

Voller Zug!

Zeitung der Freunde der Mariazellerbahn
Ausgabe Nr. 13 im Mai 2003

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

www.mariazellerbahn.at

freunde@mariazellerbahn.at

Unser Titelbild von Thomas Haberl, aus dem Zug aufgenommen bei unserer VII. Fahrt am 27.08.2000, zeigt die MzB, wie wir sie gerne präsentieren: ein schöner, voller Zug, eine herrliche Landschaft und strahlendes Wetter.



Inhalt dieser Ausgabe	
Das neue Redaktionsteam	2
Impressum	2
Wer nicht wirbt, stirbt!	3
Aktuelles von der MzB	3
Von der Krumpe	4
Warteraum in St. Pölten	5
Von der Eisenwurzen zur Eisenstraße	8
100 Jahre Waldviertlerbahn	11
Die Bregenzeraldbahn	12
Die Oberleitung der Mariazellerbahn	14
Motorturmwagen	16
Schmalspurfestival	17
Aus dem Vereinsleben	18
Die Seite des Sponsors	24

Terminübersicht	
31.05.	Rollender Stammtisch beim Heizhausfest des ÖGLB in Kienberg
07. - 09.06.	Pfingstfestival in Natur und Modell
21.06.	Modellbahner Treffen Tullner Gartenbahnverein
29.06.	XXI. gemeinsame Fahrt Frühsommerfahrt siehe Einladung
30.08.	XXII. gemeinsame Fahrt Hochsommerfahrt siehe Einladung
27.09.	Rollender Stammtisch beim Litschauer Erdäpfelfest
12.10.	XXIII. gemeinsame Fahrt
08.11.	6. Generalversammlung

Werbung für die Mariazellerbahn!

Die Mariazellerbahn ist unbestritten eine der schönsten Schmalspurbahnen, hat einen hohen Bekanntheitsgrad und viele Freunde in aller Welt. Sie liegt im Herzen von Europa in einer idealen Entfernung zu einer Millionenstadt, gerade passend für einen Ausflug, verbindet eine Landeshauptstadt mit einem Wallfahrtsort und führt dabei im Bereich der Talstrecke durch eine intakte Kulturlandschaft und auf der Bergstrecke entlang eines aufstrebenden Naturparks.

Man sollte meinen, dass eine derart begünstigte Bahn auch entsprechend beworben wird.

Mitnichten! Wieder beginnt eine neue Saison ohne ausreichende Werbung für diese Bahn.

Jahrelange wurde beklagt, dass mit den vorhandenen Waggonen mit einer Bewerbung gar nicht begonnen werden könnte. Nun steht mit dem Panoramic 760 ein erstklassiger Zug bereit, aber auch dieser wird noch nicht ausreichend beworben.

Jahrelang wurde die unsichere Zukunft als Grund angeführt, dass diese Bahn nicht beworben wird. Es ist nun bereits 18 Monate her, dass Dipl.-Ing. Knoll von der NÖ-VOG bei der Feier 90 Jahre elektrischer Betrieb sagte:

„Streichen Sie das Wort Einstellung aus Ihrem Gedächtnis!“
Warum wurde trotzdem noch mit keiner Werbung begonnen?

Wir wollen nicht ungerecht sein, erwähnt wird die MzB immer wieder, aber wie? Es macht teilweise unbändige Freude, mit der Mariazellerbahn zu reisen, aber kommt das auch in der Werbung vor?

Wir wollen uns in dieser Ausgabe mit der touristischen Werbung für die Mariazellerbahn befassen, aufzeigen, woran es so hapert und Lösungsmöglichkeiten anbieten.

Bis es einen besseren Slogan gibt, bleiben wir bei unserem bewährten Motto:

Erst eine Fahrt mit der Mariazellerbahn macht den Urlaub zum Erlebnis!

Das neue Redaktionsteam

Aus den bekannten Gründen wurde in den letzten beiden Jahren unsere Mitgliederzeitung vom gesamten Vorstand herausgegeben, diese Restriktion wurde inzwischen gegenstandslos und es gibt wieder ein Redaktionsteam. Natürlich haftet weiterhin der gesamte Vorstand für den Inhalt und der Obmann als Herausgeber, aber wir wollen ja nicht immer an das Negative denken.

Derzeit teilt sich das Redaktionsteam die Arbeit so auf:

Ronny: Aktuelles von der MzB, Satz, Druck

Herbert Ortner: Technik der MzB, Fotografie

Martin Geyer: Andere Vereine, Schlussredaktion

Manfred Obermayer: Lektorat

Thomas Dürr: Druck

Johann Köberl: Versand

Unser Schriftführer Franz Straka ist der Ansprechpartner für den Bereich Modellbau und unser Kassier Harald Meidl betreut weiterhin die Serie „MzB durch die Linse“.

Es wird im Normalfall jeder eingereichte Artikel gedruckt, ggf. gekürzt oder nur zitiert, dann wird aber der Autor darüber vorher informiert. Es gab in der letzten Zeit nur einen einzigen Artikel von einem Nicht-Vorstandsmitglied, der nicht berücksichtigt wurde: Ein Bericht von Sebastian Erben zu 100 Jahre Bregenzerwaldbahn, den wir aus Platzgründen leider nicht unterbringen konnten und der nun in dieser Ausgabe – überarbeitet – ideal zum Leitthema „Werbung“ passt.

Wir bleiben auch weiterhin bei unserem Stil, unterschiedliche Meinungen in namentlich gezeichneten Beiträgen nicht nur zuzulassen, sondern dies sogar zu forcieren. Wir verstehen uns

als Treffpunkt für alle Freunde der MzB und da ist es durchaus sinnvoll, wenn es verschiedene Meinungen gibt und diese auch in unserer Mitgliederzeitung dargelegt werden.

Es gab zu den letzten Ausgaben unserer Mitgliederzeitung viel Zustimmung aus dem Kreis unserer Mitglieder und aus dem Bereich von Nicht- und Ex-Mitgliedern einiges an Kritik. Wir laden hier an dieser Stelle diese Kritiker wieder einmal ein, ihre Meinung einzubringen und an der Gestaltung unserer Zeitung mitzuwirken oder vielleicht selbst einmal einen Artikel zuzuschicken. Abseits stehende Kritiker kennen wir zur Genüge, was zählt, ist das kreative Ringen in einer gemeinsamen Sache.

Die Idee einer farbigen Umschlagseite haben wir noch nicht aufgegeben, bei vielen schönen Bildern tut es mir richtig weh, wenn ich diese auf Schwarz-Weiß umwandeln muss, aber unser Finanzrahmen lässt dies derzeit noch nicht zu. Wir danken an dieser Stelle der Raiffeisenbank Pielachtal für die Unterstützung bei der Herausgabe unserer Zeitung.

Mit dieser Ausgabe gehört auch das Editorial der Vergangenheit an. Wenn ich wieder einmal meine pointierte Meinung unbedingt los werden muss, dann wird dies in Zukunft unter dem mir unlängst verliehenen Ehrentitel „Gfrastsackl“ geschehen.

Wir wollen auch weiterhin den bisherigen Stil und Umfang beibehalten: Ein Generalthema, schöne Fotos, eine Modellbahncke und Informationen zur MzB und zu unserem Verein. Wir hoffen, damit auch deinen Wünschen zu entsprechen.

Ronny

Impressum:

Voller Zug!

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

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Verein

Freunde der Mariazellerbahn
Willingerstraße 5
A-3202 Hofstetten-Grünau
Tel: +43 / 02723 / 8790 o. 8791
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 Vereins 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
ordentliche Mitglieder EUR 18,-

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

Wer die Mariazellerbahn will, muss auch mit ihr fahren!

Wer nicht wirbt, stirbt!

Der Saisonbeginn erfolgte bei der Mariazellerbahn mit einigem Knirschen und wieder einmal blicken wir neidvoll zu anderen Bahnen. Wir müssen nicht weit blicken, denn derzeit wird im Waldviertel geradezu exemplarisch vorgezeigt, wie es geht. Zuerst wird rechtzeitig ein gut gestalteter Folder in ausreichender Auflage (100.000 Stück, siehe Beilage) und eine eigene, ansprechende Festschrift gedruckt und dann die Saison mit einem vollen Zug im Rahmen einer 100 Jahr Feier begonnen.

Bei der Mariazellerbahn gibt es hingegen immer noch keinen Prospekt in ausreichender Auflage (also ebenfalls um die 100.000 Stück), das österreichweit verteilt wird. Dabei wäre es heuer so einfach gewesen, denn die NÖVOG hatte bereits im Jänner auch für die MzB einen Folder wie im Waldviertel vorgeschlagen und angeboten, analog zum Waldviertel die komplette Arbeit (Gestaltung, Text, Fotos) dafür zu übernehmen, ÖBB Personenverkehr und ÖBB Erlebnisbahn hätten die Hälfte der Druckkosten übernommen. Wieso die Region diese Chance nicht nützt, entzieht sich unserer Kenntnis (wir wurden ja von „der Region“ nicht einmal gefragt, ob wir uns daran beteiligen wollen).

Damit sind wir wieder einmal bei einem wichtigen Grund gelandet, warum unser Verein überhaupt gegründet wurde, dazu müssen wir allerdings in das Jahr 1997 zurückgehen. Bei einer Redaktionssitzung am 18.12.1997 für die geplante Festschrift 100 Jahre Pielachtalbahn stellte sich heraus, dass die Festschrift für 100 Jahre Pinzgaubahn bereits fertig vorlag und die Festschrift für 100 Jahre Ybbstalbahn bereits gesichert war, wir von der MzB hingegen wussten noch nicht einmal, wann wir überhaupt feiern wollten und es haperte an der Finanzierung, dabei ging es jeweils nur um Beträge in der Größenordnung von EUR 200,-. Die Katastrophen dauerten an und wenn nicht der Pressesprecher der

ÖBB und die NÖVOG die Gelegenheit an sich gezogen hätten, wer weiß, ob die Pielachtalbahn im Sommer 1998 überhaupt zu einer vorzeigbaren Festschrift gekommen wäre.

Seit jenen Tagen vermisse ich eine durchgängige Werbelinie und eine zielgruppengerechte Vermarktung. Es ist ja nicht so, dass die MzB nicht beworben wird, denn jeder, der etwas auf sich hält, bringt irgendwo einen Hinweis auf die Mariazellerbahn, wobei jeder halt irgendwas schreibt oder von irgendwo abschreibt. Ich habe es bereits einmal erwähnt, dass viele Normalsterbliche glauben, die MzB wäre eine Nostalgiebahn mit fallweisem Betrieb und ernte immer wieder ungläubiges Staunen, wenn ich auf den täglichen Betrieb mit ausreichend vielen Zugpaaren hinweise. Für eine optimale Bewerbung sind jedoch mehr als nur vage Hinweise nötig, es ist endlich ein vernünftiges Werbekonzept für die Gesamtstrecke notwendig und damit sind wir bei der in der Ausgabe 12 angeführten Zerredung der Marke Mariazellerbahn gelandet.

Wir bleiben aber in diesem Artikel nicht bei der negativen Sicht der Dinge, sondern wollen aufzeigen, wie wir uns eine optimale Werbung vorstellen.

