

# Museumsbahn

**AKTUELL**

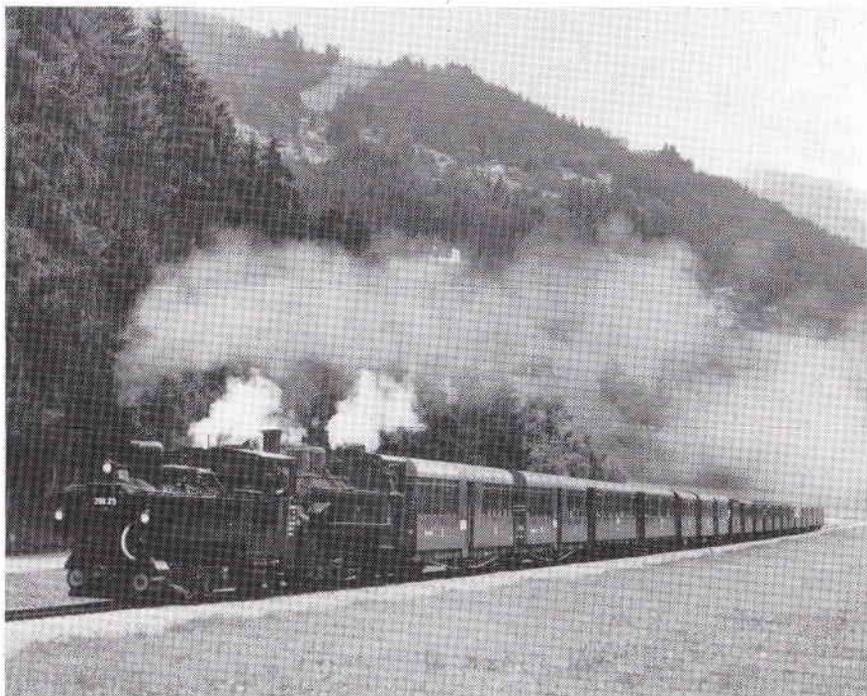
**MITTEILUNGSBLATT des Vereins  
BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN**

**HEFT Nr. 8**

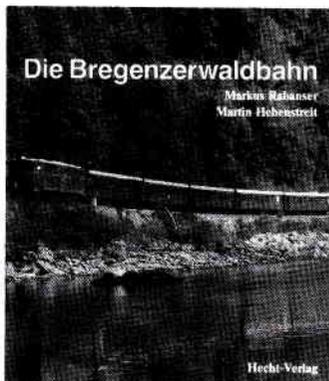
Dezember 1993

Preis: ÖS 25,- / DM 3,60 / SFR 3,60

**FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS**



**Aus dem Inhalt:** Brief der Redaktion - Die Seite des Obmannes - Vereinschronik/Vereinsgeschichte - Die Reihe Px 48 der PKP - Die Rhodopenbahn in Bulgarien - Die Besiedelung des Bregenzerwaldes



**»Die Bregenzerwaldbahn«**

von Markus Rabanser und Martin Hebenstreit.  
Die Bregenzerwaldbahn war eine für Österreich typische Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 760 mm. Sie stellte von 1902 bis 1980 einen wichtigen Verkehrsträger zwischen der Landeshauptstadt Bregenz und der Region Bregenzerwald dar. Das Buch beschreibt im ersten Teil die wechselhafte Geschichte dieser Schmalspurbahn von der ersten Idee einer Pferdeisenbahn aus dem Jahre 1864 bis zur Gegenwart.

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



**NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU**

Der VHS-Videofilm von Anton Bechter zeigt die Geschichte der Wälderbahn 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**

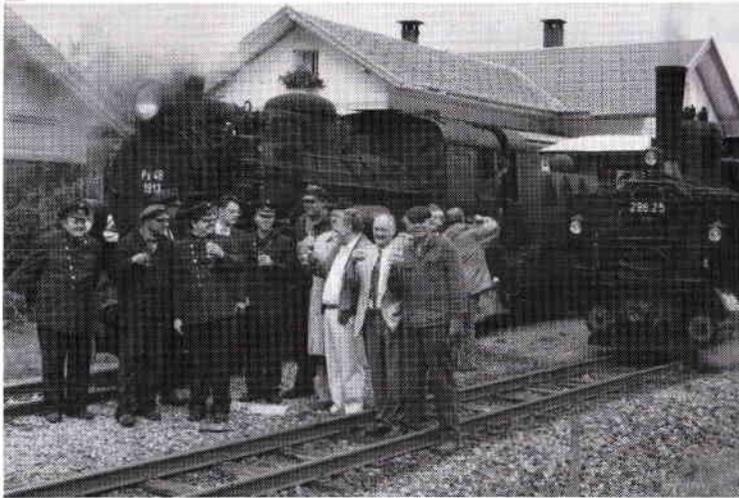
Liebe Freunde der Wälderbahn!

