

Museumsbahn

AKTUELL

**MITTEILUNGSBLATT des Vereins
BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN**

HEFT Nr. 9 Mai 1994

Preis: ÖS 30,- / DM 4,60 / SFR 4,-

FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS



Aus dem Inhalt: Aus dem Vereinsalbum - Brief der Redaktion
- Die Seite des Obmannes - Vereinschronik/Vereinsgeschichte
- 8. Jahreshauptversammlung - Die Verfassung des
Bregenzerwaldes - Festprogramm - Die Darjeeling Bahn

Aus dem Vereinsalbum



Bürgermeister Mag. Berchtold mit seinen "Feldkircher Schuhplattlern" am Bahnhof Schwarzenberg



Der "Hallerwagen" auf der "Drehscheibe" mit sechs "Motoren"

Brief der Redaktion

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen!

Normalerweise ist unser Vereinsheft zu Beginn der jeweiligen Saison bereits erhältlich. Leider hat sich diesmal die Fertigstellung etwas verzögert, die ersten Wochenenden der diesjährigen Fahrsaison sind bereits verstrichen, wenn Sie dieses Heft zu lesen bekommen. Für die Verlängerung des Pachtvertrages der Strecke Bhf. Schwarzenberg - Bersbuch wurden zahlreiche zeitaufwendige Verhandlungen geführt, nun hoffen wir, daß der Weiterbestand dieses Streckenteiles weiterhin gesichert ist. Wie wir ja bereits in früheren Ausgaben geschrieben haben, ist die Verwirklichung eines Radweges auch neben der Bahntrasse möglich. Zusätzlich bieten wir weiterhin die Möglichkeit, Fahrräder in unseren Züge kostenlos zu befördern; dies könnte für den geplanten Radweg auch eine Aufwertung darstellen.

Heuer wird die vereinseigenen Dampflokomotive U 25 offiziell eingeweiht, in diesem Heft finden Sie das Programm für die Festlichkeiten am 23. und 24. Juli. Um unser Angebot weiterhin verbessern zu können, führen wir heuer auch unter unseren Fahrgästen eine Fragebogenaktion durch, über ein erstes Zwischenergebnis können wir sicherlich in der nächsten Ausgabe berichten.

Wir hoffen, daß wir Ihnen mit der neunten Ausgabe des "Museumsbahn aktuell" wieder einiges Neues und Wissenswerthes bieten können.

Für das Redaktionsteam
Markus Rabanser

Titelfoto: D 1 "Hilde" verschiebt in Bezau die Denkmallok Uh 3, die einer äußerlichen Revision unterzogen wird.

Geschätzte Mitglieder, lieber aktive Kolleginnen und Kollegen!

Wenn wir auf den Beginn des Jahres 1993 zurückblenden, so war das Konjunkturbarometer unserer Wirtschaft eher fallend. Desto erfreulicher ist es für uns, daß wir ein Jahr später feststellen können, welchen Erfolg wir durch die Zusammenarbeit aller, verbuchen können. Es ist dies auf die großen Anstrengungen und den persönlichen Einsatz der aktiven und der unterstützenden Mitglieder zurückzuführen. Zu Saisonbeginn darf ich Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen, wiederum um denselben Einsatz bitten, gleichzeitig darf ich auch allen unseren Mitgliedern und Helfern für den geleisteten Beitrag danken. Wir werden auch im heurigen Jahr auf Erfolgskurs bleiben.

Mein besonderer Dank gilt jenen, die den ganzen Winter über mit Reparaturen und Vorarbeiten für das reibungslose Funktionieren unserer Betriebsmittel in der neuen Saison, ihre Freizeit zur Verfügung gestellt haben. Wünschenswert für einen erfolgreichen Betrieb wäre natürlich eine Streckenerweiterung, Voraussetzung für uns ist jedoch zumindest die Beibehaltung der Strecke von Bezau bis Bersbuch. Für die Teilstrecke Schwarzenberg - Bersbuch läuft am 30. Juni 1994 der Pachtvertrag aus. Die letzten Monate waren für uns durch zahlreiche Verhandlungen mit der Gemeinde Andelsbuch und dem Land Vorarlberg geprägt. Für die Gemeinde Andelsbuch hat für diesen Streckenteil der Bau des "berühmten" Radweges Priorität Nummer 1.

Das Landesstraßenbauamt als Besitzer dieser Strecke würde uns bis zum Beginn des Neubaus der Bundesstraße gerne weiter als Mieter wissen und unterstützen, wenn die Gemeinde einen Kompromiß eingehen würde. Es hat sich nun in den letzten Wochen eine neue Situation eröffnet und zwar die gemeinsame Trasse von Radweg und Bahn.

Herr Landesrat Gorbach, der für den Straßenbau und deren Sicherheit zuständig ist, hat sich dankenswerterweise zu einem Gespräch in Bersbuch eingefunden und die gemeinsame

Trassenführung befürwortet. Zu klären ist noch lt. Landesrat Gorbach die Kostenbeteiligung aller Betroffenen, womit wir als Museumsbahn auch unseren Beitrag leisten werden.

Ich hoffe nun, daß unsere Bemühungen in den nächsten Tagen Früchte tragen und wir eine zufriedenstellende Lösung für alle gefunden haben.

Für eine unfallfreie und sichere Fahrt mit Volldampf gehen wir in die 7. Betriebssaison und hoffen, weiterhin einen positiven Beitrag für den Tourismus und für die Kultur in unserem Tale zu leisten, sowie den Gästen unserer Museumsbahn angenehme Stunden zu bereiten.

Ihr Obmann
Hans Meusbürger

Vereinschronik, aktuelles aus dem Vereinsleben.

Wenn es auch zur Winterszeit nicht an Aktivitäten und Ereignissen fehlt, so bedarf es doch einiger Überlegung, um Ihnen liebe Mitglieder und Leser, die alljährlich nach dem scheinbar selben Muster ablaufende Zeit von Saisonende bis zu Saisonbeginn in einigermaßen interessante Berichte zu kleiden. Und doch war es diesmal anders als die Jahre zuvor, denn mit unserer "teuren" U 25 stand erstmals eine vereinseigene Dampflokomotive in der Remise. Nach und nach sammelte sich eine Liste von erforderlichen Erhaltungsarbeiten und Ergänzungen an, die nun auf Erledigung warteten. Noch mehr Zeitaufwand war aber für Reparaturen und Revisionen an den drei Dieselloks und am Wagenpark aufzuwenden.

So gingen an ungezählten Tagen die Lichter in der Remise an und egal ob Plus oder Minusgrade, die Arbeiten wurden

Stück für Stück in Angriff genommen. Ein Teil der aktiven Vereinskollegen genießt unterdessen die Monate der Betriebsruhe; es würde aber wohl nichts so recht funktionieren, wenn nicht das als "harter Kern" des Vereines bezeichnete Duo, manchmal sogar auch ein Trio bis Quartett, den Weg über Schnee und Eis in die Remise fänden.

Abwechselnd mit den Arbeiten an der "U 25" erforderte die Diesellok "Margreth" - außer der an eine heimische Werkstatt vergebenen Motorüberholung - sehr zeitraubende Abdichtungsarbeiten an der Druckluftanlage und die Instandsetzung mehrerer anderer "Kleinigkeiten". Noch im Mai wird es jetzt endgültig soweit sein, daß der schon längere Zeit nicht mehr erklungene "Sound" des ansonsten robusten Motors zu hören sein wird. (Karten sind an der Abendkasse erhältlich...!).



Diesellok "Margreth" bei der Vorbereitung zur Motorüberholung.

