

Museumsbahn

AKTUELL

Mitteilungsblatt der
Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn

Heft 2
Sommer 1990

Preis: öS 25,—
DM 3,50 sfr 3,—



Aus dem Vereinsgeschehen - Nostalgiebahn: Lunz a. S. -
Kienberg-G. (NÖ) - Schmalspurbahn Radebeul Ost - Rade-
burg in Sachsen - Die Reihe Uv - ÖBB-Reihe 2095

für Mitglieder gratis

BÜCHER AUS DEM HECHT-VERLAG, HARD

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



»Die Bregenzerwaldbahn«

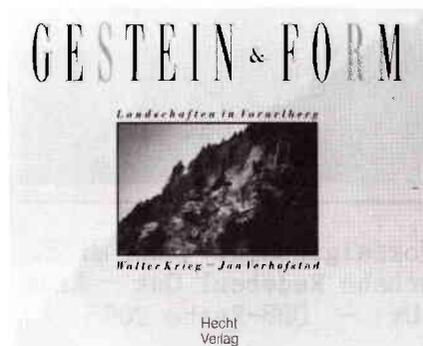
von Markus Rabanser und Martin Hebenstreit.
Die Bregenzerwaldbahn war eine für Österreich typische Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 760 mm. Sie stellte von 1902 bis 1980 einen wichtigen Verkehrsträger zwischen der Landeshauptstadt Bregenz und der Region Bregenzerwald dar. Das Buch beschreibt im 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 Wettfahrten um das »Blaue Band des Bodensees«. 3. Der See: Kleine Bodenseenaturkunde, Seegrörne, Geschichten um den See. Ein Buch, das in keinem Bücher-schrank 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 unserer Museumsbahn!

Seit dem 2. Juni dieses Jahres verkehrt unsere Bahn wieder zwischen Bezau und Bersbuch, den aktuellen Fahrplan finden Sie in dieser Ausgabe der "Museumsbahn aktuell" abgedruckt.

Noch in der heurigen Sommersaison wird für unseren Verein ein Wunschtraum wahr: Auf unserer Museumsbahn wird bald wieder eine Dampflokomotive fahren. Es handelt sich dabei um die ehemalige ÖBB-Lok 798.101. Sie wurde von Henschel für die Heeresfeldbahn im Jahr 1941 gebaut und war bereits in den Jahren von 1948 bis 1955 auf der Bregenzerwaldbahn im Einsatz. Nach der Ausmusterung am 20. September 1972 wurde die Lok in die BRD verkauft und war später auf der Jagsttalbahn (Möckmühl - Dörzbach) im Einsatz.

Unser Verein konnte die ehemalige 798.101 vom derzeitigen Besitzer als Leihgabe erwerben. Nach Möglichkeit werden noch im Sommer dieses Jahres die ersten Einsätze bei uns erfolgen.

Für uns stellt die Inbetriebnahme einer Dampflok auf unserer Museumsbahn eine enorme Bereicherung dar, wurde es doch bisher von manchen als Makel empfunden, daß wir unseren Museumsbahnbetrieb "nur" mit Diesellokomotiven abwickeln.

Über das aktuelle Vereinsgeschehen werden Sie in diesem Heft wieder ausführlich informiert, zusätzlich erhalten Sie natürlich auch allgemeine Informationen aus dem Bereich der Schmalspur.

Wir wünschen viel Spaß bei der Lektüre

Für das Redaktionsteam

Markus Rabanser



Brauerei Egg

Aus dem Vereinsgeschehen - "oder die unvergessliche
Zeit vor dem 2. Juni 1990!"

Noch verkehrten die gemächlichen "Museumszüge" der Saison 1989 planmäßig und verlässlich von Bezau bis Bersbuch und zurück, doch schon stand für die versammelte Werkstattmannschaft fest: "Jetzt kommen der nächsten Stubaier-Personenwagen und die Jenbacher-Diesellok dran!"

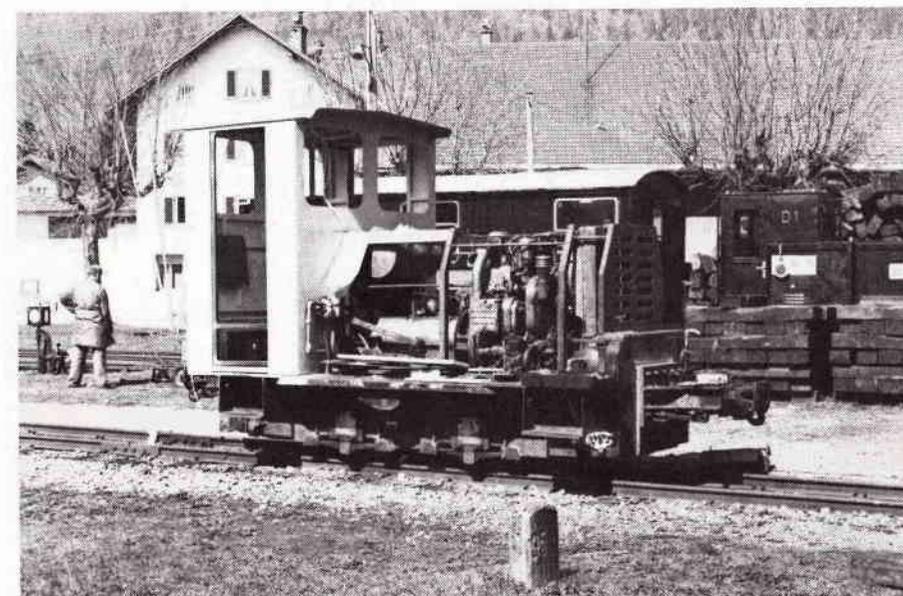
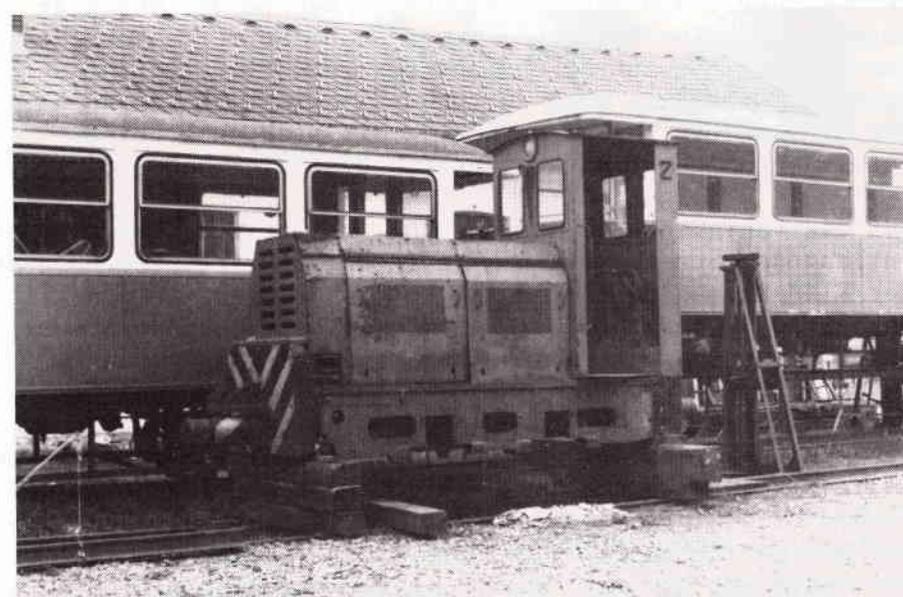
Inzwischen waren die bereits zur Routine gewordenen Umspurungsarbeiten an beiden Fahrzeugen gut fortgeschritten und so galt es Bremsen, Bremsgestänge, Mittelpuffer und beim Stubaierwagen zusätzlich die gesamte Inneneinrichtung mit 38 Sitzplätzen in Eschenholz, zu erneuern.