Rahmenbedingungen

Diese „Region“ entlang der 85 / 104 km langen Strecke umfasst - ja nach Betrachtungsweise - 14 bis 21 Gemeinden in 6 Bezirken in zwei Bundesländern,

Aktuelles von der MzB

Die beiden letzten Monate verliefen auf der MzB relativ ruhig. Mitte April waren – erstmals seit längerer Zeit – wieder zehn 1099 einsatzbereit, trotzdem ist aber die Situation weiterhin durch einen Mangel an einsetzbarem Material gekennzeichnet.

Am 8. April wurde das Konzept des Umbaus des Hauptbahnhofes von St. Pölten offiziell vorgestellt, das für uns Wichtigste: Die MzB kam vor und ist auch weiterhin im Taktknotenplan der ÖBB enthalten. Die Planungen sollen noch heuer abgeschlossen werden, der Umbau soll 2005 beginnen und bis 2008 dauern. Das Grundkonzept war ja soweit schon bekannt, vor allem die Verlegung des Haupteinganges wieder in die Mitte des Hauptgebäudes, wo jetzt die Unterführung liegt und dafür der Bau einer neuen Unterführung auf Höhe des Warteraumes der MzB. Bemerkenswert ist nicht so sehr das Konzept an sich, sondern dass nach jahrelanger Diskussion dieses Konzept von den ÖBB und der Stadt St. Pölten gemeinsam vorgestellt wurde. Es ist dies, wie gesagt, ein Konzept, die Planungen beginnen erst jetzt, die Finanzierung scheint gesichert.

Seit 1. Mai gibt es wieder das Mariazellerland Erlebnisticket zu einem günstigen Preis (siehe Beilage) und wird auch von ÖBB Personenverkehr ausreichend beworben.

Damit sind die ÖBB derzeit die einzige Stelle, die – wenngleich nur mit einem Flyer – die MzB überregional bewirbt, Grund für uns, diese Ausgabe ganz in das Zeichen der Werbung für die Mariazellerbahn zu stellen.

zusammengefasst in 5 Tourismusverbänden, dazu kommen die beiden ÖBB Geschäftsbereiche Personenverkehr und Erlebnisbahn. Es ist klar, dass hier gemeinsame Werbelinien nicht so leicht möglich sind wie bei einer Nostalgiebahn mit gerade mal 10 oder vielleicht gar 20 km Streckenlänge. Die Landeshauptstadt St. Pölten hat andere

(Fortsetzung auf Seite 4)

Von der Krumpe

Weiterhin problematisch ist die Situation auf der Krumpe. Der Planverkehr wird nun wieder auf der Schiene abgewickelt, aber im Bereich Mank - Ruprechtshofen - Wieselburg wächst die Strecke langsam aber sicher zu.

Wir haben bei der letzten Generalversammlung beschlossen, uns mehr um die Krumpe zu kümmern, dies aber nur, wenn die Region ein Interesse zeigt. Wir können derzeit kein Interesse erkennen, ja selbst zugesagte Rückrufe blieben aus. Die Strecke zwischen Mank und Wieselburg ist eine ideale Nostalgiestrecke und wir haben bereits ein fertiges Konzept, wie dieser Teil der Krumpe gewinnbringend als Nostalgiebahn betrieben werden könnte. Wir werden uns aber erst dann massiver dafür einsetzen, wenn die Region es will.

Tiefpunkt war dann die Absage des geplanten Dampfzuges am 1. Mai nach Ruprechtshofen, angeblich weil sich zwei Abteilungen der ÖBB nicht über irgendwelche Kosten einigen konnten. Uns hätte es nach dem Bericht von Herbert Ortner und Martin Geyer in der Ausgabe 10 (Stichwort: Erdbeereenernte) gewundert, wenn der Dampfzug geführt worden wäre, haben aber trotzdem einen rollenden Stammtisch geplant und einen Wagen reserviert. Uns wurde die Absage von unserer Buchungsstelle rechtzeitig mitgeteilt, die normalen Interessenten an diesem Sonderzug wurden offensichtlich nicht informiert und so kamen einige Wartende in den Genuss einer Salonwagenfahrt im Panoramic Touristik, also mit E 1099.

Ronny

Ein Bild sagt mehr als 1000 Worte!

Viel besser als mit Worten lässt sich das spezielle Flair der MzB in Bildern zeigen.

Unsere Werbebotschaft in Bildern ist klar: Spielerisch wirkende Züge, ideal in die Landschaft eingepasst, viel Natur und fröhliche Reisende.

Das Bild von Markus Fedra von unserer XX. Fahrt passt genau in dieses Schema: Frühling an der Nordrampe, die Natur befreit sich von der Winterstarre.

(Fortsetzung von Seite 3)

Ziele als die kleinen Orte an der Bergstrecke und der ehemalige Massen-Wallfahrtsort Mariazell muss sich anders präsentieren als das Melker Alpenvorland.

Nicht übersehen werden darf, dass der offizielle Tourismus nur eine Seite ist, denn dazu kommen noch die vielen (zumeist kleinen) Betriebe im Tourismusgewerbe, die durchwegs mit den Rücken zur Wand um das Überleben kämpfen. Nur als Beispiel: Wir alle sind froh, dass der Großteil der Region an der Bahn noch nicht die Traumroute der Motorradfahrer bildet, trotzdem gibt es immer wieder Betriebe, die sich mit dieser Zielgruppe das Überleben sichern wollen.

Der Stellenwert der Bahn

Unbestritten gehört die MzB zur Region wie der Dotter zum Ei, nur denkt jeder in erster Linie an die Schüler und Pendler und erst wenige an die touristische Wertschöpfung. Wer hat denn in der Region die Möglichkeiten und die Zeit, das Potenzial der Rhätischen Bahn einmal in aller Ruhe auszuloten und auf Verwendbarkeit in seinem Entscheidungsbe- reich zu prüfen?

Dazu kommt, dass die ÖBB ein

sperriger Partner sind, die Entscheidungen fallen irgendwo in Wien und wer kennt schon in der Region den Unterschied zwischen ÖBB Personenverkehr und der ÖBB eigenen Werbeagentur CI&M samt den dazugehörigen Entscheidungsabläufen? Es gibt von Seiten ÖBB Personenverkehr NÖ immer wieder Anstrengungen, die MzB zu bewerben, aber diese Abteilung ist in erster Linie für den laufenden Betrieb zuständig und hat nicht die Aufgabe, die regionale und touristische Entwicklung entlang der Strecke zu fördern.

Viele aus der Region haben sich – mit Verlaub gesagt – vier Jahre mit der Fixierung auf die Nostalgie-„Sonder“-Züge die Chancen vernebelt, ohne damit jedoch nur ansatzweise an erfolgreiche Nostalgie- und/oder Tourismusbahnen anknüpfen zu können.

Bei der MzB wurden die 10.000 Reisenden im Nostalgiebereich jubelt und die weit mehr als 100.000 Reisenden in Planzügen auf der Bergstrecke links liegen gelassen und das gerade zu der Zeit, wo der planmäßige Betrieb kurz vor der Einstellung stand und selbst ÖBB Erlebnisbahn immer wieder betonte, dass





wegen der vielen Kunstbauten ein reiner Nostalgiebetrieb nie möglich sein wird. Nun, im Jahre 2003, sind die Nostalgiesonderfahrten auf der MzB Geschichte und auch der nun planmäßig verkehrende Panoramic leidet unter der verkorksten Werbung der letzten Jahre.

Werbeaussagen

Vorbemerkung: Es freut uns, dass es den Hinweis auf die Erlebnisbahnen auf den „offiziellen“ Tourismusinformationen unter www.mostviertel.info gibt, der nachstehende Text dient daher nur als Beispiel:

„Zwei einhalb genüssliche Stunden ist man pro Strecke unterwegs. Zu bestimmten Terminen sind nostalgische Zugsgarnituren mit Dampflok, Salon -und Panoramawagen unterwegs.

Ab Laubenbachmühle pfaucht die Bahn über steile Serpentina und gibt bald darauf den Blick auf das gewaltige Ötschermassiv frei.

Höhepunkt der abwechslungsreichen Reise ist die Fahrt durch die "Zinken", bizarre Felsgebilde, die nur von der Bahn aus zu sehen sind.“

Würdest du dich auf Grund dieser Zeilen zu einer Reise mit der MzB entschließen?

Der erste Satz verweist gleich auf den Umstand, der gleichzeitig am meisten kritisiert wird: Die

Auch wenn wir die Doppeltraktion 1099 vor einem sortenreinen Classic-Zug bevorzugen, bietet die MzB auch bei kurzen Zügen genügend schöne Motive wie hier vor Oberbuchberg auf der Nordrampe. Foto: Martin Geyer

lange Fahrzeit. Dann wird darauf hingewiesen, dass es zu bestimmten Terminen etwas gibt, was ist aber bei den unbestimmten Terminen? Ich habe schon viele Geräusche von der MzB gehört, ein „Pfauchen“ ist mir noch nie aufgefallen, weder bei der Reihe 1099, noch bei der Dampflok Mh.6. Und wir kennen keine Serpentina, sondern den steilen Anstieg auf der Nordrampe und die spektakulären Ausblicke auf der Südrampe.

Freude an der Bahn

Regionalbahnen und hier gerade die schmalen Spuren bieten jenes Eisenbahn-Erlebnis, das die große Bahn mit ihren klimatisierten Zügen hinter Lärmschutzwänden schon lange nicht mehr bieten kann.

Wir alle haben Freude an „unsere“ Bahn und das ist nicht auf die MzB beschränkt, viele Freunde nehmen weite Anreisewege in Kauf, um wieder einmal auf ihrer Lieblingsstrecke reisen zu können.

Es ist immer wieder beeindruckend, welche Freude die Bahn den Fahrgästen macht, von Jung bis Alt und quer durch alle

(Fortsetzung auf Seite 6)

Warterraum in St. Pölten

Wie allgemein bekannt ist, hat die Mariazellerbahn ein Potenzial bei Pendlerzügen von ca. 200 Personen, bei Touristikzügen noch wesentlich darüber.

Der in St. Pölten unmittelbar bei unserem Bahnsteig liegende Warterraum hat ein Fassungsvermögen von vielleicht 50 Personen, der weiter entfernte Hauptwartesaal für vielleicht 150 Personen, zudem ist der Bahnsteig nicht überdacht. Bisher war das alles kein Problem, denn die Züge wurden rechtzeitig bereit gestellt und daher wurde der Warterraum bei der MzB auch immer wieder von Sandlern requiriert.

Wie dringend das Problem eines passenden Warterraums bei einer Touristikbahn ist, zeigte sich unlängst bei der Fahrt der Wr. Sängerknaben mit der Mariazellerbahn. Wie wäre der Ablauf bei starkem Regen gewesen? Der Wettergott war gnädig und schenkte strahlendes Frühlingwetter, aber kann man immer darauf hoffen?

Aber blicken wir auf den täglichen Benutzer. Seinerzeit haben wir als Schüler in dem rechtzeitig bereitgestellten Zug bereits mit den Hausaufgaben begonnen, als Pendler haben wir die Zeitung (oder ein Buch) gelesen, wir haben Schach oder Karten gespielt, geflirtet oder gestänkert, aber auf jeden Fall war das Warten auf die Abfahrt des Zuges nicht unbedingt eine verlorene Zeit.

Bei der Vorstellung des Konzepts zum Umbau des Hbf. St. Pölten wurde kein Hinweis auf die geplanten Warterräume gegeben, gleichzeitig sind nun kurze Wendezeiten die Regel und damit beginnt ein ernstes Problem, wohin zwischen dem Schul- oder Arbeitsende und der Abfahrt des Zuges? Es sind ja nicht die Reichsten, die die MzB benützen (müssen), also ist ein Warten im Kaffeehaus keine Alternative.

