

Museumsbahn

AKTUELL

**MITTEILUNGSBLATT des Vereins
BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN**

HEFT Nr. 7

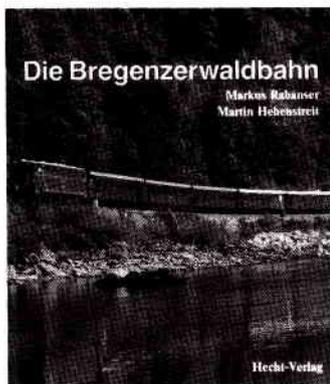
Mai 1993

Preis: ÖS 25,- / DM 3,60 / SFR 3,60

FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS



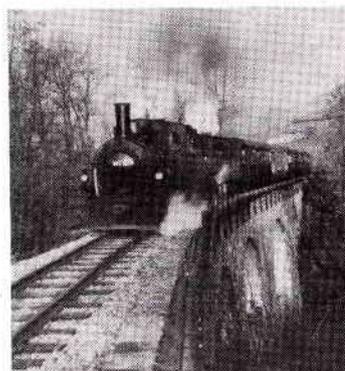
Aus dem Inhalt: Brief der Redaktion - Die Seite des Obmannes - Vereinschronik/Vereinsgeschichte - Radweg kommt - Radweg kommt nicht - 7. Jahreshauptversammlung - Erich Schäffler, Ehrenobmann - Die Besiedelung des Bregenzerwaldes - Schmalspurbahn in der Tschechischen Republik - Güterverkehr auf ÖBB Schmalspurbahnen.



»Die Bregenzerwaldbahn«

von Markus Rabanser und Martin Hebenstreit.
Die Bregenzerwaldbahn war eine für Österreich typische Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 760 mm. Sie stellte von 1902 bis 1980 einen wichtigen Verkehrsträger zwischen der Landeshauptstadt Bregenz und der Region Bregenzerwald dar. Das Buch beschreibt im ersten Teil die wechselhafte Geschichte dieser Schmalspurbahn von der ersten Idee einer Pferdeisenbahn aus dem Jahre 1864 bis zur Gegenwart.

Format: 21 x 23,5 cm mit über 200 zum größten Teil unveröffentlichten S/W-Fotos 240 Seiten in Leinen gebunden. S 380.-
ISBN. 3-85430-106-5



NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU

Der VHS-Videofilm von Anton Bechter zeigt die Geschichte der Walderbahn von ihren Anfängen bis in die Zeit der Museumsbahn. Spieldauer -17 Minuten, Preis S 420.-
Zum gleichen Preis ist der Film ist auch in Super VHS erhältlich.

Achtung Mitglieder - Vorzugspreis:

BWB Buch statt S 380.- nur S 340.-
BWB - Video Film statt S 420.- nur S 380.- plus Versandkosten.
Bestellungen an: Verein BWB, A-6941 Langenegg 39.

Brief der Redaktion

Wie jedes Jahr eröffnen wir unsere Museumsbahn auch heuer wieder zu Pfingsten. Der letztjährige Fahrplan wird mit kleinen Änderungen der Abfahrtszeiten in Schwarzenberg und der Ankunftszeiten in Bezau wieder übernommen. Erfreulicherweise konnten wir die Zusammenarbeit mit anderen touristischen Einrichtungen im Bregenzerwald intensivieren: Neben der Kombikarte Hirschberglift - Museumsbahn können wir ab heuer auch die Kombikarte Bezauer Seilbahnen - Museumsbahn anbieten. Wir hoffen, daß auch diese, mit beachtlichen Preisermäßigungen ausgestattete Möglichkeit von unseren Gästen wieder gut angenommen wird. Obwohl die Mannschaft mit Hochdruck an der Arbeit ist, kann derzeit nicht garantiert werden, daß unsere U 25 wirklich bis zum ersten Betriebstag am 29. Mai einsatzfähig ist. Die offizielle Inbetriebnahme wird jedenfalls erst am Samstag, den 31. Juli 1993 stattfinden. Wir sind gespannt, ob uns das traditionell schlechte Festwetter auch diesmal treu bleibt. Neben unserer "guten alten" D 1 - Hilde - wird in der kommenden Saison vor den dieselpespannten Zügen vermehrt auch die D 2 - Margreth - zum Einsatz kommen. Damit werden wie jedes Jahr auch heuer wieder interessante Neuigkeiten geboten.

Für dieses und die folgenden Hefte haben nun auch wir die Form des Fortsetzungsromanes entdeckt.

Viel Vergnügen bei der Lektüre.

Für das Redaktionsteam
Mag. Markus Rabanser

Titelfoto: 7. Juli 1992 - U 25 am ersten Tag ihrer Reaktivierung vor der Werkstättenhalle der Zillertalbahn (gegenüber der Achenseebahn) in Jenbach.

Geschätzte Mitglieder und Freunde unserer Museumsbahn!

Wie in unserem Informationheft noch ausführlicher angeführt ist, wurde ich anlässlich der 7. Jahreshauptversammlung am 27. Februar 1993 einstimmig zum neuen Vereinsobmann gewählt.

Es ist für mich sicher nicht leicht, dieses Amt nach dem so engagierten Vorgänger wie Erich Schöffler es war, zu bewältigen. Doch gab er mir persönlich und gegenüber dem ganzen Vereinsvorstand das Versprechen ab, auch als Ehrenobmann in allen Belangen ein guter Freund und Mitkämpfer zu bleiben.

Zu Saisonbeginn möchte ich alle Mitglieder aus dem In- und Ausland, vor allem aber die neu dem Verein beigetretenen, recht herzlich willkommen heißen. Nur durch Ihre Unterstützung und Mithilfe können wir unseren Aufgaben gerecht werden und auch hoffen, damit einen Beitrag für das Tourismusgeschehen im Bregenzerwald leisten zu können. Unsere Zielsetzungen sind weiterhin die Streckenerweiterung, die Erhaltung und laufende Verbesserung des gesamten Fahrzeugparks und die Beachtung von neuen Impulsen, um dem Umweltgedanken besser gerecht werden zu können. Auch möchte ich noch einmal Allen für das in mich gesetzte Vertrauen danken, ganz besonders aber dem unermüdlichen Team, das seine Freizeit ganzjährig für ein bescheidenes Vergeltsgott zur Verfügung stellt.

In diesem Sinne wünsche ich uns und Ihnen allen eine gute und unfallfreie Fahrt mit der Wälder Museumsbahn.

Auch ich darf diese Zeilen zum Anlaß nehmen, die Tradition der jährlichen Aufrufe an unsere Vereinsmitglieder fortzusetzen. Vielleicht liegt Ihrem Heft ein Einzahlungsschein für den Beitrag 1993 bei. Falls ja, bitte ich Sie höflichst, unseren Verein auch heuer wieder mit Ihrem geschätzten Mitgliedsbeitrag zu unterstützen. Dafür herzlichen Dank im voraus. Wenn Sie aber Ihre Einzahlung schon getätigt haben, so freut es mich als Obmann ganz besonders, Ihnen von hier aus für Ihren Unterstützungsbeitrag herzlich danken zu dürfen.

Ihr Obmann
Hans Meusbürger

"RADELN IN BERSBUCH" Diese Überlegung wagte der Verfasser des betreffenden Beitrages im Museumsbahn Aktuell Nr. 6 mit Überzeugung zu vertreten. Den dazu nötigen Optimismus hat er seinem persönlich gewonnenen Eindruck entnommen, daß die guten Fortschritte bei den Planungsarbeiten im Landhaus in Bregenz zu nichts anderem als zur baldigen Eröffnung des Radweges führen müssen.

Folgende Zeitungsmeldung wußte es jedoch anders zu berichten!

"Radweg durch Bersbuch muß noch etwas warten"

und

"Leistungsfähige Straße kommt vor der Museumsbahn"

Diese beiden Titel einer einzigen Zeitungsseite vom April 1993 bestätigen uns die schon seit der Geschichte vom Juli 1992 zu erwartenden Reaktionen auf die bekannten Erweiterungspläne der Museumsbahn im Bereich Bersbuch / Bersbucherwald. "Die Realisierung der vom Verein vorgeschlagenen Variante - (Bahn und Radweg teils auf gemeinsamer Trasse - Anmerkung der Redaktion) wird von der Gemeinde Andelsbuch aus Sicherheitsgründen derzeit nicht in Erwägung gezogen", so der Bericht der Tageszeitung. Und "mit erheblich finanziellem Aufwand wären zwar die Sicherheitsprobleme weitgehend in den Griff zu bekommen", gerade aber dieser, nach Ansicht unseres Vereines von der Gemeindeführung offenbar weit überschätzte Aufwand ist, "nur" für eine Museumsbahn, "die ausschließlich dem Tourismus dient, nicht zu rechtfertigen".