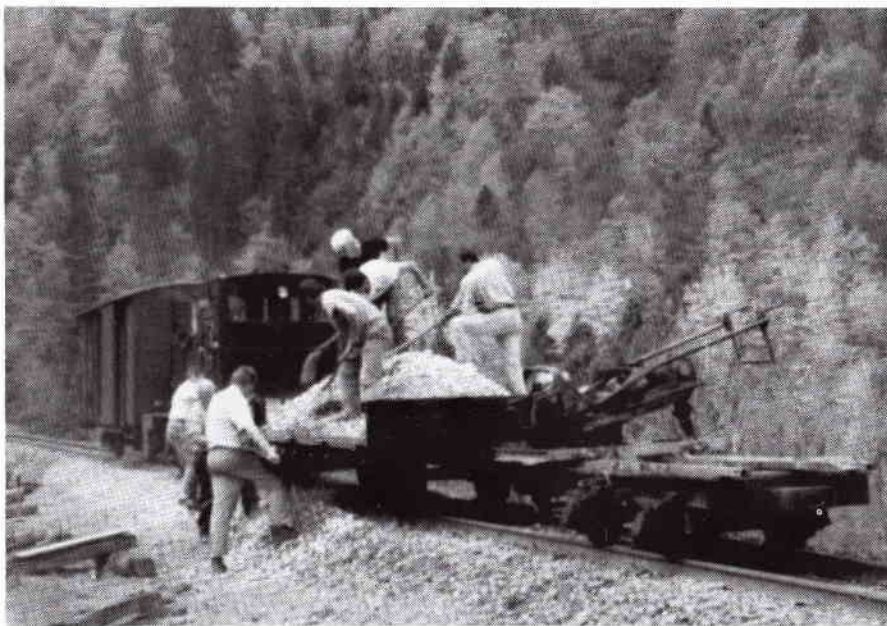
Seit Ende Oktober 1993 saß auch die Diesellok "Hilde" ohne Achsen auf vier schweren Hebeböcken neben der Remise fest und wartete auf die Sanierung der in ihrem langen Leben arg ramponierten Radreifen, Spurkränze, Stangen und Lager. Sowohl in Jenbach in Tirol wie in Krumbach und in Bezau war man fleißig am Werk um die Arbeiten genauestens und unter allen Umständen auch zeitgerecht erledigt zu haben. Im März setzte dann eine versammelte Vereinsmannschaft an den Kurbeln der Hebeböcke die "Hilde" nach dem Takt des "Galeerenhauptmannes" auf das neu überholte und eingestellte Fahrwerk. Schon nach den ersten Fahrten kann mit Erleichterung vermerkt werden, daß die eher schon vor zwei Jahrzehnten bei den Vorbesitzern der Lok und nicht erst bei der Museumsbahn fällige Umspurgung und Radsatzsanierung eine entscheidende Verbesserung der Laufeigenschaft gebracht hat und damit die nicht geringen Kosten gerechtfertigt sind.

Im Laufe des beginnenden Frühlings nahm man sich zudem noch Wagen für Wagen vor um die Bremsrevisionen durchzuführen und um die Sicherheit des Bahnbetriebes weiterhin garantieren zu können. Auch wenn unser Wälderbähnle im Vergleich zu öffentlichen Bahnen nur bescheidene Kilometerleistungen erbringt, waren doch eine Anzahl von Bremssohlen zu ersetzen.

Samstag, der 19. März 1994 wird als weiterer Meilenstein in die Vereinschronik aufgenommen. In dem bis in die Nacht dauernden Einsatz wurde die aus Holzschwellen bestehende Straßenkreuzung mit einer Gemeindestraße in Bezau abgebrochen. Mit Hilfe des Baggers wurden neue Schwellen eingebaut und eine Schotterreinigung durchgeführt. Zudem mußten neuartige Schutzschienen angefertigt und gut befestigt werden damit die entstandenen Spurrillen mit den für uns neuen, fahrradfreundlichen Spurrillenfüllern verschlossen werden konnten. Auch wenn die unter der kärglichen Beleuchtung von Diesellok und Baumaschine eingebrachte Asphaltsschicht bei Tageslicht besehen nicht gerade das erhoffte Bild bot und später dementsprechend nachgearbeitet werden mußte, kann im Hinblick auf die in diesem - und zur

Genüge auch in früheren Museumsbahn - Aktuell besprochene Gemeinschaftstrasse "Radweg und Bahntrasse" eine einwandfrei funktionierende Fahrbahn für beide Verkehrsmittel hergestellt werden.

Pünktlich nach der Schneeschmelze war an der Strecke wieder allerhand zu bemängeln und zu richten. Zusätzlich wurde erhöhter Bedarf an Gleisschotter gemeldet. Die daraufhin geführten Bau- und Schotterzüge konnten in einer vereinseigenen "Patententwicklung" und in Zusammenarbeit mit Lok- und Baggerführer sowie einem oder zwei Helfern in kürzester Zeit und kräftesparend entladen werden. So bequem schon, daß die Schotterbestellungen zum neuen "Hobby" des Streckenchefs zu werden drohen.



Der schon seit zwei Jahren mit gutem Erfolg tätige Profigleistrupp ist wieder engagiert worden und hat schon einige Tage Einsatz zum Wohle der Gleislage hinter sich gebracht.



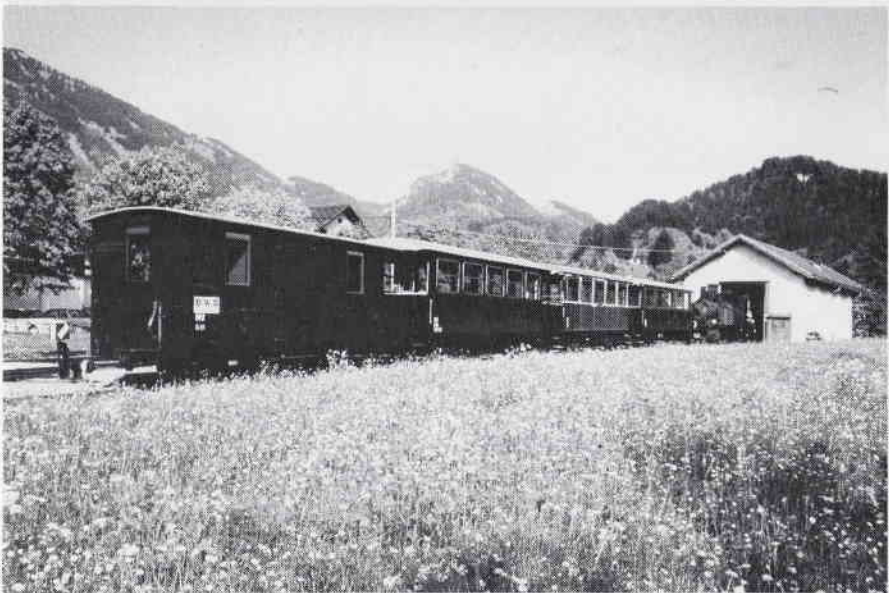
Eher nicht alltäglich; eine größere Gruppe von Helfern beim verdienten Verpflegungsempfang.

Daß das ganz normale Vereinsleben mit sovielen Aktivitäten nicht ganz Schritt halten kann, liegt auf der Hand. Als Vorbereitung auf die Saison 1994 begannen schon im Dezember die Arbeiten für den neuen Fahrplan und Prospekt. Um den Prospektbedarf etwas kostengünstiger herstellen zu können, wurde die Auflage gleich auf zwei Jahre ausgedehnt und 85.000 Exemplare gedruckt. Dem aufmerksamen Leser wird nicht entgangen sein, daß unsere Museumsbahn endlich den ihr schon vor langer Zeit zugedachten Namen "Wälderbähnle" aufleben läßt und diesen wohl weitem bekannten Begriff im In- und Ausland zum neuen Werbeträger der Region erhebt.

Im "Schicksalsjahr 1994" laufen die Pachtverträge über beide Streckenteile (Teil 1 von Bezaus bis Bahnhof Schwarzenberg und Teil 2 vom Bahnhof Schwarzenberg zur Haltestelle Bersbuch) aus und sind vorläufig nur in einem Fall von längerfristigen Verlängerungssignalen begleitet.

