

# Museumsbahn

**AKTUELL**

**MITTEILUNGSBLATT des Vereins  
BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN**

HEFT Nr. 5

Mai 1992

Preis: ÖS 25,- / DM 3,60 / SFR 3,60

**FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS**

1902



1992

**ZUM JUBILÄUMSJAHR**

## BRIEF DER REDAKTION

Liebe Freunde unserer Museumsbahn!

Am 6. Juni 1992 beginnt das Jubiläumsjahr **"90 Jahre Bregenzerwaldbahn - 5 Jahre Museumsbahn"**. An der Betriebsabwicklung werden sich gegenüber dem Vorjahr kaum Änderungen ergeben. - Ein bewährter Fahrplan wird fortgeführt.

Aus dem Anlaß des Jubiläums findet für die Leser der "MUSEUMSBAHN AKTUELL" ein **Preis Ausschreiben** statt. Als erster Preis wird eine Freifahrt mit einem Dampfzug auf unserer Museumsbahn für zehn Personen samt Begrüßungsdrink im Barwagen verlost; als zweiten Preis gibt es eine Freifahrt für fünf Personen samt Gratisgetränk in der Wälderschenke; als dritten Preis verlosen wir ein Buch über die Bregenzerwaldbahn aus dem Hecht-Verlag.

Die Preisfrage:

*Wie lautet der Name der Lok, die bereits seit über einem Jahr auf unserer Museumsbahn wieder Dampf macht?*

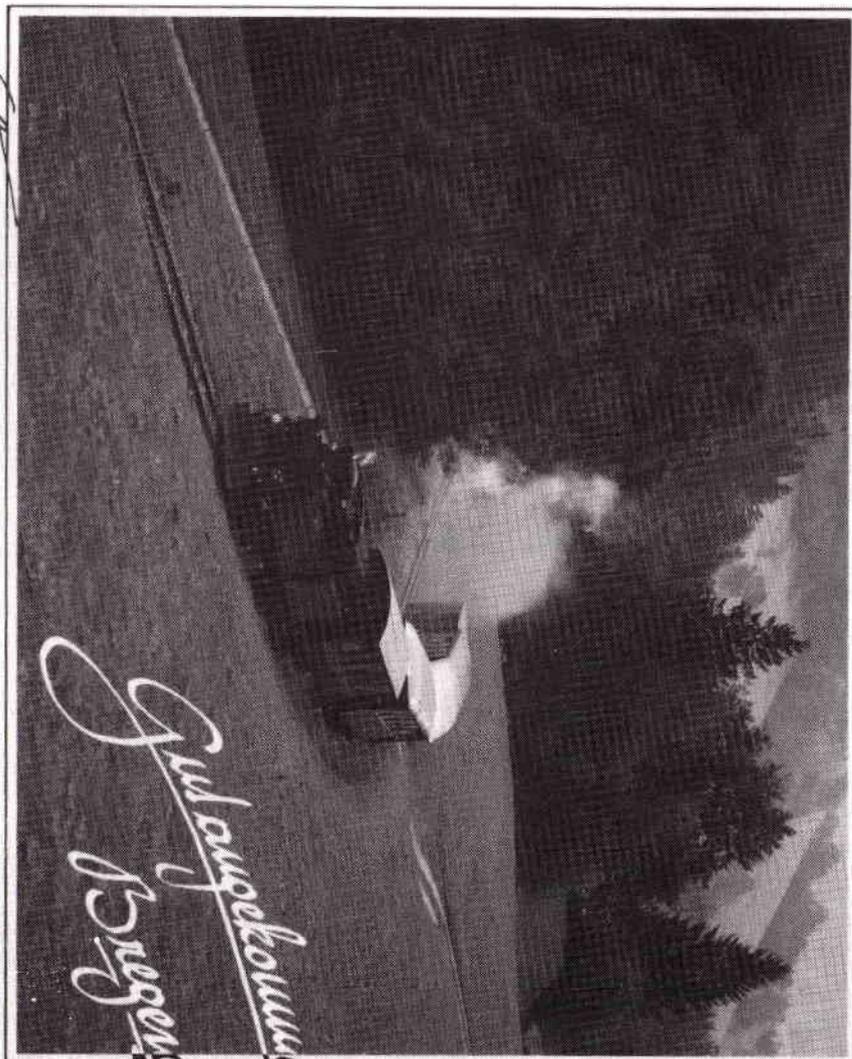
Bitte schicken Sie die richtige Antwort auf einer Postkarte an die Anschrift Redaktion (auf der letzten Umschlagseite angeführt). Einsendeschluß ist der 30. Juni 1992, die Gewinner werden unter Ausschluß des Rechtsweges ermittelt und schriftlich verständigt.

**Aber nun viel Vergnügen bei der Lektüre unseres neuesten Druckwerkes.**

Ihr Mag. Markus Rabanser

Aus dem Inhalt:

Brief der Redaktion - Vereinsinformationen - Fotoreportage  
- 6. Jahreshauptversammlung - Verkehrswege in den Bregenzerwald - "Rhein - Schauen" - Waldbahn "MISKOLC"



Wälderschenke  
Photographie

*Gulbangerkornen im  
Bregenzerwald*

## Liebe Leser unserer Vereinsinformation, liebe Mitglieder und aktive Kollegen!

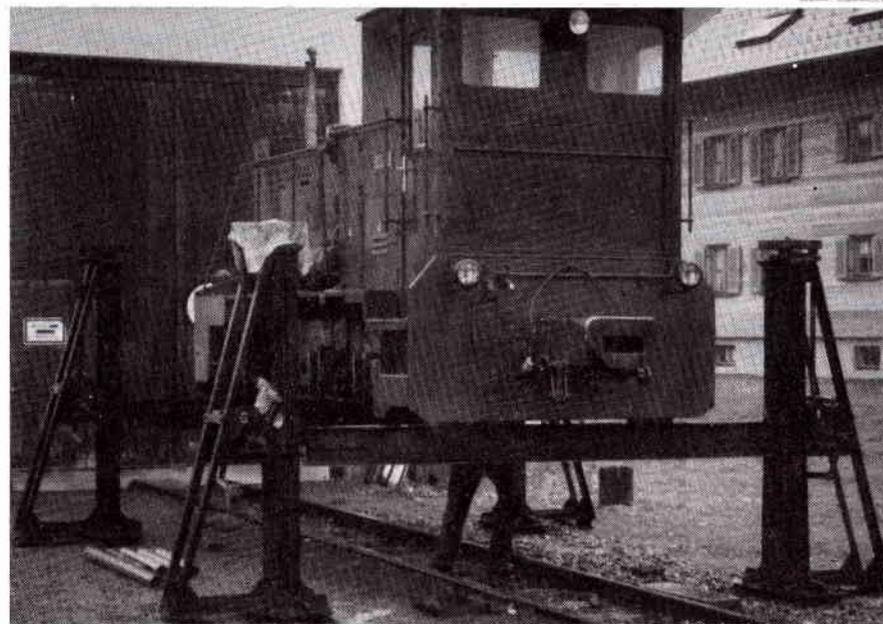
Wieder ist ein langer Zeitraum von mehreren Monaten vergangen und schon ist eine neue Ausgabe unserer Informationsschrift fällig. So will ich das Ihnen vorliegende Heft Nr. 5 zum Anlaß nehmen, um auf ein besonderes Jahr 1992 zu verweisen. Wem sonst als unserem Verein, kommt die ehrenvolle Aufgabe zu, die abwechslungsreiche Geschichte der ehemaligen Bregenzerwaldbahn in Erinnerung zu halten. "90 Jahre Bregenzerwaldbahn - 5 Jahre Museumsbahn" ist gegenüber der Verdienste der Bahn ein mehr als bescheidener Beitrag und soll für unseren Verein das Motto der Saison sein. Verschiedene Veranstaltungen sind geplant und andere dürfen als Überraschung hinzukommen. Wir laden unsere Mitglieder und Freunde herzlich ein, einerseits solche Veranstaltungen vorzuschlagen und sie andererseits auch recht zahlreich zu besuchen. Bei Interesse bitten wir um Kontakt an: Verein BWB, A-6941 LANGENEGB 39.