Sollen dies Argumente sein um die Erweiterungspläne des Museumsbahnvereines im Keime zu ersticken? Auch wenn sich wieder einige Zeitgenossen mehr damit anfreunden können, **uns haben sie nicht überzeugt!**

Radweg Egg - Andelsbuch wird gebaut!

Andererseits ist der Millionenaufwand für den gut 2,5 Kilometer langen Radweg zwischen Egg und Andelsbuch sehr wohl zu rechtfertigen! Drei Varianten der Radwegführung wurden geprüft und besprochen. Die ehemalige Bahntrasse lag dabei wohl schon von Anfang an als Wunschtrasse Nr. 1 im Rennen. Nachdem die allgemein bekannt, mageren Gemeindekassen eine so offene Hand zeigen, steht der absehbaren Verwirklichung der neuen Attraktion nichts im Weg. Oder doch?

"Die Finanzierung der Brückensanierungen ist noch unklar!" lautet eine weitere Pressemeldung.

Ungeachtet dessen begannen Mitte April die Gleisabbauarbeiten im genannten Bereich. Als kleine Abgeltung oder eher Beruhigungsspiel erhielt der Museumsbahnverein die Zusage, über 500 Bahnschwellen aus der Gleisneulage von 1977 erhalten zu können was von diesem auch dankend angenommen wurde. Zugegeben, rein optisch erinnert jetzt nicht mehr viel an den Bahnbetrieb von damals, und schon gar nicht kann man sich den in Zukunft vorstellen. Wir geben aber zu bedenken, daß die jetzt gewählte Radwegführung wohl die einzige Chance sein dürfte, die Trasse samt den Bauten (Brücken) auch in unserem Sinne durchgehend zu erhalten und die nötige Pflege zu garantieren.

Für den Vereinsvorstand
Jakob Bobleter

Herzliche Gratulation!

Zwei Kollegen unserer Mannschaft haben den Kesselwärterkurs erfolgreich abgeschlossen. Wir freuen uns mit den beiden neuen Lokheizern - Martin Jopke und Werner Kohler.

7. Jahreshauptversammlung am 27. Februar im Hotel "Post" in Bezau.

Es scheint an der etwas geänderten Terminwahl zu liegen, daß der Vorsitzende, Ernst Kronecker die bisher größte Anzahl von 62 Mitgliedern und Freunden der Museumsbahn begrüßen konnte.

Ganz besonders begrüßte er die prominenten Besucher und bezeichnete es als große Anerkennung und Ehre für den Verein, daß die Geschäftsführerin des Tourismusverbandes Bregenzerwald, Frau Mag. Ilona Authrid, der Bürgermeister von Bezau, Herr Labg. Dipl. Ing. Helmut Batlogg und der Obmann der Regionalplanungsgemeinschaft-Bregenzerwald, Herr Ök. Rat, Alois Bechter die Versammlung mit Ihrer Anwesenheit aufgewertet haben.

Zu teils gemischten Gefühlen bei den Anwesenden gaben die Grußworte und kurzen Referate der politischen Vertreter Anlaß. Sie waren gekennzeichnet von der derzeitigen Situation im Bereich der Gemeinde Andelsbuch.

Laut der Geschäftsführerin des Bregenzerwald-Tourismus kann es die Fremdenverkehrswirtschaft nicht verstehen, daß zwar andernorts mit großem Kapitalaufwand Touristik- und Museumsbahnen neu errichtet werden, im Bregenzerwald aber die bestehende direkt vor der Haustüre nicht genug anerkannt wird.

Bericht des Vereinsvorstandes

Die Einführung der Kombikarte mit der längsten Sommerrodelbahn der Welt in Bizau, die Erweiterung des Angebotes mit den Bezauer Seilbahnen und in weiterer Folge die Gründung einer Werbegemeinschaft zählen zu den erfreulichsten Ereignissen der Saison 1992. Mit 292 Zugspäaren wurde 1992 um eines weniger geführt als 1991. Zusammen mit den diesjährigen Fahrgastzahlen von 37.200 durften wir somit in fünf Saisonen 152.000 Fahrgäste begrüßen.

Der Bericht spricht aber auch das Bedauern aus, daß trotz dieser, von niemandem ernstlich erwarteten Zahlen, da und dort noch immer eine negative Bewertung der Museumsbahn angetroffen werden muß.

Diese höchst notwendige Anerkennung bietet uns das neue Fremdenverkehrskonzept des Landes Vorarlberg. "Touristisch attraktive Ansatzpunkte" um das natur- und kulturgeschichtliche Erbe der Allgemeinheit zugänglich zu machen, können die Erhaltung von "Verkehrsinfrastrukturen mit musealem Charakter sein, wie es zum Beispiel historisch bedeutsame Weganlagen ... Museumsbahn Bregenzerwald und Raddampfer Hohentwiel zeigen".

Zum Schluß kommt der Bericht des Vorstandes noch auf die Zukunftsaussichten zu sprechen.

Die Vereinsmitglieder sind der festen Überzeugung, daß die Zeit für die Pläne der Museumsbahn arbeitet und eben diese Zeit zu nützen ist.

Neuwahlen

Durch den Umstand, daß der Gründungsobmann, Erich Schäffler sein Amt zurückgelegt hat, kam dem Punkt 6 - Neuwahlen die größte Bedeutung der jungen Vereinsgeschichte zu.

In der ohne Gegenstimme erfolgten Neuwahl wurde der bisher als Kassierstellvertreter im Vereinsvorstand tätige Hans Meusburger aus Bezau zum neuen Vereinsobmann gewählt.

Hans Meusburger hat seine Beziehung zum Verein auch durch die schwierigsten Jahre der Aufbauzeit hochgehalten und wie seine Vereinskollegen, das Vorhaben nach besten Kräften unterstützt.

In der kurzen Stellungnahme zur Wahl dankte er allen Anwesenden für das ihm entgegengebrachte Vertrauen und gab seiner Freude über die für ihn wichtige Einstimmigkeit zum Ausdruck. Er entnimmt daraus den Eindruck, daß somit alle Mitglieder hinter ihm stehen und ihn in der Ausübung der sicher nicht leichten Funktion tatkräftig unterstützen.

Durch den Wochen vor der Versammlung angekündigten Rücktritt des Schriftführerstellvertreters, Herbert Hochenburger, wurde mit Mag. Markus Rabanser einer der Betriebsleiterstellvertreter und Gründungsmitglied einstimmig in diese Funktion gewählt. Auch die nun frei gewordene Funktion des Kassierstellvertreters erforderte die Neubesetzung. Ebenfalls einstimmig wurde ein weiterer Betriebsleiterstellvertreter und gleichfalls Gründungs-

mitglied, Peter Schlacher in den Vereinsvorstand gewählt. Routinemäßig für die nächsten drei Jahre bestätigt wurden: Obmannstellvertreter - Ernst Kronecker, Schriftführer - Jakob Bobleter und Beirat - Ernst Cavegn.

Die neue Zusammensetzung des Vereinsvorstandes auf einen Blick:

| | |
|-----------------|-------------------------------|
| Ehrenobmann: | Erich Schäffler, Bezau |
| Obmann: | Hans Meusburger, Bezau |
| Stellvertreter: | Ernst Kronecker, Innsbruck |
| Schriftführer: | Jakob Bobleter, Langenegg |
| Stellvertreter: | Mag. Markus Rabanser, Lochau |
| Kassier: | Jakob Kaufmann, Bezau |
| Stellvertreter: | Peter Schlacher, Rankweil |
| Beirat: | Ernst Cavegn, Reuthe b. Bezau |

Kooptierte Vorstandsmitglieder:

| | |
|-------------------------------|---------------------------|
| Breg.Wald-Tourismus: | Mag. Ilona Authrid, Egg |
| Breg.Wald-Seilbahnwirtschaft: | Siegfried Amann, Dornbirn |

Rechnungsprüfer für 1993:

| | |
|-----------------------|--------|
| Frau Margreth Bischof | Bezau |
| Herr Friedolin Kühne | Höchst |

Mag. Markus Rabanser

KOMBIKARTEN NEU!

Die bekanntesten Sommerattraktionen des Dörferkranzes BEZAU - BIZAU - REUTHE haben sich zur Kombikartengemeinschaft zusammengeschlossen. Ab der Saison 1993 kommen zur Kartengemeinschaft mit der längsten Sommerrodelbahn der Welt nun auch die Bergbahnen Bezau mit ihrem Angebot dazu. Beachtliche Preisermäßigung gegenüber den Einzelfahrpreisen: Museumsbahn - Sommerrodelbahn, bzw. Museumsbahn - Bezauer Seilbahnen: Bis ÖS 50.- pro Person!

Erich Schäffler - jüngster Ehrenobmann des Bregenzerwaldes?