Ich bitte dringend im Namen der Pendler aus dem Raume St. Pölten, diesen Umstand beim Umbau und bei der nächsten Fahrplangestaltung zu berücksichtigen.

Ronny



Wir wissen schon, warum wir das fröhliche Winken in Gösing zum Ritual erhoben haben. Selbst bei „nur“ 37 Mitreisenden bei unserer XX. Fahrt ist die Freude an „unserer“ Bahn auf diesem Foto von Martin Geyer deutlich zu spüren.

zwar in St. Pölten eine große Werbetafel (in Spratzern), die auch brav die Internetadresse www.mariazell.org/schwebebahn anführt, nur bot diese Anfang Mai noch das Winterprogramm (siehe auch Bericht über unsere XX. Fahrt). So verwundert es auch nicht, dass auch heuer bei der Präsentation des Mariazeller Landes am Rathausplatz in Wien die MzB unerwähnt blieb.

Und auch die Basilika zeigt kein besonderes Interesse am normalen Wallfahrer, der mit der MzB an- oder abreisen will, man erspare mir die vielen kleinen Details, die diese Meinung begründen. Es gab in letzter Zeit Gratis-Werbeflächen in großen Zeitungen und Zeitschriften für Spendenaufrufe zur Renovierung der Basilika und speziell des Gnadenaltars. Bei der verwendeten Wortwahl in diesen Einschaltungen drängte sich der Eindruck auf, dass die Basilika gar keine Besucher wünscht, sondern es viel einfacher ist, wenn einfach nur eine Spende auf das Konto überwiesen wird.

Zwischenresümee

Wir versuchen seit Jahren, allgemein gültige Werbeaussagen zu finden, die der regionalen Gliederung gerecht werden. Dazu haben wir in den letzten 5 Jahren viele nur dem Fachmann geläufige Fakten und Bezeichnungen in den allgemeinen Sprachgebrauch übergeführt, von der Weltrekord-Lok über die Teilung in Talstrecke, Nord- und Südrampe bis zur Zinkenschlucht, von der Neuorientierung der Bewerbung von Gruppenreisen bis hin zum fröhlichen Winken aus vollen Zügen, sowie die generelle werbliche Positionierung der Ybbstalbahn, des

(Fortsetzung von Seite 5)

Bevölkerungsschichten. Jüngste Beispiele: Die 100 Jahr Feiern im Waldviertel und die Fahrt von ein paar hundert Schülern mit den Wiener Sängerknaben am 7. Mai 2003 von St. Pölten bis Kirchberg.

Die „offiziellen“ Tourismusinformationen haben aber noch nie diese Freude an der Bahn an sich widerspiegelt. Mit drögen Auflistungen, was die Region alles an Selbstverständlichkeiten zu bieten hat, ist in unserer Freizeit-Gesellschaft kaum jemand dazu zu bringen, gerade mit unserer Bahn zu fahren. Das zeigt sich auch bei den Einladungen für unsere Veranstaltungen immer wieder, fast jeder hat für jede freie Stunde so viele Möglichkeiten, dass ihm die Wahl schwer fällt und auch wir müssen für einen vollen Zug mehr als nur die Fahrt und den Aufenthalt in Mariazell bieten.

Darum auch unsere Werbung für Gruppenreisen auf der MzB. Es ist schwer, dem Einzelreisenden an einem beliebigen Tag ein entsprechendes Ambiente zu bieten, bei Gruppenreisen – speziell mit einem Buffetwagen – stellt sich wesentlich leichter die für den Erfolg des Ausfluges so wichtige gute Stimmung ein.

Mariazell

Die Bergstrecke der MzB wurde bekanntlich im Zeitalter der Postkutsche gebaut, um den vielen Wallfahrern eine (für damalige Begriffe) bequeme An- und Abreise zu bieten.

Heute zeigt sich Mariazell immer mehr als der größte Hemmschuh beim erfolgreichen Werben für Fahrten mit der MzB, denn es gibt halt nicht mehr all zu viele Gründe, nach Mariazell zu reisen (und daher bleibt auch bei unseren Fahrten der „harte Kern“ zumeist am Bf. St. Sebastian). Dass sich das Mariazeller Land aus dem Werben um die MzB heraushält, wissen wir seit dem Mariazeller Advent, wo bekanntlich im Jahr 2001 auf von Sponsoren geförderte Sonderzüge und 2002 überhaupt auf Autobusse gesetzt wurde. Der immer wieder vorgebrachte Hinweis, dass mit dem Planverkehr, sprich mit ÖBB Personenverkehr, keine vernünftige Lösung gefunden werden kann, ist schlichtweg falsch, denn wir konnten unsere Fahrten ja immer rechtzeitig disponieren und problemlos abwickeln.

Die Werbung von und für Mariazell ist undurchsichtig, so gibt es eine neue Seilbahn auf die Bürgeralpe, aber (zumindest in dem von mir überblickbaren Umfeld) dafür keine Werbung. Es gibt

Ötscherland-Express und der MzB als die Schmalspurbahnen rund um den Ötscher, immer den Gedanken im Hinterkopf, dass jeder Fahrgast zählt.

In unserer 1. Ausgabe gab es eine "Liebeserklärung" von Martin Kirchmair: „ ... sondern für das Gesamtbild, das die Bahn vermittelt. Die der weichen, hügelig bis leicht gebirgigen Landschaft optimal angepasste Linienführung mit ihren schonend eingefügten Kunstbauten bildet den Rahmen und die Basis für die kleinen gedrunghenen Züge, die selbst wenn sie fallweise aus zwei Loks und mehr als zehn Wagen bestehen, nie den Eindruck störender Gigantomanie vermitteln. Trotz der Leistung, die die kleine Bahn aufbringen muss, um sich zum Scheitelpunkt hochzuarbeiten, hat sie etwas Spielerisches an sich, ..."

Was könnte ein routinierter Werbetexter alleine aus diesem kurzen Text herausarbeiten? Es ist schon bemerkenswert, dass viele unserer Werbetexte vom ORF über die Sendung "Eisenbahn-Romantik" bis hin zu anderen Bahnen aufgegriffen wurden, in der „offiziellen“ Werbung der Region aber bisher keine Berücksichtigung finden.

Erfolgreiche Werbung

Wir haben ja mit dem Kulturpark Eisenstrasse in unmittelbarer Nähe zur Mariazellerbahn eine erfolgreiche Region mit erstklassiger Performance im Tourismus und in der Regionalentwicklung. Seit einiger Zeit nun sind alle Orte an der Bergstrecke diesem Verein beigetreten und es freut uns, dass sich die NÖ Eisenstrasse als eines unserer Vorbilder für unseren Verein auf der Seite 8 selbst vorstellt.

Gleichzeitig können wir dieser Ausgabe die neue Erlebniskarte des Kulturpark Eisenstrasse-Ötscherland beilegen und damit

unseren Mitgliedern endlich eine Landkarte präsentieren, auf der alle Schmalspurbahnen im Mostviertel gezeigt werden und in der viele gute Gründe angeführt sind, vielleicht einmal mit Schmalspurbahnen diese bezaubernde Region zu bereisen.

Ebenfalls als Beilage bieten wir die aktuelle Ausgabe der Mostviertel-Zeitung, in der auf Seite 6 nicht nur die Schmalspurbahnen gut erwähnt werden, sondern auch ein Überblick über die Fülle an vorhandenem Werbematerial geboten wird.

Passenderweise hat Sebastian Erben seinen (bisher aus Platzgründen noch nicht gedruckten) Artikel für diese Ausgabe nochmals umgeschrieben und damit präsentieren in dieser Ausgabe am Beispiel der Bregenzerwaldbahn eine erfolgreiche Nostalgiebahn und mit dem Artikel zur 100 Jahr Feier im Waldviertel gratulieren wir zu einem erfolgreichen Saisonstart.

Zusammenfassung

Weder der Besteller der Verkehrsdienste, also die NÖVOG, noch der Erbringer dieser Verkehrsdienste, also ÖBB Personenverkehr, sind für die umfassende Bewerbung der MzB und für die touristische Entwicklung der Region entlang der Strecke verantwortlich, diesen Job muss schon die Region selbst erledigen.

Es gibt viele Versuche, die Mariazellerbahn zu bewerben und die angestrebten Ziele waren und sind widersprüchlich. Mit der Einbindung der Orte an der touristisch relevanten Bergstrecke in den Kulturpark Eisenstrasse-Ötscherland wurde ein weiterer wichtiger Schritt erledigt und nun bleibt zu hoffen, dass auch St. Pölten und das Mariazeller Land die MzB (wieder) in ihre Werbung einbinden.

Unser Kerngebiet bleibt bis auf weiteres das Internet, denn hier

Werbung zu Pfingsten

Wir haben ja lange nicht gewusst, wie wir uns an dem Pfingstfestival (siehe Seite 17) beteiligen können. Bei den Überlegungen zu diesem Artikel kamen wir dann auf die Idee, erfolgreiche Werbelinien einmal in aller Breite vorzustellen.

Wir haben diese Idee erfolgreichen Unternehmen vorgelegt und es kamen prompt die Zusagen von der Rhätischen Bahn, der Zillertalbahnen, Stern & Hafferl, ÖBB Personenverkehr, der NÖVOG, vom Kulturpark Eisenstrasse und von der Mostviertel Tourismus-GmbH.

So können wir zu Pfingsten im Kulturzentrum „Die Fabrik“ zu Rabenstein eine breite Palette von Werbematerial zu erfolgreichen Bahnen, zur Eisenstrasse und alle in der beiliegenden Mostviertel Zeitung angeführten Werbemittel präsentieren.

Wenn sich das Konzept bewährt, denken wir an eine Dauer- bzw. Wanderausstellung.

Wir hoffen auch auf deinen Besuch.

können wir unsere Stärken zu erträglichen Kosten voll ausnutzen: Umfangreiche Informationen in voller Breite, mit vielen schönen Bildern und immer aktuell.

Als Ergänzung empfiehlt es sich, den Gedanken an eine – auch in Studien vorgeschlagene – Tourismusorganisation wieder aufzunehmen. Hier bietet sich natürlich unser Verein an, denn wir haben bereits viele Vorarbeiten erledigt und können ein profundes Wissen im erfolgreichen Werben um die MzB vorweisen.

Für das Jahr 2003 ist die überregionale Werbung bereits gelaufen, für das Jahr 2004 sollte die Werbung in den nächsten Monaten konzipiert und der Budgetrahmen fixiert werden, sonst hapert es auch 2004.