Arbeitswoche 1994

Bereits einen Tag vor der am 2. Mai beginnenden Arbeitswoche quartierten sich die Helfer aus nah und fern (bis zu 400 km Entfernung vom Wohnort) im Bahnhof Bezau ein und nützten gleich die Anwesenheit aus um an der traditionell vor Saisonbeginn stattfindenden Ausschusssitzung teilzunehmen. Es ist immer wieder erfreulich, wenn nun schon zum dritten Mal die gleichen Kollegen, und jedesmal wieder einige neue zu sehen sind. Mit viel Schwung ging man an die aufgetragenen Arbeiten an der Strecke heran und betätigte sich tageweise als "Verschönerungsverein" im Bahnhofgelände von Schwarzenberg und Bezau.



Aus Anlaß der am 23. Juli stattfindenden Loktaufe der "U 25" nahm man sich die äußerliche Sanierung der Dampflok Uh 3 (498.03) vor. Schon nach der ersten Stunde wurden wir von ihrem wahren Zustand überrascht. Und doch war dem mit "Liebe auf den ersten Blick" äußerst motiviert an die Aufgabe herangetretenen Rolf aus Heidelberg eher zum Weinen zumute. Nichts destotrotz steht sie nun nach 12 langen Tageseinsätzen

von Rost befreit da und wird nach Abschluß der Arbeiten zum Festtermin als neues Prachtstück wieder viele Blicke und Fotoauslöser auf sich ziehen.

Der Bahnhof Bezau hat nun seit der Sanierung der nordseitigen Fassade wieder eine "weiße Weste" und auch die von der vorjährigen Arbeitswoche unbearbeitet gebliebenen Fenster und Türen sind neu gestrichen.



Einer der "Stubaierwagen" vor der Lackierung.

Eineinhalb "Stubaierwagen" erhielten einen Neuanstrich, der "Salonwagen" hat ebenfalls einen Neuanstrich nötig, wozu jedenfalls schon die ersten Vorarbeiten geleistet wurden. Dies alles in der Hoffnung, daß die doch nicht mehr ganz jungen Wagen wieder in einem neuen Kleid erstrahlen und wenigstens einige Zeit lang Wind und Wetter standhalten.

Alles in Allem war diese viel zu schnell vergangene Arbeitswoche ein kameradschaftlicher Höhepunkt im Vereinsleben und ist den Abschiedsworten der Teilnehmer nach zu schließen, nicht mehr wegzudenken. Der Termin für 1995 wurde geschlossen in Vormerk genommen.

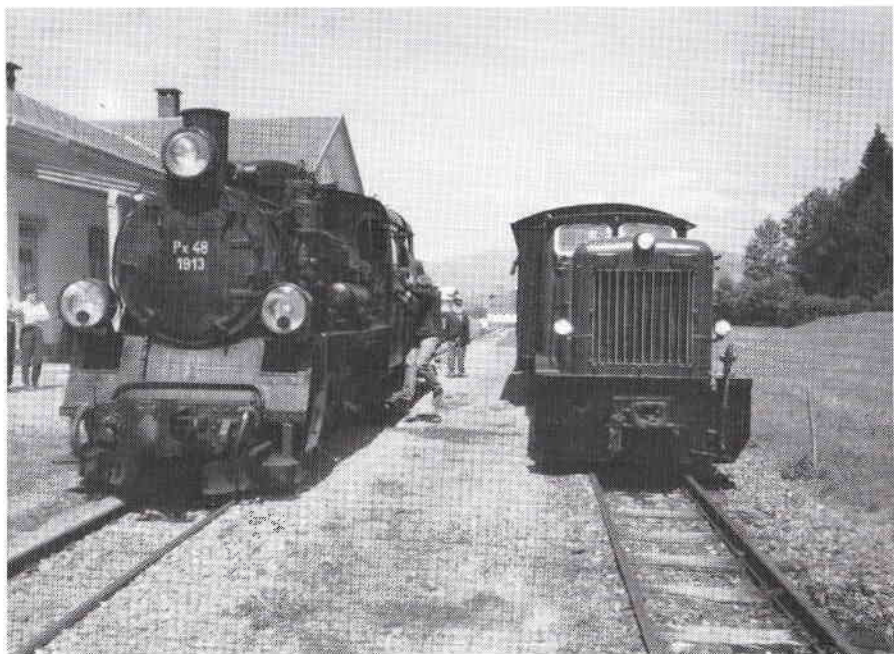
An dieser Stelle schon heute eine Einladung an unsere Mitglieder:

Die Arbeitswoche 1995 dauert von Montag, den 1. Mai bis Samstag, den 6. Mai.

"Fertiger Profi" ist nicht Voraussetzung, Profi ist man nach dieser Woche!

Also dann, auf Wiedersehn in Bezau!

Jakob Bobleter



Seltene Betriebsaufnahme: Px48-1913 und D 2 Margareth, beide Loks in Betrieb im Bahnhof Schwarzenberg

E I N L A D U N G

zu unserem diesjährigen Vereinsausflug nach Gmünd im Waldviertel - Niederösterreich

Alle unsere aktiven und unterstützenden Vereinsmitglieder, Freunde und Gönner sind herzlich eingeladen, an dieser herrlichen Dreitagesfahrt zu den Waldviertler Schmalspurbahnen teilzunehmen.

Termin: 26. / 27. / 28. August 1994

Vorläufig feststehendes Programm:

Freitag, den 26. August: Anreise nach Gmünd ab Bregenz mit Zug und Bus, Fahrt mit der ÖBB Schmalspurbahn von Groß Gerungs, am Abend gemütliches Beisammensein in der tschechischen Nachbarschaft

Samstag, den 27. August: Fahrt mit dem Dampfsonderzug des Waldviertler-Schmalspurvereines nach Heidenreichstein. Es besteht die Möglichkeit einer Glashüttenführung und eines Besuches im Wasserschloß, Besichtigung der Zugförderungsstelle Gmünd und abends gemütliches Beisammensein und Treffen mit den Kollegen des Waldviertler Schmalspurvereines in Gmünd.

Sonntag, den 28. August: Rückreise mit dem Zug über St. Pölten.

Kosten: für zwei Übernachtungen mit Frühstück in Gmünd und die Zug- und Busfahrten - ÖS 2000,-. Kinder mit Ermäßigung.

Genauere Details über das in Ausarbeitung befindliche Programm werden demnächst bekannt sein und können dann auf Anfrage unter der Tel. Nr. 05513/6192 mitgeteilt werden.

Anmeldeschluß ist der 30. Juli 1994.

Anmeldung für Vereinsausflug nach Gmünd am 26./27./28. August 1994 schriftlich mit folgenden Angaben an: Verein BWB, A-6941 Langenegg 39 senden.

- Teilnehmeranzahl (Erwachsene/Kinder)
- Ermäßigungsausweise/Freifahrten f. Eisenbahner
- Adresse, Unterschrift

Die schriftliche Verständigung erfolgt nach der Anmeldung.

Auf Wiedersehn, Euer Walter Schöch

Vereinsgeschichte, 3.Fortsetzung

Ab dem Heft "MUSEUMSBAHN-AKTUELL Nr. 7" vom Mai 1993 sind unsere Leser, Mitglieder und Freunde über die abwechslungsreiche Vereinsgeschichte der Wälder-Museumsbahn voll im Bilde. Anhand der Aufarbeitung von einzelnen Vereinsjahren und ergänzt durch bisher nur Wenigen bekannte Fotos, ergibt sich für Sie die Gelegenheit, wichtige Ereignisse aus der Zeit der Bahneinstellung bis zum jeweils aktuellen Teil des Vereinslebens mitzuverfolgen. An ausreichendem Berichtsstoff mangelt es nicht, sodaß dem Teil 2 mit seinem Abschluß im August 1987, nun in Heft 9 der zweite Teil des turbulenten Jahres 1987 folgt.

Wir hoffen, Ihnen liebe Leser der Vereinsinformation, auf diese Weise auch weiterhin manch Wissenswertes und den Statistikern unter uns auch Fakten für Ihre Aufzeichnungen liefern zu können.

5. September 1987: Eine vorläufige Leistungsbilanz ergibt die von den durchschnittlich etwa 10 aktiven Mitgliedern geleistete Anzahl von unglaublichen 1600 Arbeitsstunden.