März 1985 war es, daß sich einige Eisenbahnfreunde, besonders aber einige Wälderbahnfreunde getroffen haben, um von der Bregenzerwaldbahn zu retten was zu retten ist. Die Kunde von den "am Land draußen" geführten Vorgesprächen drang schnell bis Bezau durch, wo von zwei Wälderbahnfreunden, Erich Schäffler und Hans Meusburger bereits praktische Vorarbeiten geleistet worden waren.

So kam es nicht von ungefähr, daß der in Politik und Geschäftsleben erfahrene Altbürgermeister von Bezau, Erich Schäffler am 29. November 1985 zum Vereinsobmann gewählt wurde. Erich ging mit dem ihm eigenen Elan ans Werk und ließ seine für das "total spinnige" Vorhaben so wertvollen Beziehungen aufleben. Bald war unser Obmann als vorher schon bekannte Größe im Bregenzerwald mit einem weiteren Markenzeichen ausgestattet - Erich und die Museumsbahn waren eins!

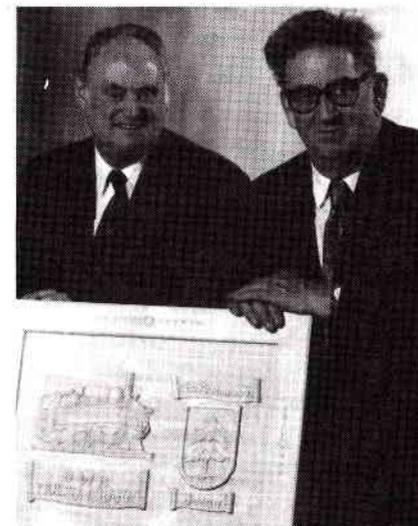
Wir als seine Mitkämpfer hatten dadurch den Rücken etwas frei und konnten uns deshalb mit wesentlich mehr Einsatz den großen Aufbauarbeiten widmen.

Wer jetzt aber denkt, Erich Schäffler hätte sich nur ins helle Licht gestellt, der kennt ihn nicht. Es gab genug fast unlösbare Probleme die er nicht etwa mit LKW, seinem PKW, mit einem oder gleich zwei Gabelstaplern oder gar seiner Motorsäge gelöst hätte. Und noch eines dürfen wir im Namen der aktiven Mitglieder feststellen. Respekt hat er sich schon verschafft, sowohl in der Öffentlichkeit wie auch bei uns, seinem "harten Kern" des Vereines.

Seine siebenjährige Wirkungszeit in Worten zu fassen wäre abendfüllend, allein den Leistungen nach gemessen, müßten es mindestens doppelt so viele Jahre gewesen sein.

Sein Nachfolger, Obmann Hans Meusburger dankte ihm im Namen der Mitglieder für seinen Einsatz und gratulierte ihm gleichzeitig zur Ernennung zum **1. Ehrenobmann** des Vereines. Als sichtbares Zeichen der Wertschätzung wurden ihm von Vorstandsmitgliedern zwei wertvolle Handarbeiten als Erinnerungsgeschenke überreicht.

In seiner unnachahmlich gelungenen Art brachte er seine Freude über die für ihn überraschende Ernennung zum Ausdruck und versprach, auch weiterhin einer der Aktiven des Vereines bleiben zu wollen.



Von li.: Hans Meusburger, Erich Schäffler mit Ehrengeschenk

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

Bankverbindungen - für Spenden und Mitgliedsbeiträge
(falls kein Einzahlungsschein zur Hand)

Sparkasse Egg, Konto Nr. 2000 - 040226

Sparkasse Lindau, Konto Nr. 7355000 - 83899

St. Gallische Kantonalb. Heerbrugg, Konto Nr. 90-2022-3

Vereinschronik - aktuelles aus dem Vereinsleben

"Es wird wohl auch noch ein Teil des kommenden Frühjahrs zur Fertigstellung erhalten müssen!" So unfreundlich verabschiedete sich unser MUSEUMSBAHN AKTUELL Nr. 6, Ende November 1992 von seinen Lesern.

Was machen denn die im Winter?

Gerade dieser Winter hatte es wieder in sich. Es gab schon von Ende Oktober an praktisch kein Wochenende mehr ohne daß in der Remise in Bezau rege Betriebsamkeit geherrscht hat. Ein lang gehegter Wunsch und eine unübersehbare Notwendigkeit ging in Erfüllung. Die Behebung der eher museumsreifen Einrichtung und Arbeitsverhältnisse in unserer "Hauptwerkstätte" war das Ziel. Die Mannschaft hat zusammen mit der geplagten Vereinskasse in ungezählten Arbeitsstunden einen ordentlichen Werkstattbetrieb ermöglicht und darüberhinaus auch noch übersichtliche Vorratsräume geschaffen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Hand in Hand mit der Remiseneinrichtung wurden auch Vorarbeiten für die Einführung des Vakuumbremssystems durchgeführt. An sämtlichen ehemaligen Meterspurwagen bestehen jetzt neben den vorhandenen Druckluftleitungen und dem Druckluftbremssystem für den Betrieb mit den Diesellokomotiven auch noch Saugluftleitungen für die Dampflok U 25 mit den jeweils entsprechenden Anschlüssen und Verbindungskupplungen.



Werner und Walter sorgen für genügend Heizmaterial

Pünktlich vor Ostern erfolgte auch der Aufruf an die Streckenmannschaft, die die kurze Zeit bis zum Saisonstart genützt hat und noch nützen muß, um die alljährlich dringenden Erhaltungsarbeiten in Angriff zu nehmen. Besonders die Durcharbeitung von weiteren zwei Streckenkilometern hat Vorrang und soll uns 1994 dem gewünschten Abschluß der Sicherungsarbeiten näher bringen. Zudem wird dem Beobachter in Zukunft auffallen, daß die Museumsbahner mit dem kürzlich erworbenen Kleinbagger wie die Profis hantieren und somit eine gelungene Wegrationalisierung - nicht von Arbeitskräften - sondern von schweren Streckenarbeiten stattgefunden hat.

Frühjahr, die bei uns übliche Jahreszeit, zu der sicher irgendwo eine Streckenunterbrechung auftauchen wird. Die Errichtung von zwei öffentlichen Abwasserleitungen und die damit verbundenen Baumaschineneinsätze beim Sporenegg brachten es mit sich, daß noch vor der ersten Fahrt mehr als 200 lfm Gleis komplett instandgesetzt und eine größere Anzahl von Schwellen gewechselt werden mußten. Auch die laufenden Brückensanierungen werden mit der Ausbesserung von über 4 m³ Lerchenholzbohlen fortgesetzt.

Mit dem Begriff - "Sicherheitswochen" - könnten die Bemühungen um die Fortbildung der Fahrdienstmannschaft umschrieben werden. Mitte April besuchten die Kollegen einen Erste Hilfe Kurs in Bregenz und am 2. Mai fand eine ganztägige Besprechung mit den Rettungsinstitutionen des Bregenzerwaldes statt. Vertreter des Roten Kreuzes - Rettungsstelle Egg, der Feuerwehren von Bezau und Egg sowie der beiden Gendarmerieposten Bezau und Egg fanden sich ein und behandelten die zu beachtenden Sicherheitsvorschriften, informierten sich über die beim Museumsbahnbetrieb möglichen Unfallgefahren und vor allem über mögliche Unfallfolgen und deren Behebung. Ab Saisonbeginn wird die Zugsmannschaft der Museumsbahn mittels D-Netz Telefon jederzeit auch mit den genannten Rettungsorganisationen in Verbindung treten können.

Die Teilnahme von bereits bewährten Mitgliedern und Helfern an der zum festen Bestandteil der Vereinsaktivitäten

gewordenen Arbeitswoche, heuer vom 3. - bis zum 9. Mai, hat wieder zu erfreulichen Ergebnissen geführt. Drei Personenwagen wurden neu lackiert, zwei Plattformböden erneuert, die Fassadenrenovierung am Bahnhofsgebäude von Bezau ist wieder ein Stück vorangekommen, und für den Einsatz auf der Strecke fanden sich auch noch freie Kräfte.

