

Museumsbahn

AKTUELL

Mitteilungsblatt der
Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn

Heft 1
Frühjahr 1990

Preis: öS 24.--
DM 3,40 sfr 3.--

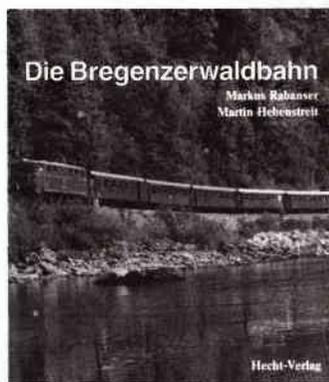


Aus dem Inhalt:

Vereinschronik - Abseits der Museumsbahn - Die
Arbeit auf der Strecke - Die Reihe Uh - Die D1
"Hilde" - Die Reihe 2091

BÜCHER AUS DEM HECHT-VERLAG, HARD

A-6971 Hard, Industriestraße 7, Telefon 0 55 74 / 34 5 54



»Die Bregenzerwaldbahn«

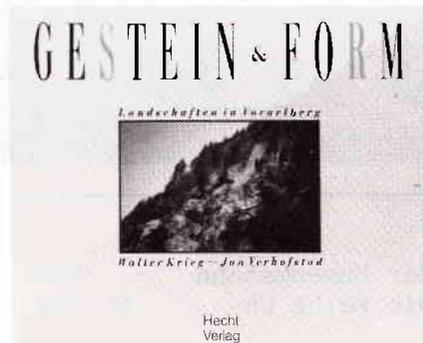
von Markus Rabanser und Martin Hebenstreit.
Die Bregenzerwaldbahn war eine für Österreich typische Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 760 mm. Sie stellte von 1902 bis 1980 einen wichtigen Verkehrsträger zwischen der Landeshauptstadt Bregenz und der Region Bregenzerwald dar. Das Buch beschreibt im 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



»Die Österreichische Schifffahrt auf dem Bodensee«

von Arnulf Dieth. Format 21 x 23,5 cm. Ein interessanter geschichtlicher Rückblick von den Anfängen der österreichischen Bodenseeschifffahrt bis heute. Das Buch behandelt 3 Themen: 1. Geschichte und Entwicklung der Schifffahrt auf dem Bodensee. 2. Die österreichische Bodenseeflotte von 1884 bis heute mit insgesamt 17 Schiffen. Die Weltfahrten um das »Blaue Band des Bodensees«. 3. Der See: Kleine Bodenseenaturkunde, Seegrünne, Geschichten um den See. Ein Buch, das in keinem Bücherschrank fehlen sollte. 210 Seiten, in Leinen gebunden, über 250 S/W-Fotos zum Teil mit historischem Wert. S 380.-



»Gestein und Form – Landschaften in Vorarlberg«

2. verbesserte Auflage

von Walter Krieg und Jan Verhofstadt
Ein Werk von 230 Seiten Umfang – wovon 100 Farbseiten sind – das wohl alle wichtigen Landschaftselemente Vorarlbergs zeigt und erläutert. So entstand aber auch ein besonders schönes und auch als Geschenk ungemein geeignetes Buch im Format von 26 x 21 cm. S 480.-
ISBN-Nr. 3-85430-120-0

Brief der Redaktion

Liebe Freunde der BWB-Museumsbahn!

Wir dürfen Ihnen hiermit die erste Ausgabe der "Museumsbahn aktuell" vorstellen. Nachdem in der letzten Zeit das Interesse an unserer Museumsbahn stark gestiegen ist, geben wir dieses Mitteilungsheft periodisch (vorerst zweimal jährlich) heraus.

Wir möchten damit den zahlreichen Freunden unserer Museumsbahn eine ansprechende Informationsquelle über unsere Bahn, die Strecke und die Fahrzeuge bieten, aber auch andere Themen aus dem Bereich Schmalspur ansprechen.

Viel Vergnügen bei der Lektüre unseres "Erstlingwerkes".

Für das Redaktionsteam

Markus Rabanser

Liebe Leser, liebe Museumsbahnfreunde!

Daß nach dem letztjährigen Erscheinen des so sehr begehrten und reich illustrierten Buches von Markus Rabanser und Martin Hebenstreit über die Bregenzrwaldbahn nun eine periodisch erscheinende Broschüre über unsere Museumsbahn vorliegt, wird viele interessierte Eisenbahnfans erfreuen.

Vor nun vier Jahren haben sich Frauen und Männer zusammengetan, um wenigstens einen Teil der einstigen Wälderbahn in Form einer Museumsbahn zu reaktivieren.

Es war ein schweres Beginnen! Die Zuneigung der Bevölkerung und der vielen Touristen, sowie der eiserne Wille der aktiven Mitglieder unseres Vereins gaben uns den nötigen Mut und brachten auch schon einige Erfolge.

Wünschenswert wäre es, wenn die Unterstützung seitens der politischen Mandatäre eine Verstärkung erfahren würde und unsere Zielsetzung - die Museumsbahn bis nach Egg weiterführen zu können - in Erfüllung ginge.

Wir hoffen auch, daß wir durch die Inbetriebnahme einer Dampflokomotive einen weiteren Meilenstein setzen können um den Anspruch an eine echte Museumsbahn zu erfüllen.

Mein Dank gilt den Autoren, den Inserenten und den Käufern dieser Broschüre, die damit auch unsere Arbeit unterstützen sowie den aktiven und unterstützenden Mitgliedern unseres Vereines.

All jene ersuche ich höflich um weiteres Wohlwollen.

Der Obmann

Erich Schäffler e. h.

UMDENKEN BEGINNT BEIM KOPF

DIE MODERNE HAARPFLEGE
IM ZEICHEN VON NATUR-
UND UMWELTBEWUSSTSEIN

Stellen Sie hohe Ansprüche, wenn
es um Ihr Haar, um Ihre Frisur geht.
Ihr Friseur unterstützt Sie dabei gern.

