand begonnen werden. Die erforderlichen gewerblichen Berechtigungen sollten zumindest die Zubereitung einfacher warmer Speisen und alle Arten von – auch warmen – Getränken umfassen. Das Angebot muss durch regionale Mitnahme-Produkte abgerundet werden, zusätzlich ist der normale Souvenir-Verkauf möglich. Hier rächt sich die Drögeheit des Pielachtals bei der Umsetzung von zukunftsweisenden Ideen, denn das alles wurde seit der Zukunftskonferenz im Juli 1999 immer wieder besprochen. Ökoregion und Dörrobst gehen schon in Ordnung, aber gibt es dabei auch eine nennenswerte Wertschöpfung? Jeder kocht sein eigenes Süppchen und wundert sich, warum dieses dann gar so dünn ist. Ich habe bereits in der letzten Ausgabe die Region aufgefordert, sich endlich über größere Brötchen zu wagen, aber das Potenzial wird halt einfach nicht begriffen.

Wir haben mit unseren Fahrten zum Mariazeller Advent die kalkulatorische Seite gecheckt und werden diese Ideen bei unseren Fahrten im kleinen Rahmen weiter perfektionieren. Großflächig kann dieses Modell nur funktionieren, wenn es einen Willen zur Kooperation gibt.

Leider wurde das Projekt einer touristisch orientierten Mariazellerbahn GmbH – vielleicht ähnlich der Mariazeller Land GmbH – vor Jahren zu Tode geredet, vielleicht sollte dieses Thema ebenfalls neu angedacht werden.

Ronny

EU - Förderung

Wie zu erwarten war, mündeten die vielen Vorgespräche, in denen immer wieder die Wichtigkeit der MzB betont wurde, bisher in keine eingereichten / einreichbaren Projekte.

Mir ist schon klar, dass ein Betreiber ÖBB nicht in den Bereich der EU-Förderschienen wie Leader+ fallen kann, aber es gäbe ja genügend außer Streit stehende Projekte im Zusammenhang mit der MzB, die teilweise auch bereits ausformuliert waren.

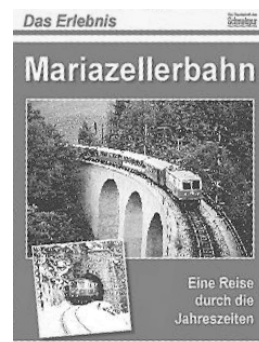
Als Beispiel: Wir bitten seit Jahren um Hilfe, um unsere Informationen zur MzB im Internet mehrsprachig anbieten zu können, ein Projekt, dass unsere Kapazität in jeder Richtung übersteigt, Fazit: Nicht einmal ignoriert.

So werden aktuell vom Regionalbüro Pielachtal auf den offiziellen Seiten im Internet folgende Projekte angeführt:

- Tourismusmarketing
- Ökokompetenzzentrum
- Themenwegkonzept
- Dörrobstgemeinschaft
- Qualifizierungsmaßnahmen
- Modellbahnmuseum

Also Vorbild raus, Modellbahn rein!

Ronny



Für das Pfingstfest eine Sonderausgabe der Zeitschrift "Schmalspur" unter dem Titel "Das Erlebnis Mariazellerbahn" vorbereitet.

Dieses Heft ist auch über unseren Verein zu den üblichen Konditionen erhältlich.

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

5. Generalversammlung

Ganz im Zeichen der Zukunft stand unsere gutbesuchte 5. Generalversammlung am 16. Nov. 2002 im Gasthof Strohmaier in Hofstetten, souverän moderiert von Ing. Wilfried Böhm.

Höhepunkt war der Gastvortrag von Herrn Dipl.-Ing. Knoll, Geschäftsführer der NÖVOG, der in seinen sehr exakten Ausführungen nochmals den Weg zu einer neuen Betreibergesellschaft zusammenfasste, für den (damals) neuen Fahrplan als Kompromiss zwischen dem Wünschenswerten und dem Machbaren warb und auch auf die technischen Rahmenbedingungen bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge, den möglichen Zeitrahmen und auf die dann möglichen Fahrzeiten näher einging. Für uns wichtig war die eindeutige Aussage, dass am elektrischen Betrieb auf der MzB nicht gerüttelt wird, dass das Land NÖ an der Neuanschaffung von neuen Fahrzeugen für die MzB festhält und dass weiterhin auch die Region entlang der Strecke an der Attraktivierung der MzB teilnehmen muss. Unsere Überlegungen zu einem neuen Fahrplan und zum Catering basieren auch auf diesen Ausführungen und wir werden in den nächsten Ausgaben zu weiteren Teilbereichen des Gastvortrages konstruktive Vorschläge bringen.

Im zweiten Gastvortrag stellte Erich Dürnecker vom Eisenbahnclub Mh.6 das Projekt eines offenen Sommerwagens vor, mehr zu diesem Thema aus Platzgründen in der nächsten Ausgabe.

Nach einigen Grußworten durch den Bürgermeister unserer Heimatgemeinde begann der offizielle Teil mit der Feststellung der Beschlussfähigkeit und dem Beschluss über die Tagesord-

nung, sowie dem Bericht des Vorstandes an den Verein, der mangels irgendwelcher Probleme überaus kurz ausfiel.