Zum Start der Saison begrüße ich auch die neuen Mitglieder recht herzlich und danke Ihnen für Ihren Beitrag. Schon in Heft Nr. 4 ist angeklungen, daß es entscheidend von der Stärke des Vereines abhängen wird, wie und vor allem wann die ehrgeizigen Vorhaben in die Tat umgesetzt werden können. Es liegt mir auch sehr am Herzen, unsere langjährigen Mitglieder in diesem Sinne zu bitten, ihre Unterstützung für 1992 demnächst zu leisten und so zum Erreichen der großen Ziele beizutragen, wofür ich schon jetzt danken möchte.

Ihr Obmann  
Erich Schäffler

## VEREINSCHRONIK

"Ostern 1992", ein Datum und zugleich Signal, das nun auch den letzten Helfer aus dem Kreis unserer Vereinsmitglieder aktiviert. Noch dazu, da es sich im heurigen Jahr um einen besonders späten Termin handelt und es erfahrungsgemäß wieder allerhand zu erledigen gilt. Für ihn und für Sie, verehrte Leser unserer "MUSEUMSBAHN - AKTUELL", gibt es interessante Neuigkeiten zu erfahren.



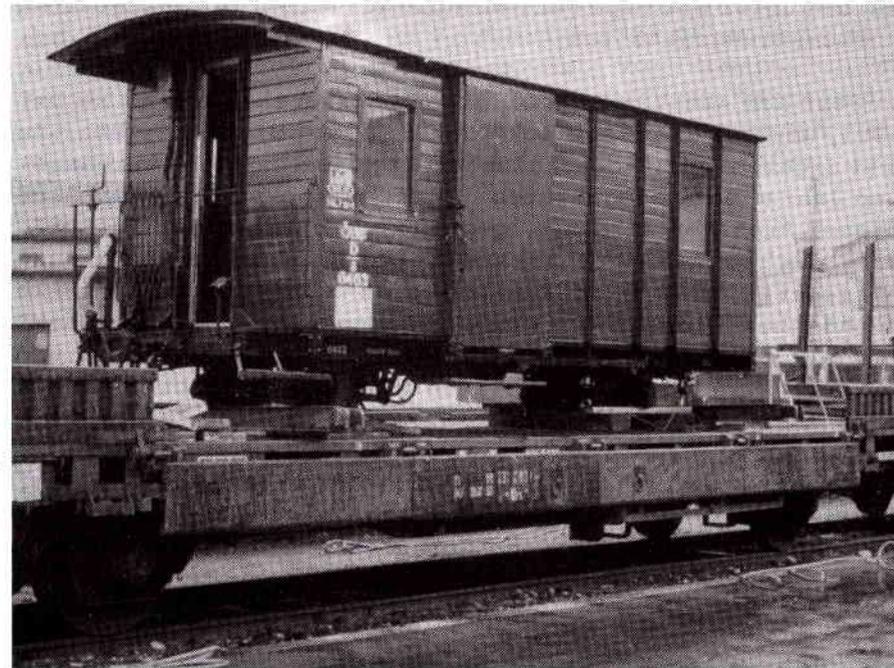
Mehr oder weniger - direkt anschließend an den letzten Betriebstag im November 1991, und auch während der kalten Wintermonate, wurde in der Remise in Bezau eifrig gewerkt. Das Augenmerk galt den Gleitlagern bei der Diesellok "HILDE" und in der Folge besonders der Dampflok - "NICKI S", die durch eine, auf hunderdstel Millimeter abgestimmte Maßarbeit, wieder ihre alte Leistungsfähigkeit

erreichen sollte. Alle warteten sehnlichst auf die ersten Frühlingsboten und auf das Schmelzen der hartnäckigen Schneemassen auf Bahnhofsgelände und Strecke, um den Erfolg der Bemühungen endlich testen zu können. Die durchgeführten Probefahrten konnten die in sie gesetzten Erwartungen vollauf erfüllen, sodaß von daher einige Sorgen weniger drückten. Denn kurz vor Weihnachten verursachte ein verheerendes Unwetter die Unterspülung der Bahnstrecke nahe der Haltestelle "REUTHE" in einem solchen Ausmaß, daß nur noch die Dienste einer Tiefbaufirma zur Behebung des Schadens in Betracht kommen konnte. Zu allem Überfluß verursachte dann Anfang April die Tätigkeit einer anderen Baufirma - fast in Sichtweite der ersten Unterbrechung - die zweite Sperre, die ebenfalls nur noch mit fremder Hilfe wiederhergestellt werden konnte. Zum berechtigten Ärger seitens des Vereines trugen auch die dadurch unabwendbaren Absagen der ersten Sonderfahrten bei.

Wie in den vergangenen zwei Jahren jeweils eine Bahnbrücke in Eigenleistung saniert wurde - erhielt nun auch die "GREBENBACHBRÜCKE Nr. 2" eine komplette Garnitur neuer Brückenhölzer, einen Neuanstrich, und auch für die Haltbarkeit der Bruchsteinmauern wurde gesorgt. Nicht einmal die Launen des Aprils und heftiges Schneetreiben bei 35cm Neuschnee (!! ) konnte die kleine Mannschaft von ihrem Ziel abbringen, die vereinbarten Sonderfahrtentermine nicht zu gefährden. Alle Eile und Anstrengung war vergebens, der Zeitpunkt der Streckenfreigabe lag nun bei der beauftragten Gleisbaufirma. Ende April war es dann auch dort soweit, daß der erste Bauzug zur Erledigung wichtiger Arbeiten eingesetzt werden konnte.

Berichtenswert dürfte auch eine seit 1988 nicht mehr übliche Begebenheit sein, daß nämlich anstatt Bahnfahrzeuge nach Bezau zu transportieren, diesmal der umgekehrte Fall eintrat und der bekannte "DIENSTWAGEN Nr. 6463" mit dem Abtransport zum Güterbahnhof Wolfurt den leihweisen Aufenthalt in Bezau beendete. Seine künftige Heimat wird bei der Museumsbahn der NÖLB. von "KIENBERG-GAMING - LUNZ am SEE" - jener vor Jahren eingestellten Teilstrecke der

"YBBSTALBAHN" in NIEDERÖSTERREICH - sein. Die dadurch bei unserer Bahn entstandene Lücke wird vorerst durch einen gedeckten Güterwagen gefüllt, der dann im Laufe der Zeit wieder zu einem entsprechenden Dienstwagen ausgebaut werden soll.



