

Museumsbahn

AKTUELL

**MITTEILUNGSBLATT des Vereins
BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN**

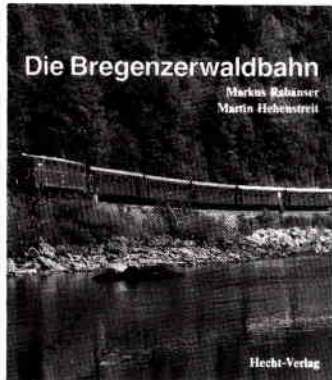
HEFT Nr. 6

Dezember 1992

Preis: ÖS 25,- / DM 3,60 / SFR 3,60

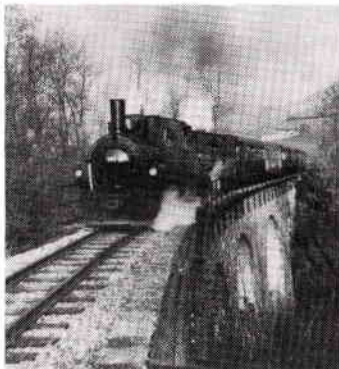
FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS





»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: 21x23,5 cm mit über 200 zum größten Teil unveröffentlichten S/W-Fotos 240 Seiten in Leinen gebunden. S 380.-
ISBN: 3-85430-106-5



NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU

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

Achtung Mitglieder - Vorzugspreis:

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

BRIEF DER REDAKTION

Liebe Freunde unserer Museumsbahn!

Eine weitere Saison unserer Museumsbahn ist wieder zu Ende. Mit über 37.000 Fahrgästen gelang es uns beinahe, das letztjährige Traumergebnis wieder zu erreichen, obwohl wir heuer weitaus weniger Glück mit dem Wetter hatten.

"Unsere" Dampflokomotive - NICKI S. - befindet sich mittlerweile bereits in Deutschland zur Aufarbeitung. Ihr zukünftiges Einsatzgebiet soll die Bahnstrecke - Putbus - Göhren auf der Ostseeinsel Rügen werden. Wir wünschen unseren Kollegen dort auch einen klaglosen Betrieb - wie er auch uns beschieden war.

Über die Fortschritte an den Aufbauarbeiten unserer ersten eigenen Dampflokomotive - der 298.25 - berichten wir in dieser Ausgabe des "Museumsbahn aktuell" ausführlich.

Unter anderem finden Sie auch unsere traditionellen Blicke zu den Bahnen im Ausland und wir stellen Ihnen einen Eisenbahnfreunde-Verein aus Rumänien vor.

Viel Spaß bei Durchblättern.

Ihr Mag. Markus Rabanser

Titelfoto: Schaffner Tony Schläpfer und Zugführer Walter Schöch am Jubiläums-Wochenende.

Aus dem Inhalt:

Brief der Redaktion - Nicki S - Jubiläum - Vereinschronik -
- U 25 - Reisebericht - Radweg - Lustenau - Mladejov -
Rumänien - Triebwagen Reihe 5090 -

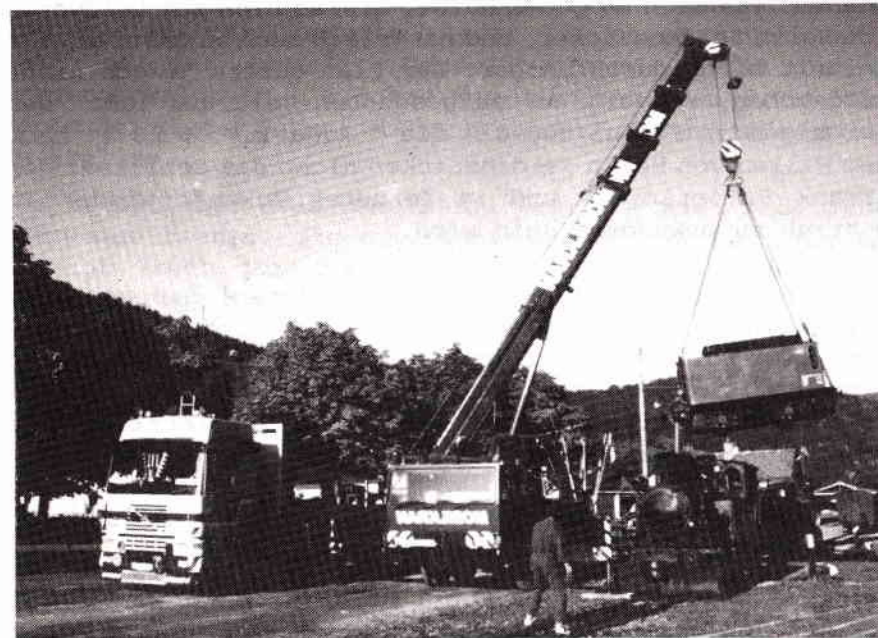
Zum letzten Mal - "NICKI.S"

Vor Jahren war es die höchst ungewisse Zukunft der im geschichtsträchtigen Tal des "Götz von Berlichingen", von Möckmühl nach Dörzbach verkehrenden "JAGSTTAL-BAHN" in der Bundesrepublik Deutschland, die den entscheidenden Anstoß für die sensationelle Lösung der Dampflokkfrage unserer Museumsbahn gebracht hatte. Herr Walter Seidensticker aus Bielefeld, damals schon Vereinsmitglied, hatte drei seiner vier Schmalspurdampflokomotiven in Dörzbach beheimatet. Die durch die dortigen Probleme voraussehbar lange Stehzeit drohte den wertvollen Maschinen eher zu schaden als zu nützen. So hatten die wiederholten Anfragen unseres Vereins an deren Besitzer endlich Erfolg. Auch die Gewißheit, daß sein "Kind" - die "Nicki S" - bei dem, ihm wohlbekannten Dampflokkführer - Ernst Bach - in Pflege kam, wird zur Entscheidung mit beigetragen haben.

Am 17. August 1990 traf der viel beachtete Dampflokktransport in Bezau ein. Schon gut dreißig Tage später, Ende September 1990, konnte zum "1. DAMPFLOK-FESCHT" in der jungen Geschichte der Museumsbahn geladen werden. Die "Nicki S", laut früherer ÖBB Bezeichnung als - 798.101 - im Bregenzerwald bekannt, war sofort und zu Recht Star der Museumsbahn und Ziel vieler plattgedrückter Nasen an den Fenstern der Bezauer Remise.

Zwei Sommer lang schnaufte und dampfte sie verlässlich von Bezau nach Bersbuch und zurück, oft der großen Belastung nur noch durch das Feingefühl der Lokmannschaft gewachsen. Herr Seidensticker besuchte seine "Nicki S" regelmäßig anfangs der Saison, und absolvierte dabei immer mehrere Extrafahrten, die wohl alles über den guten Zustand der Lok auszusagen vermochten. Mit Stolz dürfen wir daher unsere Eindrücke und seine eigenen Aussagen wiedergeben, daß sich seine, von Ernst betreuten Besuche und Fahrten bei der Wälder-Museumsbahn stets zu seinen erfreulichsten Tagen zählten und er damit seinen enormen Aufwand sehr gut angelegt sah.

Mitte des Jahres 1992 dann, mußte Herr Seidensticker schweren Herzens die Abberufung der Lokomotive für Mitte September, noch vor Ende unserer Dampfbetriebssaison, ankündigen, was mit der schon weniger publikumswirksamen Verladung am 16. September 1992 auch Wirklichkeit wurde.



Seine Pläne umfassten die Überstellung aller vier Dampfloks in das Reichsbahnausbesserungswerk "Görlitz-Schlauroth", (ehemals DDR). In einer der letzten Fachwerkstätten für Dampflokinstandsetzungen soll die "Nicki.S" mit den besten Bestandteilen ihrer bauartgleichen Dampflokk "Frank S." - bisher bei der "Öchslebahn" in Ochsenhausen - BRD - stationiert, aufrüsten, und um nun die Überschrift zu erklären, die "alte Nicki S." wird es ab dem Zeitpunkt, zumindest dem Namen nach, nicht mehr geben. Eine in Hochglanz erstrahlende, neue "Nicki und Frank S." wird in absehbarer Zeit Görlitz-Schlauroth verlassen und wieder Züge führen. Leider ist es jedoch ausgeschlossen, daß sie je wieder nach Bezau kommt.