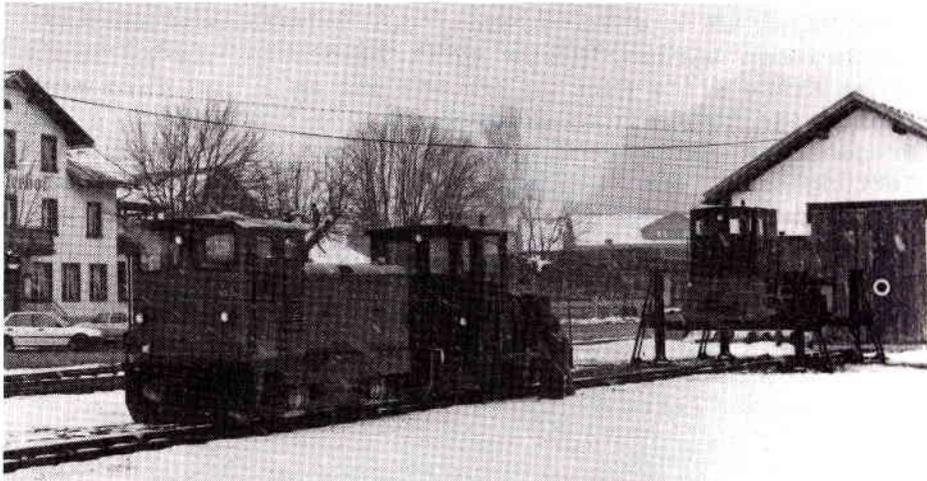
Großinvestition am Bahnhofgebäude von Bezau.

Durch die Finanzierungszusage der Regionalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald ist es möglich geworden, die gesamte Bedachung und einzelne Teile des Dachstuhles zu erneuern. Wir freuen uns über die Erfüllung unseres diesbezüglichen Ansuchens und danken den verantwortlichen Herren des Regio Vorstandes dafür, daß sie somit den Bahnhof Bezau nicht dem Verfall preisgeben werden.

Diesellok "MARGRETH" ab Saisonbeginn planmäßig im Einsatz! Diese schon im Mai 1992 verlautebarte Voraussage soll nun ab Mai 1993 eingehalten werden.

Schon allein die umfangreichen Arbeiten zur Instandsetzung und Erneuerung der Elektrischen Anlage verlangten eine Stehzeit von mehreren Monaten. Nun wird aber die Einschulung von Lokführern vorangetrieben, sodaß "Margreth" ab Juni mehr und mehr Museumsbahnzüge übernehmen wird.

Jakob Bobleter



"Margreth" am 27. März 1993 nach der Probefahrt

Vereinsgeschichte (in Fortsetzungen)

Auf vielfachen Wunsch unserer geschätzten Mitglieder und Leser stellen wir den auf mehrere Ordner angewachsenen und somit darin dokumentierten Werdegang des Vereines in einer mehrteiligen Chronikserie vor. In Ihrem "MUSEUMSBAHN AKTUELL" Nr. 7 sind nun die Ereignisse der Jahre 1980 bis 1986 im Telegrammstil angeführt. Für die Freunde der Museumsbahn werden die Aktivitäten aus der Zeit der Vereinsgründung bis zum jeweils laufenden Vereinsjahr in Heft 18 - (Erscheinungsdatum, November 1998, Stoff wäre auf alle Fälle genügend vorhanden !!) sicher interessant sein, auch für uns, die wir direkt damit befaßt waren, wird diese Gedächtnisauffrischung viel Vergessenes in Erinnerung rufen.

Jetzt hoffen wir natürlich, daß Sie die einzelnen Abschnitte der Vereinsgeschichte mit der gleichen Spannung verfolgen wie wir selbst und sicher schon auf das nächste Heft (Nr. 8) mit Ereignissen und noch nicht veröffentlichten Fotos aus dem ersten Betriebsjahr 1987 - warten.

14. Juli 1980: Schon die Unterspülung der Widerlager bei der Rotachbrücke Anfang April 1980 nagte spürbar an der ohnedies nur noch schwachen Begeisterung der ÖBB für die Bregenzerwaldbahn. Nach drei Wochen zögernder Reparaturarbeiten wurde der Bahnbetrieb wieder aufgenommen. Bei den Kämpfen gegen die ganz offen und ungeniert in Vorbereitung befindliche Bahneinstellung kam aber trotzdem keine rechte Siegesstimmung mehr auf. Wieder gut zwei Monate später, am 14. Juli 1980, brachte der riesige Felssturz bei km 7,1 - nahe dem Bahnhof Kennelbach das Faß endgültig zum Überlaufen. Das Gutachten des schnellstens beigezogenen Geologen weist Sanierungskosten in zweistelliger Millionenhöhe aus. Verdächtig lange dauern dann auch die Aufräumarbeiten und nach weiteren Steinschlägen die die Arbeiter gefährdeten, werden sie endgültig abgebrochen.

3. Oktober 1980: Die Bregenzerwaldbahn hörte langsam aber sicher auf zu existieren. Mit dem Abtransport des ersten

Fahrzeuges - dem vierachsigen Personenwaggon - Nr. 3105 - begannen die schlimmsten Befürchtungen der Wälderbahnfreunde wahr zu werden: Die Bahn war trotz aller Scheinmanöver von den Verantwortlichen zur Einstellung freigegeben worden. In Vorkloster, dem Betriebszentrum, herrschte zwar noch ein Kommen und Gehen von Diesellokomotiven und Wagen vor. Die Diesellokomotive - 2091.01 - wurde in der Zeit von Juni 1981 bis Oktober 1982 drei mal im Bahnhof Bregenz vom Transportwagen abgeladen und in Abständen von Monaten wieder verladen.

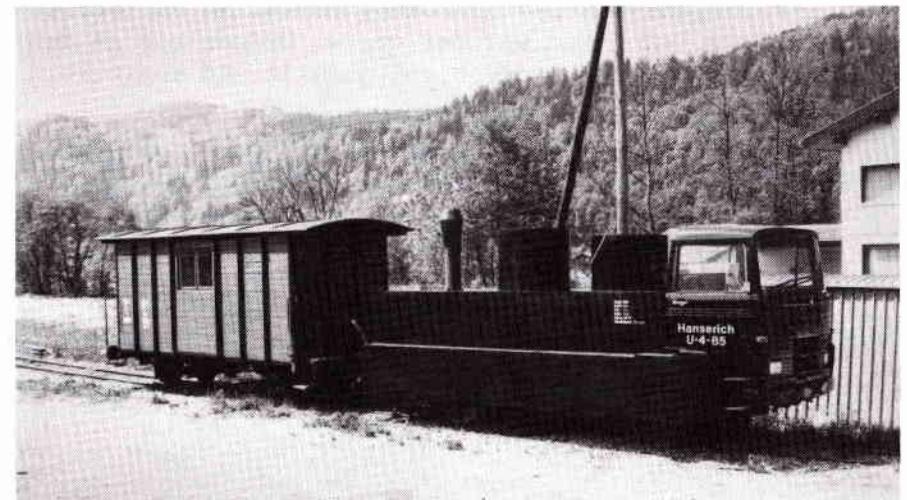
10. November 1980: Bis 20. Oktober verkehrte die "eingesperrte" Garnitur mit der Diesellok 2095.05 und vier, vierachsigen Personenwagen von Egg bis Bezau. Nach hektischen Erkundigungen und Planungen wurde die Lokomotive am 10. November als einer der wichtigsten Straßentransporte im Bregenzerwald durch den kurz vorher für den Bahnverkehr !!! gesperrten Bersbucherwald in Richtung Bahnhof Kennelbach abtransportiert.

18. Juni 1982: Eine kleine Gruppe von Eisenbahnfreunden aus dem In- und Ausland wagte den Gründungsversuch für den Verein "Pro BREGENZERWALDBAHN" mit dem Zweck, die Bregenzerwaldbahn zu fördern und in gesamter Länge zu erhalten. Auch die im Vergleich zum Gründungsdatum unseres Vereines im Jahr 1985 geradezu "komfortablen" Voraussetzungen zur Übernahme des Eisenbahnbetriebes von Bregenz bis Bezau reichten jedoch bei weitem nicht aus um dieses Ziel zu erfüllen. Unter anderem war damals immerhin noch fast die ganze Strecke intakt und konnten noch drei Diesellokomotiven - 2095.06, 2095.07 und 2091.01), 16 Personenwagen und 49 Güterwagen, darunter auch die zwei später ab dem Bahnhof Egg verkauften, angetroffen werden.

12. September 1983: Die Diesellok 2091.01 wurde in Vorkloster (der Bahnhof Bregenz war fast "zufällig" durch eine Baustelle nicht mehr erreichbar) über eine Behelfsrampe als endgültig letztes Fahrzeug der Bregenzerwaldbahn auf einen Transportwagen verladen und trat die lange Reise nach St. Pölten in Niederösterreich an.

20. März bis 26. November 1985: Unter diesen nicht gerade ermutigenden Vorzeichen trafen sich wieder einige Wälderbahn- und Eisenbahnfreunde zu regelmäßigen Gesprächen und Beratungen. Das erklärte Ziel der stetig wachsenden Gruppe war es, einen Verein zu gründen um den größtmöglichen Teil der schon arg zerstückelten Bahntrasse zu erhalten und darauf - nach dem Muster anderer Vereine in Österreich - einen Museumsbahnbetrieb durchzuführen.

