

# Museumsbahn

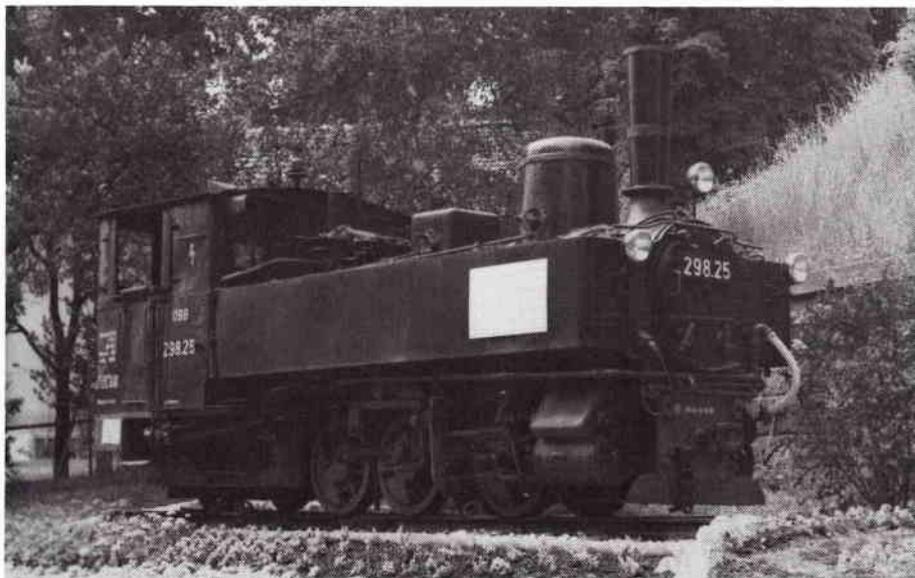
**AKTUELL**

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

HEFT Nr. 4                      NOVEMBER 1991  
Preis:    ÖS 25,- / DM 3,60 / SFR 3,20

**F Ü R   M I T G L I E D E R   K O S T E N L O S**

---



---

**U 25 bald in Bezau**

---

# BÜCHER AUS DEM HECHT-VERLAG, HARD

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

B·W·B  
MUSEUMSBAHN



## »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.

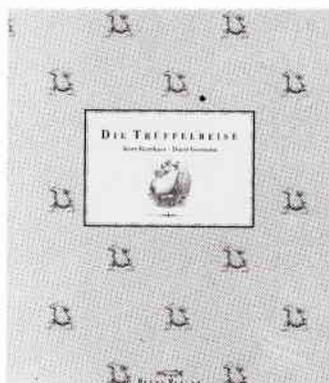
Format: 21 x 23,5 cm mit über 200 zum größten Teil unveröffentlichten S/W-Fotos 240 Seiten in Leinen gebunden, S 380,-  
ISBN. 3-85430-106-5



## »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 Trüffelreise«

Das neue Kinderbuch von Kurt Bracharz  
Auf 60 Seiten, gestaltet vom Atelier Wiener aus Bregenz, mit farbigen Illustrationen von Dorsi 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,-

## BRIEF DER REDAKTION

Liebe Freunde unserer Museumsbahn!

Alia iacta est.<sup>1)</sup> - Nach langen Verhandlungen ist es nun gewiß: Die U 25 ( 298.25 ) wird in Kürze von ihrem Denkmalsockel in Eichgraben-Altlenzbach nach Bezau überstellt. Damit geht die letzte Bregenzerwaldbahn-Lokomotive aus dem Jahr 1902 in den Besitz unseres Vereines über. Diese Lok wurde anlässlich der Eröffnung der BWB im Jahr 1902 von der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft geliefert. Bis 1950 zählte sie zum Fahrpark der Bregenzerwaldbahn und war in Bregenz - Vorkloster stationiert. Danach folgten ein- und mehrjährige Einsätze im Pinzgau, im Steyr- und im Gurktal, sogar im Zillertal. Die letzten Einsätze erbrachte die 298.25 auf der Pinzgauer Lokalbahn vor den Dampfbummelzügen zwischen Zell am See und Krimml. Seit 1986 war sie in Eichgraben, nahe bei Wien abgestellt.

Die vergangene Saison war für unsere Museumsbahn ein voller Erfolg, es stellte sich wieder ein neuer Fahrgastrekord ein. Mehr darüber im Heftinneren.

**Und jetzt viel Spaß bei der Lektüre unserer  
MUSEUMSBAHN-AKTUELL Nr. 4**

Mag. Markus Rabanser

Aus dem Inhalt:

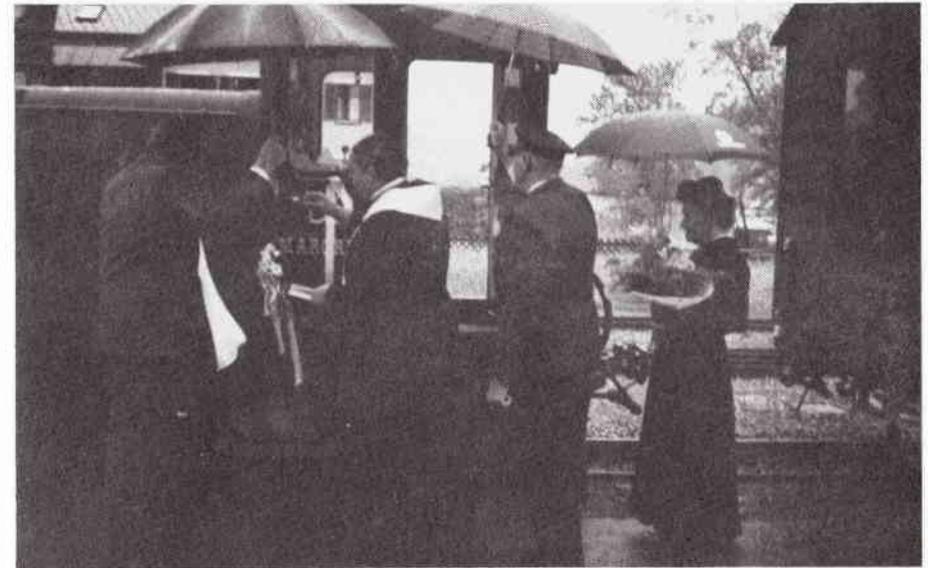
Brief der Redaktion - U 25 und ihr Weg - Wort des Obmannes - Vereinschronik - Die andere Pfänderbahn - Schmalspur im Osten - Österreichs älteste betriebsbereite Elektrolokomotive - Erfreuliches für die Mitglieder.

<sup>1)</sup> = Die Würfel sind gefallen

**Geschätzte Mitglieder,  
liebe aktive Kollegen!**

Am Ende der heurigen Saison stehend, gereicht es mir zur ehrenden Verpflichtung, vorweg all jenen aktiven Mitkämpfern die sich wiederum in besonderer Weise für den Fortbestand unserer Museumsbahn eingesetzt haben, aufrichtig zu danken.

Daß der Fahrbetrieb wiederum ohne jeglichen Unfall und Zwischenfall abgelaufen ist, gibt Zeugnis davon, daß die Sicherheit von allen unseren Aktiven als vorrangig beachtet wird. Möge dies auch weiterhin so sein!



Am 8. Juni durften wir die Diesellok MARGRETH feierlich in Betrieb nehmen. Den besonders eindrucksvollen Tag verdanken wir vor allem Herrn Pfarrer Nessler aus Bezau und der "Taufpatin" Frau Margreth Bischofberger aus Mellau. Für ihre Unterstützung sei ihnen ebenfalls aufrichtig gedankt.



Unser "Fernsehstar" Julius Fuchs mit seiner Gartenbahn anlässlich der Eröffnung unserer Saison 1991



Mit dem diesjährigen Erfolg - bereits am 8. September konnten wir den 30.000 Fahrgast begrüßen - im Bild mit versammelter Mannschaft - haben wir die Saison 1990 neuerdings überboten.