Die gleichzeitig geplante Instandsetzung der bei uns allseits bekannten Dampflokomotive "ZB 4" (Aquarius C; ZB 4), erweckte bei Herrn Seidensticker die Absicht und Hoffnung, diese bis zu Saisonbeginn 1993 als Ersatz und neue Attraktion unserer Museumsbahn nach Bezau bringen zu können. Was sich so gut anhörte, erwies sich zum Leidwesen von Herrn Seidensticker, und natürlich auch zu unserem, als derzeit nicht durchführbar. Der Plan dürfte jedoch nicht aufgehoben, sondern nur aufgeschoben sein und läßt den beruhigenden Schluß zu, daß die "Aquarius C; ZB 4" nach dem Willen von Herrn Seidensticker nicht das Schicksal der "Frank S." erleidet und in fernerer Zukunft wieder in Betrieb zu bewundern sein wird.

Wir wissen es jedenfalls sehr zu schätzen, daß uns Herr Walter Seidensticker mit seiner "Nicki S" nicht einfach nur eine Dampflokomotive zur Verfügung stellte, sondern daß er sich damit genau zur entscheidenden Zeit für unsere Museumsbahn einsetzte und dies noch zusätzlich mit großzügiger finanzieller Unterstützung dokumentiert hat.

Im Namen aller Vereinsmitglieder sei auch der Anlaß unserer neuesten Vereinsinformation - MUSEUMSBAHN-AKTUELL - genutzt, um Herrn Walter Seidensticker zu danken und um Ihm alles Gute für die Zukunft zu wünschen.

Mit dem Wunsch und der Einladung auf ein Wiedersehen in Bezau, verbleiben wir bis dahin mit freundlichen Grüßen.

Jakob Bobleter

"90 Jahre Bregenzerwaldbahn 5 Jahre Museumsbahn"

Nachdem das letzte große Jubiläumsfest für die Bregenzerwaldbahn bereits wieder 15 Jahre zurückliegt, galt es das heurige Doppeljubiläum - "90 Jahre Bregenzerwaldbahn - 5 Jahre Museumsbahn" - am 5. und 6. September dieses Jahres wieder besonders in den Vordergrund zu stellen.

Die freiwillige Feuerwehr Bezau erklärte sich freundlicherweise bereit, die Organisation für das Festzelt am Bahnhof (auch für die Bewirtung und die musikalische Unterhaltung) zu übernehmen.

Unser Obmann, Herr Erich Schöffler, gestaltete zum Thema "Bezauer in aller Welt" eine vielbesuchte Ausstellung im Bezeggsaal. In dieser zeigte er erstmals öffentlich die Ergebnisse seiner jahrelangen Nachforschungen über die Bevölkerungsentwicklung von Bezau. Mit demselben Titel erschien auch eine Broschüre die sehr bald vergriffen war. Von Vereinsmitgliedern wurde ein Teil der Ausstellungsfläche zum Festthema - "90 Jahre Bregenzerwaldbahn - 5 Jahre Museumsbahn" - genutzt um neben zahlreichen Fotos auch einige Schaustücke aus vergangenen Bähnle-Tagen auszustellen.

Anläßlich der Veranstaltungen am Samstag im "Bildungshaus Bezau" und am Sonntag im Gasthof "Gams", wurde der Video-Film - "90 Jahre Wälderbahn - eine wechselhafte Geschichte" - von Anton Bechter, vorgestellt. Weitere Veranstaltungen wie - "Bezauer-treffen" -, Unterhaltungsnachmittag mit der "Bauernkapelle Bezau", Tanz, Stimmung und Frühschoppen mit den "Orig. Bergspatzen" im Festzelt, rundeten das Programm an beiden Tagen ab. Auch die Gemeindemusikkapelle Bezau stellte sich ein und begleitete die Teilnehmer der "Festsitzung" zum Bahnhof und bereitstehendem Dampfsonderzug. Mit ihrem schwungvollen Konzert läutete sie dann den Festausklang ein.

Der doch meist beschauliche und gemütliche Betrieb auf unserer Museumsbahn wurde an den beiden Jubiläumstagen in das absolute Gegenteil verkehrt - nur durch größtmögliche Pünktlichkeit und "Schnelligkeit" war es möglich, den Fahrplan mit 13 bzw. 14 !!! Zugpaaren einzuhalten.

Am Samstag, den 5. September, wurde zuerst ein Fotogüterzug mit der "NICKI S." geführt. Aufgrund des sehr schlechten Wetters war dies jedoch eine Aktion für einige Unentwegte. Von 11.10 Uhr bis 18.10 Uhr verkehrten die Züge dann im Stundentakt zwischen Bezau und Bersbuch und zurück. Die Dampfzüge nach dem normalen Fahrplan, die restlichen Züge mit der "HILDE" in den Pausen.

Am Sonntag aber wurde der "Taktfahrplan" bereits ab 9.10 Uhr angeboten. Auf Grund des nun schönen Wetters, entwickelte sich dieser Tag zum einmaligen Erfolg für unsere Museumsbahn. Teilweise wiesen die Züge Besetzungsgrade auf, die an die Wiener Schnellbahn zu Stoßzeiten, oder an den Montags-Arbeiterzug der Waldbahn Viseu de Sus in Nordrumänien erinnerten. Um 13.10 Uhr verließ dann der "offizielle Sonderzug" mit der "NICKI S". den Bahnhof Bezau. Neben den ehemaligen ÖBB-Wälderbahnern, konnten wir unter anderen den Vorarlberger Landtags-Vizepräsidenten, Karl Falschlunger und den Bregenzer Altbürgermeister, Hofrat Norbert Neururer als Fahrgäste begrüßen.

Nachdem die D 2 - "MARGRETH" - auch am Jubiläumswochenende nicht einsetzbar war, mußte unsere D 1 - "HILDE" - an beiden Tagen über 200 Kilometer zurücklegen.

Am Sonntag gab es mit 14 Zugpaaren einen wohl einsamen Rekord seit dem Bestehen der Bregenzerwaldbahn. Alleine an diesen beiden Tagen konnten wir in unseren Zügen rund 3.500 Fahrgäste willkommen heißen.

Als erfreulichen "Nebeneffekt" der Jubiläumsfeiern, dürfen wir der Anwesenheit führender Vertreter der großen Eisenbahnfreundevereinigung - "Club 760" -, das Auftauchen der lange an unbekanntem Ort verschollenen Namenstafeln der ehemaligen Dampflok 699.01 - "BEZAU" - verdanken. Die Herren haben offenbar schon längere Zeit auf den Augenblick

