

# Museumsbahn

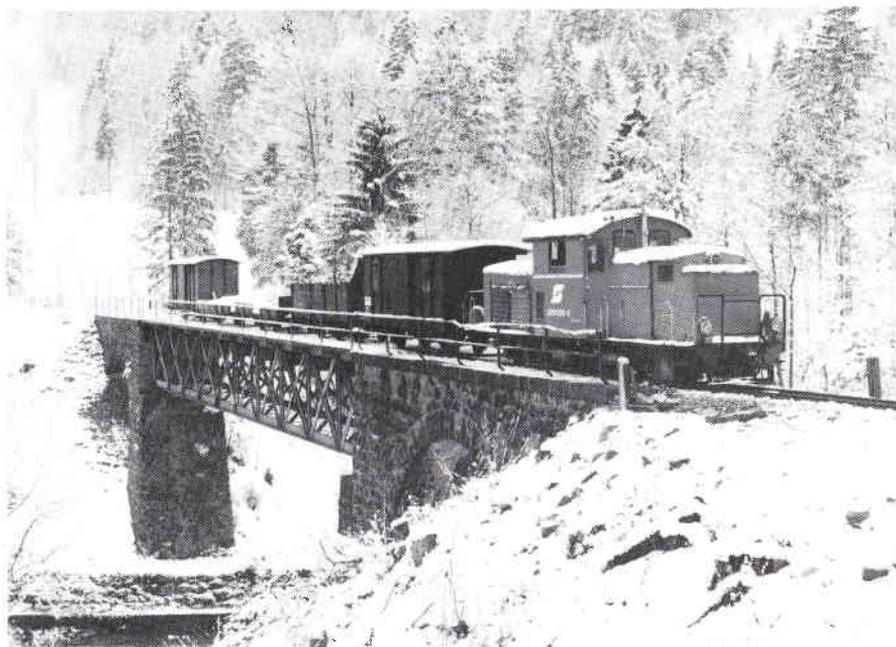
**AKTUELL**

## **MITTEILUNGSBLATT des Vereins BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN**

HEFT Nr. 13 Mai 1996

Preis: ÖS 30,- / DM 4,50 / SFR 4,00

### **FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS**



*2091.008 mit Fotogüterzug auf der Sporeneggbrücke am 30. März 1996  
(Foto: Helmuth Lampeitl)*

---

**Aus dem Inhalt:** Brief der Redaktion - Die Seite des Obmannes - 10. Jahreshauptversammlung - Vereinschronik - Tag der offenen Tür - Veränderungen im Fahrzeugstand - 2091 auf der BWB - Vereinsgeschichte - Die Schmalspurbahnen von Târgu Mures - Aus dem Vereinsalbum

# F A H R P L A N 1 9 9 6

Gültig an allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen - vom 25. Mai bis 19. Oktober 1996 -  
zusätzlich auch an bestimmten Wochentagen im Juli und August.  
NEU: Nikolaus- und Silvesterfahrten im Dezember!

Abschnitt 1 ist gültig vom 25. Mai bis zum 19. Oktober 1996 • Abschnitt 2 ist gültig an Donnerstagen vom 18. Juli bis 22. August 1996 • Abschnitt 3 ist gültig für Sonderfahrten im Juli, August und Dezember 1996\* • Grün gekennzeichnete Tage sind "Dampfbetriebstage"-weitere Termine auf Anfrage.  
\* Winterfahrten nur bei günstiger Witterung!

BEZAU - BERSBUCH und zurück

Bf. Bezau	ab	11.00	14.00	16.00	an	12.15	15.15	17.15
Hst. Reuthe	ab	11.07	14.07	16.07	ab	12.06	15.06	17.06
Bf. Schwarzenberg	ab	11.25	14.25	16.25	ab	11.50	14.50	16.50
Hst. Bersbuch	an	11.30	14.30	16.30	ab	11.35	14.35	16.35

## Abschnitt 1: SAMSTAG, SONN- und FEIERTAG

BETRIEBSTAGE:

25.5 / 26.5 / 27.5 / 1.6 / 2.6 / 6.6 / 8.6 / 9.6 / 15.6 / 16.6 / 22.6 / 23.6 / 29.6
30.6 / 6.7 / 7.7 / 13.7 / 14.7 / 20.7 / 21.7 / 27.7 / 28.7 / 3.8 / 4.8 / 10.8 / 11.8
15.8 / 17.8 / 18.8 / 24.8 / 25.8 / 31.8 / 1.9 / 7.9 / 8.9 / 14.9 / 15.9 / 21.9
22.9 / 28.9 / 29.9 / 5.10 / 6.10 / 12.10 / 13.10 / 19.10.1996

## Abschnitt 2: DONNERSTAG

DONNERSTAG: jeweils Bezau ab um 11.00 / 14.00 / 16.00 Uhr

BETRIEBSTAGE: 18.7 / 25.7 / 1.8 / 8.8 / 15.8 / 22.8.1996

## Abschnitt 3: SONDERFAHRTEN im Juli, August und Dezember

Montag, den 15.7 / 22.7 / 29.7 / 5.8 / 12.8.1996; Bezau ab 14.00 Uhr.  
**Abendfahrten:** Stimmung und Unterhaltung mit heimischen Musikanten und etwa zwei Stunden Aufenthalt im gemütlichen Gastgarten "Unter den Kastanienbäumen" nahe dem Bf. Schwarzenberg, Rückfahrt um ca. 22.30 Uhr. Dienstag, den 23.7 / 30.7 / 6.8, Donnerstag, den 15.8, Bezau ab 19.45 Uhr. (Am Dienstag, den 30.7 und am Donnerstag, den 15.8.1996 Platzkonzert mit dem Musikverein "Harmonie" Andelsbuch - am 15.8.1996 mit der Dampflokomotive).

**Nikolausfahrt** am Sonntag, den 1.12.1996, Bezau ab 14.30 Uhr, **Silvesterfahrt** mit Musik "Tag der offenen Tür am Bahnhof Bezau", mit Unterhaltung, Bewirtung und besonderem Programm - u.a. romantische Nachtfahrt mit der Dampflokomotive - am Sonntag, den 28.7.1996.

## FAHRPREISE

		Dieselmotortrieb	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 25,-
<b>KOMBIKARTENPREISE</b>		Museumsbahn + Rodelbahn	Museumsbahn + Bezauer Seilbahnen
Erwachsene		öS 130,-	öS 130,-
Kinder (6-14 Jahre)		öS 75,-	öS 75,-

Planmäßig verkehrende Züge führen den Buffetwagen "Wälderschenke" mit. Bei Abendzügen und Winterfahrten gelten Tarife wie bei Dampfbetrieb. Fahrräder werden kostenlos befördert. Aus betrieblichen Gründen können Änderungen im Fahrplan wie auch in der Betriebsart eintreten. Es besteht keine Betriebspflicht!

## Brief der Redaktion

Liebe Freunde des Wälderbähnles!

Unser Wälderbähnle hat am Pfingstsonntag, den 25. Mai 1996 den Betrieb wieder aufgenommen. Wegen Terminproblemen der Druckerei erhalten Sie unsere Ausgabe Nr. 13 leider mit einer kleinen Verspätung. Wir bitten Sie um Verständnis. Keinesfalls kann man jedoch die vergangenen Monate als Winterschlaf des Vereines bezeichnen - zu groß sind die Veränderungen und Neuerungen, die wir Ihnen in diesem Heft wieder vorstellen können.

Grund genug, wieder einmal ein größeres Fest am Bahnhof Bezau zu veranstalten; am 28. Juli 1996 findet erstmals ein Tag der offenen Tür statt, zu dem wir schon jetzt herzlich einladen wollen.

Auch für den heurigen Fahrplan konnte der des Vorjahres praktisch wieder weitergeführt werden, die Fahrpreise wurden ebenfalls nicht verändert - seit 3 Jahren gab es somit keine Fahrpreiserhöhung mehr.

Neben Berichten über die umfangreichen Fahrparkveränderungen, die letzte Jahreshauptversammlung, die gewohnten Fortsetzungen Vereinschronik und Vereinsgeschichte finden Sie auch - rechtzeitig vor der Urlaubssaison - einen Artikel über eine Schmalspurbahn in Rumänien.

Viel Spaß bei der Lektüre und auf Wiedersehen in Bezau.

Für das Redaktionsteam

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.

Unsere Beitragssätze:

Aktives und unterstützendes Mitglied:

öS 300,-- DM 45,-- SFR 40,--

Schüler und Lehrlinge: öS 100,-- DM 15,-- SFR 13,40

Sparkasse Egg, BLZ 20603, Kto.-Nr. 2000/040226

Sparkasse Lindau, BLZ 73550000, Kto.-Nr. 83899

St. Gallische Kantonalbank, BLZ 78123, Kto.-Nr. 90/2022/3

## Geschätzte Mitglieder und Freunde, liebe aktive Kolleginnen und Kollegen!

Das Ende einer dreijährigen Funktionsperiode bietet mir die Gelegenheit für einen Rückblick einerseits, viel wichtiger aber, für den Blick in die Zukunft.