Mit sieben Personenwagen, einem Dienstwagen, einem Buffetwagen, drei Diesel - und einer Dampflokomotive verfügen wir nun über zwei Zugsgarnituren mit zusammen 206 Sitzplätzen. Sicher ein Angebot, das heuer zum neuerlichen Erfolg beigetragen hat. Obwohl wir seitens der Öffentlichkeit mehr und mehr anerkannt werden, wie dies in den jüngsten Äußerungen und Zeitungsberichten - unter anderem vom 11. November 1991 - zum Ausdruck kommt, haben wir doch da und dort noch für unseren Bestand zu kämpfen. Unsere Zielsetzung - die Strecke eines Tages bis nach Egg (12 km Länge) zu verlängern - geben wir nicht auf, wenn auch weite Teile des Bahnkörpers für Straßen bzw. Radwege reklamiert werden. Für beide, nur scheinbar mit der Museumsbahn unvereinbaren Projekte bestehen vom Verein vorgelegte Lösungsmöglichkeiten die - ganz aktuell - auch amtlicherseits Bestätigung finden. Wir unterstreichen neuerdings unsere Forderung an die betreffenden Stellen, bei den künftigen Planungen ein "sowohl Bahn als auch Straße bzw. Radweg" zu berücksichtigen und sie im Interesse einer weitum einzigartigen Infrastruktureinrichtung auch zu verwirklichen.

**Eine Forderung unserer Gemeinschaft, deren Erfolgsaussichten entscheidend von der Mitgliederstärke abhängig sein wird. Ich bitte Sie, liebe Mitglieder, deshalb sehr dem bisher erfolgreichen und auch in Zukunft vielversprechenden Vorhaben weiterhin die Treue zu halten, mehr noch, vielleicht macht es Ihnen der erheblich gesenkte Beitrag möglich, doch dies und jenes neue Mitglied beizusteuern, wofür ich Ihnen im Namen des Vereinsvorstandes herzlichst danke.**

Ihr Obmann  
Erich Schäffler

## ENDLICH !

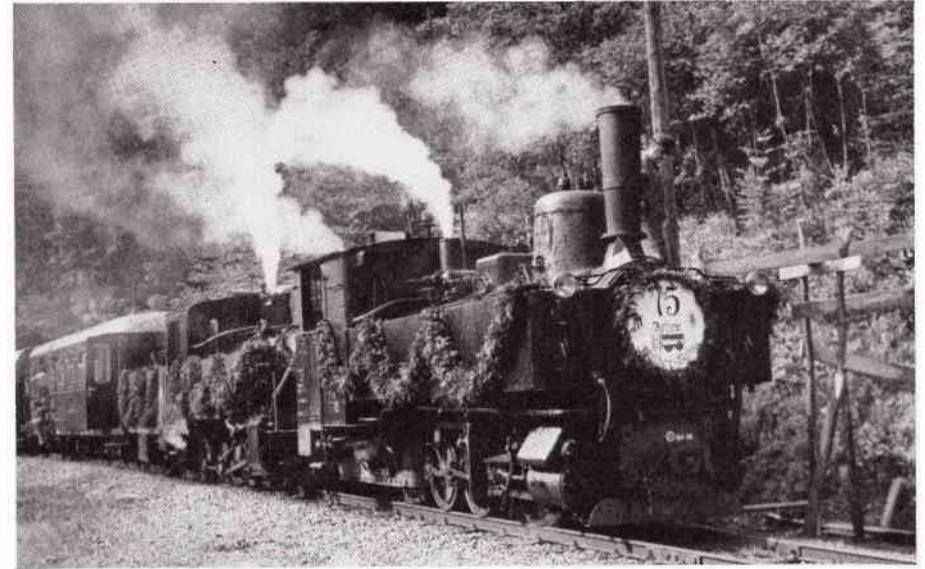
Mit dem Kauf der Dampflokomotive U 25 ist ein langer und vor allem langwieriger Zeitraum von sechs Jahren erfolgreich abgeschlossen wurde. Hiemit kehrt eine echte Bregenzerwaldbahnlok "heim" in den "Wald". Es galt zahlreiche Verhandlungen in Wien zu führen, unzählige Telefonate und schriftliche Anfragen sowohl mit Wien als auch mit der Gemeinde Eichgraben trugen zum Kaufabschluß bei.

Große Probleme bereitete die Bedingung der Gemeinde, daß anstatt der U 25 eine gleichwertige Ersatzlok für die Aufstellung bereitzustellen sei. Letztendlich gelang es, beim Verein GURKTAL - MUSEUMSBAHN in Kärnten eine noch in ÖBB Besitz befindliche, aber in trostlosem Zustand abgestellte Dampflokomotive ausfindig zu machen. Es handelt sich dabei um die Yv 1 ( 598.01 ), die so mit erheblichen Mitteln auf Vereinskosten äußerlich instandgesetzt werden muß, bevor sie als Ersatz für nun unsere Dampflokomotive im kleinen Park in Eichgraben aufgestellt wird. Auch diese Aktion belastet das Vereinsbudget in vollem Ausmaß und verteuert die Angelegenheit um einen Betrag in fünfstelliger Höhe.

Bald werden es 90 Jahre seit der Eröffnung der Bregenzerwaldbahn und fünf Jahre seit dem ersten Zug der Museumsbahn her sein, weshalb der Zeitpunkt der Lokankunft in Bezau trotzdem noch freudig erwartet wird.

Jetzt gilt es also wieder einmal die ganze Kraft und Einsatzfreude zusammenzunehmen um die Lok in einer angemessenen Zeit wieder in den Dienst - diesmal bei der Wälder Museumsbahn - zu nehmen. Alle Mitglieder und Freunde unserer Bahn sind dringsten aufgerufen, zur Verwirklichung dieses Meilensteines tatkräftig und möglichst auch finanziell mitzuwirken, so daß das Vorhaben auch gelingen kann.

Ernst Kronecker



*Oben: 298.25 + ZB4 anlässlich 75 Jahre BWB zwischen Langenegg und Lingenau 1977*

*Unten: 298.25 abgestellt in Tischlerhäusel/Zell am See 1986*



## VEREINSSCHRONIK

"**Neues aus dem Vereinsleben**" - Mitteilungen dieser Art lassen sich bis Ende des Jahres 1986 zurückverfolgen, als nämlich erstmals über den Kauf und Transport eines "Stubaiierwagens" von Innsbruck in das Gelände der Dornbirner Messe berichtet wurde. Die "HOBBY und FREIZEITMESSE" war wohl der geeignetste Platz, um das Vorhaben einer interessierten Öffentlichkeit vorzustellen. Und dies noch lange bevor auch nur ein weiteres Fahrzeug im Vereinsbesitz war, im Gegenteil, es hatten nur erste Besichtigungen stattgefunden. 1987 dann wurden Rekorde aufgestellt, als ab März elf ( !!! ) Transporte mit Personenwagen, Güterwagen und der ersten Diesellok - später dann als "HILDE" bekannt, ankamen. Nach mehr als 1500 Arbeitsstunden - unter anderem mußte ein Motor samt Getriebe in die Lokomotive eingebaut werden, - wurde schon im September 1987 eine Zugsgarnitur mit der ab jetzt "amtlich" - HILDE - genannten Diesellok vorgestellt und in Betrieb genommen. Der anlässlich des Jubiläums - 85 Jahre Bregenzerwaldbahn - veranstaltete Festtag war wegen des überraschenden Besucherandranges besonders den Medien aufgefallen und seither kann sich der junge Verein über deren Unterstützung nicht beklagen. Anfang 1988 sorgte dann eine Kanalbaustelle bei der ersten Bregenzerachbrücke für eine Gleisunterbrechung, die bis Anfang Juli dauern sollte. Erst ab 16. des Monats fanden eiligst eingerichtete Museumsbahnfahrten statt, die von den Beteiligten bis Mitte November alle Aufmerksamkeit abverlangte. Wie 1988, so waren auch 1989 weitere Fahrzeugtransporte angesagt - unter anderem bereits der dritte und vierte "Stubaiierwagen" - diesmal gar aus Linz-, und die dritte Diesellokomotive - aufgrund ihres letzten Standortes kurz "Öchsle-Lok" genannt. Die erforderliche Arbeitsleistung vervielfachte sich zwangsläufig auf über 3500 Stunden jährlich, wobei sicher der überwiegende Teil der Leistungen jeweils in den Frühlingsmonaten erbracht wurde, um dem jährlichen Saisonbeginn zu Pfingsten gerecht zu werden. Mit zu den großen Erfolgen dürfte auch die Wiedereröffnung der Straßenkreuzung mit der B 200 zu zählen sein, die ja

