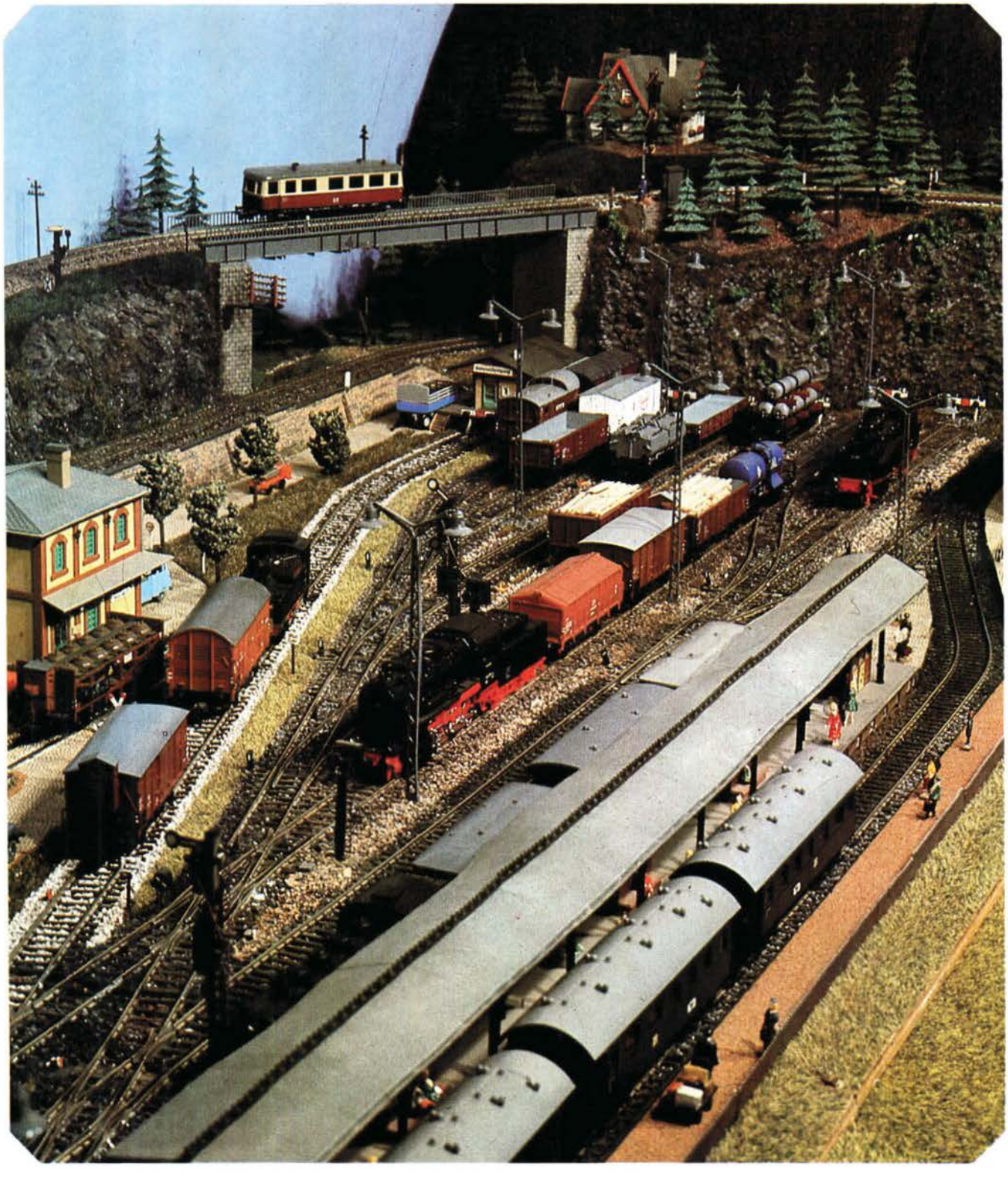
3/90

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

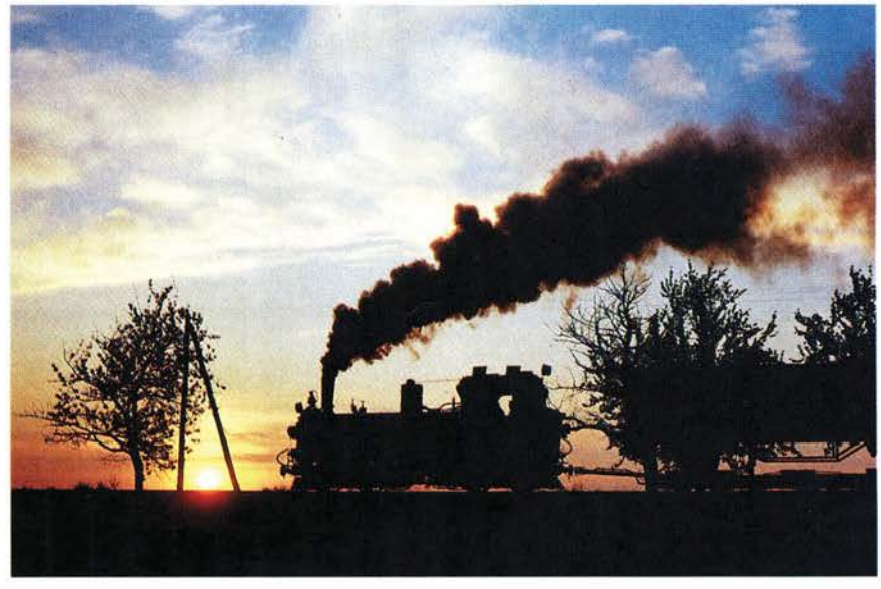
H0-Modell Traditionslok 38 205



9. Fotowettbewerb

Fünf preisgekrönte Arbeiten des 9. Fotowettbewerbs stellen wir auf dieser Seite vor. Einige der Preisträgerfotos können wir hier nicht zeigen. Dies ist vor allem der Tatsache geschuldet, daß manche Aufnahmen drucktechnisch nicht verwendbar sind. Doch dürfte diese Bildauswahl einmal mehr die Vielfältigkeit der Eisenbahn(farb)fotografie unter Beweis stellen.
Über die Ergebnisse des 9. Fotowettbewerbs informieren wir Sie auf Seite 3.
me

1



1 „Beginn einer Sondernachtschicht". Jörg Lempe erhielt für dieses Motiv einen Anerkennungspreis.

2 „Rauhreif" betitelte Horst Seiler das Dia von der Harzquerbahn. Die Entscheidung der Jury: ein Anerkennunspreis!

3 Ebenfalls einen Anerkennungspreis bekam Jörg Schulze für die „Zwei Sonnen".

4 Die „Reparatur" von Uwe Miethe dagegen wurde diplomiert.

5 Für Aufsehen sorgte ebenfalls die „Lichtstimmung auf dem Bahnhof" von Manfred Reitzig. Die Jury vergab dafür ein Diplom.

2

3

4

5

modell eisenbahner

inhalt

3/90

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
39. Jahrgang

VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser schreiben, meinen und fragen/Kommentar	2
literatur	Rezension	28
dmv teilt mit	Verbandsinformationen / Wer hat – wer braucht?	26
anzeigen	suche/biete/tausche	27

eisenbahn

mosaik	Ergebnisse des 9. Fotowettbewerbs	3
historie	Das Bahnbetriebswerk Berlin-Rummelsburg 2. Teil	11
poster	Lok 99 162	10
international	Die Mariazellerbahn AB und TB	5 9
sonderfahrt	DB-Sonderfahrten 1990	4

modellbahn

anlage	Von Neuenburg nach Bärenbach (TT-Heimanlage) Jockrimsthal–Finkenberg (H0-Heimanlage)	15 17
tips	TT-Straßenfahrzeuge Fahrbare Laderampe Wasserstation im Bahnhof Berka	20 21 28
international	XXXVI. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1989 in Brno	3. US
vorbild-modell	Die Traditionslokomotive 38 205 als Modell	22

Titelbild
Umfangreiche Gleisanlagen befinden sich im Kopfbahnhof Jockrimsthal der H0-Heimanlage von Peter Hauswald aus Stolpen. Diese Anlage, an der auch Vater Hauswald kräftig mitgewirkt hat, stellen wir ab Seite 17 dieser Ausgabe vor.
Foto: P. Hauswald, Stolpen

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Ing. Lutz Neve
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 20 34 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.
Die Zeitschrift „modelleisenbahner" ist Mitglied der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung „ferpress" mit dem Sitz in Wien.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat
Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Dipl.-Ing. Karsten Flach, Dresden
Eisenbahnbau-Ingenieur Oberingenieur Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-J. Wilhelm, Berlin

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz-Nr. 1151
Druck:
Druckzentrum Berlin,
Grafischer Großbetrieb
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet.
Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 31. 1. 1990

Geplante Auslieferung: 5. 3. 1990

Geplante Auslieferung des Heftes 4/90: 4. 4. 1990

Bezugsmöglichkeiten
DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.
BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur
im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel.
Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR-7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigen
Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB Verlag Technik, Oranienburger Straße 13–14, PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.
Anzeigen aus dem Ausland nimmt der Verlag an.

