

Voller Zug!

Zeitung der Freunde der Mariazellerbahn

Ausgabe Nr. 17 im Juli 2004

Erscheinungsort: Hofstetten-Grünau

Hotline: 02723 / 8790

www.mariazellerbahn.at

freunde@mariazellerbahn.at

Diese Ausgabe steht ganz im Zeichen der Wallfahrt der Völker im Mai 2004.

Aus diesem Grund schmücken zur Abwechslung wieder einmal zwei Bilder die Titelseite unserer Zeitung.

Das obere Bild von Martin zeigt den vierten Sonderzug mit 1099.02 und 1099.016, letztere mit unseren Magnetfolien geadelt, und 14 Klassen bei der Ausfahrt aus St. Pölten.

Das untere Bild stammt von Johannes Leubolt und zeigt den dritten Zug mit 1099.14 und 1099.008 kurz nach dem Bahnhof Schwarzenbach an der Pielach.

Die meisten Bilder in dieser Ausgabe zeigen dieses Ereignis, eine ausführliche Aufstellung der Sonderzüge findest Du auf Seite 18.



Ein dreifaches Hoch auf die Reihe 1099

Bei der Wallfahrt der Völker im Mai 2004 lieferte die Mariazellerbahn wieder einmal einen eindrucksvollen Beweis für ihre ungebrochene Leistungsfähigkeit.

Wir setzen uns in dieser Ausgabe durchaus kritisch mit verschiedenen Ereignissen der jüngsten

Vergangenheit auseinander.

Wegen der Wallfahrt der Völker bitten wir bereits auf der Titelseite die handelnden Bediensteten der ÖBB vor den Vorhang: Danke für die erstklassige Abwicklung des Betriebes an diesem Tag.

Inhalt dieser Ausgabe	
Editorial	2
Wie soll es weitergehen?	3
Alltag auf der MzB	6
Umspurung	9
Lebendig unter Leichen	10
Leobersdorferbahn	11
ÖBB und Werbung	13
Gelber Zug	14
Wallfahrt der Völker	17
Bürgermeister bei der RhB	19
10 Jahre Fotografenschreck	21
10 Jahre Reihe 4090	22
Modellbahnausstellung Hart	24
Aus dem Vereinsleben	25
Seite des Sponsors	28

Mitgliedsbeitrag 2004	EUR	18,-
Kontoverbindungen		
Österreich	Raiffeisenbank Region St. Pölten	Konto-Nr. 869 BLZ 32585
IBAN: AT04 3258 5000 0000 0869 BIC: RLNWATWWOBG		
Deutschland	aufgelassen	
Schweiz	aufgelassen	



Wer die Mariazellerbahn will, muss auch mit ihr fahren!

Editorial

Die Wallfahrt der Völker war für mich ein Höhepunkt in unseren Bemühungen um die MzB, ich habe diesen Tag trotz des überaus miserablen Wetters genossen. Nicht nur aus Eigennutz, sondern auch in Sinne der MzB. Es tut unserer gemeinsamen Sache schon gut, wenn ein oder zweimal im Jahr diese Bahn an die Grenze des Machbaren gebracht wird.

Mit Thomas Buchholz habe ich 1998 das mögliche Potenzial auf der Bergstrecke (!) mit bis zu 5.000 Fahrgästen pro Tag herausgearbeitet (Hin- und Rückfahrt werden getrennt gezählt, auch Kurzstrecken wie zwischen Erlaufklause und Wienerbruck zählen), dies schien damals schier unmöglich und dementsprechend belächelt wurde meine Meinung.

Wir haben in den vergangenen Jahren oft an dieser für mich magischen Grenze geknabbert, mit der Wallfahrt der Völker am 22. Mai 2004 ist sie Geschichte. Allein mit den Sonderzügen wurde diese Ziffer fast erreicht und auch der Shuttledienst erreichte diese Grenze beinahe. An diesem Tag wurden auch alle sonstigen Rekorde eingestellt (siehe weiter unten).

Die drei tragenden Säulen der MzB bieten nun laufend volle Züge:

Auf der Talstrecke sind im Pendlerverkehr die Züge mit passendem Fahrplan nicht nur gut gefüllt, sondern laufend überfüllt. Wir regen uns ja schon gar nicht mehr auf, wenn aus ÖBB-internen Gründen nicht die erforderlichen Wagen (aus Kostengründen Dieseltriebwagen 5090 mit nur 64 Plätzen, 20-Achsen-Regel, Vermeidung von Doppeltraktionen) bereitgestellt werden.

Der starke Ausflugsverkehr auf der Bergstrecke hat die Doppel-

traktion 5090 bei manchen Umläufen erzwungen, und die Stürmung der Züge in Erlaufklause hat fast schon rituellen Charakter.

Die Butter aufs Brot sind die privat organisierten Gruppenreisen, vielfach auf der Gesamtstrecke, die laufend bis an die max. Zuglast von 14 Wagen reichen.

Hier eine kleine Reihe von bemerkenswerten Gruppenreisen in den vergangenen sechs Jahren, ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

1997: Rückreise vom Stokogler-Jubiläums-Wandertag von Hofstetten nach Obergrafendorf mit Mh.6, 4 grüne Zweiachser, 8 braune Vierachser und 1099 am Zugschluss.

1998: „Hofstetten fährt mit der Mariazellerbahn“, mehr als 200 Personen in Sonderwagen im Planzug.

1999: Unsere 2. gemeinsame Fahrt mit ebenfalls mehr als 200 Personen.

2000: Unsere Winterfahrt mit 280 Anmeldungen, die Benefizfahrt mit 300 Personen und als bisheriger Rekordhalter der Sonderzug einer Partei mit 500 Anmeldungen.

2001: Neben unseren Fahrten mit 270 und 260 Fahrgästen und einem Dampfsonderzug inkl. „Hofstetten fährt MzB“ mit 470 Personen gab es im Juni sechs Fahrten, veranstaltet vom Magistrat St. Pölten, mit insgesamt 2.300 Mitreisenden. Den Abschluss des Jahres bildete der Mariazeller Advent, bei dem durch den Unfall der 1099.02 der Betrieb erheblich beeinträchtigt war, aber trotzdem durch die ÖBB erstklassig abgewickelt wurde.

2002 war ein eher ruhiges Jahr, abgeschlossen wieder mit randvollen Zügen zum Mariazeller Advent.

So manches Mitglied hat sich bei der vorigen Ausgabe gewundert, dass kein einziger Artikel mit Ronny gezeichnet war. Nun, nichts Außergewöhnliches, nur ein Zeichen der Normalität. Es ist gut so, dass immer mehr Artikel von anderen Mitgliedern geschrieben werden.

Damit bietet diese Ausgabe erstmals 28 Seiten, und trotzdem konnten nicht alle eingelangten Beiträge untergebracht werden.

Wie bereits einmal erwähnt, dürfen wir unsere Zeitung auf einer modernen Vervielfältigungsanlage produzieren, die technischen Möglichkeiten sind dabei etwas geringer als bei einem richtigen Druck. Darum waren in den vorigen beiden Ausgaben die Bilder von schlechter Qualität. Wir hoffen, dass wir mit dieser Ausgabe die Möglichkeiten dieses Gerätes besser ausschöpfen können.

2003 war bei den Gruppenreisen ein ruhiges Jahr, auch weil drei oder vier Gruppen in einem (!) Zug schon gar nicht mehr aufpassen, ebensowenig acht (!) Züge zum Mariazeller Advent. Darum haben wir begonnen, Züge mit großen Gruppenreisen mit unserer Magnetfolie als „Voller Zug!“ auszuzeichnen, u.a. die Pastoralwallfahrt mit einem 400-Personen-Zug. Außerdem erzwang der starke Fahrgastandrang auf der Bergstrecke eine Fahrplanänderung.

Nun, bei der Wallfahrt der Völker wurden an einem Tag mehr Personen befördert, als bei so manchem bekannten Museumsbetrieb im Laufe einer ganzen Saison. Zudem wurden alle Rekorde der letzten Jahre eingestellt.

Die Mariazellerbahn ist eine Vollbahn-ähnliche Schmalspurbahn mit einem riesigen Potenzial. Hoffen wir, dass „Mariazellerbahn Neu“ diesem Potenzial gerecht wird.

Ronny

Wie soll es weitergehen?

Nach dem überzeugenden Leistungsbeweis bei der Wallfahrt der Völker (Seite 17) wollen wir uns in dieser Ausgabe wieder den Plänen über die Zukunft der MzB zuwenden, dies unter Berücksichtigung der vielen Probleme im alltäglichen Betrieb (siehe Seite 6).

Vorgeschichte

Beginnen wir wieder einmal im Jahr 1997. Es darf daran erinnert werden, dass es damals nur Wenige gab, die überhaupt an die Zukunft der MzB glaubten. Es gab damals noch keinen Boom bei den Gruppenreisen, keine besondere Werbung, erst ein rudimentäres Nostalgieangebot, die Überlegungen der Brüder Vohla und die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft „Daheim an der Mariazellerbahn“. In jenen Tagen begann auch die „Ära Knoll“ bei der NÖVOG, irgendwann entstand die Idee einer Supervisionsstudie (INFORA I), in der die vorhandenen Ideen in einigen Szenarien zusammengefasst wurden. Es verwundert nicht, dass bei dieser Studie – aus der damaligen Sicht – die Anschaffung von neuen Triebwagen als beste Variante herausgearbeitet wurde.

Obwohl die Kernaussagen dieser Studie (Potenzial Pendlerverkehr im Tal, Tourismus auf der Bergstrecke, Vorteile des Triebwagenbetriebes) bis heute außer Streit stehen, hat sich eigentlich niemand daran gehalten. Außer den ÖBB, denn die haben daraufhin den Güterverkehr auf der MzB komplett eingestellt.

ÖBB Nostalgie und der Club Mh.6 entwarfen in den nächsten Jahren als Ergänzung zu der damals bereits revitalisierten Dampflok Mh.6 den Salonwagen und in weiterer Folge einen ganzen Zug im nostalgischen Flair, den Panoramic 760.

Wir haben nach der Vereinsgründung Ende 1998 mit der Organisation von Gruppenreisen begonnen, also ebenfalls den lokbespannten Zug bevorzugt.

Die Triebwagen, zuerst die Reihe 4090 und dann immer mehr die Reihe 5090, waren in unserem Bewusstsein eher ein Hemmnis denn eine sinnvolle Ergänzung.

Das ganze Hin und Her der folgenden Jahre kann in unseren Mitgliederzeitungen nachgelesen werden.

Eines ist seit jenen Tagen auch klar: Die „normalen“ ÖBB kön-

Die gesamte Situation rund um die MzB ist reichlich verworren und es schwirren die Fachausdrücke nur so durch den Raum.

Ich erlaube mir daher in diesem Artikel eine eher flapsige, unexakte Ausdrucksweise, um die Fixpunkte besser heraus arbeiten zu können. Wir haben ja die grundlegenden Fakten bereits des öfteren in unserer Mitgliederzeitung in der gebotenen Breite präsentiert.

Einige Fixpunkte ziehen sich bis heute durch die endlose Geschichte, wie das Klammern der ÖBB an Ziffern, der Aufschrei von Eisenbahnfreunden, die Drögeheit der Region, usw. Auch diese Nebenstränge werden nur kurz gestreift.

Ronny

nen eine derartige Bahn nicht vernünftig betreiben. Erster Schritt war daher ein Einstellungswunsch im Jahr 2000. Als die ÖBB dabei auf Granit bissen, kam die Idee einer gemeinsamen Betreibergesellschaft ähnlich wie bei der Schneebergbahn. Und obwohl es eine gültige Vorvereinbarung gibt, kam es immer noch zu keiner endgültigen Einigung.

A. Neue Triebwagen

Basierend auf INFORA I ist die Anschaffung von neuen Triebwagen für die MzB immer noch eine Option. Dagegen sprechen einige Fakten: Es will / kann derzeit niemand in diese Fahrzeuge investieren, abgesehen davon, dass derzeit die Fahrzeugindustrie wenig Interesse zeigt. Die grundlegenden Probleme bei einem Einsatz sowohl im Pendlerverkehr, als auch im Tourismusverkehr wurden in der Ausgabe 15 angesprochen.

Als Kontrapunkt zu unserer eher reservierten Haltung gegenüber Triebwagen auf der Bergstrecke bringen wir in dieser Ausgabe auf Seite 14 einen Artikel über die „Pyrenäenmetro“, eine Touri-

(Fortsetzung auf Seite 4)

Zustand der Reihe 1099	Stand 8. Juli	Wappen
1099.001	in Betrieb	St. Pölten
1099.002	Fristuntersuchung	Gösing
1099.003	abgestellt, bereits Ersatzteilsponder	ehemals Weinburg
1099.004	in Betrieb	Frankenfels
1099.005	abgestellt, bereits Ersatzteilsponder	Schwarzenbach
1099.006	wegen Überschreitung der km-Leistung und unruhigen Laufes abgestellt	Kirchberg
1099.007	Teilausbesserung in St. Pölten	Mariazell
1099.008	in Betrieb	Loich
1099.009	abgestellt, Überschreitung der km-Leistung	Rabenstein
1099.010	abgestellt, Überschreitung der km-Leistung	Hofstetten-Grünau
1099.011	schadhaftes Schublager	Puchenstuben
1099.012	abgestellt, bereits Ersatzteilsponder	ehem. Hofstetten
1099.013	Teilausbesserung in Linz	Annaberg
1099.014	in Betrieb	Nostalgie
1099.016	Fristuntersuchung	Ober-Grafendorf



Sonderzug 17073 bereitgestellt am Alpenbf. Dieser Zug wurde nachträglich mit der Reservegarnitur verstärkt und zusätzlich zur Zuglok 1099.011 mit der 1099.001 bespannt.

Foto: Martin

Der touristisch interessante Abschnitt, also die Bergstrecke, bleibt so erhalten, wie er ist. Es bleibt auch das rollende Material erhalten, wird aber in einer eigenen Werkstätte in der Region schrittweise revitalisiert und ggf. behutsam erneuert.

E. Haupteinwand

Die Pielachtalbahn wird dann zu einer normalen Nebenbahn der ÖBB. Es ist bekannt, dass einer solchen nicht das besondere Interesse der ÖBB gilt. Wir haben bewusst den Artikel über die Einstellung des Abschnittes über den Gerichtsberg in dieser Ausgabe auf Seite 11 hinein genommen, weil wir diese Gefahr als sehr hoch einschätzen.

Alle Beteiligten (Bund, Land, Gemeinden, ÖBB) hätten in den vergangenen Jahren auf irgendeiner normalspurigen Nebenbahn eine Erhöhung der Fahrgastziffern erwirken können. Gelingen ist es meines Wissen nach nur auf der Außerfernbahn und die wurde ja bekanntlich von DB Regio übernommen.

F. Wallfahrt der Völker

Dem Einwand „einmaliges Ereignis“ widerspreche ich sofort! Schon beim ersten Mariazeller Advent im Jahr 2001 (mit dem Unfall der 1099.02) kamen diese Meinungen: „Na ja, das ist ja einmalig und man kann ja nicht für alle Eventualitäten vorsorgen.“ Ich habe damals widersprochen, weil ich an das Potenzial dieser Bahn glaube und widerspreche heute. Unkenrufe gibt es immer.

Es gibt wenige 760-mm-Bahnen, die diese Menschenmassen befördern können. Soll im Zuge einer Modernisierung dieses einzigartigen verloren gehen?

(Fortsetzung von Seite 3)

stikbahn, die seit jeher auf Triebwagen setzt. Und wie auf der Homepage der Fa. Stadler zu lesen ist, bestellten die griechischen Staatsbahnen 4 neue dreiteilige Touristikzüge (Schmalspur / Diesel) für die Bahnlinie auf dem Peloponnes von Diakofto nach Kalavryta. Der Lieferwert dieser vier Zahnrad-Triebzüge beläuft sich auf fast EUR 23 Mio. Diese neue Fahrzeuggeneration soll ab 2006 ausgeliefert werden.

