

Voller Zug!

Zeitung der Freunde der Mariazellerbahn
Ausgabe Nr. 14 im September 2003

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

www.mariazellerbahn.at

freunde@mariazellerbahn.at

In dieser Ausgabe präsentiert Sebastian Erben seine schönsten Fotos, aus dieser Serie stammt auch unser Titelbild.
1099.010 am 16. August 2001 beim Klostersitzfelsen.



Inhalt dieser Ausgabe	
5 Jahre Freunde der Mariazellerbahn	2
Absolut kein Grund zum Feiern	5
Werbung für die MzB	7
Wer oder was ist die Region an der Strecke	9
Steirische Schmalspur-Impressionen	10
Alles Schmalspur	12
Der Antrieb der Reihe 1099	14
MzB durch die Linse	16
Sommer – Schluss – Fahrt	18
Aus dem Vereinsleben	19
Die Seite des Sponsors	24

Kein Grund zum Feiern

Vor ziemlich genau fünf Jahren reifte die Idee zur Gründung unseres Vereines. Nichts Großartiges war geplant, nur ein Treffpunkt für alle Freunde dieser Bahn in Nah und Fern, für die Modellbahner, für die Fotografen, kurz: Für alle, die diese Bahn lieben.

Ausschlaggebend für die Idee einer Vereinsgründung war die Aufbruchstimmung nach den Feiern zu 100 Jahre Lokalbahn St. Pölten – Kirchberg – Mank. Heute, fünf Jahre danach, müssen wir fragen, was von dieser Aufbruchstimmung, was von den vielen schönen Worten bei den Festreden geblieben ist und was wir mit unserer Arbeit erreicht haben.

Die Bahn fährt noch, ja viel mehr: Die MzB hat derart viele Fahrgäste – auch auf der Bergstrecke, dass die NÖVOG zu Ferienbeginn eine Fahrplanverstärkung durchsetzen konnte.

Es fiel jedoch immer noch keine Entscheidung über die weitere

Zukunft dieser Bahn, trotz der beiden Studien und sonstigen Vorarbeiten.

Bei dem rollenden Material kam es in den letzten fünf Jahren zu keiner Verbesserung, vielmehr hat sich der Zustand der Reihe 1099 drastisch verschlechtert. So kommt es, dass auf einer seit über 90 Jahren elektrifizierten Strecke ein großer Teil der Betriebsleistung mit Dieseltraktion abgewickelt wird.

Die Region entlang der Strecke hat weiterhin keine ausgereiften Konzepte, wie die Bahn in ihre Tourismuswerbung und in die Regionalentwicklung eingebunden werden kann.

Hingegen hat sich unser Verein prächtig entwickelt, so prächtig, dass wir locker diese Ausgabe mit Jubelmeldungen füllen könnten.

Es gibt aber derzeit keinen Grund zum Feiern, keinen Grund zum Jubeln. Wir hoffen aber weiterhin, dass wir irgendwann eine reine Jubelausgabe bringen können.

Das Redaktionsteam

Das Erlebnis

Ein Sonderheft der Schmalspur

Mariazellerbahn



Eine Reise durch die Jahreszeiten

Das zu Pfingsten vorgestellte Sonderheft „Das Erlebnis Mariazellerbahn“, herausgegeben vom Verein Schmalspur, ist über unseren Verein zu den üblichen Konditionen erhältlich.

5 Jahre Freunde der Mariazellerbahn

1997 war ein sehr produktives Jahr für die MzB. Die Dampflok Mh.6 war zu dieser Zeit bereits revitalisiert, nun übernahm ÖBB GE Erlebnisbahn die Vermarktung und organisierte insgesamt 10 Sonderfahrten mit ca. 1.500 Fahrgästen. Im Frühjahr 1997 entwickelte DI Johann Weiss vom Steinschalerhof seine Idee einer Arbeitsgemeinschaft Daheim an der Mariazellerbahn, und die Brüder Vohla präsentierten ihre Vorstellungen zur Zukunft dieser Bahn.

Ich war nach einer Karriere im Straßengüterverkehr zu dieser Zeit selbstständig im EDV-Gewerbe, hatte keine Ahnung von Eisenbahn und Touristik und stieß zu diesen Aktivitäten durch reinen Zufall.

Als klassischer „Stubenhocker“ habe ich mich immer dazu „gezwungen“, fallweise das Haus zu verlassen. Aus Altersgründen fiel mir irgendwann das Herumzigeunern mit Pop-Gruppen auf dem flachen Lande immer schwerer und so kam ich über die Erinnerung an eine erstklassige Fahrt mit Yv.2 des Club 598 zum geplanten Hobby „Reisen mit der Eisenbahn“. In jenen Tagen wurde auch das Kabel-TV in Hofstetten eingeführt und ich sah zum ersten Mal Kultsendungen à la „Eisenbahn-Romantik“.

Gleichzeitig wurden die ersten Internet-Zugänge auch am Lande erschwinglich und weil ein EDV-Profi wohl auch HTML-Kenntnisse haben sollte, habe ich mich in diese Materie eingearbeitet. Irgendwann, wie das Schicksal so spielt, ergab es sich, dass ich mich nach einer Eisenbahnsendung auf irgend einem deutschen Sender auf die Suche nach Eisenbahnthemen im World Wide Web begab. Mich traf ein Schock: In Deutschland waren zu dieser Zeit bereits an die 30 Bahnen – als Fansseiten – im Web, in Österreich fast noch nichts wirklich Interessantes, ja nicht einmal die ÖBB waren zu dieser Zeit im Web präsent. Damit stand für mich fest, ich probiere meine frisch gewonnenen HTML-Kenntnisse nicht an irgend einem 08/15-Thema aus, sondern präsentiere die MzB im Web und weil das Kind einen Namen haben sollte, entstand meine Initiative 100 Jahre Mariazellerbahn.

Der Erfolg war durchschlagend! Nein, nicht in der Region entlang der Strecke, sondern weltweit. Ich hatte auf einmal Kontakt mit vielen MzB-Freunden in der Fremde und dies, obwohl die Seiten nur in Deutsch waren. Weil ich nie vor hatte, alles selbst zu schreiben, kamen dann auch

Als Service für unsere Mitglieder bringen wir in dieser Ausgabe einen Rückblick zum Beginn unseres Vereines.

Informationen zu den seither vergangenen Jahren bieten die älteren Ausgaben unserer Mitgliederzeitung, fehlende Ausgaben schicken wir gerne zu.

andere Strecken und Vereine auf meinen Webspaces, als einer der ersten der Waldviertler Schmalspurbahnvereine.

Relativ schnell bemerkte ich, dass die MzB eine Sonderrolle einnimmt, dass die Nostalgie eigentlich nur einen Bruchteil des Reizes dieser Strecke ausmacht und eigentlich der Planverkehr und die Reihe 1099 die „Unique Selling Position“ darstellen.

In jenen frühen Tagen des Internet war es üblich, dass Webseiten zu einer Bahn auch immer eine Schilderung der Region an der Bahn enthalten. So entstanden die bis heute gültigen Informationen zur Region an der Strecke, und das Pielachtal wurde bereits 1997 im Web präsentiert. Eine ähnliche Situation gab es 1997 auch in Mariazell, wo bis heute die komplette Präsentation unter www.mariazell.at auf einer Privatinitiative von Ing. Werner Girrer beruht.

In dieser Zeit entwickelten sich auch die Eckpunkte unseres Vereines.

Fotografie: Es gab fast keine schönen Bilder zu dieser Bahn, nur die typischen Dokumentationsfotos Lok von links vorne, Waggons von rechts hinten. Ich suchte den Kontakt zu Fotografen und bald konnten unsere Internet-Seiten mit den schönsten Bildern protzen.

Passend zum Thema darf ich einmal eines meiner Lieblingsmotive zeigen:

Zwei 90 Jahre alte Lokomotiven der Reihe 1099 springen mit einem vollen Zug mit Freunden der MzB leichtfüßig den Berg an!



Räume in St. Sebastian

Ab sofort stehen uns im Bahnhof Mariazell im Gemeindegebiet von St. Sebastian zwei Räume mit insgesamt 17 m² zur Verfügung.

Ein Raum dient als Lagerraum für unsere gemeinsamen Fahrten, der andere Raum wird schrittweise als Stützpunkt für unsere Mitglieder eingerichtet. Die Kosten belaufen sich auf EUR 60,- per Monat.

Es sind dies – mit Verlaub gesagt – die strategisch bestgelegenen Räume entlang der gesamten Strecke, nämlich die ehemaligen Kioske am südlichen Ende des Hauptgebäudes, also direkt beim Zugang zum Bahnhof.



Regionalinfos: Dank Alfred Horn, Josef Otto Slezak und Peter Neuhauser konnten wir eine Streckenbeschreibung anbieten, wie sie kaum eine andere Bahn im Internet bietet. Und mit den dazugehörigen Ortsinfos wurde eine ländliche Kleinregion in voller Breite präsentiert, von der Bahn, dem Fluss, den Orten bis hin zur Mundart und den Spezialitäten.

Theoretische Grundlagen: Es gab damals viele Missverständnisse oder es wurden – oft im guten Glauben – längst überholte Themen immer wieder aufgewärmt. Mein Wunsch war es, die vielen Einzelmeinungen in reger Diskussion zu mehrheitsfähigen Aussagen zusammenzufassen, wobei ich meine (und nun unsere) Rolle eher in der Moderation denn im Vertreten einer bestimmten Position sah.

Damit landete ich aber auch bei den Vorbereitungen zu den Feiern 100 Jahre Pielachtalbahn und machte mir – weil ich den Slezak gut gelesen hatte – gleich

Völlig zur Routine wurden inzwischen unsere gemeinsamen Fahrten im Planzug auf der Gesamtstrecke.

Überaus positiv wurden die Magnetfolien mit unserem Logo „Voller Zug!“ aufgenommen.

Bei der inzwischen 22. gemeinsamen Fahrt schmückten wir nun erstmals die 1099 an der Zugspitze mit den Magnetfolien auch während der Fahrt.

Foto: Martin Geyer

Feinde im Pielachtal und bei der damaligen ÖBB Nostalgie, weil ich analog zur ursprünglichen Bezeichnung „Lokalbahn St. Pölten – Kirchberg – Mank“ auch die Krumpe und die Stadt Mank in die Festivitäten hineinreklamierte.

Nach den Feierlichkeiten im Juli 1998, bei denen auch die Infor-Studie vorgestellt wurde, stand die Frage im Raum, wie es mit den Internet-Seiten unter dem Titel „Initiative 100 Jahre MzB“ weitergehen sollte: Einschlafen lassen oder den nächsten Schritt, nämlich eine richtige Vereinsgründung, wagen.

Das Ergebnis ist bekannt, binnen kurzer Zeit hatten wir fast 100 Gründungsmitglieder, und bereits am 13. Oktober 1998 erfolgte die offizielle Vereinsanmeldung.

Wir haben uns immer als Treffpunkt und als Förderverein verstanden und so steht es auch in

den Statuten, denn unser Verein ist das Produkt der generellen Aufbruchstimmung rund um die 100 Jahr Feiern 1998 und hatte eigentlich nie vor, die großen Probleme dieser kleinen Bahn in den Mittelpunkt der Aktivitäten zu stellen oder gar lösen zu wollen.

Aber das Schicksal wollte es anders, nach einem an sich harmlosen Unfall begann das Dilemma mit den vielen abgestellten Wagen, und kurz darauf folgten die massiven Einstellungsgelüste.

Diesem zusätzlichen Anforderungsfeld schien fallweise unser Verein gar nicht gewachsen. Denn während die Kernkompetenzen Internet, Fotografie und relativ schnell auch der Modellbau und die gemeinsamen Fahrten in schönen Zügen tragende Säulen im Vereinsgeschehen

(Fortsetzung auf Seite 4)



(Fortsetzung von Seite 3)

wurden, konnten bei den theoretischen Grundlagen über den optimalen Betrieb und die bessere Zukunft vorerst keine mehrheitsfähige Meinungen gefunden werden.

Ich will hier an dieser Stelle nicht nachtreten. Aber der von uns im Frühjahr 2001 abgespaltene Teil bestand eben aus Personen, die ganz genau „wussten“, wie die MzB zu retten wäre. Aus diesem „Wissen“ heraus waren sie gar nicht in der Lage, im Rahmen von freundschaftlichen Debatten innerhalb eines Vereines ihre Meinung zu relativieren und in ein größeres Ganzes einzubringen. Wenn aber nun jeder seine eigenen Ansichten in den Vordergrund stellt, braucht er dazu keinen Verein.

Passendes Zitat von Stadtrat Mag. Johann Rankl, ÖBB Kommunikation: „Einzelkämpfer sterben einsam.“

Wir haben in den fünf Jahren viele Gründungsmitglieder wieder verloren, sei es, weil nach der Euphorie die Ernüchterung kam, der mühsame Weg verunsichert, aber auch durch die Vereinsspaltung und unser Ringen um generell gültige Aussagen. Für einige ist es halt so, dass sie nun ihre Vorstellung von einer heilen Welt wieder lieber im Maßstab 1:87 nachbilden und damit dem schwierigen Ringen um die Zukunft des Vorbildes ausweichen.

Rückblickend betrachtet, war die Vereinsspaltung ein Segen für unseren Verein. Wir – also der Vorstand und der „harte Kern“ – konnten uns wieder unseren Kernkompetenzen zuwenden.