Unser "Benjamin", der offenbar auf seine Größe abgestimmte Name für die 50 PS starke Jenbacher-Diesellok, beanspruchte die Mannschaft auf das Äußerste sowohl im Zeitaufwand wie auch in der Konzeption. Schließlich wurde doch aus einer sehr primitiv ausgestatteten Werklok eine weit komfortablere Streckenlok als Reserve gezaubert.

Am 11. November 1989 befuhr die "Jüngste" erstmals auf dem neuen und umgespurten Fahrwerk, begleitet von den an diesem Datum üblichen Klängen der "Bezauer Guggomusik" und geschoben von der Diesellok Hilde die Gleise des Bahnhofes Bezau in Richtung Remise. Kaum drei Wochen unter Dach fand auch schon die Probefahrt mit überholtem Motor nach Schwarzenberg statt. Ohne Pause starteten dann die Vorarbeiten zur äußerlichen Umgestaltung sowie zum Neubau des Führerhauses.

Oben: Werkslok 2 der VEW Ternitz wartet auf ihre Aufarbeitung. (Oktober 1989)

Unten: Die Umbauarbeiten sind schon recht fortgeschritten. Türen, Fenster sowie Elektrische Anlagen fehlen noch. (März 1990)



So nebenher - aber nicht nebenbei - machte der Stubai-er Wagen auch seine Fortschritte und nahm Form und Farbe an, was aber nichts zur Beruhigung der Mannschaft beitragen konnte. Zuviel war noch zu tun und - wie vorhergesehen - bis zum letzten Tag zu werken. Womit sich auch obiger Titel "unvergesslich" ausführlich bestätigt haben dürfte.

Für die Fahrgäste der Museumsbahn ersichtlich, hat sich auch entlang der Strecke einiges getan und das Arbeitsgerüst an der Ritterlebachbrücke zeugt von den dringend erforderlich gewordenen Reparaturarbeiten am Mauerwerk, an den Schwellen und im Anstrich, diese Arbeiten sind teilweise noch im Gange.

Nicht zuletzt war auch der Gebäudeerhaltung Beachtung zu schenken. Während des wahrscheinlich einzigen Schneesturms im Winter 89/90 wurde das Dach des Haltestellenunterstandes in Reuthe neu eingedeckt. Ebenfalls wurde bereits das Bahnhofsgebäude Bezau in Eigenregie saniert, das Dach geflickt, ein Innenraum und die Fenster neu gestrichen. Als Abschluß der großen Brocken steht noch die Sanierung der öffentlichen WC-Anlagen auf dem Wunschzettel.



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

Samstag, der 2. Juni 1990

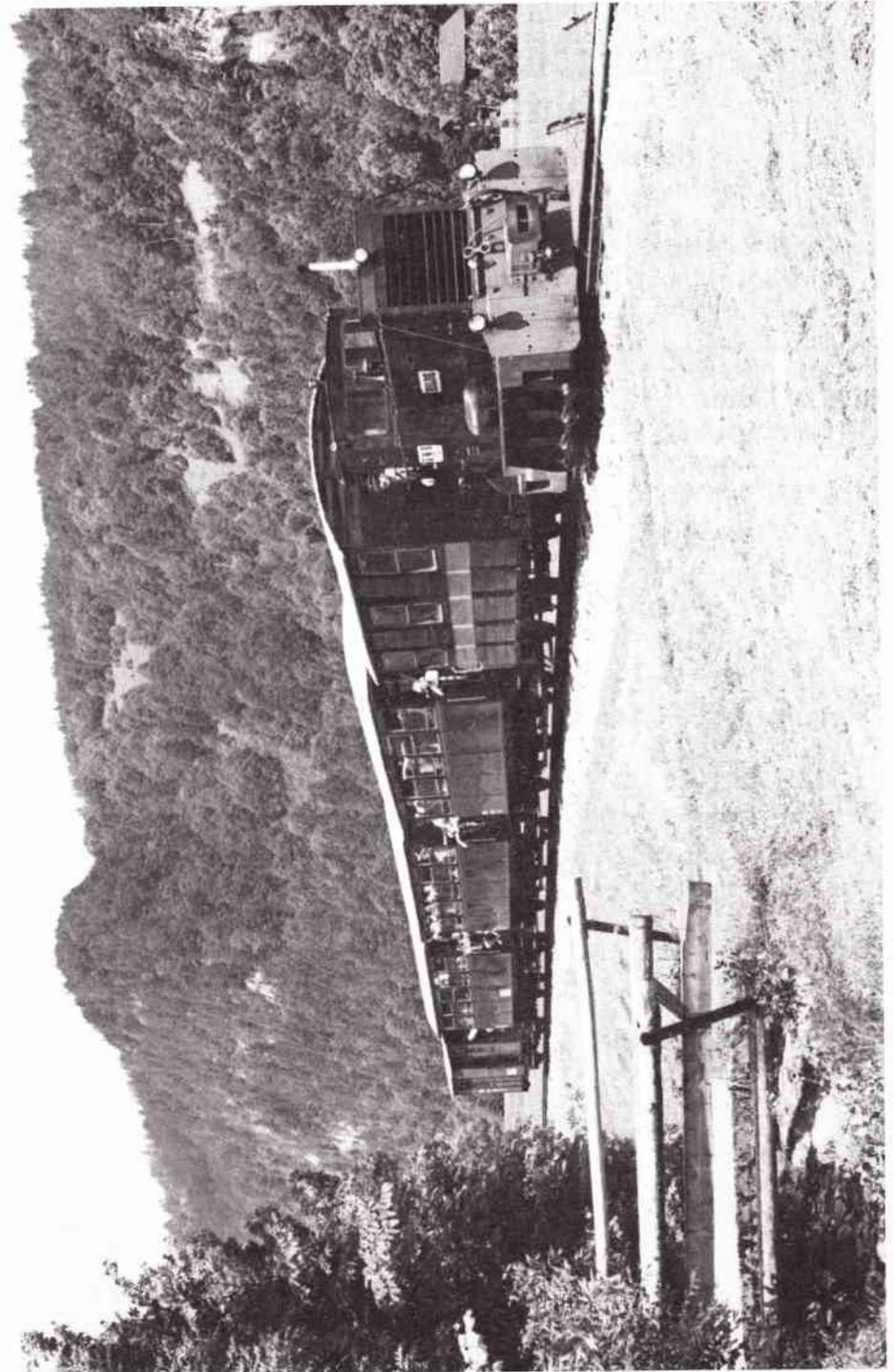
Der mit solcherart geladenen Spannungen erwartete Tag konnte die Laune trotz traditionell schlechtem Wetter nicht verderben. Durch die Extra-Zugzusammenstellung mit acht Güter-, einem Dienstwagen und den Diesellokomotiven D 1 und D 3 boten sich für die Photographen entlang der Strecke und an den Haltepunkten lohnende Motive die fleißig genutzt wurden.



Zugleich stand die Personenwagengarnitur für einen Sonderzug bereit, die zusammen mit dem wiederum in der Ausstattung und im Aussehen verbesserten Buffetwagen "Wälderschenke" und dem neu eingereichten BWB Bi 103 ein endlich zufriedenstellendes Erscheinungsbild bietet. Die beiden kleineren Wagen Bi 104 und Bi 105 werden seither als Reserve abgestellt.

Für die zahlreichen Freunde und Fahrgäste der "Wälder-Museumsbahn" also wieder ein weiterer Grund, uns baldigst zu besuchen; in diesem Sinne, auf Wiedersehen in Bezau.