Leser schreiben ...

40 Jahre Modelleisenbahn-Industrie in der DDR – ein Nachtrag – „me" 9 bis 11/89 –

Durch Zuschriften aus dem Leserkreis ist es dem Autor möglich, einiges zu ergänzen bzw. richtigzustellen. Zunächst dürfte für historisch interessierte Modelleisenbahner die Bezeichnung des ersten Herstellers des Pico-Express von Interesse sein, nämlich SOWJETISCHE STAATLICHE AG KABEL, Zweigwerk Chemnitz, Fabrik elektrischer Meßinstrumente vormals Siemens & Halske. Zur damaligen Firma Zeuke & Wegwerth können inzwischen einige Angaben präzisiert, andere berichtigt werden. Dieser Hersteller arbeitete als einer der ersten Betriebe seit 1956 mit staatlicher Beteiligung und entwickelte in diesem Zusammenhang, veranlaßt durch den seinerzeit vorherrschenden Trend zu kleineren Nenngrößen, die später und auch heute noch so erfolgreiche TT-Eisenbahn. Die Anfang der 60er Jahre entwickelte N-Modellbahn konnte der Beliebtheit der Nenngröße TT in der DDR keinen Abbruch tun. Vielmehr umfaßte das Produktionsvolumen dieser Bahnen z. B. nach 1966 etwa 50 % aller in der DDR hergestellten Modelleisenbahnen. Diese ökonomische Kennziffer wurde im Export noch übertroffen. Generell galt der 1. April 1972 als Stichtag für die Überführung privater Produktionsstätten bei der Verstaatlichung und nicht, wie irrtümlich angenommen, anläßlich der Geschäftsaufgabe aus Altersgründen.

L. Nickel, Berlin

DB-Lok stand Pate – „me" 9/89, S. 15 –

Im genannten Heft wird mitgeteilt, daß von PIKO die Produktion der Dampflokbaureihen 23 und 65 angekündigt worden war. Die 65er wurde nicht gebaut. Doch dies damit zu begründen, daß „... die Lok der Deutschen Reichsbahn (gemeint ist die Neubaulok der BR 65[10] – Anmerkung des Verfassers) in ihrem Äußeren stark vom PIKO-Handmuster abwich", ist nicht richtig. Die BR 65[10] wurde erstmals im Herbst 1954 der Öffentlichkeit vorgestellt, also nahezu zeitgleich mit der Veröffentlichung über die künftige Modelleisenbahnproduktion in unserer Fachzeitschrift. Daß das angekündigte PIKO-Modell die 1951 in Dienst gestellte DB-65 zum Vorbild hatte, ist eindeutig. Hier möchte ich auf die Veröffentlichung im Modelleisenbahner, Heft 11/1954, S. 330/331 Abbildung 3, verweisen. In diesem Artikel wurden die Neuheiten auf dem Modelleisenbahnmarkt mit Abbildungen, die BR 80 und 42 sowie für 1955 die BR 23 und 65, angekündigt. Diese Abbildung wie auch das Rücktitelbild vom Heft 7/1955 zeigt die DB-65er.

H. Marx, Potsdam

Gab es die preußische G 8[1] mit der Nummer „5216 Berlin"? – „me" 9/88, S. 22 und „me" 12/89, S. 2 –

Im „me" 9/88 hatte ich festgestellt, daß es die preußische Güterzuglok „5216 BERLIN", die der VEB PIKO als Modell herausbrachte, nicht gab. Herr F. Werhold aus Großenhain widersprach dem und führte in einer Leserzuschrift („me" 12/89) ein Beispiel aus dem Umzeichnungsplan der DRG von 1925 an. Im Band I findet sich auf Seite 118 tatsächlich eine „5216". Darüber hinaus wird der aufmerksame Sucher noch weitere neun Lokomotiven mit dieser preußischen Nummer finden. Mindestens drei weitere Maschinen gab es außerdem noch, die aber nicht mehr in dem Umzeichnungsplan erschienen.

Dazu einige erklärende Anmerkungen zum letzten preußischen Nummernschema für Lokomotiven. Allen Lokgattungen waren bestimmte Nummernbereiche zugeordnet. Sie begannen mit den Schnellzugloks und endeten bei den Zahnradlokomotiven mit der Nummer 9012.

Dabei muß aber stets beachtet werden, daß jede Loknummer im Gebiet der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahn-Verwaltung nicht nur einmal auftreten konnte. Jede Eisenbahndirektion vergab in ihrem Bereich die gleichen Nummern. So war es möglich, daß die Nummer „5216" von Altona bis Mainz maximal in allen 21 Direktionen auftreten konnte.

Aus diesem Grunde bilden zur Identifikation einer Lokomotive Nummer und Direktionsname eine untrennbare Einheit. Erschwerend für den Dampflokforscher wirkten sich die mehrfachen Veränderungen der Direktionsbereiche aus. Ebenso gab es Einordnungen in falsche Nummernbereiche (vgl. „fahrzeugarchiv" im „me" 12/88).

P. Zander, Grube

Spezieller Oldtimer gesucht

Die AG Denkmalpflege Windbergbahn bemüht sich seit 1980 um die Erhaltung und Rekonstruktion der Windbergbahnfahrzeuge, Gebäude und Anlagen. Zur Komplettierung unseres Windbergbahnzuges fehlt noch ein Windbergabteilwagen, (Gattung sächs. 156/C Sa 94), möglichst 4,50 m Achsstand, mit oder ohne Bremserhaus. Sieben Wagen wurden seinerzeit für die Windbergbahnlinie Dresden Hbf–Possendorf von 5,50 m Achsstand auf 4,50 m verkürzt, um die Radien der Gebirgsstrecke durchlaufen zu können. Wir suchen ein Exemplar dieser sächsischen Gattung, das noch aufgeachst auf irgend einem Gleisstück steht und für unseren historischen Windbergbahnzug verwendbar ist. Das Fahrzeug ist durch das handelsübliche PIKO-Modell allgemein bekannt. Wer kann uns weiterhelfen?

AG „Denkmalpflege Windbergbahn" 3/82 des DMV PSF 77-31, Dresden-Gittersee, 8040

Mit zwei Domen gab's mehr Lokomotiven

Herr Titze schreibt im „me" 8/89 („Die 95 004 entsteht"), daß ihm nur die 95 004 mit zwei Domen bekannt ist. Auch die 95 0009, 95 0010, 95 0015, 95 0016, 95 0020, 95 0029, 95 0030, 95 0032 und 95 0040 waren mit zwei Domen ausgerüstet.

F. Heilmann, Cottbus

Und Steffen Führlich aus Reichenbach nennt noch die 95 014, die im Dampflok-Archiv 3 auf der Seite 218 abgebildet ist.

Ringbahn in Gefahr?

Naumburgs Straßenbahner haben ernstzunehmende Sorgen: Die Gleisanlagen der einmaligen Ringbahn sind stark verschlissen. Wenn nicht bald etwas passiert, ist der Straßenbahnbetrieb in der bekannten Domstadt ernsthaft gefährdet. Ein weiteres Problem stellt der historische Triebwagen Nummer 17 (Lindner/Ammendorf/1928) dar. Nachdem das Fahrzeug für Sonderfahrten aufgearbeitet wurde, verschlechterte sich sein Zustand durch die fehlende Unterstellmöglichkeit. Die geringe Werkstattkapazität in Naumburg läßt eine neuerliche Aufarbeitung des Fahrzeugs nicht zu. Jetzt wurde angeordnet, den Triebwagen 17 zu verschrotten. Darüber sind die Arbeiter enttäuscht. Ist das der Umgang mit den Technikdenkmälern nach der Wende? Auch wenn in Halle mehrere Lindner-Triebwagen vorgehalten werden, gibt es keinen Grund, in Naumburg auf den Einsatz eines historischen Fahrzeugs zu verzichten. Im Gegenteil: Der Charakter der Ringbahn fordert einen solchen Betrieb geradezu heraus, auch im Hinblick auf den wachsenden Tourismus in dieser Stadt. Meiner Meinung nach sollte außerdem der Tw 23 (LOWA) erhalten bleiben. Es ist das letzte Fahrzeug der einstigen elektrisch betriebenen Schmalspurbahn Klingenthal–Sachsenberg-Georgenthal (ehemals DR ET 198 04).