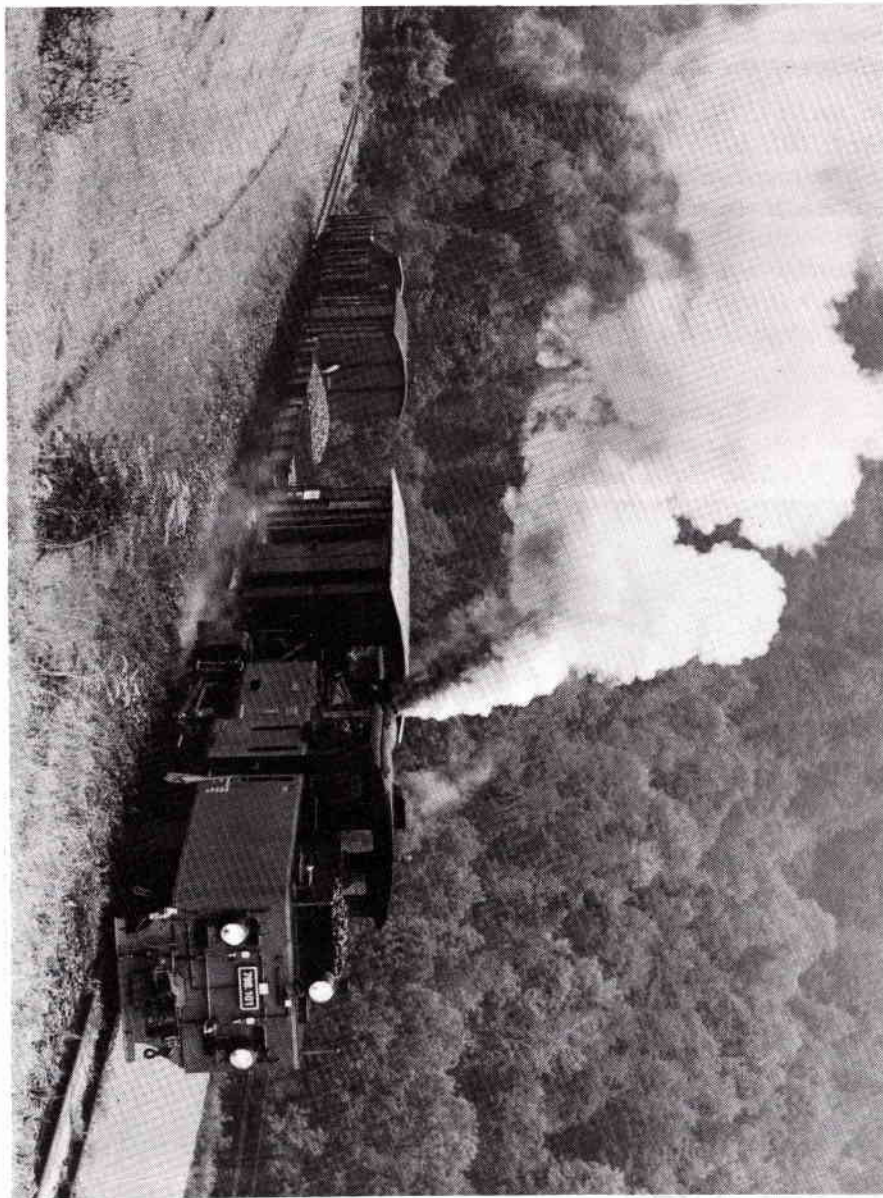
gewartet, daß die Dampflok - U 25 - nun endgültig im Besitz unseres Vereines ist.

In meiner Eigenschaft als Betriebsleiter-Stellvertreter darf ich auch an dieser Stelle allen Beteiligten ein großes Lob aussprechen - es war ein einmaliges Wochenende für unsere Museumsbahn.

Markus Rabanser



Andrang am Bahnhof Bezau anlässlich "90 Jahre Bregenzerwaldbahn - 5 Jahre Museumsbahn"



Nicki S. mit dem Fotogüterzug

VEREINSCHRONIK

Aktuelles aus dem Vereinsleben

Wenn die alljährlich um Mitte Oktober von der "Kaufmannschaft Bezau" gestartete Werbetätigkeit für den auf den Straßen und Plätzen um den Bahnhof angesiedelten "GALLO-MAT", einsetzt, einem Krämermarkt, der traditionell nach dem Namenstag des hl. Gallus stattfindet, so läßt dies nun endgültig auf das Ausklingen der wärmeren Jahreszeit schließen. Die Museumsbahner haben noch die letzten Züge der Saison vor sich, und obwohl dies und jenes Fahrzeug schon eingewintert ist, bleiben für die folgenden Monate "ausreichende" Reparaturaufträge übrig. Wie bestellt, wurde die Strecke am letzten Betriebstag auch prompt vom ersten Schnee in eine Winterlandschaft verwandelt. Da fällt es allen leichter, die Saison auch symbolisch abzuschließen, zudem ergibt sich die Zeit, erste Bilanzen zu ziehen und bereits Pläne für 1993 zu schmieden.

Es gibt also wieder vieles zu berichten, unter anderem über die umfangreichen Tätigkeiten der Vereinsmitglieder, über interessante Neuigkeiten im Vereinsleben und über die sehr erfolgreiche Saison 1992.

152.500 Fahrgäste seit 1987 !

Unser zur Tradition gewordener Termin für den Saisonstart am Pfingstwochenende, fiel 1992 durch die Launen des Kalenders auf den 6. Juni. Dem besonders späten Saisonauftakt stellte man ein Bein und führte schon ab 9. Mai öffentliche Sonderfahrten durch, die sich auf Anhieb voll bewähren konnten. Im Gegenteil, sie vermochten dabei so manchen Hochsommertag in den "Schatten" zu stellen. Mit Spannung wurde darum der auf Ende Saison 1992 "vorausgesagte" Tag erwartet, an dem der 35.000ste Fahrgast dieses Jahres, und damit auch der 150.000ste seit Bestehen der Museumsbahn an den Fahrkartenschalter treten würde. Eine vorsorglich noch Mitte Oktober durchgeführte Abrechnung

ergab dann, daß der vorausgesagte Gast seine Fahrt schon am Samstag, den 3. Oktober, offenbar ganz anonym und ungefeiert, unternommen haben muß. Der Schreck währte nur kurz, denn jetzt bestand doch noch die Chance, bis Ende der Saison die Fahrgastzahlen von 1991 erreichen zu können, was uns jedoch der kalte und verregnete Oktober leider vereitelte.

Dampflok "NICKI.S" und Diesellok "HILDE" hatten wieder durchzuhalten.

Anders als allgemein erhofft, blieb es wieder nur der "Nicki S" und der "Hilde" - überlassen, die ganze Saison einsatzbereit zu sein. Die zur gelegentlichen Entlastung der "Hilde" beschaffte, und mit viel Vorschußlorbeeren bedachte Diesellok "Margreth", hat noch immer mit den Auswirkungen der vorangegangenen, langen Stehzeit zu kämpfen. Dadurch "bindet" sie unseren Peter Schlacher, jedenfalls für seine Begriffe, jetzt doch schon zu lange an sich. Sehr nachteilig wirkt sich in diesem Zusammenhang das Fehlen geeigneter Räumlichkeiten aus, da die nötigen Arbeiten darin viel rationeller durchgeführt werden könnten und so sicher schon längst kein Problem mehr wären.

Als Produkt der erfolgreichen Arbeitswoche im Mai und des verstärkten Einsatzes im Juni, konnte die Zugsgarnitur ab Mitte Juli 1992 um den vierten "Stubaiwagen" aufgestockt werden. Zur "Standartgarnitur" zählten von da an die BWB-Wagen Nr. 101 bis 104, und die "Wälderschenke", leider ohne den ebenfalls um diese Zeit fertig umgebauten Dienstwagen, BWB Nr. 01, der in vielen, und wegen des bevorstehenden Jubiläumstermines, auch hektischen Arbeitsstunden, aus einem ehemaligen Wälderbahn-Güterwagen entstanden ist. Aus Gewichtsgründen für die beiden, nur je knapp über 100 PS starken Lokomotiven, mußte der Waggon gleich wieder auf das Abstellgleis verbannt werden. Dort bildet er mit dem durch den Einbau von 6 Fenstern und der Neupolsterung der 18 Sitzplätze ebenfalls noch rechtzeitig zur Jubiläumsfeier

komplett veränderten "Salonwagen" Nr. 106, und dem "Hallerwagen" Nr. 105, eine kleine Sonderzugsgarnitur mit 34 Sitz-, und mehreren, oft ausgenützten Stehplätzen.

Die umfangreichsten Arbeitseinsätze jedoch konzentrierten sich aus gutem Grund auf die Streckenerhaltung, wo vermehrt fachkundige Gleispartien eingesetzt waren, um die Unterlassungen der Vergangenheit schneller aufholen zu können. Den aktiven Mitgliedern blieb und bleibt trotzdem noch mehr als genug zu tun. Mit Eifer suchten Werner Kohler und Martin Jopke das Gesehene umzusetzen und trugen mit ihren Kollegen maßgeblich zur Durcharbeitung von 2 Streckenkilometern (!!!) bei. Lobend zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang auch jene freiwilligen Helfer, besonders aus Deutschland, die auch ohne mitgliedschaftliche Bindung an den Verein, immer wieder, und fast überall tatkräftig zupackten und mit uns stolz auf die vollbrachten Werke blicken dürfen.