- Jakob Bobleter -



Bregenzerwaldbahn – Museumsbahn Fahrplan 1990

Gültig an allen Samstagen, Sonn-
und Feiertagen vom 3. Juni 1990 bis 21. Oktober 1990

Fahrplanabschnitt **1** ist gültig vom 3. Juni bis 8. Juli 1990

Fahrplanabschnitt **3** ist gültig vom 15. September bis
21. Oktober 1990 mit 3 Zugsparen

Bezau – Bersbuch

1 3 Bf. Bezau	ab	10.45	13.30	15.15
Hst. Reuthe	↓	10.52	13.37	15.22
Bf. Schwarzenberg	↓	11.10	13.55	15.40
Hst. Bersbuch	an	11.15	14.00	15.45

Bersbuch – Bezau

1 3 Hst. Bersbuch	ab	11.20	14.05	15.50
Bf. Schwarzenberg	↓	11.35	14.20	16.05
Hst. Reuthe	↓	11.53	14.38	16.23
Bf. Bezau	an	12.00	14.45	16.30

Verkehrstage: 3.6./4.6./9.6./10.6./14.6./16.6./17.6./23.6./24.6.
30.6./1.7./7.7./8.7. und 15.9./16.9./22.9./23.9./29.9./30.9./6.10.
7.10./13.10./14.10./20.10./21.10.1990

Fahrplanabschnitt **2** ist gültig vom 14. Juli bis 9. September 1990
mit 4 Zugsparen

Bezau – Bersbuch

2 Bf. Bezau	ab	10.45	13.30	15.15	17.00
Hst. Reuthe	↓	10.52	13.37	15.22	17.07
Bf. Schwarzenberg	↓	11.10	13.55	15.40	17.25
Hst. Bersbuch	an	11.15	14.00	15.45	17.35

Bersbuch – Bezau

2 Hst. Bersbuch	ab	11.20	14.05	15.50	17.35
Bf. Schwarzenberg	↓	11.35	14.20	16.05	17.50
Hst. Reuthe	↓	11.53	14.38	16.23	18.08
Bf. Bezau	an	12.00	14.45	16.30	18.15

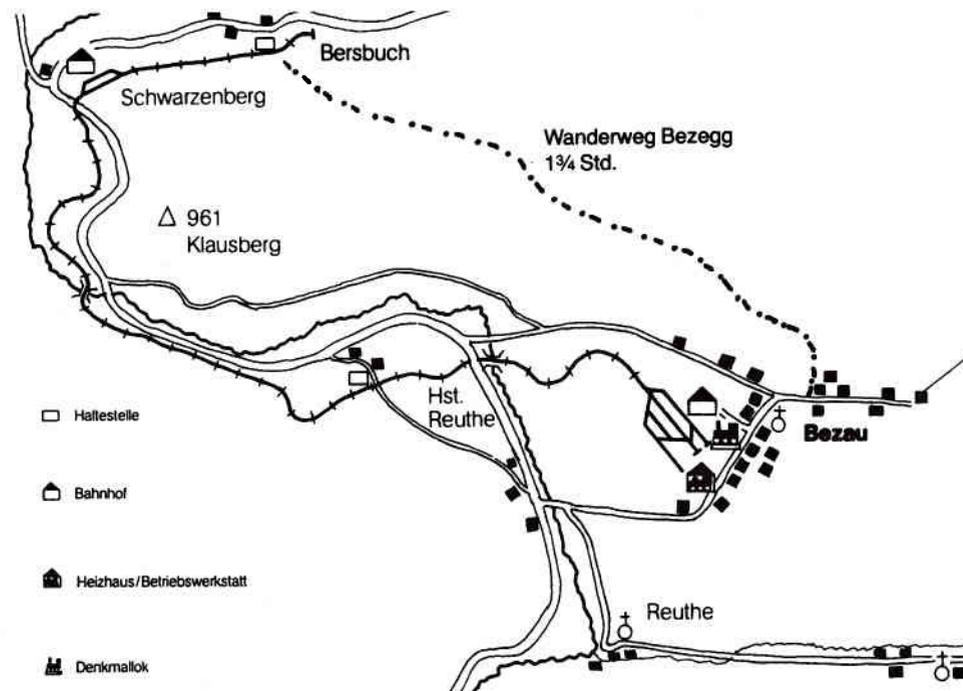
Verkehrstage: 14.7./15.7./21.7./22.7./28.7./29.7./4.8./5.8./11.8.
12.8./15.8./18.8./19.8./25.8./26.8./1.9./2.9./8.9./9.9.1990

Planmäßig verkehrende Züge führen einen Buffetwagen mit.

Sonderfahrten und Gruppenreservierungen vereinbaren wir
gerne unter der Bahnhof Tel. Nr. 05514/31 74 (aus der BRD
und CH 0043/5514/31 74)
oder an Betriebstagen am Bahnschalter in Bezau.

Fahrräder, Kinderwagen etc. – Transport gratis!

<u>Fahrpreise</u>	Erwachsene einfach	öS 35,-
	Erwachsene hin und retour	öS 50,-
	Kinder ab 4 Jahren, einfach	öS 10,-
	Kinder hin und retour	öS 15,-



Mit einer Draisine durchs Achtal

Wie baue ich eine Draisine?
Ganz einfach. Man nehme alte Eisenrollen vom Schrottplatz, verbinde sie mit einem Rohr-rahmen, setze einen wieder instand gesetzten Puch-Moped-Motor aus der Entrümpelung darauf und fertig ist der "Eigenbauschienenflitzer". Für den Fahrkomfort empfiehlt es sich auch zwei Bänke, sowie für die Sicherheit ein Signalhorn zu montieren. Sind diese Arbeiten erledigt, so steht einer Fahrt nichts mehr im Wege.