*Dienstwagen 6463 nach seiner Instandsetzung durch Vereinsmitglieder der BWB 1987*

Einzelne Wagen unserer Zugsgarnitur sind bis zu fünf Jahre von Bezau nach Schwarzenberg bzw. Bersbuch unterwegs, und dementsprechend sind Fahrzeugrevisionen fällig. Als ersten Wagen davon betraf es den sogenannten "HALLERWAGEN" -BWB Nr. 105 -, der neu instandgesetzt - beinahe zugleich mit dem Dienstwagen - Mitte April auf einen Tieflader verladen und in Richtung der großen Freizeitmesse - "MAI-MARKT" nach MANNHEIM (BRD) gebracht wurde. Unter großem Medieninteresse - über 20 Fotografen (!! ) - hob ein schwerer Mobilkran den Waggon durch das Hallendach an

seinen vorübergehenden Standort im Messezelt. Gedacht als Attraktion und Blickfang für den Informationsstand des "BREGENZERWALD-TOURISMUS", unterstützte er die Werbung für die ganze Region "BREGENZERWALD" auf wohl einmalige Weise. Auch die anderen Fahrzeuge, wie etwa die "WÄLDERSCHENKE" wurden unter die Lupe genommen und erforderten umfangreiche Ausbesserungsarbeiten.

Seit dem nicht gerade billigen Getriebeschaden im Herbst 1991, wartete die Diesellok "MARGRETH" auf die Komplettierung und Ergänzung des generalüberholten und noch im vergangenen Jahr wieder eingebauten Getriebeblocks. Nach Abschluß dieser Arbeiten wird die, gegenüber der Diesellok "HILDE", erheblich leistungsstärkere Lok nun auch im Zugdienst eingesetzt. Die bisher wenig erwähnte - 50 PS starke "Jenbacher Diesellok" - unser "namenloses Mauerblümchen" - D 3 - führt als Folge darauf ein Reservistendasein und wird wohl in Kürze entbehrlich werden. Ungeachtet dessen sind aber noch Verbesserungsarbeiten im Gang.

Zwischen dem 4. und 9. Mai war wieder eine "ARBEITSWOCHE" angesetzt, die von einer kleinen, dafür aber umso fleißigeren Mannschaft zu Gebäudesanierungen, Fahrzeuginstandsetzungen und Streckenarbeiten genutzt wurde.

Außerdem wurde und wird der Streckenerhaltung laufend die ihr zustehende Beachtung geschenkt. Es begann mit der Weiterführung der Oberbaudurcharbeitung, wobei sich die Anschaffung von zwei kleineren Oberbaumaschinen bewährt hat. Die kraftraubenden Arbeiten können so beschleunigt und wesentlich erleichtert werden. Eine größere Anzahl von Holzschwellen sind "austauschwürdig" und die Mannschaft für die bevorstehenden Mäh - und Rodungsarbeiten kann ebenfalls mit Maschinenunterstützung rechnen. - Doch noch vieles, vieles mehr, ..... wartet auf die hoffentlich zahlreich eintreffenden Helfer, die sich die anerkannt gesunde "Bewegungstherapie" an der frischen "Wälderluft" nicht entgehen lassen wollen.

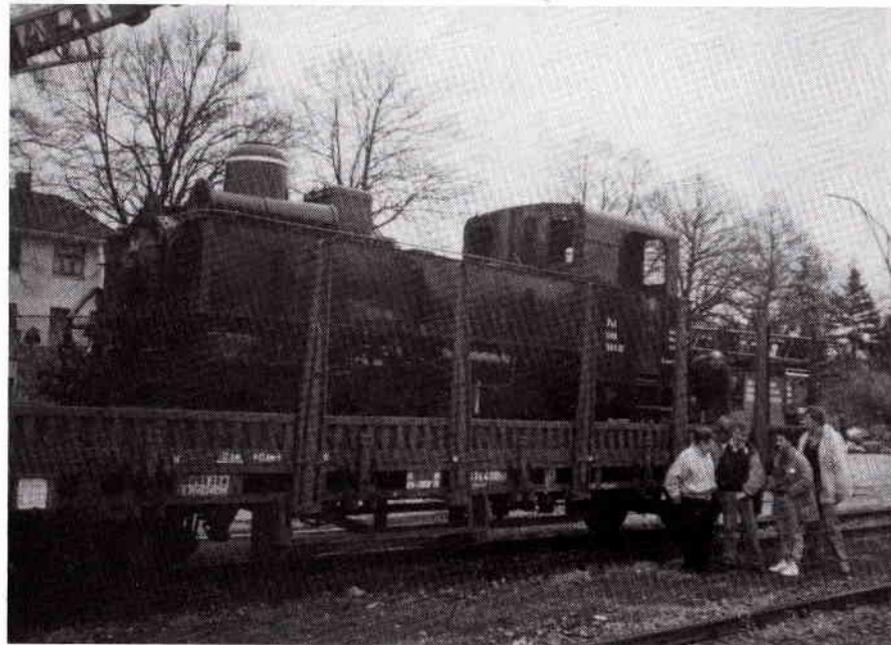
Jakob Bobleter

## FOTOREPORTAGE

### Schmalspurdampflok 298.25 gegen 598.01 - der 27. Bahntransport unseres Vereines

Seit Jahren lag der Austauschtermin mehrmals in der "Luft", nun aber war es soweit. Am 9. Februar 1992 machten es sich acht Vereinsmitglieder - angeführt vom Obmann, Erich Schäffler, - im Liegewagen des Nachtschnellzuges "Westkurier" ab Feldkirch bequem. Ein eigener Werkzeugwagen war ebenfalls verladen und machte die lange Reise nach Eichgraben mit.

10. Februar, die Vereinsabordnung traf um acht Uhr noch etwas verschlafen im Bahnhof "NEULENGBACH" in Niederösterreich ein und begann sogleich mit den Vorbereitungen für die Umladearbeiten.



Bald gesellte sich auch der Werkzeugwagen mit dem Fahrer Martin, Sohn Christian und ihrem "Wegweiser"- Pepi aus Wien dazu. Zwei Mobilkräne hatten Aufstellung genommen und hoben die von der Werkstätte der Zillertalbahn äußerlich instandgesetzte Dampflok 598.01 in Rekordtempo vom Bahnwagen auf den bereitgestellten Tieflader.

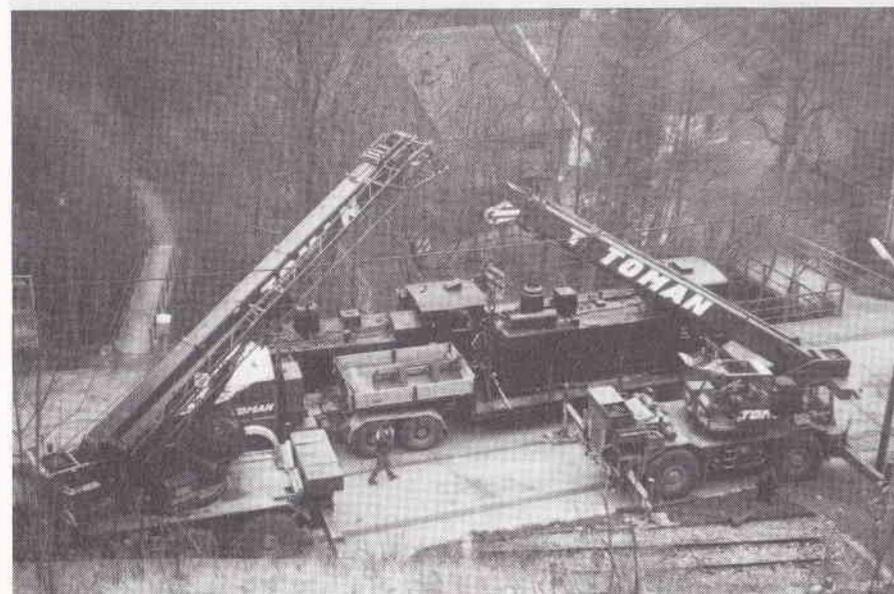


Seite 11 oben:

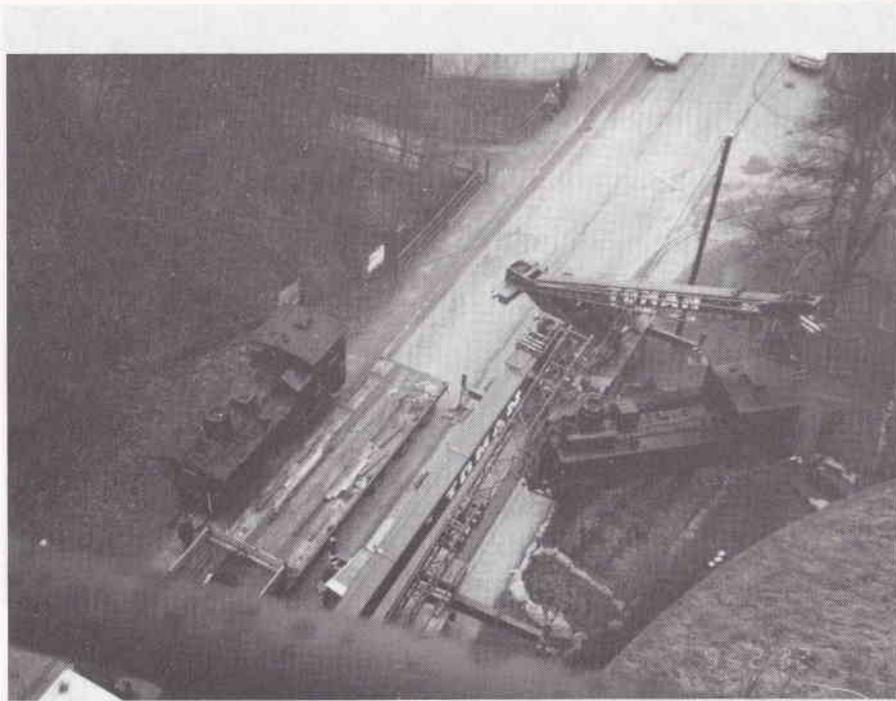
In einer Kolonne von 4 Fahrzeugen !! ging die Fahrt nach Eichgraben, wo die Gendarmerie bereits mit der Sperre der Straße für alle Fälle vorgesorgt hat.

Seite 11 unten bzw. Seite 12 oben:

Die spektakuläre Aktion kann beginnen. Die 298.25 schon am Haken der beiden Kräne. "Luftaufnahmen" aus schwindelnder Höhe vom Viadukt der Westbahn aus. An dieser Stelle ist ein großes Kompliment an die Kranfirma für die exakt vorbereitete Tauschaktion angebracht.



8



Die Fahrzeugkolonne machte sich wieder auf den Weg zum Bahnhof Neulengbach, wo noch der selbe Waggon wartete und von den Profis - perfekt wie gewohnt, mit der Dampflok 298.25 beladen wurde, um wieder Richtung Jenbach zur Zillertalbahnhofswerkstätte zu rollen.

Seite 13:

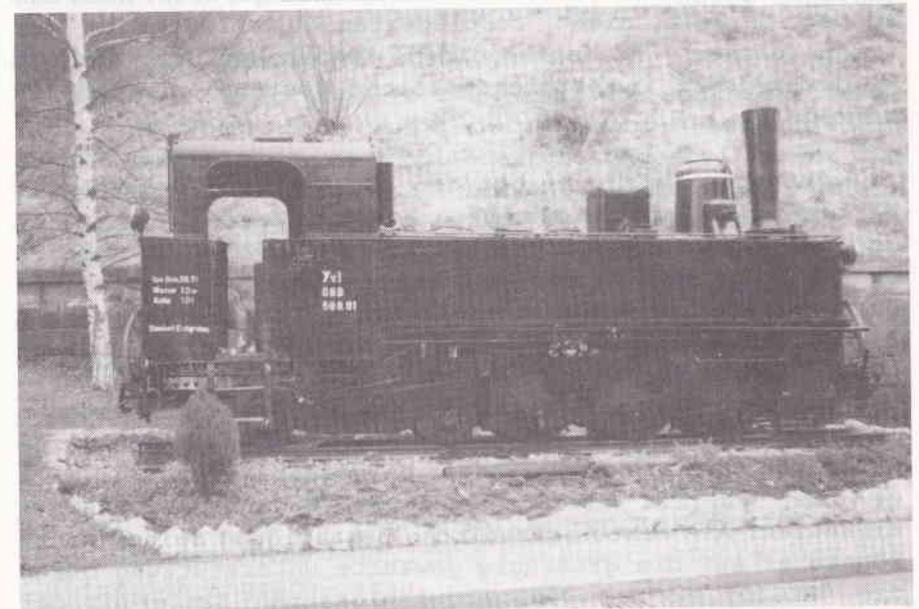
Ein Teil der Mannschaft fand noch die Zeit für ein Abschiedsfoto.

Von links nach rechts:

Martin, Ernst, Markus, Werner, Christian, Jakob und Erich.

Von der Mannschaft fehlen: Ernst u. Pepi.

Der kleine Park am Fuße des Westbahnviaduktes hat nun "seine" Dampflok wieder. Die 598.01 bleibt in Eichgraben zurück und macht gar kein so schlechtes Bild.



## 6. JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG am 16. Februar 1992

Eine erfreulich große Anzahl von Mitgliedern und Freunden war der Einladung des Vereinsvorstandes in den Gasthof "OCHSEN" in Egg gefolgt, wo der Obmann - Erich Schäffler - eine Reihe von prominenten Gästen begrüßen konnte. Unter dem Motto - "90 JAHRE BREGENZERWALDBAHN - 5 JAHRE MUSEUMSBAHN", brachte er seinen stets umfangreichen Tätigkeitsbericht über das sehr erfolgreich verlaufene Vereinsjahr zur Kenntnis und stellte anhand von etlichen Zahlen auch die wirtschaftliche Ausstrahlungskraft des Museumsbahnbetriebes auf die ganze Region Bregenzerwald unter Beweis. Sein Stellvertreter und Betriebsleiter der Museumsbahn, - Ernst Kronecker - erläuterte die schwierigen, nun aber doch mit dem Kaufvertrag abgeschlossenen Verhandlungen um die Dampflokomotive - 298.25 (U 25). Ab dem am 10. Februar 1992 erfolgten Bahntransport in die Werkstätte der Zillertalbahn ist die Erfüllung eines langjährigen Vereinszieles in Reichweite gerückt. Nach dem leider derzeit nicht festlegbaren Abschlußtermin der umfangreichen und aufwendigen Instandsetzungsarbeiten wird die U 25 in betriebsbereitem Zustand nach Bezau kommen.