29. November 1985: Im Gasthof Gams in Bezau trafen sich 23 Interessenten zur Gründungsversammlung. Altbürgermeister, Erich Schäffler aus Bezau wurde zum Obmann, Ernst Kronecker aus Innsbruck zum Obmannstellvertreter, Jakob Bobleter aus Langenegg zum Schriftführer, Jürgen Huber aus Mäder zu seinem Stellvertreter, Willi Galehr aus Egg zum Kassier, Erwin Nußbaumer aus Langenegg zum Stellvertreter und Hans Meusburger aus Bezau zum Beirat gewählt. Zu Rechnungsprüfern des ersten Vereinsjahres wurden Dipl.Ing. Klaus Bischof und Gottfried Winkel aus Bezau bestellt. Die anwesenden Gründungsmitglieder einigten sich auf den Vereinsnamen: BREGENZERWALDBAHN-MUSEUMSBAHN.



Zum Einstand stellten Obmann Erich Schäffler und sein Freund, Hans Meusburger die berühmte und sicher auf der Welt einmalige "Diesellok - HANSERICH" und den ab Bf. Egg gekauften, original Wälderbahngüterwagen - Gw/s 10009 - allerdings von den beiden schon zum heutigen "Salonwagen" umgebaut, zur Verfügung.

5. Dezember 1985: Der gewählte Vereinsvorstand tritt schon Tage später zur ersten Sitzung zusammen und besprach das Angebot eines Gastwirtes in Tirol, der eine komplette Garnitur der ehemaligen "Hallertram" von Innsbruck nach Hall, bestehend aus dem Triebwagen und drei Personenwagen leihweise zur Verfügung gestellt hätte. Die Wagen befanden sich zwar in einem äußerst schlechten Zustand und wiesen zudem noch statt der für unsere Museumsbahn richtigen 760 mm - die 1000 mm Spurweite auf. Da es aber die einzige Möglichkeit zu sein schien um überhaupt zeitgerecht Personenwagen beschaffen zu können, wurden die Verhandlungen bis zum bereits terminlich vereinbarten Kaufabschluß geführt. Wie es sich jetzt allerdings herausstellt, war es eine günstige Fügung, daß die Garnitur nur einen Tag vor unserer Kaufabsicht an einen Interessenten nach Kärnten verkauft wurde. Hoffnungen, gleich auch eine Diesellokomotive, oder gar schon eine Dampflok erwerben zu können, verflogen gleich wieder, nicht zuletzt auf Grund der finanziellen Lage des erst einige Tage alten Vereines. Zum Jahresabschluß wurden die unzähligen Verhandlungen, Besprechungen, Telefonate, Erkundigungsfahrten- und Gänge anhand der Papierflut ersichtlich und schon war der erste Ordner bis an den Rand mit Dokumenten und Notizen gefüllt und somit reif für die Ablage. Wenn das so weiter geht?

7. Februar 1986: Ein dem Vereinskonzzept eher entsprechender, von der Stubaitalbahnbahn aus Tirol stammender Personenwaggon wurde gekauft. Zwar ohne jede Inneneinrichtung und ebenfalls in 1000 mm Spur, aber eben doch besser als alles bisher Angebotene. Die finanzielle Lage des Vereines hat sich kaum gebessert und kann am besten damit verdeutlicht werden, daß damals nicht einmal der Kaufpreis von S 3000.- leicht aufgebracht werden konnte. Zum Glück und in dankenswerter Weise sprang ein Mitglied der ersten Stunde als Sponsor ein.

27. Februar 1986: Den Bürgermeistern der Anrainergemeinden wurde das Konzept für das Vorhaben - Museumsbahn von Bezau nach Bersbuch - vorgelegt. Diese reagieren durchwegs menschlich, ungläubig und "sicherheitshalber"

einmal abwartend. Die Regionalplanungsgemeinschaft - Bregenzerwald als Talschaftsverband soll zuerst Stellung beziehen! Ungeachtet der offensichtlich doch nicht so gesicherten Zukunft kam erstmals die echte Wälderbahndampflokomotive - 298.25 (U 25) - auf die Tagesordnung. Diese ist in allgemein gutem Zustand bei der "PINZGAUERBAHN" in Zell am See, Land Salzburg, stationiert und nur wegen der fälligen Kesseluntersuchung abgestellt worden.

13. März 1986: Ein historisches Datum: Bei der Verladung des "Stubaiierwagens Nr. 11" am Fuße der Bergiselschanze in Innsbruck wird den vier beteiligten Mitgliedern die erste, trotz nebeliger und kalter Witterung, schweißtreibende Tätigkeit der Vereinsgeschichte abverlangt. Der aufsehenerregende Schwertransport hat das Dornbirner Messegelände zum Ziel, wo der Wagen anlässlich der "HOBBY-MESSE" in Zusammenarbeit mit dem jungen "Modellbahnclub Feldkirch" dem Publikum als Ausstellungsraum und Werbeobjekt des Vereines vorgeführt wird. Eine finanzielle Aufbesserung der Vereinskasse und mehrere neu geworbene Mitglieder zählen zu den bleibenden Erinnerungen.



Stubaiier Nr. 11 bei der Ankunft in Bezau

- 16. April 1986:** Noch bevor von den "Steiermärkischen Landesbahnen" in Weiz eine Diesellok angeboten wurde, ist die Beschaffung einer ÖBB Diesellok der Reihe 2091 die wohl naheliegendste, aber leider eher "unmöglichste" Möglichkeit.
- 29. April 1986:** Bevölkerung und Politiker des Bregenzerwaldes wurden zur ersten öffentlichen Vorstellung des Projektes nach Bezau eingeladen. Erfreulicherweise konnten dazu Landtagsabgeordneter, Dipl.Ing. Helmut Batlogg aus Bezau, Bürgermeister Werner Steurer aus Reuthe, Vizebürgermeister Dr. Hubalek aus Bezau und weitere 20 Besucher begrüßt werden.
- 13. Mai 1986:** Termin bei Landesrat Günter Vetter im Landhaus. Das Ergebnis wurde vom begeisterten Berichterstat-ter mit dem Spruch "Ein guter Dreizehnter" bewertet.
- 3. Juni 1986:** Der zweite Informationsabend, diesmal in Bregenz und am Sitz der mit dem Vorhaben befaßten Behörden und Ämter. Hoher und erfreulich zahlreicher Besuch zeigte auf, daß offenbar in der Landeshauptstadt mehr Interesse für die Museumsbahn besteht als im Bregenzerwald selbst. Eine kleine Abordnung des Vereines kam direkt von der Besichtigung einer in Wien angebotenen, aber völlig ungeeigneten Diesellokomotive zurück.
- 26. Juni 1986:** Die Bemühungen zum Erwerb der Heeresfeldbahn Diesellok - (HFC 130) - Baujahr 1943, von den Steiermärkischen Landesbahnen, allerdings ohne Motor und Getriebe, (diese wurden als Ersatz für andere Heeresfeldbahnlokomotiven an eine Werksbahn in der Steiermark verkauft), füllten die Gesprächsnotizen auf längere Zeit.
- 14. September 1986:** Die Exkursion zu der uns geographisch nächst gelegenen "ÖCHSLEBAHN", einer Museumsbahn mit 750 mm Spurweite im "Schwabenland" war das Ziel des mit Talschaftspolitikern, Fremdenverkehrsfachleuten, Vereinsfunktionären und Mitgliedern aus dem Bregenzerwald voll besetzten Reisebusses. Die dortige Betriebsführung beantwortete bereitwillig die vielfältigsten Fragen der Besucher aus dem Ländle. Während der Heimfahrt forderten die ebenfalls mitgereisten Pressevertreter von den

wichtigen Entscheidungsträgern entsprechende Stellungnahmen, die offenbar unter dem Eindruck des Gesehenen und Gehörten durchwegs positiv ausfallen. Während ein eifriges Vereinsmitglied mit Helfern in Bezau an der Umspurung und an der Herstellung der Holzstanzbänke des inzwischen nach Bezau transportierten "Stubaiwagens" wirkte, traf in Wolfurt der bei der 1982 aufgelassenen STEYRTALBAHN in Oberösterreich vergessene und deswegen total heruntergekommene Schmalspurdienstwaggon ein. Eine kleine Schar von Vereinsmitgliedern möbelte ihn in mehreren hundert Einsatzstunden wieder auf vollen Glanz auf. Jetzt war er gut genug, um aus Anlaß der 150 Jahr Feiern der ÖBB für kurze Zeit vor dem Hauptbahnhof Innsbruck als "BAHNSHOP" zu dienen.