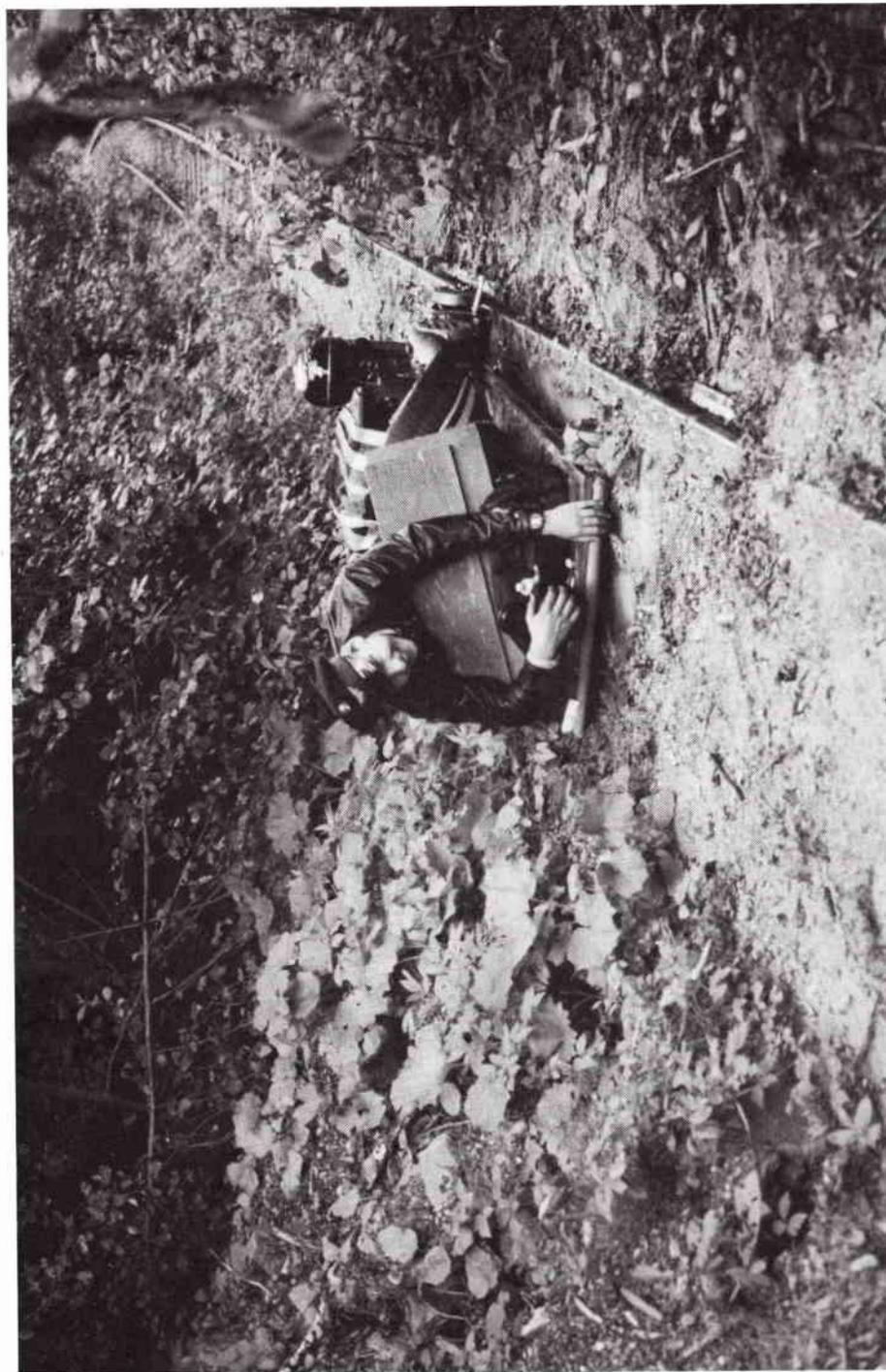
Unter dieser Bauanleitung bastelten meine Kollegen und ich im Jahr 1985 unser erstes Schienenfahrzeug zur Erkundung der seit der Streckensperre im Juli 1980 unberührten Achtalstrecke.

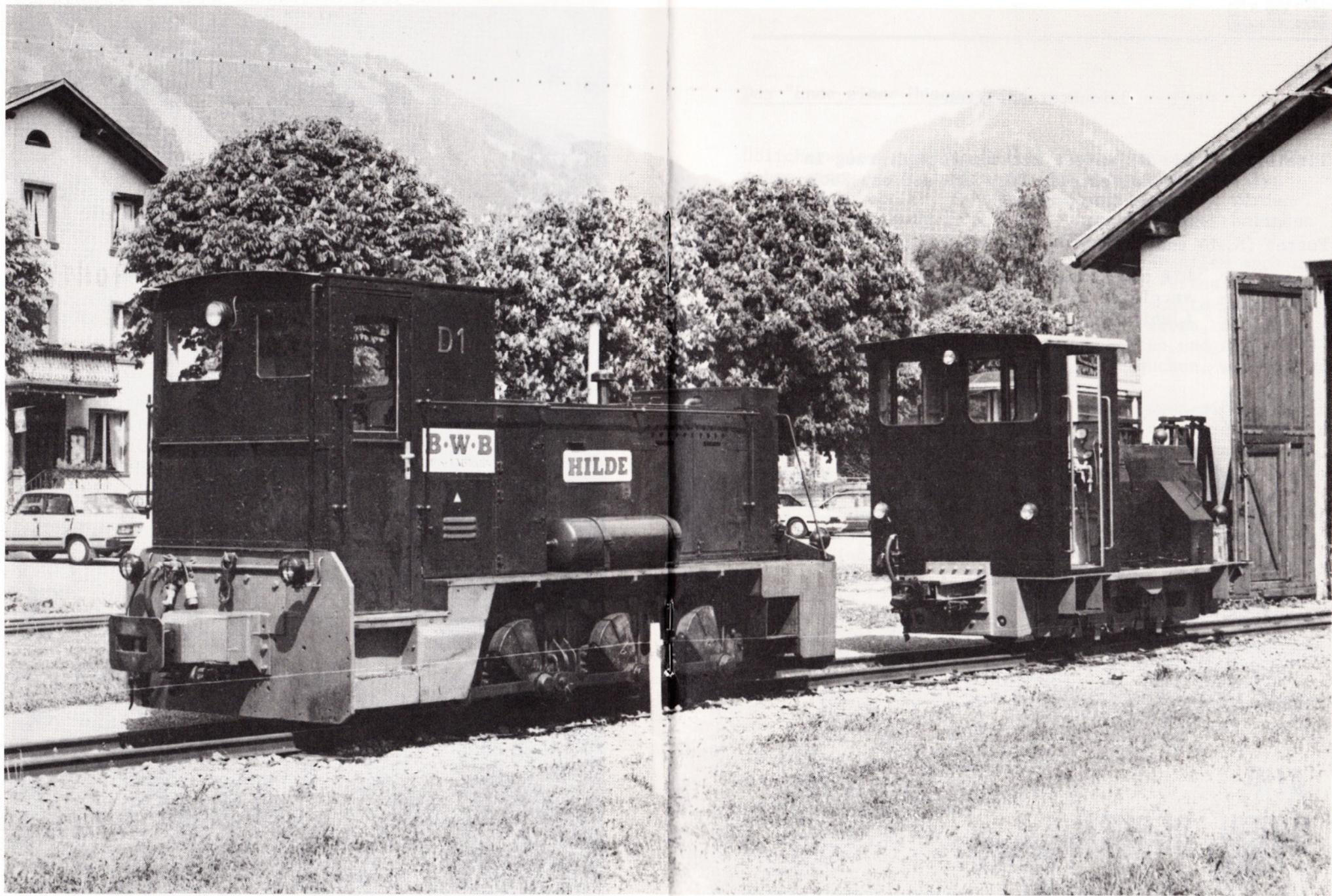
Wir hatten unser Fahrzeug so konstruiert, daß die Draisine bei Hindernissen ohne große Mühe aus dem Gleis gehoben und getragen werden konnte. Dies war wichtig, da die Strecke durch etliche Hangrutschungen und Überflutungen kleinerer Bäche verlegt war.

Bei einer Fahrt nach länger anhaltenden Regenwetter war dann nie sicher, ob sich die Strecke noch im alten Zustand befindet. Schaufel und Pickel wurden stets mitgenommen, um kleinere Hindernisse aus der Bahn zu räumen. Besonders kritisch waren solche Hindernisse in unübersichtlichen Kurven. "Hopperl-Entgleisungen" waren meist die Folge.

Eine solche Abenteuerfahrt haben wir oft mit einem Picknick oder "Würstelgrillen" an der Bregenzer-Ache verbunden, und es war stets ein einmaliges Erlebnis für alle Beteiligten.