Außer den viel beachteten Grußworten prominenter Versammlungsgäste, fielen besonders die Worte des Obmannes der "REGIONALPLANUNGSGEMEINSCHAFT BREGENZERWALD", Herrn Ök.Rat Alois Bechter auf, der im Namen der Bregenzerwälder Bürgermeister und als oberster Verwalter des ehemaligen Bahnbesitzes im Bregenzerwald, dem Verein zu seinen Leistungen im Dienste der gesamten Wirtschaft gratulierte und zugleich herzlichst dankte. Wie die Bregenzerwaldbahn in ihrer beinahe neunzigjährigen Geschichte maßgeblich zum Aufschwung der ganzen Talschaft beigegetragen hat, so will er sich nun für die Anliegen des Museumsbahnvereines einsetzen. Als erste erfreuliche Bestätigung seiner Worte konnte er auf die großzügig gewährte Unterstützung durch die "REGIO" zu der 1991 abgeschlossenen Sanierung der

großen Stützmauer am Sporenegg verweisen.

Neu im Verein der Bahnfreunde dürfte der - zum Anlaß der Jahreshauptversammlung eingeladene Planer des "RADWEGES - HINTERBREGENZERWALD" - Herr Mag. Andreas Kappaurer aus Bezau sein, der seine Vorstellungen und schon weit fortgeschrittenen Vorarbeiten zum Radweg darlegte. Aus seinen Plänen ging hervor, daß er zu einem Teil auch auf die Mitverwendung der bestehenden Museumsbahnstrecke baut. Er sprach von seiner anfänglichen Skepsis gegenüber den Lösungsvorschlägen der Museumsbahn - die sehr wohl eine gemeinsame Trassenführung zulassen. Seit seinem genaueren Studium der betreffenden Pläne und einer Begehung mit Vertretern des Vereines, betrachtet er diese Überlegungen als durchaus realistisch. Jedenfalls ist er davon überzeugt, gemeinsam mit dem Verein eine Lösung zu finden, die auch durchgesetzt werden kann. Mag. Andreas Kappaurer nimmt dies zum Anlaß, künftig auch die Forderung der Bahnfreunde - "NICHT RADWEG ODER BAHN", sondern "RADWEG UND BAHN" - als neuen Leitsatz seiner weiteren Arbeiten einzusetzen.

Jakob Bobleter

### MITGLIEDSBEITRAG NEU

Ab November 1991 wurde der Beitrag für unterstützende Mitglieder von ÖS 500.- auf ÖS 300.- herabgesetzt und somit dem Beitrag für aktive Mitglieder gleichgestellt. Für die neu dem Verein beitretenden, aktiven Mitglieder beträgt der Mitgliedsbeitrag wie bisher ÖS 300.- Nach dem ersten aktiven Einsatzjahr wird er jedoch nicht mehr eingehoben. Ein kleiner Dank an unsere treuen Helfer und zugleich ein Ansporn für alle, die es noch werden wollen.

Unsere neuen Beitragssätze:

Aktives und unterstützendes Mitglied:

ÖS 300,-- DM 45,-- SF 40,--

Schüler und Lehrlinge: ÖS 100,-- DM 15,-- SF 13,40

Mit der am 30. April 1992 absolvierten Prüfungsfahrt hat Ernst Cavegen seine Ausbildung zum Dampflokführer der BWB erfolgreich abgeschlossen.

Wir gratulieren!

# Ybbsthalbahn.

schmalapur.

**Teilstrecke: Lunz-Kienberg.**

Die wildromantische Bergstrecke mit den einzigartigen Trestlework-Brücken als jüngste Nostalgiebahn Österreichs

## FAHRPLAN 1992

**Betriebstage:** 7./8.6., 20./21.6., 4./5.7., 18./19.7.,  
1./2.8., 15./16.8., 29./30.8., 12./13.9., 26.27.9.

### von Kienberg-Gaming nach Lunz/See

km	Verkehrsstelle	KL 1	KL 5
0.0	Kienberg-Gaming	10.30	14.30
17.5	Lunz/See	11.40	15.40

### von Lunz/See nach Kienberg-Gaming

km	Verkehrsstelle	KL 2	KL 6
0.0	Lunz/See	11.50	15.50
17.5	Kienberg-Gaming	12.45	16.45

Änderungen vorbehalten! Keine Betriebspflicht!

Information und Bestellung von Sonderzügen:  
bei Hrn.Puchinger, Tel.: (0222) 56 40 852 von 18.00 - 20.00 Uhr

### Gmünd - Litschau - Gmünd

Juli:

Samstag, 18.:

	an	ab
Gmünd NÖ		09.30
Neunagelberg	09.55	11.00
Altnagelberg	11.10	11.25
Litschau	12.00	15.00
Gmünd	18.20	

- August:

Samstag, 1.: Litschauer Stadtfest

alternativ zum Aufenthalt in Litschau: Fotofahrt nach Heidenreichstein und zurück (siehe rechts oben)

	an	ab
Gmünd NÖ		09.20
Neunagelberg	09.45	10.50
Altnagelberg	11.00	11.10
Litschau	11.45	15.55
Gmünd	17.15	

Samstag, 29.:

	an	ab
Gmünd NÖ		09.30
Neunagelberg	09.55	11.00
Altnagelberg	11.10	11.25
Litschau	12.00	15.00
Gmünd	16.20	

#### Fahrpreise:

Hin/Retour -	Erwachsene: öS	145,-
	Jugendliche: öS	75,-
	Mitglieder: öS	130,-
Einfach -	Erwachsene: öS	80,-
	Jugendliche: öS	40,-
Zone -		
	(von Altnagelberg nach Gmünd, Litschau oder Heidenreichstein oder vice versa; eine Richtung)	
	Erwachsene: öS	40,-
	Jugendliche: öS	20,-

#### Anschlußzüge

(vorläufiger Stand Jänner 1992; Fahrplan ab Juni 92 bei den ÖBB zu erfragen)

		E 478	
Wien FJB	ab	08.40	
Gmünd NÖ	an	09.01	
		E 1577	E 479
Gmünd NÖ	ab	16.33	18.47
Wien FJB	an	19.05	21.18

### Gmünd - Heidenreichstein - Gmünd

Juli:

Samstag, 11.,

August:

Samstag, 8.,

	an	ab
Gmünd NÖ		09.30
Neunagelberg	09.55	11.00
Altnagelberg	11.10	11.25
Heidenreichstein	12.00	15.00
Gmünd	16.20	

Samstag, 15. Langegger Familienwandertag

	an	ab
Gmünd NÖ		09.30
Altnagelberg	10.05	10.20
Langegg	10.35	10.40
Heidenreichstein	11.00	15.00
Langegg	15.15	15.15
Gmünd	16.20	

Samstag, 22. 60 Jahre Stadt Heidenreichstein

	an	ab
Gmünd NÖ		09.30
Neunagelberg	09.55	11.00
Altnagelberg	11.10	11.25
Heidenreichstein	12.00	15.00
Altnagelberg	15.30	15.45
Gmünd	16.20	

Oktober:

Samstag, 3.:

	an	ab
Gmünd NÖ		09.30
Neunagelberg	09.55	11.00
Altnagelberg	11.10	11.25
Heidenreichstein	12.00	15.00
Gmünd	16.20	

#### Fahrpreise:

Hin/Retour -	Erwachsene: öS	145,-
	Jugendliche: öS	75,-
	Mitglieder: öS	130,-
Einfach -	Erwachsene: öS	80,-
	Jugendliche: öS	40,-
Zone -		
	(von Altnagelberg nach Gmünd, Litschau oder Heidenreichstein oder vice versa; eine Richtung)	
	Erwachsene: öS	40,-
	Jugendliche: öS	20,-

## **DIE VERKEHRSWEGE DES BREGENZERWALDES IM 19. JAHRHUNDERT UND DIE VERBINDUNG MIT DEM RHEINTAL:**

Am Beginn des vorigen Jahrhunderts bestand das Straßennetz im Bregenzerwald noch vorwiegend aus Saumpfadern, die meist steil und schmal waren und mit Fuhrwerken - wenn überhaupt - nur schlecht befahren werden konnten. So führte Kreishauptmann Franz Anton von Daubrawa etwa in seinem Bericht über die Kreisbereisung 1819 an, daß man "außerhalb des Dorfes von Hittisau kaum vor Kot und Schlamm durchkommen konnte, so schlecht waren die Straßen."