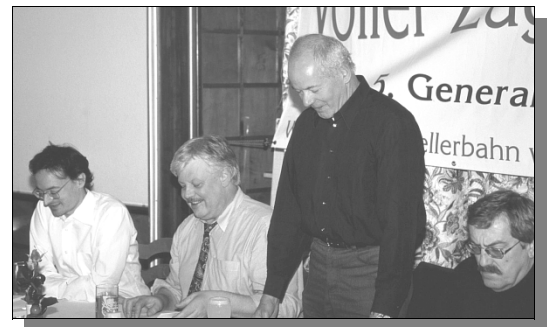
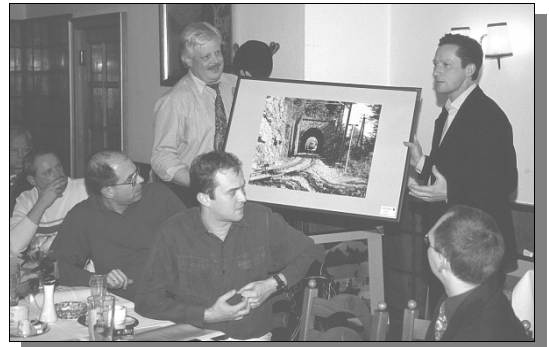
Der Rechnungsabschluss und die Entlastung des Vorstandes wurde ebenso einstimmig angenommen wie die Bestätigung der Kooptierung von Ing. Herbert Ortner als Kassierstellvertreter.

Die möglichen Vorhaben für 2003 wurden den Anwesenden schriftlich in einer Infomappe vorgelegt (bei Interesse wird diese gerne zugeschickt), denn alleine das Verlesen hätte den Zeitrahmen gesprengt. Ein wichtiger Schwerpunkt war das weitere Schicksal der Krumpe.

Die Freunde der Mariazellerbahn werden zu verhindern versuchen, dass diesen Zweig der MzB im Bereich zwischen Mank und Wieselburg dasselbe Schicksal ereilt wie die Strecke nach Gußwerk. Dies geht aber nur dann, wenn die Region an dieser Strecke mitarbeitet, denn derzeit haben wir gerade mal drei Mitglieder in diesem Bereich.

Es wurde von Ronny angeregt, dass die drei Vereine an der Strecke in Zukunft zumindest bei den Souvenirs und den Werbeartikeln enger zusammenarbeiten.

Die Mitgliedsbeiträge blieben unverändert. Im Hinblick auf unseren beschränkten Finanzrahmen und die vielen ausgereiften Projekte wurden in das ordentliche Budget 2003 nur die fixen Einnahmen und Ausgaben aufgenommen, gleichzeitig wurde aber dem Vorstand die Ermächtigung erteilt, die in einem außerordentlichen Bud-



Von oben:

Volle Konzentration während des Gastvortrages, von links: Ronny, Bürgermeister Hösl, Dipl.-Ing. Knoll und Ing. Wilfried Böhm.

Als Dank überreicht Ronny Dipl.-Ing. Knoll ein Bild von Ing. Harald Meidl. Bewundernswert das prompte Laudatio von Herrn Dipl.-Ing. Knoll zu diesem Bild.

Entspannte Stimmung auf dem Podium während der Vorstellung des Projektes Sommerwagen.

Von links: Martin Geyer, Ronny, Erich Dürnecker und Ing. Wilfried Böhm.

get enthalten Projekte durchzuführen, wenn durch zusätzliche Einnahmen eine vollständige Finanzierung gewährleistet ist.

Alle Entscheidungen wurden einstimmig getroffen und damit endete die Generalversammlung pünktlich mit einem gemeinsamen Abendessen.

Franz Straka
Ronny

Die Rückkehr der "Goldenen"

1099.02 wieder im Planeinsatz

Seit 14. Dezember, fast auf den Tag genau ein Jahr nach ihrem Zusammenstoß mit einem Lkw, steht die 1099.02 wieder im Planeinsatz zwischen St. Pölten und Mariazell. Die Maschine, deren Zukunft zunächst ja äußerst ungewiss erschien – manche sahen sie schon als potenziellen Spender für die Rekonstruktion als Altkastenlok – wurde am 3.12. von der Hauptwerkstätte Linz nach St. Pölten Alpenbahnhof überstellt. Nach einigen noch notwendigen Feinarbeiten konnte am 13.12. eine Probefahrt absolviert werden und da alles zur allgemeinen Zufriedenheit verlief, konnte sie bereits am nächsten Tag mit dem Eilzug 6807 „Ötscherland“ ein würdiges Comeback feiern.

Da die Freunde der Mariazellerbahn an diesem Tag zugleich ihre zweite höchst erfolgreiche Adventfahrt absolvierten, konnte sie von uns auch ausführlich begutachtet werden. Aufgebügelt und bei bestem Sonnenlicht präsentierte sich die 1099.02 im Bahnhof Mariazell ein wenig abseits vom allgemeinem Geschehen in glänzendem Neulack. Im Hinblick auf den Einsatz vor dem Panoramic 760 wurde sie nicht nur wieder mit Flügelrad und Goldziffern versehen, auch Rahmen und Sprengwerk sind wieder in dem bei Puristen nicht unumstrittenen (weil bei

dieser Lok historisch nicht ganz korrekten) hellen Grau gehalten. Dieses Opfer an die „Nostalgie-Fundamentalisten“ wird das Publikum aber vermutlich gerne hinnehmen, auch die Fotografen werden nicht ganz undankbar sein. Wie hier in Schwarzweiß deutlich zu erkennen, zeichnen sich so Rahmen und Sprengwerk doch merkbar von den Drehgestellen ab, ohne in schwarzem Einerlei „abzusaußen“. Eher als bedauerlich ist zu empfinden, dass für das Dach nicht der ursprüngliche Aluminiumfarbanstrich gewählt wurde.