Mit 42.300 Fahrgästen konnten wir heuer einen neuen Rekord erreichen. Es freut uns sehr, daß dieses gute Ergebnis trotz des allgemeinen Rückganges im Tourismus sowie trotz des schlechten Wetters möglich war. Aufgrund dieses Erfolges stellten wir die Einkünfte aus dem letzten Betriebstag der bekannten Hilfsaktion "Ma hilft" der Vorarlberger Nachrichten zur Verfügung. Samt einigen Spenden unserer Mitglieder konnten wir insgesamt öS 20.000,-- "einfahren". Ein Foto unserer Museumsbahn prägt mittlerweile auch die Titelseite eines neuen Bildbandes über den Bregenzerwald. Auch im Text dieses Buches findet unsere Bahn mehrfach Erwähnung. Dies ist doch umso beachtlicher, da in einem 1969 erschienenen Bregenzerwald-Bildband der Wälderbahn lediglich vier Zeilen im Text gewidmet wurden. Die offensichtlich hohe Wertschätzung unserer Arbeit freut uns doch sehr, denn jedes unserer aktiven Mitglieder versieht seinen Dienst ehrenamtlich und widmet unserer Museumsbahn einen Teil seiner Freizeit.

Viel Vergnügen bei der Lektüre unserer 8. Ausgabe.

Für das Redaktionsteam  
Markus Rabanser

Titelfoto: 298.25 und die ZB 5 durchheilen das Zillertal bei Aschau, 22.7.93



### **Geschätzte Mitglieder, liebe aktive Kolleginnen und Kollegen!**

Wir stehen bereits wieder am Ende einer Saison, die wohl jeden Mitarbeiter auf das Äußerste gefordert hat. Mit dem Bild von der anlässlich der Lokparade im Bahnhof Schwarzenberg versammelten Mannschaft möchte ich allen Mitarbeitern auch symbolisch recht herzlich danken, denn sie haben den Fortbestand unserer Museumsbahn mit Ihrem Einsatz gesichert. Der unfallfreie Fahrbetrieb während der heurigen Saison gibt Zeugnis von Überlegung und Pflichtbewusstsein aller aktiven Mitglieder.

Den 30. Juli 1993 können wir wohl als einen der erfreulichsten Tage in der Geschichte der Museumsbahn bezeichnen:

Nach langen Verhandlungen und mit großem finanziellen Aufwand ist es uns gelungen, die letzte Bregenzerwaldbahn-Dampflokomotive aus dem Jahre 1902 in den Besitz unseres Vereines zu übernehmen. Auch der vorarlberger Landtags-Vizepräsident, Herr Karl Falschlunger, erwies uns bei der Ankunft der U 25 in Bezau durch sein Kommen die Ehre und

legte sogar selbst Hand an beim Abladen unseres Prachtstückes.

Weiters können wir uns durch die Anschaffung eines Kompaktbaggers zukünftig viel Schwerarbeit ersparen.

In der Zielsetzung bezüglich der Streckenverlängerung finden wir mehr Gesprächsbereitschaft bei den zuständigen Damen und Herren (Landeshauptmann, Regio Bregenzerwald, Gemeinde Andelsbuch, Tourismusverband ect.) als je zuvor. Auch dies wird von uns als großer Fortschritt bewertet.

**Unsere Erfolgsaussichten** hängen natürlich entscheidend von der Mitgliederstärke ab. Ich darf Sie deswegen herzlichst bitten, auch in Zukunft mit Ihrem Beitrag zu helfen, unser einmal gesetztes Ziel zu erreichen.

In diesem Sinne allen recht herzlichen Dank für die gute Zusammenarbeit mit neuen Rekorden.