Ähnliches stellte dessen Nachfolger, Kreishauptmann Johann Ritter von Ebner, über die Verbindung von Hittisau nach Sibratsgfall 1834 fest: (...) "Eine Strecke dieser Straße führt den ominösen Namen "Sausteig", den sie auch im buchstäblichen Sinne des Wortes verdient. Denn nicht Menschen und Pferde, sondern nur jene so gern im Kot und Schlamm watenden Tiere sollten einen solchen miserablen Weg betreten."

Nicht viel besser war es um die Verbindung des Bregenzerwaldes mit dem Rheintal bestellt: "Die einzige aus dem ebenen Teile Vorarlbergs in den Bregenzerwald führende Straße über das sogenannte Farnach (wird) nie in einem ganz befriedigenden Zustand hergestellt werden können. Ihre Anlage ist ein für allemal zu steil und zum Teil in Hohlwege eingeschnitten, die eine gehörige Austrocknung bei schlechter Witterung unmöglich machen. Auch mangelt es auf dem hohen Farnachberge gänzlich an einem guten Straßenschotter (...)" . Man ging aber daran, diese Mißstände zu beseitigen; wurde 1834 eine neue Straße zwischen Lingenau und Egg errichtet, so konnte ab 1837 die neue Schwarzachtobelstraße befahren werden. 1861 schließlich war auch Bezau bequem zu erreichen.

Doch es konnte der Straßenbau mit dem steigenden Verkehrsaufkommen und den rasch wachsenden Ansprüchen nicht schritthalten. 1884 führte Adolf Rhomberg als Berichterstatter des "Wälder-Straßen-Comité's" zur

Schwarzachtobelstraße an: "Aus dem Thale ansteigend, windet sich der Weg (von einer Straße im eigentlichen Sinn kann man bei solcher Beschaffenheit gar nicht sprechen) an Felsen vorbei und auf rutschigem Erdreich durch die enge Schlucht aufwärts (...) bei starken Regengüssen und Wolkenbrüchen haben wir denn schon zu wiederholten Malen die Tatsache miterlebt, daß in solchen Fällen im Schwarzachtobel bedeutende Erdrutschungen (...) den gesamten Verkehr auf Tage hinaus unmöglich gemacht haben. (...) Es ist die, auch von Bregenzerwäldern, schon oft ausgesprochene Befürchtung, es könnte mit der Zeit die Straße so gefährdet und unsicher werden, daß ein steter Verkehr zur Unmöglichkeit würde, mir zu gerechtfertigt." Daher forderte dieses "Wälder-Straßen-Comité" die Anlage einer neuen Straße von Dornbirn-Haselstauden nach Alberschende.

Schon 1864 brachte Johann Koderle, k.k. Bezirksförster von Bezau und später Obmann des "Consortiums der Achthalbahn" die Idee einer Pferdeeisenbahn durch das Achtal auf und im gleichen Jahr wurde auch die Anlage einer Bezirksstraße in Erwägung gezogen, die am südlichen Achufer von Wolfurt nach Egg vorgehsehen war. Diese Achtalstraße war auch Inhalt eines Bauprojektes von 1884, ebenfalls vom "Wälder-Straßen-Comité", erfuhr aber aufgrund hoher Baukosten eine negative Beurteilung.

Sieben Jahre später war die Schwarzachtobelstraße immer noch die praktisch einzige Verkehrsader. Andere Verbindungswege, etwa über Langen und die Fluh, "sind Notwege mit verzweifelten Steigungs- und Anlageverhältnissen." (Johann Koderle, Denkschrift über die Bevölkerungs-, Besitz- und Verkehrsverhältnisse, Bregenz 1871) und Zufahrtswege sind "besonders aus dem Vorderwalde, geradzu lebensgefährlich". (Eingabe der Konzessionswerber für den Bau einer schmalspurigen Lokalbahn, 1891).

Seit 1870 wurde an einer Eisenbahnlinie in den Bregenzerwald gebastelt und diese brachte dann auch die erforderliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Konstantin Tiefenthaler



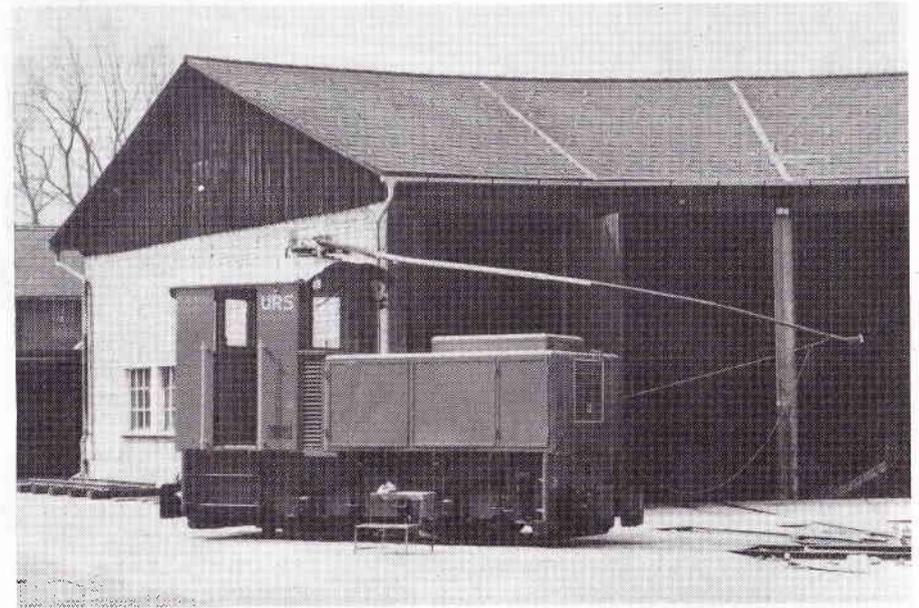
*12.9.1983 - Mit der Verladung des Klimaschneepflugs 98506 und der Diesellok 2091.01 in Bregenz-Vorkloster endete die Geschichte der Bregenzerwaldbahn endgültig*



## "RHEIN - SCHAUEN"

Auf Hochtouren liefen bis Anfang Mai die Vorbereitungsarbeiten bei der Internationalen Rheinregulierung (IRR) für die "100-Jahr-Feier und Ausstellung" die unter dem Titel - "Rhein-Schauen" - veranstaltet werden wird.

Um den Eröffnungstermin - den 9. Mai 1992 - einhalten zu können, galt es noch zahlreiche Arbeiten zum Abschluß zu bringen. Als Ausstellungsgelände dient auf Schweizer Gebiet der Bauhof "WIDNAU" - sowie in Österreich der Bauhof "LUSTENAU". Auf mehr als 2000 m<sup>2</sup> soll dort in Hallen sowie im freien Gelände die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft dieses Flusses in mehreren Kapiteln dargestellt werden. Die Geologie des Rheintales, die Geschichte des Rheines sowie die Baumaßnahmen und Baumethoden sind unter anderem Themen, die präsentiert werden. Ein hydraulisches Modell soll auch die Dynamik des Rheines veranschaulichen.