Abgesehen von diesen Details muss man aber festhalten, dass die Lok wieder einen prächtigen Anblick bietet, wem's trotzdem nicht gefällt, der sollte sich zumindest über eines freuen: Es scheint nun endlich in der Triebfahrzeugkrise, die das Jahr 2002 doch merklich prägte, eine Wendung zum Besseren zu



geben. In den Wochen vor Weihnachten hat auf der Mariazellerbahn eine Vielzahl von Probefahrten stattgefunden, es sind immerhin neben der 1099.02 auch 1099.04, 08 und 16 wieder zurückgekehrt und der 4090 001 hat sich auch wieder einmal aus eigener Kraft auf den Gleisen bewegt. Es sieht zur Zeit vieles danach aus, als könnten nun die Vereinbarungen zwischen der NÖVOG und den ÖBB über die Zahl einsatzfähiger Triebfahrzeuge endlich eingehalten werden.

Herbert Ortner

Strahlend zeigte sich die 1099.02 am
14.12.2002

Bild oben:

Noch wesentlich zerknautschter präsentierte sich die 1099.02 im März am Alpenbahnhof. Die zerstörte Führerstandseinrichtung wurde durch Teile der 1099.12 ersetzt.

Dieser Artikel entstand bereits zu Jahresbeginn und zeigt die positive Grundstimmung innerhalb unseres Vereines. Eigentlich wollten wir den Artikel auf den aktuellen Stand umändern, aber wozu?



Mariazellerbahn durch die Linse III

Kleiner Leitfaden zum Fotografieren

3. Teil: Die richtige Belichtung

Was ist „die richtige“ Belichtung?

Moderne Kameras, ob mit herkömmlichen Film oder digital, nehmen einem Fotografen die Belichtungseinstellung meist vollständig ab. D. h., man hat keinerlei Einflussmöglichkeit oder die Belichtungsautomatik kann je nach Wunsch angepasst oder weggeschaltet werden. Oft stehen auch verschiedene Motivprogramme, wie Landschaft, Sport, Porträt, usw. zur Verfügung.

Trotzdem schadet es nicht, sich dieser Thematik einmal ein wenig genauer zu widmen.

Die Helligkeit des belichteten Bildes ist abhängig von folgenden Faktoren:

- Wie hell ist das Motiv?
- Empfindlichkeit des verwendeten Films (bei Digitalkameras kann man dies meist voreinstellen)
ISO-Angabe siehe Teil 2
- Verschlusszeit
- Blende
- bei Papierbildern: Von der Ausarbeitung durch das Fotolabor.

Die Helligkeit des Motivs können wir uns meist nicht aussuchen. Jedoch nach vorhandenem Licht kann man eine entsprechende Filmempfindlichkeit wählen.

Die **Verschlusszeit** (auch **Belichtungszeit** genannt) ist die Angabe, wie lange das Licht auf den Film (den Bildsensor) einfällt.

Die kürzest mögliche Belichtungszeit hängt von der Kamera ab. Bei einfachen Kompakt- oder Digitalkameras liegt diese meist bei 1/600 bis 1/1000 sek., Spiegelreflexkameras schaffen in der Regel noch eine 1/8000 Sekunde. Als längste Belich-

tungszeit kann man meist auch eine Dauerbelichtung einstellen.

Die **Blende** gibt an, wie groß die Objektivöffnung ist, durch die das Licht fallen kann. Diese Lichtmenge ist jedoch auch abgänglich von der verwendeten Objektivbrennweite (Einfallswinkel). Um für alle Brennweiten (vom Weitwinkel bis zum Teleobjektiv) einen vergleichbaren Blendenwert zu bekommen, muss sich der Durchmesser dieser Öffnung in Abhängigkeit zur Brennweite ständig anpassen. Dies erfolgt automatisch, wenn man an einem Zoom-Objektiv die Brennweite verändert. Die eigentliche Zahl, mit der die Größe der Blende angegeben wird, ist eine Verhältniszahl aus Brennweite durch die Größe der Öffnung.

Beispiel:

Brennweite 50 mm / 9 mm

Öffnung = Blende 5,6

oder

Brennweite 100 mm / 18 mm

Öffnung = Blende 5,6

oder

Brennweite 100 mm / 9 mm

Öffnung = Blende 11

Daraus ergibt sich: Je kleiner der Blendenwert, desto größer ist die Objektivöffnung.

Die Größe der Objektivöffnung beeinflusst aber auch andere Dinge.

- Die Abbildungsleistung (Schärfe) sinkt bei größeren Blenden
- Die Tiefenschärfe wird bei größeren Blenden kleiner.

Die Tiefenschärfe gibt an, zwischen welchen Entfernungen zur Kamera das Motiv scharf abgebildet wird. Mehr dazu und den sich daraus ergebenden gestalterischen Möglichkeiten in einer der nächsten Ausgaben.

Wenn das Motiv gefunden ist und damit eine bestimmte

Tageslichthelligkeit vorhanden ist und eine bestimmte Filmempfindlichkeit gewählt wurde, wird der Belichtungsmesser für die Verschlusszeit und Blende zwei bestimmte Werte auswählen. Diese beiden Werte können jedoch vom Fotografen so verändert werden, dass in Summe die Lichtmenge gleich bleibt. Sprich, wenn man die Größe der Öffnung verdoppelt, muss die Verschlusszeit halbiert werden usw. (Ausnahmen siehe weiter unten). Da bei Landschaftsaufnahmen eine hohe Detailschärfe gewünscht ist, wird man versuchen, eine möglichst kleine Blende zu wählen, jedoch muss man wiederum auf eine ausreichend kurze Belichtungszeit achten, um keine Verwacklungs- oder Bewegungsunschärfen zu riskieren.

Nach den allgemeinen Grundlagen nun praktische Tipps für unser Motiv:

Aufnahmen von stehenden Zügen

Im Motiv erfolgt keine Bewegung. Die Dauer der Verschlusszeit darf höchstens so lange sein, dass das Bild nicht verwackelt wird.