Ein interessanter Sachzeuge des Schienenfahrzeugbaus in der DDR würde verschwinden.

Um es auf einen Punkt zu bringen: Die gesicherte Zukunft einer einmaligen Straßenbahn in Europa steht zur Disposition. Ob da allerdings der VEB Kraftverkehr Zeitz auf Dauer der richtige Betriebsführer ist und künftig sein wird, muß ernsthaft bezweifelt werden.

Jörg Höbald

Leser meinen und fragen ...

Gotha-Wagen waren Klasse – „me" 9/89, S. 10 bis 13 –

Ich möchte mich bei der Redaktion und speziell bei Hans Wiegard aus Erfurt für den Artikel über den Gotha-Gelenkzug bedanken. Mir gefallen nicht die Uralt-Wagen und schon gar nicht die Tatra-Fahrzeuge. Die Gotha-Wagen sind für mich der Inbegriff für Schönheit und optimale Form und Ansehen bei Straßenbahnwagen. Ich bedaure die Einstellung unserer Straßenbahnproduktion außerordentlich. Der Gotha-Großraumwagen ist ja noch in Berlin zu bewundern, wie lange noch? Ob auch er einmal einen Beitrag im „me" wert ist oder gar als Poster?

T. Iwen, Eberswalde

Leser fragen ...

Fabrik-Schild

Für die von uns zu betreuende Museumslokomotive 78 009 suchen wir zur Anfertigung eines Nachgusses leihweise ein Fabrikschild der Vulcan-Werke Stettin aus dem Jahre 1912.

AG 5/22 Pasewalk (im Bw Pasewalk), Speicherstraße, Pasewalk, 2100

Die Reichsbahn geht baden!

Aufgenommen von Ulf Grützmann, Berlin, in der Cottbuser Wilhelm-Külz-Straße, gleich neben dem ehemaligen Spreewaldbahnhof.

Dipl.-Ing. Andreas Mansch (DMV), Mölkau

Ergebnisse des 9. Fotowettbewerbs des DMV

Dem im Oktober 1988 veröffentlichten Aufruf zum 9. DMV-Fotowettbewerb waren im Schwarzweiß-Wettbewerb 43 Bildautoren mit 172 Einsendungen gefolgt. Im Farbdia-Wettbewerb hatte die Jury 227 Aufnahmen von 57 Beteiligten zu bewerten. Das Generalthema „Unsere Eisenbahn – gestern und heute" ließ in den vier Wettbewerbsgruppen ein sehr breit gefächertes Spektrum zu, so daß sich die Veranstalter auf eine noch größere Einsenderzahl gefaßt gemacht hatten. Gegenüber früheren Wettbewerben war ein Rückgang in Originalität und in der Qualität nicht übersehbar. Gerade in ausgefallenen Gestaltungslösungen, Sondertechniken bei Aufnahme und Entwicklung, Montagen usw. sind noch wesentliche Reserven für unseren traditionellen Wettbewerb zu finden. Vermißt wurden mehr Aufnahmen, die unsere Eisenbahn von heute präsentieren. Sicherlich fasziniert die Dampfeisenbahn nach wie vor am meisten. Doch sollte auch die moderne Eisenbahn festgehalten werden, handelt es sich doch dabei um eine nicht minder interessante Aufgabe. In der Wettbewerbsgruppe „Der Mensch und die Eisenbahn" wurde dieses Anliegen noch am besten umgesetzt.
Leider mußten wiederum zahlreiche Einsendungen aussortiert werden, weil sie nicht den Bedingungen der Ausschreibung entsprachen. Häufigste Mängel betrafen Formatabweichungen bei den Schwarzweiß-Aufnahmen. Am 12. November 1989 wählte die neunköpfige Jury in Leipzig aus den eingereichten Exponaten 10 Diplome und 13 Anerkennungspreise aus. Hier das Ergebnis dieser nicht einfachen und zugleich verantwortungsvollen Aufgabe:

Schwarzweiß-Wettbewerb

Werner Aust, Dresden	„Allein zurückgelassen"	Diplom
	„Traumreise"	Anerkennung
Jürgen Albrecht (DMV), Oschatz	„Richtung Oschatz"	Anerkennung
Hendrik Baumann, Berlin	„Lange Reise zwischen Halle und Berlin" (Serie)	Anerkennung
	„S-Bahn-Linie"	Anerkennung
Horst Liebing, Borsdorf	„Alte Weiche"	Anerkennung
Bernd Seiler (DMV), Dresden	„Lokpersonale" (Serie)	Diplom
	„Nebenbahnromantik"	Diplom
Burkhardt Sprang (DMV), Berlin	„SAXONIA – Die zweite Geburt" (Serie)	Diplom
	„Nostalgie in Niederau"	Anerkennung
Thomas Willsdorf, Dresden	„Die große Parade"	Diplom
	„Oldtimer"	Anerkennung
Volker Wiedt (DMV), Brandenburg	„Ein Schienenbruch neben der Schweißnaht"	Anerkennung
Manfred Zabel, Dresden	„Kopplung"	Diplom

Farbdia-Wettbewerb

Björn Jütersonke, Edle Krone (10 Jahre!)	„Weißeritztal"	Anerkennung
Jörg Lempe, Weinböhla	„Beginn einer Sondernachtschicht"	Anerkennung
Uwe Miethe (DMV), Nienburg	„Reparatur"	Diplom
Manfred Reitzig, Altenburg	„Lichtstimmung auf dem Bahnhof"	Diplom
Jörg Schulze (DMV), Brandenburg	„Zwei Sonnen"	Anerkennung
Bernd Seiler (DMV), Dresden	„Stilleben Triebwerk"	Diplom
	„Gunter pflegt seine Renate"	Diplom
Horst Seiler, Berlin	„Raühreif"	Anerkennung
Burkhardt Sprang (DMV), Berlin	„Winter im Erzgebirge"	Anerkennung

Die preisgekrönten Schwarzweiß-Arbeiten wurden mit weiteren Aufnahmen dieser Art vom 2. bis 20. Dezember 1989 im Ausstellungspavillon 2 auf dem Leipziger Sachsenplatz öffentlich gezeigt. Einige Farbfotos befinden sich auf der zweiten Umschlagseite dieses Heftes.

– aktuelle Spalte – aktuelle Spalte – aktuelle Spalte – aktuelle Spalte –

S-Bahn-Verkehr Potsdam–Wannsee

Am 22. Januar 1990 wurde der durchgehende öffentliche Zugbetrieb zwischen Potsdam Hbf und Berlin-Wannsee aufgenommen. Erster Zug war der P 11502, bespannt mit der 118 548. Gefahren wird etwa im Stundentakt, vorgesehen sind 17 Zugpaare. Aus technischen Gründen entfällt der Halt in Babelsberg. Zwischen Potsdam Stadt und Babelsberg besteht Schienenersatzverkehr. Die Grenzkontrolle findet am Bahnhof Griebnitzsee statt, die Personenzüge sind bis dorthin für den Binnenverkehr freigegeben. Zum Einsatz kommen die ehemaligen Regierungszuglokomotiven 118 548, 118 550 und 118 552 des Bw Berlin Hbf, TE Berlin-Lichtenberg, die zuvor ihrer verchromten Schilder beraubt wurden, und Doppelstockzüge mit Wendezugsteuerung (DBv). Später soll die S-Bahn-Strecke nach Potsdam wieder elektrisch betrieben werden. Zum Foto: Zugbegegnung während der Grenzkontrollen im Bahnhof Griebnitzsee.
Text und Foto: M. Reimer, Berlin