So darf ich sagen, daß die soeben vergangenen drei Jahre gekennzeichnet waren von vielen ungesunden Streßsituationen und dem übergroßen Arbeitsaufwand, der notwendigerweise in die Organisation und in die technische Weiterentwicklung der Bahn investiert werden mußte. Mit Stolz erwähnen darf ich in diesem Zusammenhang die gelungene Sanierung und Inbetriebnahme der Dampflokomotive U 25 - Bezau - und die hauptsächlich in Eigenregie laufenden Erhaltungsarbeiten an den Brücken und an der Strecke. Um dem Anspruch an eine Museumsbahn nun doch immer näher zu kommen, sind auf dem Fahrzeugsektor die aufwendigsten Investitionen seit der Gründung des Vereines getätigt worden. Die jüngste davon für den Neubauwaggon Ci/s 109 und für die im Dezember 1995 erworbene Diesellokomotive 2091.08.

Auf dem organisatorischen Gebiet lastet wohl der größte Anteil bei unserem Kollegen Jakob Bobleter und seiner Frau Irma, die den sicher nötigen Antrieb wie immer über die "Kurbelwelle" an die anderen Mitarbeiter weiterleiten.

Für die allernächste Zukunft haben wir uns aber nicht weniger vorgenommen als zum Beispiel die zur Loktaufe am 28. Juli 1996 geplante Aufarbeitung und Inbetriebnahme der Diesellokomotive 2091.08 und die Fertigstellung der nächsten zwei Neubauwagen. Sicher wird auch der neue Wasserkran und die große Schlackengrube zur spürbaren Arbeits-erleichterung im Dampfbetrieb der Museumsbahn beitragen.

Unsere Motivation für die in der Zwischenzeit täglich zu erbringenden Leistungen entnehmen wir der zunehmenden Überzeugung, daß die Museumsbahn als Struktureinrichtung - wie die Zahlen von 40.000 Fahrgästen jährlich beweisen - in den Bregenzerwald gehört und zudem seinem Brauchtum und seiner Tradition voll entsprechen. Gerade in einer Zeit

der allgemeinen Rezession müssen sich alle verstärkt darum bemühen, den Gästen ihren wohlverdienten Urlaub so angenehm wie möglich zu gestalten. Wir jedenfalls hoffen mit unserem Einsatz von jährlich 5000 Stunden einen nicht unwichtigen Beitrag dazu zu leisten.

In die selbe Richtung weist die erfreuliche Zunahme an Zusammenarbeitsangeboten durch Lift- und Seilbahnunternehmen im Bregenzerwald. Auf die Initiative meines Vorstandskollegen Sigi Amann, konnten große und kleinere Unternehmen dieser uns nahe verwandten Branche zur Solidarität mit dem Wälderbähnle gewonnen werden. Sie setzen damit auf die im Sommer vorhandene und immer lebenswichtiger werdende Werbewirkung der Museumsbahn für den Bregenzerwald und damit auch für ihren Schibetrieb im Winter.

Wir begrüßen sie deshalb herzlich und wünschen ihnen weiterhin viel Erfolg:

- Bergbahnen Mellau
- Schilifte Schröcken
- Schilifte Warth
- Damülser Seilbahnen
- Hirschbergbahnen Bizau
- Bezauer Seilbahnen
- Diedamskopfbahn Schopernau

Abschließend aber gilt mein Dank unseren 30 aktiven Kolleginnen und Kollegen die ihre Freizeit kostenlos zur Verfügung stellen und besonders auch unseren 300 unterstützenden Mitgliedern die unsere Arbeit durch ihren Beitrag honorieren. Ich hoffe zuversichtlich, auch in Zukunft mit Ihnen rechnen zu dürfen. Halten Sie es mit unserem Motto: "Nüd lugg lau!" (nicht locker lassen!)

In diesem Sinne mein neuer Aufruf!

**Falls Sie es übersehen haben dürften, daß Ihr Beitrag für 1996 noch fällig wäre, liegt dieser Ausgabe von Museumsbahn-Aktuell ein Zahlschein für Ihren Mitgliedsbeitrag 1996 bei. Ich bitte Sie sehr herzlich, unterstützen Sie uns auch weiterhin recht tatkräftig. Denn nur mit der Unterstützung aller unserer Mitglieder können wir unser gemeinsames Ziel erreichen! Danke im Voraus.**

Ihr Obmann, Hans Meusburger

## 10. Jahreshauptversammlung

Obmann Hans Meusburger konnte am 24. Februar 1996 an die 80 Freunde und Förderer der Museumsbahn im Hotel Sonne in Mellau zur 10. Jahreshauptversammlung begrüßen.

Das Protokoll der 9. Jahreshauptversammlung wurde verlesen und von den Anwesenden einstimmig angenommen.

Es folgte der Tätigkeitsbericht der Obmannes in dem er auf die vielfältigen Arbeiten und Erfolge der vergangenen Saison hinwies. Mit über 40.000 Fahrgästen konnte die Museumsbahn wiederum ihre Bedeutung für die Region und für den Tourismus unter Beweis stellen.

Ein herausragendes Ereignis war die Inbetriebnahme des "Neubau-Waggons" nach Originalplänen von 1898, der am 16. September im Bahnhof Bezau aufgleiste und der am 20. September seinen ersten planmäßigen Einsatz absolvierte. Hans Meusburger kündigte für die kommende Saison an, daß wiederum zwei Waggons - darunter auch der Buffetwagen - in der gleichen Art neugebaut würden. Damit steht zusammen mit dem Dienstwagen bereits eine einheitlich historische Garnitur bereit.

Weiters berichtete der Obmann über den Kauf der 2091.08 von den ÖBB, zusätzlich wurde auch die 2091.04 als Ersatzteilständer erworben. (Über diese Lokomotiven lesen Sie an anderer Stelle dieses Heftes.) Die offizielle Inbetriebnahme der 2091.08 wird am 28. Juli 1996 erfolgen, dieser Tag wird zum Anlaß genommen, um einen "Tag der offenen Tür" zu veranstalten. Das Programm dazu wird noch ausgearbeitet.

Der Kassabericht wurde durch den Kassier Jakob Kaufmann verlesen, von den Rechnungsprüfern Margreth Bischof und Fridolin Kühne zur Genehmigung vorgeschlagen und von der Hauptversammlung einstimmig genehmigt.

Vorstandsmitglied Peter Schlacher aus Rankweil legte aus beruflichen Gründen sein Amt als Kassier-Stellvertreter zurück, in das er vor drei Jahren auf der 7. Jahreshauptversammlung gewählt wurde. Der Obmann dankte Peter Schlacher für die vielfältigen Arbeiten, die er geleistet hatte.

Als neuer Kassier-Stellvertreter wurde Walter Künz aus Hard vorgeschlagen und einstimmig in seine neue Funktion

gewählt. Turnusmäßig standen auch die Vorstandsmitglieder Obmann Hans Meusburger, Obmann-Stellvertreter Ernst Kronecker, Schriftführer Jakob Bobleter, Schriftführer-Stellvertreter Mag. Markus Rabanser und Beirat Ernst Cavegn zur Neuwahl an, wobei alle Mitglieder des Vorstandes einstimmig gewählt wurden und die Wahl annahmen.

Als Vertreter der Regio wurde Reinhard Lechner zusätzlich in den Vereinsvorstand kooptiert.

Geschäftsführer Jakob Bobleter dankt im Namen des gesamten Vereines Hans Meusburger für sein Engagement und die jahrelange zeitaufwendige Tätigkeit als Obmann.

Drei verdiente Vereinsmitglieder wurden zu Ehrenmitgliedern ernannt: Frau Margreth Bischofberger aus Mellau, als Vorkämpferin für die Idee einer Museumsbahn im Bregenzerwald, Herrn Joseph Denoth aus Aichstätten als ältestes aktives Mitglied und Herrn Hans-Peter Cavegn für die jahrelangen Aktivitäten für die Museumsbahn.



Die geehrten Mitglieder von li. Joseph Denoth, Margreth Bischofberger und Hans-Peter Cavegn (Foto: Peter Strauß)

Vorstandsmitglied Mag. Ilona Authried hielt in Vertretung des Tourismus-Präsidenten Walter Lingg ein Referat über die Bedeutung des Wälderbahnle für Tourismus und die Region Bregenzerwald. Sie betonte dabei, daß es neben der Museumsbahn und der Sommerrodelbahn in Bizau kaum touristische Einrichtungen im Bregenzerwald gäbe. Um die Museumsbahn als dauerhafte Einrichtung zu sichern, sei jedoch eine Verlängerung bis Egg nötig. Sie schloß ihr Referat mit dem Dank an alle Aktiven des Vereines.