*Hairshop
Edi*

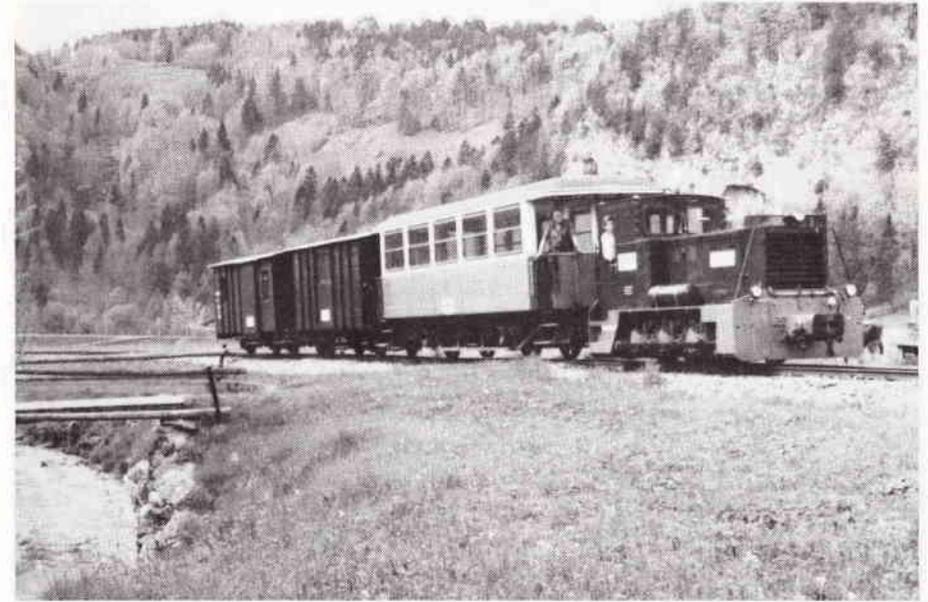
Tel. 055 74 -23 53 83

Kirchstr. 14 6901 Bregenz

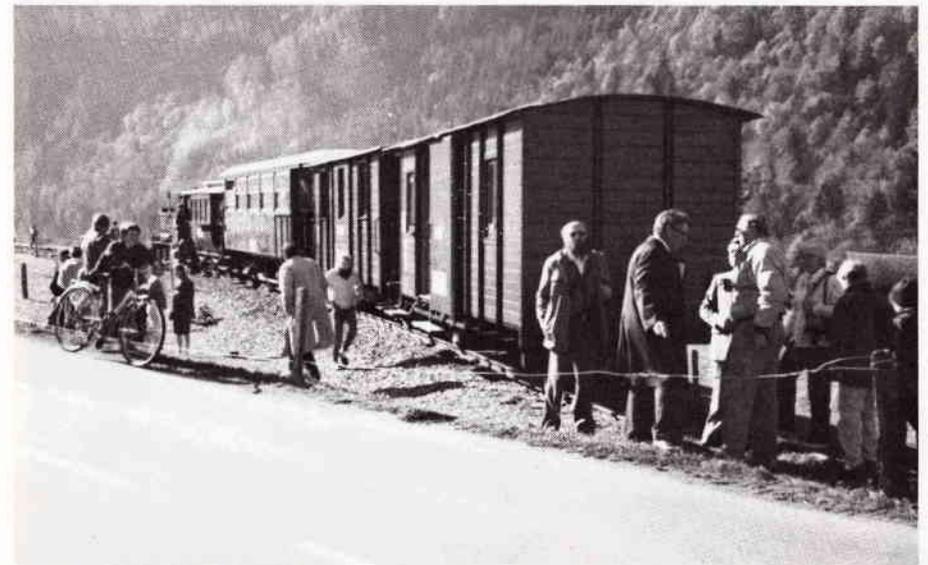
Von der Bregenzerwaldbahn zur "Wälder"-Museumsbahn

Beinahe acht Jahrzehnte, genau von 1902 bis 1980 war der Bregenzerwald durch einen schmalen Schienenstrang in der für Österreich typischen 760-mm-Spurweite mit der Vorarlberger Landeshauptstadt Bregenz und dem Bodensee verbunden. Zeitlebens hatte die Bahn auf etwa der Hälfte ihrer 36 Kilometer Trassenlänge mit den Naturgewalten der "Achschlucht" zu kämpfen und 1980 sollte der riesige Felssturz nahe Kennelbach das endgültige Ende des durchgehenden Bahnbetriebes bedeuten. Noch zu den Zeiten des Restverkehrs zwischen Bregenz und Kennelbach (4,5 km) setzten sich im Jahr 1982 Interessenten zusammen, um die gesamte Strecke von Bregenz bis Bezau als Touristikbahn wieder in Betrieb zu nehmen. Die damals unter verhältnismäßig günstigeren Bedingungen vorbereitete Vereinsgründung scheiterte jedoch. Auch die weit weniger komfortablen Überreste der Bregenzerwaldbahn konnten 1985 wieder neue Interessenten nicht abschrecken, den letztmöglichen Zeitpunkt zu nützen und somit den Verein Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn zu gründen. Als Folge von realistischen Überlegungen mußte Bezau als Ausgangspunkt, und Egg (12 km) als denkbarer Endpunkt ins Auge gefaßt werden. Vorerst bestand das "Startkapital" aus der fünf Kilometer langen Strecke von Bezau bis nahe dem Bahnhof Schwarzenberg, einer Heeresfeldbahn-Diesellokomotive und drei Waggons, die alle durch enorme Arbeitsleistungen der Mitglieder fahrbereit hergestellt wurden. Schon im September 1987, aus Anlaß der Feier "85 Jahre Bregenzerwaldbahn" konnte diese Garnitur vorgestellt und unter großem Publikumsandrang in Betrieb genommen werden.

Eine nur vermeintlich lange Betriebspause bis zum Beginn der Sommersaison 1988 wurde durch die überaus erfolgreichen "Neujahrsfahrten 1988" unterbrochen, diese leisteten ihren Beitrag zur spürbar besseren öffentlichen Anerkennung des Vereinszieles. Ab Juli 1988 verkehrte dann die Museumsbahn fahrplanmäßig von Bezau bis nahe dem Bahnhof Schwarzenberg (5 km), mit wieder erweitertem Waggonbestand, allerdings bedingt durch die fehlende Einfahrts-