Ihr Obmann  
Hans Meusburger

### **Josef Denoth,**

ein echter Eisenbahnfreund, war 1985 einer der ersten und besonders in der mühsamen Aufbauzeit ab 1987 ein wichtiger Mitarbeiter für unser Vorhaben. Es vergingen nur wenige gemeinsame Arbeitstage ohne ihn. Wie vielen Museumsbahnfahrern mag er in der Zwischenzeit mit seinem freundlichen Lächeln und in stets korrekter Haltung die Fahrkarten gezwickt haben, wieviele Tage lang hat er wohl den von anderen Helfern möglichst gemiedenen Malerpinsel geschwungen oder gar die schweren und unhandlichen Eisenbahnschwellen bereitgelegt und mit anderen Kollegen auch ausgewechselt? Und wenn dann weit Jüngere lange vor ihm müde ins Bett sanken, konnte mit ihm noch ausgiebig diskutiert und ihm so manche Geschichte aus seinem bewegten Leben entlockt werden. Josef kam aber der bedenklich leeren Vereinskasse nicht nur durch seine Tatkraft, sondern auch durch weitere Vorzüge sehr entgegen. "Am Morgen war er stets

"Am Morgen war er stets der erste, am Abend der letzte, im Gasthaus der genügsamste, im Materialverbrauch der sparsamste, kurzum für den Verein der "günstigste" Mitarbeiter unter den Museumsbahnern.



Josef, mit nun 78 Jahren unser ältestes aktives Mitglied, will seine Kräfte ein wenig besser einteilen und deshalb in Zukunft die Einsätze bei der Museumsbahn um eine Stufe zurückschalten. Das ist uns Anlaß genug, um Ihm ein wenig zuzuhören wenn er in seinen Erinnerungen kramt.

*Josef, was hat Dich damals bewogen, auf Deine alten Tage noch eine so große Aufgabe zu übernehmen?*

"Schon in meiner Jugendzeit hatte ich den Wunsch, zur Eisenbahn zu gehen. Aus verschiedenen Gründen, auch der Krieg war mit schuld, kam es nie dazu. Einmal war ich ihnen zu jung, dann wieder hatte ich nicht die richtige Staatsbürgerschaft und auf einmal war ich dann zu alt. Auch ein Grund ist, daß unsere Familie durch den Beruf des Vaters nie lange an einem Ort geblieben ist. In meinem Leben bin

ich dadurch viel herumgekommen. Es war mir aber nie eine Arbeit zu schlecht und vieles was ich damit einmal gelernt habe, kann ich bei der Museumsbahn wieder anwenden. Mit großer Freude habe ich eines Tages von der Gründung des Vereines gehört und gleich die Gelegenheit genützt, mir mit 72 Jahren, spät aber doch, meinen Jugendtraum zu erfüllen. Früher hat es mich zwar nicht unbedingt in den Bregenzerwald gezogen, nur einmal habe ich meine Kinder im Ferienheim besucht, doch mit der Wälderbahn bin ich damals leider nicht gefahren.

In meiner aktiven Museumsbahnzeit hat es mir hier immer gut gefallen. Wenn man aber für die Bahn gearbeitet und sich eingesetzt hat, so mußte man sich fast wie in Feindesland fühlen. Unsere neu erstandene Eisenbahn ist doch so eine Sehenswürdigkeit geworden über die man andernorts sehr froh wäre. Hier aber fehlt es oftmals an Interesse, auch heute noch. Ich verstehe das nicht, denn ich habe es von den Fahrgästen immer wieder gehört und gespürt, wie gut ihnen die Fahrt mit der Bahn gefallen hat. Ich werde es für mich jedenfalls weiterhin so halten: Mit der großen Liebe zur kleinen Bahn."

PS: Wie wir seiner neuerlichen Anmeldung zur Arbeitswoche im Mai 1994 entnehmen, wird Josef seine Freunde bei der Wälderbahn trotz der vielen Aufgaben als "Hausmeister" in seiner neuen Heimat, Aichstetten in Deutschland, nicht vergessen und uns noch öfters in Bezau besuchen.

Jakob Bobleter

## Vereinsgeschichte, Fortsetzung

Ab dem Heft "MUSEUMSBAHN-AKTUELL Nr. 7" vom Mai 1993 sind unsere Leser, Mitglieder und Freunde über die abwechslungsreiche Vereinsgeschichte der Wälder-Museumsbahn voll im Bilde. Anhand der Aufarbeitung von einzelnen Vereinsjahren und ergänzt durch bisher nur wenig bekannte Fotos, ergibt sich für Sie die Gelegenheit, wichtige Ereignisse aus der Zeit der Bahneinstellung bis zum jeweils aktuellen Teil des Vereinslebens mitzuverfolgen. An ausreichendem Berichtsstoff mangelt es nicht, sodaß dem Teil 1 mit seinem Abschluß im Jahr 1986, nun in Heft 8 ein Abschnitt des Jahres 1987 folgt. Wir hoffen, Ihnen liebe Leser, auf diese Weise auch weiterhin manch interessante Information und den Statistikern unter uns auch Fakten für Ihre Aufzeichnungen liefern zu können.