DMV-Präsidium tagte

Auf der außerordentlichen und erweiterten Präsidiumssitzung am 27. Januar 1990 wurden folgende Beschlüsse gefaßt bzw. Informationen gegeben:
– Die Wahlversammlungen in den Arbeitsgemeinschaften verliefen im wesentlichen planmäßig, so daß den geplanten Bezirksdelegiertenkonferenzen nichts mehr im Wege steht.
– Das Präsidium beschloß, in der bisherigen Zusammensetzung bis zum 7. Verbandstag weiterzuarbeiten.
– Die Statutenkommission wurde beauftragt, auf der Grundlage von eingegangenen Hinweisen den Entwurf der Statuten noch einmal zu überarbeiten. Zahlenmäßig starke Arbeitsgemeinschaften sollen weitestgehend juristisch selbständig arbeiten, kleinere durch die Bezirksvorstände weiter betreut werden.
– Außerdem legte das Präsidium fest, daß der auf dem Solidaritätskonto des DMV vorhandene Betrag in Höhe von 28 363,75 M für Rumänien zu spenden und das Konto aufzulösen ist.
– Die bisherigen Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" werden nicht mehr organisiert. Dafür wird ein zentrales Hobbytreffen des Modelleisenbahnernachwuchses organisiert. Mehr dazu im Heft 4/90. *me*

Messe-Info von Fleischmann

Die Firmenleitung der Gebr. Fleischmann KG Nürnberg bat uns mitzuteilen, daß die bekannte Modellbahnfirma während der Leipziger Frühjahrsmesse 1990 im Bürogebäude des Messe-Informations-Zentrums, 4. Stock, in der Nähe des Petershofs, vertreten sein wird. *me*

DB-Sonderfahrten 1990

Datum, Strecke (Lok) (ungefähre Abfahrts- bzw. Ankunftszeit)

24. 3. Düsseldorf (41 360)–Köln–Jünkerath–Losheimer Graben–Trois Ponts–Lüttich–Vise–Aachen–Mönchengladbach–Düsseldorf
28. 4. Nürnberg (01 150) (9.15)–Crailsheim–Heilbronn (01 1100 und 01 1066)–Lauda–Würzburg (E 18 047)–Nürnberg (18.30)
28. 4. Karlsruhe (01 1066 und 01 1100) (9.30)–Heilbronn (01 150) (10.30)–Lauda–Würzburg (E 44 119) (17.00/17.30)–Heilbronn (19.10)–Bietigheim-Bissingen (19.30)–Karlsruhe (20.30)
29. 4. Nürnberg (E 18 047) (8.00)–Würzburg; Würzburg (01 150 und 01 1100)–Gemünden–Fulda (12.00)–Gießen–Hanau–Würzburg (19.00); ab Würzburg etwa 5 Minuten später ein zweiter Zug mit 01 1066, unterwegs Loktausch
28. 4. Mit historischer Diesellok über die schönsten Strecken des Münsterlandes, zwischen Ibbenbüren und Gütersloh Lok 38 1772.
1. 5. Würzburg (01 150 und 01 1100) (10.30)–Heilbronn (15.30)–Nürnberg (19.00)
1. 5. Karlsruhe (E 44 119) (6.30)–Bietigheim-Bissingen (7.30)–Heilbronn (7.50)–Würzburg (01 1066) (9.45/10.15)–Lauda–Heilbronn (13.30)–Karlsruhe (17.00)
6. 5. Nürnberg (01 150 und 01 1100) (9.50)–Bayreuth–Neuenmarkt-Wirsberg–Falls–Bamberg (17.00)–Nürnberg (18.00)
12. 5. Nürnberg (23 105) (8.30)–Amberg–Cham–Viechtach–Platting–Regensburg–Nürnberg (20.00)
13. 5. Nürnberg (E 18 03) (8.35)–Regensburg (11.05)–Passau (23 105) (11.05)–Mühldorf–München
19. 5. München (23 105) (9.00)–Holzkirchen–Rosenheim–Kufstein
19. 5. Düsseldorf (41 360)–Roermond–Geldermalsen–Dordrecht–Venlo–Düsseldorf
20. 5. München (23 105) (8.15)–Kempten–Lindau–Memmingen–München
24. 5. Nürnberg (01 150) (9.05)–Bamberg–Lichtenfels–Coburg und zurück
26. 5. München (23 105) (9.00)–Kaufbeuren–Füssen und zurück
27. 5. München (23 105) (9.00)–Holzkirchen–Rosenheim–Kufstein
2. 6. München (23 105) (8.15)–Kempten–Lindau–Memmingen–München
3. 6. Koblenz (41 360)–Bingerbrück–Simmern–Hermeskeil–Trier–Koblenz
4. 6. Nürnberg (01 1500 (9.50)–Neuenmarkt-Wirsberg und zurück
4. 6. München (8.30)–Ingolstadt–Nürnberg (13.00)
10. 6. Nürnberg (01 150) (9.50)–Bamberg (10.45)–Hof–Weiden–Nürnberg (19.00)
17. 6. Nürnberg (01 150 und 01 1100) (9.50)–Bayreuth–Neuenmarkt-Wirsberg–Falls–Bamberg (17.00)–Nürnberg (18.00)
23. 6. Nürnberg (23 105) (9.50)–Bamberg (11.00)–Schlüsselfeld–Frensdorf–Ebrach–Nürnberg (18.00)
30. 6. Karlsruhe (01 1066) (9.30)–Heilbronn (12.00)–Eberbach–Höchst (Odenw.)–Darmstadt–Mannheim–Friedrichsfeld–Karlsruhe (12.00)
1. 7. Karlsruhe (01 1066) (9.30) – Heidelberg–Neustadt (Weinstr.)–Landau–Pirmasens Nord–Kaiserslautern–Neustadt (Weinstr.)–Landau–Karlsruhe (19.30)
1. 7. Nürnberg (8.20)–Würzburg (9.35)–Gemünden–Fulda–Hannover (18.00)
7. 7. Hannover (01 1100) (8.30)–Hameln–Altenbeken–Kreiensen–Altenbeken–Kreiensen–Seesen–Hildesheim–Hannover (18.00)
14. 7. Hannover (01 1100) (8.30)–Soltau–Uelzen–Gifhorn–Braunschweig–Hannover (17.00)
21. 7. Hannover (01 1100) (8.30)–Bremen (12.00)–Oldenburg–Osnabrück–Hannover (19.00)
22. 7. Hannover (01 1100) (10.00)–Celle (10.40)–Uelzen (12.00)–Hamburg-Altona (14.00)
28. 7. Hamburg Hbf (01 1100)–Lübeck–Plön–Kiel–Neumünster–Bad Oldesloe–Hamburg Hbf
29. 7. Hamburg-Altona (01 1100) (7.00)–Heide–Weserland–Rendsburg–Hamburg-Altona (21.00)
4. 8. Hamburg-Altona (01 1100)–Neumünster–Eckernförde–Schiff nach Sonderborg–Padborg–Rendsburg–Neumünster–Bad Oldesloe–Hamburg Hbf
11. 8. Essen (41 360)–Essen
11. 8. Hamburg Hbf (01 1100)–Lübeck–Plön–Kiel–Neumünster–Bad Oldesloe–Hamburg Hbf
12. 8. Hamburg-Altona (01 1100) (7.00)–Heide–Weserland–Rendsburg–Hamburg-Altona (21.00)
18. 8. Hamburg-Altona (01 1100) (8.45)–Hamburg Hbf–Soltau–Hannover (14.30)
19. 8. Hannover (01 1100) (8.20)–Bebra (12.20)–Fulda (14.20)–Gemünden–Würzburg–Nürnberg (17.00)
1. 9. Nürnberg (01 150 und 01 1100) (9.50)–Bayreuth–Neuenmarkt-Wirsberg–Falls–Bamberg (17.00)–Nürnberg
2. 9. Nürnberg (01 150) (9.50)–Neuenmarkt-Wirsberg und zurück
8. 9. Nürnberg (23 105) (8.30)–Amberg–Cham–Viechtach–Platting–Regensburg–Nürnberg (20.00)
15. 9. Düsseldorf (41 360)–Roermond–Weert–Neerpelt–Mol–Antwerpen–Hasselt–Aachen–Köln–Düsseldorf
15. 9. Karlsruhe (01 1066) (9.30)–Heilbronn (12.00)–Eberbach–Höchst (Odenw.)–Darmstadt–Mannheim-Friedrichsfeld–Karlsruhe (12.00)
16. 9. Karlsruhe (01 1066) (9.30)–Heidelberg–Neustadt (Weinstr.)–Landau–Pirmasens Nord–Kaiserslautern–Neustadt (Weinstr.)–Landau–Karlsruhe (19.30)
22. 9. Mit dem VT 08 quer durch die Lüneburger Heide
23. 9. Nürnberg (01 150) (9.50)–Bamberg (10.45)–Hof–Weiden–Nürnberg (19.00)
7. 10. Nürnberg (9.00)–Würzburg (11.00)–Schweinfurt–Bad Kissingen–Gemünden–Werntalbahn–Bamberg–Nürnberg (19.00)
11. 11. Düsseldorf (VT 08) Flandersbach-Velbert–Heiligenhaus–Düsseldorf
16. 12. Düsseldorf (41 360)–Opladen–Köln–Betzdorf–Haiger–Herborn–Niederwalgern–Marburg–Erndtebrück–Kreuztal–Siegen–Köln–Neuss–Düsseldorf