- 18. Oktober 1986:** Neuerliche Gelegenheit, das Vorhaben der Öffentlichkeit vorzustellen, bot der von der Kaufmannschaft Bezau im Bahnhofsbereich neu belebte "GALLO-MAT" (Gallus Markt). Als erfreuliches Nebenprodukt registrierte der Verein höchst willkommene Einnahmen aus dem Verkauf von eiligst aufgekauften Restbeständen von Bregenzerwaldbahn-Ansichtskarten und aus bescheidenen Spenden in der Höhe von S 1200.-. Zusätzlich ergab sich noch eine beachtliche Anzahl von Unterstützungserklärungen durch die Marktbesucher.
- 23. Dezember 1986:** Der letzte der nahezu 300, von Vereinsmitgliedern geleisteten Arbeitstage des Jahres 1986.
Jakob Bobleter

LOKTAUFE am 31. Juli 1993

Gewarnt von den seit 1987 fortlaufend "glücklich" gewählten Festterminen im Mai oder September, soll die vereinseigene Dampflokomotive U 25 nun am Samstag, den 31. Juli 1993 in einem kleinen Festakt ihren eigenen Namen erhalten. Zur Aufwertung des Festtages und zur Stillung des Fotografenhungers planen wir den Einsatz einer zweiten Dampflokomotive.

Das Programm des Festtages 31. Juli 1993 können Sie der Presse entnehmen oder bei der Informationsstelle des Vereines unter der Tel.Nr. 05513/6192 erhalten.



MUSEUMSBAHN

fahren –

„ein Erlebnis
für Jung und Alt“

FAHRPLAN 1993

Gültig an allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen
vom 29. Mai bis 16. Oktober 1993
– zusätzlich auch an bestimmten Wochentagen –

Abschnitt **1** ist gültig vom 29. Mai bis
zum 16. Oktober 1993

Abschnitt **2** ist gültig an Donnerstagen
vom 15. Juli bis zum 26. August 1993

Abschnitt **3** ist gültig für Sonderfahrten
im Juli und August 1993

 grau gekennzeichnet:
Dampfbetriebstage –
weitere Termine auf Anfrage

BEZAU – BERSBUCH

| | | | | | |
|----------|-------------------|----|-------|-------|-------|
| 1 | Bf. Bezau | ab | 11.00 | 14.00 | 15.45 |
| | Hst. Reuthe | ↓ | 11.07 | 14.07 | 15.52 |
| | Bf. Schwarzenberg | ↓ | 11.25 | 14.25 | 16.10 |
| | Hst. Bersbuch | an | 11.30 | 14.30 | 16.15 |

BERSBUCH – BEZAU

| | | | | | |
|--|-------------------|----|-------|-------|-------|
| | Hst. Bersbuch | ab | 11.35 | 14.35 | 16.20 |
| | Bf. Schwarzenberg | ↓ | 11.55 | 14.55 | 16.40 |
| | Hst. Reuthe | ↓ | 12.11 | 15.11 | 16.56 |
| | Bf. Bezau | an | 12.20 | 14.20 | 17.05 |

Betriebstage: Diesel- bzw.  Dampfbetrieb

29.5./30.5./31.5./5.6./6.6./10.6./12.6./13.6./19.6./20.6./
26.6./27.6./3.7./4.7./10.7./11.7./17.7./18.7./24.7./25.7./
31.7./1.8./7.8./8.8./14.8./15.8./21.8./22.8./28.8./29.8./4.9./
5.9./11.9./12.9./18.9./19.9./25.9./26.9./2.10./3.10./9.10./
10.10./16.10.1993

2 Die Züge verkehren an **Donnerstagen**
Ab Bezau jeweils um 11 Uhr und um 14 Uhr
Betriebstage: 15.7./22.7./29.7./5.8./12.8./19.8./26.8.1993

3 **Sonderfahrten**
Montag, den 19.7./2.8./16.8./30.8.1993; Bezau ab 14 Uhr
Dienstag, den 27.7./3.8./10.8./17.8.1993; Bezau ab 19.30 Uhr
Stimmung und Unterhaltung bei den originell gestalteten
Abendfahrten unter der Mitwirkung heimischer Musikanten und
Mundartdichter, bei "Hausmannkost" im gemütlichen Gast-
garten nahe dem Bahnhof Schwarzenberg.
Bahnhof Schwarzenberg ab ca. 22.15 Uhr.

Für die **Abendfahrten** gelten **Fahrpreise wie bei Dampfbetrieb!**

Planmäßig verkehrende Züge führen den Buffetwagen
"WÄLDERSCHENKE" mit.

Anfragen, Informationen und Vereinbarungen:

Gerne vereinbaren wir Sonderzüge mit Dampf- oder Diesellok und
Gruppenreservierungen bis 200 Personen unter der Tel.-Nr. 05513/6192 (aus
D und CH 0043/55 13/61 92). Verein BWB, A-6941 Langenegg 39.

KOMBIKARTEN

Museumsbahnerlebnis (in Bezau) und Sommerrodelbahn flitzen (in Bizau)
bzw. Seilbahn schweben (in Bezau) bis auf 1700 m Seehöhe – mit jeweils nur
einer Fahrkarte und **beachtlicher Preisermäßigung.**

Schmalspurbahn Jindrichuv Hradec - Nova Bystrice in der Tschechischen Republik

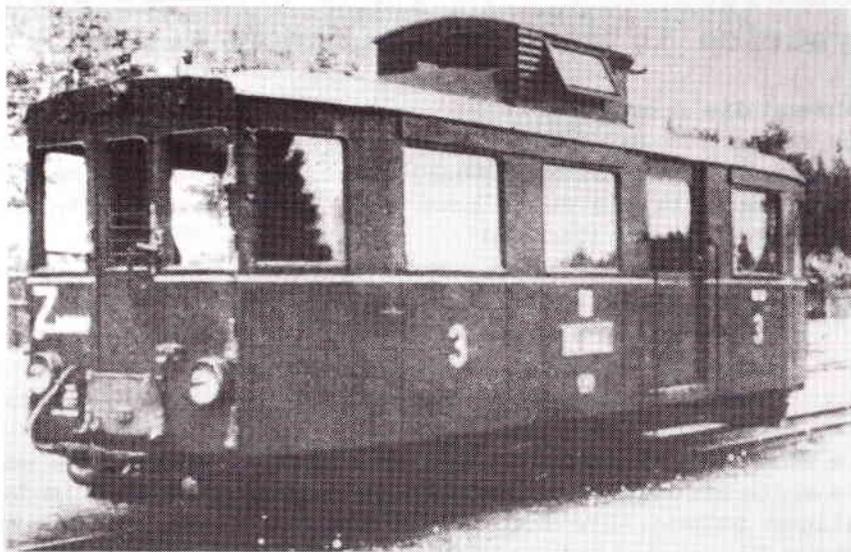
Während die Schmalspurbahnen in der Slowakischen Republik
bis heute zum größten Teil stillgelegt wurden (darunter
auch einige Waldbahnbetriebe), existieren in der Tschechi-
schen Republik bis heute noch Schmalspurbahnstrecken der
bosnischen Spur: (760 mm)

- Jindrichuv Hradec - Nova Bystrice (Neuhaus - Neu-
bistriz); eröffnet am 11.11.1897
- Tremesna ve Slezsku - Osoblaha (Röwersdorf - Hotzen-
plotz); eröffnet am 24.12.1898
- Jindrichuv Hradec - Obratan (Neuhaus - Wobratein);
eröffnet am 24.12.1906.

Die Strecke von Jindrichuv Hradec nach Nova Bystrice war
die erste öffentliche Eisenbahnlinie der 760-mm-Spur im da-
maligen Böhmen. Die Konzession zum Bau dieser 32,869 km
langen Eisenbahnlinie wurde am 18. Dezember 1894 erteilt.
Das Detailprojekt für den Bahnbau wurde von der Firma Stern
& Hafferl erstellt. Diese Firma betreibt heute noch einige
Regionalbahnen in Oberösterreich und Salzburg. Der klein-
ste Krümmungsradius auf der Neubistritzer-Strecke beträgt
120 Meter, die Bahn weist eine Maximalsteigung von 16,67
‰ auf. An Kunstbauten wären zwei Steinbrücken, fünf Brücken
in Eisenkonstruktion sowie ein gemauertes Viadukt erwäh-
nenswert.

Bereits im Jahr 1906 wurde eine Verlängerung der Bahn nach
Litschau (Endpunkt der heutigen ÖBB-Schmalspurbahn Gmünd
NÖ - Litschau) diskutiert. Leider kam es jedoch nie zur
Ausführung dieses Vorhabens. Allerdings konnte 1906 die
zweite von Neuhaus ausgehende Schmalspurbahn nach Wobratein
(heute Obratan) eröffnet werden.

