

Museumsbahn

AKTUELL

Mitteilungsblatt der
Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn

Heft 3 Preis: ÖS 25,-
Frühjahr 1991 DM 3,50 SFR 3,--

F Ü R M I T G L I E D E R G R A T I S



Aus dem Inhalt:

Vereinschronik - Die Reihe 2092 - Die Dienst-
bahn der Internationalen Rheinregulierung -
Schmalspur in Polen

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 Pferdeeisenbahn 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



»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,-
ISB-Nr. 3-85430-120-0



»Die Trüffelpreise«

Das neue Kinderbuch von Kurt Bracharz
Auf 60 Seiten, gestaltet vom Atelier Wiener aus Bregenz, mit farbigen Illustrationen von Darsi Germann, wird eine kleine Abenteuergeschichte über eine Reise von einem Maulwurf und einem Schwein in eine Trüffelstadt erzählt.
Buchformat 15,5 x 19,5 cm
Verkaufspreis S 168,-

B·W·B
MUSEUMSBAHN

BRIEF DER REDAKTION

Liebe Freunde unserer Museumsbahn!

Bis zum Ende der Saison war die zweite Ausgabe der "MUSEUMSBAHN AKTUELL" bereits vollständig vergriffen. Das große Interesse an unserer vereinseigenen Broschüre freut uns sehr.

Wir bieten Ihnen auch in der neuen Ausgabe die bewährte Mischung Bregenzerwaldbahn – Schmalspur in Österreich – Schmalspur im Ausland.

In der heurigen Saison verkehrt nun unsere Dampflokomotive "NIKI S." erstmals planmäßig. Zusätzlich konnte auch unsere "D 2", die ehemalige Öchsle-Diesellok, im Frühling dieses Jahres in Betrieb genommen werden. Ein Besuch unserer Museumsbahn lohnt sich also weiterhin

Viel Vergnügen bei der Lektüre unserer Broschüre.

Ihr Mag. Markus Rabanser

Titelbild: NIKI S. kurz vor Bezau, 21.10.90

Liebe Mitglieder - liebe Mitarbeiter im Verein - verehrte Leser!

Mit dieser Mitteilung möchte ich all unseren neuen Mitgliedern einen ersten Gruß unterbreiten. Sie zählen hiermit zur großen Vereinigung von 263 Mitgliedern im In- und Ausland. Es freut mich sehr, daß hiervon über 40 Mitglieder in der Schweiz und annähernd soviele in Deutschland beheimatet sind. Als darin best vertretene Gemeinde gilt die Marktgemeinde Bezau, knapp gefolgt von der Landeshauptstadt Bregenz und der Stadt Dornbirn, sowie der bunten Mischung aus derzeit 93 Städten und Dörfern bis nach Spanien.

Am 16. Februar 1991 durften wir unsere Mitglieder und Freunde zur 5. Jahreshauptversammlung ins Gasthaus "Löwen" in Andelsbuch einladen. Es war eine erfreulich gut besuchte und auch erfolgreich verlaufende Veranstaltung zu der der Vereinsvorstand über Ereignisse, Aktivitäten und Jahresbilanz Rechenschaft ablegte. Besonders erfreulich war der Besuch von Persönlichkeiten aus Politik - Regionalplanungsgemeinschaft - Gemeinden und Fremdenverkehr die uns die Ehre erwiesen und uns Anerkennung - da und dort auch Unterstützung zusagten. Meinem Antrag gemäß billigte die Versammlung die Erweiterung des Vereinsvorstandes um jeweils einen Vertreter der Regio Bregenzerwald, der Seilbahngesellschaften und des Verkehrsverbandes Bregenzer-

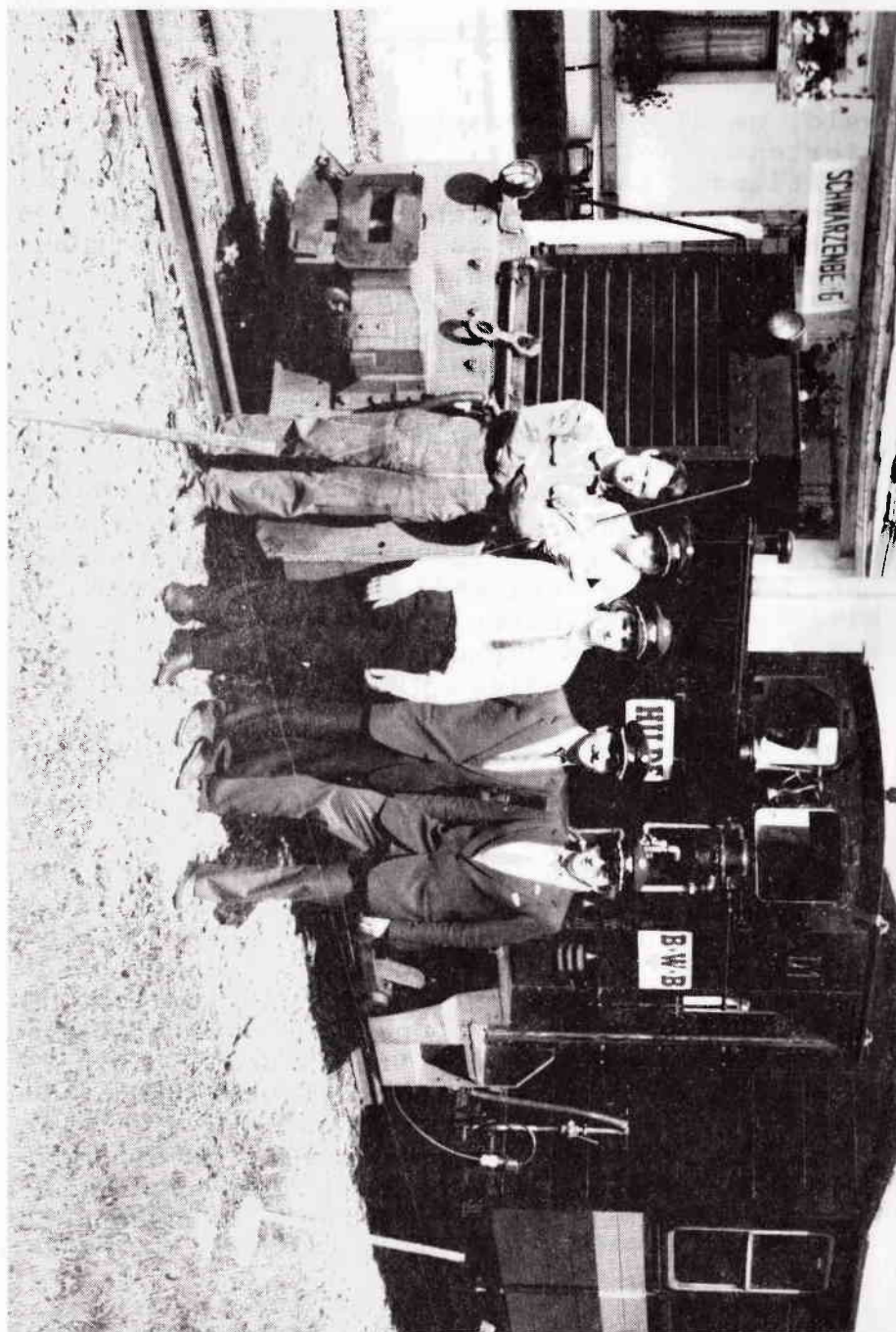
wald, um die Zusammenarbeit unter den interessierten Stellen zu intensivieren. Erste Reaktionen zeigen uns die überaus positive Aufnahme unseres Angebotes, da von diesen Institutionen bereits prominente Personen namhaft gemacht wurden.