Sonderfahrten mit DB-Dampflokomotiven finden schon seit Jahren regen Zuspruch. Nachdem die DB 1985 auf das Dampflokfahrverbot verzichtete, können diese Oldtimer über die NE-Bahnen (nicht bundeseigene Bahnen) hinaus auch auf DB-Gleisen rollen. Diese Aufnahme entstand am 14. Mai 1983 in Gütersloh Nord, einem Bahnhof der privaten Teuteburger Waldbahn (TWE)
Foto: K. Jördens, Gütersloh

Soweit bekannt, wurden die ungefähren Verkehrszeiten der Züge angegeben.
Die genauen Fahrpläne können etwa drei Wochen vor Abfahrt des jeweiligen Sonderzugs telefonisch in Nürnberg (0911) 2 19 23 53 erfragt werden.

W. Drescher, Jena

Dr. rer. oec. Ing. Dietmar Klubescheidt (DMV), Zeesen

Die Mariazellerbahn

Von allen Bundesländern der Republik Österreich besitzt Niederösterreich das ausgedehnteste Nebenbahnnetz. Es entstand vor allem auf der Grundlage des Gesetzes der Habsburger Doppelmonarchie vom 25. Mai 1880. Hierin wurden Zugeständnisse und Begünstigungen für den Bau und Betrieb von Lokalbahnen festgelegt. Dazu erließ das Bundesland Niederösterreich am 28. Mai 1895 ein Landesgesetz, mit dem man ein Landeseisenbahnamt und einen Landeseisenbahnrat schuf. So entstanden in jenen Jahren Nebenstrecken sowohl unter Obhut des Bundeslandes als auch des Staates. Es gab Bahnen, die vom Bundesland gebaut, betrieben und verwaltet wurden, und Linien, die der Staat errichtet hatte und deren Betrieb er überwachte.

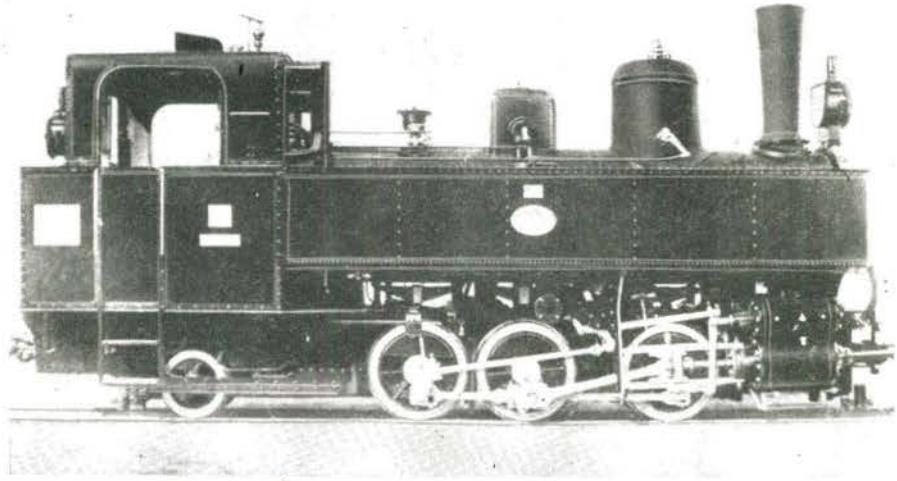
Zum Streckennetz der damaligen Niederösterreichischen Landesbahn (NÖLB) gehörte auch die in der Spurweite 760 mm gebaute Gebirgsstrecke zwischen St. Pölten, dem Verkehrsknotenpunkt an der sogenannten Westbahn zwischen Wien und Linz, und Mariazell, einem seit 1330 bekannten Wallfahrtsort in der Steiermark. Der Bau dieser schmalspurigen Alpenbahn begann 1896 und konnte in mehreren Etappen bis 1907 fertiggestellt werden. Die über Mariazell hinaus bis zum Ort Gußwerk führende Gesamtstrecke wurde am 15. Juli 1907 eröffnet (siehe Tabelle 1).

Der Bahnbau

Bereits 1871 plante der Rechtsanwalt Dr. Moritz v. Trebersdorf den Bau einer „Lokomotiveisenbahn" von Bruck an der Mur über Mariazell nach St. Pölten. Er erhielt die Erlaubnis für die technischen Vorarbeiten. Die Bahnlinie selbst aber kam nie zustande. 1894 beantragten die Gemeindeverwaltungen von Kirchberg an der Pielach und St. Pölten die Konzession zum Bau einer „Pielachtalbahn". Der Niederösterreichische Landtag genehmigte am 6. Februar 1895 diesen Antrag. Doch fast eineinhalb Jahre vergingen noch, bis der Bahnbau durch den ersten Spatenstich möglich wurde. Der damals stellvertretende Direktor der Niederösterreichischen Landeseisenbahnen, Ingenieur Josef Fogowitz, engagierte sich nun für dieses Bauvorhaben und unterstützte den kostengünstigeren Bau einer schmalspurigen Linie. Fogowitz wurde Bauleiter des gesamten Projekts der Pielachtalbahn, die dann zur Mariazellerbahn erweitert wurde. Seine vorzüglichen Pläne ermöglichten es, in dem schwierigen Gelände der Voralpen das Eisenbahnprojekt praktisch zu verwirklichen.

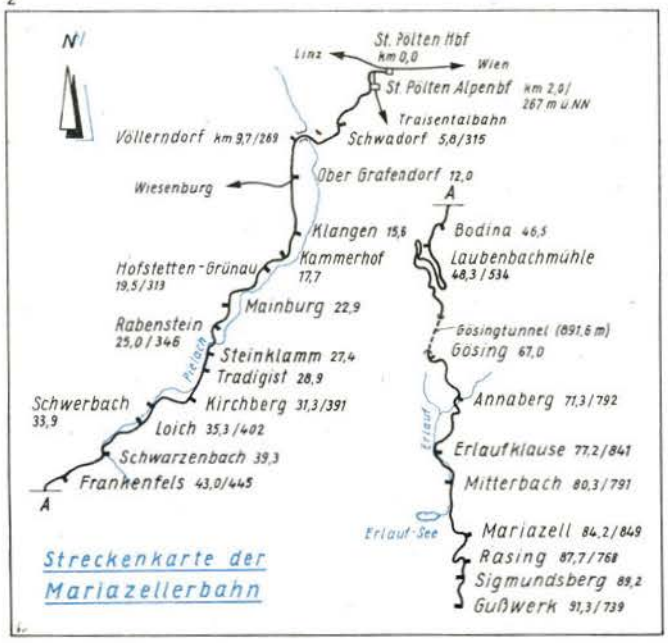
Der Bahnbau ging auch auf den Wunsch zurück, den inzwischen weltbekannten Wallfahrtsort Mariazell an das Schienennetz anzubinden. Bereits 1850 zählte man in Mariazell rund 100 000 Wallfahrer! Der Ort erhielt erst