Ehrenobmann Erich Schäffler bemerkte, daß es bei einigen Verantwortlichen innerhalb der letzten Jahren glücklicherweise eine 180-Grad-Wendung über die Thematik "Museumsbahn" gegeben hätte und man sich der Bedeutung des Wälderbahnle heute doch sehr wohl bewußt sei.

Abschließend wurde in einem Diavortrag die zehnjährige Vereinsgeschichte veranschaulicht. Die Sitzung endete mit dem Dank des Obmannes an alle Aktiven und der Bitte, sich weiterhin für die Museumsbahn einzusetzen.

Markus Rabanser

### Vereinschronik, aktuelles aus dem Vereinsleben

Selbst nach dem "offiziellen" Ende eines arbeitsreichen Vereinsjahres wie es das von 1995 zweifellos war, kann ein Vorhaben wie die nächste Etappe der Sporenegg-Brückensanierung noch zum Thema werden. Diese erfreuliche Initiative aus dem Kreis der Vereinsmitarbeiter widerspricht dem landläufig bekannten Vorurteil, daß jedem länger andauernden Einsatz für diesen oder jenen Zweck unweigerlich der Zeitpunkt für "mir reicht's" folgen muß. Nicht so bei den Mitarbeitern des Museumsbahnvereines. Hätten sonst noch mit dem Aushub gegen Ende Oktober 1995 die Vorbereitungen für die Sanierung des 2. Gewölbes vorgenommen werden können? Der im Museumsbahn-Aktuell, Heft Nr. 12 vom Dezember 1995 aus Platzgründen schuldig gebliebene Bericht über den Verlauf der Arbeiten soll nun der neuen Chronikfolge vorangestellt werden und damit die Wertschätzung für die erbrachte Leistung gebührend unterstreichen.

### "Sporeneggbrücke" - Sanierung - Etappe 2

Auch wenn die Vereinskasse für den "gemütlichen Teil des Abends" im Anschluß an das Abschlußessen am 21. Oktober 1995 im Cafe "Fröwis" in Bezau aufzukommen hatte, so ist dem spontan gefaßten Entschluß der Vereinskollegen "daß die Trockenlegung des Gewölbes Nr. 2 bei der Sporeneggbrücke

(in Richtung Bezau) sofort in Angriff genommen werde" - weit höherer Wert beizumessen. Nicht einmal der enorme Zeitdruck durch den nahen Winter und den am 3. Dezember geplanten 1. Nikolauszug konnte sie von ihrem festen Vorsatz abbringen. Mit dem Argument "daß man sich im vergangenen Frühjahr genügend Routine angeeignet habe und auch einige organisatorische Fehler von damals nicht mehr machen wolle" versuchten sie die warnenden Einwände zu entkräften. Eine der daraus gezogenen Lehren führte jedenfalls dazu, daß eine Diesellok mit Schotterwagen "noch vor dem Abbau" der Schienen und Schwellen auf der gegenüberliegenden Seite der Brücke hinterstellt wurde, um bei Bedarf auch aus Richtung Schwarzenberg Baumaterial zuführen zu können.

Nach dem vom Bauzug viele m<sup>3</sup> Aushubmaterial ab-



Ansicht der imposanten Gewölbeuntersicht Nr. 1 (Richtung Schwarzenberg) vor der Sanierung im Jänner 1995. Foto: F. Carlin

transportiert waren, traten wieder Risse und Beschädigungen der Betonabdichtung zu Tage, wie gehabt, diese erforderten aber einen etwas höheren Sanierungsaufwand als jener von "drüben". Die gemauerten Randbalken mußten ebenfalls neu befestigt werden und manch offene Mauerfugen waren zu füllen. Mit der erprobten Hilfe des Hochdruckschlauches vom Tankwagen der Ortsfeuerwehr Bezau wurde der Untergrund gründlich gereinigt und fachmännisch abgedichtet. Einen enormen Zeitvorteil aber verschaffte sicher die leider nur an dieser Stelle einsetzbare "Betonpumpe" die den angelieferten Fertigbeton ohne aufwendige Umladung auf Bauzugwagen und abladen im "Handbetrieb" direkt in das Gewölbe einbrachte. Nach einigen Arbeitseinsätzen an denen die Schienen und neue Schwellen verlegt wurden, konnte die Brücke mit dem äußerst "beruhigenden" Polster von wenigen Tagen vor den festgesetzten Nikolausfahrten wieder freigegeben werden.

#### Winterfahrten - Für und Wider

So als ob man das noch unbedingt "gebraucht" hätte, sind nun auch die Wintermonate, Dezember, Jänner und Februar verantwortlich dafür, daß außer der scheinbar kälteunempfindlichen Werkstattmannschaft nun auch die üblicherweise zu dieser Jahreszeit "selig" ruhende Abteilung - Betriebsdienst ordentlich zum Handkuß kam. Sechs der sieben Winterfahrten wurden mit den Dieselloks Hilde und Margreth geführt. Die Dampflokomotive - U 25 "Bezau" - wurde eigens zu den Dreharbeiten für die beliebte Musiksendung des Saarländischen Rundfunks "Kein schöner Land" - aus dem Winterschlaf aufgeweckt. Als besonderes Erlebnis für die 15 in schmucker Wäldertracht gekleideten "Fahrgäste" und die in der historischen Uniform ausgerückten Zugmannschaft stellte sich dabei der Auftritt von "Eva Maria" - einem international bekannten Star der volkstümlichen Musik aus Reuthe im Bregenzerwald - dar. Diese Winterfahrt zählt jedenfalls nicht nur im Hinblick auf die große Werbewirkung durch die am Donnerstag, den 4. April 1996 erfolgte Ausstrahlung im ARD zur positiven Seite der "Winterfahrtenbilanz". Besonders aber mit der "1. Nikolausfahrt" am Sonntag, den 3. Dezember 1995 dürften wir, wie es scheint, eine echte

Marktlücke entdeckt haben. Ohne auch ernsthaft auf skeptische Stimmen zu hören wurde die Fahrt vorbereitet und nur durch eine minimale Werbetätigkeit in der engeren Region angekündigt. Innerhalb von drei Tagen stand dann aber die Reservierung aller verfügbaren Plätze fest und allein aus den vorerst abgewiesenen Anfragen hätte sich die Führung eines weiteren Zuges rechtfertigen lassen. Doch die Terminprobleme mit den "Hauptpersonen", dem "hl. Nikolaus" und seinem "Knecht Ruprecht" verzögerte seine Fixierung derart lange, daß dem gestreßten "Telefondienst" die Aufgabe zukam, die immer noch anwachsende Vormerkliste schnellstens vom neuen Zusatztermin am Samstag, den 2. Dezember 1995 zu verständigen.



*"Gerade angekommen" stellt sich St. Nikolaus mit seinem Knecht Ruprecht zum Gruppenfoto mit der Zugbesatzung und den beiden Dieselloks Hilde und Margreth. (Foto Walter Schöch)*

An beiden Tagen war bei der Abfahrt der Züge in Bezau vom St. Nikolaus und seinem Helfer natürlich nichts zu sehen. Der brauste nämlich irgendwo unterwegs ganz stilgerecht per

Schlitten vom "Himmel" herab und bemühte sich dann in rührender Weise um die schon seit der Abfahrt gespannt Ausschau haltenden Kinder und wohl auch um die eine oder andere Mama oder Oma. Zu guter Letzt schwand noch der Vorrat von mehr als 200 mit allerlei guten Sachen gefüllten "Nikolaussäckle" in so einem bedrohlichen Tempo, daß sich die Organisatoren innerlich schon mit enttäuschten Kindergesichtern abzufinden begannen. Die Befürchtungen waren glücklicherweise zu voreilig und sollen jedenfalls bei der nächsten "Nikolausfahrt" am 1. Dezember 1996 durch die Vorbereitung von noch mehr Säckle vermieden werden.



Die Stopfmansschaft bei km 4,7 (Foto: Jakob Bobleter)

### Wieder mehr Eigenleistung bei der Streckenerhaltung

Durch die "Absichtserklärung" einiger Vereinskollegen konnte mit Recht angenommen werden, daß sie der eher ungewohnten Tätigkeit auf der Strecke zumindest nicht "abgeneigt" sind. Auch wenn sie mancher allzu leichtfertig abgegeben haben sollte, jedenfalls folgte dem am 20. April

1996 der "Ernstfall" bei km 4,7. Nachdem der nicht zu kleinlich gesteckte Rahmen erfüllt werden konnte, traute man sich auch zu, auf die seit Jahren jeweils im Frühjahr eingesetzte Oberbaupartie einmal zu verzichten. Eine vom Streckenchef erstellte Arbeitsliste konzentriert sich besonders auf die üblichen Erhaltungsarbeiten am Oberbau und auf vier bis fünf einzelne Abschnitte der Strecke in denen das Gleis neben allen erforderlichen Vorarbeiten auch "gestopft" werden muß.