Bei Freihandaufnahmen hängt dies auch von der gewählten Brennweite des Objektivs ab. Als Faustformel gilt hier „1/Brennweite“, wie z.B. bei 250mm: 1/250 Sekunde. Jedoch je kürzer die Belichtungszeit, desto kleiner die Gefahr von Verwackelungsunschärfen. Am besten ist hier die Kamera auf ein Stativ zu stellen. Dies ermöglicht das Verwenden von sehr kleinen Blenden, ohne dass man auf die Belichtungszeit achten muss.

Ein fahrender Zug

Zusätzlich zu den Bedingungen für Freihandaufnahmen muss nun berücksichtigt werden, dass sich das Motiv selbst bewegt.

Die Mariazellerbahn fährt bekanntlich mit maximal 50 km/h.

Daraus folgt, dass sich der Zug für die verschiedenen Belichtungszeiten wie folgt entsprechend weit bewegt:

1/60 Sek. ca. 23 cm
 1/125 Sek. ca. 11 cm
 1/250 Sek. ca. 6 cm
 1/500 Sek. ca. 3 cm
 1/1000 Sek. ca. 1,4 cm

Eine E-Lok 1099 ist rund 11 m lang. Wenn sich die Lokomotive Format füllend mit 50 km/h quer durch das Bild bewegt und man die Aufnahme mit einer 1/60 Sekunde belichtet, werden bei einem 20/30 Abzug aus den 23 cm rund 5 mm. Dies kann man wirklich nicht als scharf bezeichnen.

Bei einer Belichtung mit einer 1/500 Sek. ergeben sich 0,6 mm, was noch immer zu einem ungenügenden Ergebnis führt.

Für diesen extremen Fall ist somit mindestens 1/1000 Sek., wenn nicht noch kürzer zu empfehlen.

Wenn nun ein Zug mit Lokomotive und 4 Waggonen (Länge rund 60 m) sich leicht schräg durchs Bild bewegt, bedeutet dies bei einer Belichtung mit einer 1/500 Sek. nun folgendes:

Da der Zug schräg durchs Bild fährt, halbieren wir den Weg, den er in einer 1/500 Sek. zurücklegt, auf 1,5 cm. Auch die Zuglänge halbieren wir auf 30 m, was auch in diesem Beispiel den Bildausschnitt darstellen soll. Bei einem 20/30 Abzug werden aus diesen 1,5 cm in der Natur 0,15 mm auf dem Papierabzug, was ein brauchbares Ergebnis darstellt.

Für größere Abzüge oder um ein wenig mehr auf der sicheren Seite zu sein, sollte aber auch hier wenn möglich eine 1/750 oder 1/1.000 Sek. gewählt werden.

Empfehlung: Kamera auf Blendenautomatik stellen, als Zeit 1/500 Sek. einstellen. Sollte sich der Zug mit einer langsameren

Geschwindigkeit durchs Bild bewegen, kann man die Belichtungszeit etwas verlängern. Bei wenig Tageslicht muss man sowieso in den sauren Apfel beißen und länger belichten, besser ist aber schon zuvor einen höher empfindlichen Film einstellen.

Vom Zug aus

Hier würde ich schlichtweg die kürzeste Belichtungszeit empfehlen die möglich ist, als größte Blende jedoch maximal 4,0 bis 5,6, da es sonst bei der Tiefenschärfe zu Problemen kommen kann.

Gegenlicht

Intellegente Belichtungsmesser können auch hier recht brauchbare Ergebnisse liefern. Besser ist jedoch, sich um 180° zu drehen und die Belichtung mit der Sonne im Rücken zu messen. Zusätzlich sollte man schattige Stellen anvisieren. Man braucht auch keine Angst haben, wenn die Sonne im Bild ist, wenn man eine möglichst kleine Blende (Blende 16) einstellt, entsteht ein sternförmiger Effekt.

Winter - Schnee

Wegen der starken Reflexion der weißen Schneedecke unbedingt um 1 bis 2 Stufen überbelichten.

Sonnenuntergang / Sonnenaufgang

Hier ist man gleich mit mehreren Problemen konfrontiert. Zuerst braucht man überhaupt zum richtigen Zeitpunkt einen Zug der vorbeifährt. Die Tageslichtmenge ist schon oder noch sehr gering, sodass lange Verschlusszeiten notwendig sind, und man braucht eigentlich eine Belichtungsserie, um sicher zu sein, dass eine richtig belichtete Aufnahme dabei ist.

Wenn die Sonne richtig belichtet ist, wird der Vordergrund (Zug) schwarz werden.

Ich kann hier nur einige Empfeh-

lungen geben:

- die Kamera auf ein Stativ stellen
- lange Brennweiten verwenden, da sonst die Sonne zu einem Punkt schrumpft.
- Auf jeden Fall einen hochempfindlichen Film verwenden.
- Für die Messung der Belichtung um 180° drehen und schattige Flächen anmessen, außer man möchte bewusst das Motiv, sprich den Zug, als Silhouette abbilden.

Nacht

Da man nur Fotos machen kann, wenn irgendein Licht vorhanden ist (außer Infrarot), braucht man statt dem Tageslicht ausreichende künstliche Lichtquellen. Flächen, die gänzlich unbeleuchtet sind, werden völlig schwarz dargestellt, was man eher vermeiden sollte.

Aufnahmen auf freier Strecke sind somit nahezu unmöglich. Aber leider sind auch die Bahnhöfe meist nur sehr schwach beleuchtet.

Zwei Möglichkeiten helfen, diesen Umständen ein wenig zu entfliehen.

Weißer Winterlandschaften bei klarem Himmel am besten mit Vollmond und die so genannte "Blaue Stunde". Die Blaue Stunde tritt dann ein, wenn die Sonne bereits untergegangen ist, aber der Himmel noch nicht schwarz gefärbt ist (blaue Farbe). Lichtempfindlichen Film und Stativ nicht vergessen.