12. September 1987: Samstag, jetzt sind es immerhin noch zwei Wochen, besser gesagt nur noch zwei Samstage Zeit bis zu dem in einer "schwachen Stunde" angesagten Bahnfest mit Taufe der Diesellokomotive. Immerhin können auch schon die von einer Tiroler Spezialwerkstätte in Sonderschichten angefertigten Getriebeteile eingebaut werden. Bei der darauf folgenden Probefahrt um 18.15 Uhr bewährt sich das Getriebe bestens - leider verursacht aber der Motor einige Pannen. Bei der Rückkehr nach Bezau ist es jedenfalls späte Nacht.

19. September 1987: Nun sind auch die Wochentage zu Arbeitstagen erklärt worden. Die Lokmannschaft läßt sich nicht entmutigen und wagt erneut eine Probefahrt, diesmal mit zwei Güterwagen, schwer überladen mit den im Raum Bahnhof Langenegg-Krumbach ausgebauten Schwellen als Belastung auf die ersten 5 Kilometer Strecke.



Eine der ersten Ladungen an Gebrauchsschwellen aus Langenegg.

Den Bahnhof Schwarzenberg endlich in Sicht - (Überquerung der Bundesstraße 200 rechtlich, und durch eine Asphaltschicht auch praktisch noch nicht möglich) - rüstet man notgedrungen zur geschobenen Rückfahrt nach Bezau. Und wieder gelingt sie nicht in planmäßiger Zeit, denn auch diesmal hat man mit kleinen Motorproblemen zu kämpfen.

21. September 1987: Was zur Vorbereitung des Bahnfestes selbstverständlich ist, meint man zu wissen und lädt die Medien zur 1. Pressekonferenz im fahrenden Museumsbahnzug nach Bezau ein. Wie alle Neuigkeiten, erweckt auch diese großes Interesse und läßt den Verein anderntags in mehreren werbewirksamen Berichten aufscheinen.

23. September 1987: Die vierte Fahrt mit der Lok und drei Tage vor dem Festtermin eine schlimme Entdeckung: Den Motor hätte man jetzt im Griff, zu allem Überfluß ist nun aber ein Achslager heiß gelaufen.



26. September 1987: Trotz strömendem Regen und kühlen Herbsttemperaturen ein großer Tag für den Verein. 37 Helfer aus dem In- und Ausland haben sich schon in aller Früh eingefunden und machen sich bei den Festvorbereitungen nützlich. Umstandehalber muß die benachbarte LKW-Halle vom Wälderhaus geräumt und von den Helfern in aller Eile zur wetterfesten Festhalle umgewandelt werden. In einer eindrucksvollen Feier nimmt Frau Hildegunde Amann die Taufe der bisher von den Vorbesitzern respektlos - D 1- genannten Diesellokomotive auf den Namen "HILDE" vor. Ein unerwarteter Ansturm an Neugierigen bevölkert den Bahnhof Bezau und gottseidank auch die Verpflegungsstände des Vereines. Zahlreiche Vertreter der Presse und des Fernsehens sind ebenfalls anwesend.

Ein Teil der Besucher zählt dann auch schon zu den allerersten 600 Museumsbahnfahrern. Als Fahrkarten für den Ersttag fungieren schnell organisierte Theater-eintrittsblöcke. Die "HILDE" als Star des Tages ist schon vor dem Festakt mit der Wagengarnitur zu Fernsehaufnahmen unterwegs und verkehrt anschließend dem Andrang entsprechend, stündlich mit Fahrgästen.



Mit dabei hat sie auch das ganze "Vermögen" des Vereines, bestehend aus dem vereinseigenen "Stubaiwaggon" Nr. 101, dem vom Obmann zur Verfügung gestellten "Salonwagen" damals noch Nr. 102 und dem von den ÖBB geliehenen "Dienstwagen" Nr. 6463 - ehemals Steyrtalbahn - mit insgesamt 56 Sitzplätzen. Das angeschlagene Achslager kann nur noch mit Tricks "beruhigt" werden, hält aber den ganzen Tag durch.

Die Arbeit und der Einsatz hat sich in mehrfacher Hinsicht gelohnt. War bis dahin das öffentliche Interesse äußerst gering und wurden die Vereinsmitglieder nur verlacht, so wird das Vorhaben durch den Ausspruch eines anwesenden Fremdenverkehrsfunktionärs auf eine höhere Stufe gestellt: **"Jetzt seid ihr über den Berg!"**, war seine für uns sehr bedeutsame Feststellung.

An Aufgaben mangelt es auch nach dem Fest nicht. Schon am 27. September geht der Einsatz ungebremst weiter. Z. B. trifft der "Hallerwagen" in seiner Originalfarbe - weiß - rot - und noch in 1000 mm Spur aus Lustenau kommend in Bezau ein.

10. Oktober 1987: Betriebstag Nr. 2: Der benachbarte "Bau- und Heimwerkermarkt" unseres Vereinsobmannes - eine Neuheit im Bregenzerwald - feiert seinen ersten Geburtstag. Weitere 300 Fahrgäste und eine vorerst gerettete Vereinskasse zählen zum Erfolg des Tages. Von den zuvor ausführlich berichteten technischen Pannen ist dank der Werkstattmannschaft keine Spur mehr vorhanden. Mit dem Tageserlös und einigen Spenden werden erstmals seit dem Beginn der Vereinstätigkeit bescheidene Werkzeuganschaffungen möglich. Ab jetzt muß auch der private Werkzeugschrank der einzelnen Mitglieder nicht mehr so oft einspringen.

11. Oktober 1987: Vereinsausflug zur Zillertalbahn nach Jenbach. 21 Mitglieder finden sich ein und lernen den dortigen Betrieb als Vorbild einer gut geführten und deshalb auch gut frequentierten Schmalspurbahn kennen.

16. Oktober 1987: Besuch von Vereinsvertretern beim Gen.Direktor Stellvertreter der ÖBB, Herrn Dipl.Ing. Helmut Hainitz in Wien. Thema ist die Dampflokomotive 298.25 - (U 25) - damals noch in komplettem, aber nicht betriebsfähigem Zustand abgestellt. Auch das Interesse an Originalpersonenwagen kommt zur Sprache. (Ergebnis anno 1993: außer der Dampflok -U 25-)

17. Oktober 1987: Zum zweiten Mal findet der traditionsreiche "Gallo Mat" - (Gallus Markt) im Bereich des Bahnhofs Bezaus statt. Diesmal aber mit der Museumsbahn als zusätzliche und gern angenommene Attraktion.

30. Oktober 1987: Durch den nicht ganz sorgenfreien Einstand der Diesellok "Hilde" vorgewarnt steht schon länger fest: Wir brauchen eine zweite leistungsfähige Diesellokomotive! Etliche Vereinsvertreter finden noch freie Zeit, um eine von der "Öchslebahn" in Ochsenhausen - Deutschland, angebotene "Gmeinder" Diesellokomotive, Baujahr 1961 (später Margreth) zu besichtigen.

7. November 1987: Die leihweise "Neuerwerbung" - der "Hallerwagen" mit 16 Sitzplätzen ist seit 24. Oktober in Bezaus aufgebockt und beschäftigt sowohl die Werkstätte der Zillertalbahn in Jenbach zum Umspuren der Achsen von 1000 auf 760 mm Spur wie auch die Maler in Bezaus.

12. Dezember 1987: Die Achsen für den "Hallerwagen" sind zurück, bereits eingebaut und der Weg in die Remise frei zur weiteren Instandsetzung. Vorher muß der Wagen jedoch noch um die eigene Achse gedreht werden, um die Bremsleitungen den bei der Museumsbahn bereits in Verwendung stehenden Wagen angleichen zu können (Foto Seite 2).



30. Dezember 1987: Gerade noch einen Tag vor einer bestellten Sonderfahrt erfolgt von Vereinsmitgliedern und mit Hilfe eines schweren Radladers der Einbau des in der kurzen Betriebspause ab Oktober von einer Baufirma entfernten und offenbar "gerne" vergessenen Gleisstücks von 20 m Länge. "Man braucht es eh nicht mehr!" war die damals weit verbreitete Ansicht und die mehr als bequeme Verantwortung des Firmenchefs.