*In diesem Rundschuppen werden besondere Exponate der Dienstbahn ausgestellt. Davor abgestellt war am 9. April 1992 die Lok URS.*

Auch der Dienstbahn ist eine eigenes Kapitel gewidmet. Ihr obliegt der Besuchertransport zwischen dem Ausstellungsgelände in Lustenau und jenem in Widnau. Zusätzlich werden im Rundschuppen Lustenau zahlreiche Exponate der Dienstbahn zu bewundern sein. Um diesen Besucherverkehr bewältigen zu können, waren umfangreiche Vorarbeiten notwendig.

So wurden die vier Streckenloks "HEIDI", "URS", "ELFI" und "SÄNTIS" schon letztes Jahr einer Revision unterzogen. Auch am Gleiskörper waren umfangreiche Arbeiten im Gange.



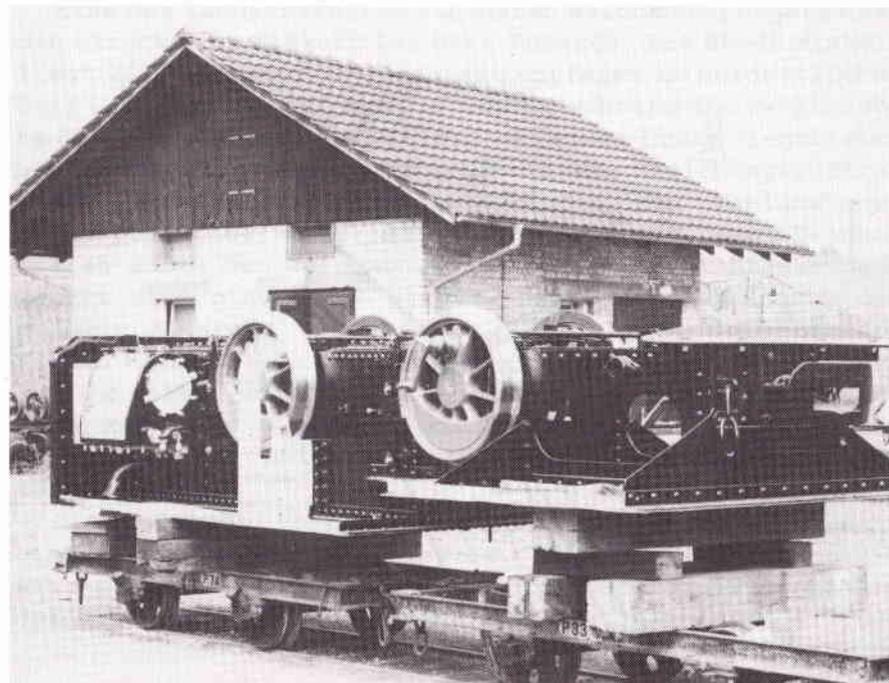
Zwei "Neuwagen", die aus Güterwagen umgebaut wurden, warten im Bauhof Lustenau auf die Fertigstellung, 9. April 1992.

Der sehr kleine Personenwagenpark bereitete dem Organisationsteam der IRR noch lange Kopfzerbrechen. Erst mit der Anschaffung von zehn Güterwagenuntergestellen der Steiermärkischen Landesbahnen konnte dieses Problem entschärft werden. Diese Wagen wurden in der Werkstätte

Lustenau von 760 mm Spurweite auf 750 mm umgespurt und anschließend mit einem Eigenbau-Wagenkasten versehen. Als Vorbild für diese "Neuwagen" dienten die zwei vorhandenen ehemaligen Steyrtalbahnwagen aus dem Jahr 1891.

Auch noch zur Verfügung stehen zahlreiche Bankwagen, drei Besichtigungswagen vom Bau des Furka-Basistunnels sowie eine vierachsiger Personenwagen der Waldenburgbahn, der somit das einzige vierachsige Fahrzeug auf den Gleisen der Dienstbahn ist.

Das Schmuckstück (Bild unten: Rahmen und Fahrwerk der Lok "Maffei", 8. Juli 1991) in der Fahrzeugsammlung stellt aber zweifellos die neu aufgearbeitete Dampflok "Maffei" dar. Diese im Jahre 1921 gebaute zweiachsige Tenderlokomotive mit der Fabriknummer 4124 weist ein Gewicht von 13,8 Tonnen auf und hat eine Leistung von 90 PS. Sie wurde nach der Elektrifizierung der Dienstbahn entbehrlich und fristete seit dem Jahr 1969 als Denkmallok an der Bundesstraße 203 ihr Dasein.

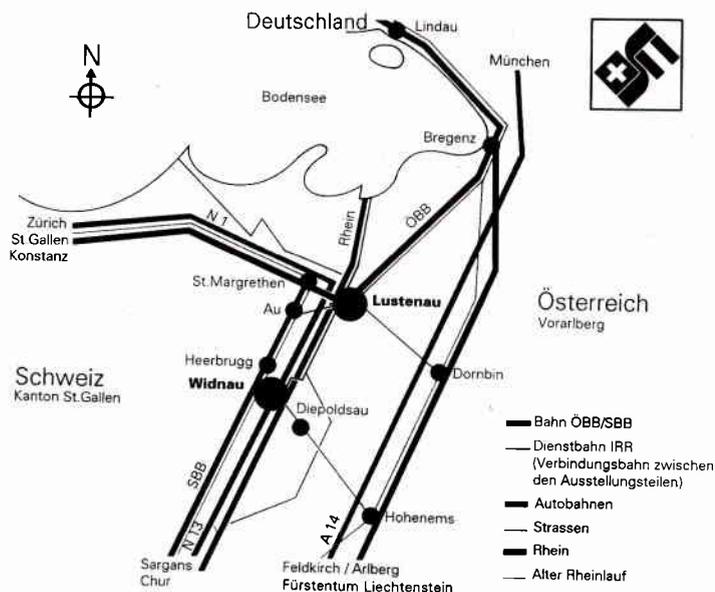


Mit dieser Dampflok sowie den vier Elektrolokomotiven (mit Dieselaggregat) soll der Besucherpendelverkehr bewältigt werden. Auf dem zirka 8 Kilometer langen Streckenstück zwischen Lustenau und Widnau ermöglichen drei Ausweichstellen einen flexiblen Mehrzugesbetrieb. Der Rhein wird von der Dienstbahn auf der 251 Meter langen kombinierten Straßen- und Bahnbrücke Widnau-Wiesenrain überquert.

Diese sicherlich einmalige Ausstellung ist von 9. Mai bis 31. Oktober jeweils von Dienstag bis Sonntag (10.00 Uhr bis 18.00 Uhr) geöffnet, die Abfahrtszeiten der Dienstbahn werden sich nach dem Bedarf richten.

Helmuth Lampeitl

### "RHEIN - SCHAUEN" - Übersichtskarte



### DIE WALDBAHN VON MISKOLC

Neben Rumänien existieren auch in Ungarn heute noch einige Waldbahnbetriebe. Diese Bahnen weisen die Spurweite von 760 mm auf und sind schon seit Jahren verdieselt. Einige dieser Strecken sind reine Inselbetriebe, ohne Anschluß zum übrigen Eisenbahnnetz, wie zum Beispiel die Waldbahn Almamellék in Südwestungarn oder die erst 1989 eröffnete Strecke Pálháza - Rostalló im Nordosten des Landes.