Speziell im Verhältnis zu den ÖBB ist Normalität eingetreten. Wir sind heute ein guter, aber anstrengender, Kunde mit unseren gemeinsamen Fahrten und haben nun sogar zwei Lagerräume (siehe Seite 3) im Bahnhof St. Sebastian angemietet, fallweise sind wir sogar Partner, wie bei der Ausstattung der Waggonen mit unseren schönsten Bildern. Damit haben wir den gewünschten Status erreicht, denn wir müssen nicht mehr als Außenstehende über die Medien unsere Wünsche oder Kritik äußern, sondern können unsere Meinungen einbringen, so sie gefragt sind. Zu den wirklich großen Problemen der MzB brauchen wir uns nicht zu äußern, denn das ist Sache der zuständigen Stellen und der Politik. Der ÖAMTC hat über eine Million Mitglieder und kann auch nicht alles Wünschenswerte durchbringen, wir sollten mit unserem Mitgliederstand von 450 nichts Unmögliches von uns selbst verlangen.

Ich sehe weiterhin generell alles aus der Sicht des Kunden, sei es der Pendler, sei es der Reisende, der einen weiten Weg auf sich nimmt, um wieder einmal mit der Mariazellerbahn zu fahren.

Fahrpläne

Wir haben mit den mit unserer Zeitung mitgeschickten Fahrplänen kein besonderes Glück, denn zum kleinen Fahrplanwechsel am 15. Juni gab es bereits wieder die ersten Änderungen.

Auf Grund des großen Andranges auf der Bergstrecke wurde von der NÖVOG dann mit 5. Juli eine Verstärkung des Zugangebotes im Bereich der Bergstrecke bewirkt.

Schlussendlich gab es nun zum Schulbeginn Änderungen auf der Krumpe.

Dank der Arbeit von Erwin Kraushofer können wir im Internet immer rechtzeitig informieren, sein Bildfahrplan erfreut sich großer Beliebtheit.

Natürlich schicken wir auch mit dieser Ausgabe wieder einen aktuellen Fahrplan in der Hoffnung, dass irgendwann der Besteller oder der Betreiber einen gut gestalteten Fahrplan großflächig verteilt.

Wir als Verein haben heute einen sehr guten Ruf und vielleicht geschehen Zeichen und Wunder, damit wir dann mit der nächsten Ausgabe unserer Mitgliederzeitung sogar einmal eine richtige Jubelausgabe herausgeben können.

Damit wären wir in der Gegenwart gelandet. Genau 5 Jahre nach der Vereinsanmeldung gibt es bereits unsere 23. gemeinsame Fahrt und ich hoffe wieder einmal auf einen vollen Zug mit Doppeltraktion 1099. Und die bereits 6. Generalversammlung am 8. November (siehe Einladung auf Seite 23) steht wie im Vorjahr im Zeichen der Zukunft der Mariazellerbahn.

Ronny

Dieses Bild von Peter Neuhauser zierte unseren ersten Werbefolder 1999 und begründete unsere inzwischen umfangreiche Sammlung von schönen Bildern rund um die MzB.

Die Bildaussage gilt auch heute noch: Eine traumhafte Strecke, spielerisch wirkende Züge, eingebettet in eine unberührt scheinende Natur.



Absolut kein Grund zum Feiern!

105 Jahre Pielachtalbahn

Es ist bereits wieder 5 Jahre her, dass die Region 100 Jahre Pielachtalbahn feierte. Wir ersparen uns einen detaillierten Rückblick, der geneigte Leser kann ja in den alten Ausgaben nachblättern. Übrig bleiben nur einige Feststellungen:

Die hohe Politik hat die versprochenen Lösungen nicht zusammengebracht, die ÖBB haben – ohne Aufschrei durch Gewerkschaft oder Arbeiterkammer – die „Nebenbahnen“ weitgehend aus ihren Bemühungen gestrichen, und die Region entlang der Strecke hat den wahren Wert der Mariazellerbahn weiterhin nicht wirklich begriffen, trotz INFORA I und II, Zukunftskonferenz und den vielen Besprechungen in den diversen Gremien.

Fahrgastandrang

Man muss sich das schon auf der Zunge zergehen lassen!

Die Mariazellerbahn hat 2003 im Bereich der Bergstrecke so viele Fahrgäste, dass bei „schwachen“ Umläufen ein 5090 nicht ausreicht!

Anfang Juli hat daher die NÖVOG weitere Zugverbindungen bestellt und damit gibt es im Bereich der Bergstrecke zu den wichtigsten Zeiten einen Einstunden Takt. Wer nun glaubt, dass sich diese gute Nachricht wie ein Freudenfeuer quer durch die Lande verbreitet hätte, der

irrt. Diese eindeutige Verbesserung war der Lokalpresse weder eine Titelseite wert, noch den ÖBB einen Neudruck des auf den Bahnhöfen aufliegenden Gratis-Fahrplanes.

Ein grobes Manko im Sommer 2003 war weiterhin das Fehlen einer zielgerichteten Werbung für die Mariazellerbahn, selbst für den Panoramic Touristik gibt es immer noch keine Werbung, sondern „nur“ eine Presseausendung der NÖVOG(!)

Wir bringen daher in dieser Ausgabe – auch als Nachlese zum Pfingstfestival – weitere Anmerkungen zum Thema Marketing und Werben für die MzB.

Problemfall 1099

Auch wir haben uns mit der Bewerbung zurückgehalten, denn der Kontrapunkt folgte prompt:

Weiterhin können die ÖBB von den 15 vorhandenen Loks der Reihe 1099, von denen 10 Stück laut Vertrag betriebsbereit zu halten sind, nur 4 oder 5 auch tatsächlich einsetzen (siehe Tabelle). Unsere Freude in der letzten Ausgabe war also verfrüht, weiterhin gibt es die Rauchschwaden von schlecht eingestellten Dieselmotoren, das atypische, überlaute Betriebsgeräusch der Reihe 2095 auf der MzB.

(Fortsetzung auf Seite 6)

1099.001	in Betrieb
1099.002	Reparatur, ein Drehgestell ist seit längerer Zeit in Linz und wird aufgearbeitet
1099.003	wegen Rahmenriss und Überschreitung der km-Leistung abgestellt
1099.004	nach Ausfall am 30.08.2003 bereits wieder in Betrieb
1099.005	abgestellt, bereits Ersatzteilspender
1099.006	wegen Überschreitung der km-Leistung und unruhigen Laufes abgestellt
1099.007	Reparatur: Stangenbruch und Erneuerung von 2 Achsen
1099.008	in Betrieb
1099.009	wegen Überschreitung der km-Leistung abgestellt, sonst soweit technisch o.k.
1099.010	in Betrieb
1099.011	Teilausbesserung in Linz
1099.012	abgestellt, bereits Ersatzteilspender
1099.013	wegen Überschreitung der km-Leistung abgestellt
1099.014	Teilausbesserung in St. Pölten
1099.016	in Betrieb

Stand Mitte September, Norbert Pichler

Nicht alles, was in der Gerüchküche zusammengebraut wird, hält der Realität dann stand. Was gab es für Schauergeschichten über die Probleme bei einem Dieselbetrieb auf der Bergstrecke, und wie problemlos wird dieser heute abgewickelt!

Nein, wir haben uns mit der Dieseltraktion auf der Bergstrecke nicht abgefunden, aber ein lauter Stinki ist immer noch besser als ein Entfall des Umlaufes oder Schienenersatzverkehr.

Und eine 2095 oder ein 5090 in der Burgerkurve bleibt weiterhin ein Sakrileg!

Foto: Martin Geyer





Wegen einer verbogenen Kuppelstange an der 1099.007 (siehe auch Seite 14) mutierte der Panoramic 760 Touristik am 5.7.2003 zum Sinnbild des Mangels an rollendem Material
Fotos: Oliver Handlfinger

(Fortsetzung von Seite 5)

Erwähnenswert ist vielleicht auch, dass wegen des akuten Mangels an Triebfahrzeugen auch die vorhandenen Unfallschäden an den Triebwagen der Reihe 5090 nicht behoben werden (können). Und irgendwann werden auch die Lokomotiven der Reihe 2095 (gebaut Anfang der Sechziger) den Zustand der Reihe 1099 erreichen: Notdürftig zusammengeflickt und am Ende der km-Leistung.

Momentaufnahme

Nur als Beispiel: Der Bhf Kirchberg ist wochentags bis 13:00 besetzt. Obwohl an einem beliebigen Tag der anwesende „Beschäftigte“ auf den Zug 6814 (13:36) wartete, war der Schalter ab 13:00 geschlossen. Damit musste der Triebfahrzeugführer des 5090 einiges an Karten verkaufen, auch dann in Steinschal, und folgerichtig war dann bereits in Rabenstein wieder die Rollo herunter mit dem Hinweis: „Derzeit kein Fahrkartenverkauf“. Wenn sich Unternehmen (sprich: dessen Beschäftigte) immer wieder weigern, Umsatz zu erzielen, wird es auf Dauer wohl kaum gut gehen.

Der – auf dem Bild von Günther Kastenhofer erkennbare – schlechte Lackzustand des Panoramic wurde in den letzten Monaten sukzessive behoben.

Wann wird wieder einmal etwas in das Erscheinungsbild der normalen Planzug-Wagen investiert?

Somit fügt sich alles wieder in das gewohnte, zwiespältige Bild von gleichzeitigem Aufschwung und Niedergang.

Politik

Dazu kommt, dass von der hohen Politik derzeit kaum positive Anmerkungen zu den Regionalbahnen kommen, in den Medien ist mehr von Zerschlagung, Stellenabbau und Frühpensionierungen die Rede. Nein, wir beziehen dazu keine Stellung!

Aktuell bekommt die Bundesstrasse zwischen Ober-Grafendorf und Weinburg und die Landesstraße bei Nadelbach eine neue Verschleißschicht und die Strecke zwischen Wastl am Wald und Einmündung in die B 20 bei Annaberg wird ausgebaut. Nicht, dass wir gegen die Verbesserung der Infrastruktur wären, aber wo gibt es eine Instanz, die die Steuergelder besser aufteilt?

Für die Bahn ist weiterhin offensichtlich kein Geld da, nicht einmal bei den dringend notwendigen Lichtsignalanlagen an gefährlichen Kreuzungen, wie beim Steinschalerhof, geht etwas weiter. Und es blutet schon das Herz, wenn man die schönen Bahnsteige bei den Steiermärkischen Landesbahnen sieht (siehe Seite 11).

Gußwerk

Weil wir schon beim Negativen sind: Derzeit wird die Strecke nach Gußwerk abgetragen, die Schienen gehen zur Zillertalbahn, die Oberleitung nach Rumänien. Nach dem Bf. Mariazell bleibt ein Stück der Trasse erhalten und soll für die geplante Erweiterung der Museumstramway in das Zentrum von Mariazell verwendet werden.

Ronny & Martin



Werbung für die Mariazellerbahn

Während in der letzten Ausgabe mehr der theoretische Teil der Werbung für die MzB im Vordergrund stand, bringen wir in dieser Ausgabe einige Praxisbeispiele.

Öffentlicher Personen-Nahverkehr

Bleiben wir vorerst beim wichtigsten Teil, dem öffentlichen Personen-Nahverkehr im Bereich der Talstrecke. Seit Jahren regen wir an, dass von den zuständigen Stellen einmal ausreichend informiert wird, denn gute Information ist ebenfalls Werbung. Ja, wir alle im Pielachtal wissen, wann die Züge fahren, wir wissen aber nicht, wie hoch der Fahrpreis ist, wann die für bestimmte Personenkreise besser geeigneten Triebwagen verkehren und wie man zu einer Zeitkarte kommt. Hier hätte es in letzter Zeit Einiges zum Bewerben gegeben, wie die Verbesserung im Fahrplan oder vielleicht sogar eine Vorstellung der Reihe 5090 mit einem Hinweis auf die Hintergründe für deren Einsatz.

Bei uns häufen sich die Anfragen in diesem Muster:

„... könnten Sie uns bitte Informationsmaterial (Preise, Fahr-

plan, Erlebnisfahrten, sonstige Angebote, ...) zur Mariazellerbahn zuschicken! Vielen Dank für Ihre Hilfe im Voraus. Liebe Grüße aus ...“

Presseaussendungen sind zwar schön und gut, aber es obliegt der Redaktion, was und wie dann auch tatsächlich gedruckt wird. Bei den Summen, die von Seiten der NÖVOG in die Regionalbahnen gepumpt werden, kommt es auf bezahlte Inserate auch nicht mehr an.

Plakat oder Poster?

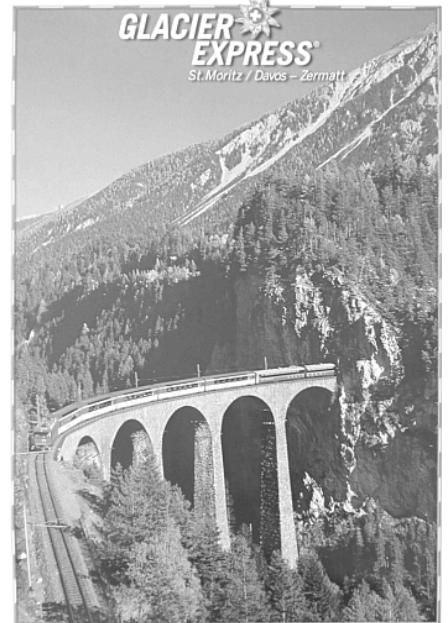
Wie das Pfingstfestival zeigte, gibt es auch Missverständnisse bei den großflächigen Werbeträgern.

Ein Poster wirbt für eine Sache, ohne konkret informieren zu wollen, siehe die beiden Poster auf dieser Seite. Ein Plakat hingegen ist nicht so toll gestaltet, enthält aber deutlich lesbar: Was, wann, wo.