Der nächste Teil wird sich der Bildgestaltung widmen.

Harald Meidl

Meine schönsten Fotos

Diese Reihe wird ab der nächsten Ausgabe wieder fortgesetzt.

Der Einsender ist in der Wahl seiner Motive völlig frei, es sollte nur irgendein Bezug zur MzB vorhanden sein.

Zusendung entweder als Papierabzug oder bereits digital auf CD.

Mariazeller Advent

Nach dem Erfolg des Vorjahres stand relativ zeitig fest, dass wir 2002 zumindest zweimal fahren wollten, denn die 300 Personen im Vorjahr waren einfach zu viel für eine Fahrt. Andererseits haben wir eine eiserne Regel, dass wir nur solche Projekte durchführen, die finanziell völlig abgedeckt sind, also keine irgendwie geartete Verbindlichkeiten, die nicht durch den Kontostand abgedeckt sind.

Nachdem die Einscheidung gefallen war, dass wir erstmals einen fixen Unkostenbeitrag vorab verlangen und dies durch die Kooperation mit Raiffeisen Reisen auch gewerberechtlich einwandfrei anbieten konnten, fiel dann schnell die Entscheidung, auch noch eine dritte Fahrt anzubieten.

Durch etwas Schneefall und die teilweise klirrende Kälte bot speziell die Nordrampe so richtig angezuckerte Landschaft (siehe Bild oben), der Bereich Südrampe und Mariazell waren leider teilweise aper.

Bei unserer XVII. Fahrt am 2. Advent-Samstag gab es noch keine wirkliche Adventstimmung, vielleicht auch deshalb "nur" 86 Mitreisende. Mir war es allerdings recht, denn ich wusste ja bereits, dass die beiden anderen Termine überfüllt waren und so konnten wir in Ruhe einige Neuerungen testen. Bei einer Abfahrt um 10:25 Uhr ab St. Pölten waren wir erstmals zur Mittagszeit noch auf der Strecke unterwegs, darum gab es als Novum gern angenommene heiße Würstchen. Den Punsch namens „Wintertraum“ haben wir ebenfalls erstmals frisch in Mariazell zubereitet, vielen Dank an den Bahnhof St. Sebastian für die gewährte Unterstützung bei unseren Adventfahrten. Durch unsere gute Kalkulation konnten wir außerdem Gutschei-



ne anbieten, mit denen im Kiosk vor dem Bahnhof ein Stamperl "Jagasaftl" verbilligt zu bekommen war, auch dieses Angebot wurde gerne angenommen und bei den anderen beiden Fahrten beibehalten.

Die XVIII. Fahrt am 3. Adventsamstag bot bei strahlendem Winterwetter einen bunten 14-Wagen-Zug, im Planzugteil die komplette bunte Garnitur, dann drei braune Wagen aus dem Nostalgistand und am Zugschluss unsere 6 Wagen kunterbunt gemischt (siehe Bilder von Martin Geyer auf dieser Seite). Novum: Wir füllten erstmals mit 73 Personen ab Wien fast einen Wagen auf der Westbahn, außerdem kam wie im Vorjahr - organisiert durch unseren Schriftführer Franz Straka - ein kompletter Autobus aus dem Weinviertel zu unserer Adventfahrt. Wir haben nach der Ankunft in St. Sebastian in kleinem Kreis den bunten Zug auf „Tohuwabuntl“ benannt und den vom Schicksal so übel mitgespielten BD 4100 – im Vorjahr bei dem Unfall beschädigt, heuer auf Hellblau gefärbelt (Originalzitat aus der Lokalpresse) – mit einem „Vollen

Zug!“ getröstet.

Bei der Tombola haben wir ein System wie bei Ballveranstaltungen versucht, dabei habe ich mir allerdings einen Gedankenfehler erlaubt, aber wir hatten einfach zu viele Preise bei zu vielen Mitreisenden, sorry!

Die vielleicht stimmigste Adventfahrt war dann unsere XIX. Fahrt am 21. Dezember, bei der einfach alles passte. Die Stimmung war so gut, dass wir vom Organisationsteam uns vertratschten und fast auf die Zubereitung des Punsches vergessen hätten. Die Tombola verlief diesmal im bewährten Modus und einem gewissen Augenzwinkern, vor allem weil wir als Trostpreis je Menge Fläschchen „Kleiner Feigling“ und „Flotter Hüpfel“ anbieten konnten.

Als Abschluss der Tombola erhielt Monika Schagerl, unserer 200. Mitglied, für Ihre Wer-



bergruppe aus der Aktion Mitglieder werben Mitglieder den Geschenkkorb für 25 Werbungen.

Resümee:

Der Erfolg bestätigte unsere Überlegungen, mit 400 Mitreisenden (86 + 186 + 128) haben wir gegenüber 2001 nochmals um 33% zugelegt. Es zeigte sich, dass am Beginn des Advents noch die richtige Stimmung fehlt, bei den nächsten Fahrten hätten wir wieder wesentlich mehr Wagen benötigt. Ich möchte mich bei jenen entschuldigen, die durch den frühen Anmeldeschluss nicht mitfahren konnten, vielleicht klappt es beim Mariazeller Advent 2003.

Auch unsere Kalkulation hat gestimmt, ein Preis von EUR 20,- ab St. Pölten bzw. EUR 27,- ab Wien ist ein seriös kalkulierter „All-inclusive“-Grundpreis (mit Buffetwagen und auf Basis 3 Personen pro Sitzviereck!) für betreute Gruppenreisen in Planzügen. Mit zusätzlichen Angeboten (Souvenirverkauf, Tombola, Spendenkübel!) kann dann ein beträchtlicher Ertrag erwirtschaftet werden.