**5. Jänner 1987:** Noch keine 14 Tage nach den letzten Aktivitäten des Jahres 1986 versammelt sich der Vereinsvorstand erneut und faßt den sehr optimistischen Beschluß, mit allen Kräften daran arbeiten zu wollen, daß noch 1987 - genau 85 Jahre nach der ersten Bahneröffnung im Jahr 1902 - auf der 5 Kilometer langen Strecke von Bezau bis nahe an den Bahnhof Schwarzenberg der Museumsbahnbetrieb aufgenommen werden kann. Zu diesem Zweck war noch im Vorjahr die gut 200 PS starke dieselelektrische Lokomotivreihe 2091 der ÖBB ein Thema. Aus Wien ist nun aber auf das entsprechende Ansuchen um die Kaufmöglichkeit einer Lokomotive dieses Typs eine abschlägige Antwort eingetroffen.

**12. Jänner 1987:** Um keine Zeit zu verlieren, bemühte man sich sofort um einen Ersatz: Mit dem Kaufangebot an die "Steiermärkischen Landesbahnen" in Graz nimmt die Angelegenheit - Diesellokomotive - (Hilde) ihren inzwischen bekannten Lauf.

**16. Jänner 1987:** Die erste Jahreshauptversammlung müßte von Rechts wegen schon die zweite sein. Aus Rücksicht auf den späten Gründungstermin vom November 1985 wird der Tätigkeitsbericht und die Kassakontrolle mit dem Vereinsjahr 1986

vereint. Dort kann berichtet werden, daß der Verein bereits einen enormen Aufschwung genommen hat. 54 Mitglieder zählen zu seinem Bestand. Allerdings erheben sich unter ihnen auch skeptische Stimmen, die den unerschütterlichen Optimismus des Vereinsvorstandes nicht teilen können und dem Vorhaben keine gesicherte Zukunft einräumen.

**5. Februar 1987:** "Grundsätzlich positiv", lautet eine der erfreulichen Stellungnahmen zum vorgelegten Betriebskonzept des Vereines. Diesmal von der Vorarlberger Landesregierung.

Schon ab Februar vergeht bei der Museumsbahn kaum ein Tag ohne Aktivitäten, sei es in Bezau oder auf der zukünftigen Museumsbahnstrecke.

**17. Februar 1987:** Für die zwar noch nicht endgültig erworbene und ganz ohne "Eingeweide", sprich Motor und Getriebe, angebotene Heeresfeldbahn-Diesellok - wären die passenden Ersatzteile aus einer Baumaschine (Radlader) komplett, und was von größtem Vorteil ist, sogar kostenlos zu haben.

Beim Land Vorarlberg - seit Neuestem Besitzer eines Großteils aller Bahnanlagen und der Gebäude - werden Fühler zur Sicherstellung von Bahnschwellen aus dem in Vorbereitung befindlichen Gleisabbau im Bereich von Kennelbach bis nahe der Haltestelle Fluh ausgestreckt.

Nach dem 1985 schon einmal ein Angebot für drei Wagen der ehemaligen "Hallertram" aus Tirol vorhanden war - siehe MUSEUMSBAHN-AKTUELL Nr. 7 - kommt nun ein solches für einen Wagen der ehemaligen Straßenbahn - Innsbruck - Hall - aus Lustenau (!!!) in Vorarlberg. Zusätzlich dazu meldet der Verein auch noch sein Interesse für einen zweiten "Stubaiwagen" an.

**24. Februar 1987:** Die Diesellokomotive HF 130 C - dh. Hersteller Maschinenfabrik Windhoff, Baujahr 1943, laut Rechnung zerlegt, kann von ihrem Standort Weiz in der Steiermark abgeholt werden.

**18. März 1987:** Waggontransport Nr. 2: Der "Hallerwagen" aus Lustenau kommt in Bezau an.

Auch bis Gmünd im Waldviertel reichen die Beziehungen des Vereines. Von dort werden vier Güterwagen ohne Aufbau zur Verwendung als Streckenarbeitswagen erwartet.