Wir hatten beim Pfingstfestival angeboten, die Druckkosten für ein Plakat zu tragen, aber es sollte ein farbiges Poster werden. Dieses war sehr gut gestaltet, war aber ein Mischding, auf dem als Werbebotschaft „Schmalspur“ stand und in zu kleiner Schrift die Informationen zur Veranstaltung selbst (siehe Nr. 13, Seite 15). Hofstetten hat sich auf seiner Werbefläche bei der Ortseinfahrt damit beholfen, dass 3 Poster nebeneinander postiert wurden und darüber in großer Schrift „was, wann, wo“ stand.

Zudem wurde – wie bereits in den Vorjahren – mehr auf die Eisenbahnfreunde und Modellbahner gezielt als auf den „normalen“ Besucher.

Wen wundert es, dass dann die Besucherzahlen unter den Erwartungen blieben? Schade um das viele Geld für den Farbdruck des Posters.



Das Bild oben zeigt das Werbeposter für den Glacier-Express St. Moritz / Davos - Zermatt. Wer hätte da nicht Lust, diese Bahn auch persönlich kennen zu lernen?

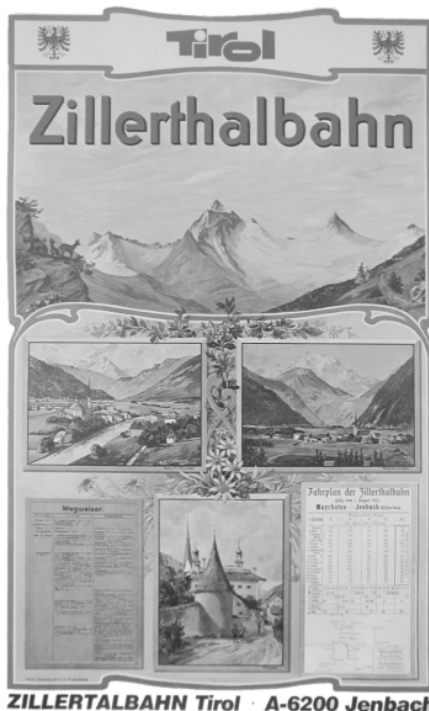
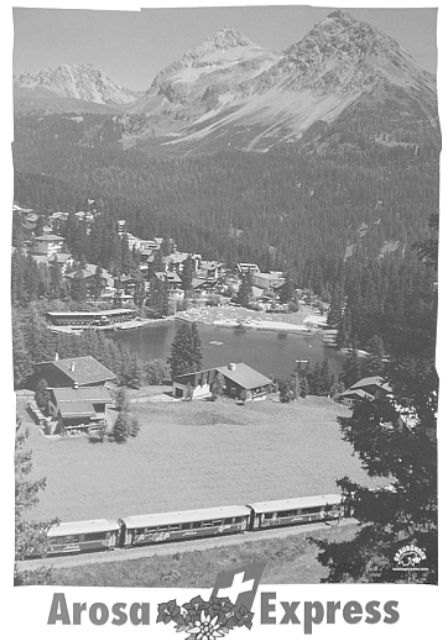
Auch wenn wir nicht mit derart grandioser Natur prunken können, gibt es doch genügend Motive, die ebensolche Lust auf die Mariazellerbahn wecken könnten.

Das Bild unten zeigt den Arosa-Express Chur - Arosa: Bunte Wagen, die es in sich haben, vor einer malerischen Kulisse.

Eine Frage drängt sich auf: Warum können die Schweizer die Zersiedelung der Landschaft besser kaschieren?

Die alte Werbelinie der Zillertalbahn (links unten) bietet eine geglückte Kombination von Poster mit dichten Informationen.

Über die aktuelle Werbelinie der Zillertalbahn werden wir in einer der nächsten Ausgaben informieren.



ZILLERTALBAHN Tirol · A-6200 Jenbach

(Fortsetzung von Seite 7)

Erfolgreiche Werbung

Wir haben zu Pfingsten in unserer kleinen Ausstellung im Kulturzentrum „Die Fabrik“ einige vollständige Werbelinien zeigen können. Uns brach ob der Fülle fast das Herz und wir stellten uns immer wieder die selbe Frage: Warum gibt es diese Fülle nicht auch zur MzB?

Einen positiven Effekt hatte die ganze Aktion: Auf Anregung des Steinschalerhofes gibt es nun einen professionell gestalteten Flyer zur MzB, der dieser Ausgabe beiliegt, die verwendeten Bilder stammen – wen wundert es? – fast ausschließlich von unseren Mitgliedern.

Packages

Wir haben es oft genug erwähnt, dass das reine Bewerben einer Fahrt mit der MzB für eine erfolgreiche touristische Werbung zu wenig ist. Gefragt sind professionell ausformulierte Angebote für den Reisenden.

Jeder, der aus einem Reisekatalog eine Reise wählt, bucht eines dieser – lange vorher ausformulierten – Angebote, die im Tourismusdeutsch „Pakete“ oder „Packages“ genannt werden.

Umgekehrt: Nur mit rechtzeitig fertiggestellten „Paketen“ kommt man in einen Reisekatalog.

Nun gibt es seit Jahren Bemühungen, für die MzB und die Region an der Strecke derartige Angebote zu schnüren. Der Erfolg war – wie sich jedermann selbst beim Durchblättern der Kataloge bekannter Reiseveranstalter überzeugen kann – sehr bescheiden.

Gelungen ist dieses Schnüren von Paketen nur der ÖBB GE Erlebnisbahn und, wenn man so will, uns mit unseren gemeinsamen Fahrten am Beispiel Mariazeller Advent 2002.

Beispiel Erlaufsee

Bei dem heurigen Rekordsommer waren kühle Seen ein Hit. Nun hatte der Erlaufsee am Höhepunkt der Hitzewelle gerade mal 23°C und wäre mit der MzB ideal zu erreichen gewesen: Bequem um 08:25 Uhr ab St. Pölten wäre die Fahrt weitgehend im noch Kühlen verlaufen. Bei der Rückfahrt bieten die Wagen zwar keine Klimaanlage, aber die Strecke verläuft größtenteils schattig und die Halbfenster bieten genügend Zugluft.

Als normale Reise im Planzug ist dieses Erlebnis nicht zu verkaufen, sondern nur als Gruppenreise mit Buffetwagen, wobei zusätzlich der Transfer zwischen Bahnhof und Erlaufsee zu organisieren wäre. Und damit sind wir bei des Pudels Kern: Wer wäre

für dieses Package zuständig?

ÖBB GE Personenverkehr wohl kaum, ÖBB GE Nostalgie noch weniger, der Club Mh.6? Oder der Tourismusverband Mariazellerland oder die Museumtramway, die aber während der Woche nicht fährt? Oder die Bootsverleiher und Wirte am Erlaufsee?

Beispiel Energieferien

Seit Jahren gibt es in St. Pölten eine sehr erfolgreiche Aktion für Kinder, die während der Energieferien nicht wegfahren können. Auch hier könnte die MzB eines der vielen Events sein. Gleiches Bild wie oben, mit der puren Fahrt mit der MzB wird kaum das Auslangen gefunden werden können. Auch hier stellt sich die Frage, wer hat die nötige Kompetenz, die erforderlichen Konzessionen und übernimmt die Ausfallhaftung?

Hätten wir einen normalen Betreiber, wie Zillertalbahn oder Stern & Hafferl, wären derartige Projekte sicher kein Problem, aber bei uns auf der MzB?

Fazit

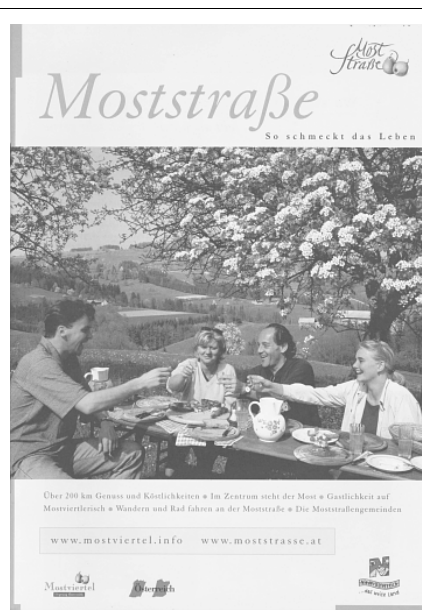
Es herrscht in der Region weiterhin eine große Unsicherheit über die Zuständigkeiten in der Werbung und Vermarktung der Mariazellerbahn, gepaart mit mangelndem Wissen über die grundlegenden Gesetze von Werbung, Marketing und Verkauf.

Hier rächt sich die Drögeheit und der Futterneid der Region, denn die in den Studien vorgeschlagene Mariazellerbahn-Gesellschaft könnte längst diesen Bereich betreuen.

Ich war ja einmal – rund um die Vereinsgründung – so naiv anzunehmen, dass auch unserer Verein hier aktiv werden könnte. Aber: Da könnte ja jeder daherkommen!

Ronny

Wird fortgesetzt.



Mostviertel: Mild und wild

Diese Worte definieren die aktuellen Bemühungen um eine Regionsmarke Mostviertel, und in dieses Schema passt die MzB punktgenau, auch sie führt von mild nach wild.

Zum Pfingstfestival wurde uns von Mostviertel Tourismus und vom Kulturpark Eisenstraße eine Fülle an gut gestalteten Werbematerial zur Verfügung gestellt, das wir ebenfalls in Zukunft in unseren Räumen in St. Sebastian zur freien Entnahme auflegen werden.

Zudem liegt dieser Ausgabe wieder die aktuelle Ausgabe der Mostviertel-Zeitung bei.

Wer oder was ist die „Region an der Strecke“?

Es gibt immer wieder Irritationen, wenn wir von der Region an der Strecke sprechen und so mancher fühlt sich dabei auf den Schlipps getreten.

Mit der Region an der Strecke meinen wir in erster Linie die Bevölkerung von 14 Gemeinden im Einzugsbereich dieser Bahn, die Bewohner der Städte St. Pölten und Mariazell sind nur bedingt damit gemeint.

Es ist unbestritten, dass die MzB bei dem oben definierten Personenkreis einen hohen Stellenwert hat und der Weiterbestand eindeutig gewünscht wird. Dies ist nicht immer bei Regionalbahnen der Fall, denn wir kennen zur Genüge Regionen, in denen das Interesse komplett geschwunden ist. Dazu müssen wir nicht weit gehen, im Bereich der Krumpen oder im (oberen) Traisental gibt es nicht mehr den Bezug zur Bahn wie bei uns.

Eine Region definiert sich selbst in einem hohen Maß über Organisationen, Verbände und Vereine. Auch hier gilt das oben gesagte: Viele Vereine in der Region beziehen die MzB in ihre Planungen ein und die Lokalpresse ist voll von Berichten, wie die MzB in das Vereinsleben einbezogen wird.

Zur Region gehören auch die Gewerbetreibenden. Es mag nichtig erscheinen, aber viele Betriebe nehmen Rücksicht auf die mit der Bahn pendelnden Lehrlinge.

Zu guter Letzt umfasst unsere Definition der Region die gewählten Mandatäre und sonstigen Entscheidungsträger. Auch hier steht derzeit parteiübergreifend die MzB außer Streit.

Wir leben in einer gut entwickelten Demokratie, wo jeder im Rahmen der Gesetze tun und lassen kann, was immer ihm beliebt und wo das Recht der

freien Meinungsäußerung als hohes Gut betrachtet wird.

Meinungen entstehen abseits der Beeinflussung durch die Medien im Familien- und Freundeskreis, im Gasthaus, in den diversen Organisationen bis hin zu den Gemeinderäten. Die hier vorherrschende Meinung kann als Meinung der Region an der Strecke betrachtet werden und diese ist eindeutig für die MzB. Es darf an dieser Stelle angemerkt werden, dass es vor allem (pensionierte) Eisenbahner sind, die in unserer Region – meist auf Ebene Wirtshaustisch – eine negative Meinung über die mögliche Zukunft der MzB verbreiten.

Ob nun der Einzelne in der Region an der Strecke für oder gegen die Bahn ist, ist im Rahmen der demokratischen Regeln unerheblich, solange die überwiegende Meinung von den gewählten Gremien berücksichtigt wird und das ist bei der Region an der MzB eindeutig der Fall. Dabei ist ein Unterschied zwischen der Diskussion in der Region zur Meinungsbildung und dem Auftreten der Region nach außen, speziell während einer Einstellungsdiskussion.

Wie nun der Einzelne die MzB in seinen Alltag und in seinen Freizeit berücksichtigt, kann in einer Demokratie von „oben“ oder von „außen“ nicht direkt bestimmt, befohlen werden, sondern es sind Argumente gefragt.

Ähnliches gilt für die Gewerbetreibenden, speziell im Bereich Tourismus. Es ist ihr kaufmännisches Risiko, ob sie auf Einheimische, Wanderer, Motorradfahrer, Reiter oder auf die MzB setzen. Es ist Sache der zuständigen Organisationen, durch gezielte Steuerungsmaßnahmen zu erreichen, dass sich die Gewerbetreibenden einem übergeordneten Leitbild anpassen.

Das Herausarbeiten von Argumenten für die Bahn war immer eines unserer Anliegen. Dazu gehört auch das Werben bei den zuständigen regionalen Organisationen, dass die MzB zielgerichtet in ein auszuarbeitendes Leitbild eingebunden wird.

Während also in der Region der Wunsch nach einem Weiterbestand der MzB eindeutig manifestiert wird, gibt es über die Wege zu dem Ziel weiterhin eine Fülle von Meinungen und daraus folgend von Aktivitäten. Wie bereits auf Seite 4 erläutert, wünschen wir uns zu vielen Themen eine seriöse Debatte. Leider wird dies aber von vielen in der Region nicht so sehr gewünscht, viel lieber wird an dem eigenen dünnen Süppchen weitergekocht.