mit der Errichtung der ersten Ampel im Bregenzerwald verbunden war. Nicht nur der wichtige Bahnhof Schwarzenberg wurde dadurch erschlossen, sondern gleich auch die intakte Strecke bis Bersbuch genützt und die Trasse auf die derzeitigen 6,1 Kilometer Länge befahrbar gemacht.

Vergleichsweise bescheiden fielen die Neuigkeiten 1990 aus. Außer daß bereits einer der beiden zuletzt angekommenen "Stubaiierwagen" in die Zugsgarnitur gereiht werden konnte und als der dritte im Bunde endlich für ein gefälligeres Zugsbild sorgte. Gleichzeitig wurden zwei kleinere Personenwagen frei, die den Grundstein zur zweiten Garnitur stellten. Groß zu lesen war vom alles übertreffenden Dampfloktransport. Als Überraschung traf die "Nicki.S" am 17. August 1990 per Tieflader aus Deutschland kommend ein und brachte innerhalb eines Monats alle Überprüfungsstermine hinter sich. Anlässlich des "Dampflokfestes" am 22. und 23. September 1990 durfte sie dann ihre Fähigkeiten unter Beweis stellen. Zu lesen war auch, daß zum wiederholten Male zu solchen Festanlässen trübes Wetter herrschte und wieder alle Beteiligten auf die Probe gestellt wurden. Pünktlich einen Tag nach dem wiederbelebten "Gallo Maat" (Gallus Markt) gegen Ende Oktober nahm die Saison planmäßig und äußerst erfolgreich ihr Ende, warf aber die berechtigte Frage auf: Ist angesichts des vollen Einsatzes der Mannschaft eine Steigerung noch möglich?

## SAISON 1991

Anders als die Jahre zuvor war zweifellos die neu erbaute Unterstellhalle im Bahnhof Bezau verantwortlich dafür, daß vor Saisonbeginn nicht wie gewohnt Hektik unter den Helferinnen (!!) und Helfern ausbrach, sondern sich eher eine nervenschonende Gelassenheit ausbreitete. Es stand ja nicht mehr nur die Remise als Arbeitsplatz zur Verfügung. So hatte auch die Dampflok "NICKI.S" in den Wochen vor ihrem erstmals planmäßigen Einsatz Pflege und Vorbereitungsmaßnahmen zu überstehen, während der die Diesellok

"HILDE" auf den Einbau des generalüberholten Motors wartete. Den "ansehlichen" Preis für die Reparatur hat sie sich mehr als verdient und nicht umsonst sprechen alle Kenner nur mit Hochachtung von ihrer mehrjährigen Verlässlichkeit. Noch eine Diesellok, und zwar die bekannte "ÖCHSLE Lok", Fabrikat Gmeinder, Baujahr 1965 wartete auf ihren großen Auftritt. Am Samstag, den 8. Juni fanden die Arbeiten ein Ende und nur Stunden später erhielt sie die kirchliche Weihe durch Herrn Pfarrer Nessler aus Bezau. "MARGRETH" heißt die jüngste des jetzt auf vier Loks angewachsenen Bestandes, genannt nach ihrer "Taufpatin", Frau Margreth Bischofberger, aus Mellau. Sowohl für die Patin in ihrer schönen Wäldertracht wie auch für den Museumsbahnverein wird dieser Tag eine bleibende Erinnerung sein. Eine gemeinsame Arbeitswoche durfte natürlich auch nicht fehlen, wenn auch die "beständig" schlechte und kühle Witterung Anfang Mai 1991 ein etwas bescheideneres Ergebnis brachte als man sich vorgenommen hatte.



Unsere allen Widrigkeiten trotzende Arbeitsmannschaft re-  
novierte dabei das in den letzten Jahren doch schon etwas  
desolate Aufnahmegebäude des Bahnhofs Schwarzenberg.

Die Streckenerhaltung forderte ebenso ihren Tribut wie die mit großem Respekt angegangene Sanierung der fast unzugänglichen - mit aus Bruchsteinen erbaute Stützmauer beim Sporenegg. 70 Meter lang und bis zu 7 Meter hoch waren die Ausmaße der Großbaustelle, die dank des besonderen Einsatzes der Helfer noch vor dem ersten Herbstfrost fertig gestellt werden konnte. "Unsere Generation hat nun Ruhe davor", so klangen die erleichterten Kommentare bei der Abschlußbesichtigung.