- Helmuth Lampeitl -



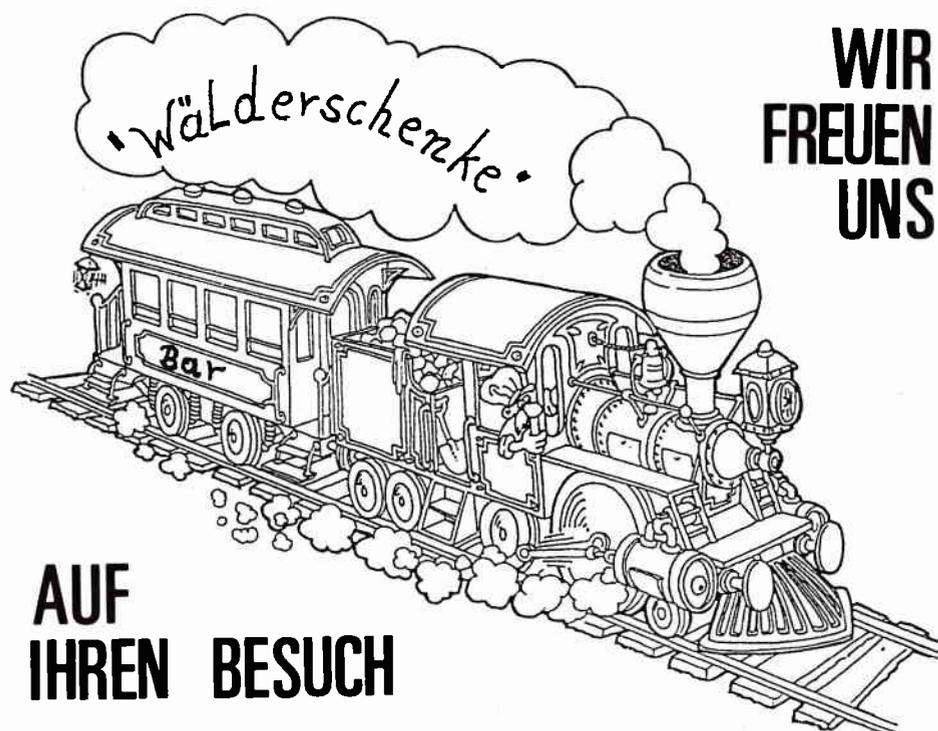


Bildunterschriften

Titelbild: Die D3 wartet mit dem Fotogüterzug in der Haltestelle Bersbuch auf die Rückfahrt. (Juni 1990)

Poster (S. 16 und 17)

Die nun komplette D3 tritt zum Größenvergleich mit D1 Hilde an.
(Juni 1990)



Das "Ende einer Museumsbahn"

Üblicherweise steht am Beginn einer Museumsbahn die Übernahme eines Schienenstranges von einem zuvor stillgelegten Bahnbetrieb, Fahrzeuge müssen beschafft werden oder sind vorhanden, Ober- und Unterbauanlagen befinden sich in mehr oder weniger gutem Zustand. Sicher ist, daß der Zahn der Zeit und vor allem auch der Betrieb an den baulichen Anlagen nagen. Verfaulte Schwellen abgefahrene Schienen und schlecht entwässerte Unterbauanlagen werden denjenigen Museumsbahnbetrieben, die den Sanierungsarbeiten zuwenig Achtung zollen und nur vom (oftmals ehemals guten) Bestand aufbrauchen, was möglich ist, keine rosige Zukunft bescheren. Besonders längere Strecken, noch dazu, wenn sie durch gebirgiges Gelände führen, verlangen ihren Betrieben einiges ab. Und es ist abzusehen, daß sich solche Museumsbahnen, besonders wenn sie keine Sponsoren finden, mit der Zeit verabschieden werden. Glücklicherweise sieht die Situation bei uns im Bregenzerwald freundlicher aus. Damit das aber so bleibt, ist wiederum jeder aufgerufen, sich unter
Tel. 05513/61 92
zu melden.
Wobei das Versprechen gilt, daß vor allem wenig schweißtreibende Arbeiten angesagt sind. Wer sich traut, der findet Schmalspur pur. Wer nicht, der nicht.

- Konstantin Tiefenthaler -



Die neueste Nostalgiebahn Österreichs

Bergstrecke Lunz a. S. - Kienberg-G. (NÖ)

Zum Fahrplanwechsel 1988 kam das endgültige "Aus" für die ÖBB-Schmalspurstrecke Lunz a. S. - Kienberg-G., einem Teil der 75 km langen Ybbstalbahn. Wegen ihrer wildromantischen Streckenführung war diese 17 km lange, sogenannte "Bergstrecke" weit über die Grenzen Niederösterreichs bekannt.

Von Lunz am See ausgehend mußte sich der Zug bis Pfaffenschlag, dem Scheitelpunkt der Strecke über eine 22% Steigung hinaufquälen. Von hier, dem höchsten Punkt der Ybbstalbahn, verläuft die Strecke dann bergab mit einem Gefälle von bis zu 31% nach Kienberg-Gaming. Auf diesem Abschnitt befinden sich auch die zwei bekannten Trestlework-Brücken. Zu Betriebszeiten verkehrten auf dieser Bergstrecke vier Zugpaare, die in der Regel nur wenig ausgelastet waren. Güterverkehr gab es nur sporadisch von Lunz bis Pfaffenschlag. Die ÖBB stellte daher den Betrieb aus mangelnder Rentabilität ein.



Seit der Einstellung bemühte sich nun der Verein "Österreichische Gesellschaft für Lokalbahnen" um diese Strecke, mit der Absicht einen Museumsbahnbetrieb einzurichten.

Dieses Vorhaben konnte mit der feierlichen Eröffnung am 14. Juni 1990 verwirklicht werden. Der Betrieb wird mit Fahrzeugen aus der umfangreichen Sammlung des Vereins durchgeführt. An Lokomotiven kommen die ehemalige U 51 sowie die Steyrertalbahnlokomotive 4 "Molln" zum Einsatz.

Folgende Betriebstage sind für heuer vorgesehen:

14., 15., 28. und 29 Juli, 11., 12., 25. und 26 August, 22. und 23 September.

Pro Betriebstag werden zwei Zugpaare geführt.

- Helmuth Lampeitl -

Links: Die 2095.010 überquert am 14. Mai 1988 mit dem Regionalzug 6935 die Wetterbachbrücke.

Nächste Seite: Die Lokomotive U 1 (ehemals ÖBB 298.51) auf der Steigungsstrecke von Gaming nach Pfaffenschlag mit Zug K11 am Haken. (16. Juni 1990)

HEAD RADIAL.
Der sichtbare Vorsprung
in der Skitechnologie.