### Wichtige Vorleistungen für den neuen Wasserkran

Ende April wurde vom Vereinsobmann die Gunst der Stunde genutzt und er ließ im Zuge von Bauarbeiten an einem nahe gelegenen Neubau in Bezau gleich auch die erforderliche Zuleitung für den geplanten "Wasserkran" unter einer Gemeindestraße an die Grundstücksgrenze des Bahnhofgeländes verlegen. Dies war gerade rechtzeitig vor Beginn der Arbeitswoche 1996, die nur dadurch zur endgültigen Errichtung der Anlage genutzt werden konnte. Mehr darüber im Bericht zur Arbeitswoche im Heft Nr. 14 vom Dezember 1996.

### MELLAUER SOMMER(S)PASS und Kombikarten

Seit mehreren Jahren florieren zwei Kombikartenabkommen mit steigender Beliebtheit. Damit können jeweils die Museumsbahn und die längste Sommerrodelbahn der Welt in Bizau bzw. die Kabinenseilbahn der Seilbahnen Bezau mit beachtlichen Preisermäßigungen genutzt werden. Ab Saisonbeginn 1996 hat sich die neueste Zusammenarbeit mit dem Sommer(s)pass der Bergbahnen Mellau zu bewähren, der mit einer pauschalen Ermäßigung verbunden ist.

Jakob Bobleter

Sonntag, den 28. Juli 1996

## Tag der offenen Tür beim Wälderbähnle

Loktaufe der 2091.08

Annähernder Stundentakt mit  
2091.08 und U 25

Stark ermäßigte Fahrpreise

Frühschoppen mit Musik

Souvenir-Shop

Gartenbahn

Bewirtung am Bahnhof Bezau

Bauernmarkt am Bahnhof Schwarzenberg

Ausstellungen im Warteraum  
und in der Remise

Nachtfahrt mit U 25

Das genaue Festprogramm ergeht mit gesonderter Einladung.

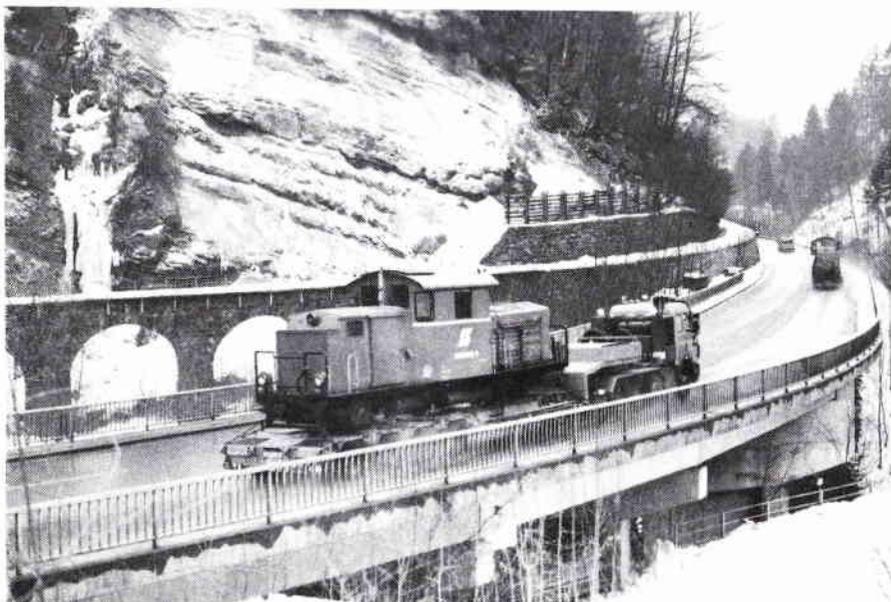
## Umfangreiche Veränderungen im Fahrzeugstand der Museumsbahn

Die Kontakte mit den Österreichischen Bundesbahnen um die Erwerbsmöglichkeit einer Dieselloktype der ersten Generation reichen schon mehr als fünf Jahre zurück. Bekanntlich waren es die "dieselelektrischen" Lokomotiven der Baureihe 2041, die den Dampfbetrieb auf der Bregenzerwaldbahn ab 1937 nach und nach abgelöst haben. Ebenso jahrelang war aber keine Aussicht auf Erfolg absehbar. Um so überraschender hat sich im November 1995 die einmalige Gelegenheit ergeben, daß eine der inzwischen in die Baureihe 2091 umbenannten Dieselloks, eben die 2091.08 von den ÖBB zum Kauf angeboten wurde. Die Diesellok war zuletzt bei der "Krimmlerbahn" in Zell am See stationiert. Sicher stellt diese Neuerwerbung nicht das derzeit vordringlichste Vereinsanliegen dar. Und wenn bei den werten Lesern auch noch der Eindruck einer übertriebenen Eile entstanden sein sollte, so kann dies nur damit erklärt werden, daß historische Fahrzeuge dieser Art eben nicht zu jeder beliebigen Zeit und auf jedem Marktplatz angeboten werden. Noch im Dezember 1995 hat sich eine kleine Vereinsabordnung bei einer Probefahrt von der Betriebsbereitschaft der Lok überzeugen lassen. Für den Transport nach Bezau wurde der speziell für diese Zwecke geeignete "Schmalspurtansportwagen" der ÖBB angefordert. Die als zukünftige Ersatzteilspenderin für die Lok 2091.08 gedachten Diesellok 2091.04 war in der ÖBB Hauptwerkstätte St. Pölten abgestellt und wurde von den ÖBB als "Draufgabe" zur Verfügung gestellt. Da sie sich direkt am Standort des Spezial-Transportwaggons befand wurde sie auch als erste der beiden Loks verladen und zum Güterbahnhof Wolfurt transportiert. Dort mußte sie bis zum Eintreffen des nächsten Loktransportes aus Zell am See warten und wurde nicht anders "deponiert" als die Großcontainer neben ihr.

Veränderungen in diesem Ausmaß haben aber auch Folgen für den übrigen Fahrzeugpark: Im Museumsbahn-Aktuell Nr. 12 vom Dezember 1995 wurde der Neubau von zwei weiteren Personenwagen in der Karosseriewerkstätte des Obmannes, Hans Meusburger



2091.008 auf dem Schmalspurtransportwagen verladen im Bf. Bludenz, 27.02.96 (Foto: Markus Rabanser)



2091.008 und 2091.004 im Sondertransport beim Egger Viadukt, 1.03.96 (Foto: Helmuth Lampeitl)



2091.004 steht bereits in ihrem neuen Heimatbahnhof, während im Hintergrund die 2091.008 noch am Haken des 120-Tonnen Krans hängt, (Foto: Helmuth Lampeitl)

in Bezau, angekündigt. Die Arbeiten haben in der Zwischenzeit schon wieder hunderte Stunden verschlungen und sind soweit fortgeschritten, daß die vorgesehenen Fahrgestelle bereitgestellt werden mußten. Somit ist auch schon der Grund für den Anfang März erfolgten Abbruch des erst seit 1989 eingesetzten Eigenbauwagens "Wälderschenke" genannt. Seltsamerweise war dies nicht einmal dem sowohl beim Aufbau wie nun auch bei der Demontage mitbeteiligten Kollegen Ernst eine kleine Träne wert. Wieso glauben wir zu wissen: Sicher freut sich auch er, wie wir alle, auf die Saisonöffnung 1996 und auf den bis dahin einsetzbaren nagelneuen Wagen "Wälderschenke - Made in Bezau".

Als "Lieferant" für ein weiteres Fahrgestell zum Aufbau des dritten Neubauwagens wurde der bis jetzt als Oberbaumateriallager verwendete dreiachsige Hochbordwagen der Mariazellerbahn - O/s Nr. 61556-2 - ausgesucht und zwei Wochen später ebenfalls gründlich "abgeräumt".

Seit Mai 1988 war der anscheinend immer zu Unrecht als "Hallerwagen" - BWB Nr. 105 - bezeichnete Personenwagen - Nr. 108 der "Mittelgebirgsbahn" Innsbruck - Igls - mit 16 Sitzplätzen leihweise beim Wälderbähne eingesetzt. Während der Saison 1995 hat er sich jedoch kaum mehr von seinem Stammplatz bei den Bauzug- und dem Kohlewagen vom Gleis 3 wegbewegt. Dies hat Überlegungen beschleunigt, den an sich bei den Fahrgästen sehr beliebten Wagen bei nächster Gelegenheit zu veräußern. Nachdem auch der Verein der "Tiroler Museumsbahnen" in Innsbruck sein Interesse bekundet hat, ist der Wagen nun nach jahrzehntelanger und nicht immer "zweckgewidmeter" Verwendung am 30. April 1996 zur "alten" Heimat nach Innsbruck-Stubaitalbahnhof zurückgekehrt.