31. Dezember 1987: Silvesterfahrt für das Verkehrsamt Bezaus - zugleich der Start für eine Serie von 5 Betriebstagen bis zum Feiertag, Hl.Drei König 1988 - aber auch der vierte und letzte Betriebstag im Jahr 1987. In dieser kurzen Zeit hat die jüngste Museumsbahn Österreichs 1600 Fahrgäste befördert und sowohl die Befürchtungen der Pessimisten widerlegt wie die Erwartungen der Optimisten um vieles übertroffen.

Jakob Bobleter

8. Jahreshauptversammlung am 26. Februar 1994 im Hotel "Sonne" in Bezau

Auch heuer konnte Vereinsobmann Hans Meusburger wiederum über 60 Mitglieder und Freunde unseres Vereines bei der bereits achten Jahreshauptversammlung in Bezau begrüßen. Als Ehrengäste anwesend waren die Geschäftsführerin des Tourismusverbandes Bregenzerwald, Frau Mag. Ilona Authried, der Bürgermeister von Bezau, Herr LAbg. Dipl.-Ing. Helmut Batlogg sowie als Vertreter der Regionalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald, Herr Obmann Ökonomierat Alois Bechter. Bereits eingangs gab der Vereinsobmann seiner Zufriedenheit Ausdruck, daß mit der abgelaufenen Saison das bisher erfolgreichste Jahr der Museumsbahn zu Ende ging; 42.300 Fahrgäste sind doch ein sehr gutes Ergebnis. Er könne nur wünschen, daß auch die kommende Saison so gut ablaufen werde.

Berichte des Vereinsvorstandes:

Obmann-Stellvertreter und Betriebsleiter Ernst Kronecker berichtete über die vielfältigen Anstrengungen zur Wiederinbetriebnahme der ersten vereinseigenen Dampflokomotive, der U 25, die 1902 zur Eröffnung der Bregenzerwaldbahn für diese Strecke gebaut wurde. Mit der Rückkehr dieser Lok nach Bezau werden die Leistungen des Vereines um das Kulturgut "Bregenzerwaldbahn" bedeutend aufgewertet. Durch unerwartete Schwierigkeiten bei der Renovierung dieser Dampflokomotive mußte vom Museumsbahnverein vorübergehend die ehemals polnische Px 48-1913 der Museumsbahn Warthausen - Ochsenhausen in Deutschland ausgeliehen werden. Seit dem 14.08.1993 ist nun allerdings die U 25 eingesetzt. Ein besonderer Dank für die Verdienste um die Wiederinbetriebnahme sprach Ernst Kronecker den Herren Direktor Heiß und Ing. Holub der Zillertalbahn-Gesellschaft aus. Bei der dortigen Werkstätte in Jenbach wurde die U 25 aufgearbeitet.

Um die österreichischen Museumsbahnen hinkünftig auch gesetzlich im Rahmen des Eisenbahngesetzes zu erfassen,

wurde eine "Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Tourismus- und Nostalgiebahnen" gegründet. Zwei Sitzungen dieser Arbeitsgemeinschaft hatten bereits stattgefunden. Ein Vorschlag zur Definition der Museumsbahnen wird noch heuer an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur Begutachtung übersandt werden. Über den Verlauf dieser beiden Sitzungen berichtete Betriebsleiter-Stellvertreter Markus Rabanser.

Geschäftsführer Jakob Bobleter gab näheres über die Zusammensetzung der Fahrgastzahlen der abgelaufenen Saison bekannt:

- 28.200 Fahrgäste mit normalen Fahrkarten
- 11.100 Fahrgäste in 105 Sonderzügen (gegenüber 60 Sonderzügen im Vorjahr)
- 3.000 Fahrgäste mit den Kombikarten Rodelbahn oder Seilbahnen Bezau

Somit wurden - wie bereits angeführt - 42.300 Personen in den Zügen der Museumsbahn befördert. Gegenüber dem Vorjahr ergab sich somit eine beachtliche Steigerung von 5.100 Personen.

Vorausblick für die kommende Saison:

An wichtigen Arbeiten stehen die Überholung des Motors sowie der gesamten Luftdruckanlage an der D 2 "Margreth" an, das Fahrwerk der D 1 "Hilde" wird aufgearbeitet, die umfangreichen laufenden Instandhaltungsarbeiten an der Dampflokomotive U 25 und die laufende Streckenunterhaltung erfordern ebenfalls wieder einen arbeitsintensiven Einsatz der aktiven Mitglieder.

Vom Tourismusverband Bregenzerwald wurde ein Beitrag in erfreulicher Höhe für die Anschaffung von historischen Uniformen zur Verfügung gestellt, zur Renovierung des Barwaggon "Wälderschenke" und für die Gestaltung des neuen Fahrplanprospektres konnten die Brauerei Egg und 15 Werbepartner gewonnen werden. Im Namen des Vereines ein Dankeschön für die Unterstützung an alle Institutionen und Firmen.

Obmann Hans Meusburger berichtete über die Aktivitäten die unternommen wurden, um die Verlängerung des Pachtvertrages für die Strecke Schwarzenberg - Bersbuch zu erreichen. (Über diese Bemühungen lesen Sie auch an anderer Stelle dieser Ausgabe). Ein besonderes Dankeschön galt den aktiven Museumsbahnern, die Leistungen gipfelten in der abgelaufenen Saison darin, daß auf Grund der starken Nachfrage nach Sonderzügen von Mitte August bis Anfang Oktober tägliche Zugfahrten abgewickelt wurden. Im Anschluß daran gab der Obmann einen detaillierten Überblick über die Aktivitäten der abgelaufenen Saison.

Zukünftig soll der Beschaffung von Personenwaggons im Originalstil der 760-mm-Wagen verstärkt Augenmerk geschenkt werden. Eine Abordnung des Vereines fand sich bereits zu einer Exkursion nach Brno in Tschechien ein, um dort eine Waggonwerkstätte zu besichtigen, die nach alten Originalplänen Schmalspur-Personenwaggons baut. Ein Exemplar läuft bereits auf der Thörlerbahn (Kapfenberg - Thörl) in der Steiermark

Der Kassier Jakob Kaufmann gab Auskunft über die Kassengebarung im abgelaufenen Betriebsjahr. Die Rechnungsprüfer Margreth Bischof und Fridolin Kühne stellten den Antrag, den Kassier zu entlasten, der Antrag wurde einstimmig angenommen. Der Kassier sowie die beiden Rechnungsprüfer wurden in ihren Ämtern bestätigt.

Die Geschäftsführerin des Tourismusverbandes Bregenzerwald, Frau Mag. Ilona Authried, dankte allen aktiven Mitgliedern der Museumsbahn. Sie beglückwünschte den Verein zum erfolgreich verlaufenen Jahr und hob den Fahrgastrekord insofern noch hervor, da es bei den Nüchtigungen im Bregenzerwald zu spürbaren Rückgängen gekommen war. Sie betonte die Wichtigkeit der Museumsbahn für die Tourismusregion Bregenzerwald.

Der Obmann der Regionalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald, Ökonomierat Alois Bechter, schloß sich den Dankesworten der Vorrednerin an und betonte auch die Bedeutung der

Museumsbahn als Kulturgut des Bregenzerwaldes.

Der Bürgermeister der Gemeinde Bezau, LABg. Dipl.-Ing. Helmut Batlogg beglückwünschte den Verein zur neu erworbenen U 25 und stellte befriedigt fest, daß die Rauchentwicklung bei dieser Lokomotive bedeutend geringer sei.

Im Anschluß daran wurde die Anwesenheit des Bürgermeisters zur ausgiebigen Diskussion über die zukünftige Gestaltung des Bahnhofgeländes im Bereich der Gemeinde Bezau genützt.

Mit den Dankesworten des Obmannes Hans Meusburger schloß um 16.40 Uhr die 8. Jahreshauptversammlung.