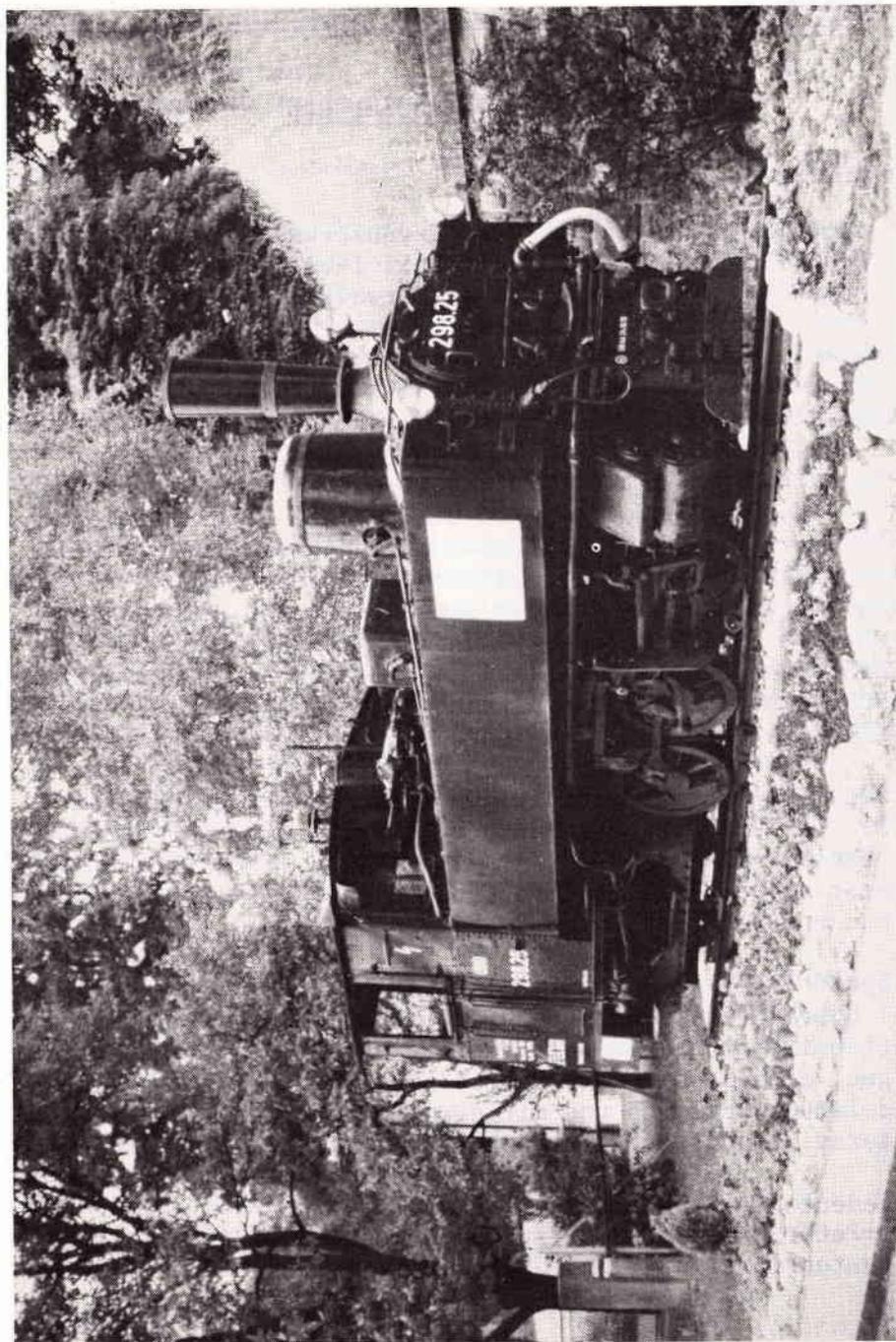
möglichkeit in den Bahnhof, in einer Richtung geschoben.



Erst 1989 ermöglichte ein Behördenbescheid die Wiedereröffnung der Kreuzung mit der Bundesstraße 200 und dadurch die Benützung der Bahnhofsgleise im Bahnhof Schwarzenberg.



Die Verlängerung der Strecke um einen Kilometer bis zur Haltestelle Bersbuch war eine naheliegende Chance und wurde im Verhandlungswege problemlos erreicht. Durch die Inbetriebnahme eines weiteren Personenwagens und des Eigenbau-Bufferwagens vergrösserte sich die Zugsgarnitur auf sechs Wagen die öfters nicht ausreichten, um den Andrang an Fahrgästen aufzunehmen. Die Saison 1990 wird bezüglich der Streckenlänge keine Änderungen erfahren, wohl aber der Fahrzeugstand, der um den dritten "Stubai" aufgestockt werden kann. Seit Beginn der Vereinsaktivitäten bestehen die Bemühungen um die Beschaffung einer Wälderbahn-Dampflokomotive und sollen auch in Zukunft nicht vernachlässigt werden.



"Abseits der Museumsbahn"

Bezau

Bezau ist der Hauptort des Bregenzerwaldes, hat derzeit rund 1700 Einwohner und ist seit 1962 Marktgemeinde. Bezau liegt am Anfang des Hinterwaldes auf einer Seehöhe von 651 m und hat eine Gesamtfläche von rund 34 km², genau die Hälfte davon sind Alpen und ein knappes Drittel der Fläche ist Wald. Eine erste Besiedelung von Bezau (Baezenowe) dürfte im 12. Jahrhundert erfolgt sein.

Bezau hat derzeit ca. 70 Gewerbebetriebe - hauptsächlich Handwerk und Handel - und rund 60 Landwirtschaften. Eine wichtige Rolle spielt auch der Fremdenverkehr mit jährlich etwa 100.000 Gästenächtigungen. An überörtlichen Einrichtungen befinden sich hier neben dem Kloster und dem Bezirksgericht (Grundbuch) die Hauptschule und ein Bundesschulzentrum mit Handelsschule, Tourismusfachschule und Hauswirtschaftsschule, sowie seit 1989 die Kläranlage für die Gemeinden von Bezau bis Schoppernau.

Von 1902 bis zur endgültigen Einstellung der Bahn am 29. 1. 1985 war Bezau auch Endstation der Bregenzerwaldbahn.

Seit der offiziellen Eröffnung am 13. 5. 1989 ist Bezau nun Hauptstation der BWB-MB.

Sport:

Schilaufen (Bergbahnen Bezau), Langlaufen, Schwimmen (beheiztes Freibad), Tennis, Paragleiten - Drachenfliegen, Schiessen, Wandern (z.B. über die Bezegg nach Andelsbuch/Bersbuch und mit der MB nach Bezau zurück. Wanderzeit von Bf. Bezau bis Hst. Bersbuch ca. 2 1/2 Stunden)

Bedeutende Persönlichkeiten:

Peter Thump, Barockbaumeister, 1681 - 1766, Kirchenbauten in Birnau, St. Gallen u.a.

Sehenswürdigkeiten:

Heimatmuseum, Kriegergedächtniskapelle,

Reuthe

Reuthe ist eine der kleinsten Gemeinden des Bregenzerwaldes, 10,2 km². Reuthe besteht aus verschiedenen Weilern die zwischen Gopf, Exhalder, Hangspitze und Dürrenberg eingebettet sind. Ortskern ist die Parzelle Vorderreuthe 650 m ü.M. wo auch das gotische Kirchlein der 530 Einwohner zählenden Gemeinde steht, es ist die älteste Kirche des Bregenzerwaldes, 1284 erbaut mit markantem hölzernem Turmhelm, im Chor befinden sich Fresken aus dem 15. Jahrhundert.

Neben Milchwirtschaft und Viehzucht zählt die Holzwirtschaft bereits seit Jahrhunderten zu den wichtigsten Verdienstquellen der Einwohner. Lange Tradition hat auch der Erholungsfremdenverkehr, zu dessen Förderung in Reuthe schon 1880 der erste Vorarlberger Verkehrsverein gegründet wurde. Seinen Ruf als Kurort verdankt Reuthe seinem Moorheilbad, welches 1828 eröffnet wurde und seit 1959 als moderne Kuranstalt (Bad Reuthe) ausgebaut wurde. Natürlich liegt Reuthe auch an der Wälderbahnlinie, und es wird behauptet, daß die Haltestelle in Hof früher oft mehr frequentiert gewesen sei als der Bf. Bezau, da es die Bewohner des Hinterwaldes hierher näher hatten.