1



1 Dampflokomotive des Typs Uh der Mariazellerbahn, heute ÖBB-Reihe 298.0

2



2 Streckenplan der Mariazellerbahn mit km- und Höhenangaben

Die Mariazellerbahn auf einen Blick

Gesamtlänge der Strecke bis 1988		92 km
stillgelegte Strecke ab 1988		7 km
Spurweite		760 mm
Stromsystem: Einphasenwechselstrom 6,5 kV		25 Hz
größte Steigung		25 ‰
durchschnittliche Steigung		21 ‰
Anzahl der Tunnel		21
Gesamtlänge der Tunnel	etwa	4 000 m
größter Tunnel: Gösingtunnel		2 368 m
höchster Punkt: Im Gösingtunnel		892 m über NN
höchste Brücke: Saugrabenviadukt	Länge	116 m
	Höhe	37 m
Brücke, groß und klein		155
kleinster Krümmungsradius		80 m
Regelbelastung zwischen Laubenbachmühle und Gösing		140 t
Anzahl der Bahnhöfe und Haltepunkte		
bis Gußwerk		31
bis Mariazell		28
beschaffte Elektrolokomotiven bis 1914		16
vorhandene Elektrolokomotiven		15

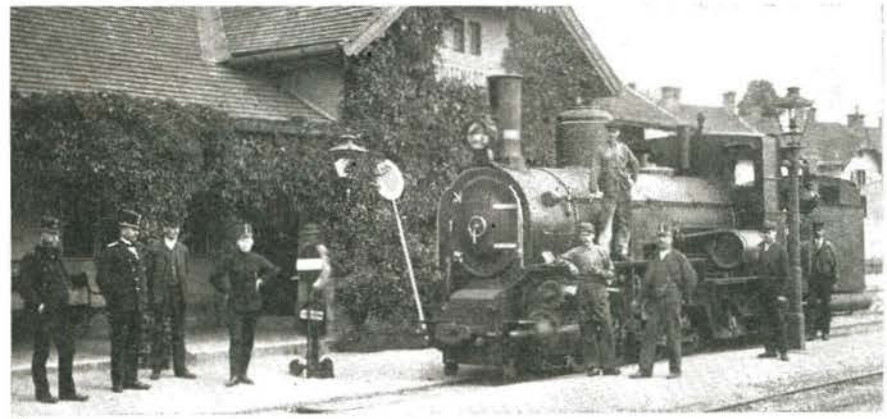
1948 Stadtrecht und hat heute etwa 800 Einwohner.
Damals begann die Strecke vor dem Bahnhofsgebäude der seinerzeitigen k.u.k. Staatsbahn in St. Pölten im Straßenniveau. Bis zum damaligen Lokalbahnhof St. Pölten, dem heutigen Alpenbahnhof, mußte eine Steigung von 23,2 ‰ überwunden werden. Noch vor dem Lokalbahnhof befand sich die Kreuzung mit der regelspurigen Traisentalbahn, dem Schienenweg von St. Pölten bis Kernhof. Hier hatte die k.u.k. Staatsbahn „Vorfahrt"! Das Landeseisenbahnamt mußte folgende Regelung akzeptieren:
„Alle Schmalspurzüge müssen vor der Bahnkreuzung der k.u.k. Staatsbahn warten, bis diese freigegeben wird."
Heute befinden sich die Schmalspurgleise der Mariazellerbahn nicht mehr vor dem Bahnhofsgebäude. Sie liegen niveaugleich mit den Regelspurgleisen des Hauptbahnhofs an eigenen Bahnsteigen.
Der Betrieb auf der Pielachtalbahn zwischen St. Pölten und Kirchberg begann am 4. Juli 1898. Zum Einsatz gelangten Dampflokomotiven des Typs U (Unzmarkt). Sie hatten eine Dienstmasse von 28,1 t, besaßen einen Kohlevorrat von 1,3 t, einen Wasserkasteninhalt von 3 m³ und fuhren maximal 35 km/h.
Ingenieur Fogowitz trieb den Weiterbau des Schienenweges in Richtung Mariazell voran. Die finanziellen Schwierigkeiten konnte er meistern. Das Bundesland Steiermark beteiligte sich allerdings nur unter der Bedingung am Bahnbau, daß die Strecke über Mariazell bis Gußwerk verlängert wird, was auch geschehen ist.

Kunstbauten unumgänglich
Ab Laubenbachmühle nimmt die Trasse Gebirgsbahncharakter an. Die Steigung in das Voralpengebiet wird gleich nach Laubenbachmühle in doppelter Kehrschleife bezwungen. In der wild zerklüfteten Bergwelt existieren von Loich bis Mitterbach allein 19 Tunnel sowie 75 Brücken und Viadukte (Tabelle 2). Schon weit vor dem kleinen, 976 Meter hoch gelegenen Bergdorf Annaberg mit seiner seit 1327 bekannten Wallfahrtskirche, gleich hinter dem Gösingtunnel, wird das Wahrzeichen der Landschaft, der 1893 Meter hohe Ötscher, sichtbar. Der Bahnhof Mariazell befindet sich im Dorf St. Sebastian, das sich unmittelbar an das an einem Berghang liegende Mariazell anschließt.
Geplant war ferner der Weiterbau der Mariazellerbahn über den Ort Gußwerk hinaus nach Au-Seewiesen. Das Vorhaben aber blieb infolge des ersten Weltkriegs unausgeführt.

Zunächst Dampflokomotiven
Die großen Steigungen hinter Laubenbachmühle verlangten bald eine stärkere Lokomotive. Sie sollte einen 120 t schweren Zug mit mindestens 30 km/h fördern können. Es kam der Typ Mh (Mariazell, Heißdampf) mit vier Kuppelachsen, einer Gesamtmasse von 45 t, einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, einem Kohlevorrat von 1,9 t, einem Wasserkasteninhalt von 5 m³ und einem Kesseldruck von 13 at zum Einsatz. Bei Probefahrten erreichten diese von Krauss in Linz konstruierten Lokomotiven sogar eine Geschwindigkeit von 55 km/h. Diese Maschinen laufen noch heute bei den ÖBB als 399.01 bis 399.06.
Entgegen den Voraussagen setzte auf der Mariazellerbahn ein starker Reisezug- und Güterverkehr ein. Bereits 1909 wurden 150 000 t Güter transportiert. Dazu gehörten Holz, Zement aus Tradigist und Erze. Ein Jahr nach Betriebsbeginn war der Zustrom an Reisenden so stark, daß die Züge überfüllt waren und oft die Fahrgäste zurückgewiesen werden mußten! Nicht allein Wallfahrer, sondern auch Ausflügler benutzten den neuen Schienenweg ins Gebirge, der einen einzigartigen Zuspruch erfuhr. Eine Werbung für die neue Strecke wurde untersagt! 1912 beispielsweise beförderte die Bahn in 12 Stunden 10 000 Reisende mit 25 Zügen. Reisezüge mit 15 zweiachsigen Personenwagen waren keine Seltenheit. Diese Zweiachser mußten wegen der scharfen Krümmungen mit Lenkachsen ausgerüstet werden. Hierbei verwendete man die sogenannte Bauart „98", bei der die Blattfedern innerhalb der Achshalter angeordnet sind. Die Farbgebung der Wagen war für Reisezug-, Gepäck- und Postwagen grün, für Güterwagen grau. Der anhaltende Zustrom der Fahrgäste führte 1908 zur Beschaffung größerer, vierachsiger Wagen. Zwischen St. Pölten und Mariazell benötigte seinerzeit ein Personenzug etwa viereinhalb Stunden. Bereits damals fuhren Schnellzüge, die von St. Pölten bis Mariazell knapp drei Stunden unterwegs waren. Alle Reisezüge hatten 1.-, 2.- und 3.-Klasse-Wagen. Heute verkehren Fahrzeuge der 1. und 2. Klasse. Die Mariazellerbahn, ursprünglich „Niederösterreichisch-steirische Alpenbahn" genannt, ist gegenwärtig die einzige Schmalspurlinie Österreichs, die die 1. Wagenklasse anbietet.
Die dichte Zugfolge und mangelnde Sicherungsanlagen führten 1908 zu zwei Zugzusammenstößen. Der erste ereignete sich am 15. Juli 1908 zwischen

Tabelle 1
Bau- und Eröffnungsdaten der Mariazellerbahn

Streckenabschnitt	Länge km	Konzessionserteilung	Eröffnung
St. Pölten–Kirchberg a. d. P.	31,316	11. 7. 1896	4. 7. 1898
Kirchberg a. d. P.–Laubenbachmühle	17,105	15. 10. 1904	6. 8. 1905
Laubenbachmühle–Mariazell	35,914	15. 10. 1904	17. 12. 1906
Mariazell–Gußwerk	7,130	15. 10 1904	15. 7. 1907
Gesamtlänge	91,465		