wir stellen vor

Die Schmalspurbahn

Radebeul Ost - Radeburg
in Sachsen, DDR

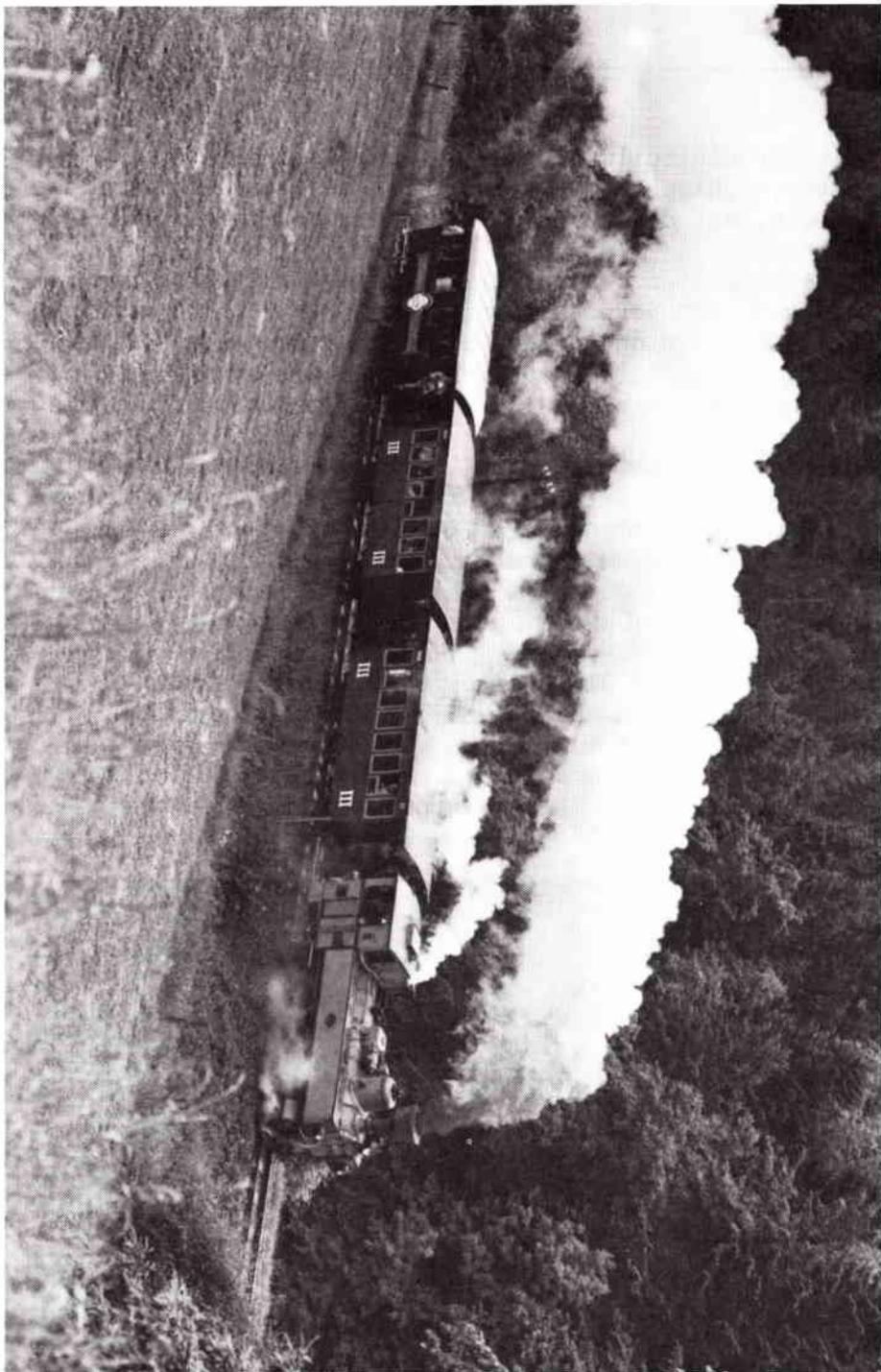
Das Städtchen Radebeul liegt wenige Kilometer nordwestlich von Dresden. Um die 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts verfügte dieses Gebiet über keine leistungsfähigen Verkehrswege. Um diesem Übelstand abzuhelfen, bemühten sich die einzelnen Gemeinden um einen Bahnanschluß. Im Jänner 1881 erfolgte durch die beiden Kammern des sächsischen Landtages die Genehmigung eines Planes für eine Schmalspurbahn in der Spurweite von 750 mm von Radebeul nach Radeburg.

Die schmalspurige Ausführung dieser Bahnlinie war durch die vielen Windungen im Lößnitzgrund nötig, eine Normalspurbahn hätte den Bahnbau bedeutend verteuert.

In Sachsen war die Spurweite von 750 mm weit verbreitet - die erste dieser Schmalspurbahnen, die Strecke Wilkau - Kirchberg, wurde bereits am 17. Oktober 1881 dem Verkehr übergeben.

Nächste Seite: Traditionsbahn Radebeul Ost - Radeburg,
Zug im Bahnhof Friedewald

Fahrplan: aus: Kursbuch der Deutschen Reichsbahn 90/91





308 Radebeul Ost – Radebeul und zurück

(Schmalspurbahn)

308

	Zug Nr	14202	14206	14234	14210	14238	14214	14214	14218	14218	14220	14222	14226	14226
km. Rbd. Dresden														
0 Radebeul Ost 306	X	6:00	7:35	9:01	11:15	12:58	14:07	14:20	16:43	17:57	18:17	19:42	22:25	14226
1 Weißes Roß (u)		6:06	7:31		11:21	13:06	14:31	14:56	16:49	17:03	18:23	19:48	22:35	14226
4 Löbnitzgrund (u)		6:17	7:42		11:27	13:12	14:37	15:02	16:56	17:10	18:29	19:55	22:37	14226
5 Friedewald (Kr. Dresd) Hp		6:21	7:45	9:33	11:32	13:31	14:52	14:38	17:01	17:15	18:34	20:00	22:42	14226
7 Friedewald (Kr. Dresd) Bad		6:31	7:57	9:42	11:46	13:40	14:59	14:42	17:06	17:20	18:38	20:04	22:46	14226
8 Moritzburg		6:32	7:58	9:47	11:48	13:43	14:40	14:53	17:17	17:30	18:50	20:15	22:56	14226
9 Moritzburg		6:38	8:05		11:54	13:47	14:47	15:00	17:24	17:37	18:57	20:22	23:03	14226
10 Friedewald (u) X		6:44	8:10	10:03	12:00	14:08	14:52	15:05	17:29	17:42	19:02	20:27	23:08	14226
12 Bärnsdorf (u)		6:51	8:18	10:15	12:07	14:08	15:00	15:13	17:37	17:50	19:10	20:35	23:15	14226
14 Bärnsdorf (u)		6:55	8:22		12:11	14:11	15:04	15:17	17:41	17:54	19:14	20:39	23:19	14226
16 Bärnsdorf Anbau Hp (u) X		7:00	8:27	10:23	12:16	14:17	15:09	15:22	17:46	17:59	19:19	20:44	23:24	14226
17 Radebeul														
km. Rbd. Dresden														
Zug Nr	14201	14205			14207	14209	14235	14213	14217	14217	14237	14219	14223	
0 Radebeul	X	4:35	5:59		7:25	8:49	11:15	12:47	15:33	15:44	16:32	18:16	20:50	
1 Bärnsdorf Anbau Hp (u) X		4:39	6:03		7:29	8:53	11:51	12:51	15:37	15:48	16:30	18:20	20:54	
3 Bärnsdorf (u)		4:44	6:08		7:34	8:58	12:56	13:03	15:42	15:53	16:35	18:25	20:59	
5 Bärnsdorf (u)		4:51	6:15		7:41	9:05	13:09	13:09	15:46	15:57	16:39	18:29	21:06	
6 Cunnerswalde (u) X		4:56	6:21		7:47	9:11	11:42	13:16	15:55	16:06	16:48	18:38	21:11	
8 Moritzburg		5:03	6:28		7:54	9:18	11:49	13:16	16:02	16:13	17:00	18:76	21:18	
9 Moritzburg		5:07	6:33		7:59	9:19	11:49	13:27	16:03	16:14	17:02	18:79	21:19	
10 Friedewald (Kr. Dresd) Bad		5:16	6:43		8:09	9:29	11:59	13:27	16:13	16:24	17:23	18:59	21:25	
12 Friedewald (Kr. Dresd) Hp		5:19	6:48		8:14	9:34	12:04	13:32	16:18	16:29	17:28	19:04	21:34	
13 Löbnitzgrund (u)		5:24	6:53		8:19	9:39	12:14	13:44	16:23	16:34	17:40	19:09	21:38	
15 Weißes Roß		5:31	6:59		8:26	9:46	12:14	13:44	16:30	16:41	17:40	19:16	21:45	
17 Radebeul Ost 306	X	5:37	7:02	8:32	9:52		12:20	13:50	16:36	16:47	17:45	19:21	21:51	

③ nur ⑥/⑦

④ nicht am 25., 26. XII. und 1. I.

⑤ ab 6.30

⑥ nicht am 24., 25. und 31. XII.

⑦ nicht am 24., 25., 26. und 31. XII.