Markus Rabanser

MITGLIEDSBEITRAG *** MITGLIEDSBEITRAG

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 Beitragssätze:

Aktives und unterstützendes Mitglied:

ÖS 300,-- DM 45,-- SF 40,--

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

MITGLIEDSBEITRAG *** MITGLIEDSBEITRAG

FAHRPLAN 1994

Gültig an allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen - vom
21. Mai bis 15. Oktober 1994 - zusätzlich auch an
bestimmten Wochentagen im Juli und August.

Abschnitt 1 ist gültig vom 21. Mai bis zum 15. Oktober 1994

Abschnitt 2 ist gültig an Donnerstagen, vom 14. Juli bis 25. August 1994

Abschnitt 3 ist gültig für Sonderfahrten im Juli und August 1994

Unterstrichene Tage sind "Dampfbetriebstage" - weitere Termine auf Anfrage.

BEZAU - BERSBUCH und zurück

Bf. Bezau	ab	11.00	14.00	15.45	an	12.20	15.20	17.05
Hst. Reuthe	ab	11.07	14.07	15.52	an	12.11	15.11	16.56
Bf. Schwarzenberg	ab	11.25	14.25	16.10	an	11.55	14.55	16.40
Hst. Bersbuch	an	11.30	14.30	16.15	ab	11.35	14.35	16.20

Abschnitt 1: SAMSTAG, SONN- und FEIERTAG

BETRIEBSTAGE mit DIESEL bzw. DAMPFBETRIEB:

21.5 / 22.5 / 23.5 / 28.5 / 29.5 / 2.6 / 4.6 / 5.6 / 11.6 / 12.6 / 18.6 / 19.6
25.6 / 26.6 / 2.7 / 3.7 / 9.7 / 10.7 / 16.7 / 17.7 / 23.7 / 24.7 / 30.7 / 31.7
6.8 / 7.8 / 13.8 / 14.8 / 15.8 / 20.8 / 21.8 / 27.8 / 28.8 / 3.9 / 4.9 / 10.9
11.9 / 17.9 / 18.9 / 24.9 / 25.9 / 1.10 / 2.10 / 8.10 / 9.10 / 15.10.1994

Abschnitt 2: DONNERSTAG

DONNERSTAG: jeweils Bezau ab um 11.00 / 14.00 / 15.45 Uhr

BETRIEBSTAGE: 14.7 / 21.7 / 28.7 / 4.8 / 11.8 / 18.8 / 25.8.1994

Abschnitt 3: SONDERFAHRTEN + BAHNFEST 1994

Montag, den 18.7 / 25.7 / 1.8 / 8.8.1994; Bezau ab 14.00 Uhr.

Dienstag, den 26.7 / 2.8 / 9.8.1994 - Abendsfahrten; Bezau ab 19.45 Uhr.

Stimmung und Unterhaltung bei den originell gestalteten **Abendsfahrten** unter der Mitwirkung heimischer Musikanten und bei Hausmannskost im gemütlichen Gastgarten nahe dem Bahnhof Schwarzenberg. Rückfahrt ab Bahnhof um ca. 22.30 Uhr.

Für die Abendsfahrten gelten Fahrpreise wie bei Dampfbetrieb!

Samstag, den 23.7. und Sonntag den 24.7.94 großes Bahnfest mit Dampfloktouren in Bezau.

FAHRPREISE

		Dieseltbetrieb	Dampfbetrieb
Erwachsene	hin und retour	öS 55,-	öS 75,-
	einfach	öS 40,-	öS 50,-
Kinder (6-14 J.)	hin und retour	öS 25,-	öS 30,-
	einfach	öS 20,-	öS 20,-

KOMBIKARTENPREISE

	Museumsbahn + Rodelbahn	Museumsbahn + Bezauer Seilbahnen
Erwachsene	öS 120,-	öS 120,-
Kinder (6-14 Jahre)	öS 70,-	öS 70,-

Planmäßig verkehrende Züge führen den Buffetwagen "Wälderschänke" mit. Fahrräder werden kostenlos befördert. Aus betrieblichen Gründen können Änderungen im Fahrplan wie auch in der Betriebsart eintreten. Es besteht keine Betriebspflicht!

Auszug aus einer Rede von k.k. Professor Gebhard Fischer, gehalten anlässlich der Eröffnung der Bregenzerwaldbahn am 21. und 22. September 1902, 3. Teil und zugleich Schluß:

Die Verfassung des Bregenzerwaldes

(....) Was den Bregenzerwald und zwar insbesondere den inneren Teil desselben vor den anderen Gauen Vorarlbergs auszeichnet und charakterisiert, das ist die Eigenart seiner Verfassung, die sich bis in den Beginn des vorigen Jahrhunderts wenigstens teilweise erhalten hat. Hoch oben auf dem einsamen Bergrücken der Bezegg, inmitten eines ernsten Laub- und Tannenwaldes, erhebt sich eine gotische Säule, das Wahrzeichen des Innerwaldes, vor einunddreißig Jahren auf der geheimnisvollen Stätte errichtet, zur dauernden Erinnerung an die früheren Rechtsgebräuche der Bewohnerschaft dieser Gegend. Die Freiheiten des Innerwaldes reichen zurück bis in die Zeiten der Montforter Grafen und der ersten habsburgischen Landesherren und wurden im Laufe der Jahrhunderte zu wiederholten Malen erneuert und bestätigt oder auch erweitert, so daß dem Landesherren außer einem bestimmten Steuerpostulat an Rechten nicht viel übrig blieb. Diese Rechte und Pflichten sind im Landsbrauch aufgezeichnet, aus dem hier nur die wichtigsten Bestimmungen erwähnt seien. Als vornehmstes Recht galt die eigene hohe und niedere Gerichtsbarkeit, die eigene Verwaltung, sowie das Begnadigungsrecht für alle Totschläge. An Pässen, Straßen, Stegen und Brücken dürfen keinerlei Zölle erhoben werden. Der Hinterwald ist von aller Leibeigenschaft befreit und niemand darf vor ein fremdes Gericht gezogen werden. Jedermann darf das Schwarzwild schießen. An der Spitze des Regiments stand der Landammann, dem ein Landschreiber mit dem Sitze in Bezau zur Besorgung des Schreibgeschäftes an die Seite gegeben wurde. Den Landammann wählten alle "hausseßhaften" Untertanen und zwar in der frühesten Zeit auf sieben, später auf vier oder nur zwei Jahre. Die Wahl erfolgte auf dem Felde in Andelsbuch im Beisein des Vogtes von Feldkirch, der zur Aufrechterhaltung der Ordnung mit einer Sicherheitswache erschien und

zugleich im Namen des Landesherrn die Ehren der alten Freiheiten angelobte; denn nur unter dieser Bedingung war der neugewählte Landammann zu bewegen, seinen Amtseid in die Hände des Vogtes abzulegen. Originell war der Wahlmodus, indem die Wähler auf jenen Kandidaten zuliefen, dem sie ihre Stimme geben wollten. Den Wahlakt, bei dem es oft hitzig herging, schlossen mehrere Festtage zu Ehren des neugewählten Oberhauptes, das auf seine Kosten für die Bewirtung der Festgäste zu sorgen hatte.

Die Gesetze wurden auf der Bezegg, der altehrwürdigen Dingstätte, verfaßt. Dort auf der rings von Wald umstandenen Wiese, das Rohrmoos genannt, stand noch vor hundert Jahren an der Stelle wo jetzt das Denkmal¹⁾ sich erhebt, das alte Rathaus, welches auf vier gemauerten Pfeilern ruhte und keine Stiege hatte. Die zur Abfassung der Gesetze berufenen Personen, nämlich Landammann und Räte mit dem Landschreiber und Weibel, stiegen daher auf einer Leiter durch die Öffnung des Bodens in den Ratsaal. War die Versammlung vollzählig, so wurde die Leiter weggenommen und die Öffnung mittelst einer Falлтüre geschlossen, die erst dann wieder geöffnet wurde, wenn die Herren bezüglich der zu beratenden Gegenstände einig geworden waren. Zahlreiche auf der Bezegg gefaßte Beschlüsse sind uns in den Ratsprotokollen noch erhalten. Dieselben sind polizeilicher, zivilrechtlicher, krimineller, volkswirtschaftlicher und administrativer Natur.