Die Tagesordnung sah auch Neuwahlen vor. Die turnusmäßig anstehende Neuwahl des Kassiers erbrachte eine einstimmige Bestätigung des bisherigen "Finanzministers", Herrn Jakob Kaufmann aus Bezau. Die Funktion des Schriftführerstellvertreters wurde durch das freiwillige Ausscheiden unseres Mitgliedes, Herrn Jürgen Huber, zur Neuwahl ausgeschrieben. Einhellig entschieden die anwesenden Mitglieder für Herrn Herbert Hochenburger aus Bregenz, der nun den Vereinsvorstand wieder vervollständigen wird.

Über 30.000 Fahrgäste war das Ergebnis der letztjährigen Saison!

Dies zu bewältigen war wieder nur möglich, in dem unsere aktiven Mitglieder, wie ich immer sage, der "harte Kern", einen außerordentlichen Einsatz geleistet haben. Es gehört daher zu meiner Pflicht, allen dafür herzlich zu danken. Aber auch all unseren unterstützenden Mitgliedern für die Treue und finanziellen Beiträgen gilt mein persönlicher Dank.

Durch das Entgegenkommen unseres Vereinsmitgliedes, Herrn Walter Seidensticker aus Bielefeld, können wir den Fahrgästen eine besondere



Attraktion bieten. Dem Namen "MUSEUMSBAHN" entsprechend, werden ab 1991 mit der Dampflokomotive "NICKI S." fahrplanmäßig Dampfzüge geführt.

Unseren neuen Prospekt haben wir in seiner Auflage beinahe verdoppelt. Frisch aus der Druckerei erhalten, legen wir dieser Broschüre ein Exemplar bei und bitten Sie, damit für Ihre - unsere MUSEUMSBAHN Werbung zu betreiben und vielleicht auch dies oder jenes neue Mitglied anzuwerben.

Bedauerlicherweise ist die Lokremise in Bezau seitens der ÖBB nicht etwa an unseren Verein, sondern an die Regio Bregenzerwald verkauft worden. Zu den vielen Sorgen ist nun eine neue hinzugekommen, zumindest bis vom neuen Besitzer die mündliche Absichtserklärung auch schriftlich vorliegt. Trotzdem und unabhängig davon wurde in eigener Planung und Ausführung im Bahnhofsgelände Bezau ein neues Gleis verlegt, das zusammen mit einem Teil des Rampengeleises durch eine 90 m² große Halle überdacht wird. Auch an allen anderen Ecken und Enden hat die Arbeit voll eingesetzt, sodaß der Bahnbetrieb auch in Zukunft reibungslos und sicher abgewickelt werden kann.

Es steht mir auch an, ein Gedenken an unser treues Mitglied, Frau Herta Cavegn auszusprechen. Frau Herta Cavegn war eine begei-

Foto: Gruppenbild mit HILDE

sterte Mitkämpferin für die Belange des Vereines und wurde von ihrem langen Leiden erlöst. Wir werden Ihr ein ehrendes Gedenken bewahren.

Abschließend ein Wort an unsere Mitglieder!

Mit Ihrer Hilfe hat sich der Verein in der Öffentlichkeit einen guten Namen erworben. Dies wird noch unterstrichen, da unser Vereinsvorhaben in das Fremdenverkehrskonzept des Landes Vorarlberg aufgenommen werden soll. Nicht nur die aktiven, auch und besonders die große Schar von unterstützenden Mitgliedern tragen zur Durchsetzung des Vereinszieles entscheidend bei. Wir möchten Sie daher aufrufen, Ihrem Verein weiterhin beizustehen und alljährlich wieder mit Ihrem Mitgliedsbeitrag bei der Bewältigung der großen Vorhaben entscheidend mitzuhelfen. Sie lassen uns gemeinsam das Vereinsziel - Verlängerung der Strecke bis Andelsbuch und Egg - vorantreiben und damit ein Stück Heimatgemeinde erhalten und bewahren.