Darum ist es fallweise nötig, im Rahmen der „freien Meinungsäußerung“ und des Presserechts unsere Meinung zu Themen rund um die MzB etwas pointierter zu formulieren. Und es war und ist unsere Pflicht, gegen Fehlentwicklungen in der Region aufzutreten. Es freut uns, dass unsere Mitgliederzeitung inzwischen auch von vielen Nichtmitgliedern gelesen wird und so zum Anlass von vielen Diskussionen wird.

Problematisch wird es, wenn Nichtmitglieder aus der Region einzelne – aus dem Zusammenhang gerissene – Passagen auf sich beziehen und dann empört reagieren. Daher ist dieser Artikel auch eine Reaktion auf eine heftige Attacke im Juli 2003 gegen unseren Verein.

Zusammenfassend darf also festgehalten werden, dass wir mit der Region an der Strecke die Fläche der Gemeinden entlang der Strecke meinen, samt den darin wohnenden Personen.

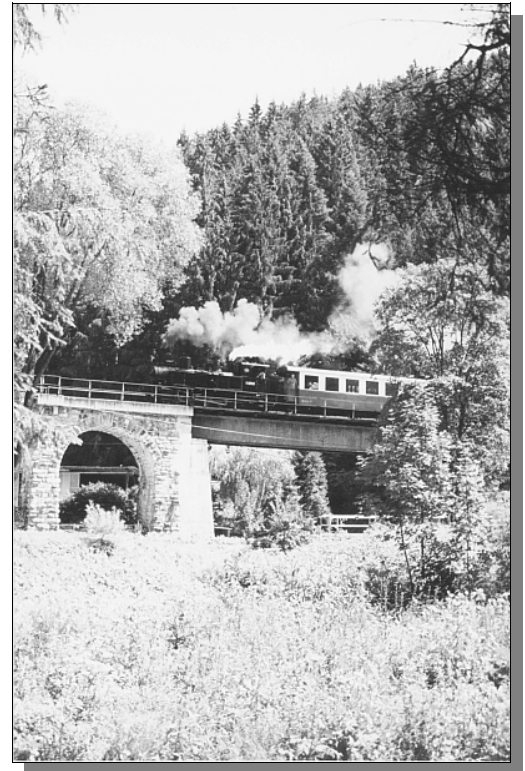
Ronny

Steirische Schmalspur-Impressionen

Anlässlich eines mehrtägigen Radausfluges in die Steiermark hatte ich die Gelegenheit, nicht nur die MzB zu bereisen und einmal die Fahrt zu genießen, sondern konnte auch einigen anderen interessanten Schmalspurbahnen einen längst fälligen Besuch abstatten.

Die erste Bahn, die ich besuchte, war die Feistritzalbahn. Diese Strecke wird nur noch im Abschnitt Weiz-Oberfeistritz planmäßig mit Güterzügen befahren, während der Personenverkehr, ebenso wie der Abschnitt Birkfeld-Ratten, bereits vor vielen Jahren eingestellt wurde. Heute führt der Club U44 Dampfbummelzüge auf der Strecke Weiz - Birkfeld, wobei üblicherweise die Dampfloks Kh101, welche ursprünglich für die Murtalbahn gebaut wurde, und die bosnische 83-180 mit zwei- und vierachsigen Wagen eingesetzt werden. Für kurze Züge steht im Bahnhof Birkfeld auch die kleine Lok 100.13 bereit. Aufgrund der geringen Höchstgeschwindigkeit benötigt der Zug für die etwa 25 Kilometer fast eineinhalb Stunden, was aber seitens des Club U44 als gerade richtig angesehen wird, weshalb man über die nicht mehr vorhandene Strecke nach Ratten gar nicht böse ist,

dies nicht nur wegen des erforderlichen Erhaltungsaufwandes, sondern weil ansonsten die Ausbleibezeit zu lange wäre. Je nach Betriebstag hat der Zug unterwegs auch unterschiedlich langen Aufenthalt, und auch in der Endstation Birkfeld hat man unterschiedlich lange Zeit, um beispielsweise die Strecke nach Ratten mit dem Rad zu erkunden. An Donnerstagen pendelt der Zug zweimal zwischen Weiz und Birkfeld, dies in erster Linie für die Gäste von Birkfeld, wie auch ich einer war. Dieses Angebot wurde in der Tat auch reichlich ausgenutzt, und so war jeder der vier an diesem Tag verkehrenden Züge mit etwa 120 bis 150 Fahrgästen durchaus gut besetzt, wobei es sich bei den Fahrgästen größtenteils um „normale“ Fahrgäste handelte, welche auch die Zielgruppe der Bahn darstellen sollen, denn von den Eisenbahnfans alleine kann die Bahn nicht leben. Am Vormittag konnte ich mir noch ein Bild von der Bergfahrt machen, ehe ich am frühen Nachmittag nach Weiz dampfte. Dort konnte man eine Stadtrundfahrt mit einem Traktor mit Anhänger



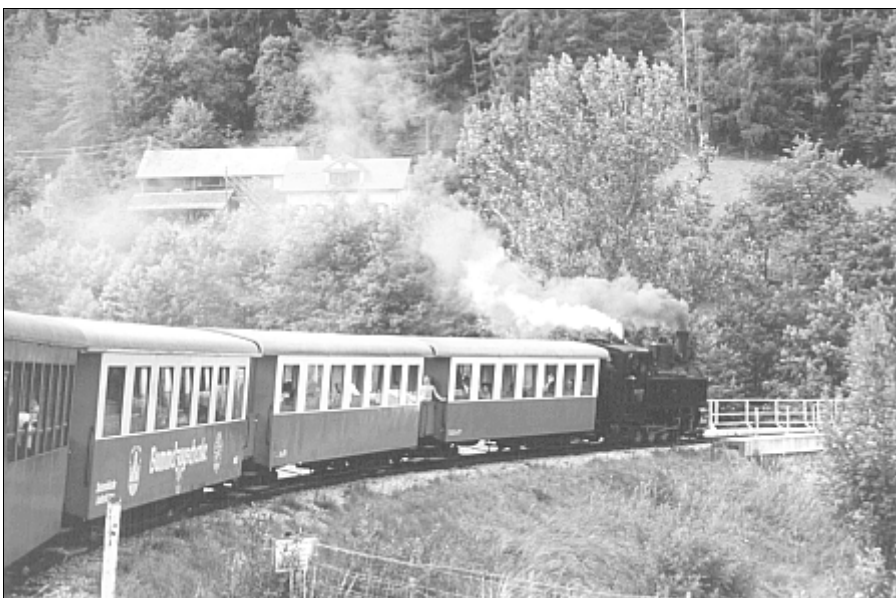
unternehmen, was vom Publikum auch gerne angenommen wurde. Ich hingegen nützte die Zeit, um mich am Bahnhof ein wenig umzusehen, wobei sich auch die Gelegenheit zur Besichtigung der Werkstätte des Club U44 ergab, welche ich mir natürlich nicht entgehen ließ, ehe es Zeit für die Rückfahrt war. Von den Clubmitgliedern wurde die gute Zusammenarbeit mit der Region, insbesondere den Gemeinden Weiz und Birkfeld, besonders hervorgehoben, so wurde beispielsweise die Sanierung des Heizhauses in Birkfeld nur durch die großzügige Unterstützung der Gemeinde möglich.

Zwei Tage später war ich auf der Murtalbahn unterwegs, diesmal aber mit dem planmäßigen

Das Bild oben zeigt den Hollosbach Viadukt der Feistritzalbahn, das Bild links den gut besetzten Dampfzug mit der Kh101 zwischen Weiz und Oberfeistritz. Beide Bilder entstanden am 24. Juli.

Das Bild auf der rechten Seite oben zeigt Lokalbahn-Idylle auf der Murtalbahn.

Der gut besuchte Dampfzug der Tau-rachbahn am 26. Juli ist auf dem Bild rechts zu sehen.



Freizeit-Ticket

Dieses gilt in der gesamten Steiermark als Tageskarte für alle öffentlichen Verkehrsmittel, ausgenommen Schnellzüge. Damit können um 8 Euro zwei Erwachsene und vier Kinder am Wochenende einen ganzen Tag lang fahren. Wenn es so etwas schon nicht für ganz Niederösterreich gibt, warum dann nicht wenigstens für die MzB?

Triebwagen. Die Triebwagen sind den 5090ern ja nicht unähnlich, unterscheiden sich von diesen in einigen Details aber doch. So haben sie bequemere Sitze, teilweise in Reihenanordnung, auch mit etwas mehr Beinfreiheit, wodurch allerdings die Anzahl der Sitzplätze etwas geringer ist. Die immer mitgeführten Steuerwagen besitzen außerdem ein WC und ein Raucherabteil und werden im Sommer für den Fahrradtransport genutzt, wobei der halbe Wagen von den Sitzplätzen befreit wird. Der gesamte Fahrbetrieb wird über Zugfunk abgewickelt, wobei der Zugleiter in Murau jeweils die Fahrterlaubnis erteilt, während alle anderen Bahnhöfe unbesetzt sind. So konnte ich bei der Rückfahrt eine Kreuzung in Frojach-Katschtal miterleben, wobei unser Zug vor der ersten Weiche anhielt, während der zweite Zug erst in den Bahnhof einfuhr, dessen Triebfahrzeugführer die Weichen stellte und schließlich dem ersten Zug die Einfahrterlaubnis erteilte. Fast alle Bahnhöfe besitzen mechanisch ferngestellte

Weichen, Rückfallweichen sind ganz selten, und doch ist eine Kreuzung in einem unbesetzten Bahnhof eine Selbstverständlichkeit.

Den sechsstündigen Aufenthalt in Tamsweg benützte ich zu einem Ausflug zur Taurachbahn. Dieses bereits in Salzburg liegende Teilstück der Murtalbahn wird vom Club 760 betrieben, nachdem die StLB den planmäßigen Verkehr einstellten. Die Taurachbahn pendelt am Wochenende zweimal von Mauterndorf nach St. Andrä, weshalb eine Mitfahrt auch in der „verkehrten“ Richtung problemlos möglich ist. Da die Taurachbahn allerdings nicht bis Tamsweg fährt, muss man nach St. Andrä entweder den Bus nehmen oder, so wie ich, zu Fuß gehen, allzu weit ist es ja nicht, ich war in etwa 20 Minuten dort. Die Fahrt mit der Taurachbahn brachte ein Wiedersehen mit der 298.56, welche ich ja bereits von der MzB her kenne (siehe „Voller Zug“, Nr. 7). Auf ihrer Heimatstrecke wird sie ab-



wechselnd mit der 699.01 eingesetzt. Auch im Lungau lobte man die hervorragende Zusammenarbeit mit der Region, so wurde beispielsweise die neue Fahrzeughalle in Mauterndorf im Rahmen des Leader-Plus-Programmes von der EU mitfinanziert. Aber auch sonst erfährt der Club 760 jede nur denkbare Unterstützung durch lokale Kräfte, sowie politisch und touristisch Verantwortliche vor Ort, sei es durch Sachspenden, beispielsweise in Form von Schotter, sei es durch die Bereitstellung von Arbeitskräften, oder auch finanzieller Natur. Wenngleich es hier nicht ganz so viele Fahrgäste wie im Feistritztal gab, so waren doch auch die Züge der Taurachbahn mit etwa 50 bis 70 Fahrgästen recht gut besetzt, wobei es sich auch hier nicht um Schmalspurfreake, sondern um normale Touristen und Urlauber handelte.

Alles in allem ist die Fahrt mit diesen Bahnen ein reizvolles Erlebnis, einerseits mit einer innovativen Bahn im Planbetrieb, andererseits auf zwei Erlebnisbahnen, auf denen das BahnErlebnis nur durch die gute Zusammenarbeit engagierter Vereine mit den Regionen erst ermöglicht wird. Es lohnt sich daher auf alle Fälle, nicht nur mit der MzB zu fahren, sondern auch einmal diesen Bahnen einen Besuch abzustatten.

Martin



Alles Schmalspur!

Sebastian Erben

Zur Eisenbahn-Fotografie kam ich etwa 1989 durch einen guten Schulfreund, der mich auf mehrere Fototouren mitnahm. Wegen meines Wohnorts (Bez. Mödling) fotografierte ich zunächst nur auf der Südbahn, die Sonderfahrten mit der Mh.6 brachten mich Mitte der 90er-Jahre schließlich zur Schmalspur. Heute fotografiere ich praktisch ausschließlich Schmalspurbahnen, wobei mein Interesse nicht nur den österreichischen, sondern auch ungarischen Strecken und Fahrzeugen gilt.

Auf meinen Fototouren begleitete mich jahrelang eine Nikon L35TW-Kompaktkamera, seit 3 Jahren besitze ich nun eine Canon EOS 300-Spiegelreflex-Kamera. Als Film verwende ich hauptsächlich Fuji Sensia.

Sebastian Erben

Meine erste Begegnung mit der Waldviertlerbahn war im Oktober 1997. Die Firma Ferro-Train organisierte zur stilgerechten Präsentation ihrer neuen Modelle der Reihe 399 auf dem Nordost einen Sonderzug mit 399.03 und 399.04. In Alt Nagelberg (oben) wurde der Zug geteilt, eine Hälfte fuhr mit der 399.03 weiter nach Litschau, die andere mit der 399.04 nach Heidenreichstein. In Gopprechts ergab sich auch noch ein hübsches Motiv mit dem dortigen Fischteich (unten).