Wir haben wieder alle Schwierig-



keiten gemeistert und in Summe drei wunderschöne Fahrten genossen.

Ich möchte mich bei allen bedanken, die dieses deutliche Zeichen für die Mariazellerbahn mit ihrer Teilnahme unterstützten, ganz besonders aber bei jenen, die mit ihrer aktiven Mitarbeit die Fahrten überhaupt erst ermöglichten.

Ronny

Die Bilder von Martin Geyer zeigen unsere XVIII. Fahrt, links oben die Winteridylle auf der Nordrampe, rechts oben das fröhliche Winken aus einem vollen Zug in Gösing und unten den 14 Wagen Zug bei Wienerbruck aus dem 12. Wagen (Kaffeehäferl) fotografiert.

Gutscheine

Nach dem überaus positiven Echo auf den fixen Fahrpreis bei unseren gemeinsamen Fahrten wollen wir diesen beibehalten (Bereich EUR 20,- bis 23,- je nach Termin).

Bei der Konstituierung haben wir allerdings beschlossen, dass von dem Mitgliedsbeitrag 1/3 für den allgemeinen Aufwand und 2/3 für schöne Fahrten auf der MzB verwendet werden (also EUR 12,-), es ist also im Mitgliedsbeitrag bereits ein Anteil für die Teilnahme an unseren gemeinsamen Fahrten enthalten.

Ab sofort erhalten Mitglieder nach Eingang des Mitgliedsbetrages (bis Ende Juni) zwei Gutscheine zu je EUR 6,-, die bei unseren gemeinsamen Fahrten (max. 2 pro Fahrt) eingelöst werden können. Diese Gutscheine haben eine unbegrenzte Gültigkeitsdauer und können beliebig weitergegeben werden.

Damit gibt es bei unseren Fahrten nur einen einzigen Preis, der eben bei Mitgliedern durch den Gutschein ermäßigt wird.

Sollte Mitgliedern in der Ferne nie eine Teilnahme möglich sein, können diese Gutscheine auch beim Souvenirangebot eingelöst werden.

Wie nebenstehend erläutert wird, haben wir nach den Erfahrungen bei den Adventfahrten unsere Kalkulation nochmals genau geprüft und können dieses Lösung rechnerisch einwandfrei verantworten.

Gruppenreisen auf der MzB sind eben ein Gewinn!

Ronny



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

Fotowettbewerb



Wie wir vor ca. 5 Jahren begannen, waren die typischen "Typenschein"-Fotos die Regel, Lok von rechts vorne, Waggon von links hinten, möglichst ohne Landschaft und schon gar nicht mit Fahrgästen.

Unser erstes Anliegen waren daher touristisch verwertbare Bilder, mit viel Landschaft, mit Menschen und mit Lokalkolorit. Wichtige Quellen waren damals Peter Neuhauser, Peter Bluma und Herbert Rubarth, um nur einige zu nennen. Dazu kamen die dokumentarisch wichtigen Bilder von Günther Kastenhofer und Eduard Krenn, die eine wichtige Konstante waren und den Grundstock unserer Internetpräsenz bildeten.

Einige „altgediente“ Fotografen fielen aus den möglichen Kreis

Das Siegerbild oben stammt von Markus Fedra und zeigt die Winteridylle bei unserer 12. Fahrt zum Mariazeller Advent 2001.

Markus war einer unserer jüngsten Fotografen und hat verlässlich nach jeder Fahrt seine Fotos digital übermittelt. Wir gratulieren ihm herzlich und wünschen uns, dass er die MZB trotz seiner Tätigkeit bei den Salzburger Lokalbahnen nicht ganz vergisst.

Der 2. Preis (Bild rechts) geht an Jens Dresling aus Dänemark.

Wir kennen wenige Bilder von der MzB, auf denen die 1099 derart rasant unterwegs ist.



Der 3. und der 4. Preis gehen an Gerhard Kitlizka. Diese Bilder entstanden ebenfalls anlässlich der Fahrten zum Mariazeller Advent 2001 am 16. Dezember 2001

Das Bild links (3. Platz) trägt den Titel „Ein wahre Bereicherung für die Landschaft“ und zeigt die Mh.6 mit dem Panoramic 760.

Das Bild rechts (4 Platz) trägt den Titel „Dieses Foto heißt nicht - Ende der Mariazellerbahn - es ist zum Glück nur das Ende eines Zuges“.

„Warten auf den Zug“ ist der Titel des mit dem Ehrenpreis des Vorstandes ausgezeichneten Foto von Gerhard Kitlizka:

Eine kleine, idyllische Bahn, irgendwo in den Bergen, verschneit und ohne Bedeutung? Nein! Nur starker Schneefall zwischen Vollen Zügen!

der Einsender, wie Stefan Schindler und Herbert Ortner, die als Vorstandsmitglieder nicht teilnahmeberechtigt waren. Dazu die beiden neu zu dem Thema MzB gekommenen "Stützen" - auch dieser Ausgabe - Martin Geyer und Harald Meidl, die ebenfalls dem Vorstand angehören.

Nun wurde es Zeit, eine neue Sicht auch in der Fotografie zu suchen.

Im Rahmen des Fotografenstammtisches am 23.11.2002 wurde der 1. Durchgang unseres Fotowettbewerbes abgeschlossen. Die Jury bestand aus Herrn Holzer von ÖBB Personenverkehr, Herrn Gira von der Bezirkshauptmannschaft St. Pölten und Herrn Benes vom Fotoklub ESV St. Pölten.

Es freut mich, dass der Jury die Wahl schwer gefallen ist und das Ergebnis so quer durch das Thema MzB reicht.

Nach der Wahl ist vor der Wahl, wir starten ab sofort den 2. Durchgang unseres Fotowettbewerbes und bitten um Deine schönsten Bilder.