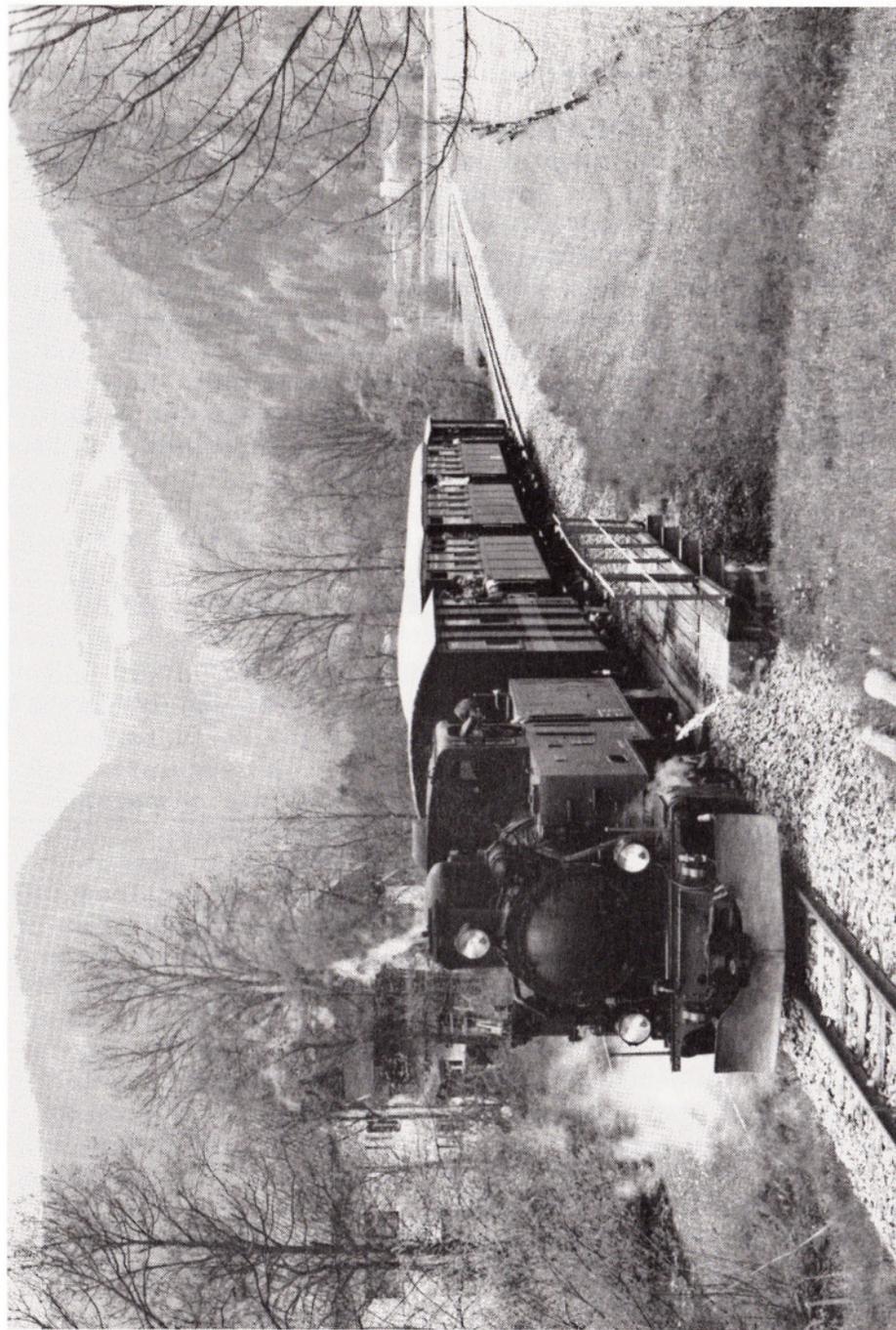


Im Bild 2/3 der Stützmauer am Sporenegg

Nach dem alle Arbeiten erledigt waren, schritt auch der vierte "Stubaiervagen" still und heimlich seinem ersten Einsatz entgegen. Denn schneller als erwartet wurde die zweite Garnitur zur Entlastung der Dampfzuggarnitur erforderlich und auch fleißig eingesetzt. "Zweizugbetrieb" so hatten es die Kollegen aus der Betriebsvorschrift



*Ob Handarbeit oder Maschineneinsatz .....  
Helfer sind jederzeit willkommen.*



entnommen, und nun war er auch in der Praxis durchzuführen. Dies und anderes mehr müßte die Erklärung sein für die jetzt mögliche Antwort auf die Frage im Herbst des Vorjahres, ob wohl 1991 eine Steigerung des Erfolges möglich werde. Sie war möglich und verantwortlich dafür war sicher der sogenannte Jahrhundertssommer, die planmäßig verkehrenden Dampfzüge und nicht zuletzt der gute Zusammenhalt unter den beteiligten Mitgliedern und Helfern. Womit sich die bekannte Frage vom Herbst 1990 wieder stellt. - Die Antwort - unsere Mitglieder und die Leser, des Heftes **MUSEUMSBAHN-AKTUELL** werden sie in der Ausgabe Nr. 6. im November 1992 als Erste erfahren.

Jakob Bobleter

### **RAG NEU - MITGLIEDSBEITRAG NEU - MIT**

An der Schwelle zum siebten Vereinsjahr freuen wir uns, Ihnen liebe Mitglieder eine angenehme Mitteilung machen zu dürfen: Ab November 1991 wird der Beitrag für unterstützende Mitglieder von S 500.- auf S 300.- herabgesetzt und somit dem Beitrag für aktive Mitglieder gleichgestellt. Unseren treuen Vereinsmitgliedern danken wir für ihre bisherige Unterstützung und bitten sie weiterhin, das große und erfolgreiche Vorhaben auch in Zukunft wohlwollend zu begleiten und entscheidend zum Vorankommen beizutragen. Auch für die neu dem Verein beitretenden, aktive Mitglieder hat sich eine Änderung ergeben: Ihr Mitgliedsbeitrag von bisher S 300.- ist weiterhin aufrecht, nach dem ersten aktiven Einsatzjahr bei der Museumsbahn wird er jedoch nicht mehr eingehoben. Ein kleiner Dank an unsere Helfer und zugleich ein Ansporn für alle, die es noch werden wollen.!

#### Unsere neuen Mitgliedsbeiträge:

Aktives und unterstützendes Mitglied:

ÖS 300.- DM 45.- SF 38.-

Schüler und Lehrlinge:

ÖS 100.- DM 15.- SF 13.-

### **AKTUELLES VOM VEREINSVORSTAND**

Kürzlich wurde die Anregung und der Beschluß der Jahreshauptversammlung vom Februar 1991 in die Tat umgesetzt und zur Unterstützung der vor uns liegenden Aufgaben zwei weitere Mitglieder in den Vereinsvorstand aufgenommen.

Frau Mag. Ilona Authrid ist Geschäftsführerin des "Regionalverbandes für Tourismus im Bregenzerwald" und seit Anbeginn der Vereinstätigkeit mit Rat und Tat dabei. Herr Siegfried Amann ist geschäftsführender Gesellschafter der Hirschbergbahnen und der Sommerodelbahn in Bizau sowie Mitglied in Gremien der Seilbahnen im Land Vorarlberg und im Bregenzerwald. Auch er ist ein Vereinsmitglied der ersten Stunde und ebenfalls seither nicht untätig. Wir begrüßen unsere neuen Vorstandsmitglieder recht herzlich und wünschen ihnen im Kreise der großen Vereinsfamilie viel Freude und Erfolg.

---

Bankverbindungen - für Spenden und Mitgliedsbeiträge  
(falls kein Einzahlungsschein zur Hand)  
Sparkasse Egg, Konto Nr. 2000 - 040226  
Sparkasse Lindau Konto Nr. 7355000 - 83899  
Schweizer  
Bankverein Arbon Konto Nr. 90-6709-4

INFORMATION für unsere Leser der Broschüre Nr. 3 vom Frühjahr 1990!

Die ausführlich beschriebene Schmalspurbahn "Witaszyce Zagórow" in Polen ist bereits eingestellt worden.

## DIE ANDERE PFÄNDERBAHN

### Elektrische Zahnradbahn auf den Pfänder, Projekt 1905.

Nach der Jahrhundertwende war der Pfänder als Hausberg von Bregenz schon ein beliebtes Ausflugsziel. 10.000 Besucher zählte er jährlich, wenn er, wie es in einer Beschreibung aus dieser Zeit heißt, "ein umfassend freies Bild bietet: Der schöne See mit seinem forwährenden Beleuchtungswechsel, die blinkenden Städte am entfernten Ufer und darüber hinaus die sich in der Ferne verlierenden Gipfel hoher Schweizerberge, in der Nähe aber eine liebliche, an den See gelehnte Hügellandschaft, die den Blick in tausend Schönheiten anzieht und fesselt."

Um diese Schönheiten für ein breiteres Publikum zugänglich zu machen, war eine meterspurige, elektrische Zahnradbahn des Systems Strub vorgesehen. Für deren Streckenverlauf wurden zwei Varianten vorgezeichnet:

1. Direkte Führung auf den Berg; Ausgangspunkt Schillerstraße, dann zwischen den Häusergruppen von Reute und Weißenreute durchgehend, über das Gschlif und die Höhe von Hintermoos bis zur heutigen Seilbahnstation; Gesamtlänge 2,90 km, reiner Zahnradbetrieb.
2. Vom Bahnhof aus über die Montfortstraße, Römer- und Josef-Hutter-Straße unterhalb des Gebhardsberges bis zur Fluh (km 4,00) und von dort ebenfalls bis zur heutigen Seilbahnstation; Gesamtlänge 6,03 km, Adhäsionsbetrieb bis zum Siechensteig.

Diese zweite Variante erfuhr aber wegen der doppelt so hohen Baukosten eine negative Beurteilung; vielmehr wurde dem Wunsche Ausdruck gegeben, daß auf den Gebhardsberg mit seinen damals rund 50.000 Besuchern jährlich eine separate Bahnlinie sinnvoll und die Fluh nicht so bedeutsam sei. Die kurze Variante sollte mit einer Höchststeigung von 270 ‰ errichtet werden und einen Höhenunterschied von 575 m überwinden, die engsten Kurvenradien hätten 70 m betragen. An Kunstbauten hätte die Bahn drei Tunnel von 99, 105 und 29 m Länge erfordert.