B. Lassen wie es ist

Diese Idee kann doch nun wirklich niemand ernsthaft vertreten, denn die Nachteile im täglichen Betrieb sind derart gravierend und der Zustand aller beteiligten Fahrzeuge nähert sich rapide dem endgültigen Aus: Die Reihe 1099 wird notdürftig für den nächsten Tag zusammengeflickt, die Reihen 2095 und 5090 entsprechen nicht dem Anforderungsprofil dieser Strecke und erreichen ebenfalls bereits das Ende ihrer Lebensdauer, und die Reihe 4090 ist (vor allem kostenmäßig) ein Fass ohne Boden. Und vom Zustand der Wagen will ich erst gar nicht reden.

C. Neue lokbespannte Züge

Wenn also die putzige Regionalbahn weiterhin von St. Pölten nach St. Sebastian verkehren und dabei Reserven für alle Eventualitäten bietet soll, so

müssten so um die 10 neue Lokomotiven und an die 60 neue Personenwagen bestellt werden. Und weil wir schon dabei sind, sollte der Zugbetrieb modernisiert, die Strecke ausgebaut und auch die wichtigsten Bahnübergänge abgesichert werden.

Da kann man nur sagen: „Kauft der Vater, kost net viel ...“

D. Konzept Umspurgung

Der Streckenteil mit dem starken Pendlerverkehr wird umgespurt, dabei entsteht eine moderne Strecke im ÖBB-Standard in jeder Hinsicht.

Was in der Diskussion vielfach übersehen wird: Das Hauptpotenzial der MzB sind die vielen Pendler auf der Talstrecke! Und dieses Potenzial wird derzeit noch gar nicht ausgeschöpft, wir haben oft genug darauf hingewiesen. Es ist also völlig richtig, wenn die Pläne für die Modernisierung der MzB für dieses Segment eine bessere Lösung anbieten.

Der Bürgermeister von Obergrafendorf hat vor Jahren eine Straßenbahnisierung der MzB gefordert. Und es gab Überlegungen, das Modell Karlsruhe in St. Pölten einzuführen. Diese Ideen wurden von der Stadt St. Pölten nicht goutiert und die Diskussion auf tiefem Niveau abgewürgt.

G. Dilemma

Durch den jahrelangen Niedergang stehen die Entscheidungsträger heute vor einer schweren Entscheidung:

Weiterwursteln birgt die Gefahr der explodierenden Kosten oder des Totalstillstandes.

Triebwagen will niemand fertigen und auch niemand mitfinanzieren. Sie sind im Alltagsbetrieb zwar kostengünstig, schöpfen aber (wahrscheinlich) das Potenzial nicht aus.

Die Umspurung bringt erhebliche Vorteile im Alltagsbetrieb auf der Talstrecke und große Vorteile für die Pendler. Sie birgt aber die große Gefahr in sich, dass die umgespurte Strecke auch einmal Einsparungsgelüsten zum Opfer fällt und die Bergstrecke dann zwar überlebt, aber dann erst in Kirchberg, vom übrigen Netz isoliert, beginnt, wie z.B. die Steyrtalbahn. Zudem gibt es gewichtige Argumente gegen den Umsteigzwang im Falle einer Umspurung. Gerade zu diesem Punkt erhielten wir gar manche Zuschrift von unseren Mitgliedern, die wir aus Platzgründen leider nicht zitieren können.

Aber mit welcher der oben angeführten Varianten kann der Zauber der MzB beibehalten und trotzdem ein moderner Zugbetrieb ermöglicht werden?

G. Andere Ideen

„Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben.“ So kann man kurz zusammengefasst die Situation so mancher Eisenbahnfreunde beschreiben. Es reicht eben nicht mehr, sich gegen eine Entwicklung zu stemmen, man muss schon selbst auch Lösungsvorschläge entwickeln.

Wir haben es oft genug kritisiert, dass dieser Personenkreis keinen klaren Blick in die Zukunft hat und auch nun, 8 Monate nach der ersten Vorstellung des Kon-

zepts, zwar dagegen ist, aber auch keinen Weg aus dem Dilemma anbieten kann.

Chancen der Region

Wir haben in den vorigen Ausgaben versprochen, in dieser Ausgabe die Chancen der Region näher zu erläutern. Bei der in den vergangenen Monaten an den Tag gelegten Drögeheit fällt es mir schwer, dieses Thema aufzugreifen.

Die Überlegungen von Martin zu den Chancen findest Du auf Seite 9, mir bleibt an dieser Stelle nur die Bitte an die Region, endlich Nägel mit Köpfen zu machen. Es ist mir unbegreiflich, warum trotz vollmundiger Erklärungen lokaler Entscheidungsträger die MzB immer noch nicht in einem touristischen Leitbild des Pielachtales verankert ist und warum immer noch keine entsprechenden Anträge im Rahmen der EU-Förderschienen Leader+ gestellt wurden. Aber vielleicht ist mein Ärger unbegründet und es gibt – möglicherweise – bereits Anweisungen von höherer Stelle an die Region, wie die MzB zu bewerben sei.

Mariazell ist ein schlafender Riese, ohne besonderen Bezug zur MzB, aber er ist immer noch gut für einige gut gefüllte Züge am Tag. Vielleicht ist das Mariazellerland durch die Wallfahrt der Völker auf den Geschmack gekommen und wird wieder öfter derartige Events veranstalten?

Ausblick

Im Ringen um die Zukunft der MzB sind die Gegen-Argumente der „Eisenbahnfreunde“ erschöpft und es ist wieder Professionalität gefragt, die Gespräche gehen weiter, es dringt nur nichts an die Öffentlichkeit. Wie bereits beim Infrastruktur-Vertrag, werden nur noch Ergebnisse der – dann staunenden – Öffentlichkeit präsentiert.

Werbung in der Region

Bekanntlich wollte die NÖVOG das erfolgreiche Konzept der Info-Tafeln auch auf der MzB einführen und hat bereits das Layout vorbereitet. Dann kam die Meinung auf, die Tafeln sollten im „Mostviertel Look & Feel“ gestaltet werden, auch gut. Nur leider geht wieder einmal nichts weiter und so kam es, wie es an der Region entlang der MzB immer kommen muss: Es gab eine Wallfahrt der Völker, eine Menge Reisende an den größeren Bahnhöfen und keine Werbung.

Es darf daran erinnert werden, dass im Vorjahr das Projekt der NÖVOG, ein Folder ähnlich jenem für das Waldviertel, ebenfalls in einer Schublade landete.

Man kann mich ruhig als Nestbeschmutzer titulieren, wenn ich die krassen Versäumnisse der zuständigen Stellen aufzeige. Aber es war meine Idee, dass wir (Johann Köberl, Johannes Leubolt und ich) in den Waggons Werbematerial zur MzB und zur Region auflegten, dass ich das Liegendebliebene in Mariazell wieder einsammelte und es dann bei unserem Stützpunkt an die Interessierten verteilte.

Wenn eine Region, sechs Jahre nach Zukunftskonferenz und ähnlichen Palaver-Runden, noch immer nicht ihre Hausaufgaben macht, darf es nicht verwundern, wenn nichts weitergeht.

Mir ist es inzwischen schnurzegal, wie es um den Tourismus entlang der Strecke aussieht, mögen sie weiter palavern. Mir ist aber nicht egal, wenn vor lauter Palaver die optimale Werbung der MzB leidet!

Ronny

Auch wir können keinen Ausweg aus diesem Dilemma anbieten, wir können nur hoffen, dass die handelnden Personen alle Argumente richtig abwägen und dann eine Entscheidung treffen, die dem Charakter der MzB angemessen ist.

Ronny

Niemand hat das Recht, die Mariazellerbahn zu demolieren!

Alltag auf der MzB: Desinteresse oder gezielte Sabotage?

In den vergangenen Jahren zeigten die Bediensteten der MzB immer wieder, was sie zu leisten im Stande sind. Allerdings waren es zumeist außergewöhnliche Ereignisse, die zur Demonstration der Stärke und des Könnens erhalten mussten. Im Alltagsbetrieb hingegen zeigen sich immer mehr Mängel und Ungeheimheiten. Daher sei die Frage gestellt, ob die ÖBB bzw. ihre Teilgesellschaften das Interesse an der MzB verloren haben oder ob sie gar die Bahn absichtlich ins Verderben führen wollen.

Reihe 1099

Beginnen wir mit dem Zustand der Fahrzeuge. Nach wie vor befinden sich buchmäßig 15 Lokomotiven der Reihe 1099 im Betriebsstand, die Zahl der auch wirklich einsetzbaren Loks ist davon freilich weit entfernt. Drei Lokomotiven werden bereits als Ersatzteillieferer verwendet, von den übrigen ist auch eine wechselnde Zahl wegen Fristablaufs oder diverser Mängel abgestellt und steht somit dem Betrieb nicht zur Verfügung. Hier rächt es sich, dass man vor ein paar Jahren, als auf eine baldige Einstellung hingearbeitet wurde, die planmäßigen Teilausbesserungen an den Loks eingestellt hat. Damit verbunden wurde auch der Personalstand in der Sonderwerkstätte am Alpenbahnhof drastisch reduziert. Als man ein-

sehen musste, dass die Einstellung der MzB nicht so einfach durchzusetzen war, nahm man mehr schlecht als recht die Ausbesserungen wieder auf. Allerdings befanden sich in Folge schlechter Wartung die Lokomotiven in sehr schlechtem Zustand, weil die wenigen tauglichen Loks ein Vielfaches der ursprünglichen monatlichen Laufleistungen erbringen mussten. In weiterer Folge entschloss man sich, die Ausbesserung der Loks teilweise nach Linz zu verlagern, dies gegen durchaus berechtigte Kritik der Bediensteten in St. Pölten. Und tatsächlich waren die in Linz ausgebesserten Loks nicht zu verwenden, es bedurfte gravierender Nacharbeiten seitens der St. Pöltner Mannschaft. Aber nicht nur die Qualität lässt zu wünschen übrig, die Ausbesserungen in Linz dauern auch unverhältnismäßig lange. So wurden die Reparaturen an der 1099.013 schon vor geraumer Zeit abgeschlossen, jedoch wartet die Lok noch auf ihren Zusammenbau. In Linz zieht man nämlich beispielsweise einen Taurus bei der Reparatur vor, weil diese Lok mehr Geld kostet, wenn sie dem Betrieb nicht zur Verfügung steht. Nun, das mag zweifelsohne stimmen, allerdings sind von dieser Type bereits mehr als 250 Stück vorhanden. Daher ist ein Taurus

sicher leicht zu ersetzen, eine fehlende 1099 hingegen könnte die Existenz der MzB ernsthaft in Frage stellen. Eigentlich könnte man ja in Linz auf den Zusammenbau der Lok überhaupt verzichten und gleich die Teile nach St. Pölten schicken. Auf diese Weise würde man sich viel Zeit und Geld sparen, weil das neuere Zerlegen der Lok in St. Pölten entfallen könnte.

Aber auch bei den in St. Pölten ausgebesserten Loks geht nicht viel weiter, weil laufend kleinere Instandsetzungsarbeiten erforderlich sind, welche die planmäßigen Arbeiten an einer in Teilausbesserung befindlichen Lok, im konkreten Fall die 1099.007, immer wieder stoppen. Problematisch ist dabei auch die Tatsache, dass die Loks aus Personal- und Geldmangel oft nur notdürftig repariert werden können oder auch dürfen, womit schon beim Austritt aus der Werkstätte abzusehen ist, dass die Lok mit dem selben Defekt bald wieder abgestellt werden muss. Die Situation ist somit sehr angespannt, auch wenn in den vergangenen Wochen und Monaten meist sechs bis sieben Loks betriebsbereit waren. Allerdings erreichen die 1099.001 und 004 bald wieder ihre Kilometerleistungen und wären daher in Kürze zur nächsten Teilausbesserung fällig. Aus



Spurensuche im TS Werk Linz.

Im Rahmen eines Tages der offenen Tür im Juni 2004 begaben sich einige Freunde der Mariazellerbahn auf die Suche nach dem Verbleib der längst überfälligen 1099.013.

Dank der Hilfe eines einheimischen Führers wurden sie auch fündig, denn die Einzelteile sind in mehreren Hallen und im Freigelände, ordentlich beschriftet, gelagert.

Überhaupt war dieser Ausflug sehr interessant, denn es konnten von einem Rahmen einer 399 über eine komplette Antriebseinheit des 4090.001 bis zum Getriebe für den 5090 zahlreiche Hinweise auf den schmalspurigen Betrieb der ÖBB gefunden werden.

Stephan Rewitzer bietet unter <http://www.h0e-module.at/> einen Bilderbogen von diesem Besuch. Das Bild von Stephan zeigt den aufgebockten Kasten der 1099.013.

Obwohl das nebenstehende Bild den Ansturm auf die Pendelzüge anlässlich der Wallfahrt der Völker zeigt, ist es symptomatisch für die Situation auf der Mariazellerbahn:

Aus irgendwelchen Gründen vermeiden die ÖBB den Einsatz von Lok und Klassen, auch wenn es noch so kontraproduktiv ist.

Was nützen alle Anstrengungen, wenn irgend ein Betonkopf in den mittleren Etagen wegen einer angeblichen kalkulatorischen „Ersparnis“ die Arbeit der anderen „Geschäftseinheiten“ konterkariert und damit den Erfolg der gesamten Bahn infrage stellt?

Foto: Ronny



diesem Grund wird sich die Anzahl der tauglichen Loks auch nach Fertigstellung der 1099.007 und 013 nicht erhöhen. Letztendlich ist es der robusten Bauweise der Loks einerseits sowie dem Einsatz der bewährten St. Pöltner Mannschaft andererseits zu verdanken, dass die 1099er trotz aller Widrigkeiten nach wie vor den Großteil des Betriebs auf der MzB bewältigen.

Reihe 5090

Ein gravierendes Problem für den Betrieb stellt die Reihe 5090 dar. Die beiden Triebwagen 5090.004 und 005 fallen fast schon auseinander und stehen nach fast 20 Jahren dringend zu einer Hauptausbesserung an. Da hilft es auch nichts, wenn auf den Fahrzeugen die nächste fällige Revision erst im Jahre 2007 angeschrieben ist. Ob und wann diese allerdings durchgeführt werden kann, sei dahingestellt, da im derzeitigen Umlaufplan alle fünf in St. Pölten vorhandenen Triebwagen eingesetzt werden. Vor allem im Winter gab es fast jeden Tag Schienenersatzverkehr, weil immer wieder zumindest ein Triebwagen untauglich war. Auf die durchaus mögliche Stellung einer Ersatzgarnitur mit Lok und Klassen wurde aus Kostengründen verzichtet.

Im Winterbetrieb zeigte sich aber noch ein viel schwer wiegenderes Problem beim Einsatz dieser

Triebwagen. Wie bereits in der vorigen Ausgabe erwähnt, musste nach heftigen Schneefällen ein Fahrverbot verhängt werden, obwohl die Strecke durch die Schneeschleuder geräumt wurde. Wer trägt eigentlich die zusätzlichen Kosten, die durch den Einsatz der Fräse entstehen?

PinzgauBahn als Rettung?

Aber zumindest was die Anzahl der einsetzbaren 5090 betrifft, zeigt sich ein Silberstreif am Horizont. Angeblich soll am 30. September 2004 der Betrieb auf der PinzgauBahn eingestellt werden. Vielleicht schaffen es die Verantwortlichen doch noch, dieser beliebten Schmalspurbahn den Garaus zu machen. Mit einem Schlag würde man auf diese Weise sechs zusätzliche 5090 und drei Dieselloks der Reihe 2095 bekommen. Außerdem gibt es auf der PinzgauBahn einige Waggons, die auch mit dem 5090 eingesetzt werden können und überdies ein WC besitzen. Damit könnte man endlich auch die mit nur einem 5090 geführten Züge verstärken und dem Reisepublikum auch einen Waggon mit WC zur Verfügung stellen. Dann müsste man nicht 143 Reisende in einem 5090 mit 64 Sitz- und 36 Stehplätzen befördern, wie das einmal der Fall war, wenngleich auch nur auf dem kurzen Teilstück zwischen Wienerbruck und Erlaufklause.