Ronny



www.mariazellerbahn.at

Mit Jänner wurde der physikalische Server byronny.at von unserem Verein übernommen. Hauptgrund für die Beibehaltung unseres eigenen Servers war der erhebliche Datenverkehr, der bei normalen Providern mit schneller Anbindung inzwischen unerschwinglich wäre und die Möglichkeit für umfangreiche Statistiken über das Besucherinteresse. Während andere Seiten sich schon über 20.000 Besucher im Jahr freuen (4.000 sind etwa im Pielachtal üblich), hatte mariazellerbahn.at ca. 80.000 Visits bzw. 50.000 gezählte Besucher im letzten Jahr und die Portalseite erlebnisbahn.at ist mit aktuell über 330.000 gezählten Besuchern überhaupt eine der erfolgreichsten Eisenbahnseiten in Österreich.

Da es in der Region entlang der Strecke bisher zu keinem offiziellen – touristisch interessanten – Internetauftritt kam, haben wir diesen Bereich wieder an uns gezogen und bieten in Kooperation mit unserem Gründungsmitglied Gottfried Mentil mit pielachtal.com ausführliche Informationen zur gesamten Region. Dazu haben wir in den letzten Wochen unsere

seit 1997 bestehenden Ortsinfos komplett überarbeitet und können nun einen kompakten Überblick anbieten.

Marketinglinie:

www.erlebnisbahn.at ist eine unabhängige Plattform für eher touristisch ausgerichtete Eisenbahnthemen.

www.mariazellerbahn.at bietet kompakte Informationen für den Reisenden auf und mit der MzB.

www.pielachtal.com ist eine unabhängige Plattform für das Pielachtal und einen Teil der Bergstrecke.

Abgerundet wird dieses Angebot durch **www.byronny.at** als bekannte Übersichtsseite mit redaktionell gewartetem Inhalt, **www.steinschaler.at** als dem führenden Hotel im Pielachtal und **www.fahrgast.at** für den Bereich Fahrgast-Initiativen. Insgesamt werden auf unserem Server derzeit an die 30 Domains gehostet.

Wir werden unser Service weiter ausbauen und laden alle gewerblichen Mitglieder ein, mit Ihrer Webpräsenz auf unseren Server zu übersiedeln. Das Angebot an alle Fotografen, ihre schönsten Bilder bei uns auch im Internet zu zeigen, bleibt natürlich aufrecht.

Ronny



Aus dem Vereinsleben

Frucade oder Eierlikör, Sand oder Strudelteig, das ist derzeit die Frage und beschäftigte unseren Vorstand die vergangenen zwei Monate. Ist es Sand im Getriebe oder zieht sich alles nur wie ein Strudelteig?

Die Frage hat mit unserem Verein eigentlich überhaupt nichts zu tun, aber mit unserer Mitgliederzeitung. Wir haben in der letzten Ausgabe gemeint, dass relativ schnell nach den Feiertagen mit der Werbung für den neuen Fahrplan begonnen wird und wir uns dem mit einer positiven Ausgabe anschließen können, mitnichten.

Es wurde im vorderen Teil wieder eine eher nachdenkliche Ausgabe und dabei haben wir gar nicht alle wunden Punkte erwähnt, aber was bringt es uns, wenn wir noch mehr Porzellan zerschlagen?

Zu den wichtigsten Ereignissen innerhalb des Vereines haben wir eine eigene Seite in dieser Ausgabe untergebracht, darum auch diese Ausgabe ausnahmsweise mit 24 Seiten.

Es kommt immer wieder der Wunsch, dass wir mehr Berichte aus dem Modellbahnbereich bringen sollten. Gerne, aber dann müssen aber auch von Mitgliedern Artikel verfasst werden.

Wir prägen weiterhin die verwendeten Worte, darum darf ich an dieser Stelle einige der Vorschläge für den „bunten“ Zug anführen, wie E6845 „Himmelblau“ als Kontrast zu ICE 767 „Wüstenrot“ oder:

- Der blaue Pielachtaler
- Pieltal blue
- Pielachtaler Farbenzauber
- Pielachtaler Öko-Express
- Villa kunterbunt.

„Villa kunterbunt“ schien mir zu problematisch, weil es schon

einige Lokale und Hotels mit diesem Namen gibt und damit ev. Namensrechte verletzt werden könnten.

Weiterhin eine Augenweide sind die vielen übermittelten Fotos, wir müssen uns bereits wieder eine größere Festplatte besorgen. Bei allen Bemühen um künstlerisch wertvolle Fotos darf nicht übersehen werden, dass wir weiterhin viele „normale“ Bilder mit dem Thema „MzB in der Landschaft“ brauchen. Auch wenn es vielleicht langweilig wird, aber wir brauchen laufend gute Bilder zu allen Jahreszeiten von allen Zügen von der kompletten Strecke.

Leider waren einige Vorstandsmitglieder massiv erkältet, darum gibt es – zu unserem größten Bedauern – heuer keinen Vereinskalendar und auch die vorerst geplante Winterfahrt konnte ebenfalls nicht organisiert werden (ein Jammer bei dem traumhaften Winterwetter in den letzten Wochen). Wie wir erfahren konnten, haben aber viele Mitglieder den Winter auf der MzB in Planzügen genossen und damit das Vereinsziel Förderung der MzB in Privatinitiative unterstützt.

Auch die ins Auge gefasste Begrüßungsfahrt der neuen Betreibergesellschaft können wir wohl vergessen, darum beginnt unsere Saison heuer am Palmsonntag, dem 13. April, mit unserer bereits XX. Fahrt, zu der wir recht herzlich einladen.