Auf den meisten Waldbahnen werden auch Personenzüge geführt, diese sind im ungarischen Kursbuch veröffentlicht. Auf dem Triebfahrzeugsektor gibt es leider keine große Typenvielfalt - praktisch sind nur zwei Baureihen im Einsatz: Die kleinen Loks der Baureihe "C" (sogenannte "Würfel"), die mit einem Linzenz-Traktormotor der österreichischen Steyr-Werke ausgerüstet sind, sowie die größere Baureihe "D"; diese ist typengleich zur MAV-Baureihe Mk 48, die auch auf den Schmalspurbahnen von Kecskemét und Nyiregyháza eingesetzt wird.

Eine der landschaftlich schönsten Waldbahnen Ungarns ist die Strecke von Miskolc ins Bükk-Gebirge. Die Stadt Miskolc liegt 200 Kilometer von Budapest entfernt im nordöstlichen Teil Ungarns, sie ist mit 210.000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt des Landes. Als Mittelpunkt eines Industriegebietes bietet sie allerdings kaum touristische Anziehungspunkte.

Die Straßenbahnlinie 1 verbindet den Theißbahnhof (= Hauptbahnhof) der Normalspurbahn mit dem Bahnhof Kilian-Eszak der Waldbahn. Die Fahrt mit der Straßenbahn dauert etwa eine halbe Stunde, dabei wird praktisch die gesamte Altstadt von Miskolc durchfahren. Beim Bahnhof Kilian Eszak kreuzt die Waldbahn die Gleise der Straßenbahn auf demselben Niveau - eine selten Art einer Eisenbahnkreuzung. Die Kreuzung wird allerdings nur von den Güterzügen der Waldbahn benützt, die zum Umladebahnhof weiterfahren.

Die Waldbahn verläuft vorerst noch durch die recht eintönigen Vororte von Miskolc. Nach wenigen Kilometern wird im Bahnhof Diosgyör-Majlath die Zugförderungsstelle der Bahn erreicht, hier steht die Dampflokomotive 477,001

als Denkmal abgestellt. Kurz danach erreicht die Bahn einen besetzten Schrankenposten - wahrscheinlich der einzige Waldbahn-Schrankenposten Ungarns. Danach beginnt die Trasse anzusteigen und verläuft nunmehr in abgelegenen Waldgebieten. In Papirgyar zweigt eine Flügelstrecke nach Farkasgödör ab; auf dieser Strecke verkehren die Personenzüge nur während den Wochenenden der Sommermonate. Nach weiteren zwei Kilometern Fahrt wird das Tieftal von Alsóhámor auf einer 64 Meter langen Brücke überquert, bald darauf wird die Station Puskaporos erreicht, auch sie liegt mitten im Wald, den Ort erblickt man tief unten im Tal. Hier wird meist die Kreuzung mit einem Gegenzug abgewartet. Nach einem weiteren Kilometer wird der Ausflugsort Lillafüred erreicht, auch hier bestand einst eine Flügellinie, sie wird heute jedoch nicht mehr befahren. Bei Lillafüred befinden sich auch die beiden einzigen Schmalspurtunnels Ungarns. Nach weiteren sechs Kilometern Fahrt durch die Waldlandschaft des Bükk-Gebirges wird die Endstation Garadna erreicht.

Die Konzession zum Bau der "Lillafüredi Allami Erdei Vasut" (Staatliche Lillafüreder Waldbahn) wurde am 24. Feber 1920 erteilt. Die Strecke nach Garadna ist 17,7 Kilometer lang, die größte Neigung beträgt 38,2 ‰, der kleinste Bogenradius 50 Meter.

Der erste Zug verkehrte am 14. November 1920. In den Jahren 1921 und 1922 entstanden zwei Flügellinien; die Strecke von Papirgyar nach Farkasgödör ( Länge 19 Kilometer) wird heute noch befahren.

Am 3. Mai 1924 wurde die beschränkte Personenbeförderung aufgenommen. Während der zwanziger Jahre wurden noch zwei benzinbetriebene Triebwagen angeschafft, 1940 wurden sie mit einem Dieselmotor versehen. Einer dieser Triebwagen soll bald auf der Kindereisenbahn am Schwabenberg (Szechenyi-hegy) in Budapest in Betrieb gehen.

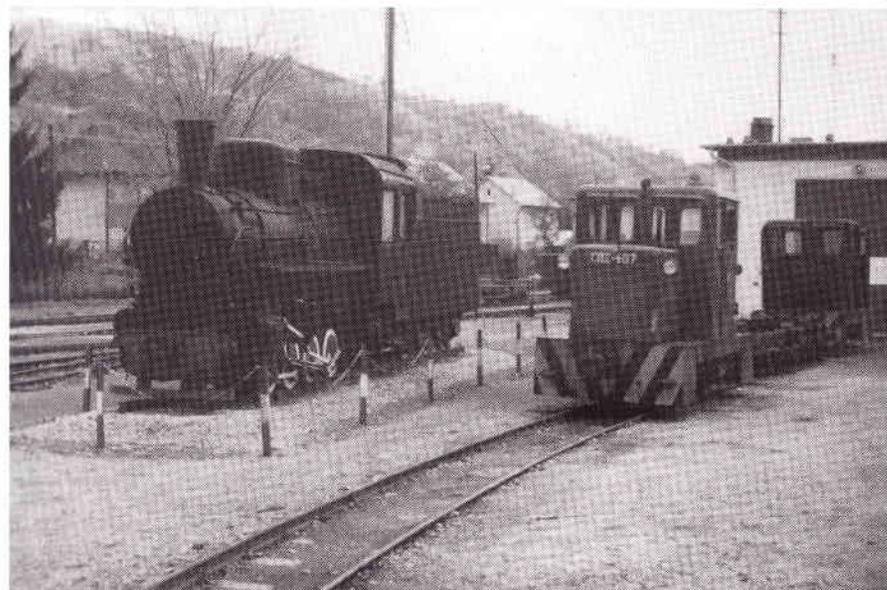
Dank des ausgedehnten Ausflugverkehrs (Ende der 80er Jahre fuhren zirka 200.000 Personen pro Jahr mit dieser Bahn) dürfte deren Zukunft gesichert sein.

Markus Rabanser



*Oben: D 02-508 mit dem Zug nach Farkasgödör im Bahnhof Papirgyar am 20. August 1988.*

*Unten: Die Denkmalloks 477,001 und die C 02-407 abgestellt in Diosgyör-Majlath am 24. September 1989.*



Fotonachweis: Helmuth Lampeitl (Seite 21, 22, 23)  
Markus Peter (Seite 10, 11 oben)  
Markus Rabanser (Seite 27)  
Erich Schäffler (Seite 5, 9, 11 unten,  
12, 13,)  
Sammlung. Bobleter (Seite 7, 20)

Impressum: Eigentümer und Herausgeber -  
Verein BREGENZERWALDBAHN-MUSEUMSBAHN,  
A- 6870 Bezau 147 Tel. 05514/3174

Anfragen und Informationen:  
Verein BWB, A - 6941 Langenegg 39  
Tel. 05513/ 6192

Anschrift der Redaktion:  
Mag. Markus Rabanser  
Bahnhofstraße 52, A-6911 Lochau

Satz: Hubert Bobleter  
Druck: Wälderdruck A-6863 Egg

P.b.b.

Erscheinungsort Langenegg  
Verlagspostamt A-6941 Langenegg