Gruppenreisen

Eine Kombination aus mangelndem Platzangebot in einem 5090 einerseits und einer weiteren Panne andererseits zeigte sich am 29. Juni 2004. Für den Zug 6839 wurde, wie planmäßig vorgesehen, ein Triebwagen der Reihe 5090 bereitgestellt. In diesen einen Wagen zwängten sich, neben ein paar Einzelreisenden, drei Schulklassen, also etwa an die einhundert Personen. Angesichts dieses überfüllten Zuges zog es eine Reisende dann allerdings vor, auf den nächsten, mit Lok und Klassen geführten Zug 6843 zu warten. Die Begleitpersonen der Schulklassen meinten, dass sie Plätze reserviert hätten, zu sehen war an dem Zug davon freilich wenig.

Nun könnte man meinen, dass dies eine Ausrede gewesen sei, dass sie in Wirklichkeit gar nicht reserviert hatten, oder zumindest nicht für diesen Zug. Allerdings gab es bereits einen Tag später erneut Probleme, diesmal freilich in etwas anderer Form. Die Hinfahrt im Eilzug 6835, in diesem Falle nach Frankenfels, klappte tadellos. Man hatte sogar einen halben Waggon reserviert, obwohl nur 21 Plätze bestellt worden waren. Bei der Rückfahrt im Zug 6814, der mit einem 5090 geführt wird, war hingegen nichts reserviert. Auch der Be-

(Fortsetzung auf Seite 8)

Dieses Bild von Martin entstand beim 4. Fotografenstammtisch am 2. Mai und zeigt den Panoramic Nostalgie mit der Mh.6 auf dem Heugrabenviadukt.

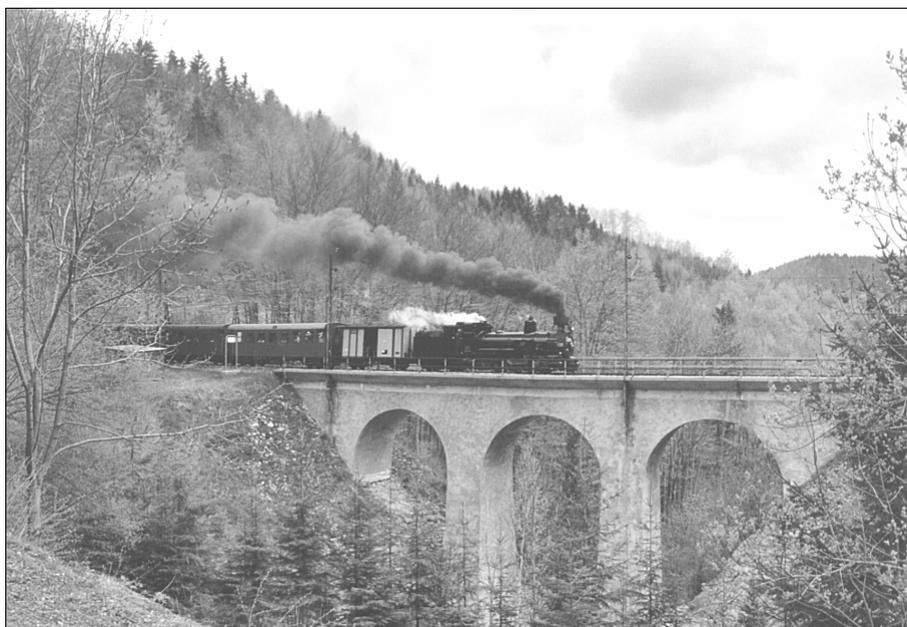
(Fortsetzung von Seite 7)

dienstete im Bahnhof Frankenfels wusste von nichts, obwohl die Reservierung schon vor geraumer Zeit erfolgte und von Seiten der ÖBB per 26. Mai bestätigt wurde.

Somit stellt sich die Frage, ob Reservierungen etwa nur für lokbespannte Züge entgegen genommen werden, dies allerdings im Gegensatz zu den Angaben im Kursbuch, wo für alle Züge Reservierungspflicht für Gruppen herrscht. Doch dürfte auch ein mit 5090 geführter Zug nicht der Grund für die Nichtreservierung sein, denn am 20. Dezember 2003 konnten sich die Freunde der Mariazellerbahn augenscheinlich von reservierten Plätzen in einem 5090, in diesem Fall in Zug 6836, überzeugen.

Allerdings mussten wir am 2. Mai 2004 selbst erleben, dass es mit unserer Reservierung offensichtlich Probleme gegeben hatte. Wir hatten für einen rollenden Stammtisch einen halben Waggon im Dampfpanoramic bestellt, reserviert waren etwa 15 Sitzplätze, und diese waren quer durch den Waggon verstreut, ganz abgesehen von einer grenzenlosen Überbuchung dieses Zuges.

Bei den Dampfzügen haben diese Buchungsprobleme ja bereits Tradition, neu ist allerdings deren Übergreifen auch auf Planzüge. Aber vielleicht will man ja die Schülergruppen lieber mit einem Autobus befördern, zumal die Busse am Vormittag ja meist nicht in der vorhandenen Stückzahl benötigt werden. Die Lehrer sind eben selber schuld, wenn sie mit der Bahn statt mit dem Bus fahren und dabei auf die Annehmlichkeiten einer Fahrt direkt von der Schule bis zum Ausflugsziel verzichten.



Mh.6

Aber nicht nur im Planverkehr, sondern auch bei den Dampfzügen gab es zuletzt gravierende Probleme. Bereits seit Jahren ist bekannt, dass der Tender der Mh.6 undicht ist und somit das Wasser ausläuft. Der Club Mh.6 hat daher schon vor einigen Jahren mit dem Bau eines neuen Tendaraufbaus begonnen und bereits Mitte März 2004 dessen Fertigstellung an die ÖBB GE Erlebnisbahn gemeldet. Da es von dort allerdings laut Auskunft des Clubs Mh.6 bisher keine Reaktion gab, musste vorerst die Montage des neuen Aufbaus auf das alte Fahrwerk unterbleiben. Und so nahm das Unheil seinen Lauf. Am 4. Juli wurde die Mh.6 vor dem an diesem Tag voll besetzten Panoramic Nostalgie in der Nähe der Haltestelle Schwerebach infolge Wassermangels untauglich und musste nach Kirchberg zurückschieben, um Wasser zu fassen. Auch in Puchenstuben sowie auf der Rückfahrt in Hofstetten musste außerplanmäßig Wasser genommen werden, um weitere Liegenbleiber zu vermeiden. Allerdings erlitt der Zug durch die geschilderten Probleme große Verspätung und beeinträchtigte den Planverkehr an diesem Tag massiv. Umso erfreulicher erscheint

die Verlegung der Kreuzung von Puchenstuben nach Winterbach, um die Verspätungen halbwegs in Grenzen halten zu können.

Die Mh.6 ist aus erwähntem Grund nicht mehr einsatzbereit. Da die Montage des neuen Aufbaus etwa drei Wochen Zeit benötigt, ist somit der nächste Dampfpanoramic schwer absagegefährdet.

Wer nun die Schuld an diesem Dilemma trägt, ist nicht wirklich unsere Angelegenheit. Allerdings können wir es nicht kommentarlos hinnehmen, wenn damit ein weiteres Zugpferd der MzB nicht mehr eingesetzt werden kann.

Mariazell

Wie nun zu erfahren war, wird angeblich ab Mitte Juli der Bahnhof Mariazell nicht mehr besetzt. Der Fahrkartenverkauf wird von den Zugbegleitern übernommen. Wir hoffen, dass die Region entsprechende Maßnahmen setzt, um dieser massiven Verschlechterung entgegenzutreten.

Fazit

Es stellt sich also weiterhin die Frage, wie es mit der MzB weitergehen soll. Wenn es jedenfalls noch eine Weile so weitergeht wie zuletzt, wird es bald gar nicht mehr weitergehen.

Martin

Umspurung – Chance für die Region oder Ende der MzB?

Viel wurde nach dem Bekanntwerden der Umspurungspläne diskutiert. Viele sehen darin den Untergang des Abendlandes und das Ende der MzB. Vor allem die Teilung der Strecke und das damit erforderliche Umsteigen werden vielfach kritisiert. Doch niemand hat sich bisher um die Chancen nicht nur für die Bahn, sondern auch und vor allem um die Chancen der Region an der Bahn Gedanken gemacht. Dabei könnte die Region entlang der MzB sehr von einer Umspurung profitieren.

Beginnen wir am Ausgangspunkt der MzB, in St. Pölten. Hier eröffnen sich ganz neue Perspektiven, vor allem dann, wenn man die normalspurige Strecke nicht über Nadelbach, sondern auf einem anderen Weg ins Pielachtal führt. Zunächst benützt man noch ein Stück der Leobersdorfer Bahn. Nach der Haltestelle Porschestraße zweigt unsere Strecke ab, steigt an und mündet in einem scharfen Rechtsbogen in die Güterzugumfahrung ein. Durch den Pummersdorfer Tunnel gelangt sie schließlich ins Pielachtal, wo eine Neutrassierung in der Ebene bis Ober Grafendorf sicher kein Problem darstellt. Für die Reisenden bedeutet dies das problemlose Erreichen des Südens der Landeshauptstadt, verbunden mit guten Umsteigemöglichkeiten zu den innerstädtischen Buslinien. Die Schüler hingegen haben von der Haltestelle Porschestraße nicht weit ins Gymnasium, woraus sich eine beträchtliche Verkürzung der Reisezeit ergibt. Gleichzeitig ergibt sich durch die neue Streckenführung auch eine Verminderung der reinen Fahrzeit. Möglicherweise könnte man auf diese Weise auch den Bau der Güterzugumfahrung, der zwar begonnen, dann jedoch auf Jahre hin-

aus verschoben wurde, wieder in Gang bringen.

Ein Neubau der Werkstätten ist ein absolutes Muss, da die derzeitigen Anlagen im Prinzip noch aus der Kaiserzeit stammen und dementsprechend veraltet sind. Lediglich die Wartungshalle für den 4090 wurde neu gebaut, liegt aber auf dem Gelände der ÖBB-Hauptwerkstätte St. Pölten und damit einigermaßen abgelegen. Wenn man nun aber ohnehin eine neue Werkstätte baut, kann man sie auch gleich in jenem Bereich der Strecke errichten, der auch weiterhin schmalspurig befahren wird. Auf diese Weise werden Arbeitsplätze in der Region geschaffen. Weitere Arbeitsplätze entstehen durch die Errichtung von Dienstsitzen für Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter in Kirchberg, Laubachmühle oder auch in St. Sebastian. Daraus ergibt sich eine nicht unbeträchtliche Wertschöpfung für die Region.

Am meisten würde von einer Umspurung aber zweifellos Kirchberg an der Pielach profitieren. Der Tourismus könnte einen beträchtlichen Aufschwung erfahren. Hier beginnt die Schmalspurbahn. Die Gäste reisen an, übernachten, essen und trinken und fahren schließlich mit der MzB. Diese braucht von Kirchberg nach St. Sebastian eineinhalb Stunden. Es wird ja immer wieder argumentiert, dass die gesamte Fahrzeit von St. Pölten nach St. Sebastian zu lange ist, wenn wir auch aus Erfahrung wissen, dass dem nicht so ist. Aber die eineinhalb Stunden werden vielfach als ideale Fahrzeit für eine Erlebnisreise angesehen, warum sollte man also diese Chance nicht nützen? Gleichzeitig ist Kirchberg aber auch Endstation für Normalspürzüge, zum Beispiel aus Wien. Damit wird der Ort als Ur-

laubsziel für alle, die mit der Bahn anreisen, attraktiv.

Aber auch von den Durchreisenden könnte der Ort profitieren. Wir haben schon des Öfteren auf den früher üblichen Verpflegungshalt hingewiesen. Wenn man nun umsteigen muss, kauft sich sicher der eine oder andere eine Kleinigkeit zu essen und etwas zu trinken. Oder anders herum, wenn man schon aussteigt, um sich zu verpflegen, so kann man auch gleich in einen anderen Zug umsteigen. Und möglicherweise entschließen sich ja auch einige Fahrgäste dazu, die Fahrt zu unterbrechen, sich den Ort anzusehen und mit einem späteren Zug weiterzufahren. Abgesehen von den hier zu erzielenden Einnahmen kann man ja möglicherweise auch den einen oder anderen zukünftigen Urlaubsgast werben. Und nicht zuletzt könnte auch das Modellbahnmuseum profitieren und zusätzliche Besucher lukrieren.

Bleibt eigentlich nur noch die Frage, welche Rolle die Krumpe nach einer Umspurung spielen wird. Nun, wenn man es will, sicherlich eine wichtige. Diese Strecke eignet sich hervorragend als Erlebnisbahn. Einerseits kann sie, zusammen mit dem Heizhaus in Ober Grafendorf, ein lebendiges Schmalspurmuseum werden. Da es ja von Wieselburg auch nicht weit nach Kienberg-Gaming ist, finden sich sicherlich zahlreiche Eisenbahnfreunde, die den Besuch bei beiden Bahnen miteinander verbinden. Zusätzlich zu den Nostalgiezügen bietet sich die Führung von Touristikzügen an, sei es in Form des Stainzer Flascherlzug mit Speis und Trank im Zug, sei es als Westernzug. Findige Tourismusmanager finden sicher noch weitere Möglichkeiten, die Strecke zu vermarkten.

(Fortsetzung auf Seite 10)

(Fortsetzung von Seite 9)

Faktum ist, dass bald etwas geschehen muss, darüber sind sich wohl alle einig. Lange wird man sicher nicht mehr einfach weiterwursteln können.

Eine Kommission ist nun bereits dabei, die möglichen Szenarien für eine erfolgreiche Zukunft der MzB zu erarbeiten. Ob dabei die Umspurung ein ernsthaftes Thema in den weiteren Überlegungen bildet, wird die Arbeit dieser Experten zeigen. Falsch wäre es allerdings, einer Entscheidung durch Polemik vorgreifen zu wollen und die positiven Aspekte dieses Konzepts einfach zu ignorieren.

Wünschen wir also, dass die Verantwortlichen die richtige Entscheidung für eine erfolgreiche Zukunft unserer MzB treffen mögen!

Martin

Busbetrieb

Seit dem Zusammenschluss mit dem Postbus gibt es noch größere Bemühungen seitens der ÖBB, die werten Fahrgäste in die Busse zu drängen. Krasse Fälle findet man im Internet unter fahrplan.oebb.at zu jeder Regionalbahn.

Es ist zum Haare raufen!

Jeder kennt die vielfachen Bemühungen, das Streckennetz der Post- und Bahnbusse auf lukrative Umläufe zu reduzieren. Und trotzdem glauben viele Gemeindevertreter weiterhin den Schalmeyentönen über die ach so vielen Vorzüge des Busbetriebes, wie z.B. mehrere Halte im Ortskern. Sie vergessen dabei ein wichtiges Faktum: Je mehr Halte, umso länger die Fahrzeit, womit der Bus für den Pendler nicht mehr wirklich interessant ist.

Krass: Erst ist die Bahn weg, dann wird der Busbetrieb ausgedünnt, es trifft ja eh nur die sozial Schwachen. Oder die Touristen. Ach ja, und für die Schüler gibt es dann ein eigenes Busangebot, koste es, was es wolle.

Ronny

Lebendig unter Leichen

Es ist schon frappierend!

Da gibt es eine Bahn, die seit Jahren dem Untergang geweiht ist. Diese Bahn lebt und wie sie lebt!

Und es gibt so viele Bahnen in der Umgebung, die wesentlich bessere Voraussetzungen hätten, die ringen mit dem Tod oder wurden bereits eingestellt.

Beginnen wir mit der Leobersdorferbahn, deren Gleise in St. Pölten direkt neben denen der MzB liegen. Diese Bahn fährt durch eine uralte Industrieregion, die wesentlich dichter besiedelt ist. Sie hat an beiden Enden Anschluss an eine der Hauptverbindungen im Osten von Österreich. Ergebnis: Die Züge sind ab St. Pölten (dank parallel verkehrender Buslinien) meistens nicht so voll wie die der MzB und so wird schlicht nur eingestellt: 1988 Kernhof, 2001 Türnitz, in Freiland gibt es keinen Halt mehr und nun die geplante Einstellung der Strecke über den Gerichtsberg.