Der Obmann

Erich Schöffler



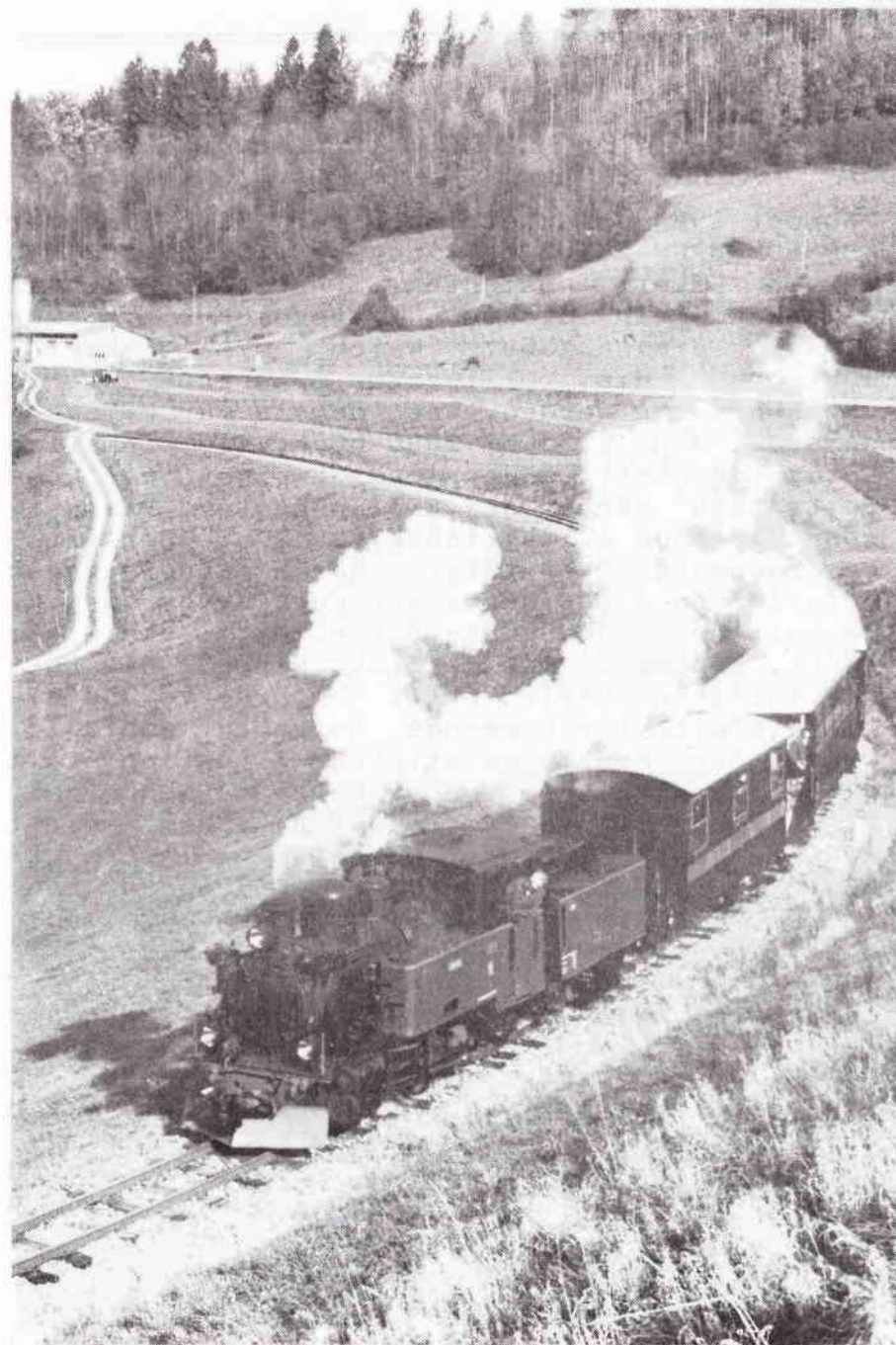


Foto S. 9 oben: Ehemaliger Bahnhof Doren-Sulzberg, März 1989

Foto S. 9 unten: Erste "Gehversuche" 6.12.86,

Foto S. 10: Zug zwischen Schwarzenberg und Bersbuch, August 1990

Foto S. 11: NIKI S. am Sporenegg, Oktober 1990



Vereinschronik

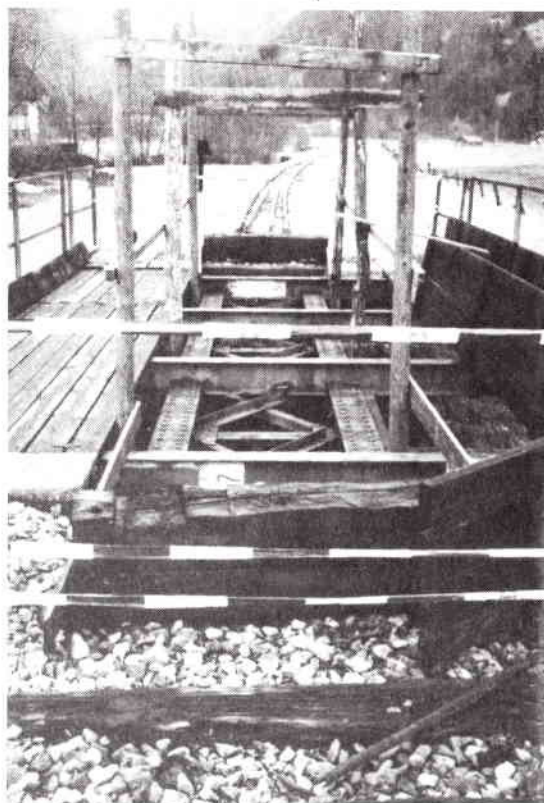
"Sommer 1990" lautete noch der Titel unserer "MUSEUMSBAHN-AKTUELL", Ausgabe Nr. 2. Für die werten Leser unsichtbar, setzten wir in Gedanken ein dickes Fragezeichen hinter diese Terminangabe. "Welch ein Sommer", müßte nun die vorliegende Ausgabe Nr. 3 überschrieben werden. Was damals für Pfingstsamstag, den 2. Juni 1990 noch als einmalige Fotogelegenheit angepriesen wurde, war bereits tags darauf am Eröffnungstag, Pfingstsonntag schon Alltäglichkeit. Zwei überlastete Zugpaare, verstärkt durch Reservewagen erforderten den Einsatz der kurz zuvor fertiggestellten "JENBACHER-Diesellok", die wie geübt, zusammen mit der Lok "HILDE" die Züge zur vollsten Zufriedenheit beförderte und die sich somit für kommende Aufgaben empfahle. Trotz der damals geretteten Situation galt dieses Ereignis für die Werkstattmannschaft als "Wink mit dem Zaunpfahl" und sofort widmete man sich der wesentlich leistungstärkeren, 1965 von der Fa. Gmeinder gebauten Diesellokomotive, die umgespurt und überholt werden mußte. "Noch 1990 in Betrieb!" lautete die Aussage der beteiligten Helfer im Chor. Dann aber rückte der lange erwartete Termin der Dampflokanklieferung immer näher. Am 17. August, frühmorgens traf der Transport am Autobahnzollamt ein. Vom Obmann persönlich begrüßt wurde flugs ein Transparent angebracht, verlief die Fahrt durch Stadt und Land bis Bezau im wahrsten Sinne des Wortes