Kein Bericht ohne die die Erwähnung von Bruchsteinmauern!

Als eine der letzten Streckenaktivitäten für 1992 bot sich die Sanierung des Wasserdurchlasses bei der Haltestelle "Reuthe" an. In Unterschätzung des erforderlichen Aufwandes an Material und Zeit wird wohl auch noch ein Teil des kommenden Frühlings zur Fertigstellung herhalten müssen.

Auch andere Vereine und Bahnen hatten Grund zu feiern. "100 Jahre "STAINZER-BAHN", weltweit bekannt als "Flascherlzug" im steirischen Schilcherweinbaugebiet, und "90 Jahre WALDVIERTLERBAHN", hatten zu Festlichkeiten geladen. Unsere reisefreudige "Feiernbesuchsabteilung" ließ sich das Gebotene natürlich nicht entgehen und nahm sich sowohl im Juli Zeit für die "Stainzerbahn", wie im Oktober für die "Waldviertler Schmalspurbahnen". Und weil es beim Besuch in Stainz auch noch ganz gelegen kam, nahm man sich gleich noch zwei weitere Schmalspurbahnen in der Umgebung vor. Die im ersten Betriebsjahr stehende Museumsbahn - "THÖRLERBAHN" - in Kapfenberg und die - "FEISTRITZTALBAHN" - der Steiermärkischen Landesbahnen in Weiz, bereicherten so das anstrengende Besuchsprogramm in der sonnigen Steiermark.

"Kultur hat mit der Eisenbahn zu tun", meinen nicht nur wir vom Verein, sondern auch das "Kulturforum Bregenzerwald", das Anfang November zwei Wagen unserer Museumsbahn zu stimmungsvollen Leseräumen umgestaltet hat. Unter dem Motto - "AB - AN" - lasen sieben Forumsmitglieder auf "Gleis 1" vor einer interessierten Zuhörerschaft samt Fernsehteam aus ihren Texten.

320 Mitglieder!

Die internationale Besetzung unter den aktiven und unterstützenden Mitgliedern setzt sich in erfreulicher Weise fort. An dieser Stelle begrüßen wir alle neuen Mitglieder, die dem Verein 1992 beigetreten sind und bedanken uns herzlichst für Ihren Beitrag. Seit Neuestem sind beim Bahnhof in Bezau öfters auch Autokennzeichen von Heidelberg, Überlingen, Würzburg, Innsbruck und Bregenz zu

sehen, da deren Besitzer zum aktiven "Kern" der Vereinsmannschaft gestoßen sind und großteils schon während der nächsten Saison "öffentlich" vorgestellt werden wollen.

Durch den an anderer Stelle schon bekannt gemachten Umstand, daß die Dampflokomotive "NICKI S" für die nächste Saison nicht mehr zur Verfügung stehen wird, erfordert die bis zum Saisonstart erwartete Instandsetzung unserer Dampflokomotive - "U 25" - allen Einsatz und strapaziert die finanzielle Kraft des Vereines äußerst empfindlich. Diesem Heft liegt ein Einzahlungsschein für den Mitgliedsbeitrag 1993 bei. Wir bitten unsere geschätzten Vereinsmitglieder auch diesmal wieder, die Treue zum Verein und zu seinen "teuren" Zielen auch 1993 aufrecht zu erhalten und zu unterstützen.

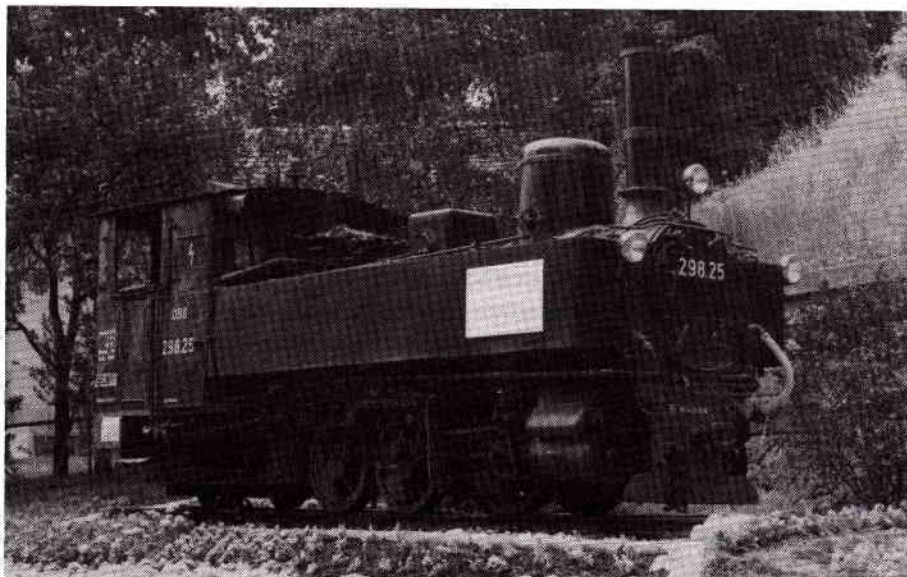
Herzlichen Dank im Namen des Vereinsvorstandes.

Jakob Bobleter

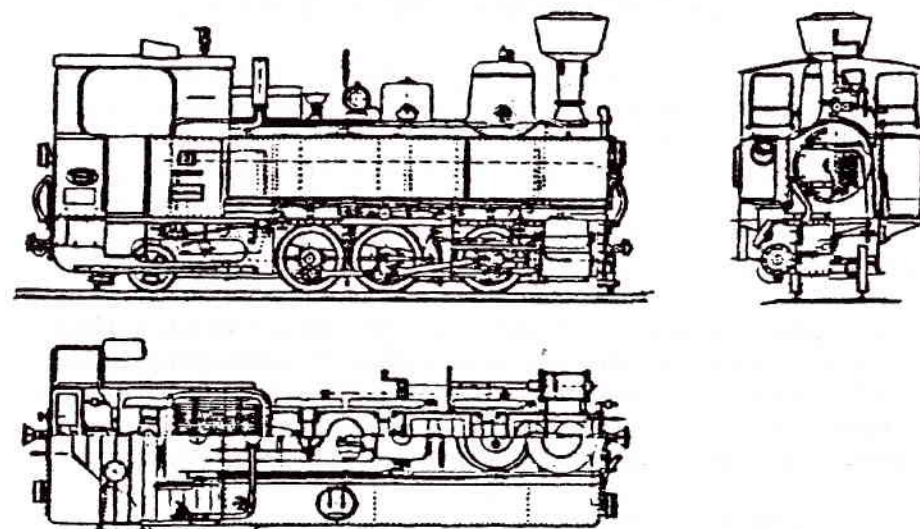
MITTEILUNG an unsere Vereinsmitglieder!

Obmann Erich Schöffler zurückgetreten!

Unser Gründungsobmann, Herr Erich Schöffler, hat seine Funktion aus persönlichen Gründen zurückgelegt. Die Vereinsführung wurde dem Obmannstellverteter, Herrn Ernst Kronecker, übertragen. "Altobmann" Erich Schöffler hat sich diesen Schritt nicht leicht gemacht und wird uns wenigstens als Mitglied erhalten bleiben. Die Würdigung seiner großen Verdienste um den Aufbau des Vereines werden wir anlässlich der 7. Jahreshauptversammlung im Februar 1993 entsprechend nachholen.