Diesellok "Benjamin" am Bf. Schwarzenberg (Foto: Peter Feßler)

"Daß immer die Kleinen dran glauben müssen!". Eindeutig als "Opfer" der in Zukunft betriebsbereiten Diesellok 2091.08 wird die 50 PS starke D 3 "Jenbacherlok" nun engültig entbehrlich und soll ebenfalls abgegeben werden. Die D 3 ist 8 t schwer und wurde 1962 von den Jenbacher Werken in

Tirol gebaut. Ihre längste Dienstzeit hat sie bei der Werksbahn eines Stahlwerkes in Niederösterreich verbracht. 1988 kam sie in Normalspurausführung!!! nach Bezau. Mit dem finanziellen und handwerklichen Einsatz von einigen Vereinsmitgliedern wurde sie auf 760 mm umgespurt, ein komplett neues Führerhaus aufgebaut und auch sonst rundum instandgesetzt. Hauptsächlich Verwendung fand sie bei den Bauzügen der Museumsbahn und im Verschub. Nun hat sie es aber auch noch verdient, daß ihr intern schon von Anfang an gebräuchlicher Name "Benjamin" zum voraussichtlichen Ende ihrer Museumsbahnzeit endlich bekannt gemacht wird.

Jakob Bobleter

### Die Baureihe 2091 auf der Bregenzerwaldbahn

Bereits in der ersten Ausgabe unserer Vereinszeitschrift haben wir die Baureihe 2091 beschrieben, ohne damals zu ahnen, daß wir in absehbarer Zeit in den Besitz einer derartigen Lokomotive gelangen würden. Diese Baureihe wurde damals noch planmäßig benötigt, erst durch die Auslieferung der Dieseltriebwagen der Baureihe 5090 konnte auf die Dienste dieser Oldtimer verzichtet werden. Lediglich in Gmünd und Waidhofen a.d.Y. sind heute noch Reservetriebfahrzeuge dieser Reihe vorhanden.

In der Grundkonzeption entsprach die Reihe 2091 (unter der Bezeichnung 2041/s geliefert) ziemlich genau der späteren Baureihe 2090 (damals 2040/s). Die beiden festgelagerten Treibachsen sind in der Mitte der Lokomotive angebracht, das restliche Gewicht der Lok wird durch zwei Laufachsen gestützt, die Baureihe 2091 weist so die Achsfolge 1 Bo 1 auf. Charakteristisch für diese Baureihe ist der Gepäckraum, ursprünglich wurden diese Triebfahrzeuge somit als Gepäcktriebwagen eingestuft. In den Jahren 1936 bis 1940 wurden insgesamt zwölf Exemplare dieser diesel-elektrischen Fahrzeuge ausgeliefert.

Auf der Bregenzerwaldbahn wurde die Reihe bereits 1937 in Betrieb genommen, es wurden damals die 2041.04/s bis 2041.07/s in Vorkloster beheimatet. Vor leichten Zügen leistete diese Baureihe gute Dienste, ihre bescheidene Leistung von lediglich 210 PS reichte allerdings nicht aus,

die Dampflokomotiven völlig zu verdrängen. In den Jahren des Zweiten Weltkrieges mußten die Loks wegen Treibstoffmangel abgestellt werden. Erst nach den Kriegsjahren wurden sie wieder aktiviert. Im Jahr 1950 wurde auch die jetzige 2091.08 nach Vorkloster umstationiert. Damit wurde auch diese Lokomotive auf der Bregenzerwaldbahn heimisch.

Kurzfristig war im Jahr 1953 auch die 2091.09 zwischen Bregenz und Bezau im Einsatz. Die Reihe 2091 wurde Anfang der 60er Jahre durch die starken Maschinen der Reihe 2095 (600 PS) ersetzt und konnte so zu anderen Schmalspurbahnen umstationiert werden. Durch den Unfall der 2095.05 (Sturz über den Egger Viadukt) mußte 1965 nochmals die 2091.03 im Bregenzerwald aushelfen und schließlich im Sommer 1966 die 2091.07, die bereits nach Zell am See umstationiert worden war. Erst 1981 wurde wieder eine 2091 - die 2091.01 - in Bregenz beheimatet. Sie war jedoch lediglich als Ersatzlokomotive gedacht, da eine zweite 2095 für die Strecke Bregenz - Kennelbach doch als etwas zu überdimensioniert erschien.

Mit dem Kauf der 2091.08 wurde somit wieder ein wichtiger Schritt gemacht, um auf der Museumsbahn originale Fahrzeuge einzusetzen.

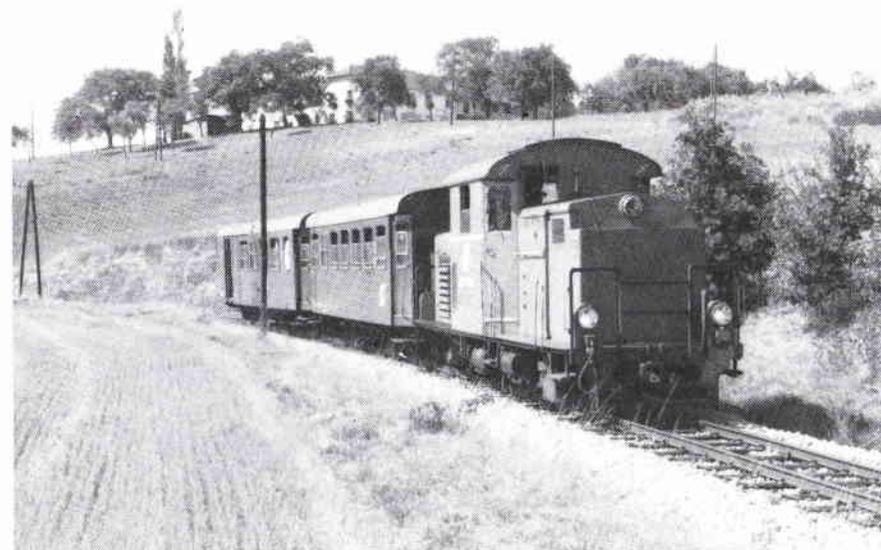
**2091.04**      Fabriknummer:    Simm/ÖSSW 65690  
                   Baujahr:            1936  
                   1.02.1937 - 20.08.1937:    Zell am See  
                   21.08.1937 - 17.10.1961:    Bregenz  
                   18.10.1961 - 30.09.1995:    St. Pölten  
                   Ausmusterung:        1.10.1995

**2091.08**      Fabriknummer:    Simm/ÖSSW 66763  
                   Baujahr:            1940  
                   5.09.1940 - 19.11.1950:    Gmünd NÖ  
                   20.11.1950 - 27.02.1962:    Bregenz  
                   28.02.1962 - 30.11.1995:    Waidhofen a.d.Y.  
                   Ausmusterung:        1.12.1995

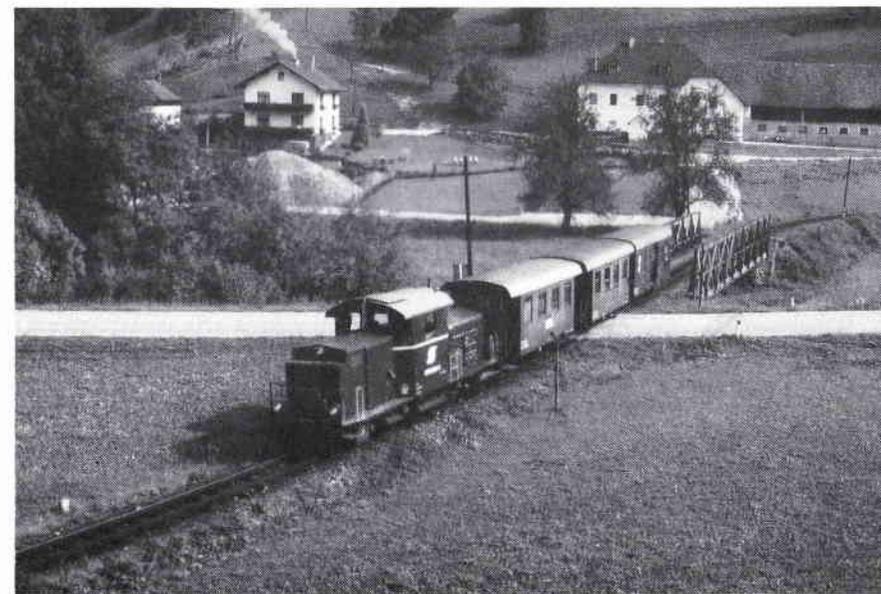
Simm = Waggonfabrik Simmering (mechanischer Teil)