Weiter im Uhrzeigersinn. Ganz vergessen ist die heute eingestellte Strecke Müzzuschlag-Neuberg, die nur 16 km von Kernhof entfernt endete.

Die nächste im Reigen ist die Thörlerbahn, bei deren Rettung ein Eisenbahnverein in den Konkurs ging und wo heute die Gemeinden fröhlich einen Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse errichten.

Nur 40 km Luftlinie von Mariazell entfernt, wurde die Erzbergbahn langsam, aber sicher eingestellt: 1988 Krumpenthal-Vordernberg Markt, 1999 Einstellung des Personenverkehrs zwischen Hieflau und Eisenerz, 2001 dann die Einstellung der ÖBB-Strecke zwischen Vordernberg und Leoben. Ein kleiner Rest wird heute durch einen Nostalgieverein betreut.

Wir sind bei der Ybbstalbahn gelandet, wo bereits 1988 die Bergstrecke Lunz-Kienberg-Gaming eingestellt wurde (heute Museumsbetrieb) und nun ist der Planverkehr auf der Strecke Holtenstein-Lunz schwer gefährdet.

Auch das Streckennetz der MzB wird immer kleiner: 1988 Einstellung der Strecke nach Gußwerk, 1998 Umspurung der Strecke Wieselburg-Gresten, danach keine Wiederaufnahme des Personenverkehrs, 2000 Einstellung Ruprechtshofen-Wieselburg, dann Mank-Ruprechtshofen und nun wird ganz offen über die Einstellung Ober-Grafendorf-Mank gesprochen.

Von St. Pölten 20 km Luftlinie Richtung Norden gibt es eine Bahn, der mein spezielles Interesse gilt: Die Donauuferbahn Krems-Emmersdorf (Melk)-Persenbeug. Wenn ich mir heute mit meinem Wissen eine Strecke zur Betreuung aussuchen könnte, ich würde die Bahn durch die Wachau wählen! Doch nicht einmal bei dieser Strecke sind die ÖBB im Stande, ausreichend Fahrgäste zu lukrieren und bieten im Sommerfahrplan wochentags gerademal vier Zugpaare über die Gesamtstrecke an, am Sonntag sind es nur noch drei. Im Winter gibt es schließlich nur noch ein Erinnerungs-Zugpaar.

Zusammenfassung:

Die Umspurung der MzB im Bereich der Talstrecke mag eine Chance sein, die Verantwortlichen sind uns aber eine Antwort schuldig, wie es dann weitergehen soll. Üblicher Vorgang: Es wird in eine Strecke investiert und dann wird – weil ja die Abschreibungskosten dieser Strecke aufgebremst werden und diese nicht verdient werden können – eingestellt.

Wir bitten um eine Antwort!

Ronny

Der schleichende Niedergang der Leobersdorferbahn

Es scheint ziemlich sicher, dass ein Teilstück der Leobersdorferbahn (auch Südwestbahn genannt), der Abschnitt Hainfeld–Weißbach, mit dem nächsten Fahrplanwechsel vor dem Aus steht.

Die Strecke

Von Leobersdorf ausgehend, durchfährt die Bahn das Triestingtal, überquert den Gerichtsberg und durchfährt das Gölsental. Ab Traisen verläuft die Bahn durch das Traisental nach St. Pölten. Sie ist somit eine Verbindungsbahn, nur leider nicht danach ausgewiesen und aufgrund des aktuellen Fahrplanes auch so gut wie nicht als solche benutzbar.

Die Interessen in der Region rund um den Gerichtsberg tendieren auf der Gölsentalseite mehr Richtung St. Pölten und auf der Triestingtalseite eher Richtung Leobersdorf. Somit ergibt sich die Situation, dass ein Zug, der von Leobersdorf ausgehend geführt wird, bis Kaumberg zunehmend schwächer ausgelastet ist und sich erst ab Hainfeld wieder zu füllen beginnt.

Die Geschichte

Erstmals 1869 schlugen der Gutsbesitzer Adolf Freiherr von Pittel und der Bauunternehmer Peter Giacomozzi vor, das Traisen-, Gölsen- und Triestingtal für die Verbindung der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn mit der Südbahn zu nutzen. Im Jahre 1875 wurde der Bau der Strecke St. Pölten–Leobersdorf samt der Zweigbahn nach Schrambach der Firma Carlo Ronchetti übergeben. Als Sitz der Bauleitung wurde die Stadt Hainfeld gewählt, welche damals noch Markt war. Später wurde die Stichbahn von Schrambach nach Kernhof verlängert. Von Freiland zweigte eine weitere Stichbahn nach Türitz ab, die



ser Ast wurde im Dezember 2002 eingestellt.

Nach Vollendung der Trassierungsarbeiten wurde im Juni 1875 mit dem Unterbau begonnen. Am 1. September 1877 konnte die Strecke Kaumberg–Leobersdorf und am 3. Oktober 1877 die Strecke Kaumberg–St. Pölten als „k. k. Niederösterreichische Südwestbahn“ eröffnet werden. Die Eröffnung wurde ohne Feierlichkeit zur Kenntnis genommen.

Der Bau der Südwestbahn war Impuls für die wirtschaftliche Aufwertung der Gemeinden im südlichen Niederösterreich. Es wurden zahlreiche Fabriken gebaut und manche Orte als Sommerfrische beworben. Im Triestingtal wurden Villen gebaut und Neuhaus wurde ein berühmter Kurort mit Teichanlagen, Glassalon etc.

Der Niedergang

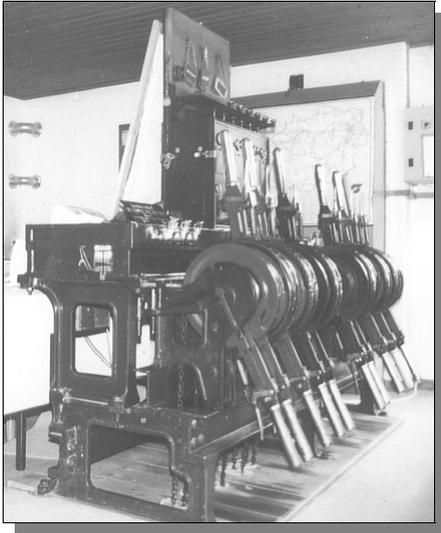
Der Ablauf ist geradezu exemplarisch für eine Nebenbahn: Jahrelang wurde nichts investiert, so gibt es noch handbetriebene Schranken, Betrieb mit auf Hauptbahnen ausgemusterten Fahrzeugen, usw.

Das Foto von Heribert zeigt eine reinrassige Jaffa-Schlieren Garnitur auf einer schönen Strecke, dem erst unlängst sanierten Abschnitt bei Torstein.

Es verwundert uns immer wieder, wie wenig eine Region das zweifellos vorhandenen Potenzial ihrer Bahn nützen kann.

- Zunächst wurde – ohne besondere Reaktion in der Region – die Hauptbahn in eine Nebenbahn umgewandelt.
- Das Fahrplanbild wurde auf 2 Strecken (113 und neuerdings 513) aufgeteilt, damit man gar nicht auf die Idee kommen kann, dass es sich um eine Verbindungsbahn handelt.
- 2001 wurde der Fahrplan auf 4 Zugpaare über den Gerichtsberg reduziert. Diese verkehrten in der Zeit von 05:00 bis 07:15 Uhr und dann erst wieder zwischen 18:00 und 20:30 Uhr. So konnte die Kaumberger Bevölkerung nicht mehr nach Hainfeld einkaufen fahren. Für Fahrgäste außerhalb Hainfelds gab es überhaupt nur noch einen einzigen durchgehenden Zug! Alle anderen Züge begannen oder endeten in

(Fortsetzung auf Seite 12)



Kann eine veraltete Eisenbahn-Infrastruktur die Einstellung einer Bahn erzwingen?

Es ist immer wieder erstaunlich, wie die ÖBB zuerst eine Strecke jahrzehntelang vernachlässigen und dann mit einem treuherzigen Augenaufschlag auf die hohen Kosten verweisen und einstellen wollen.

den. Auf jeden Fall fehlen in diesem Abschnitt die wichtigen Tonnagen und somit bleibt nur der verlustreiche Personenverkehr übrig.

- Schlussendlich wurde der geplanten Zugleitbetrieb auf frühestens das Jahr 2006 verschoben. Derzeit sind noch sämtliche Bahnhöfe und auch einige Haltestellen besetzt. Es werden Weichen bedient und Schranken gekurbelt.

Nach allen diesen Maßnahmen kann von Seiten der ÖBB mit Fug und Recht behauptet werden, dass die Strecke nicht angenommen wird und sich die Investitionen nicht rechnen. Ich selbst befuhr bis vor einem Jahr jeden Montag bis Freitag den Abschnitt Hainfeld–Altenmarkt. Vor der Ausdünnung des Fahrplanes war die Verbindung gut und wurde auch entsprechend angenommen. Nun soll nur noch in den Monaten Mai bis Oktober an Sonn- und Feiertagen ein einziger Nostalgiedieseltriebwagen in beide Richtungen geführt werden. Der geneigte Leser kann sich am Beispiel ähnlicher Fälle vorstellen, wie lange es dauern wird, bis die Strecke komplett eingestellt ist.

Verbesserungsvorschläge

Von uns Hainfeldern (eine Kleinstadt) pendeln viele Personen in die Arbeit. Während die Bahn nach St. Pölten sehr gut angenommen wird, ist die Gegenrichtung schlecht ausgelastet, weil eine Fahrtzeit von 1 3/4 Stunden nach Wien eindeutig zu lange ist. Mit dem Auto schafft man das Gleiche in einer Stunde!

So nimmt eine Fahrt auf der Gesamtstrecke 2 Stunden Zeit in Anspruch. Nur mit ein paar beschleunigten Zügen zwischen St. Pölten und Traisen, schafft man das Ganze in 1 Stunde und 50 Minuten.

Unserer Region wäre schon mit zwei direkten Eilzügen nach Wien geholfen! (Dies hat es bereits vor Jahren gegeben, jedoch nicht als Eilzug.) Derzeit werden bis Leobersdorf 16 Stationen angefahren, auf der Gesamtstrecke sind es sogar 32! Eisenbahner sprechen daher von „Strafverschärfung“, wenn sie auf dieser Bahn fahren müssen.

In Wittmannsdorf mündet eine Linie von Wr. Neustadt ein. Auf dieser Linie zweigen die Strecken nach Puchberg und Gutenstein ab. Das Teilstück vor den Stichbahnen ist für den Personenverkehr eingestellt. Eine Anbindung an den Bahnknotenpunkt Wr. Neustadt wäre eine Bereicherung. Es entstünde eine direkte Verbindung zwischen der Landeshauptstadt und dieser wichtigen Wirtschafts- und Schulstadt. Bevor diese Strecke zerschlagen wird, muss ernsthaft über eine Verbesserung nachgedacht werden. Wenn ein Bäcker schlechte Semmeln produziert, wird die Bevölkerung zur Konkurrenz ausweichen, zu den ÖBB gibt es im Osten von Österreich leider noch keinen Mitbewerber.

Wir wollen daher das Produkt Leobersdorferbahn verbessern und wieder attraktiv machen!

Gedanken

Die ÖBB überlegen ernsthaft, den verbleibenden Streckenabschnitt Weißenbach–Leobersdorf zu elektrifizieren, um die Strecke in das Schnellbahnnetz einbinden zu können. Dies ist sehr begrüßenswert. Wenn also auf der einen Seite ein Ausbau erfolgt, warum wird dann der mittlere Teil der Strecke zerschlagen?

(Fortsetzung von Seite 11)

Hainfeld und auf der anderen Seite des Berges in Kaumberg. Auch der eine Zug um 18:00 Uhr ist für die meisten Pendler unbrauchbar.

- Mit dem Führungswechsel in den ÖBB hat sich die Situation etwas verbessert, trotzdem fährt für Berufstätige nachmittags der erste Zug erst um 18:00 über den Gerichtsberg, ein viel zu später Zeitpunkt!
- Als nächster Schritt wurde mit dem 1. Juli 2001 der Güterverkehr zwischen Weißenbach und Kaumberg eingestellt. (Über den Gerichtsberg wurde schon jahrelang kein Güterzug mehr befördert.) Das dazugehörige Argument der ÖBB lautete: „Die im letzten Jahr auf diesem Abschnitt beförderten 280 Waggons sind nicht gewinnbringend!“ Stattdessen wurde in Weißenbach (ab hier gibt es Industrie) ein Güterterminal gebaut.
- Auf dem betroffenen Abschnitt wurde fast zur Gänze Holz befördert. Die Holzfrächter nahmen die Bahn gerne in Anspruch. Fast schon gemeingefährlich überladen, bringen sie tonnenweise Holz aus den weit verzweigten Wäldern. Die Gendarmerie drückte dabei immer ein Auge zu, da ja sofort die Bahnhöfe Kaumberg und Thenneberg angefahren wer-

Der Gerichtsberg, Kaumberg sowie Altenmarkt werden immer schwächer ausgelastet sein. Da es sich aber um eine Verbindungsbahn handelt, ist es dann fair diese Region vollkommen zu isolieren?

Die ÖBB sprechen von EUR 4.000,- täglichem Verlust auf dem Abschnitt Weißenbach-Hainfeld. Wenn nun der Betrieb eingestellt werden soll, ist es umso unverständlicher, dass nach dem letzten Hochwasser aufwändige Schutzbauten durchgeführt wurden, die Triestingbrücke in Weißenbach erneuert und erst jetzt der desolate Streckenteil Torstein mit Millionenaufwand saniert wurde. Doch auch der Schildbürgerstreich mit der ebenfalls mit hohem finanziellem Aufwand sanierten Haltestelle Tasshof spricht für sich. An einem Septembertag wurde sie fertig gestellt – und im darauf folgenden Mai aufgelassen! Sämtliche Pflanzen und Kleintiere fühlen sich dort mittlerweile sehr wohl!

Nach einer regionalen Unterschriftenaktion und einer in Ausarbeitung befindlichen Petition der Bürgermeister wäre es vielleicht ratsam, wenn der Betreiber, bei dem ja offensichtlich eine Hand nicht weiß, was die andere macht, im Zeiten steigender Benzinpreise noch ein wenig mit der Einstellung zuwartet. Oder er sollte vielleicht der DB Regio anbieten, diese Strecke zu übernehmen. Im Außerfern hat es ja bestens funktioniert.

Heribert Kahrer

Die Ereignisse rund um die geplante Einstellung dieser Strecke zeigen, wie wichtig ein regionaler Verein für den Weiterbestand einer Strecke ist. Es verwundert schon, dass es bis heute zu keiner gemeinsamen Petition der Bürgermeister gekommen ist.

Wenn eine Region nicht zu ihrer Bahn steht, wird diese nicht überleben!

ÖBB und Werbung

Die ÖBB verstehen sich als Betreiber, nicht mehr und nicht weniger. Der Kunde ist ein Beförderungsfall, die Benutzung der Züge wird auf Amtsdeutsch in Form eines Bescheids, genannt Fahrausweis, ausnahmsweise gestattet. Konkrete Werbung ist daher nicht ihre Sache, die Verlautbarung ist die Regel.

Bei der Wallfahrt der Völker konnte dies wieder einmal – geradezu exemplarisch – beobachtet werden.

Während wir massiv für eine Anreise mit der MzB warben, teilten die ÖBB dem p.t. Publikum nur mit, dass es Sonderzüge gibt. Das Ergebnis waren missverständliche und teilweise auch falsche Angaben in diversen Printmedien. So wurde die MzB zur „Hochleistungsstrecke“, die Kleine Zeitung formulierte daraus, dass Sonderzüge über die Strecke „tuckern“.

So verwundert es nicht, dass es von vielen Stellen (vor allem vom ORF und auf den offiziellen Seiten zum Katholikentag) Verweise auf unsere Webseite gab und keine auf die Seiten der ÖBB.