Bauart/Reihe	C1 n2t / U	
Spurweite	760	mm
Rostfläche	1	m ²
Strahlungs - Heizfläche	4,42	m ²
Berührungs - Heizfläche	46,28	m ²
Verdampfungs - Heizfläche	50,70	m ²
Anzahl Heizrohre	103	
Abmessung Heizrohre	44,5 x 2,6	mm
Rohrlänge / Kesseldurchmesser	3250/980	mm
Kesselmitte über SO	1610	mm
Kesseldruck (pk)	12	bar ü
Zylinderdurchmesser	290	mm
Kolbenhub	400	mm
Treibraddurchmesser, max.	820	mm
Lauferraddurchmesser, max.	570	mm
Achsstand Treib- und Kuppelräder	2100	mm
Gesamtachsstand	4000	mm
Länge über Puffer	7182	mm
Wasservorrat	3,2	m ³
Brennstoffvorrat	1,4	t
Leergewicht der Lok	17,28	t
Reibungsgewicht (bei mittl. Vorräten)	17,4	t
Dienstgewicht (mit vollen Vorräten)	24,2	t
Indizierte Leistung	195/144	PS/KW
Indizierte Zugkraft (bei 0,5 pk)	2523/24,74	kp/kN
Höchstgeschwindigkeit	35	km/h
Kleinster, befahrbarer Gleisbogen	R = 60	m



Konstruktive Merkmale:

Rahmen:	Innenrahmen aus vernieteten Blechplatten, im Bereich der Hinterachse als Außenrahmen.
Fahrwerk:	3. + 4. Radsatz in Krauss-Drehgestell, beide Radsätze beiderseits um 25 mm verschiebbar.
Triebwerk:	Hintere Kuppelstange mit Quergelenk versehen.
Steuerung:	Heusinger - mit Flachschieber.
Bremse:	Lok- und Zugbremse Hardy V
Bremszylinderbauart:	XV, Kv 180
Kesselspeisung:	Friedmann-Strahlpumpen Kl. E Größe 5
Beleuchtung:	2 Turbogeneratoren AEG a 24V, 500 W
Lieferfirma:	Staatseisenbahn-Gesellschaft
Baujahr:	1902, F. Nr. 2998/3064
Herkunft:	ÖBB
Seit 1916 mit	
Dampfkessel Nr.:	3064 ausgerüstet.

DAMPFLOKOMOTIVE - U 25

Im November 1991 konnte unser Verein die Dampflok mit der ehemaligen ÖBB Bezeichnung - 298.25 - von den Österreichischen Bundesbahnen erwerben. Sie ist eine jener drei Lokomotiven, die im Jahr 1902 für die Eröffnung der Bregenzerwaldbahn gebaut wurden, nun befindet sie sich endlich im Besitz der Museumsbahn. Zur Zeit steht die Lok in Jenbach und wird von den Kollegen der Zillertalbahn-Werkstätte in ihrer Freizeit instandgesetzt. Während der sechs Jahre, die die - "U 25" - als "Denkmal" in Eichgraben aufgestellt war, wurden von sogenannten "Eisenbahnfreunden" - 21 wichtige Bestandteile entwendet. Die Beschaffung dieser fehlenden Teile war schwierig, zeitaufwendig und teuer, ist aber glücklicherweise beinahe abgeschlossen.

Nach mehrjährigem Suchen und zahlreichen Anfragen bei den verschiedensten Dienststellen der ÖBB konnte nun auch das Kesselbuch im Original gefunden werden.

Vom staatlichen Kesselprüfer, Herrn Dipl.Ing. Moser, wurde der nach dem Ausbau der 103 Siederohre gereinigte Kessel überprüft und für gut befunden. Zur Zeit werden die neuen Siederohre eingebaut. Noch Ende Dezember 1992 soll von Herrn Dipl.Ing. Moser die Wasserdruckprobe am Dampfkessel abgenommen werden. In weiterer Folge werden das Fahrwerk, die Steuerung und die Arbeitszylinder aufgearbeitet.

Wenn alle Arbeiten weiter so günstig verlaufen, wird unser Verein zu Pfingsten 1993 seine eigene Dampflokomotive in Betrieb nehmen können.

An dieser Stelle möchte ich mich im Namen des Vereines bei den Herren der Zillertalbahn, Direktor, Dipl.Ing. Heiß, Betriebsleiter, Ing. Holub, Werkmeister Eder und bei den Kollegen der Werkstätte recht herzlich bedanken. Ohne ihre großzügige Mithilfe wäre unser Vorhaben gescheitert.

Ernst Kronecker

"90 Jahre Waldviertler Schmalspurbahn"

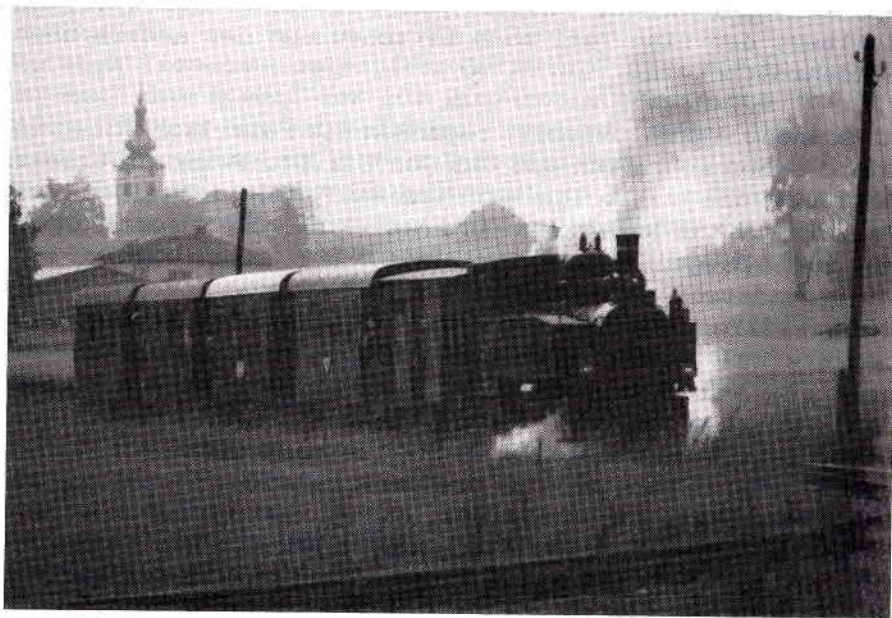
Am Freitag, den 2.Oktober 1992, machte sich eine kleine Delegation unseres Vereines auf den Weg nach Gmünd in Niederösterreich, in die "Hauptstadt" der Schmalspurbahnen, um dort an den Feierlichkeiten der Waldviertlerbahn "Gmünd - Groß-Gerungs" teilzunehmen. Denn am Samstag, den 3.Oktober, veranstaltete der "Waldviertler Schmalspurverein" - (WSV) - Dampfsonderfahrten nach Litschau und Heidenreichstein, wobei ab Altnagelberg die legendäre Doppelausfahrt geboten wurde. Beide Züge waren voll besetzt und eine riesige Menge von Fotografen säumte die Strecke, um sich die zahlreichen Fotohalte nicht entgehen zu lassen. Unter der Führung von Christian Böhm verhielten sich die sonst eher ruppigen, schreienden Fotografen sehr diszipliniert und konnten somit die Doppelausfahrt mit der ÖBB Dampflok - 399.003 - und der Tschechischen Lok - U 47. 001 - verfolgen. Nach dem beliebten Fotohalt, gab es einen spannenden Wettlauf beider Loks, bis sich die Strecken teilten, der eine Teil nach Litschau und der andere nach Heidenreichstein.

Am Sonntag, den 4.Oktober, begannen die Feierlichkeiten in Gmünd schon sehr früh und ÖBB Gen.Dir.Dr. Heinrich Übleis begrüßte die zahlreich erschienen Persönlichkeiten aus Politik und Fremdenverkehr - und natürlich - die Museumsbahner aus dem Bregenzerwald. Um 10.00 Uhr fuhr wieder ein Dampfsonderzug vom Schmalspurbahnhof ab um an jedem Bahnhof vom jeweiligen Bürgermeister samt zugehöriger Musikkapelle begrüßt zu werden. Über den "Waldviertler Semmering" gelangten wir nach Groß Gerungs, wo allgemeine Stärkung auf dem Programm stand. Nach Ankunft des planmäßigen Dampfzuges, begann unsere Rückreise nach Gmünd mit einem einmaligen Erlebnis. In Dreifachtraktion mit den ÖBB Dampfloks - 298.207 + 399.002, und an der Spitze die CSD-Lok - U 47.001-, fuhr unser Sonderzug seinem Ziel entgegen. Von Gmünd aus traten wir die Rückreise in Richtung St. Pölten an, von wo wir im Liegewagen des Schnellzuges "WIENER WALZER" in tiefen Schlaf verfielen und von der

'Waldviertler Schmalspur' geträumt haben.