"aufsehererregend". "NICKI S." heißt nun unser Neuzugang, der sich in kluger Vorausschau auch seine alte, im Bregenzerwald bekannte ÖBB Bezeichnung 798.101 bewahrt hatte. Der äußerlich gute Zustand und die ersten Überprüfungsergebnisse ließen uns die Fahrttermine auf 22. und 23. September 1990 ansetzen. Viele Besucher und Fahrgäste in Festzelt und Zügen vergaßen das schlechte Wetter und bestaunten die einwandfreie Leistung von Lok und Mannschaft. Nur kurz unterbrochen, führten dann die Arbeiten an der "ÖCHSLE-Lok" Ende Oktober zur erfolgreichen Probefahrt nach Schwarzenberg. Verbesserungen an der Strecke, sogar eine Gleisneuverlegung im Bahnhof Bezau, der Neubau einer Unterstellhalle waren Grund genug, keine freie Minute mehr zu vergeuden.

Jakob Bobleter



Kaum trat der Winter einen Schritt zurück, nahm eine Gruppe die Revision der Grebenbachbrücke in Angriff. Wegen der ersten Sonderzugstermine unter Zeitdruck wurden sämtliche Brückenhölzer getauscht, das Mauerwerk neu verfugt und die Träger entrostet und neu gestrichen.



Den Lokomotiven ein Dach

Im April dieses Jahres wurde der schon seit langem bestehende Wunsch unseres Lokomotiv- und Werkstättenpersonals Wirklichkeit: Die Lokomotiven bekamen ein Dach über den Kopf.

Errichtet wurde der Unterstand im Bereich der (im Vorjahr abgetragenen) Gleiswaage im Anschluß an die Laderampe westlich des Bahnhofsgebäudes in Bezau. Er überspannt zwei Gleise, nämlich das Ladegeleis und das parallel dazu verschwenkte ehemalige Wälderhaus-Anschlußgleis. Das Dach hat eine

Bregenzerwaldbahn – Museumsbahn FAHRPLAN 1991

Gültig an **allen** Samstagen, Sonn- und Feiertagen vom 19. Mai bis 20. Oktober 1991

Bezau – Bersbuch

Bf. Bezau	ab	11.00	14.00	15.30
Hst. Reuthe		11.07	14.07	15.37
Bf. Schwarzenberg	↓	11.35	14.35	16.05
Hst. Bersbuch	an	11.40	14.40	16.10

Bersbuch – Bezau

Hst. Bersbuch	ab	11.45	14.45	16.15
Bf. Schwarzenberg		11.50	14.50	16.20
Hst. Reuthe	↓	12.07	15.07	16.37
Bf. Bezau	an	12.15	15.15	16.45



Länge von 12,90 Meter und bietet damit bis zu vier Lokomotiven Platz. Der Gleisanschluß von 3,70 Meter ermöglicht auch zwischen den Fahrzeugen einen genügend breiten Arbeitsraum.

Es lag nicht nur an den Aktiven, dieses Dach zu erstellen, es wird auch Ihre Aufgabe sein, dieses Arbeitsraum oft und gerne zu benutzen!

Und dazu ein neuerlicher Aufruf:

MACHEN SIE SICH UND DER MUSEUMSBAHN EINE FREUDE!

Haben Sie noch nie den Arbeitsdienst live erlebt?

Dann haben Sie Ereignisse versäumt". Museumsbahn in Vollendung zu erleben heißt, Brückentragwerken ihre Farbe wiederzugeben, als Dampflokomotiven Kohlen zu schaufeln, als Schaffner Schwarzfahrer auszuheben, als Lokführer Züge zu führen oder als Fahrdienstleiter den Betrieb. Gemeinsam ergibt sich ein einzigartiges Bahnerlebnis, zu gewinnen bei 05513/6192; (Gewinnchance 100 %).

Konstantin Tiefenthaler

Poster: NIKI S. am Ersttag zwischen Reuthe und Bezaun

Die Dienstbahn der internationalen Rheinregulierung

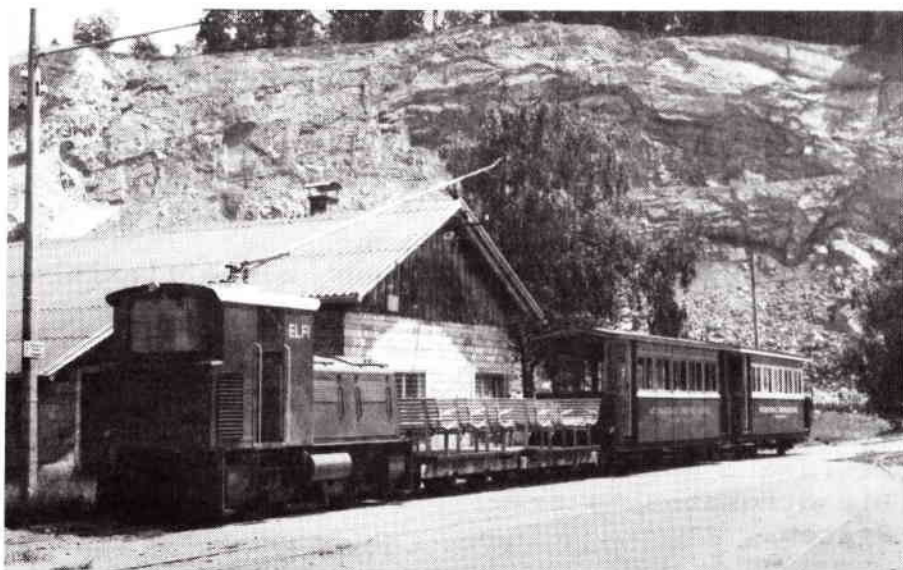
Im kommenden Jahr jährt es sich zum 100. mal, daß die internationale Rheinregulierung (IRR) von Österreich und der Schweiz mittels eines Staatsvertrages 1892 ins Leben gerufen wurde. Zum Transport des für den Bau benötigten Gesteins wurde eine Dienstbahn errichtet.