Ronny

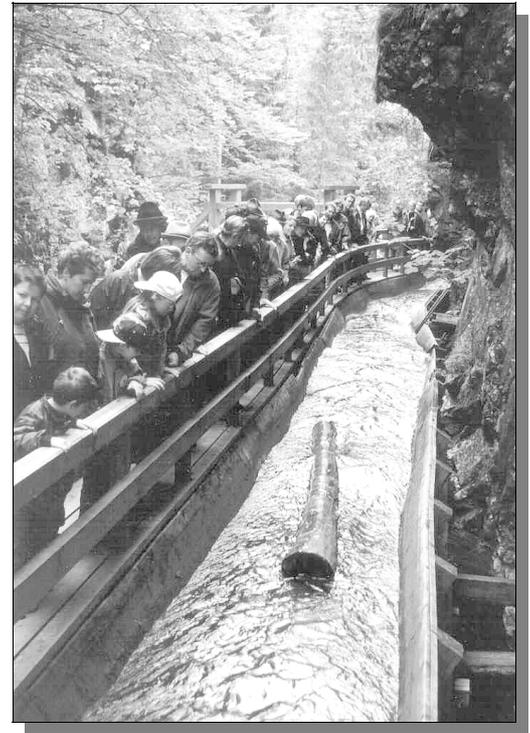
Von der Eisenwurzen zur Eisenstraße

Die Region „Eisenwurzen“ schließt naturräumlich ein großes Gebiet ein. Geografisch gesehen liegt sie im Dreiländereck von Niederösterreich, Oberösterreich und Steiermark. Die Ausdehnung hat früher etwa den vier Widmungsbezirken Scheibbs, Waidhofen/Ybbs, Steyr und Windischgarsten entsprochen. Nie war es eine Einheit im politischen Sinn. Trotzdem bildete die Eisenwurzen einen geschlossenen Wirtschaftsraum, der Österreich und große Teile Europas mit Eisenwaren aller Art versorgte. Im 16. Jahrhundert waren es immerhin 25 Prozent des europäischen Gesamtbedarfs! Heute ist die „Eisenwurzen“ Heimat für rund 96.000 Haushalte. Das ist genau das Einzugsgebiet der drei Eisenstraßen-Vereine von NÖ, OÖ und der Steiermark.

Historisch ist gesichert, dass bereits im Mittelalter die Region der Eisenwurzen von der Eisenverarbeitung geprägt war. Das Zentrum war der Erzabbau am steirischen Erzberg. Von oben gesehen war der Erzberg quasi der „Stamm“ und die Eisenstraßen die „Wurzeln“ der „Eisenwurzen“. Die Verhüttung und die Verarbeitung des Metalls zu vielerlei Werkzeug, Waffen, Gebrauchs- und Kunstgegenständen gaben der Bevölkerung ihr tägliches Brot. Ebenso wichtig

waren auch Handel und Transport von Rohstoff und Endprodukten, sowie die Versorgung der Bergbaugebiete durch die heimischen Bauern mit dem nötigen Proviant. Der Begriff „Eisenstraße“ ist also eine historische Realität. Eisenstraßen – die Transportwege des Eisens – führten zum Beispiel von Eisenerz Richtung Norden bis an die Donau. Auf ihnen wurde das Erz zu den Verarbeitungsstätten transportiert.

Mit dem Aufstieg der Großindustrie in der Mitte des 19. Jhts erlosch die Zeit der frühindustriellen „Schwarzen Grafen“. Sie hatten als reiche Hammerherren die Region geprägt. Die ehemaligen Standortvorteile der Wasserkraft und des Holzreichtums verloren ihre Bedeutung. Übriggeblieben sind die prächtig ausgestatteten alten Hammerherrenhäuser, die Hammerwerke und Schmieden, aber auch einfache Bauernhäuser. Sie sind heute die Zeugen einer vergangenen kulturellen und wirtschaftlichen Hochblüte. Geblieben ist auch eine faszinierende, einzigartige Kultur- und Naturlandschaft. Nach dem Niedergang der Eisenproduktion verlor die Eisenwurzen an Bedeutung. Viele der historischen Denkmäler



Die Erlebniswelt Mendlingtal mit der Holztriftanlage ist ein unvergessliches Familienerlebnis!

drohten zu zerfallen. Um dem entgegenzuwirken, wurden 1985 der „Verein Steirische Eisenstraße“ und in Folge die Vereine Oberösterreichische und Niederösterreichische Eisenstraße gegründet. Sie benannten sich nach den alten Transportwegen des Erzes – den Eisenstraßen. Der „Verein Niederösterreichische Eisenstraße. Interessensgemeinschaft zur Förderung montanhistorischen Kulturgutes“ wurde im September 1990 gegründet. Geburtshelfer für diese überparteiliche Institution waren Historiker, Heimatforscher, Politiker und Tourismusfachleute,

Wir haben vom Kulturpark Eisenstrasse-Ötscherland zu diesem Artikel auch einige schöne Bilder erhalten, die aber durch unsere Möglichkeiten im Druck nicht so gut wirken würden.

Auf der beiliegenden Erlebniskarte wirken sie viel besser, wir zeigen hier nur einen Höhepunkt der Regionalentwicklung, die Holztriftanlage im Mendlingtal.

Dazu zwei Bilder von Günter Kastenhofer von der Schwesterbahn im Ybbstal, einmal 2 x 5090 im Stadtgebiet von Waidhofen und viel Dampf auf der Hühnernebstbrücke (siehe auch Seite 10).



welche die Eisenwurzten mit ihrer ursprünglichen Identität erhalten und wiederbeleben wollten.

Dreizehn Gemeinden aus dem Ybbs- und Erlauftal waren von Anfang an mit dabei: Gaming, Göstling, Gresten, Gresten-Land, Hollenstein, Lunz am See, Opponitz, Purgstall, Reinsberg, St. Georgen am Reith, Scheibbs, Waidhofen/Ybbs und Ybbsitz. Im selben Jahr trat auch die Marktgemeinde Sonntagberg bei.

Zu den 14 Mitgliedsgemeinden des Gründungsjahres kamen 1994 St. Anton an der Jeßnitz und Wieselburg hinzu. Im Jahr 2000, gleichzeitig mit der Verschmelzung des Verein NÖ-Eisenstraße mit dem Tourismusverband Ötscherland, traten Allhartsberg, Randegg und Steinkirchen bei. 2001 wurden Puchenstuben, Annaberg, Mitterbach und Neumarkt an der Ybbs aufgenommen. In den Tourismusverband sind auch Petzenkirchen, Wang und Wieselburg-Land integriert. Das ergibt zur Zeit insgesamt 26 Mitgliedsgemeinden. Seit 7. November 2002 ist nun HR Dr. Berthold Panzenböck neuer Obmann. Jede Mitgliedsgemeinde ist im Vorstand mit Sitz und Stimme vertreten.

Die grundlegende Zielsetzung des Vereins war die Erhaltung,



Sanierung, Wiedererrichtung und Präsentation der industriegeschichtlichen Denkmäler der NÖ Eisenwurzten, sowie die Belebung des kulturellen und wirtschaftlichen Erbes der Region. Sie hat sich inzwischen enorm erweitert. Heute werden die 26 Mitgliedsgemeinden auch bei der Realisierung von Projekten in organisatorischer, inhaltlicher und finanztechnischer Hinsicht unterstützt. Der Kulturpark Eisenstraße-Ötscherland gilt als eine Vorbildregion für gelungene Regionalentwicklung. Denn im Leitziel bekennen sich Verein und die Gemeinden zur Entwicklung der „Eisenwurzten“ zu einem vitalen Lebensraum mit starker Identität und hoher Lebensqualität für Bewohner, Gäste und Kunden.

Was macht die Eisenstraße?

Die Eisenstraße verbindet Tradition mit Zukunft. Historisch ist der Stoff, aus dem sie gemacht ist, zeitgemäß und beispielgebend sind die Methoden und die Aufbereitung. Die Stärken der Region stehen im Mittelpunkt und wurden mit den Bewohnern aus verschiedenen Wirtschaftssektoren entwickelt, noch bevor die Modewörter „Nachhaltigkeit“ und „Destinationsmanagement“ geprägt waren.

Als Tourismusverband leistet sich der Verein mit den weiteren Verbänden des Mostviertels eine schlagkräftige Vermarktungsorganisation, die Mostviertel Tourismus GmbH. In der Entwicklung hält man aber die Zügel selbst in der Hand. Mit viel Geschick gelingt es nicht nur, erfolgreich Projekte zu beraten, oder auch selbst zu betreiben, sondern auch die notwendigen Gelder zu lukrieren. Als Leader Plus Region ist die Eisenstraße eines von 15 kleinräumigen Fördergebieten Niederösterreichs. Bis 2006 wird die Freizeitwirtschaft angekurbelt. Das stolze Ziel, die 100.000 Kulturparkbe-

sucher zu verdreifachen, wird auch den Direktvermarktern, den gewerblichen Betrieben, den Handwerkern, Künstlern und regionalen Wissenschaftlern nutzen.

Dabei ist der Kulturpark Eisenstraße schon heute ein gut entwickeltes Freizeitland mit einer breiten Basis für den Ausflugstourismus. Die Manufaktur Eisenstraße versorgt Informationsstellen und die Eisenstraßewirte mit Schmiedewaren und Souvenirs aus der Region. Die Dokumentation Eisenstraße, ein Vernetzungsprojekt für Museen, Archive, Bibliotheken mit regionalen und überregionalen Bildungsstellen, ist überaus aktiv. In den etwas mehr als 10 Jahren Regionalentwicklung wurden mehr als einhundert Projekte begleitet und umgesetzt, über siebzig davon mit Fördermitteln aus Leader II, dem Vorgängerprogramm von Leader Plus.

Das Freizeitland Kulturpark Eisenstraße ist Teil der Österreichischen Eisenstraße, die 2001 gegründet wurde. In diesem Netzwerk liegen große Chancen für die gemeinsame Entwicklung. So ist die Eisenstraße auf der Vorschlagsliste für das UNESCO Weltkulturerbe zu finden. Gemeinsam kann dieses große Ziel erreicht werden.

Was ist das Produkt Eisenstraße?

Der Kulturpark Eisenstraße ist ein thematisch aufbereitetes Freizeitland. Über achtzig Angebote lenken die Besucher weg vom grauen Alltag in die Welt der Schwarzen Grafen. Glühende Eisen, dampfende Rösser, die Erlebnishäuser des Museumsverbundes, thematische Spazier- und Wanderwege und unverwechselbare Feste zeichnen das Gebiet der Eisenwurzten mit dem Prädikat Kulturpark aus. Es ist das Kernangebot des Mostviertels für den Ausflugstourismus.

(Fortsetzung auf Seite 10)

(Fortsetzung von Seite 9)

Die Industriegeschichte der Eisenwurz liefert den Stoff für den Themenpark.

So kann der Besucher in sechs Hammerwerken bei Schau-schmiedevorfürungen die Arbeitsschritte für die Herstellung von Werkzeug beobachten und bei Hobby- bis Meisterschmiedekursen selbst Hand anlegen. Zentrum des Schmiedens sind die Eisenstraßegemeinden Ybbsitz und Hollenstein.

Drei Erlebnisbahnen verbinden das Ybbs- und das Erlauftal und erschließen den Weg nach Mariazell mit für Autofahrer ungewohnten Einblicken. Bei 22 Museen und Ausstellungen kann man der Geschichte auf den Zahn fühlen. Die Stadt der Türme, die Burgarena Reinsberg und das Hammerherrenmuseum

Amonhaus in Lunz sind die meistbesuchten Erlebnishäuser des Kulturparks.

Die Spazier- und Wanderwege laden mit den drei Naturparken Buchenberg, Eisenwurz und Ötscher Tormauer ein zum Wald atmen und Wiese liegen. Die erfolgreichste Wanderroute führt entlang einer Holztrifflanlage durch das Mendlingtal. Über 30.000 Besucher jährlich sind von den spektakulären Wegen und der Abgeschlossenheit des Tales beeindruckt.

Die Menschen an der Eisenstraße verstehen es aber auch, Feste zu feiern. Das Europäische Schmiedetreffen „Ferraculum“ bringt alle zwei Jahre die Schmiede aus aller Welt nach Ybbsitz und bringt die Besucher bei Schmiedevorfürungen zum Staunen.