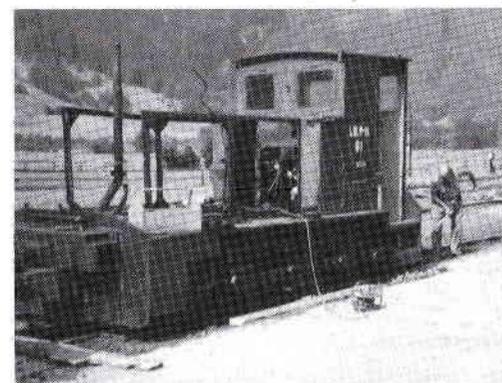
**10. April 1987:** Im neuen Vereinsjahr sind von den wenigen Mitgliedern schon wieder 350 Arbeitsstunden geleistet worden. Davon provitiert haben: Der "Stubaiierwagen, ex. Nr. 11", der "Hallerwagen, ex. Nr. 108", der "Salonwagen, ex. B W B-Güterwagen", der "Dienstwagen Nr. 6463, ex. Steyrtalbahnhof" und die sanierungsbedürftige Bahntrasse.

**30. April 1987:** Die Regionalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald als treuhänderische Verwalterin des gesamten, in Landesbesitz befindlichen Bahnareals, bittet alle Anrainergemeinden, die mit dem Vorhaben befaßten Behörden und Ämter und den Museumsbahnverein an einen Tisch. Als Ergebnis der Gespräche ist im Vereinsprotokoll v e r - merkt: "Weiterhin stark vorhandene Ablehnung und wenig abzusehende öffentliche Unterstützung durch die Gemeinden. Der dankenswert "fürsorgliche" Rat eines der prominenten Verhandlungsteilnehmer an die Adresse der Vereinsvertreter dokumentiert dies überdeutlich. **"Am besten nicht zuviel anschaffen um dann nicht zuviel wegschaffen zu müssen!"** Trotz der sich oft genug in etwa so äußernden Rückschläge haben wieder andere Vereinsmitglieder schon mit der Rodung der verwachsenen Streckenteile begonnen.

**5. Mai 1987:** Ein neuer, willkommener Zuspruch trifft ein: Vom Fremdenverkehrsverband Bregenzerwald wird das Projekt ebenfalls zustimmend begrüßt. Der Stubaiierwagen Nr. 101 ist nach vielen Stunden Arbeit und in einer Gemeinschaftsaktion mit den Zillertalbahnhof- und Innsbrucker Verkehrsbetriebwerkstätten von 1000 mm auf 760 mm umgespurt worden. Mit den für 38 Personen Platz bietenden neuen Holzsitzebänken hat der Fahrgastraum ein einladendes Aussehen erhalten. Die Probefahrt bis zur Haltestelle Reuthe (die Überfahrt der Straße ist noch zugeteert) mit dem "HANSERICH" als Lomomotive wird mit Spannung angetreten. An dessen Durchhaltevermögen wird nicht im Traum gezwei-

felt, eher gilt die Aufmerksamkeit dem technischen Teil des Stubaiierwagens, unserem Erstlingswerk. Muß da vielleicht noch Lehrgeld gezahlt werden?

**9. Mai 1987:** Das Museumsbahnprojekt wird in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverband Bregenzerwald der Presse vorgestellt. Das erklärte Ziel des Vereines ist es, bis 1993 die jährlichen Fahrgastzahlen der von 1974 bis 1980 von Bregenz nach Bezau verkehrenden "EUROVAPOR" Dampfsonderzüge von nahezu 30.000 zu erreichen.



**18. Mai 1987:** Die auf weit weniger als 15 Tonnen "abgespeckte" Diesellok wurde Tage vorher in Weiz auf die Bahn verladen und trifft per LKW vom Güterbahnhof Wolfurt kommend in Bezau ein. Der eingesetzte Mobilkran hat wenig Mühe, um das "Gerippe" in ihrer neuen Heimat auf das Gleis zu stellen.



**30. Mai 1987:** Eine Hand voll Vereinsmitglieder beteiligt sich am Streckeneinsatz zur Behebung der Hangrutschung nahe der Sporenegger Brücke. Ohne Ausnahme müssen alle Werkzeuge - wie Schaufeln und Pickel - selbst mitgebracht oder von Nachbarn ausgeliehen werden. Mit dem "HANSERICH" und den 4 Bauzugwagen aus Gmünd geht es über die inzwischen freigemachte Übersetzung bei der Haltestelle Reuthe zur Baustelle. Der von den angrenzenden Landwirten wohl nicht mehr erwartete Bahnverkehr verleitete sie offenbar zur Einzäunung der Viehweiden über das Gleis hinweg. Gleich zwei solcher Hindernisse können den Tatendrang der Museumsbahner jedoch nicht stoppen.

**6. Juni 1987:** Schon sind es bis zu 10 Vereinskollegen die sich an den gemeinsamen Arbeitstagen einfinden.

**12. Juni 1987:** Motor, Getriebe und andere Ersatzteile für die Diesellok werden von Vereinsmitgliedern fachmännisch aus der betreffenden Baumaschine ausgebaut und tags darauf nach Bezau gebracht.