Heute hat diese Dienstbahn, welche mit einer Spurweite von 750 mm errichtet wurde, ihren Ausgangspunkt im Steinbruch Kadelberg bei Koblach. Die Strecke verläuft von hier zuerst auf dem rechten österreichischen Rheindamm und wechselt nach Passieren der Dienstbahnbrücke bei Kriessern auf den linken schweizer Rheindamm über. Beim Zollamt Widnau gabelt sich die Strecke in einen rechten und einen linken Zweig. Das Gestein wird auf beiden Rheinseiten bis zu den Steindepots am Bodensee bzw. zu den nahegelegenen LKW-Umladestationen transportiert. Die gesamte Streckenlänge beträgt ca. 33 KM. In Lustenau befindet sich der österreichische Bauhof, wo neben Verwaltungsgebäuden auch Werkstätten- und Remisenanlagen untergebracht sind. Insgesamt sieben Ausweichen ermöglichen einen flexiblen Zweizugbetrieb.

Im Jahr 1947 wurde damit begonnen, die zuvor mit Dampflokomotiven betriebene Strecke mit 750V Gleichstrom zu elektrifizieren, wobei der Fahrdrat an kurzen Auslegern montiert wurde. Die Stromabnahme erfolgt mittels Trolleybügel-System.

Für den Verschubdienst im Bauhof Lustenau sowie Steinbruch Kadelberg stehen der Österreichischen Rheinbauleitung heute fünf Dieselloks (MIKI, JUNO, SUSI - Simplex Bedford; MAIKÄFER JW 20 - Jenbacher Werke; WALD - Orenstein & Koppel) zur Verfügung. Bei den Entlastungen am See kommen Seilzuganlagen zum Einsatz. Im Streckendienst werden hauptsächlich die Lokomotiven HEIDI und URS (von Stadler Zürich) sowie seltener die Lok ELFI (Gebus) verwendet.

Diese drei Maschinen sowie die Maschine SÄNTIS der Schweizer Rheinbauleitung sind Elektrolokomotiven. Da der Fahrdrat nicht unmittelbar bis zur Baustelle verlegt werden konnte, erhielten diese Loks zusätzlich einen Akkumulator, welcher später durch ein Diesellaggregat ersetzt wurde. Der Wagenpark besteht aus Plattenwagen, Holzkippern, Eisenmuldenkippern sowie



etlichen Erhaltungsfahrzeugen. Für Exkursionsfahrten stehen der Rheinbauleitung Bankwagen (sind mit Bänken bestückte Plattwagen) sowie zwei Personenwagen ex. Steyrtalbahn (Baujahr 1891) zur Verfügung. Ein Zug besteht in der Regel aus ca. 25 einheitlichen Loren und benötigt ungefähr zwei Stunden für eine Fahrt vom Steinbruch zum Bodensee.

Während des normalen Betriebs (Mo - Fr wenn Werktag) sind zwei Maschinen im Streckendienst. Sie pendeln je zwei mal vom Steinbruch zum Bodensee.