◆ TRADITIONSZUG: Verkehrt nur am 23., 24. VI., 15. VII., 5., 26. VIII., 15., 16. IX., 7. X. 1990 sowie 25. und 26. V. 1991. Fahrkarten am Zuge.

Vorbestellungen nur schriftlich unter Beifügung eines Freiumschlages und mit Angabe von Fahrgang, Zug und Personenzahl an: DMV, AG Traditionsbahn, Pf 56, Radebeul 1, 8122.

Am 20. September 1883 erfolgte der Spatenstich zum Bau der Schmalspurbahn Radebeul - Radeburg (Löbnitztalbahn).

Am 1. September 1884 wurde der öffentliche Reise- und Güterverkehr auf dieser 16,55 Kilometer langen Strecke aufgenommen. Die offizielle Eröffnung dieser Bahn fand am 15. September desselben Jahres statt.

In den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts entwickelte sich die Löbnitztalbahn (vulgo "Löbnitzdackel" oder "Grundwurm") nach der Strecke Zittau - Oybin/Jonsdorf zur rentabelsten Schmalspurbahn Sachsens.

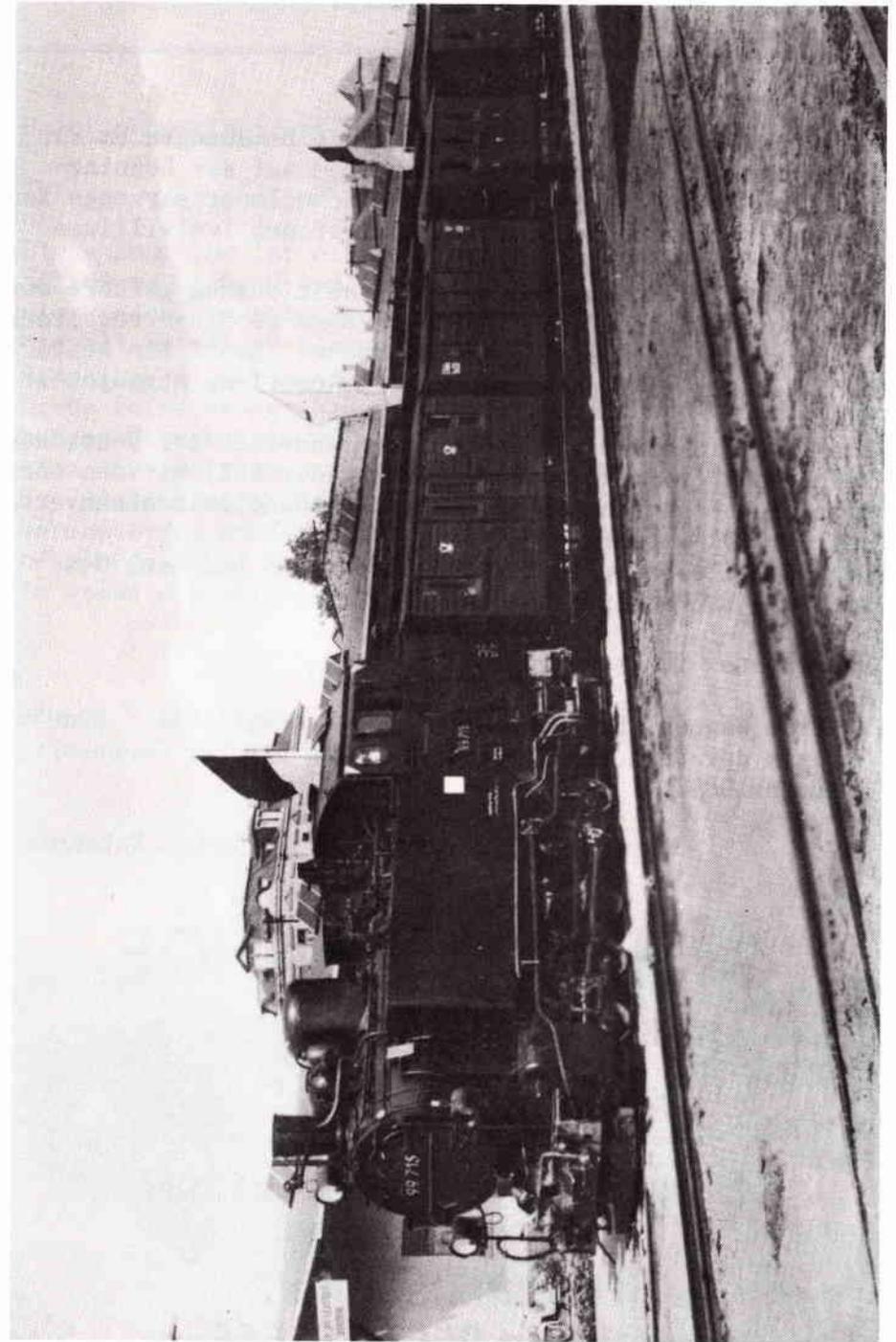
Während des ersten Weltkrieges kam es zu kriegsbedingten Einschränkungen des Zugverkehrs, wie sie auf fast allen Bahnen zu verzeichnen waren. Erst zu Beginn der 20er Jahre normalisierte sich die Lage wieder.

Im Jahr 1935 wurden die Fahrzeuge mit Scharfenberg-Kupplungen versehen, zur etwa selben Zeit erfolgte die Umstellung von der veralteten Heberlein-Bremse auf die Körting-Saugluftbremse.

Auch während der Zeit des zweiten Weltkrieges verkehrten viele Züge nur "auf besondere Anordnung"; nach Kriegsende verblieben nur mehr zwei Lokomotiven und einige wenige Waggon auf der Strecke. Ab 1949 verbesserte sich die Lage.

Seit dem Ende der 50er Jahre war ein ständiger Rückgang des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen und zu Beginn der 60er Jahre schien es nur mehr eine Frage der Zeit zu sein, wann neben den zahlreichen anderen Schmalspurbahnen der DDR auch die Strecke Radebeul - Radeburg eingestellt würde. Trotzdem ging der Betrieb unter einigen Einschränkungen weiter. Im Jahre 1975 beschloß der Ministerrat der DDR, die Löbnitztalbahn neben einigen anderen Schmalspurbahnen als technisches Denkmal zu erhalten.

Rechte Seite: Lok 99 715 vor dem ältesten sächsischen Schmalspurzug im Bahnhof Radebeul Ost



Ende der 60er Jahre begannen auch die Bemühungen um die Einrichtung eines Traditionsbetriebes auf der Löbnitztalbahn. Zuerst wurden zahlreiche Schmalspurfahrzeuge nach Radebeul gebracht und dort in zahlreichen freiwilligen Arbeitsstunden aufgearbeitet.

Im August 1974 konnte der erste Traditionszug geführt werden. Bis heute entwickelten sich diese Züge zu einer regelrechten Institution auf dieser Schmalspurbahn, obwohl bis heute auch der übrige Verkehr mit Dampflokomotiven abgewickelt wird.

Die Traditionszüge werden in Zusammenarbeit der Deutschen Reichsbahn (so heißt die Staatsbahn der DDR) mit dem ehrenamtlichen Eisenbahnern des Deutschen-Modelleisenbahnverbandes der DDR geführt.

Der aktuelle Fahrplan der Schmalspurbahn Radebeul Ost - Radeburg ist voranstehend abgebildet.

Verwendete Literatur:

Wolfram Wagner, Die Schmalspurbahn Radebeul Ost - Radeburg, Chronik der Bahn von ihrer Entstehung bis zur Gegenwart, Dresden 1989.

- Markus Rabanser -

MODELLBAHNHOF

Dreiländereck

Stadler Gesellschaft m.b.H.