Sehenswürdigkeiten:

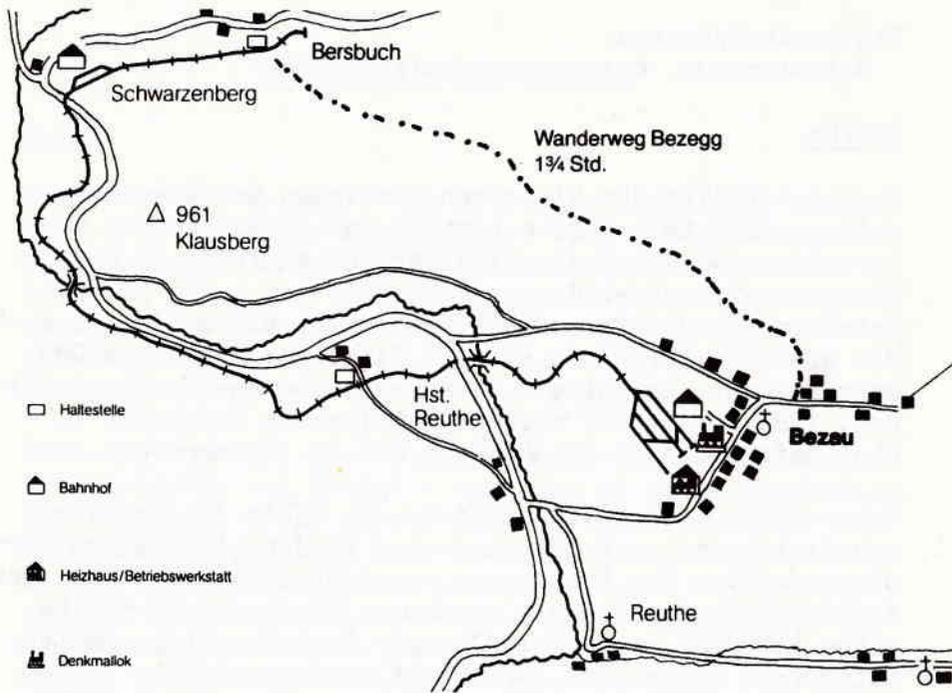
Gotische Pfarrkirche, Kapellen aus dem 17. Jahrhundert, Bärenhöhle im Schrattenkalk des Dürrenberges (Fundort von Bärenschädeln)

Sport / Gesundheit:

Schilaufen, Langlaufen, Wandern, Moorbad

Bedeutende Persönlichkeiten:

Johan Peter Kaufmann, Hofbildhauer in Weimar, 1764 - 1829



SCHWARZENBERG ... ein Ort mit Tradition

Machen Sie einen Ausflug ins schöne Schwarzenberg im Bregenzwald. Erfreuen Sie sich dort an dem gut erhaltenen Ortskern mit Tanzhaus, Dorfbrunnen und den schönen Gasthöfen rund um die Kirche.

In der Kirche befinden sich Malereien der großen Künstlerin Angelika Kauffmann, die es zu besichtigen lohnt. Zu empfehlen ist außerdem ein Besuch im Heimatmuseum, das von früherer Wohnkultur, der Entwicklung der Bregenzwälder Trachten erzählt. Nutzen Sie die Vielfalt der Wandermöglichkeiten im Gebiet Schwarzenberg-Bödele.

Museum - Öffnungszeiten: Mai bis Oktober
DI/DO/SA/SO 14.00 bis 16.00 Uhr
oder nach tel. Vereinbarung 05512/2967 od. 2084

Für Auskünfte steht Ihnen das Verkehrsamt Schwarzenberg zur Verfügung. Tel. 05512/3570

Schwarzenberg

Schwarzenberg liegt im weiten Talkessel des mittleren Bregenzwaldes. Es erstreckt sich von den Höhen des Hochälpeles (1467 m), Bödele und der Lorena bis an die waldreichen Ufer der Bregenzerache. Das Zentrum liegt auf 700 m. Die Gemeinde umfaßt eine Fläche von 26 km² und zählt ca. 1500 Einwohner.

Die Anfänge der Besiedelung von Schwarzenberg fallen noch ins 11. Jahrhundert. Die Gemeinde zählt zu den ältesten Orten des Bregenzwaldes. Am Dorfplatz verdienen das "Tanzhaus" und vor allem die Kirche besondere Beachtung. Ersteres ist eigentlich die in seiner früheren Form besterhaltene Gerichtsstätte. Seit dem Mittelalter saßen hier Landmann und Rat dreimal im Jahr zu Gericht. Seinen Namen erhielt das Tanzhaus nach seiner späteren und geselligeren Nutzung als Stätte des Volksvergnügens die um den Dorfbrunnen stattfanden.

Die Schwarzenberger Pfarrkirche, nach dem Dorfbrand von 1755 neu errichtet, gehört zu den schönsten Barockbauten unseres Landes. Was sie zu einer Kunststätte macht, sind die Gemälde der beiden Schwarzenberger Künstler Johann Joseph Kauffmann und seiner Tochter Angelika Kauffmann.

Sehenswürdigkeiten:

Barockkirche, Tanzhaus, Heimatmuseum, Hochmoor - Fohramoos (Naturschutzgebiet)

Sport:

Schilaulen (zehn Lifte), Langlauf, Schwimmen (beheiztes Freibad), Tennis, Kegeln, Wandern

Bedeutende Persönlichkeiten:

Johann Joseph Kauffmann, Maler, 1707 - 1782.
Angelika Kauffmann, Malerin, 1741 - 1807.

Andelsbuch

Andelsbuch liegt inmitten des Bregenzerwaldes auf einer großen Ebene, eingebettet von Wiesen, Wäldern und Bergen, auf einer Höhe von 540 - 1800 m und einer Fläche von 19,4 km². Ortskern ist die Parzelle Hof, 613 m ü.M. Die erste dauernde Besiedelung setzte im 11. Jahrhundert ein. Um den alten Ortskern Hof entwickelte sich eine lockere Besiedelung mit Einzelhöfen. Auf der Bezegg bestand seit dem Mittelalter das Rathaus der "Wälder Bauernrepublik", in dem der freigewählte Landammann und der Rat die Angelegenheiten des hinteren Bregenzerwaldes nach alten Landbrauch bis 1806 berieten.

1871 wurde eine Drahtseilbahn über die Bregenzerache nach Schwarzenberg in Betrieb genommen (erste "Lufteisenbahn" mit Personenbeförderung). 1908 Inbetriebnahme des Kraftwerks Andelsbuch. Bereits im 19. Jahrhundert Ansätze zum Sommertourismus, um 1900 bereits sechs Gasthöfe mit insgesamt 70 Gästebetten. Heute erreicht Andelsbuch bis zu 65.000 Übernachtungen.

In dem Weiler Bersbuch ist auch die Endstation unserer Museumsbahn.

Sehenswürdigkeiten:

Mehrere stattliche Bregenzerwälder Bauernhöfe, Bezeggssäule.