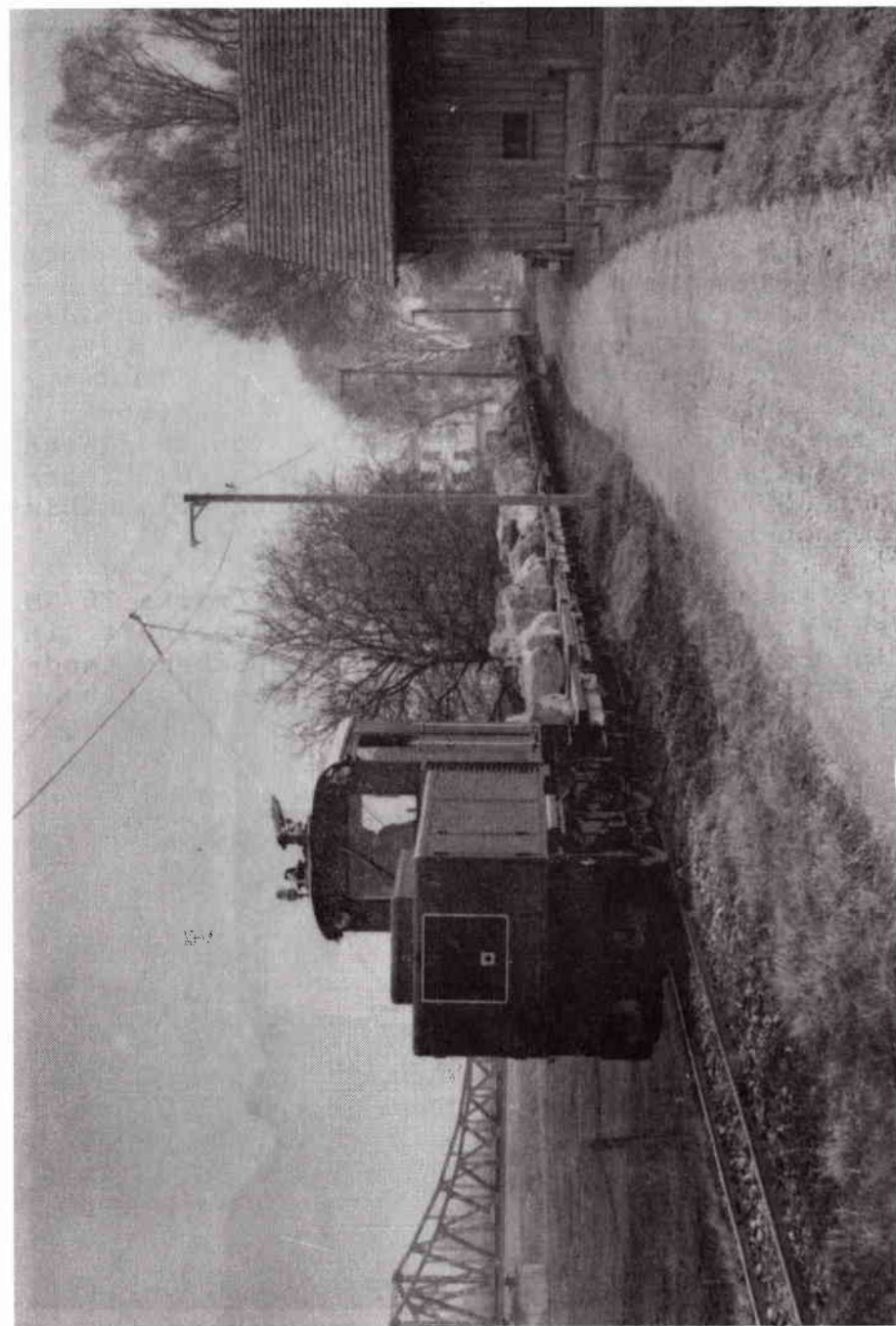
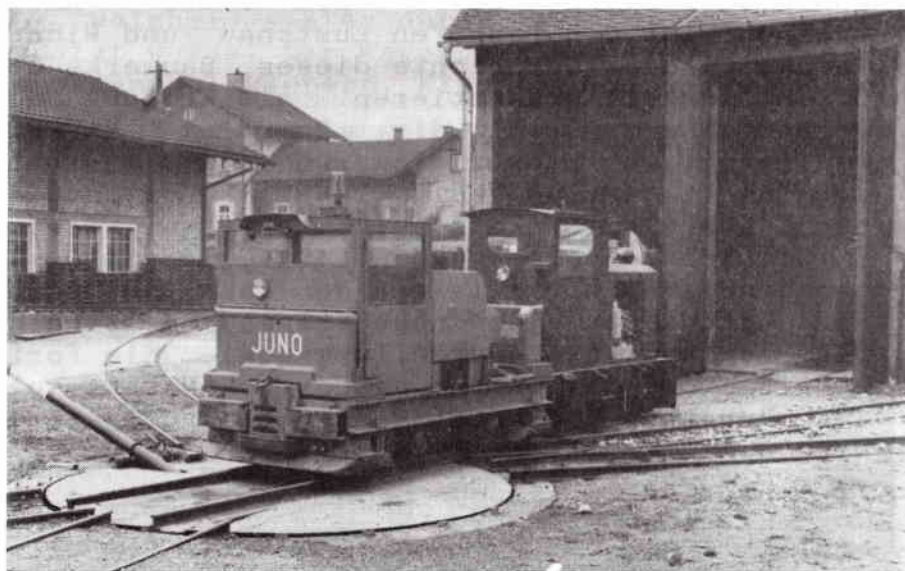
Für das 100-jährige Jubiläum im kommenden Jahr hat die IRR große Pläne. So wird in einer Art Landesausstellung unter dem Titel "Rheinschauen" in den Bauhöfen Lustenau und Widnau (Schweiz) die Geschichte dieses Bauwerks der Öffentlichkeit präsentieren. Als Krönung der Veranstaltung soll die Dampflokomotive MAFFEI, welche bis zur Elektrifizierung der Dienstbahn im Einsatz war und seit 1969 in Lustenau an der B 203 als Denkmal aufgestellt war, wieder in Betrieb genommen werden. Sie wird im Besucherpendelverkehr zwischen den Bauhöfen Lustenau und Widnau eine neue Verwendung finden. Das Programm der Ausstellung sowie die Fortschritte der Restaurierung der Lok MAFFEI soll im nächsten MUSEUMSBAHN-AKTUELL vorgestellt werden.

Helmuth Lampeitl

Bild 1:
Lok ELFI wartet im Steinbruch Kadelberg mit
der Exkursionsgarnitur auf die Abfahrt
(21.6.86)

Bild 2:
Lok JUNO und Lok WALD vor der Remise im Bauhof
Lustenau abgestellt. (15.3.91)

Bild 3:
Lok URS ist mit einem Steinzug bei der Aus-
weich Habsburg/Zollamt Wiednau unterwegs
(10.11.86)

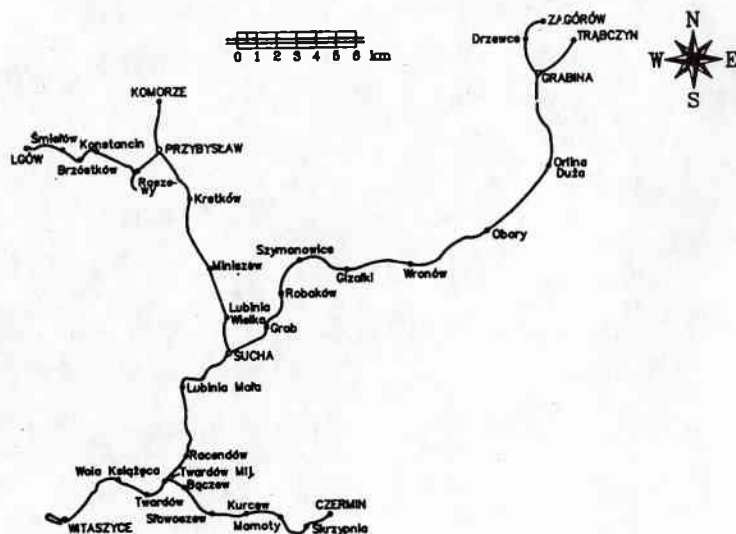


Die Schmalspurbahn Witaszyce - Zagórz in Polen

In der Republik Polen sind auch heute noch zahlreiche Schmalspurbahnen unterschiedlicher Spurweite zu finden (darunter auch noch die bosnische 760 mm-Spur)

Die Schmalspurbahn Witaszyce - Zagórow in Großpolen weist eine Spurweite von lediglich 600 mm auf. Diese Bahn hat als eine der letzten Strecken dieser Spur noch planmäßig Personenverkehr.

Der Ausgangspunkt Witaszyce liegt zirka 70 KM südöstlich von Poznan, die Bahn verläuft in nordöstlicher Richtung durch eine ebene Landschaft und weist keine nennenswerten Kunstbauten auf.