**27. Juni 1987:** Erstmals haben aktive Mitglieder aus dem ganzen Land eine beachtliche Anzahl von Schwellen ausgewechselt. Müde aber stolz auf die vollbrachte Leistung wird das Ergebnis begutachtet.

**4. Juli 1987:** Großer Schreck für die samstags in Bezau ankommenden Vereinsmitglieder: Zwei Drittel des Bahnhofgeländes sind durch das Hochwasser des Grebenbaches bis über das Gleis mit Schlamm bedeckt. In mehr als 150 "Handarbeitsstunden" werden die Ablagerungen weggeräumt. Bei der drei Tage dauernden Räumaktion hofften wir vergeblich auf eine Hilfe oder Unterstützung durch die Gemeinde Bezau.

**24. Juli 1987:** Von Fachleuten unter den Vereinskollegen wird der 110 PS starke und jahrelang unter freiem Himmel abgestellte "Perkins Dieselmotor" in die Lok eingebaut und mittels Batterie erstmals "durchgedreht".

**August 1987:** Es vergeht kaum ein Tag, an dem nicht an den Fahrzeugen und an der Strecke gearbeitet wird. Schließlich

rückt der festgelegte Festtermin am 26. September bedrohlich näher.

Fortsetzung folgt im Heft 9, Mai 1994.

## Vereinschronik, aktuelles aus dem Vereinsleben.

Eine kaum überbietbar spannend startende Museumsbahnsaison ist nun abgelaufen. Es ist ein reines "Vergnügen", Ihnen liebe Leser, von den Ereignissen und Aktivitäten, besonders der hier anschließenden, berichten zu dürfen.

Was die umfangreichen und viele Arbeitsstunden vereinnehmenden Vorbereitungen betrifft, hätte alles glatt gehen müssen. Der Fahrplan war erstellt und Prospekte gedruckt, die Fahrzeuge, wenigstens die wichtigsten, waren einsatzbereit, die Kolleginnen und die Kollegen des Betriebsdienstes hatten ihre Schulungen "genossen" und für jeden Betriebstag gutes Wetter war auch bestellt.

Was aber zum Erscheinungszeitpunkt von "MUSEUMSBAHN AKTUELL Nr. 7" im Mai schon nicht mehr garantiert werden konnte, wurde Wochen später zur Gewißheit: "Die Dampflokomotive - U 25 - wird nicht zeitgerecht zur Saisonöffnung fertig!". Deshalb mußte unter allen Umständen ein Ersatz her; so die beschlossene Absicht der Museumsbahner. Praktisch alle in betriebsfähigem Zustand befindlichen Dampflokomotiven in Österreich waren in Fahrpläne eingegliedert und dadurch - zumindest kurzfristig - unabkömmlich. Sogar die Betriebsleitungen der Landes- und Bundesbahnen sowie ein Verein in Tschechien wurden kontaktiert. Bis fünf Tage vor der Saisonöffnung am 29. Mai dauerte die Hinhaltenaktik eines der österreichischen Verhandlungspartner. Jetzt half alles nichts mehr. Von der vorsorglich mit der Sachlage vertraut gemachten Betriebsleitung der bekannten "ÖCHSLEBAHN" in Ochsenhausen traf dank Faxgerät innerhalb von nur zwei Stunden ab unserem Ansuchen die Einwilligung ein: Die betriebsbereite, 1955 in Polen

gebaute Px 48-1913 wurde angeboten. Nun galt es innerhalb einer Tagesfrist die vom Ministerium in Wien zu genehmigenden zollrechtlichen Fragen zu regeln, die geeigneten Transport- bzw. Kranfirmen zu finden und ihnen den dringenden Termin ans Herz zu legen. Zur Erhöhung der Blutdruckwerte hat dann die Nachricht vom Mittwoch - drei Tage vor der Saisonöffnung - beigetragen, daß die bis zuletzt in Verhandlung stehende, österreichische Dampflokomotive doch noch frei geworden wäre. Zu spät, denn zu dem Zeitpunkt liefen die Vorbereitungen in Ochsenhausen und Bezau bereits auf Hochtouren.

Am Freitag, den 28. Mai traf der 30 Tonnen schwere Dampfloktransport auf zwei Spezial-LKW verteilt, in Bezau ein. Gemeinsam mit dem Betriebsleiter und seinen zwei Helfern aus Ochsenhausen wurde die Lok sofort für die Probefahrt am Tag der Saisonöffnung - Pfingstsonntag - vorbereitet.