Der Zyklus der Mozartopern in der Burgarena Reinsberg begeistert heuer mit der „Hochzeit des Figaro“ (31. Juli bis 16. August) das Publikum. Eisenstraßefeste wie „Feuer am Berg“ am 21. Juni entlang des beliebten Panorama-Höhenweges, oder der Annakirtag am 26. Juli in Annaberg, sind Sommerhighlights an der Eisenstraße.

Alle Erlebniseinrichtungen des Kulturpark Eisenstraße, mit Öffnungszeiten, Eintrittspreisen und Hintergrundinformationen finden Sie in der beiliegenden Erlebnis-karte. Wenn diese bereits fehlen sollte, fordern Sie diese bitte gratis unter 07443/86 600 oder von info@eisenstrasse.info an.

*Dr. Barbara Kühhas
Öffentlichkeitsarbeit*

Kulturpark Eisenstraße-Ötscherland

Die Ybbstalbahn

Die Schwesterbahn hat alles, was immer wieder zur „Rettung“ der MzB empfohlen wurde: Der Betrieb wird weit gehend mit den ach so kostengünstigen Dieseltriebwagen abgewickelt, es gibt einen – wenngleich nur noch rudimentären – Güterverkehr, es gibt seit Jahren einen durchaus erfolgreichen Nostalgiebetrieb und die defizitäre Bergstrecke wurde bereits vor langer Zeit von den ÖBB eingestellt.

Das Ergebnis ist ernüchternd: Im Planverkehr fahren an einem Sonntag nur noch drei Zugpaare die 54 km lange Gesamtstrecke nach Lunz, natürlich mit dem Hinweis „Reservierungspflicht für Reisegruppen“.

Anders sieht die Situation auf der eingestellten Bergstrecke aus. Der darauf verkehrende Ötscherland-Express hat sich durchaus als touristische Einrichtung etabliert, allerdings wie eben auf Nostalgiebahnen üblich, nur an Wochenenden im Sommer.

Nein, es hat sich kein Ybbstaler auf die MzB verirrt.

Das Bild von Günter Kastenhofer zeigt die Ybbstalbahn zwischen Göstling und Kogelsbach.

Von einer überregionalen Werbung für den Planverkehr auf der Ybbstalbahn ist uns nichts bekannt, selbst der Verein „Pro Ybbstalbahn“ hat

zwar auf seiner Seite im Internet den Hinweis „an der Erhaltung der Ybbstalbahn mitzuwirken, zu modernisieren und zu bewerben“ stehen, es gibt aber auf diesen Seiten keine Werbung für Fahrten in planmäßigen Zügen.

Dabei bietet gerade das Ybbstal vieles, das wir an der MzB nicht bieten können, daher gibt es auch seit Jahren die generelle werbliche Positionierung: Die Ybbstalbahn hat die schönere Talstrecke, wir die schönere Bergstrecke und dazwischen liegt – als verbindendes Glied –



der Ötscherland-Express mit seiner Nostalgiekompetenz.

Seit Jahren versuchen wir auch zu bewirken, dass diese drei Bahnen gemeinsam beworben werden, leider haben auch hier die Einstellungsdiskussionen die Weiterentwicklung gebremst.

Auf erlebnisbahn.at hingegen werden seit Jahren diese drei Bahnen gemeinsam vorgestellt, leider kam es heuer im Frühjahr aus Zeitmangel nicht zu dem geplanten Update unserer Seiten zur Ybbstalbahn.

Ronny

100 Jahre Waldviertlerbahn - eine Bahn mit Zukunft!

Am 27. 4. startete die Waldviertler Schmalspurbahn in ihre hundertste Saison, standesgemäß mit einem großen Jubiläumzug. Genau genommen betrifft dies ja nur den Abschnitt von Steinbach-Bad Groß Pertholz bis Groß Gerungs, während der Abschnitt Gmünd NÖ-Steinbach bereits im Vorjahr diesen runden Geburtstag feiern konnte. Zu diesem Anlass musste alles fahren, das Räder hat, und so bestand denn auch der Zug aus nicht weniger als sechzehn Zweiaxsern und einem Vierachser, darunter auch die vier Sitzwagen und das Jausenstüberl, welche erst vor kurzem von der MzB in ihre neue Heimat überstellt worden sind. Ein solcher Zug erforderte natürlich die Bespannung mit zwei Lokomotiven. Da es allerdings derzeit in Gmünd nur eine einzige betriebsfähige Dampflok gibt, nämlich die 399.04, war die 2095.012 als Zuglok eingeteilt und unterstützte die Dampflok tatkräftig. Sämtliche Fahrzeuge wurden zumindest einer Pinselrevision unterzogen und präsentierten sich in tadellosem Zustand.

Trotz des zunächst nicht allzu schönen Wetters war der Zug bis auf den letzten Platz besetzt, es wurden somit an diesem einen Tag mehr als 500 Fahrgäste nach Groß Gerungs befördert, ein erster Schritt zu der für heuer angestrebten Zahl von 20.000, wie Dipl.-Ing. Otfried Knoll als

Geschäftsführer der NÖVOG in seiner Ansprache betonte, nachdem vor zwei Jahren 7.000 und im Vorjahr bereits 14.000 Personen diese Bahn benützten. Der NÖVOG ist es – und das beweist nicht nur der Jubiläumstag – eindrucksvoll gelungen, durch Übernahme der Regie und Einbindung der Gemeinden die Schmalspurbahn neu zu beleben.

Die Fotografen im Zug hatten jedenfalls ein Problem, welches sie sonst nur von der MzB her kennen: Der Zug war schlicht und ergreifend zu lange, und so waren vereinzelt Aufnahmen vom Zugschluss aus nicht möglich, und auch der neu errichtete Bahnsteig in Abschlag beim Fassldorf erwies sich als eindeutig zu kurz. Hier gab es den ersten längeren Aufenthalt, nachdem schon zuvor in Steinbach Wasser genommen wurde. In Langschlag gab es wieder einen längeren Halt, bei dem auch die neu am Bahnhof aufgestellte Lok 21 ex 298.206 begutachtet werden konnte. Leider befindet sich diese Lok in sehr schlechtem Zustand, aber sie soll zumindest äußerlich renoviert werden und an die ersten Jahre der Bahn erinnern, ist sie doch eine der Lokomotiven, die für diese Strecke gebaut wurden! In Groß Gerungs gab es schließ-



lich einen längeren Aufenthalt, ebenso mit Ansprachen und musikalischem Empfang, so wie schon im Fassldorf und in Langschlag. Bemerkenswert war das Heizhaus, das in seiner gesamten Länge als Wein-Degustationsstation großen Anklang fand. Selbst dieser Bahnhof war für diesen Riesenzug fast zu klein, aber ein Umsetzen der Lokomotiven ging sich gerade aus. Mittlerweile war auch das Wetter dem Anlass entsprechend strahlend schön.

Auf der Rückfahrt gab es nur in Steinbach einen längeren Aufenthalt zum Wasserfassen, ansonsten nur kurze Halte in fast allen Stationen. Durch zügige Fahrweise kam der Zug schließlich zwanzig Minuten zu früh in Gmünd an, und so ging eine denkwürdige Fahrt zu Ende, die allen, die daran teilgenommen haben, sicherlich noch lange in Erinnerung bleiben wird.

Möge diese Bahn also auch in den nächsten einhundert Jahren die Reisenden sicher an ihr Ziel bringen und erfolgreich in die Zukunft fahren!

Martin Geyer



Das Bild oben zeigt den Festzug in der neu errichteten Haltestelle Fassldorf, leider ist der Bahnsteig viel zu kurz geraten.

Das Bild links zeigt den vorderen Teil des Zuges bei Bruderndorf, aus dem Zug fotografiert von Martin Geyer.

Die Bregenzerwaldbahn

Bereits im Jahre 1864 entstanden die ersten Ideen zum Bau einer Eisenbahn in den Bregenzerwald. Es sollten jedoch noch 38 Jahre vergehen, bis am 15. September 1902 der Betrieb auf der 35 km langen Strecke von Bregenz nach Bezauf aufgenommen werden konnte. Eine Verlängerung der Strecke bis Schoppernau wurde aus Kostengründen nicht ausgeführt. Zur Zeit der Betriebsaufnahme standen die Loks U.24 - U.26, 8 Personenwagen, 2 Dienstwagen und 40 Güterwagen zur Verfügung; etwas später kamen noch die U.27 und U.36 dazu.

Nach dem Ersten Weltkrieg schlitterte die Bahn immer mehr in die roten Zahlen, sodass sie mit 1. Jänner 1932 von den BBÖ übernommen wurde. Bereits 1936 wurde die Einstellung beantragt, wegen der schlechten Straßenverhältnisse aber abgelehnt. Nach 1945 hatten die ÖBB ebenfalls kein Interesse, die Bahn weiter zu betreiben, so wurden selbst minimale Investitionen nicht durchgeführt. Auch die Inbetriebnahme der Reihe 2095 brachte außer einer Fahr-

zeitverkürzung keine Verbesserungen. Ein großer Erfolg jedoch waren die ab Mai 1974 als Tourismusattraktion geführten Dampfzüge, gezogen von der Lok 4¹¹ der Zillertalbahn.

Im Juli 1980 brachte eine Hangrutschung das Ende der Wälderbahn. Die Aufräumarbeiten wurden zwar noch begonnen, aber nicht mehr abgeschlossen. Zwischen den Bahnhöfen Kennelbach und Egg wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet, der in der Folge bis Bezauf und ab Jänner 1983 auf die ganze Strecke ausgedehnt wurde. Am 29. Jänner 1985 wurde schließlich die Einstellung des Verkehrs auf der Bregenzerwaldbahn bewilligt.