Die ÖBB kommen auf Grund ihres Selbstverständnisses gar nicht auf die Idee, einen kleinen Verein zu informieren oder gar dessen Informationsangebot in der eigenen Verlautbarung zu erwähnen. So waren dann auch unsere Informationen im Internet teilweise falsch, unter anderem war die Benutzung der Pendelzüge dann kostenlos, und sie führten teilweise bis Annaberg.

Bei einem Gespräch mit dem für die Information zuständigen Bundesbahner, seit Jahren ein guter Freund, zeigte sich dieses Missverständnis wieder krass, denn er war der Meinung, dass er alles richtig gemacht hätte.

Nehmen wir die Homepage der ÖBB unter www.oebb.at:

Gut versteckt gibt es einen Hinweis auf die Angebote zur MzB, wie Erlebnis Ticket und Snow & Fun, es gibt nirgends Infos zum Streckennetz oder gar zu einer optimalen Fahrpreisgestaltung, die wirklichen guten Angebote (wie das 1-Plus-Freizeit-Ticket) werden gut versteckt.

Aber wenden wir uns einem wichtigen Teilbereich der ÖBB zu, dem Pendlerverkehr. Ich habe es noch nie erlebt, dass die ÖBB für den Benützung einer Regionalbahn geworben hätten, es gibt ggf. nur Hinweise auf Fahrplanänderungen und die auch eher sporadisch.

Werbung beginnt im eigenen Haus, also bei den Bahnhöfen. Einen Lacher verursachte vor geraumer Zeit die Werbung im Bahnhof Mariazell: „Ohne Umsteigen nach Znaim“. Spaß beiseite, es wird für den Karneval in Venedig und andere Einzelereignisse geworben, es gibt aber keine Werbung für die Regionalbahnen. Ich rege seit Jahren an, dass die zuständigen Stellen einmal einen Postwurf mit dem aktuellen Fahrplan samt Preisinformationen, vor allem zu den Zeitkarten machen, vergebens.

So verwundert es nicht, dass es beim Schienenersatzverkehr anlässlich der Wallfahrt der Völker zu Irritationen kam.

Sehen wir es aus Sicht eines Nahverkehr-Kunden: Seit Jahren fahren sie fallweise mit der MzB. Kann es verlangt werden, dass sie auf dem Bahnhof alle angebrachten Zettel aufmerksam durchlesen, dass sie die Lokalpresse durchforsten? Verdammt noch mal, ist es so schwierig, einen A3-Zettel gut sichtbar anzubringen: „Achtung, heute Schienenersatzverkehr“?

Die ÖBB haben im Umgang mit Kunden noch viel zu lernen.

Ronny

Gelber Zug!

Keine Sorge, es gibt kein neues Farbexperiment auf unserer Mariazellerbahn. Vielmehr soll dieser Artikel von einer bemerkenswerten Schmalspurbahn in den französischen Pyrenäen berichten und vielleicht dem einen oder anderen als kleine Anregung zu einer Urlaubsreise dienen. Es handelt sich bei dieser Strecke um eine elektrisch betriebene Schmalspurbahn des staatlichen Bahnbetriebs, die noch immer mit ihrem ursprünglichen Fuhrpark durch eine der bemerkenswertesten Gebirgslandschaften Frankreichs fährt und im Laufe ihrer Geschichte auch von Einstellungsdiskussionen nicht verschont blieb. Gewissermaßen als kleine Fortsetzung unserer Artikelreihe über erfolgreiche Erlebnisbahnen im In- und Ausland soll hier diese Bahn mit offensichtlichen Parallelen zu unserer Heimatstrecke beschrieben werden.

Die meterspurige Ligne de Cerdagne der SNCF stellt die Fortsetzung einer von Perpignan ausgehenden, die Provinz Roussillon erschließenden Normalspurlinie dar. Diese gebirgige Region war ursprünglich ein Teil Kataloniens und wurde anlässlich des Pyrenäenfriedens von



1659 der französischen Krone zugesprochen. Zur Sicherung des selbigen wurde das Bergstädtchen Villefranche de Conflent großzügig zur Festung ausgebaut. Die wuchtigen Mauern können von innen begangen werden und stellen heute eine beliebte Sehenswürdigkeit dar. In friedlicheren Zeiten, ab 1910, sollte Villefranche als Ausgangspunkt einer Schmalspurbahn ins obere Conflent Bekanntheit erlangen.

Während die Bahn im Französischen wegen ihres auffälligen gelben Anstrichs „le canari“ oder „le petit train jaune“ („der kleine gelbe Zug“), bzw. auf Katalanisch „tren groc“, genannt wird, ist sie im deutschen Sprachraum auch als „Pyrenäenmetro“ bekannt. Diesen Namen erhielt sie zweifellos wegen ihrer

Eine sechsteilige Garnitur des „canari“ steht im Dreispur-Bahnhof Latour de Carol zur Abfahrt bereit. Der Sommerwagen wird als erster gefüllt sein!

Bild unten
In der Hauptsaison sind die Züge in beide Richtungen während des ganzen Tages gut besetzt.

Alle Fotos: Herbert, 19. Juli 2002

in Kontinentaleuropa auf dem offenen Land seltenen Betriebsform: Die Traktionsspannung von 850V= wird mittels einer von oben bestrichenen Seitenstromschiene zugeführt. Von einem Überqueren der Geleise an dafür nicht vorgesehenen Stellen ist daher tunlichst abzuraten!

Die Strecke

Der östliche Ausgangspunkt Villefranche ist das betriebliche Zentrum des „train jaune“ und obwohl diese Stadt durchaus von hohem kulturhistorischen Interesse ist, ist es vor allem die Schmalspurbahn, von der hier der Tourismus profitiert. Beinahe jeder Reisende, der den Wechsel von der Normalspur auf den Schmalspurzug vollzieht, entschließt sich auch zu einem kurzen oder auch längeren Zwischenhalt in der malerischen Altstadt hinter den Festungsmauern. Überhaupt ist der Tourismus in der Region auf eine beneidenswert konsequente Weise auf die Schmalspurbahn als das verbindende Element schlechthin ausgelegt. Keine





Highlight auf europäischen Schmalspurgleisen: im offenen Aussichtswagen über den Pont Gisclard.

Bild unten: Auf einige betriebliche Eigenheiten ist ganz besonders Acht zu geben!

der Zug über Saillagouse und einen kleinen Wallfahrtsort mit dem einprägsamen Namen Err das Hochtal der Cerdagne. In Bourg-Madame war bis 1928 Endstation, als die Strecken von Toulouse und Barcelona in Latour de Carol-Enveitg zusammentrafen, wurde auch die Schmalspurbahn dorthin verlängert. Damit hatte sie ihre Gesamtlänge von 63 Kilometern erreicht.

In Latour hat man somit den seltenen Fall eines Dreispurbahnhofes und bemerkenswert ist auch, dass hier drei spektakuläre Gebirgsbahnen zusammenreffen, von denen jede einen Superlativ darstellt:

Die SNCF-Normalspur überwindet nahe Andorra eine Seehöhe von 1567m, das ist der höchste Punkt, den eine Normalspurbahn im Adhäsionsbetrieb in Europa überwindet. Die Breitspur nach Barcelona wiederum erreicht im Tosas-Tunnel den mit 1494m höchsten Punkt im Netz der RENFE. Für Eisenbahnfreunde ist ein Besuch in dieser Ecke Europas zweifellos Pflicht!

Die Fahrzeuge

Zur Erschließung des oberen Conflent und der Cerdagne setzte man von Anfang an auf die elektrische Traktion. Einerseits stand Wasserkraft in großer Menge zur Verfügung, andererseits galt es Steigungen von bis zu 60% zu überwinden. Um die Notwendigkeit einer Zahnstange zu umgehen, benötigte man eine möglichst große Zahl angetriebener Achsen. Es wurden daher vierachsige Triebwagen geordert, ausgestattet mit Vielfachsteuerung System Sprague, das

(Fortsetzung auf Seite 16)

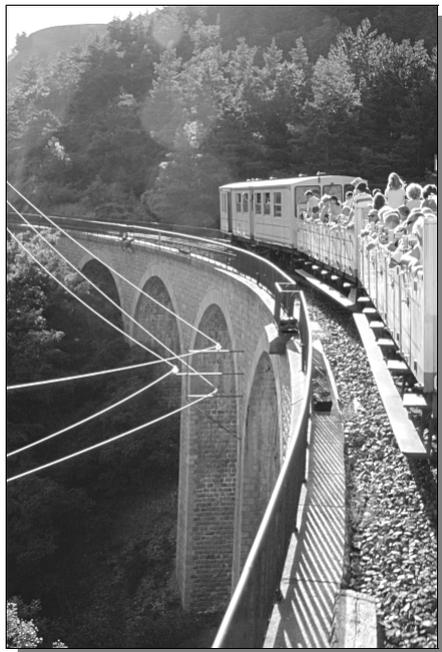
Informationsstelle, in der „le canari“ nicht in prominenter Position platziert wäre, sei es als Poster, auf einer Vielzahl fotografisch hochwertiger Postkarten, oder bei der Auswahl an Büchern über lokale Eigenheiten und Sehenswürdigkeiten.

Gleich zu Beginn müssen die unverwüstlichen Triebwagen ihre Fähigkeiten unter Beweis stellen: Die Strecke folgt dem stark ansteigenden und sich schluchtartig verengenden Tal des Têt, in welchem auch die Traktionsenergie gewonnen wird, in zahlreichen Abschnitten bei Maximalsteigung. Nach knapp 20 Kilometern hat der Zug schon eine Höhendifferenz von 600 Metern überwunden und wechselt bei Fontpédrouse auf dem zweigeschoßigen Séjourné-Viadukt auf die andere Seite des Tales. Es wird weiter an Höhe

gewonnen und zwischen den Stationen Sauto und Planes wechselt der Zug abermals die Talseite. Er quert dabei in Schwindel erregender Höhe das bekannteste Bauwerk der Strecke, den nach ihrem beim Bahnbau tödlich verunglückten Erbauer benannten Pont Gisclard, eine Seilbrücke, die man in dieser Form bei einer Eisenbahn wohl nicht vermutet hätte. Spätestens jetzt beneidet jeder halbwegs Schwindelfreie jene, die einen der raren Plätze in einem der offenen Sommerwagen bekommen haben.

Wir verlassen das Conflent und erreichen mit Mont Louis la Cabanasse in der Cerdagne den Endpunkt zur Zeit der Eröffnung 1910. Auch hier erinnert eine Festung an die kriegerische Vergangenheit. Bereits ein Jahr später erfolgte dann schon die Eröffnung des nächsten Abschnittes. Bei Bolquère erreicht die Strecke auf 1592m ihren Scheitelpunkt und höchsten Punkt im Netz der SNCF, und senkt sich sogleich hinab nach Font-Romeu. Den beliebten Wintersportort verbindet man auch mit großer Hitze, befindet sich doch ganz in der Nähe der Sonnenofen von Odeillo. Von nun an geht's endgültig bergab, in einer Linienführung, die keine Gerade kennt, erreicht





Ein voller Zug in den Pyrenäen. Auch ohne spezielle Sicherheitseinrichtungen ist hier noch niemand hinausgefallen.

gen Fahrzeuge einer Generalrevision zu unterziehen, welche im Wesentlichen aus einer Verblechung der hölzernen Wagenkästen und dem Einbau von Halbfenstern bestand. Etwa Mitte der Siebziger-Jahre wurde dann der zuletzt nur noch bescheidene Güterverkehr eingestellt.

Als die Bahn Anfang der Achtziger neuerlich vor dem Verfall stand, entschloss man sich auf ministerielle Weisung zu weit reichenderen Veränderungen, welche auch die Organisation des Betriebes betrafen. So wurde der vormals eigenständige Betrieb in Dienststellen der angrenzenden Normalspurbestrecken ausgliedert und der Fuhrpark wurde einem neuerlichen Umbau unterzogen, nachdem sich Überlegungen, straßenbahnähnliche Neubaufahrzeuge zu beschaffen, als völlig untauglich erwiesen. So erhielten die Triebwagen neue Stahlkästen unter Wahrung des ursprünglichen Erscheinungsbildes, verbesserte Federung, mit Niederspannung betriebene Hilfssysteme und zeitgemäße Führerstände mit sitzender Bedienung.

Da man darin aber auch keine Dauerlösung sah, schaute man sich weiterhin nach geeigneten Nachfolgetypen um und scheint diese nun gefunden zu haben: In den vergangenen Monaten wurden zwei Neubautriebwagen von Stadler, basierend auf dem bereits auf zahlreichen Bahnen in Europa im Einsatz stehenden GTW-Typ, geliefert. Die Triebwagen, die über Klimaanlage, Toiletten und ungeteilte Panoramafenster verfügen, werden derzeit im Alltagsbetrieb getestet und müssen sich nun neben ihren altherwürdigen Brüdern behaupten.

Bei der Wahl des Anstrichs der Neubaufahrzeuge ließ man sich

jedenfalls auf keine zeitgeistigen Designspielereien ein. Auch sie tragen den charakteristischen gelben Anstrich, so dass nach beinahe hundert Jahren die Identität der Cerdagnebahn als „der kleine gelbe Zug“ keinesfalls in Frage gestellt sein wird.

Herbert

Wallfahrten allgemein

Die Wallfahrten boomen, auch die nach Mariazell.

Nun ist es üblich, die Pilgerreise – so weit wie möglich – zu Fuß zu unternehmen. Traditionell kommt der Pilger dann im Laufe des Vormittags in Mariazell an und nach dem Gottesdienst und ggf. dem Mittagessen wird im Normalfall mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Rückreise angetreten. Hier ist natürlich die Bereitstellung eines 5090 und die „Reservierungspflicht für Gruppen“ absolut kontraproduktiv, denn wer von den Veranstaltern denkt schon an diesen Zwang? So wurden im Laufe der Jahre viele Veranstalter verärgert und es wird halt heute der Autobus gleich nach Mariazell beordert. Das bietet für den Veranstalter weitere Vorteile, u.a. können auch ältere Personen, die den Fußmarsch bereits scheuen, an der Wallfahrt teilnehmen.

Mariazell hat sich komplett auf Autobusse eingestellt, auch wenn dann darüber gejammert wird, dass die Wallfahrer eher den Supermarkt als die Restaurants stürmen. So verwundert es nicht, dass die Menschenmenge, die die Mariazellerbahn zu transportieren imstande ist, eher abschreckt als erfreut: „Was, 300 Personen? Das sind ja 5 Autobusse! Nein, das können wir nicht annehmen“.

Und es verwundert auch nicht, dass es am Bahnhof Mariazell (der ja bekanntlich in St. Sebastian liegt) keine Hinweistafel gibt, die den Bahnreisenden über Angebote und Möglichkeiten informiert, ja nicht einmal ein Wegweiser zur Basilika ist vorhanden.

Ach ja, auf die versprochene Verstärkungsgarnitur im Bf. Mariazell warten wir auch noch immer!

(Fortsetzung von Seite 15)

sich zuvor schon bei der Pariser Metro bewährt hatte. Auch der Güterverkehr wurde solchermaßen mit eigenen Gütertriebwagen geführt.

Zur Eröffnung im Jahr 1910 wurden 10 Personen-, 10 Gütertriebwagen, 14 Personenbeiwagen sowie eine große Zahl von Güterwagen beschafft, die im Laufe der Jahre einige markante Veränderungen durchmachten. Mit den Streckenverlängerungen wurden mehrere Beiwagen zu Triebwagen umgebaut, 1937 kamen sechs Vierachsbeiwagen mit offenen Plattformen in die Pyrenäen. Die Beiwagen werden abwechselnd mit den Triebwagen gereiht, aus Gründen der Traktionsleistung gilt als Faustregel, dass pro Beiwagen ein Triebwagen im Zugverband vorhanden sein muss. Nach einer Ausmusterungswelle in den Fünfzigern verblieben noch 14 Personentriebwagen, sowie zwei Gütertriebwagen als Arbeitsfahrzeuge im Betriebsstand. In dieser Epoche des allgemeinen Schmalspurbetriebs wollte man auch in der Cerdagne keine großen Investitionen tätigen und entschloss sich daher, an Stelle einer Neubeschaffung die schon dringend erneuerungsbedürfti-

Wallfahrt der Völker

Ein glorreicher Tag für die Mariazellerbahn

Nein, wir werden über diese Wallfahrt nicht im Allgemeinen berichten, sondern nur von der MzB. Vorausgeschickt werden darf, dass sich ÖBB Personenverkehr äußerst kompetent zeigte, eine optimale Vorbereitung und erstklassige Durchführung waren das Ergebnis.