Anstatt der erwarteten Dampflokomotive -Ü 25- oder der jetzt dafür vorgesehenen Px 48, kam die Ehre der Saisonöffnungsfahrt umständehalber der lange in Reserve stehenden Diesellokomotive "Margreth" zu.

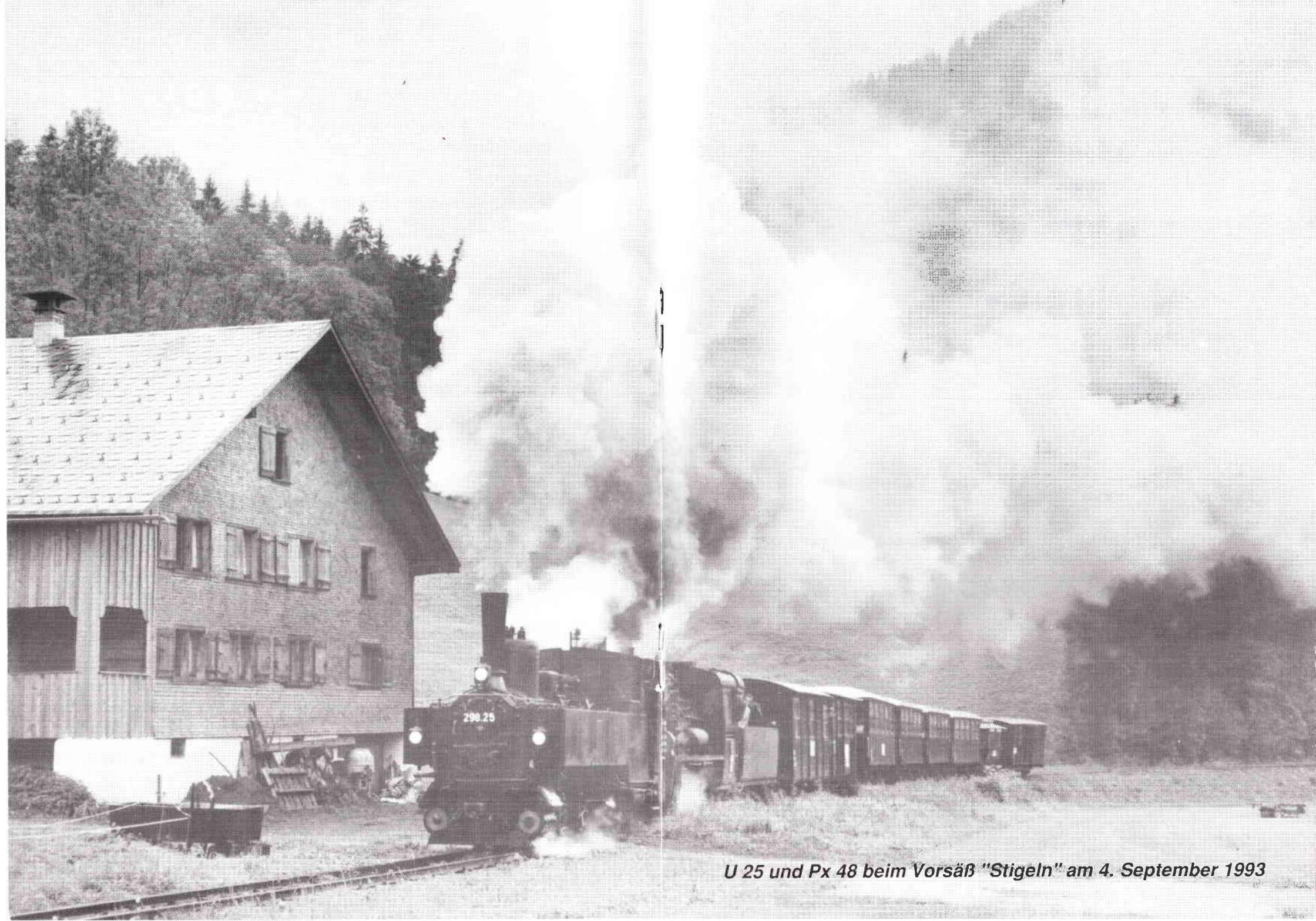
Der noch in der Nacht auf den Betrieb vorbereiteten Dampflokomotive Px 48-1913 und dem aus gutem Grunde ungeduldigen Personal blieb nur noch der dritte fahrplanmäßige Zug des Tages als Vorstellung- und Probefahrt. Unter dem prüfenden Blick der Helfer aus Ochsenhausen setzte sich die Dampflokomotive mit einem