Am 1. Mai gibt es dann den ersten „Rollenden Stammtisch“ dieser Saison auf der Kruppe bei der einzigen Fahrt mit der Mh.6 nach Ruprechtshofen. Wir haben für diese Fotofahrt vorerst einen Zweiachser reserviert, bitte rasch anmelden, denn die Plätze sind naturgemäß beschränkt.

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.

Mitgliedsbeiträge

Beitragsgebühr, generell EUR 0,-

Mitgliedsbeitrag für EUR 18,-
ordentliche Mitglieder

Mitgliedsbeitrag für
außerordentliche Mitglieder

- gemeinnützige Vereine EUR 18,-
und Initiativen
- alle anderen außer- EUR 180,-
ordentlichen Mitglieder

Kontoverbindungen

Österreich	Raiffeisenbank Pielachtal Konto-Nr. 869; BLZ 32585
Deutschland	Sparkasse Chemitz Konto-Nr. 3583004387 BLZ 87050000
Schweiz	Credit Suisse 0647-679722-71 BC 4647

Zu Pfingsten (7. - 9. Juni 2003) gibt es wie in den Vorjahren ein Schmalspurfest im Pielachtal. Das genaue Programm liegt noch nicht vor, feststeht ein umfangreiches Programm in Ober-Grafendorf, Pendelfahrten bis Kilb und ein Oldtimerbus im Pielachtal. In Hofstetten, Rabenstein und Kirchberg gibt es Modellbahn-Ausstellungen, wobei die Anlage von Josef Kaufmann mit der Oberleitung von Erich Achleitner in Rabenstein gezeigt wird.

Die nächste Ausgabe erscheint rechtzeitig vor diesem Event und bringt den versprochenen 2. Teil zur Stromversorgung der MzB am Beispiel dieser Anlage. Wir bitten bereits heute um Vormerkung des Termins.

Zu Pfingsten gibt es außerdem ein groß organisiertes Dampflokfest in Selzthal. Nicht unbedingt unserer Revier, wir wissen aber von vielen Mitgliedern, dass diese dort auch anzutreffen sind. Bei diesem Fest wird auch das "Bahnerlebnis Steiermark" vorgestellt, das nach derzeitigen Informationen die MzB nicht beinhaltet. Es wird daher darüber nachgedacht, ob und wie wir in Selzthal vertreten sein könnten.

Nach den traditionell ruhigen ersten Wochen im Jahr beginnt nun wieder unser Vereinsleben. Der Vorstand freut sich schon heute auf Deine Teilnahme!

Ronny

geplante Termine 2003

- 5. April Modellbahner-Stammtisch im Modellbahnmuseum Kirchberg
- 13. April XX. gemeinsame Fahrt
Palmsonntag **Fahrt in den Frühling**
08:25 St. Pölten ab, 10:55 Mariazell an,
16:00 Mariazell ab, 18:37 St. Pölten an,
Preis: Erwachsene € 20,- Jugendliche (6-15 J.) € 10,- Kinder frei
Ermäßigung durch Gutscheine möglich,
siehe auch beiliegende Einladung.
- 01. Mai **Rollender Stammtisch auf der Krumpe:**
Mit der Mh.6 nach Ruprechtshofen
Veranstalter: ÖBB Erlebnisbahn mit Eisenbahnclub Mh.6
09:00 Lokparade in Ober-Grafendorf, 10:00 Abfahrt
12:00 – 14:00 St. Leonhard, 15:00 – 16:00 Ruprechtshofen
17:45 Ober-Grafendorf an (nur für disziplinierte Fotografen)
Preis: € 15,- keine Gutscheine möglich
- 31. Mai **Rollender Stammtisch auf der Ybbstalbahn Bergstrecke**
beim Heizhausfest der ÖGLB in Kienberg
- 7. - 9. Juni Voralpenfestival "Natur und Modell"
in Ober-Grafendorf - Hofstetten - Rabenstein - Kirchberg
- 21. Juni Modellbahner Treffen beim Tullner Gartenbahnverein
- 29. / 30. Juni Frühsommerfahrt
- 30. / 31. Aug. Hochsommerfahrt
- 27. Sept. Rollender Stammtisch beim Litschauer Erdäpfelfest
- 11. / 12. Okt. Herbstfahrt
- 08. Nov. 6. Generalversammlung
- 13. / 14. Dez Fahrten zum Mariazeller Advent
noch offen Rollender Stammtisch auf der Steyrtalbahn

Vorstand	
Obmann	Ing. Franz-Ronald Pfeffer
Obmann Stv.	Martin Geyer
Schriftführer	Franz Straka
Schriftführer Stv.	Mag. Stefan Schindler
Kassier	Ing. Harald Meidl
Kassier Stv.	Ing. Herbert Ortner
Beirat für Tourismus	Ing. Wilfried Böhm
Rechnungsprüfer	Ing. Günter Draxler Karl Hollaus

Termine Dampflok Mh.6

Die Mh.6 fährt im Jahr 2003 mit dem Panoramic Nostalgie noch 12x nach Mariazell:

21. April, 04. Mai, 25. Mai, 15. Juni, 06. Juli, 27. Juli, 15. August, 17. August, 07. September, 28. September 07. Dezember, 21. Dezember.

Im Advent gibt es noch die traditionellen Fahrten nach Puchenstuben, Hofstetten und Kirchberg.

Auf der Krumpe ist nur die eine Fahrt am 1. Mai geplant.

Wir haben keine Informationen, ob die Mh.6 und die geplante Gastlok Yv.2 zum Pfingstfestival auch Züge führen.

Unser Schlussbild stammt von Franz Kolaska und zeigt „unseren“ Zug vor der Rückfahrt von der XIX. Fahrt. Der Planzugteil bietet am vierten Adventsamstag gerade mal 2 1/2 Wagen ...