Erst im Sommer 1999 kam ich wieder ins Waldviertel, nun, um den Südast kennenzulernen. In den folgenden knapp zwei Jahren bis zur Betriebseinstellung konnte ich nicht nur die Dampzüge an beinahe allen fotografisch verwertbaren Stellen verewigen, sondern natürlich auch den Planbetrieb mit den 5090er-Triebwagen dokumentieren, wie den 5090.005 als Zug 2173 am 2. Juni 2001 in km 37,6 bei Langschlag.

Traumhaftes Wetter (strahlender Sonnenschein, klirrende Kälte, nur der Schnee fehlte) verhalf mir im Dezember 2000 zu mehreren eindrucksvollen Aufnahmen zwischen Alt Weitra und Weitra (unten).

Meine schönsten Fotos

Wir laden weiterhin unsere Fotografen dazu ein, ihre schönsten Fotos in dieser Serie zu präsentieren.

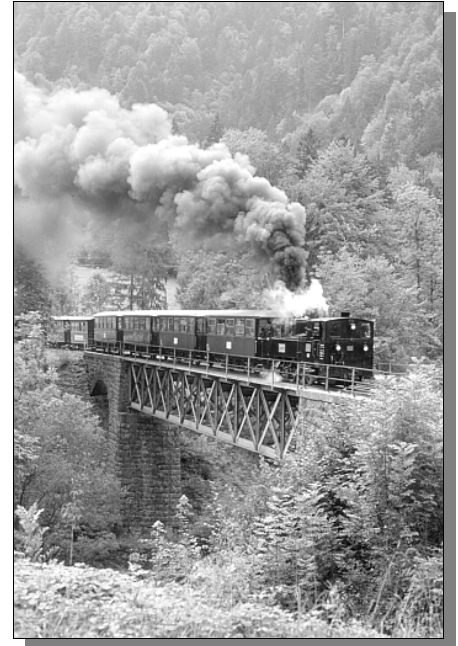
Wenn gewünscht, kann daraus auch eine kleine Webseite entstehen, wir helfen gerne bei den ersten Schritten, siehe auch Seite 20.





Adventlicheres Wetter herrschte am 16. 12. 2002, als die 399.04 bei Bruderndorf aus einem richtigen Märchenwald herauskam.

Seit 1994 verbringe ich meinen Urlaub im Bregenzerwald, Grund genug also, um auch dem „Wälderbähnle“ einen Besuch abzustatten. Im August 1998 bestand dort noch die Sporenggbrücke in ihrer ursprünglichen Form (nach der Zerstörung durch Hochwasser von 1999 in veränderter Form wieder aufgebaut), und so hatte ich die letzte Gelegenheit für ein Foto der U.25 mit den Stubai Wagen auf dem knapp 100 Jahre alten Bauwerk.



In der Nähe von Sopron befindet sich die 3,6 km lange 760-mm-Museumsbahn Fertőboz – Nagycenk. Die Strecke wurde erst 1972 fertiggestellt und verläuft von der GySEV-Station Fertőboz bis zur Haltestelle Barátság auf der Trasse einer ehemaligen normalspurigen Industriebahn, ab Barátság bis zur Endstation Kastély (Schloß) wurde sie komplett neu errichtet. Sämtliche Gebäude entstanden nach Originalplänen aus dem 19. Jh. Nahe der Endstation befindet sich nicht nur eine kleine Freilicht-Ausstellung mit 8 Dampfloks und mehreren Wagen, sondern auch das Schloß der Familie Széchenyi.

Graf István Széchenyi initiierte den Bau der ersten Bahnlinie Ungarns, ihm zu Ehren führt die Schmalspurbahn den Namen Széchenyi múzeumvasút (Széchenyi-Museumsbahn). Der Betrieb wird (mit Ausnahme von Lokführer und Heizer) von Kindern und Jugendlichen abgewickelt.

Das Foto zeigt die für unsere Begriffe winzige 394-023 (Budapest 4859/1923) mit ihrem Zug am 25. 5. 2003 in der Haltestelle Nádtelep.



Einem Sprachaufenthalt in Ungarn im Sommer 2002 habe ich dieses Foto der 490.058 in Ópusztaszer zu verdanken. Die Reihe 490 stellt die ungarische Einheitslok für 760-mm-Schmalspur dar und besitzt große Ähnlichkeit mit der rumänischen Reihe 764.

Von der Reihe 490 existieren heute noch 6 Exemplare, davon betriebsfähig sind die 490.056 auf der Budapester Kindereisenbahn sowie die 490.059 „Bugaci kispöfögő“ (Bugacer Schnauferl) auf der Kecskeméti Wirtschaftsbahn in der Bugac-Pusztaszer.

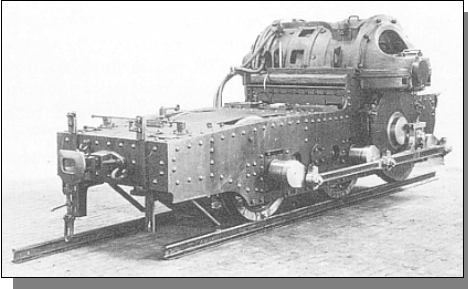
Richtigstellung: In meinem Artikel über die Bregenzerwaldbahn in der Ausgabe 13 hat sich leider ein Fehler eingeschlichen. Die U.25 wurde von der StEG-Fabrik gebaut und nicht, wie irrtümlich angegeben, von Krauss in Linz.

Mehr Bilder von Sebastian Erben gibt es im Web unter www.erlebnisbahn.at/erben

Schwerpunkt sind Schmalspurbahnen und Straßenbahnen in Österreich und Ungarn.

Der Antrieb der Reihe 1099

Anlässlich der letzten Teilausbesserung der 1099.007 im Jahr 2000 konnten interessante Einblicke ins Innere der Lok gewonnen werden.



Dieses Bild des einbaufertigen Drehgestelles stammt aus der Sammlung Hlavac und wurde dem Buch „Technik der Mariazellerbahn“ vom Verlag Slezak entnommen. Dieses Buch kann weiterhin über unseren Verein bezogen werden.

Jedes der beiden Drehgestelle trägt einen halbhoch gelagerten Motor, welcher über eine Vorgelegewelle die drei Treibachsen antreibt. Man spricht von einer Blindwelle, weil eine Blindwelle mit Motordrehzahl läuft, was hier nicht der Fall ist. Motor und Vorgelegewelle sind ungefedert im Drehgestell gelagert, die Kraftübertragung erfolgt über ein beidseitig angeordnetes, geradeverzahntes Stirnradgetriebe. Das Motorritzel hat 29, das Großrad 100 Zähne, was einem Übersetzungsverhältnis von 1:3,448 entspricht. Der Kurbelzapfen der Vorgelegewelle muss in der Kuppelstange höhenverschiebbar sein, um das Federspiel der Achsen ausgleichen zu können. Aus diesem Grund sind auch bei einer stangengetriebenen Elektrolok die Kurbeln der linken und der rechten Seite um 90 Winkelgrade versetzt angeordnet, weil eine Kraftübertragung nur in horizontaler Richtung möglich ist.

Beim Motor handelt es sich um einen Einphasen-Reihenschlussmotor, wie er in späteren Jahren viele tausend Mal in Elektrolokomotiven auf der ganzen Welt eingebaut worden ist, ehe er vom Drehstrommotor abgelöst wurde. Damals war ein solcher Motor allerdings eine Sensation, nichtsdestotrotz funktionierte er, genauso wie die ganze Lok, auf Antrieb problemlos. Bei einem Reihenschlussmotor sind Ankerwicklung, also jene im Rotor, und Erregerwicklung, das ist jene im Stator, in Reihe geschaltet, die Änderung der Geschwindigkeit erfolgt durch Änderung der Spannung. Eine Eigenheit des Reihenschlussmotors ist, dass das Drehmoment unabhängig von der Richtung des Stromes, welche sich ja in unserem Fall bei 25 Hz 50 Mal in der Sekunde ändert, immer in die selbe Richtung zeigt. Zur Änderung der Drehrichtung werden daher die Anschlüsse zwischen den beiden Wicklungen vertauscht.

Der Motor der 1099 hat kein eigenes Gehäuse, vielmehr ist der Stator direkt im Drehgestellrahmen montiert. Daher ist auch ein Probelauf des ausgebauten Motors nicht möglich. Später wurden Motoren nur noch als vollständig separates Element mit eigenem Gehäuse gefertigt, so dass man sie problemlos als Ganzes ein- und ausbauen kann.

Text: Martin
Fotos: Johann Köberl

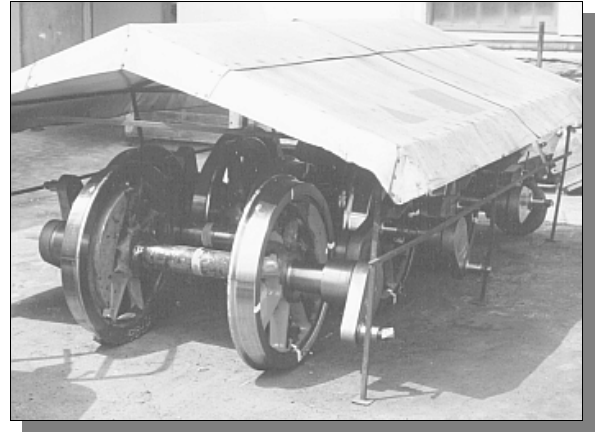
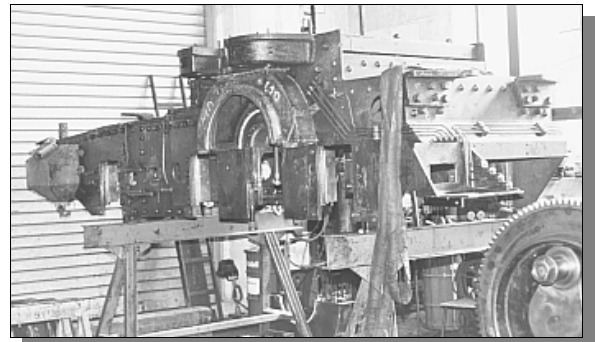


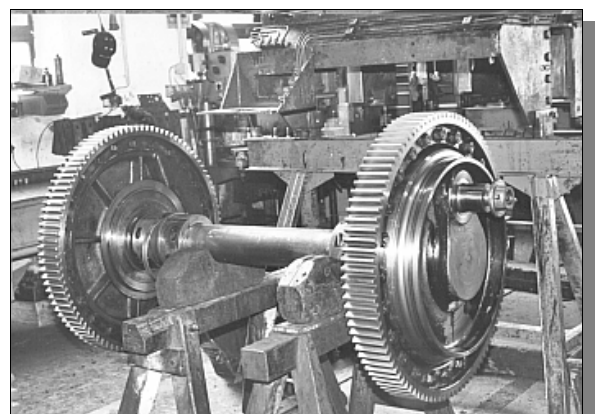
Bild 1 zeigt die Treibachsen, fertig zum Einbau. Auf den Rädern wurden neue Radreifen aufgezogen, sämtliche Lager wurden neu überdreht.

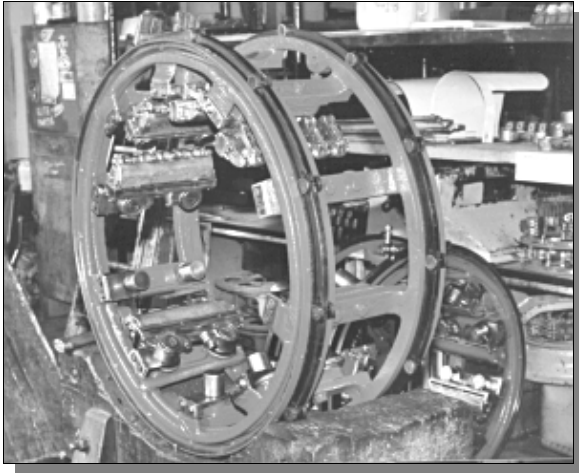
Bild 2 zeigt einen Drehgestellrahmen vor dem Einbau der Achsen, der Vorgelegewelle und des Motors.



Auf Bild 3 ist die Motorlagerung zu sehen. Dieser Teil wird links und rechts an den oberen Teil des Motorgehäuses (siehe Bild 8) geschraubt. Das Lager selbst ist ein Wälzlager, die Walzen sind gut zu erkennen.

Bild 4 zeigt eine Vorgelegewelle mit neuen Zahnkränzen. Damit die Zahnkränze leicht getauscht werden können, sind sie mit dem Grundkörper verschraubt.





Der Bürstenhalter, auf Bild 5 zu sehen, dient der Stromzuführung in den Anker.

Bild 6 zeigt den Anker. Links und rechts außen sind die beiden Ritzel zu sehen. Beim großen zylinderförmigen Teil handelt es sich um die Ankerwicklung, rechts davon ist der Kollektor zu sehen, welcher zur Stromübertragung dient und in den Bürstenhalter eingefädelt wird.