Vorbereitungen

Vorerst hat es gar nicht danach ausgesehen, als ob diese Wallfahrt die MzB tangieren könnte. Die Hassliebe von Mariazell zu den Autobussen ist bekannt, und so verwundert es kaum, dass im Vorjahr die ÖBB bei mir anfragten, ob ich schon etwas von dieser Wallfahrt wüsste und wer denn dafür zuständig wäre.

Vor einigen Monaten häuften sich die Meldungen, dass eine beträchtliche Pilgerzahl erwartet wird. Die MzB wurde zwar auf den offiziellen Seiten als Anresemöglichkeit (inkl. der geplanten Sonderzügen) erwähnt, aber kein besonderer Hinweis darauf gegeben. Wir haben uns dann dafür interessiert und – wie bereits beim Mariazeller Advent – nach dem Vorliegen von konkreten Informationen mit einer eigenen

Seite im Internet intensiv für die Anreise mit der MzB geworben.

Wie das Schicksal so will, wurden durch eine Doppelbuchung in den Sonderzügen an die 250 Plätze frei, gleichzeitig ging die Gendarmerie in die Medien, weil die Vorbereitungen für die avisierten 1.700 Autobusse und 10.000 Pkw offensichtlich nicht ganz optimal waren. Wir haben prompt reagiert und auf die Möglichkeit MzB hingewiesen.

Ablauf

Der Planverkehr wurde an diesem Tag weit gehend eingestellt, nur der jeweils erste Zug war durch normale Fahrgäste benutzbar.

Bereits am Vortag, also am Freitag, wurden vier Triebwagen der Reihe 5090 für die Pendelfahrten nach Mariazell überstellt.

Der Samstag begann früh am Morgen mit der Überstellung der Mh.6 nach Gösing, danach ging es Schlag auf Schlag. In St. Pölten wurden die ersten Sonderzüge bereitgestellt und im Halbstundentakt in Richtung Mariazell abgefertigt, gleichzeitig begannen in Mariazell die Pendelfahr-



Sonderzug Nr. 17073 in Winterbach
Bernd Bauer

ten nach Mitterbach bzw. Annaberg. Eindeutiger Höhepunkt war zwischendurch die Fahrt der Ehrengäste im Panoramic mit Mh.6 von Gösing nach Mariazell.

Bis 11:00 Uhr, dem Beginn der Hauptfeierlichkeiten, waren alle Sonderzüge in Mariazell eingelangt und es folgte eine kurze Verschnaufpause im Bahnhof Mariazell. Durch das schlechte Wetter wurde aber nach dem Festgottesdienst bereits wieder der Bahnhof gestürmt und der Pendelverkehr aufgenommen, der entgegen der ursprünglichen Planung teilweise bis nach Annaberg geführt wurde.

Der erste Zug nach St. Pölten war als Planzug klassifiziert und mit normalen Tickets benutzbar.

(Fortsetzung auf Seite 18)

Strengstens abgeschirmt wartet der Sonderzug in Gösing auf die Ehrengäste. Die 1099.010 am Zugschluss diente als Heizlok während der Wartezeit.

Leider haben wir unter unseren Mitgliedern keinen akkreditierten Pressefotografen, der aus nächster Nähe die Ehrengäste fotografieren konnte.

Das schlechte Wetter verhinderte, dass alle Ehrengäste rechtzeitig nach Gösing kommen konnten. Wir hätten der MzB und dem Eisenbahnclub Mh.6 schon einen vollen Zug vergönnt.

Foto: Oliver Handfinger



(Fortsetzung von Seite 17)

Das Ergebnis war ein neuer Rekord: 420 Personen in der Garnitur Vierteiliger + 2 x 5090 ab Mariazell, davon 270 bis St. Pölten. Diese Garnitur war die einzige, die verspätet abgefertigt wurde, allerdings aus gutem Grund, denn wegen des großen Andranges wurde eine zusätzliche Pendelfahrt mit dieser Garnitur eingeschoben.

In weiterer Folge wurden – sehr präzise – wechselweise die Pendelfahrten und die Sonderzüge nach St. Pölten abgefertigt. Auch der Ausfall der 1099.14, glücklicherweise bei Verschubarbeiten in St. Sebastian und nicht auf der Strecke, war durch die vorhandene Reservelok kein Problem.

Zusammenfassung

Am 22. Mai gab es im Bahnhof Mariazell 49 Zugbewegungen, und es wurden insgesamt über 12.000 Sitzplätze bereitgestellt. Im Pendelverkehr wurden an die 4.800 Fahrgäste befördert, die Sonderzüge wurden von fast 5.000 Fahrgästen genutzt.

Die ÖBB zeigten sich von ihrer besten Seite, nicht einmal auf Reinigungspersonal für die Züge



wurde vergessen. Es gab ausreichend Bundesbahner, die die Menschenmassen informierten. So konnten die Pendelzüge und die Sonderzüge rasch und problemlos abgefertigt werden.

Einziger Wermutstropfen war der Schienenersatzverkehr im Bereich der Talstrecke, hier wurde offensichtlich die Bevölkerung nicht ausreichend informiert, ein kleiner Zettel irgendwo am Bahnhof ist sicher keine ausreichende Information.

Ätzend

Wer immer diese Wallfahrt von Seiten des Veranstalters organisierte, er hat auf den Bahnhof Mariazell vergessen! Es gab keinen Info-Stand des Veranstalters

Die offensichtlich als Reserveloks nach Mariazell gebrachten 2095 wurden glücklicherweise nicht benötigt

Das Bild von Herbert zeigt den Sonderzug 17075 auf der mittleren Trasse der Nordrampe

am Bahnhof, so mussten Bundesbahner sich die Informationen von der Gendarmerie holen, damit sie z.B. die Fragenden über den Standort ihres Busses informieren konnte.

Hauptärgernis waren die fehlenden sanitären Anlagen im Bereich des Bahnhofs. So entstand vor den WCs am Bahnhof eine Mensentraube, denn auf mobile Anlagen im Umfeld des Bahnhofes wurde verzichtet.

Fazit

Für die MzB war dieser Tag ein glatter Erfolg. Nach der gelungenen Abwicklung durch ÖBB PV konnten möglicherweise einige alte Missverständnisse zwischen dem Mariazellerland und den ÖBB ausgeräumt werden. Und wer immer im Bereich der Basilika für die Organisation der An- und Abreise von Wallfahrer zuständig ist, sollte in Zukunft auch die MzB in seine Überlegungen einbeziehen.

Ich persönlich habe den Tag trotz des regnerischen und kalten Wetters sehr genossen, speziell die Rückfahrt im Dienstwagen am Ende eines langen, vollen Zuges.

Ronny

SZ	1099.010 (bis Gösing) + Mh.6 + Jaro + 2 x SR + B4
17065	4090 (vierteilig) + 5090.014
17067	1099.004 + 2095.015 + BD + 3 x B4
17069	1099.14 + 1099.008 + BD + 12 x B4
17071	1099.02 + 1099.016 + BD + 12 x B4 + SR
17073	1099.001 + 1099.011 + BD + 4 x B4 + SR + BD + 3 x B4
17075	2095.013 + 2095.008 + BD + 3 x B4
LZ	1099.010 (solo ab Gösing)
SZ	Mh.6 + Jaro + 2 x SR
17092	4090 (vierteilig) + 5090.014 + 5090.016
17066	1099.011 + B4 + SR + 4 x B4 + BD
17068	1099.004 + 1099.008 + 12 x B4 + BD
17070	2095.015 + 3 x B4 + BD
17072	2095.008 + 2095.013 + 3 x B4 + BD
17056	1099.016 + 1099.002 + SR + 12 x B4 + BD
17062	5090.004 + 5090.005 + 5090.015
SZ	1099.001 + 1099.14 (kalt) + 3 x B4 + BD

Bürgermeister-Exkursion in die Schweiz

Ein Besuch der Rhätischen Bahn (RhB)

von Johann Gira

Die Schweiz hat etwa 7,3 Mio Einwohner und verbindet auf relativ engem Raum grandiose Natur- und Kulturräume mit vier Sprachregionen (Deutsch, Französisch, Italienisch und Rätoromanisch). Seit der Errichtung des Kantons Jura im Jahre 1979 umfasst die Schweiz 26 souveräne Einzelstaaten, die Kantone.

Bürgermeister und Gemeindevertreter der 39 Gemeinden des Verwaltungsbezirkes St. Pölten-Land besuchten Anfang Juni 2004 die Schweiz. Die Anreise erfolgte über Liechtenstein (Kurzbesichtigung von Vaduz, wo Fürst Hans-Adam II residiert). Weiter ging es über Maienfeld, wo die Kinderbuchautorin Johanna Spyri (1827–1901) die Geschichte vom herzensguten Bauernmädchen Heidi angesiedelt hat, nach Davos im Kanton Graubünden.

Davos mit einer Fläche von 254 km² ist die größte Gemeinde der Schweiz und mit 1.560 Meter Seehöhe die höchstgelegene Stadt Europas. Davos war auch der Ausgangsort für die 116 Reisetilnehmer für eine Fahrt mit der Rhätischen Bahn, dem „Heidi-Express“. Über verwunschene Schluchten und durch die Wälder des wildromantischen Albulatales schraubt sich die Bahn über den 2.253 Meter hohen Berninapass, dem „Festsaal der Alpen“ mit Blick auf die Diavolezza (den 2.973 Meter hohen „Teufelsberg“), den Piz Palü oder den Piz Bernina mit seinen 4.049 Metern in das sonnige Engadin.

Durch die einzigartigen Kehrtunnels, vorbei an Poschiavo, über den Kreisviadukt von Brusio ging die Reise weiter ins italienische Tirano. Während am Berninapass winterliche Temperaturen mit 5 Grad gemessen wurden,

zeigte das Thermometer in Tirano 28 Grad.

Die Rhätische Bahn – „die kleine Rote“ – mit ihren imposanten Viadukten und der Berninastrecke war eigentlicher Anlass für die Exkursion, um einen Eindruck von der RhB zu gewinnen, die touristische Vermarktung kennen zu lernen und Ideen zu sammeln, die vielleicht auch für die Mariazellerbahn nutzbar sind.

Ernst Bachmann, der Vizedirektor der Rhätischen Bahn und Leiter im Geschäftsbereich Verkehr hat die Exkursionsteilnehmer in einer interessanten Präsentation informiert. Die Rhätische Bahn ist

- Tourismusbahn
- Alltagsbahn
- Güterbahn und
- Autobahn (rollende Landstraße)

mit einem Schienennetz von 385 km, 117 Tunnels, 495 Viadukten und Brücken sowie 36 Bahnhöfen und 77 Anhaltstellen.

Besonderheiten der RhB sind

- die Meterspur
- die Einspurigkeit
- die großen saisonellen Schwankungen

(Fortsetzung auf Seite 20)

RhB, das Maß aller Dinge?

Seit Jahren wird die RhB als das große Vorbild für die MzB (sogar die Schreibweise haben wir übernommen) präsentiert. Begonnen hat alles mit dem bereits oft erwähnten Vortrag im Juni 1998 von Dipl.-Ing. Knoll „Pfißiger Schmalspurbahntourismus am Beispiel der Schweiz“. Es folgte ein Besuch von ÖBB und NÖVOG im Rahmen von INFORA I, wir haben in unserer Mitgliederzeitung bereits im Juni 2002 über die Marketingüberlegungen der RhB berichtet und in der vorigen Ausgabe einen Bericht gebracht. Anfang Juni gab es einen Vortrag, veranstaltet vom Eisenbahnclub Mh.6, in dem ebenfalls ein Vertreter der RhB die Bahn vorstellte und nun der Besuch der Bürgermeister in der Schweiz.

Einige Fakten dürfen nicht übersehen werden:

- Die RhB hat ein Meterspur-Netz
- Die RhB wird seit Jahren privatwirtschaftlich geführt.

Niemand im Bereich der MzB hat in den vergangenen Jahren Nennenswertes unternommen, diesem Vorbild nachzueifern.

Wir – die Freunde der MzB – hoffen, dass mit diesem Besuch endlich die MzB in die diversen Leitbilder aufgenommen und dann zügig an der Umsetzung gearbeitet wird.

Ronny

Empfang der Bürgermeister und Gemeindevertreter in St. Moritz, mit dem Bürgermeister von St. Moritz und Alphornbläsern in Bildmitte.





Der bereits in der vorigen Ausgabe gezeigte Kreisviadukt Brusio der Berninabahn, aufgenommen aus dem Zug.

Alle Fotos: Johann Gira

- Railrider: Offene Waggons (umgebaute Tiertransportwagen)
- Bord Shop: Railbar mit Getränken und Souvenirs
- Zugbegleiter: Faltprospekt der Strecke mit Werbung der Region
- Der Eisenbahner als Gästebetreuer (moderne funktionelle Kleidung, Seminare – „das Feuer soll im Mitarbeiter brennen“)

Neben der Pflege historischer Züge gilt es also in die Zukunft zu investieren, mit dem Ziel neue Kunden anzusprechen und zu gewinnen. Grundwerte wie Pünktlichkeit, Qualität und Sicherheit müssen erste Priorität haben. Dies gilt für die RhB ebenso wie für die Mariazellerbahn.

Die Teilnehmer der Bürgermeister-Exkursion, allen voran Bezirkshauptmann Dr. Josef Sodar sowie insbesondere die Bürgermeister und Gemeindevertreter der Pielachtalgemeinden nützten die Möglichkeit zu Gesprächen mit dem Vizedirektor der Rhätischen Bahn und mit den Bürgermeistern von St. Moritz und Davos.

Johann Gira

*Bürodirektor der
Bezirkshauptmannschaft St. Pölten*

(Fortsetzung von Seite 19)

- Steigungen bis 70 Promille (ohne Zahnrad!) und die engen Kurvenradien
- die Art der Schneeräumung.

Die Tendenz in der Schweiz geht dahin, den Infrastrukturteil über die öffentliche Hand zu finanzieren (so wie auch die Straßen), die Verkehrsunternehmungen haben sich privatwirtschaftlich zu finanzieren (Bereich Verkehr). Die RhB mit 1.497 Mitarbeitern (davon 133 in Ausbildung) befördert jährlich 10,3 Millionen Reisende und 0,8 Mio Tonnen Güter und ist mit Abstand die größte Privatbahn der Schweiz. Im Leitbild sieht sich die RhB als führender Schweizer Transportanbieter des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs im zentralen Alpenraum.

Neben historischen Zügen (das rhätische Krokodil oder Dampf-

loks) gilt der Investition in die Zukunft (Panoramawagen, Vereinatunnel, neue Angebote) ein besonderes Augenmerk. Welche Ideen wären auch für die Mariazellerbahn denkbar bzw. adaptierbar?

- „Ferienbillet Unterengadin“: Mit der Hotelbuchung ist die Anreise von der Grenze weg gratis
- Bahn-Wandern: Bahnprospekte mit Wanderrouten
- Fahrradverleih auf Bahnhöfen
- „Aqualino“: Zug- und Badticket bilden eine Einheit, Betreuung im Zug
- „Speisen beim Reisen“: Gourmet-Essen im Zug
- Neva Retica: Ferienstrecken entdecken
- Historische Züge
- Moderne Panoramawaggons
- Waggons mit spezieller Ausstattung: z.B. Designer-Sitzmöbel

Projekt Sommerwagen

Offene Sommerwagen sind ein Hit bei Touristikbahnen. Den Railrider der Kleinen Roten (RhB) und beim Gelben Zug (Seite 14) konnten wir bereits präsentieren, auch das „Cabrio“ der Zillertalbahn wurde bereits erwähnt.

Auf der MzB gab es bereits in den Dreißiger-Jahren des vorigen Jahrhunderts zwei Stück dieser allseits beliebten Wagengattung. Sie ent-

standen damals aus dreiachsigen offenen Güterwagen.