A-6903 BREGENZ

Mariahilfstraße 2

Telefon 05574/23665

Dampflokomotiven auf der Bregenzerwaldbahn

Teil 2 Die Reihe Uv (298.2)

Diese Baureihe ist eine verstärkte Verbundvariante der bekannten Reihe U und wurde erstmals im Jahre 1902 für die Niederösterreichischen Landesbahnen geliefert. Auch die Zillertalbahn kaufte eine Lokomotive (Nr. 3) dieser Baureihe, die immer noch Verwendung findet.

Diese Reihe Uv kam hauptsächlich auf den von Gmünd ausgehenden Strecken sowie ab 1947 auf der Ybbstalbahn zum Einsatz. Auf der Bregenzerwaldbahn war eine Maschine (die Uv 7) als Ersatz für die Lokomotiven U 26 und U 36 (Kriegsverluste des ersten Weltkrieges) von ca. 1924 bis 1931 beheimatet. Diese Maschine ist heute noch bei der Zf. Gmünd im Stand und wird vor Dampfbummelzügen eingesetzt.

- Helmuth Lampeitl -



Die ÖBB-Reihe 2095

Nachdem die Lokomotiven der Baureihe 2091 (siehe "Museumsbahn aktuell" 1/1990) zu schwach waren, um die Dampflokomotiven auf den Schmalspurbahnen der ÖBB zu verdrängen, stellte die Simmering-Graz-Pauker-AG auf der Wiener Herbstmesse 1958 eine neue Diesellokomotive für die Spurweite von 760 mm vor. Bei dieser Lok handelte es sich damals um das stärkste Dieseltriebfahrzeug für die bosnische Spur.

Von den ÖBB wurden 15 dieser als Reihe 2095 bezeichneten Lokomotiven übernommen.

Durch den Einsatz der Reihe 2095 konnten die Dampflokomotiven nach und nach außer Betrieb genommen werden; lediglich auf der Steyrtalbahn und auf den Waldviertelbahnen wurde auch weiterhin mit Dampf gefahren.

Die Kraftübertragung erfolgt bei dieser Baureihe auf hydraulischem Weg, die Loks sind mit einem wassergekühlten 12-Zylinder-Viertaktmotor der Simmering-Graz-Pauker-AG ausgerüstet. Die Loks sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h zugelassen, die Leistung beträgt 600 PS, das Dienstgewicht 30 Tonnen.

Auf der Bregenzerwaldbahn waren seit Beginn der 60er Jahre die 2095.04, 05, 06 und 07 eingesetzt; kurzfristig waren auch die 2095.01 und 2095.11 bei der Zugförderungsstelle Bregenz Vorkloster stationiert.

Von den Lokomotiven der Baureihe 2095 sind heute noch alle 15 in Betrieb, sie sind auf folgende Zugförderungsstellen aufgeteilt:

Zell am See: 2095.001, 002, 003

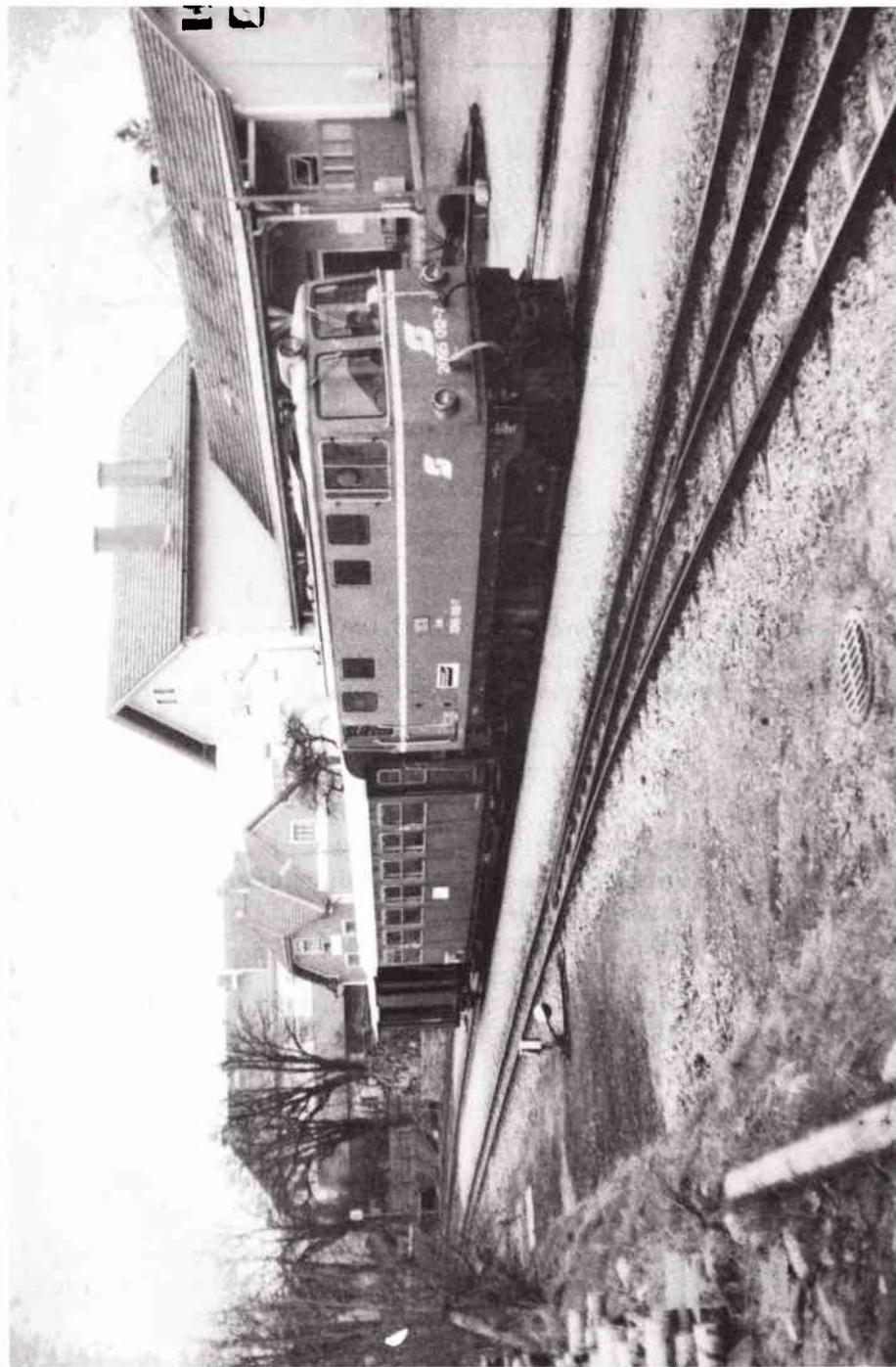
Waidhofen an der Ybbs: 2095.005, 008, 009, 010

St. Pölten: 2095.004, 006, 011, 013, 015

Gmünd NÖ: 2095.007, 012, 014

Das Foto zeigt die 2095.007 mit dem Regionalzug 6394 im Bahnhof Weitra der Waldviertelbahn am 20. 4. 1987.

- Markus Rabanser -



Fotonachweis: Helmuth Lampeitl (Titelbild, S. 7, 8,
10, 14, 11/12, 20, 22, 29)

Werner Nagel (Verlag Bild und Heimat,
Reichenbach, DDR)
(S. 24, 27)

Markus Rabanser (S. 15, 31)

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

Herrn
Bohler Franz

HNr. 64
6874 Bizau

P.b.b.

Erscheinungsort
Langenegg

Verlagspostamt:
A-6941 Langenegg
Vorarlberg