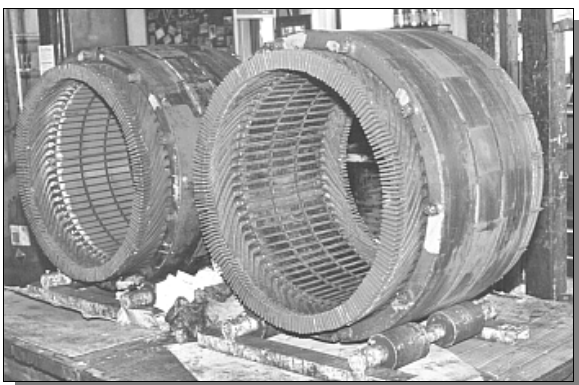
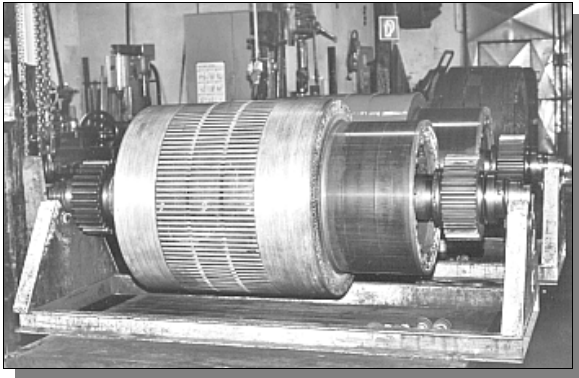


Bild 7 zeigt den Stator, den festen Teil des Motors, in dem sich der Anker dreht.

Auf Bild 8 ist der Stator bereits mit dem oberen Teil des Motorgehäuses verbunden. Beim Einbau wird der ganze Teil umgedreht, denn der untere Teil des Motorgehäuses ist bereits fix im Drehgestellrahmen eingebaut. In den vorderen Teil des Gehäuses wird der Bürstenhalter eingesetzt. An der Stirnseite des Gehäuses sind die Schrauben zu sehen, an denen das Motorlager (Bild 3) befestigt wird.

Die Kuppelstangen der 1099

1099.01 bis 08 waren von Anfang an mit den geraden Kuppelstangen ausgerüstet, mit denen fast alle Loks auch heute noch fahren.

Die Stange ist auf der zweiten und dritten Achse aufgesetzt und auf der Vorgelegewelle höhenverschiebbar gelagert, um das Federspiel auszugleichen. Aus dem selben Grund muß die Stange zur ersten Achse geteilt und mit einem zusätzlichen Gelenk versehen sein, um auch unterschiedliche Höhenlagen dieser Achse ausgleichen zu können.

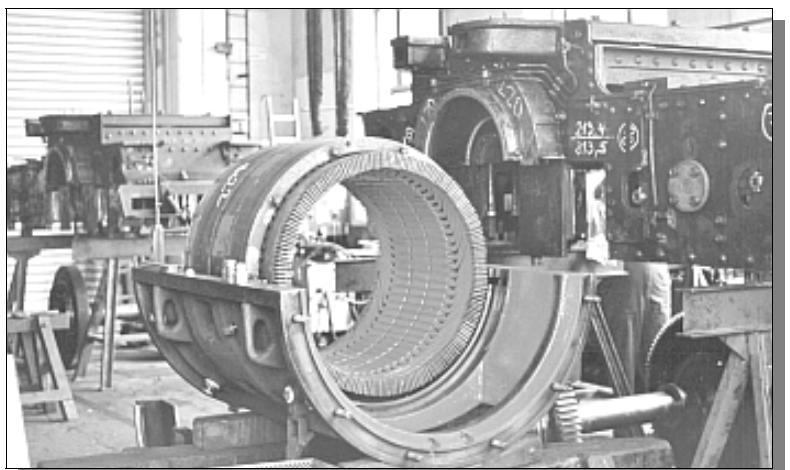
1099.09 bis 16 wurden hingegen mit dreieckigen Kuppelstangen aus einem Stück ausgerüstet. Bei dieser Konstruktion ist die Kuppelstange auf der ersten und dritten Achse aufgesetzt und muß daher auf der mittleren Achse, genauso wie auf der Vorgelegewelle, höhenverschiebbar sein.

Obwohl sich auch diese Konstruktion bewährte, wurde sie noch vor dem Kastenumbau durch die gleiche Type wie bei den ersten acht Maschinen ersetzt.

1969 wurde die 1099.04 mit dreieckigen Kuppelstangen ausgerüstet, die allerdings mit den ursprünglichen konstruktiv keine Verwandtschaft haben, sondern technisch den normalen Stangen entsprechen.

Durch das Dreieck wurde lediglich eine bessere Umlenkung der Kraft erreicht. Wie bereits erwähnt, ist eine Kraftübertragung mittels Kuppelstange nur in horizontaler Richtung möglich. Da jedoch die Vorgelegewelle gegenüber den Achsen um 80 Millimeter höher liegt, wird die Stange im Bereich der Vorgelegewelle sehr ungünstig beansprucht. Durch die nunmehr geänderte Ausführung der Stangen wird die Kraft günstiger übertragen. Heute besitzen auch die 1099.13 und 1099.16 diese Stangen.

Martin



Niemand hat das Recht, die Reihe 1099 zu demolieren!

Mariazellerbahn durch die Linse IV

Kleiner Leitfaden zum Fotografieren

4. Teil: Bildgestaltung

In dieser Ausgabe wollen wir einige Elemente einer erfolgreichen Bildgestaltung behandeln.

Ausschnitt

Weniger ist oft mehr! Man darf nie vergessen, dass eine Landschaft auf einem oft nur wenige Zentimeter großen zweidimensionalen Foto nicht mehr so spektakulär erscheinen mag wie in der Realität. Um dem ein wenig entgegen zu wirken, sollte sich das Foto in einen klaren Vorder- und Hintergrund gliedern, damit wird leichter ein räumlicher Eindruck erzielt. Man soll versuchen einfache klare Strukturen zu finden, welche den Betrachter durch das Bild führen, ohne dass der Blick über den Rand des Fotos hinaus läuft. Unwesentliche Bildelemente sollten beiseite gelassen werden. Was man auf dem Foto zeigen möchte, soll mit einem Blick klar erkennbar sein, jedoch einen Zug ständig nur von links vorne bis rechts hinten abzubilden ist keine große schöpferische Leistung. Blickführende Verbindungen zu einem oder maximal zwei weiteren Blickfängen sind ge-



Beispiel für eine Landschaftsaufnahme im Hochformat

fragt.

In der Landschaftsfotografie ist üblicherweise das Querformat am besten geeignet, da dieses dem normalen Blickwinkel des menschlichen Auges entspricht. Horizontale Linien, wie der Horizont oder ein Eisenbahnzug können dadurch stärker betont werden. Man sollte sich jedoch nicht scheuen, die Kamera einmal hochzudrehen. Motiven wie Bäumen, Kirchtürmen oder Viadukten wird dadurch mehr Größe verliehen.

Der goldene Schnitt

Durch klare Linien (Horizont, Zug, Bahntrasse, ...) wird ein Foto in Bereiche zerlegt. Wenn nun der Zug genau durch die Mitte des Bildes fährt, erzeugt man eine symmetrische Teilung. Besser ist jedoch eine asymmetrische Bildeinteilung. Man teile beispielsweise das Bild in 3 Teile und verschiebt einen Zug soweit, dass $\frac{2}{3}$ der Bildfläche unter dem Zug und darüber nur noch $\frac{1}{3}$ der Bildfläche bleiben (dies funktioniert auch mit einer $\frac{1}{5}$ Teilung, dann $\frac{2}{5}$ zu $\frac{3}{5}$).

Dem interessanteren Bildteil, einer blühenden Wiese oder einem mit schönen Wolken durchsetzten blauen Himmel, gibt man mehr Bildfläche.

Perspektive, Bildwinkel

Die Verwendung von verschiedenen Objektivbrennweiten dient



Goldener Schnitt:

Definition: Der kleineren Abschnitt a verhält sich zum größeren Abschnitt b, wie der Größere b zum Ganzen (a+b).
Theoretischer Wert: 1,61803...

nicht nur dazu, weiter entfernt liegende Motive näher heranzuziehen, sondern hat auch großen Einfluss auf die Bildgestaltung.

Eine Brennweite von 50 mm (Standardbrennweite) ergibt einen Bildwinkel und damit auch eine Perspektive, welche dem menschlichen Auge am nächsten kommt. Wenn man ein Motiv so wirklichkeitsgetreu wie möglich darstellen möchte, sollte man auf diese Brennweite zurückgreifen.

Lange Brennweiten (Teleobjektive, > 50 mm) vergrößern nicht nur den Vordergrund, sondern



auch den Hintergrund.

Eine Lokomotive oder ein Triebwagen in der Tiefe des Raumes (siehe Bild oben) wird dadurch formatfüllend. Bei langen Brennweiten kann der Eindruck über die Höhe eines Berges wesentlich beeinflusst werden, oder die empfundene Länge eines Zuges,



Geniestreich: Dieses Bild von unserer 10. Fahrt zeigt einen 13 Wagen Zug!

der sich zum Kamerapunkt bewegt, wird stark geschrunpft.

Bei Weitwinkelaufnahmen wird das Bild zunehmend verzerrt dargestellt. Gerade Linien bleiben nur in Bildmitte erhalten.

Tiefenschärfe

Je länger die Brennweite, desto kleiner die Tiefenschärfe. Bei nur wenige Meter entfernten Hauptmotiven wird der Hintergrund sehr schnell unscharf. Dieser bei Portrait-Aufnahmen sehr gewünschte Effekt kann bei Landschaftsaufnahmen wiederum störend sein, kleine Blenden verschaffen Abhilfe.

Licht

Grundsätzlich sollte das Licht (Sonne) immer hinter der Kamera sein und das Motiv immer sauber ausleuchten. Schattige Bildteile werden auf dem Foto sehr schnell als unschöne, schwarze Flecken abgebildet.

Gegenlichtaufnahmen sind zwar möglich, aber dazu gehört eine Portion Erfahrung, um nicht nur einfach einen Zufallstreffer zu erzielen.

Tipps

Da die Mariazellerbahn elektrisch betrieb wird, stehen zwangsläufig Maste entlang der Strecke. Vor allem die neueren Betonmaste geben kein besonders gutes Motiv ab.

Wenn es das Sonnenlicht zulässt sollten die Maste hinter dem Zug versteckt werden. Wenn die Auf-



Gelungene Gegenlichtaufnahme von Martin Geyer, die Sonne wird durch den Baum teilweise abgedunkelt.

nahme letztendlich doch nur mit den Masten möglich ist, unbedingt den Moment abwarten, wenn die Lokomotive am wenigsten verdeckt ist. Wenn man vom Zug aus fotografiert, immer den Moment abwarten, wenn kein Mast mitten im Bild ist.

Wenn möglich, den Zug nicht abschneiden. Dies lässt den Blick des Betrachters aus dem



Foto hinausgleiten. Den Zug aus dem Bild nicht „hinausfahren“ lassen.

Die Eisenbahnschienen sollten, wenn möglich, in der Ferne zusammenlaufen und nicht durch den Rand des Fotos brutal abgeschnitten werden.

Wenn man einmal zu viel uninteressanten Vordergrund oder Himmel hat, einfach wegschneiden und plötzlich hat man schon

MzB im Fernsehen

Die beliebte Fernseh-Sendung „Klingendes Österreich“ von und mit Sepp Forcher stand am 15. August unter dem Titel „Der eiserne Pilgerweg – Die Mariazeller Bahn“.

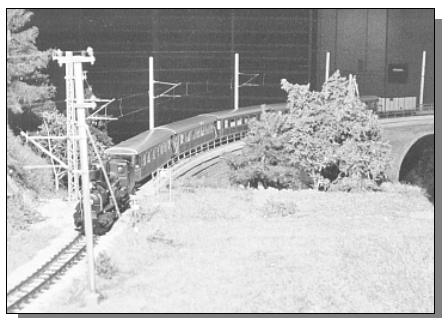
Die Dampflokomotive Mh.6 und die Drehscheibe in Ober-Grafendorf wurden direkt in die Sendung eingebunden, ansonsten wurde halt von der MzB gezeigt, was zufällig bei den Dreharbeiten Anfang Juli auf der Strecke war, unter anderem ein 5090 in der Burger-Kurve.

Nach der Fernsehsendung glühte unser Webserver, denn offensichtlich wollten viele Zuschauer die Lösung der Preisfrage schnell via mariazellerbahn.at erfahren, siehe auch Seite 20.

Anfang September drehte ein japanisches Fernseheteam für eine Hauptabendsendung im japanischen Fernsehen. Das auch die MzB gezeigt wird, ist ein Verdienst unserer Seiten im Internet, denn wir wurden bereits Anfang Juli vom Filmteam darauf angesprochen.

Weil es dazu passt: Auf dem Tourismussender TW1 wird fallweise ein Video vom Ötscherland-Express gezeigt, die Bahn wird jedoch als Erlaufthal-Express vorgestellt. Der große Tourismus und unsere kleinen Bahnen, eine Geschichte voller Missverständnisse.

Ronny



Selbst auf einer Modellbahn-Anlage, wie hier auf der Anlage Achleitner / Kaufmann zu Pfingsten in Rabenstein, kann ein Mast ins Bild springen.

Mitgliedsbeiträge

Beitrittsgebühr, generell	EUR	0,-
Mitgliedsbeitrag für ordentliche Mitglieder	EUR	18,-
Mitgliedsbeitrag für außerordentliche Mitglieder		
- gemeinnützige Vereine und Initiativen	EUR	18,-
- alle anderen außerordentlichen Mitglieder	EUR	180,-

Kontoverbindungen

Österreich	Raiffeisenbank Pielachtal Konto-Nr. 869 BLZ 32585 IBAN: AT04 3258 5000 0000 0869 BIC: RLNWATWWOBG
Deutschland	Sparkasse Chemnitz Konto-Nr. 3583004387 BLZ 87050000
Schweiz	Credit Suisse 0647-679722-71 BC 4647

Sommer-Schluss-Fahrt

Bei der XXII. Fahrt am 30. August gab es, wie im Vorjahr dank der „Unterstützung“ durch eine weitere Reisegruppe, wieder einmal einen langen Zug mit zehn Wagen und daher Doppeltraktion. Diese Gelegenheit wurde dazu benützt, die Vorspannlok 1099.016 mit unseren Magnetfolien zu adeln. Der Planzug war sortenrein bunt, dann folgten unsere beiden Wagen samt dem Kaffehäferl, während das Weinglasl mit einem Classic-Wagen für die zweite Gruppe den Zugschluss bildete. Uns stellte man hingegen zwei braune Wagen zur Verfügung. Offensichtlich hat man es mittlerweile eingesehen, dass die Magnetfolien auf den braunen Wagen viel besser wirken als auf einem Wagen mit Classic-Lackierung.