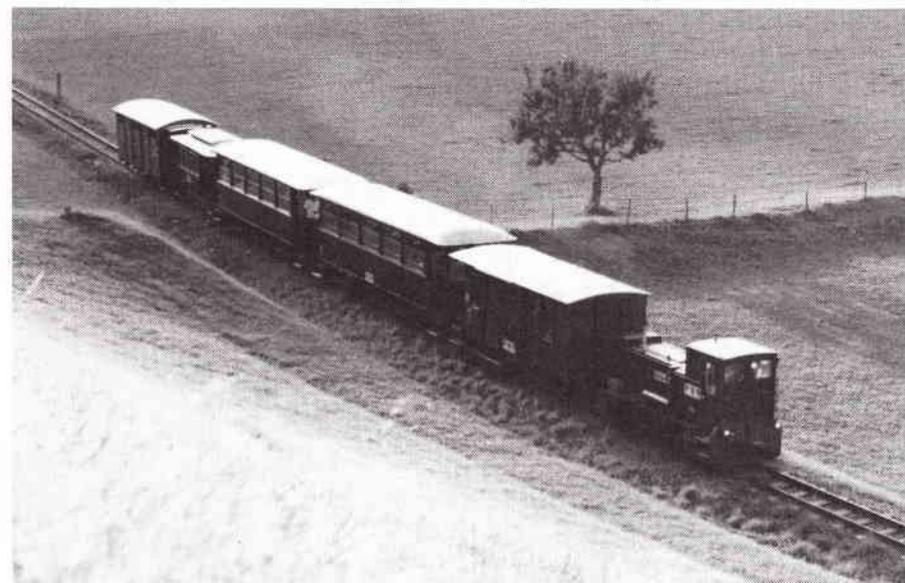
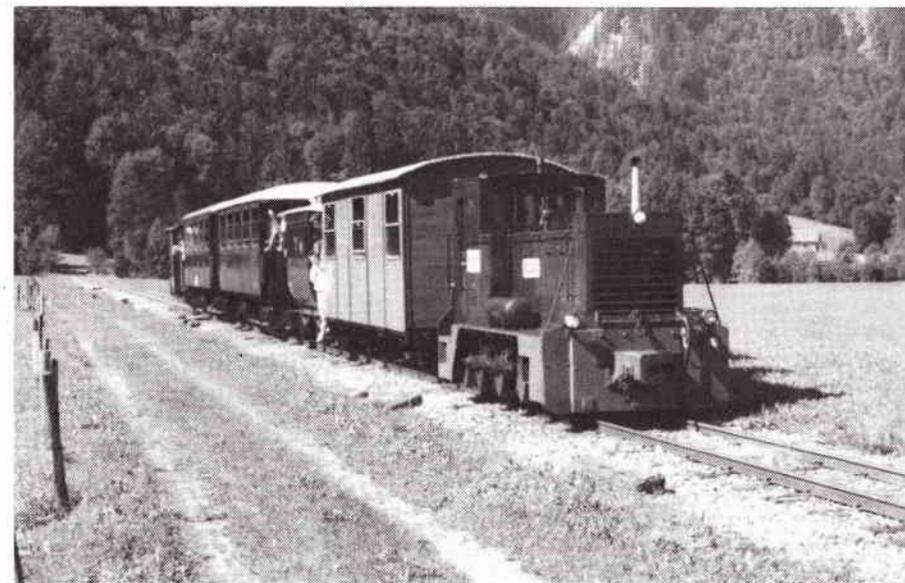
Sport:

Schlaufen (Sesselbahn), Langlauf, Schiessen, Kegeln, Fischen, Wandern.

Bedeutende Persönlichkeiten:

Gabriel Ignaz Ritter, Bildhauer und Baumeister, 1732 - 1813. Josef Feldkircher, Mundartdichter, 1812 - 1851.

- Ernst Cavegn -





Bildunterschriften

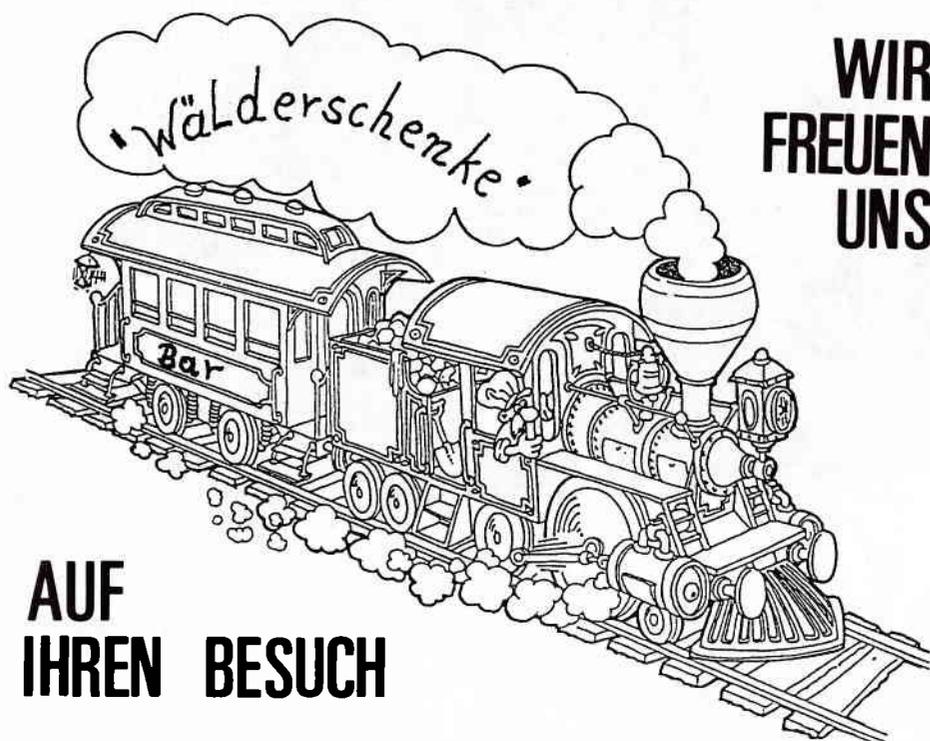
Titelbild: D1 "Hilde" fährt in gemächlichem Tempo ihrem Ziel Bezau entgegen. Das Bild zeigt den Zug am Sporenegg, 17. 9. 1989.

Vereinsalbum

Seite 15 oben: D1 (die einzige betriebsfähige Lokomotive während der Saison 1989) ist mit ihrem Zug in der Haltestelle Reuthe angekommen, 17. 9. 1989.

Seite 15 unten: D1 vor MB-Garnitur vor Bersbuch am 1. 10. 1989.

Seite 16/17: Das Poster zeigt unsere D1 "Hilde" mit Güterzug kurz vor Bezau, 18. 6. 1988.



wir fahren wieder

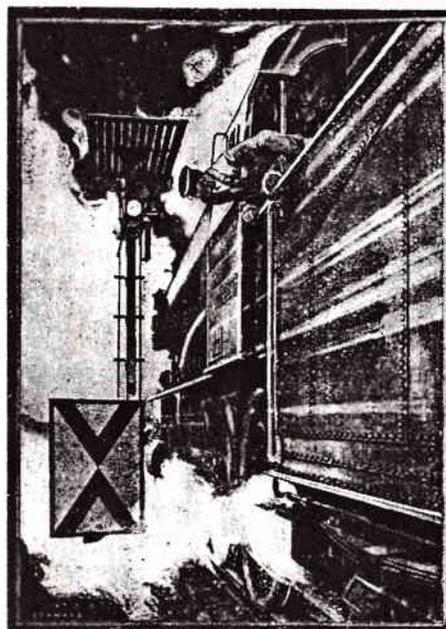
ab dem 2. Juni 1990 auf unserer Museumsbahn zwischen Bezau und Bersbuch.