Der zunehmende Konkurrenzkampf Schiene - Straße führte in
den Jahren von 1928 bis 1932 zur Inbetriebnahme von neun
Schmalspurtriebwagen der Baureihe M 11. Zwei dieser Fahr-
zeuge wurden in Jindrichuv Hradec stationiert. Dadurch
konnte der Bahnbetrieb auf rationellere Art abgewickelt
werden.



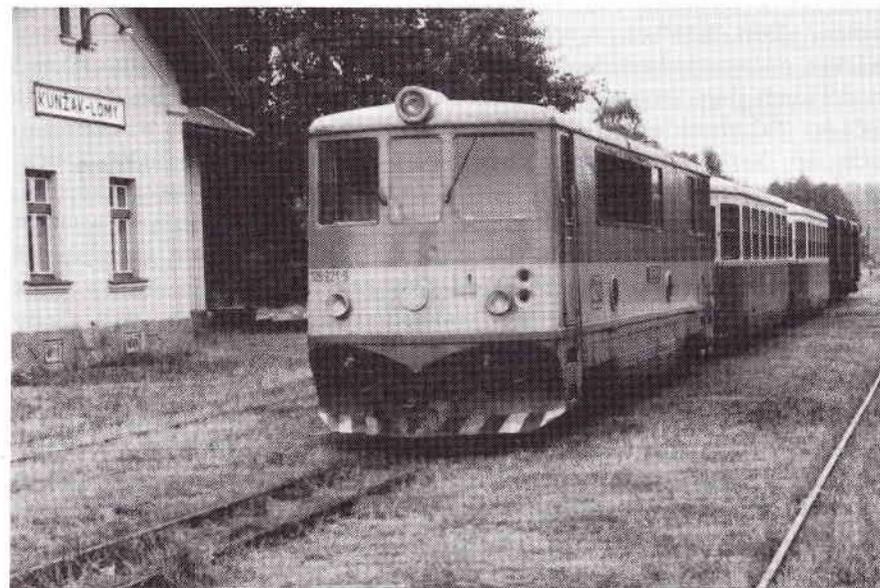
Bereits im Jahr 1954 wurde der letzte Triebwagen dieser Reihe abgestellt. Im selben Jahr gelangten neue Diesellokomotiven der Baureihe TU 47 (heute Reihe 705) zur Auslieferung. Im Jahr 1967 konnte durch diese neuen Lokomotiven die letzte Dampflok verdrängt werden. Es handelte sich dabei um die U 47.001, die mittlerweile wieder nach Jindrichuv Hradec zurückgekehrt ist und hier für Sonderfahrten zur Verfügung steht. Im letzten Jahr wurde sie auch auf den ÖBB-Strecken um Gmünd eingesetzt.

In der zweiten Hälfte der 60er Jahre kamen auch neue vierachsige Personenwagen der Gattung Balm/u in den Bestand des Depo Jindrichuv Hradec. Mit diesen Fahrzeugen wird auch heute noch der Gesamtverkehr auf beiden von hier ausgehenden Schmalspurbahnen abgewickelt. Für den regen Güterverkehr finden Rollschemel Verwendung. Auf der Strecke nach Nova Bystrice ist das Angebot im Personenverkehr heute sehr gering und es ist fraglich, ob die Strecke hinkünftig nicht nur mehr im Güterverkehr (und Sonderfahrten mit der U 47.001) betrieben wird.

Die Landschaft an der Strecke erinnert sehr stark an das

angrenzende Waldviertel. Nach der Ausfahrt aus Jindrichuv Hradec benützt Zug mittels eines Dreischiengleises 2,6 km lang die Hauptstrecke nach Jihlava mit. In Dolni Skrychov zweigt die Strecke nach Obratan ab, unsere Bahn verläßt die Hauptstrecke bei Kanclov. Kurz darauf befindet sich bereits eine erste starke Steigung, danach fährt die Bahn meist durch ausgedehnte Waldgebiete. Vor der Station Strizovice (km 13) führt die Trasse an einem Fischteich vorbei. Auch dieser Bahnhof liegt malerisch im Wald. Danach wechseln sich Wald- und Wiesengebiete ab. Im Bahnhof Kunzak (km18) finden noch planmäßige Zugkreuzungen statt. Nächst der Haltestelle Senotin (km 24) befindet sich auf 675 m.ü.M. der höchste Punkt der Bahn. Bei Alber (km 30) befindet sich mitten auf einer Steinbrücke ein alter Wasserkran, von hier sind es nur mehr wenige Minuten Fahrt bis zur Endstation in Nova Bystrice.

Markus Rabanser



705 921 am 21.08.1990 im Bahnhof Kunzak-Lomy

Anlässlich des Volksfestes zur Eröffnung der Bregenzerwaldbahn am 21. und 22. September 1902 hielt Gebhard Fischer eine Rede, in der er die Geschichte des Bregenzerwaldes beleuchtete. Weil eine Eisenbahn niemals eine Sache für sich ist, sondern immer geprägt von der Geographie, Geschichte und Kultur eines Landstriches, soll k.k. Professor Fischer nochmals (auszugsweise) von der Heimat der Bregenzerwälder erzählen, diesmal über

DIE BESIEDELUNG DES BREGENZERWALDES

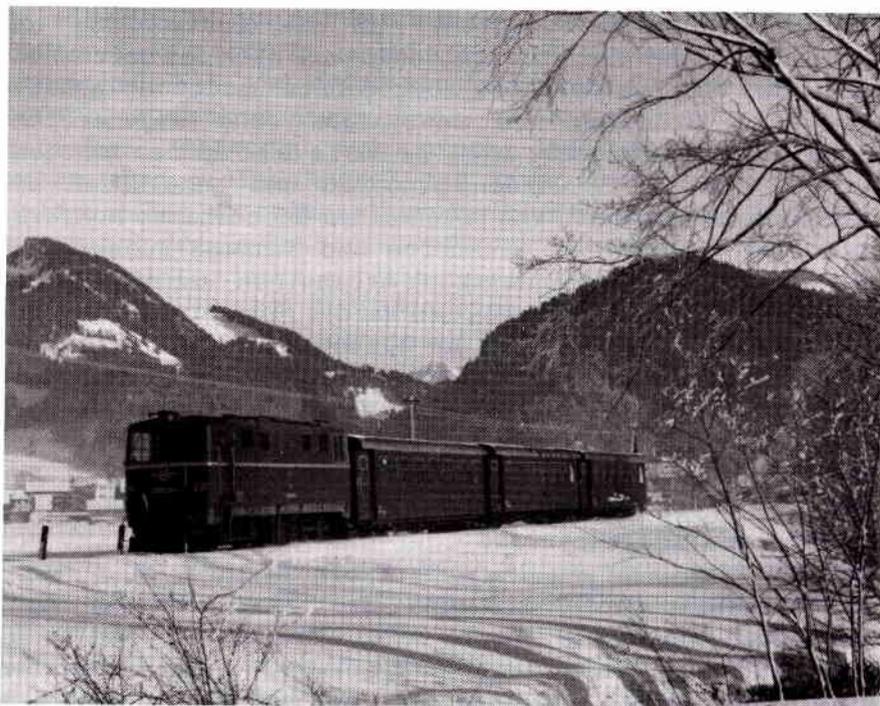
(...) Vor ungefähr tausend Jahren hatte die Bezeichnung Bregenzerwald seine vollste Berechtigung. Denn damals und zum Teil noch in späterer Zeit bedeckten dichte Wälder nicht allein die Abhänge der Berge sondern auch die ausgedehnten, nunmehr in sonnige Auen umgeschaffenen Ebenen. Die unbewohnte Wildnis diente als Jagdrevier für die Herren der benachbarten Gaue Alemanniens, wofür noch heute die Namen Hirschau, Schnepfau, Schnepfegg, Jaghausen u. a. Zeugnis geben. Den ersten Anstoß zur dauernden Besiedelung des Waldes gaben wahrscheinlich die Wirren welche Deutschland anlässlich des Investiturestreites in der zweiten Hälfte des elften Jahrhunderts erfüllten und sich in ihren Wirkungen auch in der Gegend des Bodensees bemerkbar machten. Von hier flüchteten seit jener Zeit Bewohner alemannischen Stammes vor den Schrecken des Krieges in die abgelegenen Gegenden des Waldes, wohin sich einzelne ihrer Vorfahren schon in der ersten Hälfte des zehnten Jahrhunderts vor dem Ansturm der Magyaren zurückgezogen haben. Über den Gang dieser Einwanderung sind wir nicht genau unterrichtet und bezüglich der ältesten Zeit nur auf sagenhafte Berichte angewiesen. Die älteste Kunde über den Bregenzerwald berichtet uns von den gottseligen Geschwistern Dido, Merbot und Ilga an der Grenzscheide des elften und zwölften Jahrhunderts. Dido widmete sich als Einsiedler dem Dienste des Herrn in dem Walde zu Andelsbuch, wo er sich eine Zelle mit Bethäuschen errichtete und den Boden um sich her urbar machte. Seine Nachfolger in dieser Ansiedelung zogen bald nach seinem Tode in die Gegend von Bregenz und wurden die

Begründer des Stiftes in der Au am See (Mehrerau). Merbot wirkte als Priester und Koventuale dieses Stiftes am Eingange in den Bregenzerwald, in Alberschwende, und wurde daselbst wegen seines unerschrockenen, glaubenseifrigen Wirkens am 22. März 1120 von einigen Bösewichtern erschlagen. Die Wirksamkeit des seligen Merbot als Priester läßt mit Sicherheit darauf schließen, daß der Wald in jener Zeit schon ziemlich bevölkert war. Den ersten Ansiedlern, die nur eine Zufluchtstätte gesucht hatten, folgten bald zahlreiche Nachzügler aus der Bodenseegegend, aus dem Rheintal und dem Allgäu. Sie schufen den Boden durch Urbarmachung zur bleibenden Wohnstätte um, auf der sie auch ihre alemannische Stammesart treu bewahrten, was aus dem Dialekt sowie aus den Geschlechts- und Ortsnamen des Waldes hervorgeht.