Nach dem heißem Sommer freuten sich bei der Hinfahrt alle Teilnehmer über die angenehmen Temperaturen, obwohl am Vormittag noch strahlender Sonnenschein herrschte.

Vor der Rückfahrt gab es den traditionellen Stehempfang, bei dem, wie auch schon bei den letzten Fahrten, unser Kultgetränk „Birmentraum“ wegging wie die sprichwörtlichen warmen Semmeln. Hier zeigte sich auch gleich der Vorteil unserer Räume in Mariazell, denn so konnten wir ausreichend Getränke einkühlen, was im Buffetwagen nicht oder nur schwer möglich gewesen wäre, und auch beim Abbauen unseres Standes war blitzschnell alles verstaut.

Obwohl im Laufe des Tages dunkle Wolken aufzogen, blieb

bis zum Abend der angekündigte Regen aus.

Bei der Rückfahrt gab es schließlich nur noch 7 Wagen und keine Doppeltraktion mehr, weil am Vormittag die 1099.004 mit Hauptschalterschaden in Puchenstuben liegen blieb und daher eine Ersatzlok benötigt wurde. Da die zweite Reisegruppe ohnehin erst eine Stunde später wieder nach St. Pölten zurückfuhr, reichte es, den Stamm unseres Zuges um einen Wagen zu reduzieren. So zog die 1099.010 alleine unseren Zug und wurde dafür mit unseren Magnetfolien geadelt.

Wir bedanken uns an dieser Stelle bei den Lokführern für die tadellos ruckfreie Beförderung und bei Johann Köberl und Wolfgang Burger für die Betreuung des Buffetwagens.

Martin



Herbert Ortner: Fröhliches Winken in Gösing, einmal aus einer anderen Perspektive!

Positives und Negatives auf einem Bild:

So prachtvoll die drei aufgebügelten 1099 im Sonnenlicht glänzen, es darf nicht übersehen werden, dass auf dem Foto 60% der an diesem Tag einsatzfähigen Lokomotiven der Reihe 1099 zu sehen sind:

1099.016, 1099.010 und 1099.001.

Die nach einem Schaden abgestellte 1099.004 trafen wir bei der Rückfahrt „kalt“ in Gösing. Die Lok wurde übrigens bereits wieder repariert.

Nur von der ebenfalls an jenem Tag eingesetzten 1099.008 haben wir kein Bild von diesem Tag

Fotos: Martin Geyer



Aus dem Vereinsleben

Wir hoffen, dass alle den Jahrhundertssommer gut überstanden haben und in der Kühle des Herbstes unser Vereinsleben wieder aufblüht. Es wartet jede Menge Arbeit auf uns, ganz besonders seit wir stolze Mieter von zwei Räumen am Bahnhof St. Sebastian sind.

Pfingsten 2003

Aber beginnen wir mit dem Schmalspurfestival zu Pfingsten. Für die beteiligten Modellbahner und Vereine war dieses Festival ein großer Erfolg, wo sonst haben die Modulbauer soviel Platz in schönen Räumen und die Modellbahner soviel Gelegenheit zum Fachsimpeln.

Die zum Pfingstfestival vorgestellte Broschüre „Erlebnis MzB“ bietet auf 44 Seiten eine ausführliche Streckenbeschreibung mit vielen schönen Bildern, die fast durchwegs von Vereinsmitgliedern stammen. Wir haben für unsere Mitglieder ausreichend Exemplare auf Lager gelegt, Bestellung via Antwortkarte.

Nichtmitglieder erhalten diese Broschüre zum Preis von EUR 5,- auch bei den Vereinen ent-

Als Beispiel für das großzügige Raumangebot beim Pfingstfestival möge die Totale auf die Anlage von Josef Kaufmann und Erich Achleitner im Turnsaal von Rabenstein dienen.

Die Anlage selbst wurde bereits in unser Mitgliederzeitung vorgestellt, weitere Details bringen wir in einer der nächsten Ausgaben. Foto: Harald Meidl

lang der Strecke und am Bahnhof Mariazell.

Von dem, zum Pfingstfestival vom Modellbahnmuseum vorgestellten, Modell des BD 4100 sind nur mehr Restexemplare vorhanden. Bei rascher Bestellung könnten wir noch das eine oder andere Exemplar für unsere Mitglieder ergattern, Anforderung bitte via Antwortkarte oder per e-Mail.

Wir haben für unsere kleine Ausstellung im Kulturzentrum Fabrik über erfolgreiche Werbelinien eine Fülle an Werbematerial erhalten und wir möchten uns an dieser Stelle bei der Rhätischen Bahn, der Zillertalbahn, bei Stern & Hafferl, der NÖVOG und den ÖBB für die überaus freundliche Unterstützung herzlich bedanken. Speziell die zusätzlich von der Mostviertel Tourismus GmbH und dem Kulturpark Eisenstraße-Ötscherland zur Verfügung gestellten Prospekte bilden einen soliden Grundstock für das geplante Informationsangebot in St. Sebastian.

Wie bereits auf Seite 7 angeführt, hielt sich beim Pfingstfestival der Zuschauerandrang in Grenzen. Uns betrifft dies nicht so besonders, da uns einige Freunde aus der Ferne besuchten. Am weitesten angereist sind sicher Sy und Sarah Berger aus Amherst in Massachusetts.



Restexemplare vom Modell des BD 4100, hergestellt von der Firma Stängl, sind im Modellbahn-Museum in Kirchberg zum Preis von EUR 51,- erhältlich.

Das Modellbahn-Museum liegt direkt neben dem Bf. Kirchberg und ist jeden Samstag von 14:00 – 17:00 Uhr geöffnet.



Das Bild oben steht stellvertretend für die vielen gezeigten Modell-Anlagen und zeigt – auf der Modulanlage nach Vorbild der Steyrtalbahn von Andreas Deutsch und Harald Langecker – den Fasswagen hinter einer Doppeltraktion Reihe U.

Vielfach wurde bemängelt, dass das Vorbild und hier speziell der planmäßige Betrieb auf der MzB zu wenig in das Pfingstfestival eingebunden wurde.

Gartenbahnfest

Zum Tag der offenen Tür beim Tullner Gartenbahnverein kamen heuer bei bestem Sommerwetter ausreichend Vereinsmitglieder. Irgendwie vermissen wir aber den Anblick einer 1099 auf dieser wunderschönen Anlage

(Fortsetzung auf Seite 21)



www.mariazellerbahn.at – www.byronny.at
www.erlebnisbahn.at – www.pielachtal.com

Mit aktuell über 140.000 Besuchern seit Bestehen zählen unsere Web-Seiten unter www.mariazellerbahn.at zu den erfolgreichen Eisenbahn-Fan-Seiten im deutschsprachigen Raum und gelten heute als Referenz für die webkonforme Präsentation einer planmäßig betriebenen Regionalbahn mit starker touristischer Komponente.

Zusammen mit www.erlebnisbahn.at (465.000 Besucher) und www.pielachtal.com (365.000 Besucher) bieten wir heute eine erfolgreiche Internetplattform, auch für gezielte Werbung im touristischen Bereich.

Nur zur Klarstellung: Eine Webseite ist nur dann erfolgreich, wenn sie von den selben Personen immer wieder besucht wird, 140.000 Besucher sind also nicht 140.000 verschiedene Personen, sondern 140.000 gezählte Besuche auf unseren Seiten.

Ein Grund, warum wir einen eigenen Webserver betreiben, ist die Möglichkeit einer maßgeschneiderten Statistik und damit das Wissen um nachgefragte Themen.

Ein weiterer Grund ist die Mög-

lichkeit, eine eigene Suchmaschine nur für unsere Angebote zur Verfügung stellen und damit dem Besucher unser Angebot exakt präsentieren zu können.

Einen Überblick über unser vielfältiges Web-Angebot findest Du auf der Startseite unseres Servers unter www.byronny.at.

Nur wenn wir immer wieder jene Informationen bieten, die der Besucher wünscht, werden wir weiterhin den hohen Stand an Interesse wahren können.

Es freut uns, dass sich seit Juli auch der Verein Pro Gmundner Straßenbahn auf unserem Server unter www.gmundner-strassenbahn.at präsentiert und wünschen dem Verein viele Besucher, im Web und in der Realität. Seit August 2003 bieten wir nun dank Herbert Ortner die wichtigsten Seiten zur MzB auch in Englisch an. Dieses Angebot wird schrittweise ausgebaut, nun suchen wir auch noch Mitglieder, die weitere Sprachen in unser Projekt einbringen können.

Gleichzeitig ist auch Sebastian

Die Mariazellerbahn
Natur pur in vollen Zügen!

- Kurzbeschreibung
- Streckenverlauf
- Geschichte
- Planbetrieb
- Erlebnisfahrten
- Preisübersicht

E-tok 1099
 Triebwagen 4090
 Triebwagen 5090
 Dampflok Mh.6
 Panoramic 760
 Fotoseiten & Links

Freunde der Mariazellerbahn
 Gästebuch • e-Mail • **Voller Zug!**

Die Mariazellerbahn (Mariazeller Bahn, MzB) ist eine bemerkenswerte Schmalspurbahn (760 mm) im Osten von Österreich. Neben ihrer historischen Bedeutung und ihrem hohen Stellenwert für die Bewahrung der Strecke ist sie (trotz ihrer noch) ein bedeutendes Nahverkehrsmittel und eine attraktive Tourismusbahn.

Die Verkehrsleistung (also der planmäßige Betrieb) werden von der NÖVOG bestellt und von den ÖBB (GE Personensektors) durchgeführt.

Wir, die Freunde der Mariazellerbahn, wollen durch positive Aktionen für diese besaunders Regionalsbahn weiten und sind der Meinung: **Wer die Mariazellerbahn will, muß auch mit ihr fahren!**

AKTUELL
 Informationen der NÖVOG:
 Neue, durchgehende Züge an
 Dinstagen, Samstagen und Feiertagen
 weitere Informationen

Erben mit seinem Angebot auf unseren Server übersiedelt, siehe Seite 12.

Es ist geplant, dass demnächst auch das Modellbahn Museum unter www.mariazellerbahn.at präsentiert wird. Wir laden auf diesem Weg auch den Club Mh.6 ein, bei unserem erfolgreichen Projekt mit eigenen Seiten mitzuwirken.

Diese Einladung gilt auch für alle unsere Mitglieder, mit unserem Kooperationspartner Gottfried Mentil können wir auch Lösungen im gewerblichen Bereich anbieten.

Wer immer über alle aktuellen Entwicklungen rund um die Mariazellerbahn informiert sein will, dem empfehlen wir – neben dem Besuch des befreundeten Web-Angebotes unter www.schmalspur.at – eine Anmeldung bei unserer Mailing-Liste, kurzes Mail an freunde@mariazellerbahn.at genügt.

Innovation by Martin Geyer

Um einem dringenden Bedürfnis abzuhelfen, zumindest in H0e, habe ich mir Gedanken über die Gestaltung eines WC-Wagens für den Triebwagen 5090 gemacht.

Gedacht – getan. In H0e reichen ein Bogen braunen Naturpapiers, ein Grafikprogramm, Erfahrung in Mantelabwicklungen, ein Drucker und eine Schere.

Für das Fahrwerk musste eine Feldbahnlore drin glauben, für den erforderlichen Abwassertank (Ballastgewicht) fand ein zufällig vorhandenes Metallstück Verwendung.

Voilà! Das Fahrzeug wurde im Rahmen des Pfingstfestivals vorgestellt und allgemein als wichtiger Schritt in eine bessere Zukunft betrachtet.

*Konzept & Realisierung: Martin
 Foto: Martin Ortner*





Als Gastlok führte die Original Ybbstalerin Yv.2 des Club 598 mehrere Pendelzüge über die Krumpe nach Kilb. Sie war für die angereisten Fotografen eine willkommene Abwechslung und bot so manch spektakuläres Bildmotiv.

Martin Geyer

setzbaren 1099 haben wir bereits im vorderen Teil berichtet. Einen positiver Nebeneffekt gab es für unsere Fotografen: Selten konnten so viele unterschiedliche Traktionsarten im Planeinsatz fotografiert werden.

Auch wenn wir uns mehr Besucher bei unseren Fahrten wünschen würden, generell boomen – weiterhin von einer breiteren Öffentlichkeit unbeachtet – die Gruppenreisen auf der MzB und viele dieser Fahrten werden von unseren Mitgliedern initiiert oder auch veranstaltet. Auch für diese Gruppenreisen sollen unsere Räume in St. Sebastian in Zukunft offen stehen.

XXII. Fahrt

Wie das Schicksal so spielt. Normalerweise findet unsere Hochsommerfahrt Mitte August statt. Weil heuer das in den Vorjahren gut besuchte „Ein Ort fährt Bahn“ wieder Mitte August stattfinden sollte, sind wir auf Ende August ausgewichen. Nun, ein „Ort fährt Bahn“ entfiel heuer und wir hatten das Glück, dass nach der Hitze des Sommers unsere XXII. Fahrt als Sommer-

(Fortsetzung auf Seite 22)

Aus unserer Mailing-Liste zum Thema Wallfahrt und Gruppenreisen auf und mit der MzB:

Wie sich bei unserer Fußwallfahrt nach Mariazell gezeigt hat, ist auch die reine Hinfahrt mit der MzB bereits ein fix verankerter Gedanke in der Bevölkerung.