Als Rollmaterial waren vierachsige, elektrische Triebwagen vorgesehen. Ein weiterer Wagen hätte zusätzlich angehängt werden können. Damit war eine Fahrzeit von 24 Minuten bei einer Fahrgeschwindigkeit von 7,5 km/h vorgesehen.

Am 3. August wurde die Pfänderbahn eröffnet. Sie fährt nicht, sie schwebt, ist nur 2,07 km lang und in nur sechs Minuten auf dem Berg.

Tempora mutantur et nos mutamur in illis.

Konstantin Tiefenthaler



---

### Beitrittserklärung

Ich erkläre hiemit den Beitritt zum Verein BWB und bitte um Zusendung eines Einzahlungsscheines.

Art der Mitgliedschaft:

- Unterstützendes Mitglied  
 Aktives Mitglied  
 Schüler/Lehrling

\_\_\_\_\_  
Name

\_\_\_\_\_  
Anschrift

\_\_\_\_\_  
Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

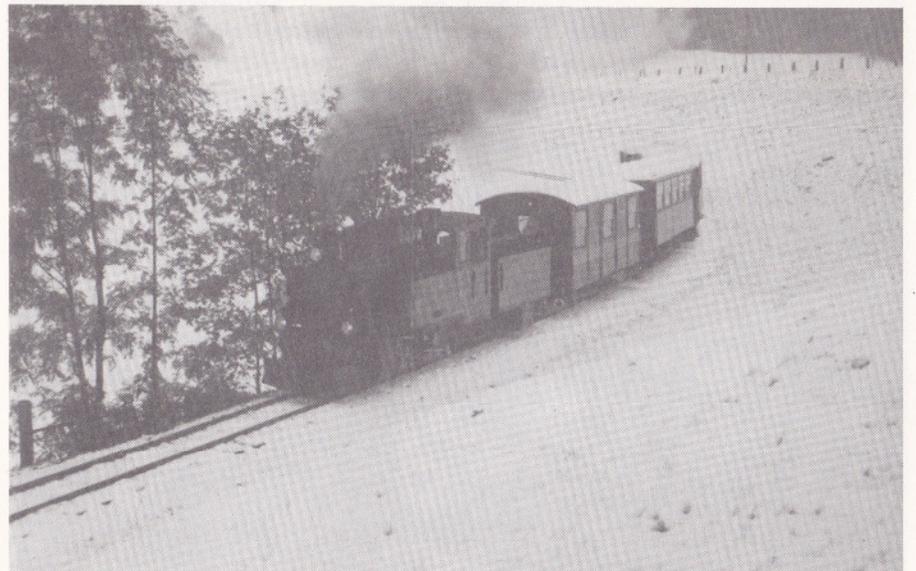
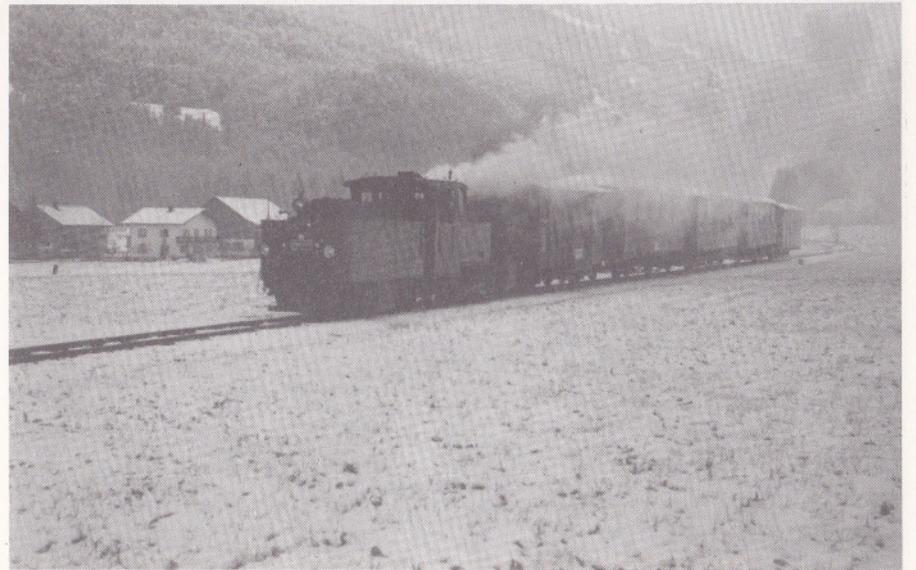
Bitte  
frankieren