Der Personenverkehr nach Litschau und Heidenreichstein wurde Mitte der achziger Jahre eingestellt. Erst seit kurzem nun auch der Güterverkehr nach Heidenreichstein. Man mag hoffen, daß bei gewissenhaften und unbürokratischen Verhandlungen eine Lösung gefunden wird, um die Abtragung der Strecke zu verhindern. Es müßte möglich sein, ab Altnagelberg bis Heidenreichstein eine Art Anschlußbahn zu führen, die Gemeinden und der "WSV" die Strecke erhalten und die ÖBB den Güterverkehr abwickeln würde. Nur daß dieser nicht auf die Straße verlagert und damit zur Umweltbelastung wird und dem emporstrebenden Tourismus und Fremdenverkehr einen großen Schaden zufügen würde. Allerdings müßte der "WSV" bereit sein, an Samstagen und Sonntagen Dampfbummelzüge zu führen. Gleichzeitig wäre es eine Arbeitsplatzsicherung für die "2095 Lokführer" und Personal.

Walter Schöch



Die Tschechische U 47.001 am 3. Oktober 1992 im Waldviertel

RADELN IM BERSBUCHER WALD

Der Radfahrer oder Fußgänger in Andelsbuch - Bersbuch tut sich schwer: Ist er doch - trotz zahlreicher Wohnhäuser in naher Umgebung - auf die Bundesstraße B 200 angewiesen, bei deren Bau auf ihn keine Rücksicht genommen wurde; es fehlen Gehsteig und Radstreifen.

**MIT RECHT HABEN ELTERN ANGST UM IHRE KINDER, DENEN DIE-
SE STRASSE NAHBEREICH ODER GAR SCHULWEG IST !**

Aber vielleicht nicht mehr lange ?

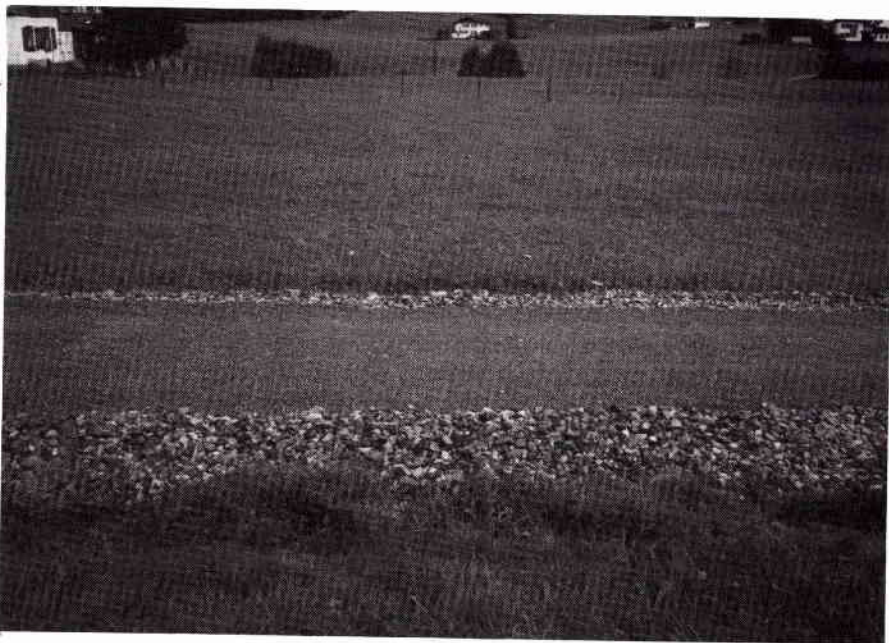
Gemeinsam mit der Gemeinde Andelsbuch und der Abteilung Straßenbau im Amt der Vorarlberger Landesregierung, haben wir nach einer Lösung gesucht, die sich nun im Museumsbahnbereich wie folgt abzeichnet:

Zwischen der ehemaligen Landesstraße nach Schwarzenberg, unweit der Eisenbahnkreuzung mit der B 200 und der Haltestelle Bersbuch, somit auf einer Länge von 1,2 km, soll (in weiten Bereichen südseitig) neben der Bahntrasse ein 2,50 bis 3,00 m breiter Geh- und Radweg errichtet werden, und zwar ausschließlich auf dem Grundstück der ehemaligen Bregenzerwaldbahn, nunmehr im Besitz des Landesstraßenbauamtes. Dort, wo die Grundstücksbreite ein Nebeneinander nicht zuläßt, werden Geh- und Radweg und Bahn auf einer gemeinsamen Trasse geführt und durch technische (z.B. Verfüllen der Spurrille durch sog. "Spurrillenfüller") und betriebliche Maßnahmen sichere und benutzerfreundliche Verhältnisse geschaffen.

Der gesamt überwundene Höhenunterschied beträgt 2,00 m. Wie bei der Linienführung achtet die Planung auch bei der Nivelette auf ein bestmögliches Anschmiegen des Weges an das Gelände, damit er sich durch ein leichtes Auf und Ab harmonisch angleicht und eine harte Linearität vermieden wird.

Von der Bahnhofstestelle Bersbuch aus führt ein Spazierweg mit hohem landschaftlichem Erlebniswert über die Bezegg nach Bezau; an diesen schließt der Geh und Radweg unmittelbar an. Wie auch in den vergangenen Jahren, wird

während der Betriebszeit der Museumsbahn vor allem diese als bequeme An- oder Rückreisemöglichkeit genutzt.



Bahn und Rad auf schmaler Trasse

Im Frühjahr 1993 - da soll es soweit sein.

Konstantin Tiefenthaler

MITGLIEDSBEITRAG NEU

Für die neu dem Verein beitretenden, aktiven Mitglieder beträgt der Mitgliedsbeitrag wie bisher ÖS 300.- Nach dem ersten aktiven Einsatzjahr wird er jedoch nicht mehr eingehoben. Ein kleiner Dank an unsere treuen Helfer und zugleich ein Ansporn für alle, die es noch werden wollen.

Unsere Beitragssätze:

Aktives und unterstützendes Mitglied:

	ÖS 300,--	DM 45,--	SF 40,--
Schüler und Lehrlinge:	ÖS 100,--	DM 15,--	SF 13,40

Die Dampflokomotive "LIESL" der Internationalen Rheinregulierungsbahn

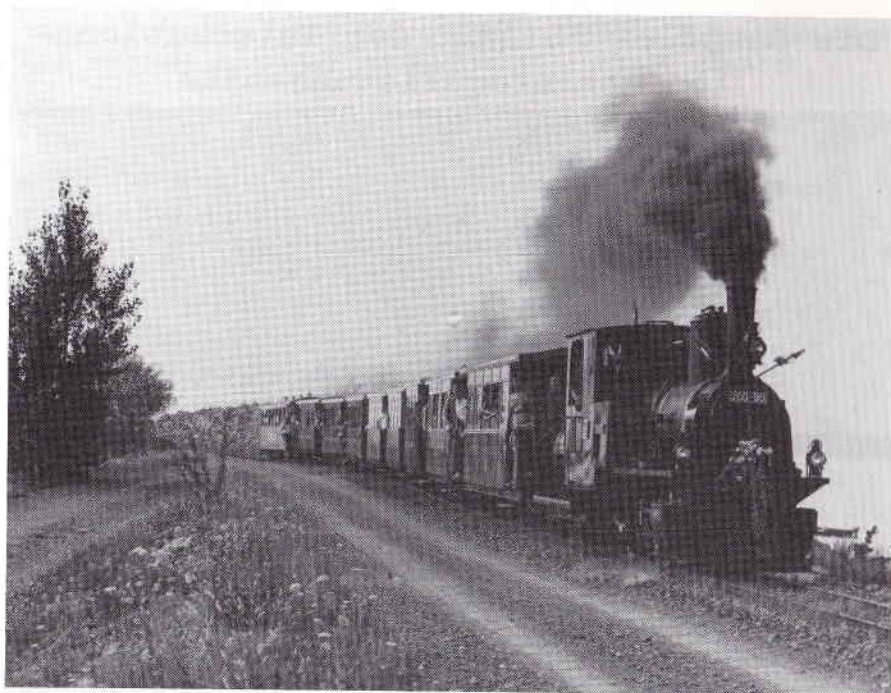
Die Dampflokomotive wurde im Jahre 1921 von "MAFFEI" unter der Fabriknummer - 4124 - an die "Österreichische Rheinbauleitung" geliefert. Sie weist ein Gewicht von 13,8 t auf und hat eine Leistung von 90 PS. Bis zur Elektrifizierung der Strecke im Jahre 1949, stand die "Maffei" auf der Dienstbahn im Einsatz und fand nach langjähriger Stehzeit als Denkmal am Rheindamm in Lustenau eine neue Verwendung.

Von den 32 Dampflokomotiven, die beim Großprojekt - "Rheinregulierung" - zum Einsatz kamen, sind bis zum heutigen Tage nur mehr drei Loks erhalten geblieben. Neben der "Liesl" noch die - "Steffi" - (O & K 2641, Baujahr 1907) im Besitz der "Kärntner Museumsbahnen", sowie die Lok - "St. Gallen" - (Jung 1516, Baujahr 1910), die als Denkmal in Widnau aufgestellt ist.

Die Idee und das Konzept von Herrn Kloser, die "Maffei" wieder in Betrieb zu nehmen, wurde von der IRR und der Marktgemeinde Lustenau - (Besitzerin der Lok) - als gut befunden und im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten auf die 100-Jahr-Feiern der IRR tatkräftigst unterstützt.

Nach der kompletten Demontage der Lok wurden folgende Arbeiten durchgeführt:

Im Ausbesserungswerk der "Bodensee-Toggenburgbahn" in der Schweiz wurden beide Radsätze überarbeitet. Der Grundrahmen befand sich in relativ gutem Zustand und wurde nach den Sandstrahlarbeiten neu lackiert. Zylinder und Triebwerk waren vorhanden, mußten aber mit erheblichem Aufwand instandgesetzt werden. Der Dampfkessel, sämtliche Armaturen, das gesamte Rohrleitungssystem, die Verkleidung des Kessels, der Zylinder sowie die dampfführenden Leitungen, mußten gesamthaft ersetzt werden. Auch die Kohlekästen und der Führerstand waren in so schlechtem Zustand, daß eine Aufarbeitung keinen Erfolg mehr versprach.



Aus einem "Plattwagenuntergestell" entstand ein kleiner Hilfstender - Wasserwagen -, der die knappen Wasserreserven der Tenderlok aufbessern soll.

Die Gesamtkosten beliefen sich auf ca. 460.000.- Schilling, ohne Mehrwertsteuer. Nur durch zahlreiche freiwillige Arbeitsleistungen sowie durch Sachleistungen von unterstützenden Firmen konnten die Kosten so niedrig gehalten werden.

Nach der Reaktivierung hat die Lok im Bauhof der IRR in Lustenau ein neues Zuhause gefunden und steht seit August 1992 für Ausflugsfahrten auf der Dienstbahn zur Verfügung. Nach Vereinbarung kann sie zu Sonderfahrten angemietet werden.

Helmuth Lampeitl

Die Werkbahn "MLADEJOV/Tschechoslowakei

Wie in Eisenbahnzeitschriften gemeldet wurde, ist erst der Dampfbetrieb und später auch der Gesamtbetrieb auf der schmalspurigen Werkbahn - Mladejov - Hrebec - eingestellt worden.



Ein kurzer Rückblick soll an diese einmalige, in ihrer aktiven Zeit dem Tonabbau dienende Feldbahn - (Spurweite 600mm) -, erinnern.

Ausgangspunkt der Strecke war der Bahnhof Mladejov, gelegen im Bezirk "Svitavy", wo sich neben Umlade- und Werksanlagen, auch das Heizhaus samt Betriebswerkstätte befanden.

Lok 1 beim Wasserfassen im Werksgelände von Mladejov am 8.6.1990

Durch den Einsatz von zwei original "KRAUSS-LINZ" Stütztenderdampflok-motiven bis in die jüngste Vergangenheit, erreichte diese Schmalspurbahn einen großen Bekanntheitsgrad. Die Stütztenderloks sind "Dreikuppler", wobei die erste - (Lok 1), 1920 geliefert wurde und 50 PS stark ist, die zweite Lok - (Nr. 5) - ist um 20 PS stärker und wurde 1929 geliefert.

In den letzten Betriebsjahren pendelte eine der beiden Lokomotiven an Werktagen ein- bis viermal mit jeweils 25 bis 30 Loren zwischen Mladejov und dem Abbaugbiet Hrebec.

Hauptsächlich im Verschub, sowie zur Unterstützung der Dampfloks auf dem ersten steilen Streckenabschnitt, kamen auch schwächere Dieselloks zum Einsatz. Die Loren waren nur mit Spindelbremsen ausgerüstet und darum jeder Zug mit mehreren Bremsern besetzt.

Nach Verlassen der Werksanlagen führte die Strecke in einer Steigung von 25 Promille in einem weiten Bogen um den Ort Mladeov herum und verschwand bei Km 2,5 in dichtem Laubwald. Bei Km 3,0, kurz vor der ersten Ausweiche, erreichte die Strecke ihre stärkste Steigung mit 36 Promille. Weiter verlief die Trasse in einer leichten Steigung, stets versteckt im Laub und Mischwald, bis zum 11 Kilometer entfernten Endpunkt Hrebec.

Nach der Außerdienststellung der Dampflokomotiven sollten sie heuer noch in die Schweiz verkauft werden, was jedoch durch ein Ausfuhrverbot unterbunden wurde. Seit dem Ende der Dampflokära standen nur mehr Dieselloks Tschechischer und Rumänischer Fabrikate im Einsatz.

Quelle: Bauer-Zeithammer - Dampfparadies auf 60cm Spur.

Helmuth Lampeitl

DER RUMÄNISCHE CLUB FÜR EISENBAHNFREUNDE "TREN CLUBUL ROMAN"

Im August 1990, gründeten rumänische Eisenbahner und Eisenbahnfreunde in Bukarest den "Tren Clubul Roman", den ersten rumänischen Eisenbahn-Club. Aufgabe dieses Verbandes ist es, die Interessen aller eisenbahnbegeisterten Menschen Rumäniens zu vertreten und die oft vernachlässigte Geschichte des Schienenverkehrs in diesem Karpatenland aufzuarbeiten. Mit eingeschlossen sind Interessensgruppen, wie z. B. Straßenbahn, Waldbahn, Modellbahn und Philatelie.

In Zusammenarbeit mit den rumänischen Eisenbahnen - SNCFR - wird der - TCR - im ältesten Bahnhof der Hauptstadt Bukarest, dem Gara Filaret, ein neues Eisenbahnmuseum errichten. Bereits zur 70-Jahr-Feier der rumänischen Bahn im Jahr 1939, entstand das erste Museum beim Stadium Giulesti, welches im Zweiten Weltkrieg zum größten Teil zerstört wurde. Das Nachkriegsmuseum, das im Jahr 1953 unweit dem Gara de Nord eingerichtet wurde, litt unter Platzmangel und mußte vor kurzem dem Bau einer U-Bahn-Linie weichen. Der Gara Filaret war 1869 Ausgangspunkt der ersten rumänischen Bahnlinie nach Giurgiu. Nach seiner Stilllegung als Busbahnhof zweckentfremdet, soll er zum Jubiläum "125 Jahre SNCFR" im Jahr 1994 als Bahnmuseum eröffnet werden und neben zahlreichen eisenbahnhistorischen Exponaten auch Originalfahrzeuge beherbergen. Darüber hinaus obliegt dem Verband die Organisation der Jubiläumsveranstaltungen. Vorgesehen ist ferner die Aufarbeitung und betriebsfähige Erhaltung von historischen Fahrzeugen.