ÖSSW = Österreichische Siemens-Schuckert-Werke (elektrischer Teil)

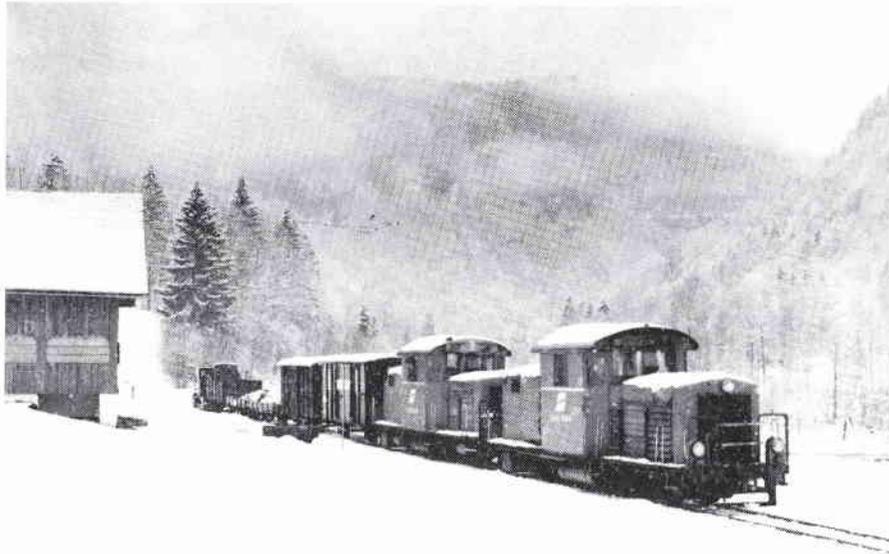
Markus Rabanser



2091.004 zwischen Reisenhof-Lehen und Grabenegg-Rainberg (Strecke Ober Grafendorf - Wieselburg a.d. Erlauf), 24.08.1990  
 (Foto: Markus Rabanser)



2091.008 auf der Ybbstalbahn zwischen Steinmühl und Schütt, August 1992 (Foto: Markus Rabanser)



Der erste gemeinsame Einsatz auf unserer Museumsbahn: 2091.004 + 2091.008 mit Fotogüterzug am 1.03.96 beim Vorsäß Stiglen ...



und bei Reuthe (Fotos: Helmut Lampeitl)

## Vereinsgeschichte, 7. Fortsetzung

Ab dem Heft "MUSEUMSBAHN-Aktuell Nr. 7" vom Mai 1993, sind unsere Leser, Mitglieder und Freunde über die abwechslungsreiche Vereinsgeschichte des "Wälderbahnvereines" voll im Bilde. Anhand der Aufarbeitung von einzelnen Vereinsjahren - und ergänzt durch bisher nur Wenigen bekannten Fotos - ergibt sich für Sie die gute Gelegenheit, wichtige Ereignisse aus der Zeit der Bahneinstellung bis zum jeweils aktuellen Teil des Vereinslebens mitzuverfolgen. An Berichtstoff mangelt es sicher nicht, sodaß dem Teil 6 mit seinem Abschluß am 23. Dezember 1989, nun in Heft Nr. 13 wieder interessante Ereignisse aus dem den Vorjahren in nichts nachstehenden Jahr 1990 folgen.

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

**1. Jänner 1990:** Eine erfreuliche Vorgabe für das Fahrgastergebnis der Saison 1990 ergibt sich durch die sechs Winterbetriebstage zwischen dem 26. und 31. Dezember 1989. Rund 1.800 Fahrgäste haben die vom Wälderbahnle angebotenen Museumsbahnfahrten - der wegen den bei frühlingshaften Temperaturen wie damals einzig verbliebenen Alternative "Schnee suchen" - dankbar vorgezogen.

**24. Jänner 1990:** Im Auftrag des Landes Vorarlberg konnte unser Verein die Gleise und Schwellen vom Bahnhof Kennelbach (km 4,7) taleinwärts bis 150 Meter über die Felssturzstelle bei km 7,1 abbauen. Der Auftrag ist nun abgeschlossen und daraus etwa 2100 neuwertige Schwellen sowie eine "eiserne" Reserve von 450 Metern Schienen in Bezau auf Lager gelegt worden.

**25. Jänner 1990:** Von der ÖBB-Einkaufsdirektion in Wien sind leise Signale zu vernehmen, daß eine dieselelektrische Lokomotive der Reihe 2091 verkauft werden soll. Aus historischen Gründen - diese Lokreihe war bekanntlich ab 1937 bei der Bregenzerwaldbahn in Betrieb - stellt der Verein zwar das höchste Angebot und verzichtet dann doch zu Gunsten eines anderen österreichischen Museumsbahn-Clubs auf den Kauf.



**3. März 1990:** Eine echte "Knochenarbeit" steht dem Team noch bevor: Im Laufe der Arbeitstage im März sind die Befestigungsplatten von über 900 neuwertigen Schwellen zu entfernen (Foto: Ernst Baum).

**21. März 1990:** Wieder stellt sich eine der Bemühungen zur Steigerung der Attraktivität als erfolgreich heraus. Herr Walter Seidensticker aus Bielefeld stimmt unserem Ersuchen grundsätzlich zu und wird uns seine betriebsfähige Heeresfeldbahn-Dampflok "Nicki S" bis zu dem Zeitpunkt leihweise zur Verfügung stellen, an dem der Verein seine eigene Dampflok U 25 in Betrieb nehmen kann.

**9. April 1990:** Ein Bauzug ist mit Gerüstmaterial und viel Werkzeug beladen worden um die Sanierung der "Ritterlebachbrücke" in Angriff zu nehmen. Drei der wetterfesten Helfer haben ihre Osterferien geopfert um die Eisenkonstruktion zu entrostern und neu zu streichen. Im Anschluß daran wurden noch sämtliche Brückenhölzer ausgewechselt.

**30. April 1990:** Erster Tag der Arbeitswoche Nr. 1. Eine eher kleine Mannschaft hat sich für die sechs Arbeitstage viel vorgenommen. Auch schlechtes Wetter soll kein Grund für einen Ruhetag sein. Mit der Reinigung und dem Anstrich der Fassade des Bahnhofs Bezau, mit Arbeiten an der Diesellok D 2 "Öchslelok" (später "Margreth"), an der D 3, am Stubaiwagen Nr. 17 (später Nr. 103) und Verfügarbeiten an der Ritterlebachbrücke sind mehr als genug Ausweichmöglichkeiten eingeplant worden.

**19. Mai 1990:** Anlässlich der am 19. Mai eröffneten IBO, einer großen Publikumsmesse in Friedrichshafen am Bodensee stellt der Verein seine Tätigkeit an zehn, für die beteiligten Mitglieder sehr kräfteaubenden Tagen, der Öffentlichkeit vor. Dieser Messestandort wurde nicht von ungefähr ausgewählt, da er im größten Einzugsraum der zukünftigen Fahrgäste für die neu gegründete Museumsbahn liegt.

**2. Juni 1990:** Am Vortag der Saisonöffnung ergibt sich die nicht geplante Generalprobe für die nächsten Betriebstage. Von Fotofreunden bestellt und dann aber auch fleißig genutzt, verkehrt ein "Fotogüterzug" mit den Dieselloks "Hilde" und der nun fertigen D 3. Der bereits so umfangreiche Bestand an Güterwagen reicht sogar aus um den Zug im Bahnhof Schwarzenberg zu trennen und durch die Bildung von zwei Güterzügen neue Fotomotive zu schaffen.

**3. Juni 1990:** Die Saison startet gleich mit einem so großem Besucherandrang, daß alle verfügbaren Wagen eingesetzt werden müssen und gleich zwei der drei Züge des Tages nur noch mittels eingeübten Vorspannbetrieb mit der D 1 "Hilde" und D 3 über die Runden kommen.

**15. Juli 1990:** Nur knapp 500 Meter vor dem Bahnhof Bezau streikt die "Hilde" durch einen Motorschaden. Die immerhin nur 50 PS starke D 3 muß schon wieder einspringen und befördert den Zug samt Fahrgästen in zwei Teilen zum Bahnhof.

**11. August 1990:** Rolf, einer der Hauptakteure bei der Gründung der Kleinbahn "Adenau-Dümpelfeld" in Deutschland, betätigt sich einen Tag lang in unseren Diensten als Anstreicher bei der "Ritterlebachbrücke".