An den

Verein BWB  
A-6941 LANGENEGG 39



D2 - "Margreth" beim Sporenegg am 22.6.91

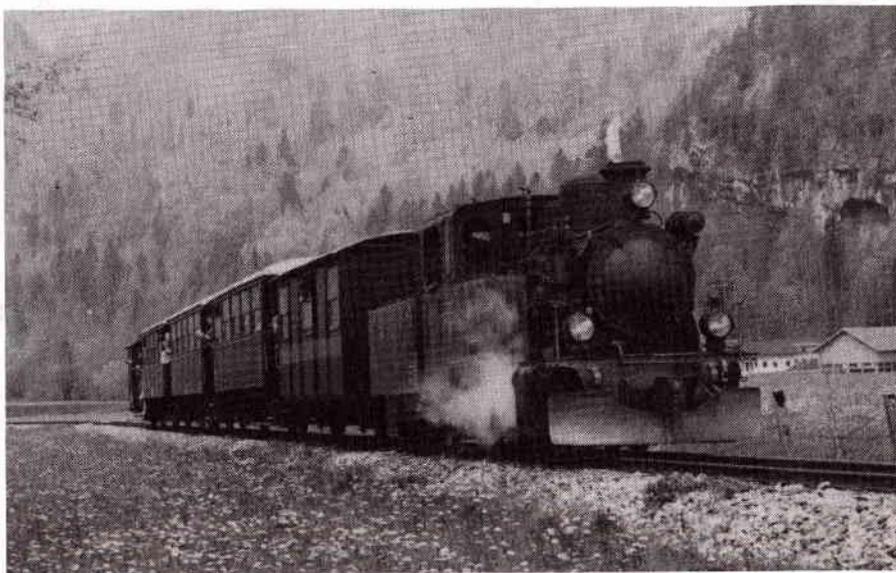


"Winter im Bregenzerwald" am 20.10.91



Oben: Eine der seltenen Aufnahmen von einer Fahrt der Margareth am 26.5.91

Unten: Nicki.S kurz vor Bezau am 19.5.91



## Die ÖBB-Reihe 1099

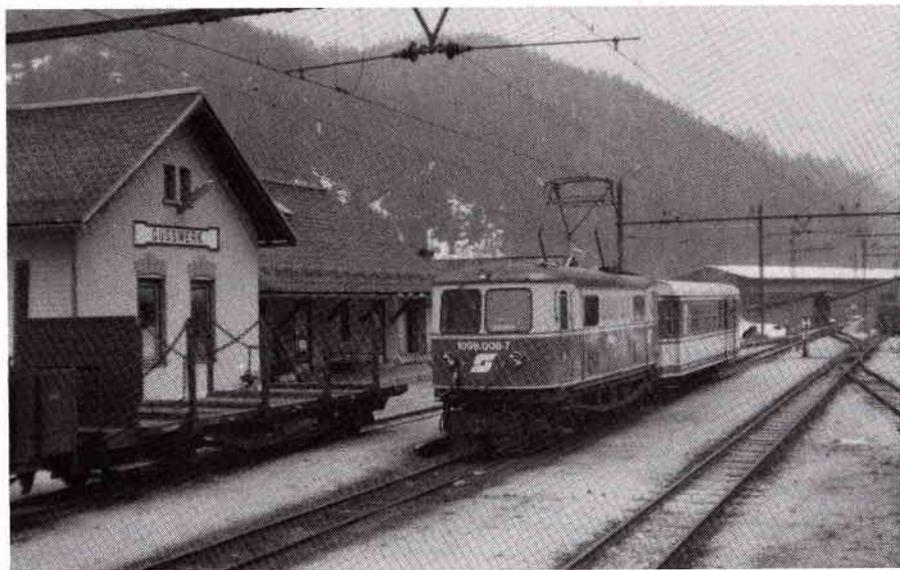
Auf der ÖBB-Schmalspurbahn St. Pölten - Mariazell (sogenannte Mariazellerbahn) werden heute noch die ältesten Elektrolokomotiven Österreichs planmäßig eingesetzt. Nachdem diese Bahnlinie in den Jahren 1898 bis 1907 in mehreren Etappen fertiggestellt wurde, übertraf der Verkehr alle Erwartungen. Um die Leistungsfähigkeit der 91 km langen Strecke zu steigern, wurde die Bahn elektrifiziert. Als Stromsystem kam Einphasenwechselstrom mit einer Fahrdrabtspannung von 6500 V bei 25 Hz zur Anwendung. Für den Betrieb wurden in den Jahren 1911 und 1912 je acht Lokomotiven der Baureihe E (heute ÖBB-Reihe 1099) von Siemens-Schuckert (elektrischer Teil) und Krauss, Linz (mechanischer Teil) geliefert. Die 1912 in Betrieb gestellten Lokomotiven unterschieden sich durch ein geändertes Übersetzungsverhältnis, sie waren dadurch etwas leistungsstärker. In den Jahren nach 1937 wurde das Übersetzungsverhältnis der E 1 bis E 8 den anderen Lokomotiven angepaßt.

Durch Umbauten ab 1959 erhielten alle 1099 ein völlig verändertes Aussehen. Die alten braunen Lokomotivkästen wurden durch neue in der Farbgebung rot-creme ersetzt. Annähernd unverändert blieben sowohl das Untergestell, die Motoren als auch die Transformatoren, der Antrieb und die Drehgestell. Von den 16 in Betrieb gestellten Lokomotiven sind heute noch alle außer der 1099.015 in Betrieb, die Loks sind bei der Zugförderung St. Pölten stationiert. Auch heute noch bewältigen sie den gesamten Verkehr auf der nunmehr 85 km langen Strecke - der Abschnitt Mariazell - Gußwerk wurde im Jahr 1987 stillgelegt. Neben der Mariazellerbahn sind in Österreich noch folgende 760-mm-Bahnen elektrifiziert: Mixnitz - St. Erhard (Werkbahn der Veitscher Magnesitwerke in der Steiermark) und die Museumsbahn Payerbach-Reichenau - Hirschwang in Niederösterreich.

Markus Rabanser



Oben: 1099.016 mit R 6807 im Bahnhof Mitterbach am 16.4.86  
Unten: 1099.004 mit GmP 71548 im Bahnhof Gußwerk am 16.4.87



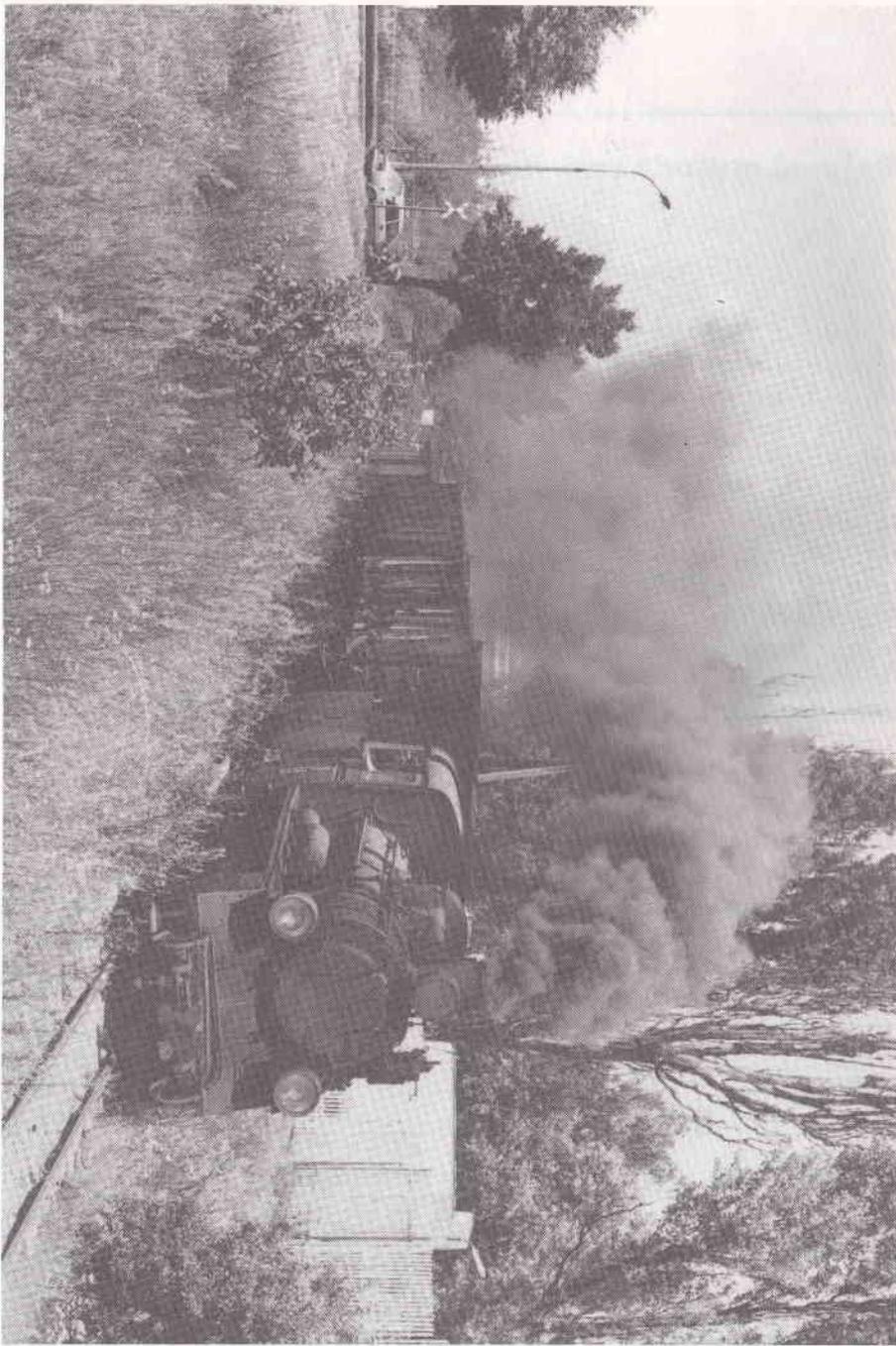
## Schmalspurdampf im Osten

Wer Schmalspurdampflokomotiven im Betrieb erleben möchte, hat bekanntlich auf zahlreichen Museumsbahnen die Möglichkeit dazu. Etwas schwieriger hingegen ist es, eine Dampflokomotive auf schmaler Spur im alltäglichen Betriebsdienst zu Gesicht zu bekommen. Die Dieseltraktion hat ja nahezu allerorts die Dampfloks entbehrlich gemacht.