Dank der Eigeninitiative von Mitgliedern des TCR wurden bereits folgende Fahrzeuge requiriert und - hauptsächlich im Raum Bukarest - gesichert abgestellt:

- Waldbahnlok (760 mm) 763.106, C, Budapest 1940/07
- Waldbahnlok (760 mm) 763.215, C, Budapest 2010/07
- Werkbahnlok (700 mm) ex. Werkbahn Busteni,
Orenstein & Koppel

- CFR-Lok 375.032, 1C1, Budapest 2648/11
(Normalspur)
- CFR-Lok 7311a, 1C, Henschel 7680/06, ex KPEV
Kattowitz (Normalspur.)

Im Dorfmuseum der Stadt Bukarest soll unter Leitung des - TCR - die erste reine und neugebaute - Museumsbahn Rumäniens entstehen. Die verschiedenen Teile dieses Freilichtmuseums sollen mit einem Rundkurs einer 760 mm Bahn verbunden werden, auf welchem die ex. CFR-Lok 764.015 (Depoul Sibiu; D, Resita 382/37) mit zwei Personen-wagen zum Einsatz kommen wird.

Publizistisch beschäftigt sich der TCR mit der Herausgabe des Club-Bulletins "TREN-MAGAZIN". Für die Zukunft ist auch das Verlegen von Fachliteratur vorgesehen. Natürlich freut sich der TCR über Kontakte und Unterstützung seitens ausländischer Eisenbahnfreunde, deren Interessensgebiet die Bahnen der österr.-ung. Monarchie und Rumäniens sind. Informationen erhalten Sie über:

TCR Sektion Deutschland	TREN CLUBUL ROM
Hubert G. Königer	Domn. Ing. Antonio Bianco
Schiffahrtsweg 13	Str. Gala Galaction Nr. 43
D-W-7919 Altenstadt	RO-78188 Bucuresti

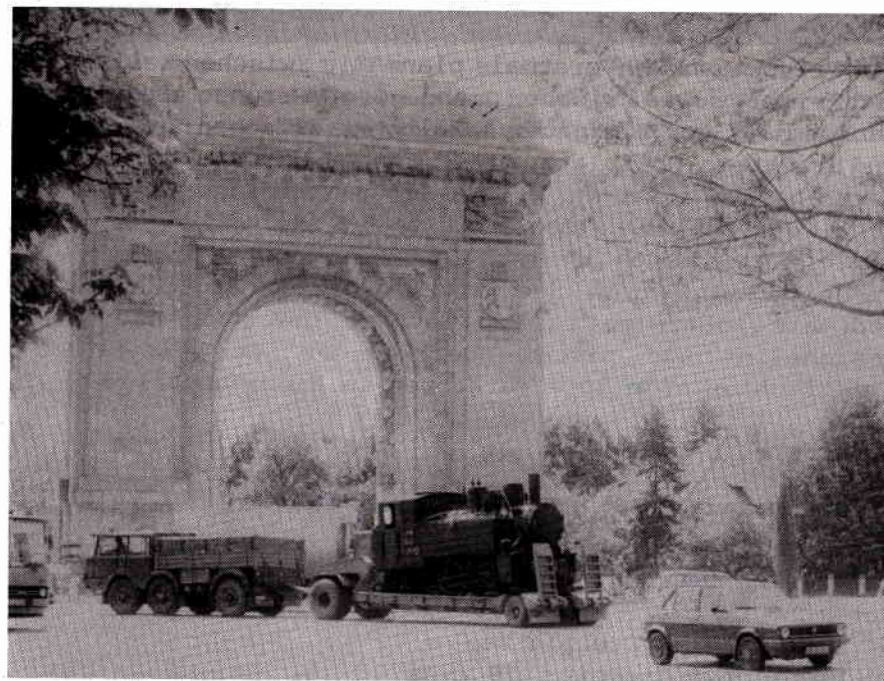
Hubert Königer

Bereits im Sommer 1991 waren zwei Mitglieder unseres Vereines beim Auslandskorrespondenten des Tren Clubul Roman, Herrn Antonio Bianco, in Bukarest zu Gast. Dabei wurden die Vorhaben des TCR an Ort und Stelle vorgestellt. Neben einer interessanten Stadtführung durch die rumänische Hauptstadt Bukarest führte eine Exkursion auch zur mittlerweile stillgelegten Waldbahn von Stilpeni. In der oben erwähnten Zeitschrift "Tren-Magazin" wurde die Bregenzerwald-Museumsbahn als erste ausländische Bahnstrecke vorgestellt.

Im heurigen Sommer waren Herr Antonio Bianco und seine

Gattin Amalia zum Gegenbesuch in Österreich. Dabei konnten wir den Gästen auch unsere Museumsbahn zeigen. Wir wünschen unseren Kollegen in Rumänien bei ihrer - sicherlich schwierigen - Aufbauarbeit bestes Gelingen und viel Erfolg.

Markus Rabanser



764.015 auf dem Transport durch Bukarest, hier beim Triumphbogen

Die ÖBB-Dieseltriebwagen Baureihe 5090

Nachdem für die Murtalbahn (Unzmarkt - Tamsweg, (Steiermark) und für die Zillertalbahn (Jenbach - Mayrhofen, (Tirol) - bei beiden Strecken handelt es sich um Privatbahnen - zu Beginn der 80er Jahre neue Schmalspurtriebwagen gebaut wurden, bestellten auch die ÖBB fünf ähnliche Fahrzeuge.

Am 31. Jänner 1986 lieferte die Firma "Knotz" in Wien den 5090.001 an die ÖBB aus, der danach auf der Strecke - Gmünd - Groß Gerungs (Niederösterreich) - erprobt wurde. Auch die vier nachfolgenden Fahrzeuge gelangten zuerst ins Waldviertel. Schließlich stationierten die ÖBB die Triebwagen 5090.001 bis 003 zur Pinzgauer Lokalbahn nach Zell am See (Land Salzburg) um. Zum Sommerfahrplan 1986 wurden die Triebwagen 5090 erstmals planmäßig zwischen Zell am See und Krimml, sowie zwischen Gmünd - Groß-Gerungs eingesetzt. Nachdem auf der Pinzgauer Lokalbahn, zwischen Zell am See und Bruckberg-Golfplatz, mit 2. Jänner 1990 ein Stundentakt - (Halbstundentakt zu Stoßzeiten) - eingeführt wurde, das sind 14 zusätzliche Zugpaare, - war der Bedarf für zwei weitere Triebwagen gegeben. Diese wurden im Dezember 1991 ausgeliefert. Durch den Einsatz dieser Baureihe kamen erstmals Fahrzeuge in den Bestand der ÖBB, die einen rationellen und raschen Betrieb auf der 760-mm-Spur ermöglichten. Die Züge verkehren im Einmannbetrieb.

Technische Daten:

Eigengewicht:	29 t
Länge über Kupplung:	18,3 m
Drehzapfenabstand:	10,3 m
Gesamthöhe:	3,56 m
64 Sitz- und 36 Stehplätze	
Höchstgeschwindigkeit:	70 km/h.

Markus Rabanser



Oben: 5090 002 im Bahnhof Mittersill, 14.11.1987
Unten: 5090 003 bei Bruckberg Golfplatz, 30.11.1991



Fotonachweis: Antonio Bianco (Seite 29)
J. Dürnitzhöfer (Seite 20)
Klaus Köllmeier (Seite 5)
Helmuth Lampeitl (Seite 10, 16, 24, 25)
Markus Rabanser (Seite 31)
Walter Schöch (Seite 1, 13, 22)
Erna Ströhle (Seite 9)

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