Zur Eröffnung wird am 2. Juni ein Güterzug mit mehreren Fotohalten geführt. Dieser Zug (Abfahrt in Bezau um 10.00 Uhr) ist auch der erste Einsatz unserer "neuen" Diesellokomotive D 3. Am Nachmittag des 2. Juni werden auch zwei Personenzüge geführt.

Ab dem 3. Juni verkehrt unsere Museumsbahn laut dem beigelegten Fahrplan.

Für Ihren Vereins- oder Betriebsausflug können Sie auch einen Sonderzug (Tel. 05513/61 92) bestellen.

Auf Wiedersehen bei der BWB-MB.



anno dazumal ...

aus dem
Nachrichtenblatt
der Österreichischen
Bundesbahnen

Jahrgang 1933

Vorsicht beim Hinausbeugen!

Lokomotivführer L. beugte sich am 21. Februar während der Fahrt auf der Strecke Vorkloster - Kennelbach, weil er einen ungewöhnlichen Dampfaustritt wahrnahm, vom Führerstand hinaus, wurde hierbei von Befestigungsdrähten einer Telegraphenstange ergriffen und von der Lokomotive heruntergerissen.

*„Das
will ich mir
aber merken!“*

Zur Realisierung unserer Museumsbahn wurden vom Verein vielfältige Arbeiten geleistet. Im Bahnhof Bezau sind wieder seit einigen Jahren die lange vermißten Züge zu sehen, unsere Bahn entwickelte sich zu einem beliebtem Ausflugsziel im Bregenzerwald.

Um unsere Ziele weiterhin verfolgen zu können, sind wir auf die tatkräftige Mithilfe und Unterstützung unserer Mitglieder und Förderer angewiesen. Helfen auch Sie mit, aus der ehemaligen Bregenzerwaldbahn wieder eine Attraktion zu machen.

Falls Sie Mitglied werden möchten, senden Sie bitte eine Postkarte an den

Verein BWB

Postfach 14

A-6941 Langenegg

Wir würden uns freuen, Sie im stetig wachsendem Kreis unserer Mitglieder begrüßen zu dürfen.

Die Brücken der BWB-MB

Auf der Strecke der BWB-MB befinden sich fünf Brücken und 13 Durchlässe. Da diese im heurigen Jahr einer gründlichen Erneuerung unterzogen werden sollen, seien sie hier besonders vorgestellt.

An Brückenbauten sind drei kleinere Bauwerke (zwei Grebenbachbrücken km 0,366 und km 1,088; Ritterlebachbrücke km 2,939) und zwei größere Bauten (Bregenz-erachbrücken km 1,203 und km 3,761) vorhanden. Sie alle wurden im Jahr der Bahneröffnung 1902 errichtet.

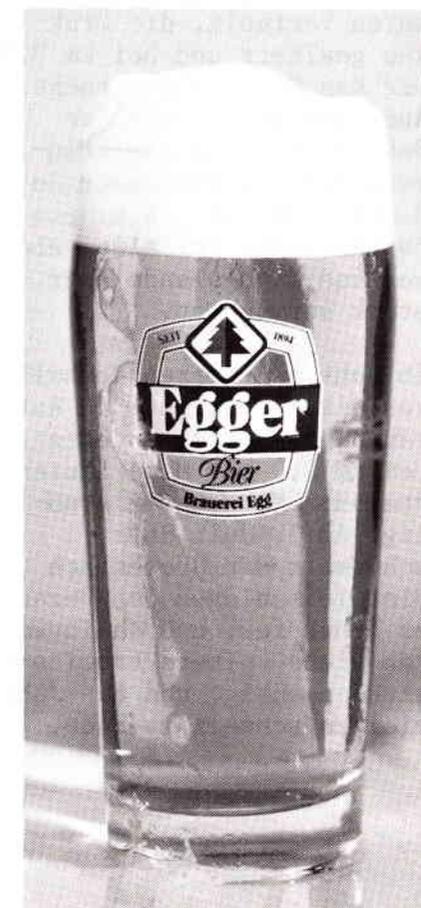
Die kleineren Brücken haben Stützweiten von 6,5 bis 10 m. Die Tragwerke der Grebenbachbrücken sind als Blechträger konstruiert, die Ritterlebachbrücke besitzt Zwillingsträgerkonstruktion. Sämtliche Widerlager sind aus Bruchstein hergestellt.

Die Achbrücke km 1,203 schließt mit dem Fluß einen Kreuzungswinkel von 75° ein. Die Fachwerkkonstruktion besitzt eine Stützweite von 37,4 m, insgesamt ist sie 40 m lang und hat ein Gewicht von über 60 t. Auch hier bestehen die Widerlager aus Bruchstein.

Das imposantestes Bauwerk der BWB-MB ist aber zweifellos die Achbrücke km 3,761. Sie kreuzt den Fluß unter 76° und hat drei Öffnungen von 8,30 und 8 m lichter Weite. Die Stützweite des Tragwerks hält bei 32,0 m, als Gesamtlänge wird 33,0 m gemessen. Das mittlere Tragwerk ist als Fachwerk ausgebildet und hat ein Gewicht von fast 45 t. Zu beiden Seiten befindet sich je eine Gewölbeausbildung aus Bruchstein.

Wer diesen Sommer die BWB besucht, wird die Durchführung verschiedenster Arbeiten feststellen können. So sind große Teile der Bruchsteinmauern neu zu verfugen und alle Eisenteile mit neuem Anstrich zu versehen. Es sind Längsschwellen zu tauschen und die Gewölbe der großen Achbrücke abzudichten. Und damit wird der Streckenmannschaft auch für 1990 die Arbeit nicht ausgehen.

- Konstantin Tiefenthaler -



Brauerei Egg

BESTE WÄLDER TRADITION

Die Arbeit auf der Strecke

Seit Herbst 1980 wurde der ÖBB-Bahnbetrieb auf der Trasse der BWB-MB eingestellt, und damit fiel natürlich auch die Erhaltung der Gleisanlagen. So war die Strecke am Anfang des Museumsbahnbetriebes in ziemlich schlechtem Zustand. Zahlreiche Schwellen waren verfault, die Brücken gealtert und bei km 3,0 war das Gleis abgerutscht. Außerdem wurde nach der Bahneinstellung die Kreuzung mit der Bundesstraße B 200 beseitigt, d.h. asphaltiert. Vor allem aber war das Bahngelände sehr stark verwachsen.