Heute wird nunmehr die 46 KM lange Strecke nach Zagórów befahren. Wie die Skizze zeigt, war das Netz bedeutend größer; die Gesamtausdehnung betrug 82,4 KM. Die ersten Streckenabschnitt, Witaszyce - Komorze sowie Sucha - Robaków wurden bereits am 1. Juli 1902 in Betrieb genommen. 1909 folgte Przybysław - Konstancin, am 3. August 1911 Konstancin - Lgów und am 26. Juni 1915 Twardów - Czermin. Damit war des Netz vorerst vollständig. Erst durch Erzfinde im Raum Zagórów wurde eine Streckenerweiterung notwendig (1943 Raboków - Trabczyn, 10. Dezember 1947 Grabina - Zagórów).

Der Dampfbetrieb, der zum Teil mit O & K Lokomotiven abgewickelt wurde, ist bereits seit Beginn der 60er Jahre zu Ende. Für den Personenverkehr stehen heute zwei Triebwagen, MBxc 1-41 und MBxc 1-42 zur Verfügung. Bei diesen Fahrzeugen darf als Besonderheit vermerkt

werden, daß sie Ein-Richtungsfahrzeuge sind. Deshalb ist in Witaszyce und in Zagórów je eine Drehscheibe vorhanden. Während den Stehzeiten werden die Triebwagen dort gewendet. Für den Güterverkehr stehen zwei dreiachsige Diesellokomotiven rumänischer Provenience (Fabrik 23. August, Bukarest) zur Verfügung.

1986 wurden auf der Witaszyce Schmalspurbahn 58.000 Reisende und 41.000 t Güter befördert.

Wie der abgebildete Fahrplan (Gültig 1991/92) zeigt, ist das Angebot heute auf ein Minimum abgesunken. Die beiden noch verbliebenen Zugpaare verkehren bei Bedarf mit Güterbeförderung.