Die Rechte und Freiheiten des Bregenzerwaldes fielen den zentralisierenden Reformen Kaiser Josefs des II. schon zum Teil zum Opfer und wurden unter der bayerischen Regierung im Jahre 1807 gänzlich aufgehoben. Mit dem Wiederbeginne der österreichischen Herrschaft wurden rechtspflege und Verwaltung gänzlich vom Staate übernommen und dem k.k. Landgerichte in Bezau zugewiesen. Die Bevölkerung konnte den Verlust der Freiheit verschmerzen, war der Wald doch wieder mit dem geliebten angestammten Herrscherhause vereinigt. Der 7. Juli des Jahres 1814, welcher die Kunde der Wiedervereinigung Vorarlbergs mit dem Hause Habsburg brachte, war auch, wie der Lingenauer Chronist erzählt, ein

¹⁾ Am Wanderweg über die Bezegg gelegen, (Anmerk. der Redaktion)

Tag unbeschreiblicher Freude für die Bevölkerung des Waldes. Der Donner der Kanonen verkündete von Bregenz herein das freudige Ereignis und die Freudenschüsse auf den Höhen des Waldes trugen die Kunde weiter bis in die entlegensten Ortschaften und Weiler.

Die alten Formen der ehemaligen "Wälderrepublik" sind nun seit hundert Jahren den Einrichtungen des modernen Staatswesens gewichen. Aber manche kostbare Überreste der alten, guten Zeit haben sich noch bis auf unsere Tage erhalten. Wenn auch der stets wachsende, rege Verkehr manches eigenartige verwischt und ausgeglichen hat, so fühlt sich der Fremde doch heute noch angenehm berührt durch das naturwüchsige Wesen der Bevölkerung, welche an alten Sitten und Gebräuchen im großen und ganzen festgehalten hat.

Zusammengestellt von
Konstantin Tiefenthaler

NEU	***	NEU	***	NEU	***	NEU
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

"Über die Bezegg wandern", Museumsbahn fahren und Sommerrodelbahn flitzen (an regenfreien Tagen) auf bequeme Art verbinden!

Wie: Sie wählen die Bahnhaltestelle "Bersbuch" als Ausgangspunkt für Ihre Wanderung zum Bahnhof Bezau (2 Stunden) wo ein Privatbus wartet -

(Achtung - nur auf Voranmeldung beim Bahnpersonal!)

- und Sie direkt zur Talstation der längsten Sommerrodelbahn der Welt nach Bizau und zurück zum Bahnhof Bezau führt.

Wann: Bahnhof Bezau ab 12.25 Uhr - zurück ab Sommerrodelbahn um 15.25 Uhr, Fahrt mit der Museumsbahn - Bezau ab 15.45 Uhr nach Bersbuch (Ihrem Ausgangspunkt) - an 16.15 Uhr

Buspreis: Erwachsene ÖS 50,-- / Kinder ÖS 30,--

Wir wünschen einen frohen Wandertag und gute Fahrt.

Unser Bahnfest ist in Vorbereitung !

Wir laden herzlichst ein.

Eröffnung des Festreigens am Samstag, den 23. Juli 1994 mit der Loktaufe der U 25 um 10.30 Uhr in Bezau.

Zahlreiche Programmpunkte wie

Samstag :

- ☐ Markttreiben im Bahnhofgelände in Bezau
- ☐ Frühschoppen in Bezau und beim Bhf. Schwarzenberg
- ☐ Stundentakt mit der Museumsbahn
- ☐ Kinderprogramm
- ☐ Nachtfahrt mit der Dampflokomotive zum Dämmererschoppen am Bahnhof Schwarzenberg
- ☐ und noch so manch' andere Überraschung

Sonntag :

- ☐ Frühschoppen in Bezau und Bhf. Schwarzenberg
- ☐ Stundentakt mit der Museumsbahn
- ☐ Kinderprogramm
- ☐ und vieles andere mehr

warten auf die zahlreichen Besucher

Die Darjeeling Himalaya Railway

Darjeeling, ein Luftkurort und bekannt durch die weitläufigen Teeplantagen, gelegen im indischen Himalayagebiet an der Grenze zu Nepal, Sikkim, Tibet und Bhutan, ist seit 1881 mit einer Schmalspurbahn an das Bahnnetz der Indian Eastern Railway angeschlossen.

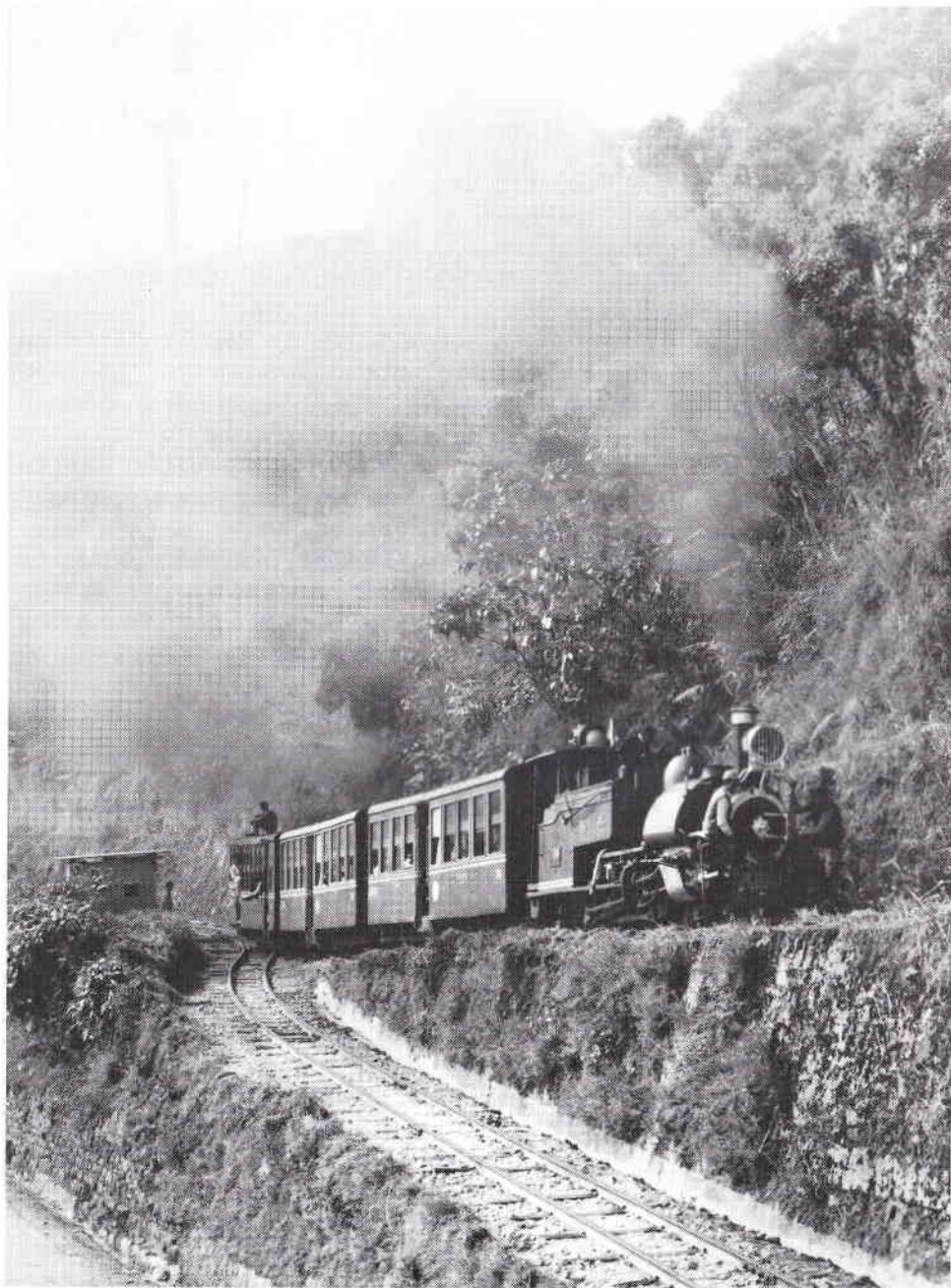
Um der brütenden indischen Sommerhitze in den Großstädten zu entgehen, zogen es viele wohlhabende Briten vor, während der Sommermonate ihren Wohnsitz in die höheren Bergregionen zu verlegen. Um die beschwerliche Anreise dorthin zu verkürzen und zu erleichtern, wurde in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts mit Planungen zum Bau einer Schmalspurbahn von Siliguri nach Darjeeling begonnen. Wegen der schwierigen Geländeverhältnisse wurde die Bahn in einer Spurweite von 610 mm projektiert. Der Bau der Strecke mit engen Radien und starken Steigungen war unumgänglich. Die Eröffnung der 88 km langen Schmalspurstrecke von Siliguri nach Darjeeling fand am 4. Juli 1881 statt.