Im Jahr 1987 waren deshalb vor allem Rodungs- und Aufräumungsarbeiten angesagt. Bei km 3,0 war eine Sanierung der Rutschstelle nötig. Am 1. Juli überschwemmte der Grebenbach die Gleisanlagen des Bezauer Bahnhofes; und damit waren viele weitere Arbeitsstunden nötig, und das Jahr viel zu schnell zu Ende.

Die folgenden zwei Jahre wurden verstärkt dem Oberbau gewidmet. 1988 konnten 800 Schwellen zwischen Langenegg-Krumbach und Doren-Sulzberg ausgebaut werden. Mitte Mai bis Mitte Juni wurden 650 Schwellen ausgetauscht und Anfang Juli 100 m Gleis neuverlegt, welches man aufgrund von Kanalisierungsarbeiten entfernt hatte. Seit damals führt die Arbeitsmannschaft auch laufend Gleislageverbesserungen (Stopf- und Richtarbeiten), Berichtigungen der Spurweite, Bettungs- und Rodungsarbeiten durch. Zusätzlich werden laufend Kontrollen am Gleiskörper vorgenommen.

Während der Betriebsruhe der Museumsbahn im Winter 88/89 konnten 2000 Schwellen von der Gleisabtragung in Kennelbach beschafft werden. 850 Stück davon waren bis November 1989 gegen schlechte Schwellen im Gleis getauscht, sodaß für das kommende Jahr keine weiteren Schwellenaus-

wechslungen vorgesehen sind. Im Laufe des letzten Jahres wurde die Gleislage weiter verbessert, damit sie auch ÖBB-Vorschriften voll entsprechen kann. Einer besonderen Anstrengung bedurfte auch die Öffnung des Straßenüberganges Schwarzenberg km 5,048 und die Installierung einer Blinklichtanlage im April dieses Jahres.

Wer hilft mit?

Die Arbeit auf der Museumsbahn ist für uns alle Hobby; nicht, daß der einen Handstreich zuviel täte, der es nicht wollte!

Und alle jene, die sich unter 05513/6192 melden, werden feststellen, daß man Schmalspurbahnromantik auch anders erleben und Arbeit ohne Zwang eine Mordsgaudi sein kann.

In solchem Sinne: "Hoo ruck!"

An dieser Stelle ist allen denen zu danken, die diese Erfolge möglich gemacht haben. Keiner von uns, was immer er auch sei oder leiste, brint solches zustande, es ist nur dann möglich, wenn sich Gleichgesinnte zusammenschließen und gemeinsam den anstehenden Arbeiten nachgehen!

- Konstantin Tiefenthaler -

Dampflokomotiven auf der Bregenzerwaldbahn

Teil 1 Die Reihe Uh (ÖBB 498)

Als erste Lokomotivserie möchten wir die Reihe Uh vorstellen, da sich eine Maschine dieser Serie im Besitz des Vereins BWB-MB befindet und weil sie für die BWB eine bedeutende Rolle spielte. Bedingt durch Kriegsverluste bestand die Notwendigkeit neue Triebfahrzeuge zu beschaffen, und man beschloß, eine Heißdampflok in Anlehnung an die bewährte Reihe U in Auftrag zu geben. Die Lokomotiven wurden als Tendermaschinen gebaut und weisen die Achsfolge C1 auf. Der deutlichste Unterschied zur Reihe U ist der größere Kessel sowie die Caprottisteuerung.

Als erste Maschine wurde die Uh 02 im Jahr 1928 von Krauss-Linz an die BWB geliefert. Ihr folgte ein Jahr später die Uh 03 sowie erst im Jahr 1938 die Uh 04, die zuvor auf der Pinzgauer LB zum Einsatz kam.

Die Lokomotiven wurden auf der BWB für den Personen- und Güterzugdienst herangezogen. Beim Lokomotivpersonal war diese Reihe wegen des hohen Kohleverbrauchs sowie der wartungsintensiven Caprottisteuerung nie sonderlich beliebt. Durch den Einsatz neuer Dieseltriebfahrzeuge (Reihe 2041/ÖBB 2091) sowie die Inbetriebnahme umgebauter Heeresfeldbahndampfloks (KDL 11/ÖBB 699) war es in den Jahren 1948/49 möglich, die Maschine der Reihe Uh an andere Dienststellen abzugeben.

Die Marktgemeinde Bezau erwarb im Jahr 1973 die 498.03 (eh. Uh 03) von den ÖBB und rettete diese Maschine vor der Verschrottung. Sie wurde in Bezau als Denkmal aufgestellt, und befindet sich heute im Besitz des Vereins. Über eine mögliche Aufarbeitung wird noch entschieden werden.