3


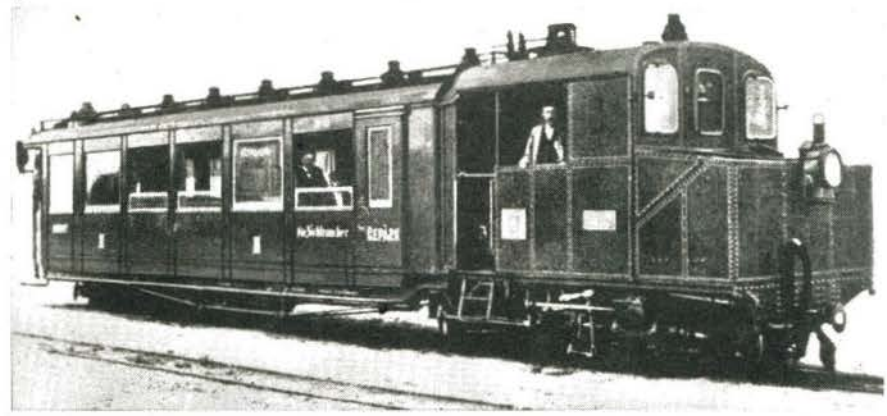
4


Tabelle 2
Tunnel, Brücken und Viadukte der Mariazellerbahn (Fahrtrichtung St. Pölten – Gußwerk)

Name des Tunnels, Viaduktes bzw. der Brücke	Länge m	Lage bei Bahn-km
Kleiner Eisbergtunnel	138	0,5
Großer Eisbergtunnel	271	0,7
Weißenburgtunnel	100	38,9
Schönautunnel (auch Schwarzenbachtunnel)	62	39,7
Natterstunnel	30	40,0
Kerlsteintunnel	93	51,4
Steinbachtunnel	49	51,7
Meierlbergtunnel	88	54,5
Stettenriegeltunnel	43	55,3
Beinriegeltunnel	121	63,5
Florkogeltunnel	75	63,7
Gösingtunnel	2 368	Tunnelende bei 66,7
Ameiskogeltunnel	39	68,4
Großer Klausgrabentunnel	97	70,1
Kleiner Klausgrabentunnel	35	70,3
Reitmauertunnel	58	70,5
Raingrabentunnel	269	74,3
Kienbachtunnel	375	75,3
Kleiner Zinkentunnel	55	76,7
Großer Zinkentunnel	68	76,8
Erlaufklaustunnel	108	77,0
Matzendorfer Brücke	31	7,7
Nattersbachbrücke	20	46,6
Buchgrabenviadukt	32	52,3
Meierlberggrabenviadukt	34	52,5
Weißwasserviadukt	36	52,8
Eierzeilgrabenviadukt	34	58,4
Sturzgrabenviadukt	40	58,6
Heugrabenviadukt	24	62,0
Gösinggrabenviadukt	84	68,3
Klausgrabenviadukt	116	70,1
Saugrabenviadukt	116	70,7
Raingrabenbrücke	40	74,7
Lassingkienbachbrücke	40	75,1
Erlaufkienbachbrücke	15	76,0
Kienbach-Klausbrücke	15	76,1
Kuhgrabenviadukt	68	77,5
Eselgrabenbrücke	20	78,5

Wienerbruck und Erlaufklause. Der bergwärts fahrende Personenzug Nr. 5 erhielt in Wienerbruck Abfahrerlaubnis, obwohl in Gegenrichtung aus Erlaufklause bereits ein Güterzug mit einem Personenwagen unterwegs war. Die unübersichtliche Streckenführung verhinderte ein rechtzeitiges Erkennen der Gefahr durch die Lokomotivpersonale. Bei Kilometer 74,6 stießen beide Züge trotz Schnellbremsungen zusammen, wobei sechs Reisende schwer und acht leicht verletzt wurden. An beiden Lokomotiven trat nur ein geringer Schaden ein; der im Güterzug mitlaufende Personenwagen war jedoch total zerstört, und zwei Güterwagen waren schwer beschädigt worden. Am 29. Oktober 1908, etwa neun Monate vor der Fertigstellung neuer Sicherungsanlagen, stießen zwischen St. Pölten Lokalbahnhof (heute St. Pölten Alpenbahnhof) und St. Pölten Staatsbahnhof einer der drei vorhandenen Dampftriebwagen und ein Leerzug bei km 0,6 zusammen. Hierbei wurden mehrere Reisende verletzt und ein Eisenbahner getötet.

3 St. Pölten Lokalbahnhof (heute Alpenbahnhof) im Jahre 1905 mit der Stütztenderlokomotive 50, heute ÖBB-Reihe 399.0

4 Den Dampftriebwagen waren auf der Mariazellerbahn nur eine relativ kurze Einsatzzeit beschieden. Die Fahrzeuge der Bauart 1'Bn2t mit Heusingersteuerung hatten eine LüP von 15 420 mm, eine Dienstmasse von 26,95 t, leisteten 100 PS und brachten es auf 40 km/h.

5 Die Elloks von damals sind noch heute in Betrieb, allerdings mit einem neuen „Haus" als Rekofahrzeuge. Hier die Lokomotive 1099.08 auf dem Saugrabenviadukt.

5

Die drei Dampftriebwagen versahen nur wenige Jahre Dienst auf der Mariazellerbahn. Ab 1908 dienten sie vorwiegend zur Beförderung von Bauzügen bei den Elektrifizierungsarbeiten. Sie wurden schließlich 1916 an die Oderberger Dampf-Trambahn verkauft.
Natürlich war und ist noch heute der Schnee im Winter oft betriebsbeeinträchtigend. So blieb am 17. Dezember 1906, also noch vor der offiziellen Eröffnung der Strecke, ein Güterzug nach Mariazell in Winterbach „wegen Schneefall und Freimachen der Strecke" liegen und konnte erst zwei Tage später die Fahrt fortsetzen.

Der Kaiser als Fahrgast
Auf dieser einzigartigen Gebirgsbahn in die Voralpen fuhr auch der damalige Kaiser Franz Joseph I. am 24. September 1910, für den sogar ein luxuriöser Hofzug mit Salonwagen bereitstand. In den 30er Jahren verkehrten sogar Aussichtswagen als besondere Attraktion auf dieser Linie. Es ist auch heute noch ein großes Erlebnis, wenn man mit der Mariazellerbahn, aus dem Flachland kommend, in diese Bergwelt fährt. Besonders hinter Laubenbachmühle wird es interessant. Nach Verlassen des 2 368 m langen Gösingtunnels, dem sechstlängsten Österreichs, in dessen Mitte sich der höchste Punkt der Strecke mit 891,60 m über dem Meeresspiegel befindet, öffnet sich eine herrliche Aussicht in die Gebirgswelt. Das Ötschermassiv fesselt den Blick, daneben die 1 623 m hohe Gemeindealpe, tief unten der Lauf des Erlaufflusses.

Die Elektrifizierung
Das steigende Transportaufkommen konnte auf die Dauer nicht mehr mit Dampflokomotiven bewältigt werden. Der Nachfolger des überraschend 1906 zurückgetretenen Bauleiters Ingenieur Fogowitz, der Wiener Ingenieur Eduard Engelmann, betrieb die Elektrifizierung der Linie, die bereits 1911 abgeschlossen werden konnte. Es war die erste elektrisch betriebene Eisenbahnstrecke Österreichs, Den Fahrstrom, 6,5 kV/25 Hz Einphasenwechselstrom, liefert das 1909 errichtete Wasserkraftwerk Wienerbruck, das jedoch nicht nur die Eisenbahn versorgt. Dazu wurden die Stauweiher in Wienerbruck (300 000 m³ Wassermenge) und Erlaufklause (2 Mill. m³ Wassermenge) sowie Druckstollen mit einer Länge von 1,4 bzw. 2,2 km gebaut. In Gösing und Rabenstein sind Unterwerke installiert, die mit einer 27-kV-Übertragungsleitung vom Kraftwerk gespeist werden.
Siemens-Schuckert und Krauss in Linz lieferten insgesamt 16 Maschinen, die bis auf eine 1981 verunglückte Lokomotive bis heute auf dieser Strecke verkehren. Sie wurden 1959 umgerüstet. Getriebe und Rahmen blieben fast unverändert. Neugestaltet sind Lokomotivkasten mit den Führerständen, Dachaufbauten u. a. Die Lokomotiven tragen jetzt die Baureihenbezeichnung 1099 der ÖBB, und ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 55 km/h.