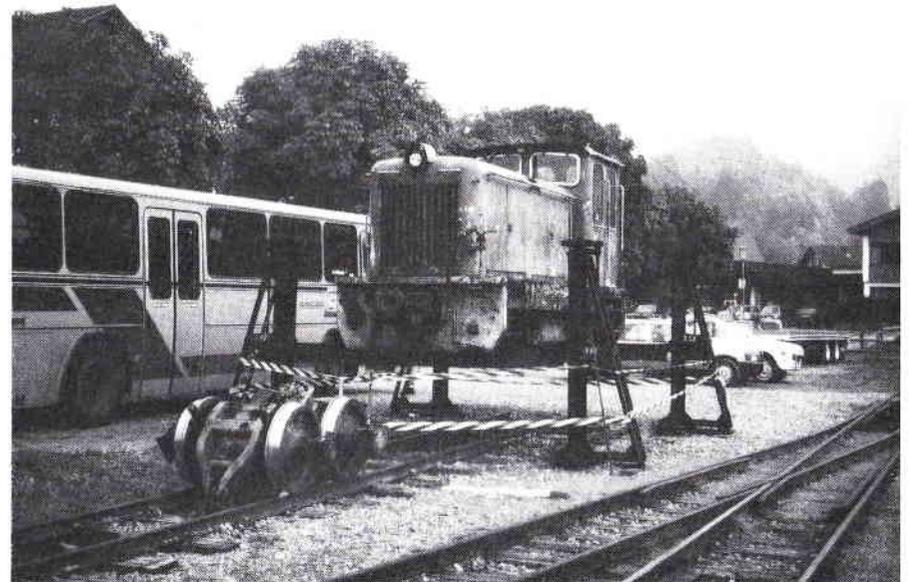
**17. August 1990:** Ein mit der Dampflokomotive "Nicki S" aus Möckmühl im Jagsttal - Deutschland - kommende Spezial-LKW steht schon sehr früh am Morgen beim Grenzübergang Lindau - Hörbranz und wartet auf die Erledigung der Formalitäten für die Weiterfahrt nach Bezau (Foto: Erich Schäffler).

**1. September 1990:** Offenbar auf Grund einer vorliegenden "Bewerbung" entschließt sich der Betriebsausschuß zum "zukunftsweisenden" Einverständnis, daß das "schwache Geschlecht" nun auch beim Wälderbähnle als Schaffnerin und am Fahrkartenschalter - und so weiter!!! eingesetzt werden kann.

**12. September 1990:** Probefahrt mit der "Nicki S" bis Schwarzenberg und gleichzeitig ein Pflichttermin für die immer interessierten Medien. Vom ORF Studio Dornbirn werden Fernsehaufnahmen für die abendliche Nachrichtensendung "Vorarlberg Heute" gedreht. Zur Probe für die spätere

Verwendung im Streckendienst nimmt ein Fahrer samt angemietetem geländegängigen Bagger die Arbeit auf. Das Ergebnis kann sich sehen lassen und bestärkt den Plan, selbst eine solche Maschine anzuschaffen.

**22. und 23. September 1990:** Die Bewirtung des Festzeltes und alle sonstigen Aufgaben an den beiden Festtagen bindet wieder einmal alle Vereinhelfer an einen Platz. Nur 10 Tage nach dem ersten Fernsehtermin wird schon wieder ein ORF Fernsehbeitrag gedreht. Diesmal für das österreichweit ausgestrahlte Nachrichtenmagazin "Österreichbild".



**6. Oktober 1990:** Die umgespurten Achsen der D 2 "Öchslelok" sind in Bezau angekommen und werden wieder eingebunden. Noch am gleichen Tag gegen 21.00 Uhr wird die mit Spannung erwartete Probefahrt unternommen (Foto: Walter Schöch).

**21. Oktober 1990:** Abschluß der Saison Nr. 4. Von 44 Betriebstagen sind schon vier von der im Fahrplan nicht vorgesehenen Dampflokomotive "Nicki S" übernommen worden.

**25. Oktober 1990:** Termin zur Bauverhandlung für das Projekt eines 300 m<sup>2</sup> großen Flugdaches beim Bahnhof Bezau für den

immer nötiger werdenden Wetterschutz von Lokomotiven und Wagen.

**30. Oktober 1990:** Von den ÖBB wurde angekündigt, daß der nach der Bahneinstellung in ihrem Besitz verbliebene Grundstücksteil mit Remise im Bahnhofsgelände von Bezau verkauft werden soll. Dieser Umstand gibt Anlaß zu den schlimmsten Befürchtungen. Je nach Verwendungsabsicht des Käufers hätte das sicher den Verlust der Remise und eines Teils der Bahnhofseise bedeuten können.

**8. Dezember 1990:** Bei der 7. Ausschußsitzung der aktiven Mitglieder werden die Erfahrungen der vergangenen Saison gesammelt und der neue Fahrplan für 1991 dementsprechend erstellt. Jedenfalls werden gleich 20 der 55 geplanten Betriebstage zu "Dampfbetriebstagen" erklärt. Im Juli und August wird das Wälderbähnle sogar an sieben einzelnen Wochentagen - jeweils Donnerstag - fahrplanmäßig unterwegs sein.

**3. November 1990:** Der am 2. November bewilligte Bau des Flugdaches wirft seine Schatten voraus. Die an diesem Platz befindlichen Fundamente der ehemaligen Gleiswaage müssen abgebrochen und das dazugehörige Waaghäuschen mittels Kran und Bauzug an einen neuen Platz versetzt werden.

**17. Dezember 1990:** In äußerst bedenklichem Zustand kommt die bisher auf einem Kinderspielplatz in Graz als Klettergarten dienende Dampflokomotive 100.15, Baujahr 1947, in Bezau an. Vorgesehen gewesen wäre sie als Ersatz für die in Eichgraben bei Wien als "Denkmal" - eher aber als kostenloser Selbstbedienungsladen für diverse Sammler - abgestellte Wälderdampflokomotive U 25. Nach dem mit beträchtlichen Kosten verbundenen Transport und der äußerlichen Instandsetzung in Bezau stellt sich diese Hoffnung als teures Luftschloß heraus. Zumindest dürfte ihr die derzeitige Verwendung als Klettergarten für Kinder nicht fremd sein.

Fortsetzung mit Ereignissen aus dem Jahr 1991 folgt im Dezember 1996

Jakob Bobleter

## Das Schmalspurbahnnetz von Târgu Mures in Rumänien, Teil 1

Neben den recht bekannten Waldbahnen, die jedoch immer stärker dezimiert werden, existieren im Rumänien auch einige 760-mm-Schmalspurbahnen, die durch die Staatsbahnen (Societatea Nationala A Cailor Ferate Române) betrieben werden. Im Gegensatz zu den Waldbahnen werden diese Strecken jedoch seit Jahren mit Dieselloks betrieben. Heute existieren noch derartige Schmalspurbahnen in Sibiu (das siebenbürgische Hermannstadt) mit einer Länge von 70 Kilometer, in Turda mit 94 Kilometer, in Ghilvaci bei Satu Mare mit 18 Kilometer - diese Strecke wird nur mehr von Güterzügen befahren. Die Schmalspurbahnen von Alba Julia und von Satu Mare wurden noch in den achtziger Jahren auf Normalspur umgebaut.

Das größte Schmalspurnetz existiert in Târgu Mures (ungarisch Marosvasarhely, deutsch Neumarkt) in Siebenbürgen. Mit einer Ausdehnung von insgesamt 198 Kilometer stellen diese Bahnen auch das längste zusammengehörende Netz der 760-Spur überhaupt dar.

Ausgangspunkt der drei Bahnen ist die Bezirksstadt Târgu Mures, die von Budapest aus direkt mit dem Schnellzug "Claudiopolis" erreichbar ist. Die Stadt verfügt über ein gutes Angebot an Hotels und Restaurants, der Bahnhof befindet sich etwas außerhalb des Zentrums, doch gibt es hier zahlreiche Taxis.

Die Abfahrtsstelle der Schmalspurbahn befindet sich praktisch am Bahnhofsvorplatz, gleich dahinter befindet sich auch das Depot.