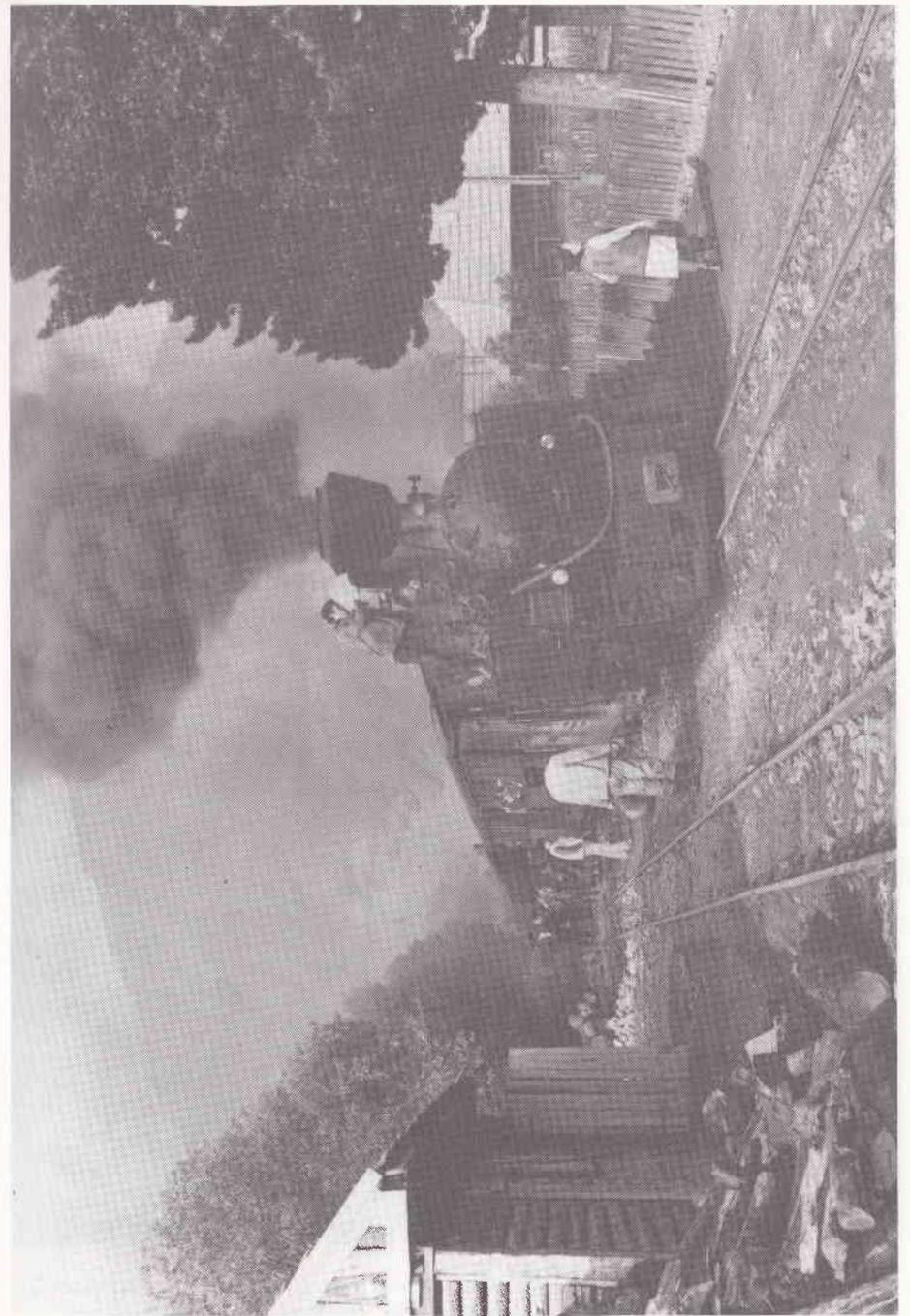
In Osteuropa konnten sich hingegen bis in die heutigen Tage vereinzelt Schmalspurdampflokomotiven halten. So sind in Polen unter anderem auf den Schmalspurstrecken von Sroda nach Zaniemysl bzw. von Gniezno nach Powidz in Großpolen noch Lokomotiven der Baureihe Px 48 im Einsatz. Die Maschinen wurden in den Jahren 1950 bis 1952 gebaut und versehen auf beiden Bahnen den Gesamtdienst. Von der Museumsbahn "Öchsle" wurden mehrere Lokomotiven dieser Baureihe übernommen und sind dort im Einsatz.

Auch in den neuen Bundesländern der BRD kann auf die Dampftraktion auf den Schmalspurbahnen noch nicht verzichtet werden. Es dampft auf zahlreichen Schmalspurbahnen. Nicht minder reizvoll sind die noch zahlreich vorhandenen Waldbahnen in Rumänien. Sie dienen zur Abfuhr von Holz aus den ausgedehnten Wäldern Rumäniens. Heute sind auf diesen Bahnen fast ausschließlich Dampflokomotiven der rumänischen Fabrikate "Resita" und "Reghin" im Einsatz. Bei der Waldbahn Moldoviza in der Bukovina beispielsweise bringt am Morgen die Dampflokomotive die leeren Trucks vom Sägewerk in die höhergelegenen Wälder. Am Zugschluß läuft für das Begleitpersonal ein kleiner Personenwagen mit. Nach längeren Verschiebmanövern in den Ladestellen rollen bei der Talfahrt, solange das Gefälle ausreichend ist, die beladenen Holzwagen, mit Bremsern besetzt, alleine zu Tal. Erst im flacheren Streckenteil setzt sich die Dampflokomotive wieder vor den Zug, und bringt diesen ins Sägewerk zurück. Herrliche Streckenführungen und urwüchsige Betriebsformen machen einen Besuch dieser Bahnen zu einem unvergeßlichen Erlebnis.

Helmuth Lampeitl



*Schmalspurbahn von Gniezno in Polen am 5.7.90*



*Waldbahn Viseu de Sus in Rumänien am 3.6.91*

## Die Reihe U (ÖBB 298)

Für die Murtalwurde erstmals im Jahr 1894 eine Lokomotive dieser Baureihe geliefert. Die Reihe U (Bezeichnung "U" von Unzmarkt, dem Ausgangspunkt der Murtalbahn) ist eine C1 Naßdampf-Tender-lokomotive und wurde auch für die österreichischen Staatsbahnen sowie für zahlreiche Privatbahnen in bedeutender Stückzahl geliefert.

Eigens für die Bregenzerwälderbahn bestellt wurden die Maschinen U 24, 25, 26, 27 sowie die erst im Jahre 1907 gelieferte U 36. Als Ersatz für die Kriegsverluste kamen aber auch noch andere Lokomotiven dieser bewährten Baureihe auf der BWB zum Einsatz. Die U 51 (heute Museumslok der



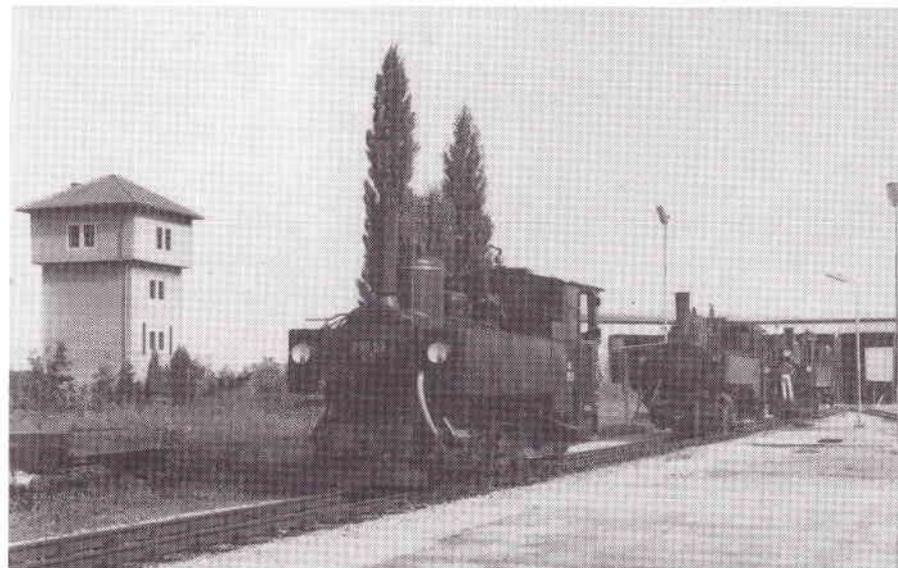
Vor einem Bummelzug wartet die 298.52 auf die Abfahrt in Steyr Lokalbahnhof am 16.8.87

Nostalgiebahn Kienberg-Gaming-Lunz a.S.) wäre hier zu erwähnen, sowie die U 6, die zusammen mit der U 24 bis zum Jahre 1950 als letzte Lokomotive dieser Baureihe auf der BWB im Betrieb stand. Die beiden Lokomotiven wurden durch die Dieseltraktion (Bau-reihe 2041/ÖBB 2091) entbehrlich.