Markus Rabanser

316

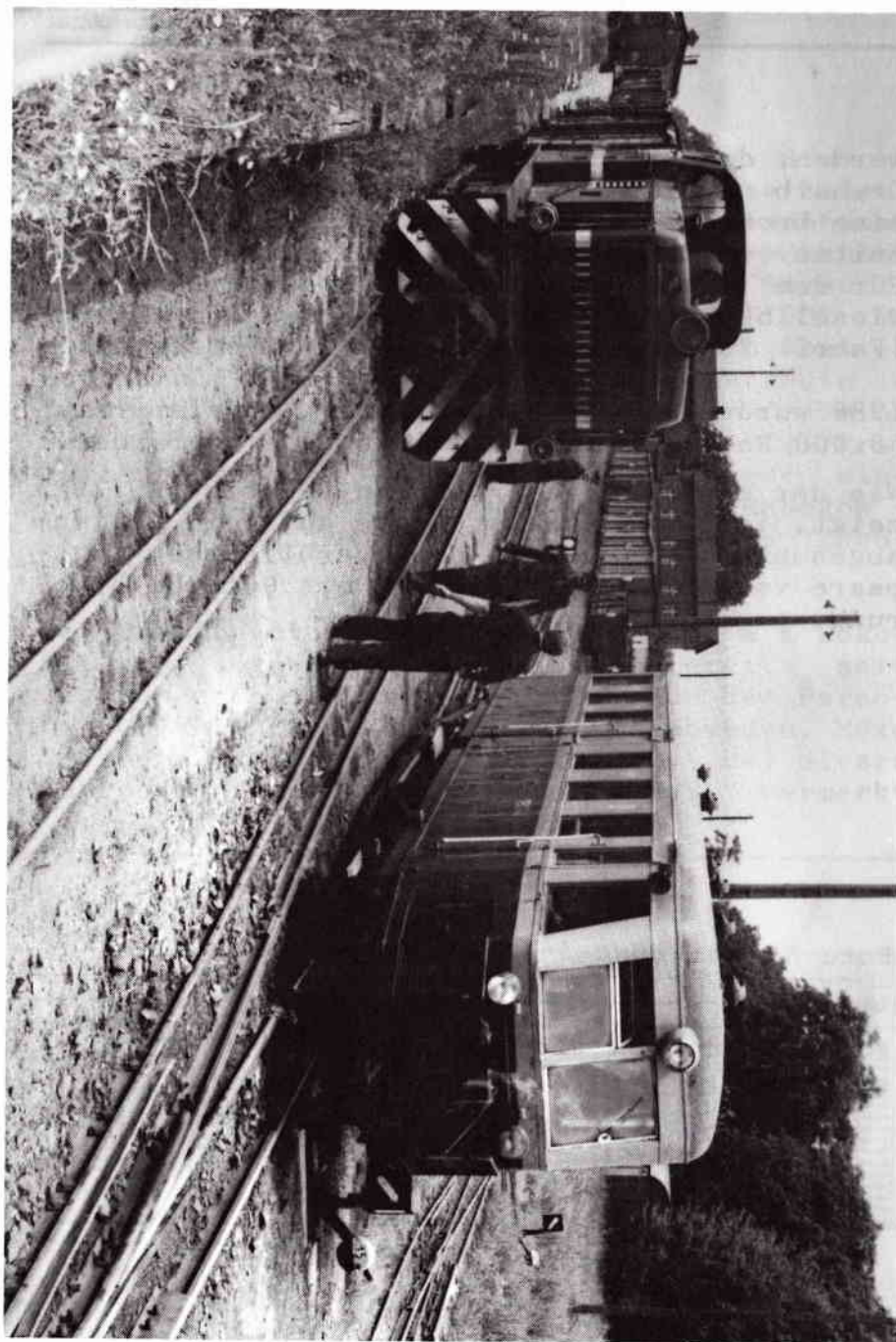
WITASZYCE WĄSK. — ZAGÓRÓW

Linie wąskotorowa											
4.30	4.40	13.10						14.23	14.25		22.45
5.32	5.32	13.52						15.42	15.42		22.02
5.30	5.30	13.30						14.01	14.01		22.40
5.37	5.37	13.42						13.54	13.54		22.38
7.03	7.03	13.43						13.44	13.44		22.46
8.11	8.11	13.51						13.52	13.52		22.44
9.01	9.01	14.23						14.23	14.23		22.45
10.18	10.18	14.42						15.42	15.42		22.02
11.21	11.21	14.51						16.01	16.01		22.40
12.30	12.30	15.04						17.00	17.00		23.13
13.38	13.38	15.18						18.00	18.00		23.00
14.48	14.48	15.30						19.00	19.00		23.46
15.58	15.58	15.36						20.00	20.00		24.30
17.01	17.01	15.47						21.00	21.00		25.23
18.08	18.08	15.57						22.00	22.00		26.16
19.17	19.17	16.07						23.04	23.04		27.06
20.26	20.26	16.22						24.04	24.04		28.00
21.36	21.36	16.38						25.04	25.04		29.00
22.41	22.41	16.56						26.04	26.04		30.00
23.06	23.06	17.18						27.04	27.04		31.00
24.16	24.16	17.35						28.04	28.04		32.00
25.24	25.24	17.47						29.04	29.04		33.00

1) kursuje do odwrotu, 2) kursuje po ogłoszeniu

Foto S. 25: MBxc 1-41 in Witaszyce, Juli 1990

Foto S. 28: MBxc 1-41 und Lyd 2-60 in Witaszyce, Juli 1990



Unsere Diesellok HILDE erhält nun die schon lange fällige Motorenüberholung, sodaß sie später wieder verlässliche Dienste leisten kann.

In absehbarer Zeit wird nun der vierte "Stubaierwagen" einsetzbar sein und das Platzangebot damit weiter erhöht.

Wir laden Sie ein, am

8. Juni 1991 in Bezau

bei der Loktaufe unserer D 2, der ehemaligen Öchslelok, dabeizusein.

Wir würden uns freuen, wenn auch unsere Mitglieder diese Gelegenheit nützen würden, um sich an Ort und Stelle über den Fortschritt an unserer Museumsbahn zu überzeugen.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Die ÖBB-Reihe 2092

Neben zahlreichen Dampflokomotiven verbleiben auch einige Diesellokomotiven der Deutschen Heeresfeldbahnen nach dem 2. Weltkrieg in Österreich. Zwei Lokomotiven wurden 1944 von Gmeinder (Fabriknummer 4197 bzw. 4199) erbaut, die anderen im Jahr 1943 von Windhoff (Fabriknummer 756 bzw. 759). Vier dieser Dieselloks waren auf der Steyrtalbahn abgestellt. Diese wurden von den amerikanischen Behörden an die Österreichischen Bundesbahnen übergeben. Die von Gmeinder erbauten Lokomotiven erhielten die Reihenbezeichnung 2092, die beiden anderen Maschinen wurden als 2092.101 bzw. 2092.102 bezeichnet.

Durch den Umbau letztgenannter Lokomotiven - neben der Umgestaltung des Führerstandes wurde anstelle des Trilok-Getriebes ein Voith-Getriebe eingebaut - erhielten sie schließlich die Nummer 2092.03 und 2092.04.

Die Lokomotiven dieser Baureihe wurden hauptsächlich im Verschubdienst eingesetzt; sie sind heute noch vollzählig erhalten. Auf der Bregenzerwaldbahn waren die 2092.101 (von 1951 bis 1960) und die 2092.01 (von 1958 bis 1980 mit mehreren Unterbrechungen) im Einsatz.

Heute sind diese Lokomotiven wie folgt aufgeteilt:

St. Pölten: 2092.001, 2092.003
Zell am See: 2092.002
Gmünd NÖ: 2092.004

Markus Rabanser

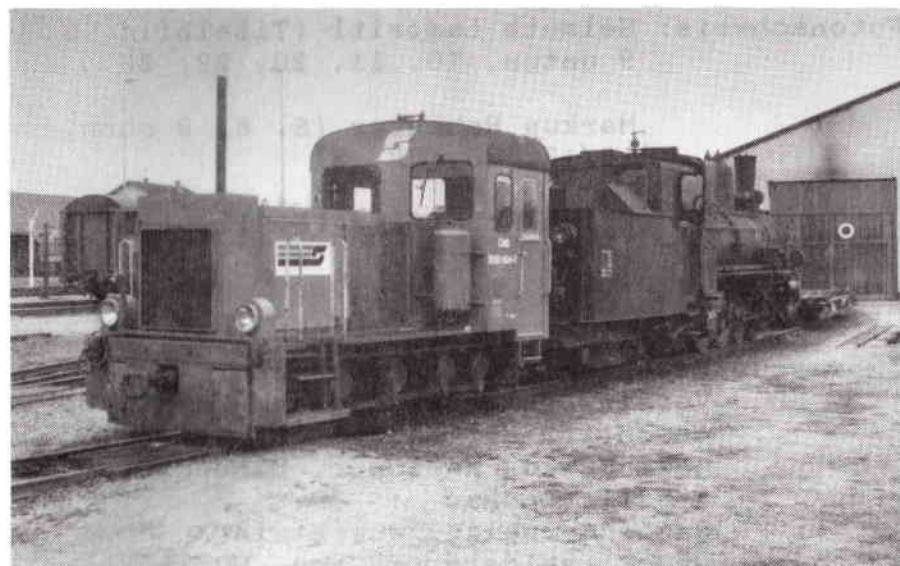


Foto: 2092.004 + 399.003 abgestellt in Gmünd
NÖ, Juli 1986

Jahresbeiträge: Unterstütz. Mitglied ÖS 500,-
Aktives Mitglied ÖS 300,-
Schüler/Lehrling ÖS 100,-

Bankverbindungen:

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

Fotonachweis: Helmuth Lampeitl (Titelbild, S.
9 unten, 10, 11, 20, 22, 23.

Markus Rabanser (S. 6, 9 oben,
16/17, 25, 28, 31

Erich Schöffler (S. 13, 14)

Impressum: Eigentümer und Herausgeber
Verein Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn
Anschrift der Redaktion:
Mag. Markus Rabanser, Bahnhofstr. 52
A-6911 Lochau
Satz: Cornelia Feuerstein
Druck: Wälderdruck Egg, Mühle 26

P.b.b.

Erscheinungsort
Langenegg

Verlagspostamt:
A-6941 Langenegg
Vorarlberg