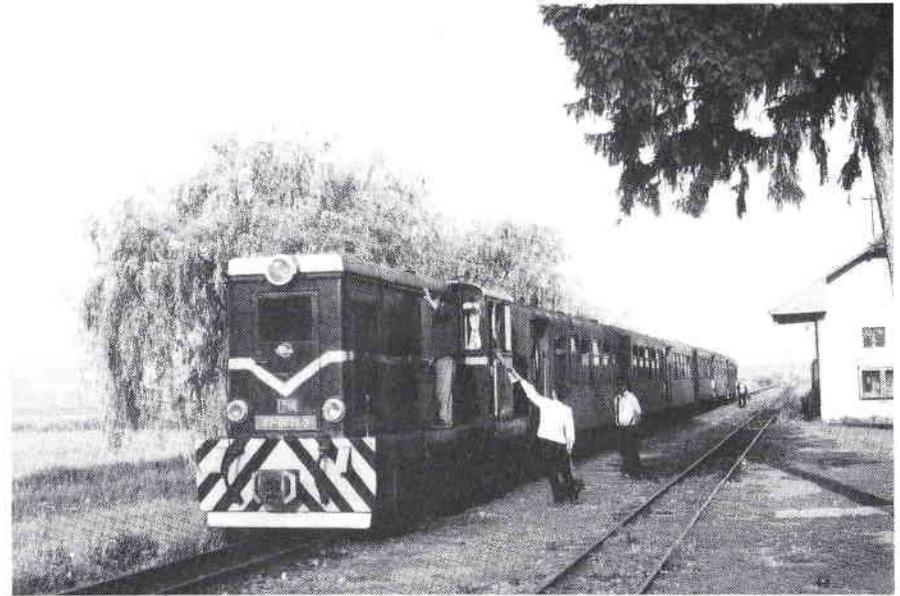
Insgesamt existieren drei Linien. Die Strecke von Târgu Mures nach Baile Sovata (früher bis Praid) wurde am 31. Jänner 1915 eröffnet. Alle drei Strecken führen zuerst an der Normalspurstrecke Târgu Mures - Ludus fünf Kilometer entlang bis zum Bahnhof Târgu Mures Sud. Danach verläuft die Strecke nach Baile Sovata in östlicher Richtung. Kurz hinter der Abzweigung befindet sich eine Schranke über die Europastraße 60, die allerdings durch den Zugführer bedient werden muß, sodaß die Fahrt hier kurz unterbrochen werden muß. Die weitere Fahrt bis nach Miercurea Nirajului

verläuft durch typisch siebenbürgisches Hügelland. Dreimal wird der Fluß Niraj auf größeren Brücken gequert, ansonsten sind keine bedeutenderen Kunstbauten zu erwähnen. Erfreulicherweise sind die Personenzüge sehr gut ausgelastet, auch in Stationen die mehrere Kilometer vom jeweiligen Dorf entfernt sind, steigen bis zu 50 Personen ein und aus. Bis in das 38 Kilometer entfernte Miercurea Nirajului verkehren an allen Tagen 4½ Zugpaare. Recht dürftig wird der Zugverkehr von hier aus zur weiteren 36 Kilometer entfernten Endstation Baile Sovata – es verkehrt nur mehr ein Zugpaar. Vor dem Jahresfahrplan 1993/94 verkehrte hier noch ein zweites Zugpaar, das jedoch mitten in der Nacht fuhr.

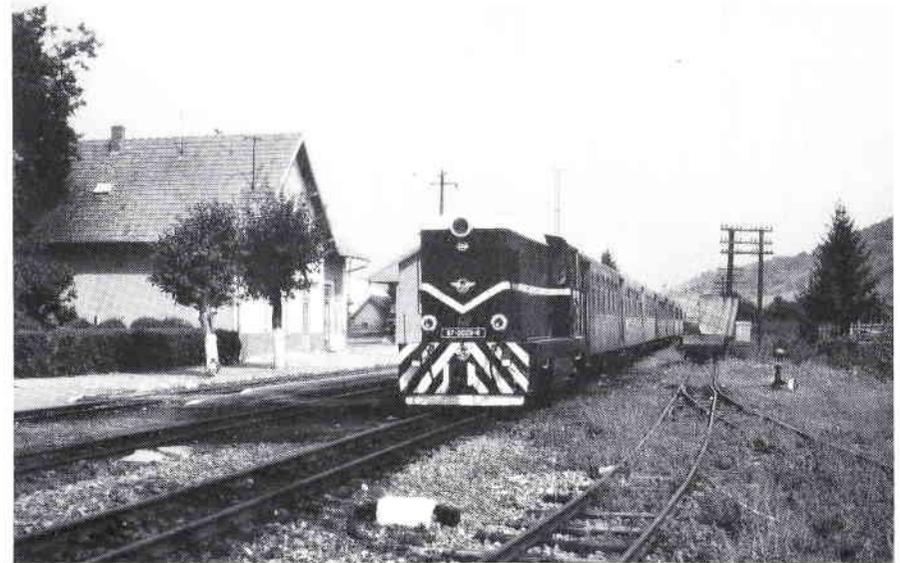
Die Strecke führt hinter Miercurea Nirajului durch relativ unbesiedeltes Gebiet, vorerst auch weitab der Straße; erst nach 50 Minuten Fahrzeit wird wieder ein Dorf mit dem bezeichnenden Namen Eremitu erreicht. In der darauf folgenden Haltestelle Câmpul Cetati bestand einst eine Anschlußbahn zur dortigen Waldbahn. Obwohl die Waldbahn noch in Betrieb ist, wurde dieser Anschluß abgebrochen, die Verladung der Baumstämme erfolgt nun direkt auf den LKW. Im Kurort Baile Sovata erreicht die Bahn nach 74 Kilometer ihren jetzigen Endpunkt. Bis zum 24. März 1975 führte sie noch weiter in das acht Kilometer entfernte Praid. Ein beachtlicher Viadukt über das Städtchen Baile Sovata existiert auch heute noch. Nach wenigen Kilometern gelangte die Schmalspurbahn zur Normalspurbahnstrecke Blaj – Praid, die letzten Kilometer wurden dabei als Dreischienengleis ausgeführt, das auch heute noch teilweise existiert.

Auf dieser Normalspurbahnstrecke verkehren einige Personenzüge, nachdem auch Baile Sovata an dieser Strecke über einen Bahnhof verfügt (Laufzeit vom Schmalspurbahnhof zirka eine Stunde) kann so die ehemalige Endstation Praid problemlos erreicht werden. Die Rückfahrt nach Târgu Mures kann dann auch über die Normalspurbahnstrecke über Târnaveni, Blaj, Teius und Ludus erfolgen. Man erreicht den Ausgangspunkt etwas früher, als wenn die Rückfahrt des einzigen Zuges von Baile Sovata abgewartet werden würde.

Über die eingesetzten Fahrzeuge und über die anderen beiden Strecken berichten wir in der nächsten Ausgabe des Museumsbahn aktuell.

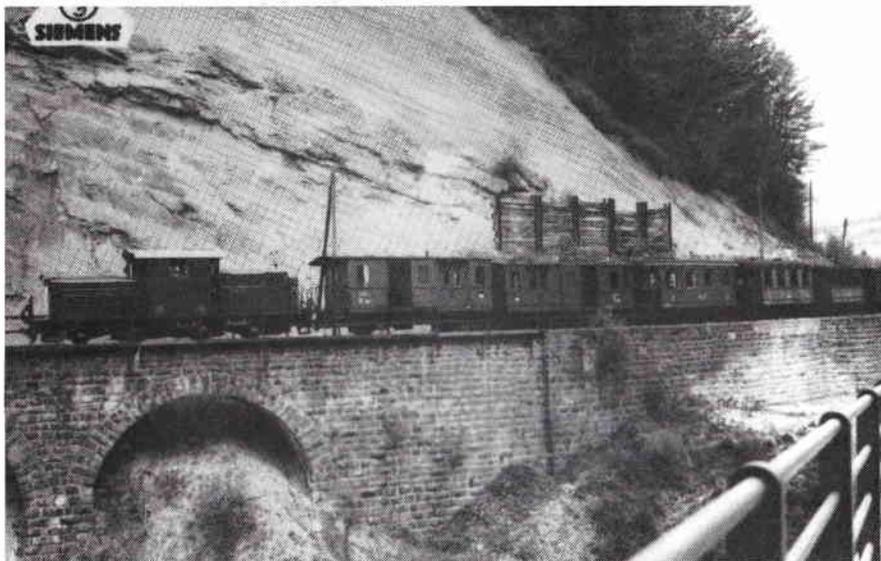


87-0026 mit Personenzug im Bf. Acatari, 16.07.95  
(Foto: Markus Rabanser)



87-0029 mit Personenzug im Bf. Miercurea Nirajului, 02.09.94  
(Foto: Markus Rabanser)

## Aus dem Vereinsalbum



2041.07 (Heute 2091.07) mit einem Personenzug am Egger Viadukt  
ca. 1937 (Foto: Vereinsarchiv).

---

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, Fax 05513/6192-4

Anschrift der Redaktion:  
Jakob Bobleter  
Unterstein 39, A-6941 Langenegg  
Markus Rabanser  
Richard Sannwaldplatz 8, A-6912 Hörbranz

Satz: Hubert Bobleter

Druck: Wälderdruck A-6863 Egg  
Erscheinungsort Langenegg  
Verlagspostamt A-6941 Langenegg