Die ÖBB hatten Maschinen dieser Reihe noch bis 1982 im Stand. Erst mit der Einstellung der Steyrtalbahn verschwanden die letzten Lokomotiven bei den ÖBB aus dem Betriebsdienst.

Vor Bummelzügen kann man heute diese Baureihe in Österreich noch bei den Steiermärkischen Landesbahnen, der Taurachtalbahnen, der Steyrtal-Museumsbahn sowie der Nostalgiebahn Kienberg G. - Lunz a. See NÖLB bewundern.

Helmuth Lampeitl



Anlässlich der Feierlichkeiten "100 Jahre Schmalspur" in Obergrafendorf war als Vertreterin ihrer Baureihe unter anderem die 298.53 (U 53) ausgestellt.

Dahinter im Bild zu sehen eine Lokomotive der Reihe Uv sowie eine Yv (11.8.89)

## Museumsbahn am steirischen Erzberg

Die Strecke Vordernberg Markt - Eisenerz wurde am 19. Mai 1990 als steilste Museumsbahn Österreichs wieder in Betrieb genommen.

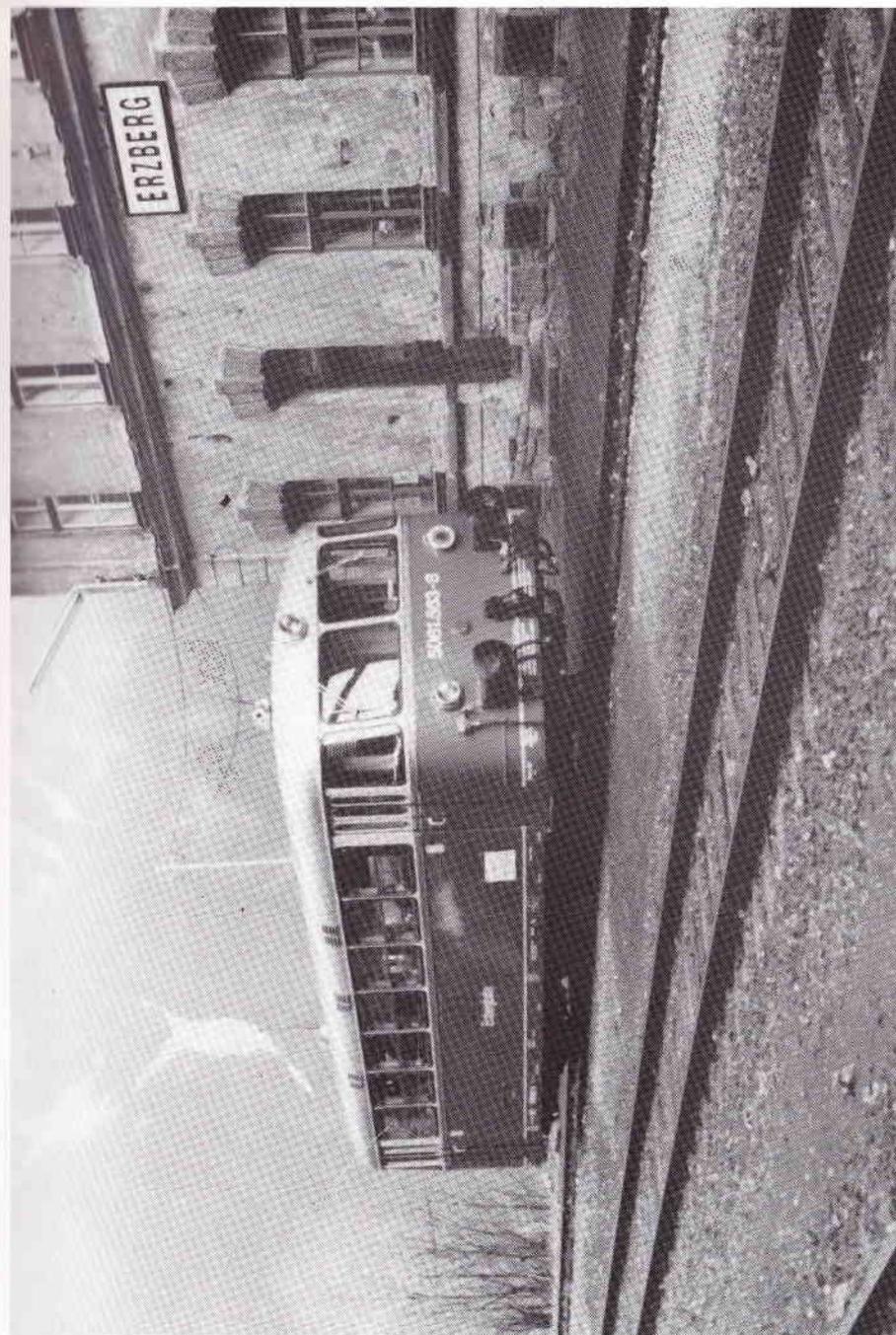
Die im Jahr 1891 eröffnete normalspurige Strecke diente hauptsächlich der Abfuhr des gewonnenen Eisenerzes. Der Personenverkehr erreichte auf dieser landschaftlich einmaligen Bahnstrecke nie die Bedeutung des Güterverkehrs.

Zahlreiche Eisenbahnfreunde aus dem In- und Ausland ist diese gemischte Zahnrad- und Adhäsionsbahn noch deshalb in guter Erinnerung, da bis zum Jahre 1978 hauptsächlich Dampflokomotiven eingesetzt wurden. Durch die nachfolgende Vollverdieselung konnte die Zahnstange entfernt werden. Mit einer Höchststeigung von 70 ‰ war die Erzbergbahn die steilste Adhäsionsbahn der österreichischen Bundesbahnen. Durch die Einstellung des noch verbleibenden Personenverkehrs (Schließlich nur mehr zwei Zugpaare) erfolgte am 12. März 1988.

Nach langen Bemühungen gelang dem "Zahnradbahnverein Erzbergbahn" in Zusammenarbeit mit dem Verein "Steirische Eisenstraße" die mit zahlreichen Kunstbauten versehene Strecke wieder in Betrieb zu nehmen.

Der Museumsbahnverkehr wird mit den früher hier eingesetzten Schinenbussen der ÖBB-Baureihe 5081.500 abgewickelt. Wir wünschen unseren Kollegen in der Steiermark für ihre Museumsbahn eine gedeihliche Entwicklung.

Markus Rabanser



5081.563 bei der heurigen Presse-Eröffnungsfahrt am 10. Mai im Bahnhof Erzberg

Fotonachweis: Helmuth Lampeitl (Titelbild, Seite 20,  
22, 26 27, 28, 29)  
Markus Rabanser (Seite 4, 9 unten, 21,  
24, 31)  
Erich Schäffler (Seite 5, 6, 12, 13, 14,  
15)  
August Zopf, Sammlung Bobleter (Seite 9 oben)

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

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

Anschrift der Redaktion:  
Mag. Markus Rabanser  
Bahnhofstraße 52, A-6911 Lochau

Satz: Hubert Bobleter  
Druck: Wälderdruck A-6863 Egg

P.b.b.

Erscheinungsort Langenegg  
Verlagspostamt A-6941 Langenegg