Überraschend viele Personen, welche am Abend nach Mariazell nachkamen, benutzten – obwohl von Hainfeld aus der Autobus schneller wäre – die Mariazellerbahn. Dabei waren fast alle Altersschichten vertreten. Personen, welchen aufgrund ihres Alters oder mangelnder Kondition die Wanderung zu anstrengend ist, Eltern oder Großeltern mit Kindern und Leute, die nicht den ganzen Tag Zeit hatten.

Ich erlebte diese Form des „Nachkommens“ zum ersten Mal und freute mich sehr darüber. Auch, weil es Einzelinitiativen waren und keine vorher angekündigte Alternative.

So wird neben der klassischen Zugwallfahrt und einfachen Abreise von Fußpilgern auch die Hinfahrt ein ernst zu nehmendes Thema. Diese wirkt einstimmend, schön und entspannend.

Heribert Kahrer

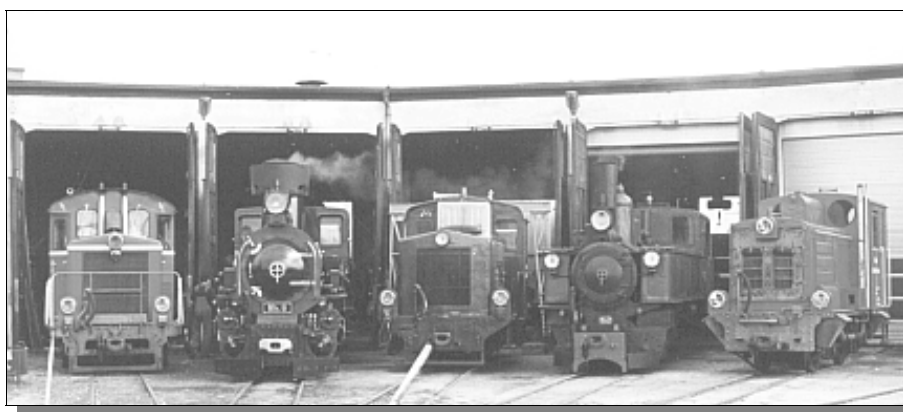
(Fortsetzung von Seite 19)

Wir begrüßen an dieser Stelle auch alle neuen Mitglieder, besonders jene, die im Rahmen des Pfingstfestivals und beim Gartenbahnfest beigetreten sind. Mit großer Freude stellen wir fest, dass nun alle namhaften Hersteller und Modellbahner aus dem Bereich H0e – MzB zu unseren Mitgliedern zählen.

XXI. Fahrt

Auch zu der heurigen Frühsommerfahrt kamen nur wenige Teilnehmer, der Termin am Schulschlusswochenende war sichtlich ungeeignet, damit war die XXI. Fahrt eher ein „Rollender Stammtisch“: Tohuwabunti, erstklassiges Frühsommerwetter und eine geführte Wanderung mit Heribert Kahrer (siehe auch Kasten) von Gösing nach Erlaufklause.

Über die Probleme mit den ein-



Lokparade im Heizhaus in Ober-Grafendorf beim Pfingstfestival 2003:
2091.11, Mh.6, 2190.03, Yv.2 und
2090.01
Martin Geyer

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

Zwischenzeitlich ging auch der von uns abgespaltete Teil, der noch vor nicht allzulanger Zeit mit einer Partei „Holztransport statt Pimperlzug“ postulierte, den Weg allen Irdischen.

Wir wollen hier nicht nachtreten, aber es war zuletzt fast schon amüsant anzusehen, wie sich der abgespaltene Teil in seinen Ansichten drehte und wendete, wie manche „Entscheidungssträger“ aus der Region entlang der Strecke diese Gruppierung krampfhaft als Gegenpol zu unserem Verein aufbauen wollten und wie die verschiedenen Ansätze dann endeten.

Der ganze Sturm im Wasserglas (mehr war es nicht) hat viele Aktivisten vergrämt und der gemeinsamen Sache sehr geschadet.

Gfrastsackl

(Fortsetzung von Seite 21)

Schluss-Fahrt bei erträglichen Temperaturen stattfand, siehe auch Seite 18.

Termine

Ursprünglich war für den 27. September ein rollender Stammtisch im Waldviertel anlässlich des Litschauer Erdäpfelfestes geplant. Es wird dies keine „offizielle“ Vereinsveranstaltung, Kurzentschlossene bitten wir um eine tel. Anmeldung, vielleicht finden sich doch noch genügend Teilnehmer.

Auf den Tag genau 5 Jahre nach der behördlichen Anmeldung unseres Vereines findet unsere XXIII. gemeinsame Fahrt statt. Auch wenn die Einladung relativ kurzfristig erfolgt, bitten wir alle Mitglieder um die Teilnahme an dieser Fahrt, denn wir sollten endlich wieder einmal aus eigener Kraft einen Zug soweit füllen, dass eine Doppeltraktion 1099 erforderlich ist.

Am 8. November findet dann unsere 6. Generalversammlung statt, siehe Einladung auf Seite 23. Den normalerweise üblichen Bericht des Vorstandes über das vergangene Jahr ersparen wir

uns auch in diesem Jahr, wir haben in unserer Mitgliederzeitung immer alles wesentliche bringen können.

Ab 13. November zeigt unser Gründungsmitglied Robert Trimmel Aquarelle im Kulturzentrum Fabrik in Rabenstein. Vielleicht lässt es einrichten, das wir gleichzeitig eine kleine Auswahl unserer schönsten Bilder zeigen.

Zu den Fahrten zum Mariazeller Advent gibt es heuer noch kein besonderes Echo. Während wir im Vorjahr um diese Zeit bereits um einen zweiten Termin bemühen mussten, gibt es heuer noch fast keine Fixanmeldungen. Der 1. Termin wurde für Samstag, dem 13. Dezember festgelegt. Wir bitten alle, die mit größeren Gruppen mit uns zum Mariazeller Advent reisen wollen, um eine telefonische Voranmeldung. Wir werden dann entscheiden, ob wir eine weitere Fahrt am Sonntag, dem 14. Dezember oder am 4. Adventwochenende anbieten werden. Die ersten beiden Adventwochenende bieten erfahrungsgemäß noch kein besonderes Ambiente und darum ist derzeit an diesen Tagen keine Vereinsfahrt geplant.

Wir werden dann nach der Generalversammlung die Einladungen zu unseren Advent-Fahrten versenden.

Wir haben angeregt, dass die einzelnen Veranstaltungen im Rahmen des Pielachtaler Advents stärker den planmäßigen Betrieb auf der MzB einbinden. Sollte es dazu kommen, werden wir entsprechende Informationen unserer Einladung beilegen.

Sollte es analog zum Sommer zu einem Prachtwinter kommen, ist eine Winterfahrt rund um die Semesterferien 2004 geplant.

Die nächste Ausgabe unserer Mitgliederzeitung gibt es wahrscheinlich erst am Ende des Jahres 2003. Sollte sich hingegen die Situation rund um die

MzB zuspitzen, werden wir natürlich prompt berichten.

Arbeit

Endlich ist es soweit! Wir können nun auch unsere Mitglieder um die Teilnahme an einer Arbeitswoche bitten!

In den Räumen in St. Sebastian sollte vor einer „offiziellen“ Eröffnung der Verputz ausgebessert, die Fensterrahmen gestrichen und der Fußboden saniert werden.

Weiters benötigen wir Einrichtungsgegenstände, vor allem Regale, (gebrauchte) Prospektständer, funktionsfähige Külschränke und ev. eine zierliche Sitzgruppe. Zudem wollen wir das große Fenster auf der Stirnseite als Werbefläche für die MzB gestalten.

Vereinskalender

Nachdem es heuer keinen Kalender gegeben hat, werden wir für 2004 wieder einen Vereinskalendar im ursprünglichen Format anbieten, Thema „5 Jahre Freunde der MzB“ mit vielen schönen Zügen. Die Fertigstellung ist bis zur Adventfahrt geplant, der Preis wird wieder EUR 10,- betragen. Vorbestellungen sind ab sofort mittels Antwortkarte oder per Mail möglich. Für die Erstellung suchen wir jedoch noch Mitwirkende!

Einladung

Wir hoffen, dass Dir diese Ausgabe gefallen hat und laden Dich herzlich zu den Vereinsveranstaltungen ein, ganz besonders zu unserer 6. Generalversammlung am 8. November in Hofstetten.

*Ronny & Martin
für das Redaktionsteam*

Nach einem heißen Sommer freuen wir uns auf einen schneereichen Winter:
Denn erst eine Fahrt mit der Mariazellerbahn macht den Winter so richtig schön!

Das Foto von Martin Geyer zeigt unsere XVII. Fahrt im Burger-Bogen.

Einladung

zur

6. Generalversammlung

des Vereins

Freunde der Mariazellerbahn

am Samstag, den 8. November 2003

um 14:15 Uhr

Gasthof Strohmaier „Zur Linde“

3202 Hofstetten-Grünau, Hauptplatz 4

1. Begrüßung und Eröffnung,
Feststellung der Beschlussfähigkeit,
Beschluss der Tagesordnung.
2. Bericht des Vorstands über das fünfte Jahr,
Rechnungsabschluss 2002,
Bericht der Rechnungsprüfer,
Entlastung des Vorstands.
3. Änderungen im Mitgliederstand
4. Änderungen im Vorstand oder
bei den Rechnungsprüfern
5. Diskussion der Vorhaben für das Jahr 2004.
6. Festsetzung der Beitrittsgebühr und der Mitgliedsbeiträge.
7. Beschluss über das Budget 2004.
8. Behandlung von Anträgen an die Generalversammlung.
9. Allfälliges.

Hofstetten, am 5. September 2003

Ing. Franz-Ronald Pfeffer
Obmann
für den Vorstand

Impressum:

Voller Zug!

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

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Verein

Freunde der Mariazellerbahn

Willingerstraße 5

A-3202 Hofstetten-Grünau

Tel: +43 / 02723 / 8790 o. 8791

freunde@mariazellerbahn.at

www.mariazellerbahn.at

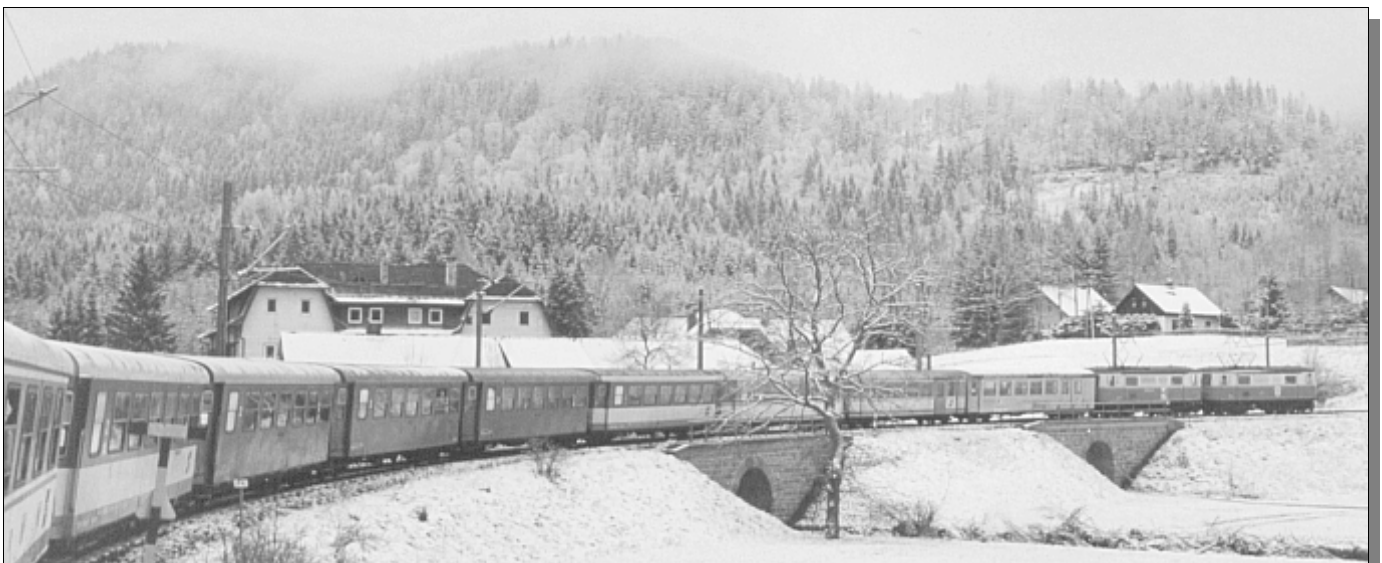
Grundlegende Richtung:

Information der Vereinsmitglieder über Aktivitäten rund um die Mariazellerbahn.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge dienen der freien Meinungsäußerung und müssen nicht mit der Meinung des Vereins übereinstimmen.

Um Nachdruck wird ausdrücklich gebeten, wir bitten nur um Zusendung eines Belegexemplars. Bei unaufgefordert zugeschicktem Bild- oder Textmaterial gehen wir davon aus, dass der Einsender im Besitz aller Veröffentlichungsrechte ist.

Der Herausgeber haftet nicht für eventuell unvollständige oder falsche Angaben in dieser Ausgabe.



Wer die Mariazellerbahn will, muss auch mit ihr fahren!