Damit das „Wälderbähnle“, wie die Bahn liebevoll genannt wurde, nicht in Vergessenheit gerät, fanden auf Initiative des Gründungsobmannes Erich Schäffler und des späteren Obmannes Hans Meusburger noch vor Vereinsgründung die ersten Sonderfahrten von Bezauf aus statt. Zum Einsatz kamen dabei ein alter Mercedes-Lkw, der mit Eisenbahnradern versehen und nach

Die Stationen der Museumsbahn		
km 0,0	Bezauf	ehem. km 35,3
km 1,7	Reuthe H	ehem. km 33,6
km 5,0	Schwarzenberg	ehem. km 30,3
km 6,1	Bersbuch H	ehem. km 29,2



seinen Schöpfern "Hanserich" genannt wurde, und ein umgebauter ÖBB-Güterwagen. Im November 1985 wurde schließlich der Verein Bregenzerwald-Museumsbahn gegründet. Nach enormen Anstrengungen konnten im September 1987 anlässlich des Jubiläums „85 Jahre

Alle Fotos von Sebastian Erben. Von oben:
Uh.102 auf der Straßenkreuzung beim Bf. Schwarzenberg
D 1 "Hilde", dahinter die D 2 "Margreth"
U.25 beim Vorsäß Stiegeln

Rechte Seite:
Bummelzug mit U.25 im Bf. Schwarzenberg
Uh.102 auf der Sporeneggbrücke



U.25	C1'-tn2, Krauss Linz 2998/1902, ehem. kkStB U.25, gebaut für Wälderbahn; betriebsfähig
498.03	C1'-th2, Krauss Linz 1511/1929, ehem. BBÖ Uh.03, gebaut für Wälderbahn; restauriert
Uh.102	C1'-th2, Floridsdorf 3038/1931, ÖBB 498.08; betriebsfähig
D 1 "Hilde"	C-dh, Windhoff 767/1943, ehem. LBPH D 1; betriebsfähig
D 2 "Margreth"	B-dh, Gmeinder 5244/1961, ehem. Zementwerke Budenheim Lok 6; betriebsfähig
2091 004	1'Bo1'-de, Simmering/ÖSSW 65690/1936, ehem. BBÖ 2041.04/s, abgestellt (Ersatzteilspender)
2091.08	1'Bo1'-de, Simmering/ÖSSW 65763/1940, ehem. DRB C4ivT 137 339, betriebsfähig

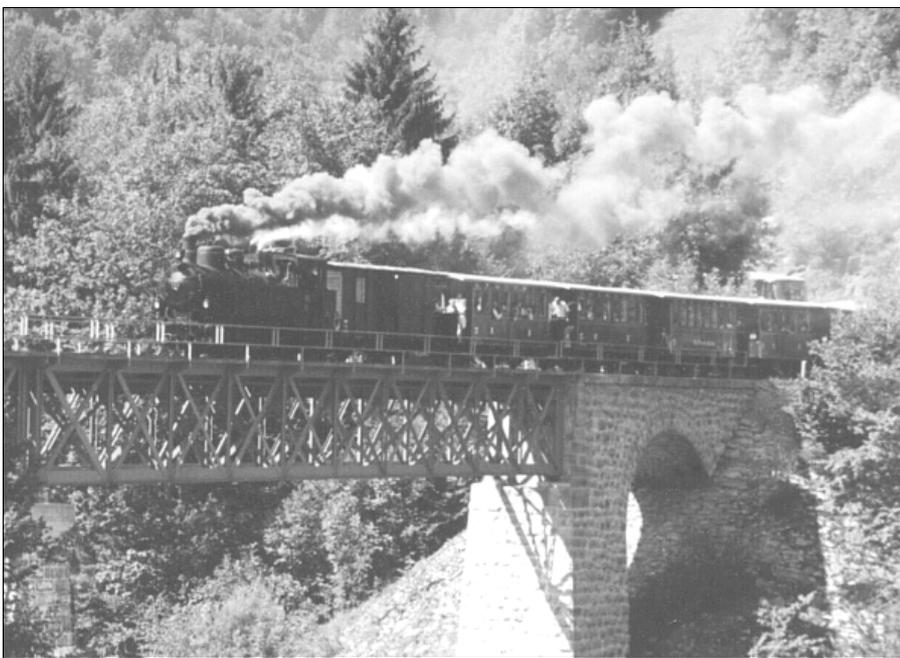


Bregenzerwaldbahn“ die ersten Publikumsfahrten mit der Diesellok „Hilde“ zwischen Bezau und Schwarzenberg stattfinden. Seit Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzung beim Bahnhof Schwarzenberg 1989 verkehren die Museumszüge auf der etwa 6 km langen Strecke Bezau-Bersbuch, wobei bei der Rückfahrt mangels Umsetzungsmöglichkeit die Züge bis Schwarzenberg geschoben werden müssen.

1992 erwarb der Verein die zuletzt in Eichgraben als Denkmal aufgestellte Original-Wälderbahnlok U.25 und setzt sie seit 1993 vor den Dampfzügen ein. Weiters steht seit 1996 auch die 2091.08 auf der Museumsbahn in Betrieb. Schließlich erfolgte im Herbst 1996 der Ankauf der Uh.102 (ÖBB 498.08) von der

Gurkthal-Museumsbahn. Die letzte in Österreich gebaute 760-mm-Schmalspur-Dampflok wurde in Rumänien wieder instandgesetzt und unterstützt seit der Saison 2002 die U.25 vor den Dampfzügen.

Musste zunächst mit umgespurten Waggons der Stubaitalbahn das Auslangen gefunden werden, so konnten seit 1995 insgesamt 5 Neubauwagen mit achtfenstrigem Wagenkasten, die nach Originalplänen auf Güterwagenfahrgerstellten aufgebaut wurden, in Betrieb genommen werden. Allerdings erhielten sie aus Stabilitätsgründen Metallaufbauten. Zusammen mit dem Dienstwagen ergeben sie nun eine sehr ansprechende Garnitur für die Museumszüge.



Als das Hochwasser zu Pfingsten 1999 am Morgen des Saisonöffnungstages einen Pfeiler der Sporeneggbrücke wegriss, und dadurch das Tragwerk einstürzte, bedeutete dies beinahe das Aus für die Museumsbahn. Mit öffentlicher Unterstützung sowie einer Bausteinaktion konnte jedoch bereits ein Jahr später die neue Brücke eingeweiht werden. In der Zwischenzeit verkehrten die Züge zwischen Bezau und der Sporeneggbrücke mit der 2091.08 und der D 2 jeweils an einem Ende, der Dampfbetrieb fiel in diesem Sommer aus.

Da das alte Heizhaus in naher Zukunft einem Supermarkt weichen muss und ohnehin nur für die U.25 Platz bot, wird seit dem Sommer 2002 eine neue, dreistöckige Remise auf dem Areal des ehemaligen Gütermagazins errichtet. Aus denselben Platzgründen ermöglicht ebenfalls seit 2002 eine Segmentdrehzscheibe das Umsetzen der Loks ohne Weiche. Wenn die Umbauarbeiten im Bahnhof Bezau abgeschlossen sind, ist das nächste Hauptziel des Vereins die Streckenverlängerung bis Andelsbuch, wofür das notwendige Gleismaterial bereits vorhanden ist. Damit wäre auch der aufwendige Schiebetrieb zu Ende.

Auch wenn die Bahn mit etwa 6 km Streckenlänge zu den kürzesten Museumsbahnen Österreichs zählt, lohnt sich ein Besuch auf jeden Fall. Neben interessanten Fahrzeugen in der wunderbaren Landschaft des Bregenzerwaldes kann man hier eindrucksvoll erleben, wie eine engagierte Gruppe mit bescheidensten Mitteln und trotz anfänglicher massiver Bedenken den heute erfolgreichsten Museumsbahnbetrieb Österreichs zustande gebracht haben.

Sebastian Erben

Informationen im Web:
www.waelderbaehne.at

Die Oberleitung der Mariazellerbahn

In dieser Ausgabe setzen wir unsere kleine Artikelreihe über die Elektrifizierung der MzB fort und beschreiben die Oberleitung der MzB – passend zum Pfingstfestival – an Hand der funktionsfähigen Anlage von Erich Achleitner.

Beginnen wir mit dem wichtigsten Teil, mit den Masten.

Zum Zeitpunkt der Elektrifizierung waren bei anderen Bahnen noch Holzmasten üblich, bei der MzB waren hingegen die Masten bereits aus einem Stahl Profil. Im Modell sitzt der Mast auf einem massiven Sockel (1) aus Zink. Die Last der Fahrleitung trägt der Ausleger (2), entweder gerade oder als Bogen für die Bogenaußenseite, damit der Fahrdrathalter (3) durch den Fahrdrath immer auf Zug beansprucht wird. Erwähnt werden muss, dass im Original im Zuge der Modernisierung immer mehr Betonmasten verwendet werden und heute auch auf den alten Masten neue Ausleger-Typen analog zur üblichen Ausführung bei den ÖBB zu finden sind (rechtes Bild).

Der Mast trägt zusätzlich zum Fahrdrath ganz oben die Übertragungsleitung (4) mit 30 kV/25 Hz zur Versorgung der beiden Unterwerke Rabenstein und Gösing, welche die MzB im Parallelbetrieb versorgen, sowie darunter eine Versorgungsleitung (5) mit 20 kV/50 Hz für das Landesnetz.

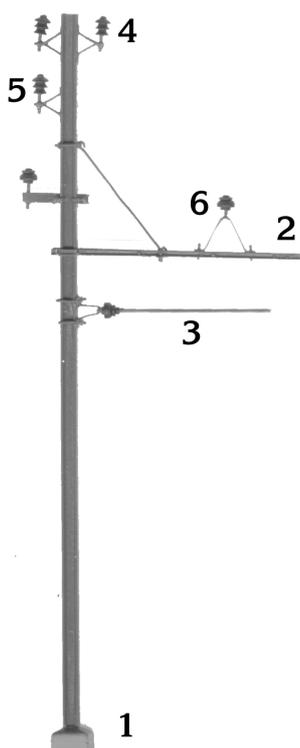
Im Regelfall ist der Fahrdrath in einer Höhe von 5,50 Meter über Schienenoberkante verlegt, während er in den Tunnels wegen des eingeschränkten Lichtraumprofils bis auf 3,75 Meter über Schienenoberkante abgesenkt werden muss. Wir alle kennen dieses Bild, wenn die 1099er mit fast in Senklage niedergedrücktem Stromabnehmer durch die Tunnels fährt.

Früher hatte der Fahrdrath einen Querschnitt von 85 mm² und bestand aus Kupfer, als Tragseil wurde ein Stahlseil mit 35 mm² Querschnitt verwendet. Heute wird ein Fahrdrath mit 100 mm² Querschnitt und ein Tragseil mit



Saugrabenviadukt mit Betonmasten und moderner Abspannung
Foto: Walter Luger

50 mm² Querschnitt verwendet, beide aus Kupfer. Im Modell besteht die Oberleitung aus 0,3 mm Erodierdraht und wird an den Fahrdrathalter gelötet. Der Fahrdrath muss übrigens im Vorbild und damit auch beim Modell zick-zack verlegt werden, um das Einschneiden des Fahrdrathes in die Kohleschleifstücke des Stromabnehmers zu verhindern.



Fotos von Josef Bauer

Bild links zeigt einen klassischen „geraden“ Masten der MzB als Modell von Erich Achleitner mit Angabe der wichtigsten Bestandteile, Erklärung im Text.

Bild Mitte das Schaltgerüst der Station Puchenstuben und das Bild rechts den neuen Ausleger-Typ auf einem Gittermast, ebenfalls im Modell.

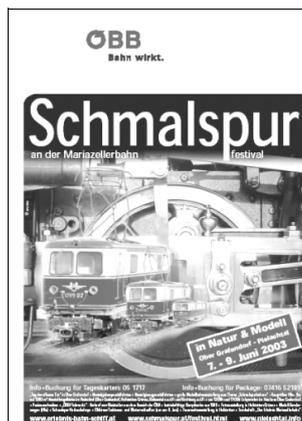
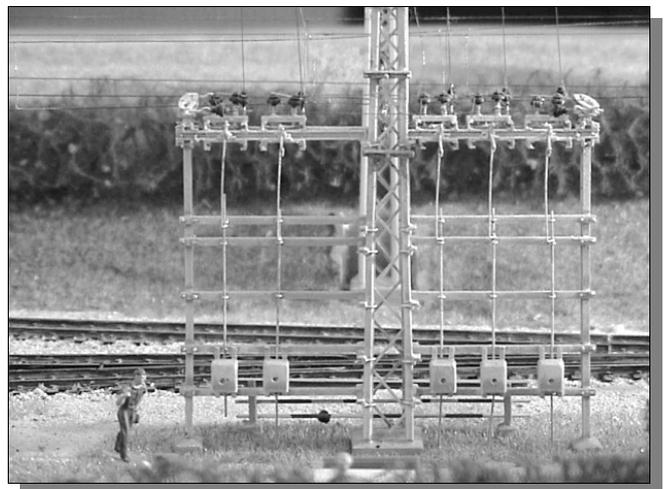


Erich Achleitner fertigt und tüfelt seit ca. 15. Jahren an einer funktionsfähigen Oberleitung für seine Modellbahnanlage. Als gelernter Werkzeugmacher war es ihm ein Anliegen, diese Oberleitung so detailgetreu wie möglich zu gestalten. Er hat dazu für alle Einzelteile eigene Formen und Lehren gefertigt. Was man auf den ersten Blick vielleicht nicht sieht: Diese Masten sind nicht aus einem Stück (vielleicht aus Kunststoff) gegossen, sondern werden wie das Original aus vielen Einzelteilen zusammengesetzt.