Trotz Teilstillegung gesicherte Perspektive
Gegenwärtig verkehren neben Personenzügen täglich drei Eilzugpaare, die die Namen „Mariazeller", „Ötscherland" und „Bürgeralpe" (benannt nach dem 1 267 m hohen Berg unmittelbar neben Mariazell) tragen. Während die Personenzüge zwischen St. Pölten und Mariazell 164 Minuten benötigen, erreichen die Eilzüge eine Fahrtdauer von 149 Minuten. Insgesamt fahren täglich

auf diesem Schienenweg neben den Güterzügen 28 Reisezüge in beiden Richtungen. Seit dem 29. Mai 1988 ist der 7 km lange Streckenabschnitt Mariazell–Gußwerk stillgelegt. Die Reise von St. Pölten bis Gußwerk dauerte 182 Minuten. In den letzten Jahren hatte sich auf diesem Streckenteil der Reise- und Güterverkehr verringert. Die meisten Fahrgäste benutzen die Bahn nur zwischen St. Pölten und Mariazell. Das Erzaufkommen aus den Gruben bei Gußwerk ist erschöpft, der größte Teil der Frachten, vor allem der holzverarbeitenden Industrie aus den Orten Gußwerk, Sigmundsberg und Rasing, wird mit Lastkraftwagen transportiert. So sah sich die Generaldirektion der ÖBB nach gründlicher Überprüfung der Wirtschaftlichkeit gezwungen, den Betrieb zwischen Mariazell und Gußwerk, dem letzten Teil der Gesamtstrecke, einzustellen.

Heute Rollwagenverkehr

1909 begann ab St. Pölten auch der Rollbockverkehr, seit Mai 1987 Rollwagenverkehr, der wesentlich zur Steigerung des Frachtaufkommens beitrug. Diese Beförderung von Regelspurgüterwagen auf der Schmalspurtrasse ist aber nur bis Loich möglich, da das Tunnelprofil auf der weiteren Bergstrecke zu klein ist.

Die beiden Weltkriege und ihre Nachwehen gingen auch an der Mariazellerbahn nicht spurlos vorüber. Während des ersten Weltkriegs wurden 90 Wagen von der Bahn abgezogen und der Fahrdraht zwischen Mariazell und Gußwerk abgebaut. Er konnte erst 1920 wieder neu verlegt werden. Aber in jenem Nachkriegsjahr geriet die Verbindung ins Alpenvorland in die roten Zahlen, was im Juli 1921 für einige Tage zur Stilllegung der gesamten Strecke führte. Bald darauf, 1922, übernahmen die Bundesbahnen Österreichs (BBÖ), nach 1945 Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), die Mariazellerbahn vom Bundesland Niederösterreich. Im zweiten Weltkrieg wurde der Schienenweg durch Bomben zerstört. Alle Viadukte waren für die Sprengung vorbereitet, doch dazu kam es nicht mehr.

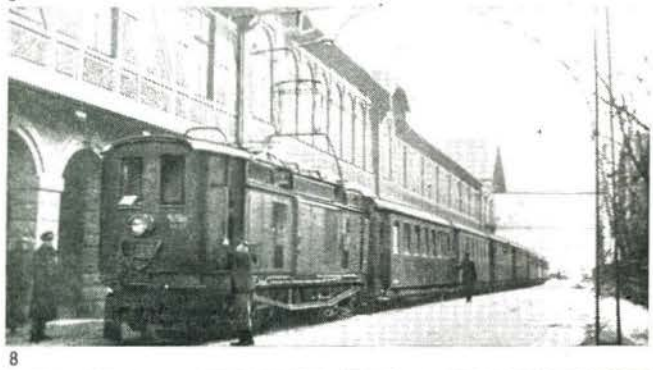
In den 50er Jahren erneuerte man sowohl den Reisezugwagen- als auch den Güterwagenbestand und modernisierte die Gleis- und Signalanlagen. Nun ist die Strecke überwiegend mit Lichttagessignalen ausgestattet. Die Weichen auf den Bahnhöfen werden für den Rangierverkehr jedoch ortsbedingt. Der Reisezugwagenpark ist zwar in den Abmessungen einheitlich, in der Farbgebung aber unterschiedlich. Personenzüge werden mit Wagen in brauner Farbe, Eilzüge mit Wagen in Elfenbeinrot gefahren. Die Güterwagen sind fast ausnahmslos vierachsig. Es handelt sich vorwiegend um offene und gedeckte Fahrzeuge, aber auch Rungenwagen sind vorhanden. Alle Fahrzeuge sind in St. Pölten Alpenbahnhof beheimatet, wo sich auch das Lokomotivdepot und eine Werkstatt befinden.

Jährlich eine Million Fahrgäste

Die Mariazellerbahn, wichtigste Schmalspurlinie in Österreich, soll auch in Zukunft dem wachsenden Reiseverkehr gerecht werden. Ab 1992 plant man den Einsatz neuer Fahrzeuge, darunter Schwertriebwagen. Obwohl im zunehmenden Maße Touristen mit Omnibussen nach Mariazell gebracht werden, hat dies der Eisenbahn kaum Nachteile gebracht. Denn mehr und mehr wird es schwerer, im Wallfahrtsort Mariazell mit seinen engen Straßen Parkplätze zu finden. Außerdem gibt es auf der Mariazellerbahn auch einen beachtlichen Berufs- und Schülerverkehr.

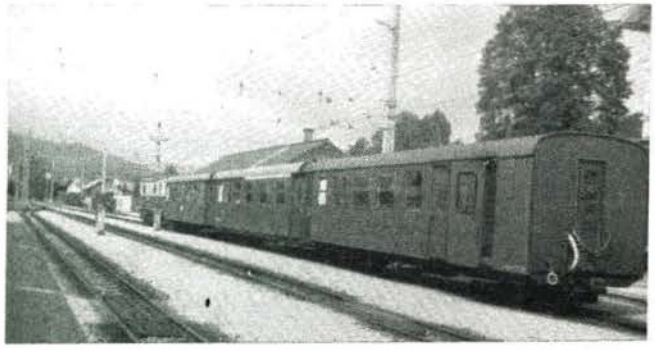
Und für die Modelleisenbahner von besonderem Interesse: Es gibt alle Fahrzeuge der Mariazellerbahn in der Nenngröße $H0_e$, hergestellt von ROCO in Salzburg.

6



7

8



9

6 1935 entstand diese Aufnahme in St. Pölten von der seit 1911 zum täglichen Bild gehörenden E-Traktion auf der Mariazellerbahn.

7 Ein bergwärts fahrender Personenzug der Mariazeller Bahn. Die noch vorhandenen 15 Co'Co'-Elloks der BR 1099 wurden 1911 gebaut, 1959 rekonstruiert, haben eine LüP von 11 020 mm, zwei Fahrmotoren, eine Stundenleistung von 420 kW, eine Masse von 50 t und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h.

8 Ebenfalls rekonstruiert wurden die Reisezugwagen. Aber auch sie sollen in den 90er Jahren – zumindest teilweise – durch Neubaufahrzeuge ersetzt werden.

9 Seit 1988 ruhen auf dem Bahnhof Gußwerk Reise- und Güterverkehr. Die Aufnahme entstand im Sommer 1989.

Zeichnung: Verfasser; Fotos: Sammlung Technisches Museum Wien (2 und 4); Archiv ÖBB, St. Pölten Alpenbahnhof (3); Sammlung Verfasser (5); Lichtbildstelle der ÖBB (6 und 7); Verfasser (8 und 9)

Quellenangaben

(1) Holzinger, R.: Die Niederösterreichischen Landesbahnen, Zeitschrift „Eisenbahn", Wien 12/1968

(2) –: Kleine Geschichte und Geographie der Mariazeller Bahn, Prospekt ROCO-Modellspielwaren, Salzburg 1987

(3) Horn, A., Wien: Persönliche Mitteilungen 1988

(4) Schuster, R., Proksch, G., Dürnecker, E.: Die Mariazellerbahn, St. Pölten, April 1982

(5) –: Schmalspurig durch Österreich, Verlag Slezak, Wien