Interessanterweise sind beide Wagen auch heute noch vorhanden. Einer befindet sich bei der Museumstramway Mariazell (Fleissner), der andere gehört unseren Freunden von der ÖGLB und steht in Kienberg-Gaming.

Bereits seit einigen Jahren verfolgt der Eisenbahnclub Mh.6 die Idee, einen Wagen im damaligen Ausse-

hen neu aufzubauen. Als Basis soll ein vorhandener, dreiachsiger Güterwagen verwendet werden, gleich jenen der damals eingesetzten.

Wir haben bereits bei unserer Generalversammlung im November 2002 dieses Projekt begrüßt und dem Club Mh.6 unsere Unterstützung zugesichert.

Sobald uns weitere Informationen vorliegen, werden wir gerne ausführlich berichten.

1099.007 im Valousek-Design 10 Jahre Fotografenschreck

Alle unsere Fotografen freuen sich, wenn sie einen schönen Zug mit einer schönen 1099 vor die Linse bekommen. Noch mehr freuen sie sich über einen langen schönen Zug mit einer Doppeltraktion der Reihe 1099. Doch gibt es eine Lok dieser Reihe, die man ganz und gar nicht haben will. Es ist nicht ganz so schlimm wie ein Dieseltriebfahrzeug, aber trotzdem nicht das, was man sich für ein schönes Foto eigentlich vorstellt. Es ist die 1099.007 in einer von den anderen Loks dieser Reihe durchaus abweichenden Lackierung.

Vor mehr als 10 Jahren hatte der damalige Chefdesigner der ÖBB, DI Wolfgang Valousek, die Idee, jeder Schmalspurbahn ihr eigenes Farbschema zu verpassen, damit jede für sich ein Unikat darstellt, etwas Unverwechselbares, etwas, das sofort auf die betreffende Bahnlinie hinweist. So entstand die einheitliche Grundlackierung in Hellgrau mit dunkelgrauem Dach und roter Zierlinie. Das Fensterband sollte jedoch verschieden sein, und zwar hellblau für die PinzgauBahn, hellgrün für die Ybbstalbahn, dunkelgrün für das Waldviertel und schließlich das gute, alte Mariazellerbraun für die MzB. Von diesen vier Entwürfen wurden allerdings lediglich zwei ausgeführt, und zwar hellgrün und braun. Die hellgrünen Wagen fahren aber fast alle im Pinzgau, während es im Ybbstal heute nur noch einen Wagen in dieser Lackierung gibt. Auf der MzB wurde das neue Farbschema allerdings auf eine ganze Reihe von Wagen angewendet, und auch der Triebwagen der Reihe 4090 erhielt diese Lackierung.

Zu diesen Wagen sollte es nunmehr aber auch eine passende

Lokomotive geben, und so wurde die gerade zu einer Teilausbesserung in der Werkstätte befindliche 1099.007 ihrer vertrauten Farbgebung beraubt und in den gleichen Farbtönen wie die Waggon lackiert. Unabhängig davon erhielt sie auch eine Druckluftbremse für den Wagenzug, um im Bedarfsfalle den 4090 abschleppen zu können. Auch die 1099.010 und 013 erhielten diese Einrichtung, weitere Umlackierungen unterblieben aber, da sich anscheinend eine große Mehrheit wichtiger Personen gegen diese Farbgebung ausgesprochen hatte. So blieb die Lok ein Einzelstück, und auch die Umlackierung der Wagen nahm bald ein Ende, weswegen die erwünschten sortenreinen Züge leider ein Wunschdenken geblieben sind.

Im Jahre 2000 wurde unsere Lok wieder teilausgebessert und erhielt dabei das Wappen von Mariazell. Am 23. Februar 2001 fuhr sie in eine Mure und wurde dabei erheblich beschädigt. Bei diesem Unfall wurde bedauerlicherweise der Lokführer durch einen Stromschlag schwer verletzt. Die Lok blieb einige Zeit abgestellt, wurde aber schließlich doch repariert. Als Besonderheit sei dazu noch angemerkt, dass die Lok damals zwar teilweise neu lackiert wurde, die Nummer an der reparierten Seite wurde allerdings erst später wieder angebracht. Aber die Lok war wohl auch ohne angeschriebene Nummer eindeutig zu identifizieren.

Als zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2002 der elektrisch bespannte Panoramic 760 Touristic zum Planzug erkoren wurde,



1099.007 mit einem „trifarbigem“ Planzug vor dem Geißbühel. Foto: Martin

hatte man die Idee, die 1099.007, dazu passend, zur Gänze braun zu lackieren. Diese neuerliche Umlackierung unterblieb allerdings, da man offensichtlich zur Einsicht gelangt war, dass dies doch nur ein unzureichender Ersatz für eine Altkastenlok sein konnte. So war es dann schließlich Zufall, dass sie am 5. Juli 2003 gerade jenen Panoramic zog, als sich in Ober Grafendorf eine Kuppelstange verbog und die Lok abgestellt werden musste. Wieder dauerte es lange, diesmal ein halbes Jahr, ehe die Reparatur in Angriff genommen wurde. Im Zuge dieser Arbeiten wird auch gleich eine Teilausbesserung durchgeführt, weil die Lok bereits wieder die entsprechende Laufleistung aufwies. Da allerdings auch laufend kleinere Ausbesserungen an den anderen Maschinen erforderlich sind, werden die Arbeiten an unserer Lok wohl noch längere Zeit in Anspruch nehmen. Nach Abschluss der Ausbesserung wird dieser Sonderling wohl noch viele Jahre seinen Dienst auf der MzB versehen.

Martin

In diesem Jahr gibt es das Jubiläum „15 Jahre Ötscherbär“. Wir haben ein Konzept vorgelegt, bei dem die 1099.007 leicht modifiziert wird und die Bezeichnung Ötscherbär erhält. Sie soll dann mit einer sortenreinen Neulack-Garnitur als „Ötscherbär“ auf einer fixen Fahrplantrasse verkehren.

10 Jahre Reihe 4090

Über 80 Jahre hat die Reihe 1099 alle Züge auf der MzB befördert, doch nun war es an der Zeit, sie durch eine neue Generation von Fahrzeugen zu ersetzen. Triebwagen sollten es sein, die in eine erfolgreiche Zukunft fahren sollten. Nein, es geht hier nicht um die Frage Lokomotive oder Triebwagen, schließlich haben wir unsere Meinung zu diesem Thema schon des öfteren kundgetan. Aber die Entscheidung stand fest, und man beschaffte insgesamt sieben Fahrzeuge, und zwar je drei Trieb- und Zwischenwagen sowie einen Steuerwagen. Mit diesen Fahrzeugen wurden zwei unterschiedliche Garnituren gebildet. Für die Gesamtstrecke war eine vierteilige Garnitur mit zwei Triebköpfen an jedem Ende und zwei Zwischenwagen in der Mitte vorgesehen, während die restlichen Fahrzeuge eine dreiteilige Garnitur für den Verkehr bis Laubenbachmühle bilden sollten.

Doch standen die neuen Fahrzeuge schon lange vor deren Ablieferung im Kreuzfeuer der

Das Bild von Johannes Leubolt zeigt den 4090 mit 5090 am 22. Mai bei Schwarzenbach.



Kritik, gar böse Dinge wurden da behauptet, so zum Beispiel, dass sie gar in den Tunnels stecken bleiben würden. Auch die Oberleitung sollte nicht geeignet sein, man müsste also mehr oder weniger die ganze MzB für den Einsatz der Triebwagen neu errichten.

In der Tat sind die Triebwagen breiter als die alten Wagen, und zwar 2,65 anstatt 2,50 Meter. Man folgte damals einem international üblichen Trend, die Fahrzeuge auf Sitzhöhe breiter und dafür im Dachbereich schmaler zu bauen. Auf diese Weise erreicht man eine größere Sitzbreite beziehungsweise konnte man in unserem Fall vier Sitze nebeneinander anordnen, während in einem normal breiten Wagen bei den heutigen Ansprüchen an den Komfort lediglich drei Sitze nebeneinander anzuordnen gewesen wären. Die Verbreiterung war also eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Allerdings wusste man schon fünf Jahre vor der Ablieferung um die Profilsituation Bescheid, denn bereits im Jahre 1989 baute man eine Profillehre, mit der man die gesamte Strecke befuhr. Schon seit damals war be-

kannt, dass die Wagen problemlos durch die Tunnel passen, lediglich im Bereich des Stromabnehmers waren geringfügige Abschrämmungen erforderlich, weiters musste in der Tat die Oberleitung angepasst werden. Das hat allerdings nichts mit der Breite der Fahrzeuge zu tun, sondern liegt in der weicheren Federung begründet. Dadurch wankt das Fahrzeug mehr als die alten 1099er, was wiederum ein breiteres Schleifstück erforderte. Aber auch das war schon seit geraumer Zeit bekannt, hätte man die erforderlichen Arbeiten rechtzeitig ausgeführt, hätte man sich wohl so manche Kritik erspart.

Erwähnenswert erscheint in diesem Zusammenhang, dass auf einer normalspurigen Lok der Reihe 1014 mit Erfolg eine seitlich verschiebbare Stromabnehmerpalette erprobt wurde, um sich die Umbauten an der Oberleitung zu ersparen.

Die Triebwagen passten also problemlos durch die Tunnel, und auch Aussteigen aus einem liegen gebliebenen Zug war weitgehend problemlos möglich. Dennoch wurde dafür vorgesorgt, dass der Zug im Tunnel erst gar nicht zum Stillstand kommen kann, denn er besitzt eine Notbremsüberbrückung, welche es ermöglicht, dass der Zug auch bei gezogener Notbremse weiterfahren und den Tunnel verlassen kann.

Theoretisch konnten die Züge die Strecke also befahren, praktisch sollte es allerdings noch geraume Zeit dauern, bis sie tatsächlich in Betrieb genommen werden konnten. Heute muss ein Hersteller ein neues Fahrzeug betriebsbereit und zugelassen an den Betreiber übergeben, er muss sich also selber darum kümmern, dass ein Fahrzeug auch fährt, doch das war nicht immer so. In früheren Jah-

(Fortsetzung auf Seite 23)

(Fortsetzung von Seite 22)

ren mussten die Bahnverwaltungen selber die Fahrzeuge in Betrieb setzen, natürlich mit Unterstützung durch den Hersteller, aber von betriebstauglich war da natürlich keine Rede. Dazu kam, dass der Triebwagen sehr viele neu entwickelte Teile enthält, die in dieser Form in anderen Triebfahrzeugen erst viel später eingebaut wurden. So ergaben sich jede Menge Probleme, welche erst nach geraumer Zeit zufrieden stellend gelöst werden konnten. Dazu kam noch, dass sich eigentlich schon zur Zeit der Ablieferung abzeichnete, dass eine Anschlussbestellung eher nicht zu erwarten war. In solchen Situationen zeigte sich in der Vergangenheit schon des öfteren, dass die Hersteller kein besonderes Interesse mehr an solchen Fahrzeugen hatten, und es Sache des Betreibers war, sie zur Serienreife zu entwickeln. So haftete den Fahrzeugen der grundsätzliche Mangel von Prototypen an, dass sie lange und oft abgestellt sind, weil sie auf neue und verbesserte Teile warten müssen. Ein kleiner Schaden, der bei einem anderen Fahrzeug einfach durch Austausch des schadhaften Teiles behoben werden kann, wird hier zum Problem, weil die Lagerhaltung von Ersatzteilen wirtschaftlich nicht vertretbar ist.

Die Fahrzeuge wurden alle im Laufe des Jahres 1995 für den Verkehr zugelassen. Interessant erscheint die Tatsache, dass sie ursprünglich für 80 km/h ausgelegt und auch entsprechend mit 88 km/h (Höchstgeschwindigkeit plus 10 Prozent Überschreitung) bei hinreichender Laufruhe probefahren wurden. Dennoch erfolgte eine Zulassung nur für 70 km/h, während im Planbetrieb lediglich mit maximal 60 km/h gefahren wird. 70 km/h bleiben vorläufig der Pinzgau-Bahn vorbehalten.

Schließlich hatte man nach vielen Anlaufschwierigkeiten die Probleme doch einigermaßen im Griff, und die Triebwagen fuhren mehr oder weniger regelmäßig im Planbetrieb. Sie wurden vom Publikum auch gerne angenommen, was nicht nur wegen der breiteren Sitze, sondern auch wegen des bequemen Einstieges nicht weiter verwundert. Lediglich die aus Sicherheitsgründen, wegen der Breite der Fahrzeuge, nur einen Spalt zu öffnenden Fenster erfreuen sich nicht allgemeiner Beliebtheit, und auch die längs montierten Gepäckträger verursachten schon so manchem groß gewachsenen Reisenden Kopfschmerzen.

Allerdings währte der Einsatz beider Garnituren nicht allzu lange, weshalb immer wieder die Stellung von Ersatzgarnituren mit Lok und Klassen, später mit 5090 erforderlich war. Schließlich passte man den Umlaufplan an die tatsächlichen Gegebenheiten an, man fährt nur noch einen Plantag. Eine Zeitlang überlegte man auch den Umbau eines Triebwagens in einen Steuerwagen, um den Mangel an Ersatzteilen zu mindern. Auf diese Weise hätte man zwei dreiteilige Garnituren erhalten, doch wurde dieser Plan nicht verwirklicht, vielmehr wurden alle drei Triebwagen repariert.

Nach einem kapitalen Getriebeschaden im Sommer 2001 musste der 4090.003 abgestellt werden, nachdem er nur per Kran und Straßentieflader aus seiner misslichen Lage befreit werden konnte. Erst nach fast zwei Jahren konnte er wieder in Betrieb genommen werden. Da er im Dreiteiligen den Steuerwagen ersetzte, fuhr eine Zeitlang der Dreiteilige mit zwei Triebköpfen, was ihm den Beinamen "Turbo-4090" einbrachte.

Mitte Mai 2004 wurde aber auch der zweite Zwischenwagen wieder eingereiht und der Vierteilige,

für manche sicherlich unerwartet, wieder eingesetzt, noch dazu in seiner angestammten Zusammensetzung mit den Triebköpfen 4090.002 und 003 und den Zwischenwagen 7090.002 und 003.

Alle drei Fahrzeuge des Dreiteiligen erhalten hingegen gegenwärtig eine Teilausbesserung. Ein Austrittstermin aus der Werkstatt ist noch nicht bekannt, wird jedoch noch eine Weile auf sich warten lassen. Nach Abschluss der Arbeiten kann demnach wieder mit dem Einsatz beider Züge gerechnet werden. Wie lange sie dann in dieser Zusammensetzung fahren werden, ist allerdings ungewiss, da dem Vernehmen nach der Umbau der beiden Zwischenwagen in Steuerwagen geplant ist. Auf diese Weise werden aus dem Vierteiligen zwei Zweiteilige entstehen, die sicherlich besser einzusetzen sind und die Reihe 5090 auf der Bergstrecke ablösen können. Eine diesbezügliche Entscheidung wird wohl bis Ende nächsten Jahres fallen, da bei drei Fahrzeugen des Vierteiligen im Dezember 2005 eine Teilausbesserung fällig wird. Gegebenenfalls könnte man den Umbau eines Zwischenwagens auch vorziehen, um nach dem Abstellen der beiden anderen Wagen diesen neuen Steuerwagen gemeinsam mit dem eben erst fertig gestellten 4090.003, welcher erst im Jahre 2012 (!) teilausbessert werden muss, zweiteilig einsetzen zu können.

Glücklicherweise hat sich in letzter Zeit hat die Zuverlässigkeit der Reihe 4090 doch sehr zum Besseren gewendet, vor allem seit die Fahrleitungsspannung weit gehend konstant gehalten werden kann. Daher ist zu hoffen, dass die Triebwagen zehn Jahre nach ihrer Indienststellung die in sie gesetzten Erwartungen werden erfüllen können.

Martin

Modellbahnausstellung Hart bei Graz

Die heurige Modellbahnausstellung in Hart bei Graz stand unter dem Motto „Fünf Jahre Freunde der Mariazellerbahn“.