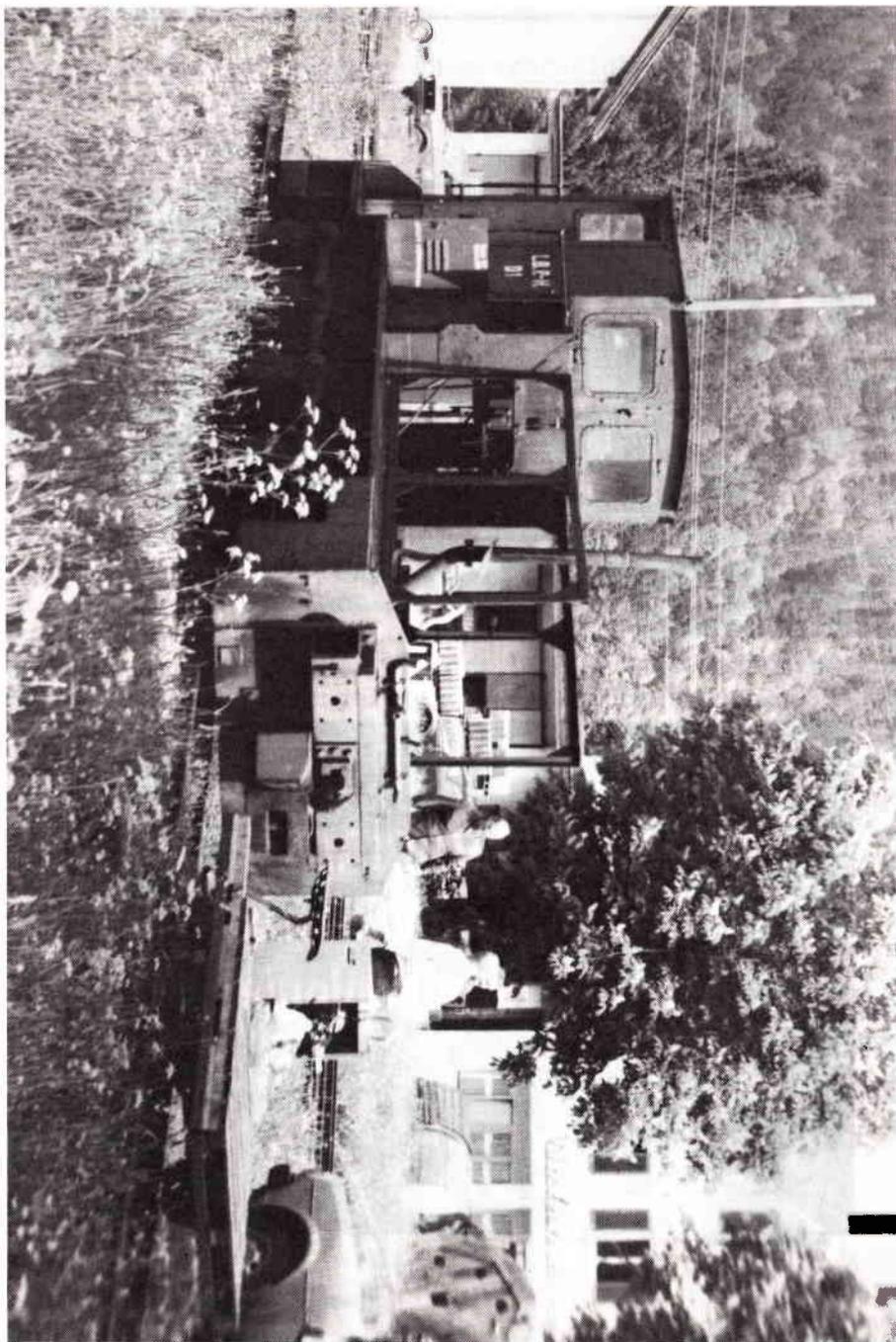
- Helmuth Lampeitl -



HEAD RADIAL.
Der sichtbare Vorsprung
in der Skitechnologie.



HEAD[®]
DER NAME VERPFLICHTET



Lebenslauf der Lokomotive D1 "Hilde"

Der Ankauf der Diesellok D1 "Hilde" im Mai 1987 war für die Entwicklung des Museumsbahnprojekts im Bregenzerwald von entscheidender Bedeutung. Die Diesellok war das erste Triebfahrzeug des noch jungen und wenig etablierten Museumsbahnvereins. Mit ihrer Inbetriebnahme am 26. September 1987 zur Jubiläumsfeier "85 Jahre BWB" in Bezau konnte der Öffentlichkeit die Idee einer Museumsbahn näher gebracht werden. Die Lokomotive ist daher ein Grundstein der BWB-MB.

Gebaut wurde diese Maschine im Jahr 1943 von Windhoff mit der Fabriknummer 767. Sie ist eine der zahlreich gefertigten Heeresfeldbahnlokomotiven der Bauart HF 130 C =(KML 3).

Bis 1972 war die Lokomotive bei der Deutschen Baryt-Industrie in Bad Lauterberg im Einsatz. Sie wurde an die Lokalbahn Payerbach-Reichenau - Hirschwang verkauft und von dort im Jahr 1983 nach der Betriebseinstellung an die Steiermärkischen Landesbahnen abgegeben. Die Maschine wurde in Weiz abgestellt, und diente bis zum Ankauf durch den BWB-MB Verein als Ersatzteilspender.

Die Aufarbeitung gestaltete sich schwierig, da außer Fahrwerk, Rahmen und Gehäuse nichts mehr vorhanden war. Die Lokomotive wurde mit einem 110 PS starken Radladermotor ausgerüstet und erhielt ein Wandlergetriebe vom Fabrikat Massey-Ferguson. Diese Arbeiten hatten Vereinsmitglieder durchgeführt und konnten am 12. 9. 1987 abgeschlossen werden.

- Helmuth Lampeitl -

Die ÖBB-Reihe 2091

Um den Betrieb auf Schmalspurbahnen zu rationalisieren, wurden in den Jahren 1936 bis 1940 zwölf dieser ursprünglich als Gepäcktriebwagen bezeichneten diesel-elektrischen Fahrzeuge gebaut. In der Grundkonzeption entsprachen diese Triebfahrzeuge der BBÖ-Baureihe 2040/s (Baujahr 1934 - 1936), allerdings wurde die Baureihe 2091 (BBÖ-Bezeichnung 2041/s) mit einem stärkeren Motor ausgerüstet und erreichte so mit einer Leistung von 210 PS eine maximale Geschwindigkeit von 50 km/h.

Auf der BWB wurden die Lokomotiven dieser Reihe bereits im Jahr 1937 in Betrieb genommen; wegen ihrer doch sehr bescheidenen Leistung konnten sie die eingesetzten Dampflokomotiven noch nicht völlig verdrängen. Vor leichten Personenzügen leistete diese Reihe im Bregenzerwald bis Mitte der 60er Jahre gute Dienste, dann wurden die Lokomotiven auf andere Zugförderungsstellen aufgeteilt; erst im Jahr 1981, als die Züge nur mehr bis Kennelbach fuhren, kam wieder eine 2091 leihweise nach Bregenz.



Nach Ausmusterung der 2091.06 (6. 8. 1973) und der 2091.001 (1. 5. 1988) sind heute noch zehn Lokomotiven dieser Baureihe im Einsatz. Bei den Zugförderungsstellen Waidhofen an der Ybbs und St. Pölten werden sie noch planmäßig vor leichten Regionalzügen eingesetzt. Im Bereich der Zugförderungsstelle Gmünd NÖ werden die Loks der Reihe 2091 nur mehr als Reservefahrzeuge gehalten. Wegen Triebfahrzeugmangels in Zell am See mußte im Sommer 1989 die 2091.002 (Zf. Gmünd) an die Krimmlerbahn verliehen werden. Die Einsätze dieser Lok in Zell am See vor Bedienungszügen zu einer Anschlußbahn in Piesendorf dauern derzeit noch an. (Foto: Bf. Ybbsitz, 1. 7. 1989)

- Markus Rabanser -

Einfach Spitze!



Sutterlüty's

EUROSPAR

BEZAU

werden Sie sagen, wenn Sie uns besuchen.

Wir bieten Ihnen täglich eine große Auswahl an Frische und Qualität von Obst und Gemüse.

Ebenso ein großes Angebot an Weinen und Spirituosen zu echten Sutterlüty-Preisen!

Auf Ihren Besuch freuen sich
Fam. Sutterlüty und Mitarbeiter

Fotonachweis: BWB-Archiv (S. 7u. 8. 9.)
Helmuth Lampeitl (S. 7o. 15u. 16/17.
27. 28.)
Markus Rabanser (Titelbild, S. 15o. 30.)

Jahresbeiträge: Unterstützendes Mitglied: öS 500.-
Aktives Mitglied: öS 300.-
Schüler/Lehrling: öS 100.-

Bankverbindungen:

Sparkasse Egg, Kontonummer 2000.040226
Sparkasse Lindau, Kontonummer 83899
Schweizer Bankverein Arbon, Kontonummer 90-6709-4

Impressum: Eigentümer und Herausgeber:
Verein Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn
Anschrift der Redaktion:
Markus Rabanser, Bahnhofstr. 52,
A-6911 Lochau
Gestaltung: Martin Hebenstreit, Lochau
Druck: Wälderdruck Egg, Mühle 26

P.b.b.

Erscheinungsort
Langenegg

Verlagspostamt:
A-6941 Langenegg
Vorarlberg

Gedruckt auf
chlorfrei gebleichtem
Umweltschutzpapier.