Auch heute ist noch eine Fahrt auf der gesamten Strecke der Darjeeling Himalaya Railway möglich, wenngleich der Verkehr durch die Konkurrenz der parallel verlaufenden Straße stark abgenommen hat. Nur während der Monsunzeit ist die Strecke durch Murenabgänge oft auf Teilstrecken unterbrochen.

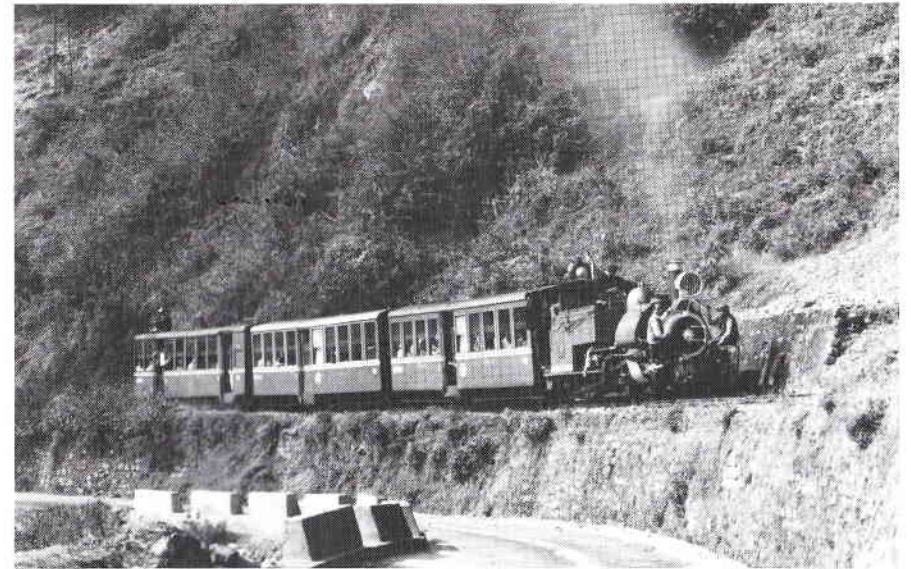
Heutiger Ausgangspunkt der Strecke ist New Jalpaguri. Von hier verläuft die Bahn parallel zur Meterspurstrecke im ebenen Gelände bis Siliguri und weiter bis Ghum. Auf diesem faszinierenden Streckenabschnitt sind insgesamt 2.096 Höhenmeter zu bewältigen! Um genügend Höhe zu gewinnen, sind bis zum auf 1.683 m gelegenen Hauptort Kurseong fünf Spitzkehren und drei Loops zu bewältigen. Ein Lokomotivwechsel findet planmäßig in Tindharia statt. Ab dem Scheitelpunkt (Bahnhof Ghum, 2.258 Höhenmeter) fällt die Strecke wieder bis Darjeeling auf 2.077 m.

Für die 88 Kilometer lange Strecke benötigt ein Zug durchschnittlich acht Stunden. Der Morgenzug erreicht jeweils um 15.30 Uhr Darjeeling. Seit der Eröffnung der Strecke wird die Bahn ausschließlich mit Dampflokomotiven (überwiegend englische Fabrikate) betrieben.

Helmuth Lampeitl



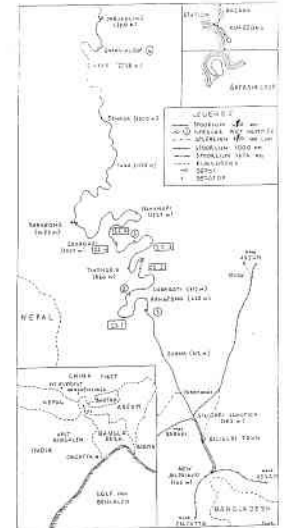
Spitzkehre Nummer 3.



Lok 786 bei Chumbati am 6. Februar 1994

NEW JALPAIGURI—DARJEELING
UP (Narrow Gauge). DOWN.

3 D Pass. 1. 2.	1 D Pass. 1. 2.	9 D Pass. 1. 2.	STATIONS.	4 D Pass. 1. 2.	2 D Pass. 1. 2.	10 D Pass. 1. 2.
H. M.	H. M.	H. M.		H. M.	H. M.	H. M.
7 15 9 0			d New Jalpaiguri	16 20 17 45		
7 30 9 15			.. Siliguri Town	15 50 17 25		
7 45 9 30			d Siliguri Jn. ...	15 40 17 15		
7 50 9 35			.. Sukna	15 35 16 55		
8 17 10 2			.. Rangcong	15 31 16 23		
9 1 10 46			.. Chunbhati	14 23 15 43		
9 43 11 20			.. Tindharia	13 48 15 5		
10 10 11 55			.. Gayabari	13 11 14 39		
10 49 12 34			.. Mahanadi	12 25 14 0		
11 25 13 9			a Kurseong	11 49 13 24		
12 32 14 6			.. Kurseong	11 10 12 47		
12 42 14 16			.. Churchgate Halt	11 5 12 37	19 0	
...			.. Goethala Halt	...	18 45	
...			.. Sepoydhuri	...	18 32	
13 20 14 54			.. Tung	10 26 11 58	18 20	
...			.. Dillaram Halt	...	18 10	
...			.. Salesian College	...	17 58	
14 3 15 37			.. Sonada	9 47 11 15	17 50	
...			.. Jorekhola Siding	...	17 30	
...			.. Rangbhal Siding	...	17 23	
...			.. Jorebunglow	...	16 54	
14 50 16 25			.. Ghum	9 0 10 33	16 49	
...			.. Batasia Siding	...	16 20	
...			.. Retreat Halt	...	...	
...			.. Westpoint Halt	...	15 55	
15 30 17 30			a Darjeeling	8 25 10 0	15 45	



Streckenskizze Darjeeling Himalaya Rail-
way.

Fahrplan



Auch wir hoffen weiterhin auf so "tatkräftige" Unterstützung durch unsere Mitglieder

Fotonachweis: Klaus Köllmeier (Titelbild, Seite 10, 16, 32)
Helmuth Lampeitl (Seite 2, 30, 31)
Fini Meusburger (Seite 9)
Erich Schäffler (Seite 2, 15, 19)
Peter Schlacher (Seite 6, 12)
Peter Stumpf (Seite 8, 11)
Vereinsarchiv (Seite 17)

Impressum: Eigentümer und Herausgeber -

Verein BREGENZERWALDBAHN-MUSEUMSBAHN,
A- 6870 Bezau 147 Tel. 05514/3174

Anfragen und Informationen:

Verein BWB, A - 6941 Langenegg 39
Telefon 05513/6192, Fax 05513/6192-4

Anschrift der Redaktion:

Mag. Markus Rabanser
Bahnhofstraße 52, A-6911 Lochau

Satz: Hubert Bobleter

Druck: Wälderdruck A-6863 Egg

Erscheinungsort Langenegg
Verlagspostamt A-6941 Langenegg