Als Materialien für die Masten werden Messing-Profile, Flacheisen, Zink Kokillenguss, Neusilberdraht und Kunststoff (für die Isolatoren) verwendet.

Es ist müßig zu erwähnen, dass die Oberleitung vollständig funktionsfähig ist, daher ist nach dem Aufbau der Module ein gutes Stück Lötarbeit nötig, bis alle Oberleitungsteile wie im Original funktionieren.

Wir wollen und können in unserer Mitgliederzeitung nicht alle Feinheiten beschreiben, Erich kann es bei Ausstellungen viel besser erklären. Die Modulanlage von Erich Achleitner und Josef Kaufmann wird beim Pfingstfestival in der Turnhalle von Rabenstein zu besichtigen sein, wieder ein Grund mehr, das Pfingstfestival zu besuchen.



Alle Fotos von Josef Bauer zeigen Modelle!

Bild rechts oben zeigt den Querträger im Bf. Mitterbach mit voll funktionstüchtigem Ladegleisschalter, da Bild rechts zeigt das Schaltgerüst in Mitterbach samt einem Detail des Quadratgittermasts mit der Anspeisung der Oberleitung.

Diese Anlage wird im Rahmen des Pfingstfestivals in Rabenstein gezeigt, links das offizielle Plakat.



wesentlichen der Einheitsoberleitung der ÖBB, wenn man einmal davon absieht, dass auf der Normalspur Fahrdrabt und Tragseil getrennt abgespannt werden.

Die Fahrleitung steht übrigens im Eigentum der ÖBB, genauso wie die zur Wartung eingesetzten Fahrzeuge (siehe Seite 16). Die EVN ist hingegen für die Wartung und Instandhaltung verantwortlich.

Erich Achleitner
Franz Straka
Martin Geyer

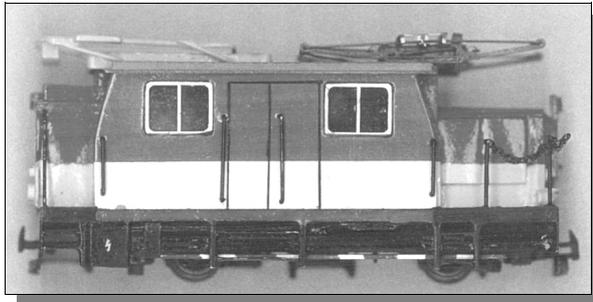
Auf dem Ausleger ist die Abstützung (6) für den Spanndraht montiert, der über Hänger für die richtige Höhe des Fahrdrabtes sorgen.

In früheren Zeiten wurde nur der Fahrdrabt abgespannt, und zwar auf beiden Seiten, während das Tragseil überhaupt fix befestigt wurde. Auf diese Weise konnte allerdings keine zufriedenstellende Spannung erreicht werden, und es kam häufig zum Durchhängen des Fahrdrabtes. Damals befand sich eine Abspannung etwa alle 1200 bis 1600 Meter, während man eine solche heute alle 600 bis 800 Meter findet. Fahrdrabt und Tragseil werden heute gemeinsam einseitig über ein Radspannwerk abge-

spannt, während beide am anderen Ende fix am Masten befestigt werden. Das Spannwerk besteht aus einer Umlenkrolle, welche die Kraft etwa im Verhältnis 1:3 übersetzt, sowie einem Satz von etwa 13 Gewichten, von denen jedes an die 30 Kilogramm wiegt.

In Bahnhöfen kann über ein Schaltgerüst sowohl jedes Bahnhofsgleis, als auch die Freistrecke getrennt stromlos geschaltet werden, um z.B. bei Ladetätigkeiten im Bahnhofsbereich oder bei Arbeiten auf der Strecke den betreffenden Abschnitt stromlos zu machen, ohne den Betrieb auf der Gesamtstrecke zu beeinträchtigen.

Die Oberleitung gleicht heute im



Das Bild oben zeigt das Modell von Franz Straka.

Das Bild rechts zeigt die beiden Motorturmwagen in Obergrafendorf, festgehalten von Oliver Handlfinger. Mit diesem Bild begrüßen wir Oliver als Verstärkung in unserem Dokumentations-Team.



Motorturmwagen

Für die Erhaltung der Oberleitung stehen seit dem Jahre 1964 zwei Motorturmwagen X 532.001 und 002 zur Verfügung, wobei der 001 in Kirchberg und der 002 in Gösing beheimatet ist. Die Wagen besitzen eine Hubarbeitsbühne, während für Arbeiten in den Tunnels auf der dem Motor abgewandten Seite eine Arbeitsplattform vorhanden ist. In diesem Fall dient das umgeklappte Geländer der Arbeitsbühne als Absturzsicherung. Der Antrieb der beiden Wagen erfolgt dieselektrisch, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt sowohl selbstfahrend als auch als Nachläufer eingereiht in Züge 45 km/h.

Passend zum Thema können wir in dieser Ausgabe endlich das Turmwagen-Modell von Franz Straka (siehe Bild oben) präsentieren.

Es besteht aus Messingaufbau mit einem Fahrwerk von Liliput und kann wie viele andere Einzelmodelle zu Pfingsten in Rabenstein bewundert werden.

Zusätzlich zu den beiden Motorturmwagen steht noch ein auf einem Güterwagenuntergestell aufgebauter Ruthmann-Steiger mit einem Arbeitskorb für zwei Personen zur Verfügung.

Martin Geyer

Elektrifizierung der Krumpe

Aus unerklärlichen Gründen wurde die Zweigstrecke Ober-Grafendorf-Gresten nie elektrifiziert. Nach der Umspurung des Teilstückes Wieselburg-Gresten und der Auflassung des Betriebes zwischen Mank und Wieselburg stellt sich die Frage, ob es nicht sinnvoll wäre, die verbliebenen 19 km nach Mank zu elektrifizieren.

Die Dieseltriebwagen der Reihe 5090 werden zum Einen nicht „auf ewig“ fahren, zum Anderen sicher demnächst auf den anderen Schmalspurstrecken dringend benötigt werden, die Strecke selbst hat keinen besonderen technischen Schwierigkeitsgrad und das Kraftwerk Erlaubboden hat noch ausreichend Kapazität.

Was im Außenfern innerhalb kurzer Zeit gelang, sollte doch in NÖ auch gelingen.

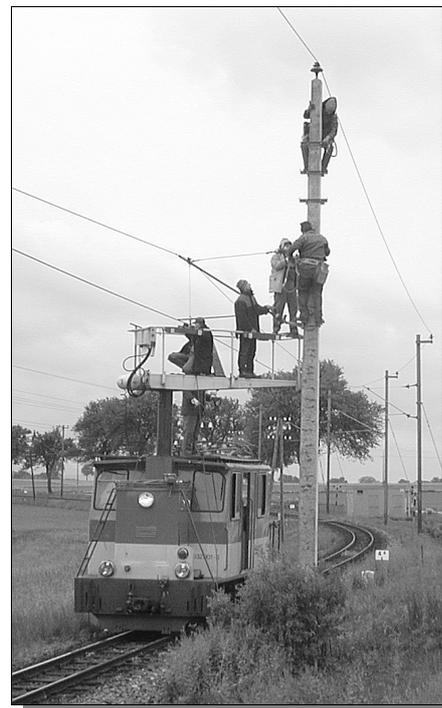
Ronny



Das Auto, der ärgste Feind der Mariazellerbahn!

Nein, wir meinen in diesem Artikel nicht den generellen Konflikt zwischen Straße und Schiene. Wir beziehen uns auf die vielen Unfälle, in denen Pkw, Lkw und was da noch so kreucht und fleucht, unsere MzB aus der „Bahn“ werfen wollen. Die Unaufmerksamkeit und das fahrerische Unvermögen der Fahrzeuglenker, zumeist sind es Einheimische, verursachen in Summe mehr Betriebsstillstände als alle anderen Probleme.

Am 14. Mai versuchte sich wieder einmal ein Pkw bei km 4,4 an einem MzB - Oberleitungsmast. Für uns ist dieser Zwischenfall eine gute Gelegenheit, zwei aktuelle Bilder von Oliver Handlfinger, passend zum Thema, zu zeigen, Bilder vom Pkw ersparen wir uns.



Schmalspurfestival in Natur und Modell

7. Juni bis 9. Juni 2003

Nach dem Erfolg der Vorjahre wird dieses Festival heuer noch umfangreicher organisiert.

Im Bereich Vorbild liegt der Schwerpunkt in Ober-Grafendorf und da vor allem bei Dampf- und Diesel-Traktion. Als Gastlok wird die Yv.2 (598.02) des Club 598 zu sehen sein, diese Lok führt auch wahrscheinlich den vormittäglichen Pendelzug auf der Krumpe, zudem gibt es Lokparaden jeweils um 12:00 und 17:00 Uhr. Die elektrische Traktion zeigt weiterhin der Planbetrieb und wir hoffen, dass – wie im Vorjahr – viele volle Züge zu sehen sind.

Der Modellbahnbereich wurde, vor allem aus Platzgründen, auf vier Orte aufgeteilt.

Das Modellbauteam Martin Schromm-Adolf Schmid zeigt in Ober-Grafendorf mit einer Segmentanlage auf 8 x 14 m das Thema Talstrecke bei Schwarzenbach und damit einen der schönsten Abschnitte der Mariazellerbahn, den Bereich vom Weißenburgtunnel über die Pielachbrücke bis zum Natterstunnel (siehe auch Ausgabe Nr. 8).

In Hofstetten-Grünau zeigt Josef Handler auf 12 x 4 m seine Modulanlage zur Grestnerbahn mit der Erlaufbrücke bei Wieselburg, Steinakirchen, Zarsdorf, Marbach, sowie die Ruine und den Gutshof Perwart. (siehe ebenfalls Ausgabe Nr. 8). Weiteres zeigen Andreas Deutsch und Harald Langecker ihre Modulanlage nach dem Vorbild der Steyrtalbahn vom Bf. Pergern mit der Steigung Richtung Sierning, Bf. Grünburg, ergänzt mit Modulen von Herwig Gerstner.

In Rabenstein wird von Josef Kaufmann und Erich Achleitner auf 20 x 6 m ihre bekannte Mo-

dulanlage zur Bergstrecke gezeigt: Reitmauertunnel mit Saugrabenviadukt, Bhf. Annaberg bis zum Lassingtausee und den Bf. Mitterbach. Diese Anlage ist mit der maßstäblichen und funktionstüchtigen Oberleitung von Erich Achleitner ausgestattet, die auf Seite 14 vorgestellt wird.

Die Kirchberghalle steht ganz im Zeichen der größeren Spurweiten. Franz Liesbauer zeigt seine Modulanlage und Modelle in Spurweite IIm und Manfred Schneider zeigt die Spurweite 0e.