Ein hervorragendes Verdienst um die Besiedelung und Kultivierung des Bregenzerwaldes erwarb sich das Gotteshaus Mehrerau, welches daselbst ausgedehnte Besitzungen hatte und durch Gründung von Seelsorgen eine segensreiche Wirksamkeit entfaltete. In einer Bulle des Papstes Innozenz IV vom Jahre 1249 werden Lingenau und Andelsbuch als Pfarrkirchen genannt, von welchen dem Gotteshause Mehrerau alle Patronatsrechte, Einkünfte und Zehnten zugesichert werden. Lingenau und Andelsbuch erscheinen demnach als die ältesten oder Mutterkirchen des Waldes. Die Verwaltung des Bregenzerwaldes führten in der ältesten Zeit die Gaugrafen im Namen des Kaisers. Im Jahre 1290 verpfändete König Rudolf von Habsburg den Bregenzerwald, soweit er Reichsgut war, an die Grafen Hugo I von Montfort-Bregenz und Rudolf von Montfort-Feldkirch. Bei der nach dem Ableben des Grafen Hugo I im Jahre 1338 erfolgten Teilung seines Besitzes kam der hintere Bregenzerwald oder das Gebiet westlich und südlich vom Ursprung der Subers bis zu ihrer Mündung in die Bregenzer Ache mit den drei Kirchspielen Egg, Andelsbuch und Schwarzenberg an die Grafen Hugo und Rudolf III von Montfort-Feldkirch, während der Vorderwald an den Erben von Bregenz, Grafen Wilhelm von Tettngang, fiel. Nach dem kinderlosen Ableben Rudolf IV von Montfort-Feldkirch im Jahre 1290 gelangte das Haus Habsburg auf Grund eines Kaufvertrages vom Jahre 1375 in den Besitz der Grafschaft

Feldkirch und somit auch des hinteren Bregenzerwaldes. Im Jahr 1451 verkaufte Elisabetha von Montfort, Gemahlin Wilhelms von Hochberg, auch den vorderen Wald an Herzog Sigismund von Tirol und somit stand der ganze Bregenzerwald unter der Herrschaft des Hauses Habsburg. (Wird fortgesetzt)

zusammengestellt von
Konstantin Tiefenthaler



Aus dem Vereinsalbum: "Personenzug nach der Ausfahrt vom Bahnhof
Bezau etwa 1975"

Güterverkehr auf den Schmalspurbahnen der ÖBB

Für die meisten Schmalspurbahnen der Österreichischen Bundesbahnen stellt der Güterverkehr das zweite und oft wichtigste Standbein dar. Im Personenverkehr erfreuen sie sich zumindest saisonweise einer zufriedenstellenden Auslastung.

Auf der 85 km langen Mariazellerbahn von St. Pölten bis Mariazell ist der Güterverkehr nur noch auf 35 Kilometer bis zur Haltestelle Loich beschränkt.

Allein noch dem Güterverkehr dient die Teilstrecke der "Krumpen" von Wieselburg nach Gresten und die Gesamtstrecke einer der ehemals drei Waldviertlerbahnen von Gmünd nach Litschau im Waldviertel. Mit Ausnahme der von Waidhofen an der Ybbs bis Lunz am See verkehrenden Ybbstalbahn wird seit 1987 auf allen Schmalspurbahnen ein Rollschemelverkehr durchgeführt. Diese gegenüber den Rollböcken verbesserte Transportart ermöglicht die rationelle Beförderung der verschiedensten, zwei- oder vierachsigen Normalspurgüterwagen auf Schmalspurbahnen. Durch die Normgröße der Rollwagen ergeben sich allerdings Einschränkungen im Ladegewicht und im Achsabstand der zu befördernden Güterwagen. Zur Entladung der Rollschemel befinden sich entsprechende Abrollanlagen in Zell am See - Tischlerhäusl für die Pinzgauerbahn, in St. Pölten - Alpenbahnhof für die Mariazellerbahn, in Wieselburg für die Krumpen und in Gmünd für die Waldviertlerbahnen.

Die Rollböcke ähnelten im Aussehen dem Drehgestell eines vierachsigen Schmalspurwagens das mit klappbaren Achsgreifern ausgerüstet ist. Um einen Normalspurwaggon befördern zu können, ist pro Achse ein Rollbock notwendig. Mit diesen ungebremsten Rollböcken waren nur zweiachsige Güterwagen zu transportieren. Um über ausreichend Bremswirkung zu verfügen, mußten jeweils die Zuggewichte begrenzt und vorschriftsgemäß noch zusätzliche schmalspurige Bremswagen mitgeführt werden. Außer dem Rollschemelverkehr stehen auf allen Schmalspurbahnen noch heute zahlreiche Schmalspurgüterwagen im Einsatz. Sie dienen großteils dem

Dienstgütertransport. Etliche der Güterwagen wurden für besondere Einsatzzwecke adaptiert. So finden sie beispielsweise auf der Ybbstalbahn sowie auf der Waldviertlerbahn von Gmünd nach Groß Gerungs als Fahrradtransportwagen Verwendung.

Eine Ausnahme im Güterverkehr stellt allerdings die Ybbstalbahn dar. Da die Tragfähigkeit mehrerer Brücken einen Rollwagenverkehr nicht zulässt, wird der gesamte Güterverkehr noch mit den eigenen schmalspurigen Güterwagen abgewickelt.

Die Hauptlast im Güterverkehr der ÖBB Schmalspurbahnen trägt zweifellos die 600 PS starke Diesellokomotive der Reihe 2095. Eine Ausnahme stellt der Güterzug von St. Pölten bis Loich dar, der mit einer Elektrolokomotive der Reihe 1099 bespannt wird.



*Dieselektrische Lokomotive 2091.08 am 10.12.1991 in Steinmühl/
Ybbstalbahn*

Auch auf die dieselektrischen Lokomotiven der Reihe 2091 kann noch nicht ganz verzichtet werden. Der Güterzug von Waidhofen an der Ybbs bis Ybbsitz wird nach wie vor

planmäßig mit einem dieser Triebfahrzeuge bespannt. Gelegentlich kann im Waldviertel sogar noch eine Dampflokomotive im Güterzugeinsatz beobachtet werden. Bei Ausfall der entsprechenden Dieselloks oder bei hohem Güteraufkommen wie zum Beispiel bei der Kartoffelernte wird hier aushilfsweise die Dampflok 399.02 angeheizt.



*Dampflok 399.02 am 23.9.1992 Mittagsgüterzug mit den beladenen
Rollwagen in Gmünd.*

Die Frequenz der Güterzüge auf Schmalspurbahnen richtet sich ausschließlich nach der Auslastung. Für die Strecken St. Pölten - Loich, von Obergrafendorf bis Ruprechtshofen, von Gmünd bis Groß Gerungs und Litschau sowie bei der Ybbstalbahn ist im Normalfall ein Güterzug pro Werktag ausreichend. Auf der Pinzgauerbahn wird in der Regel gar nur Montag, Mittwoch und Freitag gefahren.

Auf der Strecke Wieselburg - Gresten wird sogar laut überlegt, den ständig steigenden Bedarf an Güterzügen durch die Umspurung von Schmalspur auf Normalspur zu decken.

Helmut Lampeitl



Aus dem Vereinsalbum: "Winterstimmung am Bahnhof Egg etwa 1975"

Fotonachweis: Alex Haid (Seite 1)
Klaus Köhlmeier (Seite 28, 32)
Helmuth Lampeitl (Seite 12, 14, 30, 31)
Z. Picka (Seite 24)
Markus Rabanser (Seite 17, 25)
Erich Schäffler (Seite 11, 19)

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

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

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