Auf insgesamt 1.000 m² Ausstellungsfläche wurden Ende Mai 2004 einige Prunkstücke geboten.

In HOe wurden die bekannten Module zur Krumpe von Josef Handler aus Puchberg gezeigt, wobei die Strecke ihren Anfang bei meinem Bahnhof Ober-Grafendorf nahm. Die Hauptstrecke der Mariazellerbahn führte vom Abstellbahnhof Alpenbahnhof über Ober-Grafendorf bis zum 15m entfernten Bahnhof Mitterbach.

Erstmals zeigte ich bei dieser Ausstellung den neuen, 6m langen Streckenabschnitt von der Landesgrenze NÖ-Stmk bis zum Bahnhof Mitterbach. Dieser besteht aus 4 Modulen und wurde von mir in 5 Monaten gebaut. Als besonderen Höhepunkt enthält dieser Abschnitt mehr als 200 selbst gebaute Bäume.

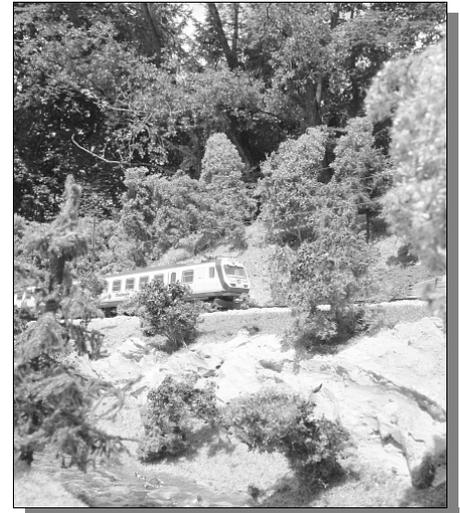
Sehenswert war auch die HO-Anlage, die von einzelnen Mitgliedern des MBV-Graz zusammengestellt wurde und jede Menge Neues bot. Die digital

und mit Sound ausgestatteten Loks ließen die Modellbahnerherzen höher schlagen. Besonders begeistert waren die Besucher von den neuen Modulen der Wechselkehre und der Bahnhof Oberschützen mit dem Kohlenbetriebswerk von Johann Hahn, sowie vom 10 m langen Bahnhof Friedberg.

Schließlich stellte die Fa. Buchhaus aus Graz eine LGB-Vorführanlage zur Schau, und Otto Celoch aus Wien zeigte seine N-Spur Module.

Wir konnten bereits am Samstag, dem 15. Mai, mit dem Aufbau der Modulanlagen beginnen. Dadurch gestaltete sich dieser sehr angenehm und weit gehend stressfrei. Bis zum Dienstag waren schlussendlich alle Teilnehmer anwesend und die Anlagen betriebsbereit. Daher konnten sich einige Insider schon vor den offiziellen Betriebstagen erste Eindrücke holen und Erfahrungen austauschen.

Freitag, der 21. Mai, war ein besonders ereignisreicher Tag. Am Vormittag gab es einen Tag der offenen Tür für Schulen. Aus diesem Anlass besuchten uns etwa 250 Kinder mit ihren Leh-



ren. Am Nachmittag veranstalteten wir schließlich gemeinsam mit dem Club U44 einen Fotosonderzug im Feistritzal. Dabei hatten wir auch Glück mit dem Wetter, konnten wir doch zunächst bei strahlendem Sonnenschein von Weiz in Richtung Birkfeld reisen. Dank zahlreicher schöner Fotohalte war die Fahrt auch für die anwesenden Fotografen ein Erlebnis. Die Rückfahrt im Buffetwagen gestaltete sich schließlich feuchtfröhlich, auch ein Gewitter konnte die gute Stimmung im Zug nicht trüben.

Zum Abschluss der Veranstaltung fand am Sonntag Vormittag eine gut besuchte Tauschbörse statt. Der Nachmittag wurde zum Abbau der Anlagen genutzt, ehe es beim Lindwirt, der die ganze Woche für das leibliche Wohl von Ausstellern und Besuchern gesorgt hatte, noch eine zünftige Abschiedsjause gab. So konnten alle gestärkt nach Hause fahren und mit vielen schönen Erinnerungen die neue Arbeitswoche beginnen.

Josef Kaufmann

Vorbild oder Modell?

Die beiden Bilder zeigen den neuen Streckenabschnitt zwischen der Landesgrenze und dem Bahnhof Mitterbach. Das Bild oben zeigt den 4090 von Stängl nahe der Erlauf.

Das Bild links zeigt eine Altbau-1099 von Ferro-Train vor einer Holzfäller-Gruppe.



Modellbahnausstellung Gumpoldskirchen

Gumpoldskirchen, der bekannte Weinort nahe Wien, ist nicht nur ein Treffpunkt für Weinkenner aus aller Welt, sondern auch einer von Modellbahnern. Denn jedes Jahr an einem Maiwochenende findet dort die Ausstellung der Arbeitsgemeinschaft „Modellbahn soll Spaß machen“ statt, bei der sich viele Modellbahninteressierte einfinden, um ein Wochenende lang ihrem Hobby fröhnen zu können.

Ausgestellt waren Anlagen von IIm, über 0e bis hin zu H0, H0e und N. Neben diesen, mit viel Liebe zum Detail ausgestalteten Anlagen waren auch viele schöne Eigenbaufahrzeuge (1099 in IIm, SKGLB Tc-a in 0e, etc.) zu bewundern. Aber nicht nur bei den großen Spurweiten war viel zu sehen, sondern auch die beiden H0e-Anlagen (Josef Handler und ich) hatten regen Betrieb, den man normalerweise von den Vorbildern nicht gewohnt ist.

Meine ausgestellte Anlage zeigt auf einer Länge von 4,50 m den Bahnhof Laubenbachmühle und ein kleines Streckenstück Richtung St. Pölten. Dieser Teil entstand in insgesamt rund 4 Monaten und stellt nur den Anfang des „Projekts Laubenbachmühle“ dar, im Endausbau soll dann eine Länge von geschätzten 7 m erreicht werden.

Alles in allem war es eine gelungene Ausstellung, was auf die 8. Ausstellung der Arge „MsSm“ in Gumpoldskirchen hoffen lässt ...

Bilder zur Ausstellung in Gumpoldskirchen gibt es unter members.liwest.at/af/ zu sehen, Fotos zum Projekt Laubenbachmühle und der Ausstellung auf meiner Seite unter www.h0e-module.at.

Stephan Rewitzer

Bilder von der Anlage von Stephan bringen wir in einer der nächsten Ausgaben
Dafür bringen wir ein Bild von Stephan vom 6. Fotografenstammtisch.
Es zeigt das bekannte Motiv der Titelseite von Ausgabe 15, diesmal im Sommer: 1099.14+1099.001 überqueren mit dem Tohuwabunti die Lassing-Kienbach-Brücke.

Aus dem Vereinsleben

Rollender Stammtisch

Am 2. Mai gab es anlässlich der Saisonöffnung des Panoramic Nostalgie erstmals den Versuch, einen Rollenden Stammtisch mit einem Fotografenstammtisch zu kombinieren. Das teilweise regnerische Wetter tat der Stimmung keinen Abbruch, und für die Mitreisenden im Dampfzug wurde es eine richtige Erlebnisfahrt. Die Teilnehmerzahl hielt sich in Grenzen, bei der Überbuchung des Zuges (Seite 8) war es auch gut so.

Fotografenstammtische

Als fixe Einrichtung haben sich die Fotografenstammtische an der Strecke etabliert.

Der 4. Stammtisch fand am 2. Mai anlässlich der Saisonöffnung des Panoramic Nostalgie statt. Trotz des trüben Wetters war die Fotoausbeute sehenswert, wie das Bild auf Seite 8 zeigt.

Der 5. Stammtisch anlässlich der Wallfahrt der Völker ging gleich über zwei Tage, wobei das wahrlich schlechte Wetter die Ausbeute sehr beeinträchtigte. Wie jedoch bereits in der vorigen Ausgabe erwähnt, sind unsere

Fotografen im Allgemeinen sehr wetterfest und lassen sich auch von teilweise heftigem Regen nicht abschrecken. Nichtsdestotrotz entflohen wir in der Mittagszeit dem Regenwetter und besuchten unsere Freunde der ÖGLB bei deren Heizhausfest in Kienberg-Gaming.

Bei unserem 6. Stammtisch am 4. Juli reisten wir zur Abwechslung mit Planzügen an. Der Wettergott sah dies mit Wohlwollen und bescherte uns, zumindest am Nachmittag, strahlenden Sonnenschein.

Bei ausreichendem Interesse veranstalten wir auch gerne einen Fotostammtisch im Ybbstal.

Die Organisation erfolgte weiterhin vorwiegend via Internet, Interessenten können sich bei Martin auch unter 0664 / 89 45 585 anmelden.

Modellbahn

In gewohnt familiärer Atmosphäre verlief der Modellbahnerstammtisch beim Tullner Gartenbahnverein Mitte Juni. Es wird wirklich endlich Zeit, dass diese Anlage weniger von der Reihe U

(Fortsetzung auf Seite 26)



5. Fotografenstammtisch bei der Wallfahrt der Völker 13-Wagen-Sonderzug 17069 in Rabenstein, Foto Bernd Bauer

(Fortsetzung von Seite 25)

beherrscht wird und auch ein wenig von der MzB zeigt, wie wohl wir wissen, dass ein 14-Wagen-Zug mit Doppeltraktion den Rahmen dieser Gartenanlage sprengen würde.

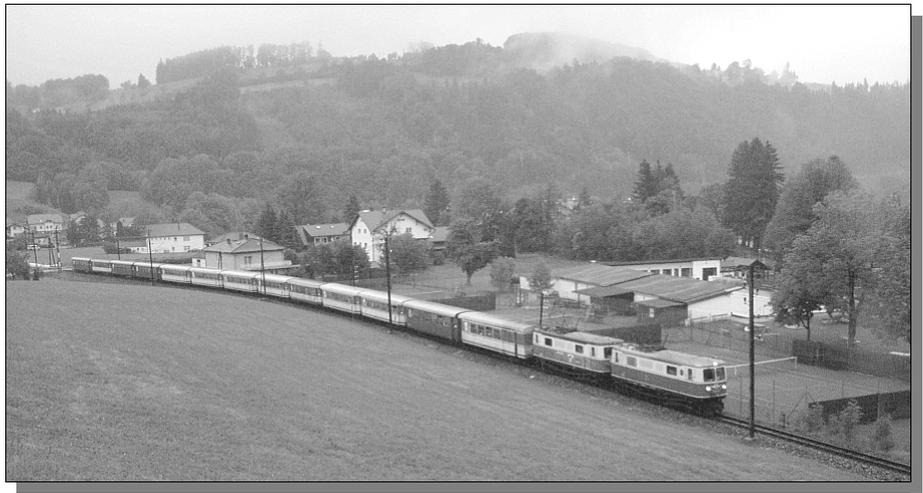
Die Gruppe Achleitner-Kaufmann wird im November voraussichtlich zur Modellbahnausstellung nach Bremen reisen. Wir wollen bei dieser Gelegenheit wieder einige Werbeartikel auflegen, unter anderem Sweater oder Windjacken für die Aussteller. Wer ebenfalls derartige Jacken wünscht, kann auf beiliegender Antwortkarte vorbestellen.

Schmalspur-Expo in Lunz

Es gibt für unseren Verein noch keine offizielle Einladung, daran teilzunehmen. Diese Veranstaltung überschneidet mit dem Versand der 18. Ausgabe unserer Mitgliederzeitung. Sehr wahrscheinlich ist ein Rollender Stammtisch bei einer der beiden Nostalgiefahrten, zu dem wir ggf. telefonisch einladen.

Vereinskalender

Auch wenn der Jahreswechsel



noch fern scheint, so möchten wir Euch doch bereits jetzt an den nächsten Vereinskalendar erinnern. Vielleicht schaffen wir ja ausnahmsweise einmal eine Fertigstellung vor dem Jahreswechsel. Bild- und Themenvorschläge werden jedenfalls ab sofort entgegen genommen!

Poster zur MzB

Wir planen für heuer einen professionell gestalteten Poster als unseren Beitrag zur Bewerbung der MzB. Obwohl wir bereits einige Tausend Bilder von der MzB auf unserem PC gespeichert haben, entsprach keines vollständig unseren Vorstellungen: Eine Doppeltraktion 1099 vor einem schönen langen Zug bei prächtigem Wetter in einer schönen Landschaft.

Wir hofften dann auf die Wallfahrt der Völker, hier machte uns das schlechte Wetter einen Strich durch die Rechnung. Aufgeschoben ist nicht aufgehoben: Sobald ein entsprechendes Foto in hochauflösender Qualität vorliegt, werden wir das Projekt sofort starten.

Ybbstalbahn

Der geplante volle Zug auf der Ybbstalbahn wird auf unbestimmte Zeit verschoben. Eine derartige Veranstaltung hätte nur dann einen Sinn, wenn sie gemeinsam mit den Vereinen an der Strecke veranstaltet wird, hier wurde uns noch kein Interesse signalisiert. Zudem sind die guten Termine heuer Mangelware.

Taurachbahn

Am 28. und 29 August findet ein großes Eisenbahnfest im Taurachtal und im Murtal statt. Anlässlich des 110-jährigen Bestehens der Murtalbahn gibt es erstmals nach mehr als 31 Jahren wieder einen durchgehenden

Was ist schöner: Ein 5090 oder der Rücken unserer Fotografen?

Vier Mitglieder warten auf einen schönen Zug und was kommt daher? Mit heiserem Röcheln und Gekrächze ein Solo-5090.

Dieses Bild von Stephan Rewitzer entstand am 21. Mai und zeigt 5090.014, Sebastian Erben und Herbert zwischen Laubenbachmühle und Unterbuchberg. Martin hingegen wartete auf einen schönen, langen Zug mit Reihe 1099.





Personenzug von Mauterndorf nach Unzmarkt und zurück. Dieser Zug verkehrt am Samstag, dem 28. August auf den Tag genau 110 Jahre nach dem ersten Zug und wird mit der U.11 der StLB bespannt.

Zusätzlich verkehren an diesem Wochenende auf der Taurachbahn täglich 3 Zugpaare mit den Dampf- und Dieselloks des Club 760 statt.

Bei ausreichendem Interesse ist eine Gruppenreise möglich.

Der für diese Ausgabe geplante Artikel „110 Jahre Reihe U“ wird gemeinsam mit einem Bereich über diese Veranstaltung in der nächsten Ausgabe erscheinen.

Internet

Unser Vereinsserver übersiedelt in den nächsten Wochen in ein Rechenzentrum nach Wien. Damit können wir in Zukunft Web-space in Fülle und eine noch schnellere Anbindung anbieten. Bei dieser Gelegenheit haben wir

uns auch eine neue, zusätzliche Adresse zugelegt:

www.vollerzug.at.

Das jüngste Mitglied in unserem Fotografenteam, Johannes Leubolt, präsentiert nun seine schönsten Bilder zur MzB unter www.mariazellerbahn.at/leubolt

Auch der Club Mh.6 präsentiert sich nun mit einer eigenen Seite im Web: www.mh6.at

Ausgabe 18

Die nächste Ausgabe wird sich wieder mehr den Vereinsinterna widmen. So wollen wir die wegen des neuen Vereinsgesetzes erforderliche Statutenänderung vorstellen und auch endlich die versprochenen Informationen für unsere neuen Mitglieder bringen.

Wir wünschen Dir einen schönen und erholsamen Urlaub. Zum Sommerschluss treffen wir uns traditionell in Mariazell zu einer Früchte-Bowle, heuer bei unserer 26. Fahrt am 22. August.

Martin & 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 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.

Das Bild oben von Martin zeigt die MzB, wie wir sie lieben:

Zwei 1099 vor einem langen und vollen Zug.

Es ist immer wieder erstaunlich, mit welcher spielerischer Leichtigkeit die Großmütter der modernen E-Loks die schweren Züge bergwärts ziehen.

Unser Schlussbild stammt diesmal von Johannes Leubolt und zeigt den Sonderzug 17068 in voller Länge auf der Geraden zwischen Klängen und Ober-Grafendorf.