Dazu kommen eine Fülle an weiteren Ausstellern und Rahmenprogramme, eine Aufzählung würde den Rahmen dieser Seite sprengen.

Ein guter Tag beginnt mit einem guten Frühstück in Rabenstein

Wir, die Freunde der Mariazellerbahn, bieten ergänzend im Kulturzentrum „Die Fabrik“ zu Rabenstein (ca. 150 m von der Turnhalle entfernt) Informationen zu ausgewählten Eisenbahnstrecken, zum touristischen Angebot der Eisenstrasse und des Mostviertels (siehe auch Seite 7).

Dazu gibt es ab 9 Uhr ein Frühstück mit dem legendären Topfenstrudel von Elke, unser vollständiges Souvenir-Angebot und aktuelle Informationen zum Pfungstfestival. Außerdem informieren wir über unseren Verein, über unsere Kooperation mit pielachtal.com und zeigen die Gewinner unseres Fotowettbewerbes, sowie einige Bilder aus unserer Serie „Die schönsten Fotos“.

Wir alle freuen uns bereits auf deinen Besuch.

Ronny

Öffnungszeiten

Samstag	07.06.	10:00 - 18:00 Uhr
Sonntag	08.06.	10:00 - 18:00 Uhr
Montag	09.06.	10:00 - 17:00 Uhr

Info:
Regionalbüro Pielachtal
Tel: 02722 / 7309-25
pielachtal@pgv.at

Das Erlebnis

Mariazellerbahn



Eine Reise
durch die
Jahreszeiten

Mark Österreich AG - Pielachtal AG
Herausgeber: Verein Schmalspur / Pielachtal
Verlag: Pielachtal / Pielachtal AG 1220 Wien



Rechtzeitig zum Pfungstfestival erscheint das bereits angekündigte Sonderheft „Das Erlebnis Mariazellerbahn“, herausgegeben vom Verein Schmalspur.

Auf 44 Seiten und mit 100 Bildern wird eine ausführliche Streckenschreibung mit Erwähnung der wichtigsten Sehenswürdigkeiten geboten, Landkarten, eine kleine Übersicht zur Geschichte der Bahn mit historischen Bildern und eine Vorstellung des Panoramic 760 runden den Inhalt ab. Die Bilder stellen einen Querschnitt der aktuellen Mariazellerbahn-Fotografie dar, auch aus ungewohnten Perspektiven.

Dieses Sonderheft im Format A4 im Vierfarbdruck erscheint pünktlich zum Pfungstfestival und ist an allen Veranstaltungsorten zum Preis von EUR 5,- erhältlich, Mitglieder können mit der Antwortkarte zu den üblichen Konditionen bestellen.

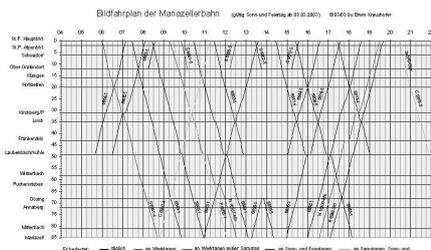
Wir bieten alle aktuellen Informationen zum Schmalspurfestival im Internet unter www.mariazellerbahn.at/festival.htm

Aus dem Vereinsleben

Diese Ausgabe erscheint wegen des Pfingstfestivals etwas vorfrüht, trotzdem bieten wir wieder 20 Seiten und umfangreiche Beilagen, diese haben wir bereits im vorderen Teil dieser Ausgabe erwähnt und hoffen, dass für dich das eine oder andere Interessante dabei ist.

Aus Platzmangel werden die Serien „Mein schönstes Foto“ und „MzB durch die Linse“ auf die nächste Ausgabe verschoben.

Der zuletzt beiliegende Fahrplan fand großen Anklang, nur leider war er falsch. Erwin Kraushofer hat für das Internet einen Bildfahrplan – also eine grafische



Aufbereitung – entwickelt und ich habe bei der Erstellung der Druckversion geschludert und Daten stehen gelassen, die nur für den Bildfahrplan erforderlich waren. Wir schicken daher nochmals den Fahrplan mit, jenen unter uns, die noch keinen Internet-Zugang haben, senden wir gerne den Bildfahrplan mit der

Post zu; einfach mit der Antwortkarte anfordern.

Weil ich schon beim Entschuldigen bin: Einige Mitglieder haben einen Zahlschein erhalten, obwohl sie bereits den Mitgliedsbetrag gezahlt hatten, sorry! Sollten nach diesem Versand immer noch Gutscheine fehlen, bitte sofort anrufen.

Einen großen Erfolg konnten unsere Fotografen verbuchen, denn wir wurden von ÖBB PV erstmals eingeladen, Bilder für das Mariazellerland Erlebnisticket zur Verfügung zu stellen. Wir haben mehrere Bilder zur Auswahl angeboten, die Wahl fiel auf das Foto von Bernd Hirschrodt. Es zeigt unsere Benefizfahrt des Jahres 2000 auf der Kuhgrabenbrücke. Damit schmückt erstmals ein „Voller Zug!“ eine Publikation der ÖBB.

Unsere XX. Fahrt am 13. April war mit 37 Mitreisenden unsere bisher kleinste Fahrt und damit eine Mischung von Rollenden Stammtisch und intimer Kurzzug. Die Frühlingssfahrt ist traditionell schlecht besucht und weil immer wieder vorgeschlagen wurde, doch einmal an einem



Erstmals bei einer Vereinsfahrt kamen wir bei der XX. Fahrt zu einem Gruppenfoto mit fast allen Teilnehmern, festgehalten von Martin Geyer.

Feiertag eine Fahrt zu veranstalten, war es einen Versuch wert. Erstmals seit längerer Zeit wurde der Stamperlwagen verwendet. Dieser Wagen hat nur ein kleines Küchenabteil, aber dafür ausreichend Stehplätze, ideal für einen „Stehempfang“ zu Ehren unseres werten Schatzmeisters Harald Meidl, der seinen 35. Geburtstag feierte. Als Kultgetränk entwickelt sich der „Birnentraum“ aus dem Hause Gatterer, der sektähnlichen Genuss bei nur 3,5% Alkohol bietet.

Was zur Fahrt zu sagen wäre: Zug als „Tohuwabunt“, strahlendes Frühlingswetter auf der Talstrecke, Schneereise im Mariazeller Land und „tote Hose“ in Mariazell, nicht einmal die neue Seilbahn auf die Bürgeralpe war (entgegen den Angaben im Internet) an diesem Palmsonntag in Betrieb.

Termine

Bereits am Samstag, dem 31. Mai ab 09:30 Uhr, treffen wir uns zu einem „Rollenden Stammtisch“ beim Heizhausfest der ÖGLB in Kienberg, anschließend ist die Fahrt mit dem Dampfzug nach Lunz und zurück geplant (bis 12:20 Uhr).

Tohuwabunti vor den letzten Schneereisen, das war die XX. Fahrt auf der Bergstrecke.

Mit diesem Foto stellen wir unser derzeit jüngstes Mitglied unseres Fototeams vor, den erst 13-jährigen Johannes Leubolt.



Zum Pfingstfestival gibt es eine kleine Übersicht auf Seite 17 und eventuell eine Beilage. Für unseren Standdienst suchen wir noch einige Mitarbeiter, vorzugsweise aus dem Bereich St. Pölten und Talstrecke.

Am Samstag, dem 21. Juni treffen wir uns beim 6. Gartenbahnfest des Tullner Gartenbahn Vereines, die Einladung lag bereits der Ausgabe Nr. 12 bei.

Unsere XXI. Fahrt musste auf Sonntag, den 29. Juni verschoben werden, Grund: Es gibt am Samstag bereits einige angemeldete Gruppen und wir wollen uns ja nicht unbedingt an Tagen mit einer guten Auslastung reinpressen. Damit verschiebt sich die Hochsommerfahrt auf Samstag, den 30. August.

Modelle

Unsere Magnetfolien entwickeln sich zum Renner. Darum hat Ernst Sladek, Kleinserien Österreich, für die vorbildgetreue Adaptierung von Lok und Wagen entsprechende Klebefolien entworfen und uns zur Verfügung gestellt. Wir haben derzeit insgesamt 4 Magnetfolien und darum gibt es für den Modellbahner genau diese 4 Magnetfolien im Set, einfach mit der Antwortkarte bestellen oder zum Pfingstfestival in Rabenstein abholen. Für Nicht-Vereinsmitglieder kostet das Set EUR 2,- zzgl. Versand. Sobald es unsere Finanzen zulassen, werden wir weitere Magnetfolien anschaffen, es gibt Überlegungen, die Verwendung dieser Magnetfolien auszuweiten. Zu Pfingsten wird außerdem vom Modellbahn-Museum Kirchberg eine Sonderserie des

BD 4100 in Hellblau aufgelegt. Uns wurde versprochen, dass wir ausreichend Exemplare für unsere Mitglieder erhalten, der Preis wird im üblichen Rahmen von Sondermodellen liegen, bei Interesse bitten wir um eine Vorbestellung auf der Antwortkarte.

Wir haben für unsere Mitglieder auch einige Standard-Modelle auf Lager gelegt und zwar den B4/s in Classic, Stängl Nr. 3257 und den B4/s in Braun, Stängl Nr. 3204.

Weiters plant Stängl für den Herbst eine Neuauflage der kompletten Reihe 1099 zum Preis von etwa EUR 210,- pro Stück, Fertigung allerdings nur nach fixer Bestellung. Wie zu erfahren war, gibt es nur noch eine begrenzte Anzahl von Fahrwerken, es ist also anzunehmen, dass dies für eine längere Zeit die letzte Serie ist. Bei ausreichendem Interesse unserer Modellbahner übernehmen wir gerne die Abwicklung.



Ab sofort lieferbar ist die zweifarbige Variante des Modells der 2093.01 von Halling. Bestellungen sind wieder über unseren Verein zu den üblichen Konditionen möglich, bei Interesse bitten wir um einen Anruf oder ein e-Mail.

Das Sonderheft "Das Erlebnis Mariazellerbahn", siehe Seite 17, kann bereits vor der offiziellen Vorstellung als Pflichtheft für



jeden Freund der MzB bezeichnet werden. Auf Grund der Vorbestellungen haben wir 300 Exemplare reserviert, Bestellungen ebenfalls mit Antwortkarte oder Abholung beim Pfingstfestival in Rabenstein.

Die beliebten Schirmkappen, schwarz mit roter Schrift, wurden wieder neu aufgelegt und sind bei den Vereinsveranstaltungen erhältlich, Preis für Mitglieder: EUR 10,-, für Nichtmitglieder EUR 12,-. Ein Versand ist möglich, Versandkosten ca. EUR 2,-.

Die nächste Mitgliederzeitung ist für Ende August geplant, darum liegt dieser Ausgabe neben der Einladung zur Frühsommerfahrt auch bereits die Einladung zur Hochsommerfahrt bei.

Ich darf dir im Namen des Redaktionsteam und des Vorstandes bereits jetzt einen erholsamen Urlaub wünschen.

Ronny

Dem Charakter die Ausgabe angepasst einmal ein etwas anderes Schlussbild, festgehalten von Oliver Handfinger.

Auch dieses Motiv ist nur auf der MzB möglich: Draisine verfolgt Tohuwabunti.



Erst eine Fahrt mit der Mariazellerbahn macht den Urlaub zum Erlebnis!