Museumsbahnzug nach Bersbuch in Bewegung. Die Kollegen von der Öchslebahn waren schon über alle Berge, als bei der Ankunft des Zuges in Bezau das beinahe Unglaubliche angeordnet werden mußte: **Der Dampfbetrieb für Pfingstsonntag ist abgesagt!** Grund: Heißläufer rechts vorne! Bis zum nächsten fahrplanmäßigen Einsatz der Lok bleibt also nur eine Woche Zeit. Noch am selben Abend und den ganzen Sonntag hindurch trieb man die Vorbereitungen zur Reparatur voran. Die Achse wurde mittels der mit dem "BOB CAT" Bagger im Anschluß an ein Stutzgleis ausgehobenen "Achssenke" ausgebaut, das desolate Lager von den schnell wieder angereisten Öchslebahnern in Ochsenhausen erneuert und die ebenfalls beschädigte Achse in der Zwischenzeit von der Vereinsmannschaft in Bezau instandgesetzt. Ein Einsatz, der einige lange Tag - und Nachtschichten beschert hat, im Endeffekt aber sehr erfolgreich war.

Wenn auch die geschilderten Begebenheiten um die Saisonöffnung 1993 das meist strapazierte Gesprächsthema waren, so dürften die nicht weniger wichtigen Ereignisse aus dem Vereinsleben ebenfalls erwähnenswert sein.

Seit Mai dieses Jahres hat sich das Bahnhofgebäude Bezau unbestreitbar zu seinem Vorteil verändert. Dazu beigetragen hat die in Eigenregie vorgenommene Fassadensanierung, ganz wesentlich aber die großzügig durchgeführte Sanierung des desolaten Dachstuhles und die Neueindeckung der noch aus der Bahneröffnungszeit stammenden Bedachung, ermöglicht durch die "Regionalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald" unter ihrem Obmann, Ök.Rat Alois Bechter. Auffallend aber auch, und Anlaß vieler Belobigungen; der heuer sogar wettbewerbswürdige Blumenschmuck am Bahnhof, wieder zur Verfügung gestellt von unserer geschätzten Gärtnerfamilie Arnold Hoch aus Feldkirch und liebevoll gepflegt von Frau Angela aus Bezau.

Für unsere Fahrgäste ist es immer wieder eine Freude, wenn sie während der gemütlichen Eisenbahnfahrt an einer eher nicht erwarteten Stelle, die dank der Nachbarin, Frau



*U 25 und Px 48 beim Vorsäß "Stigeln" am 4. September 1993*

Elisabeth und Gärtner Hoch vorbildlich betreute Haltestelle "Rütte" (Reuthe) in voller Blumenpracht bewundern dürfen.

Im Blickpunkt der stark befahrenen Bundesstraße 200 und der vielen tausend Zaun- und Fahrgäste steht der ebenfalls von Vereinsmitgliedern renovierte Bahnhof Schwarzenberg. Hier scheint die Zeit stehen geblieben zu sein, denn direkt daneben befindet sich das noch im ursprünglichen Stil von 1902 erhaltene und auch so in Betrieb stehende Trockenklosett-Gebäude. Auch in Schwarzenberg können wir uns auf die vorbildliche Betreuung der Anlagen verlassen. Oskar und Katharina, die nicht nur das Bahnpersonal zum beliebten Kaffee einladen, sondern auch den Blumenschmuck - unterstützt durch Gärtner Hoch - fachmännisch beherrschen und so zu den bleibenden Erinnerungen an die Wälder Museumsbahn beitragen.

Pünktlich zur Eröffnung der Saison 1994 und nur zu besonderen Anlässen werden sich unsere Fahrdienstleiter, Zugführer und Schaffner in ihrer schönen neuen Uniform präsentieren. Im Originalstil von 1900 geschneidert, dürften sie wieder zum Ziel ungezählter Film- und Fotoauslöser werden. Diese sehenswert schmucke Anschaffung verdanken wir der Fürsprache beim Landesverband in Bregenz durch die Geschäftsführerin des Bregenzerwald Tourismus, Frau Mag. Ilona Authrid.

**Allen, uns auf diese Weise fördernden Personen und Institutionen sei an dieser Stelle von ganzem Herzen gedankt. Bitte unterstützen Sie uns weiterhin!**

Bis in den Juni hinein wurden an einigen Fahrzeugen noch Restarbeiten aus der gemeinsamen Arbeitswoche in Angriff genommen und größtenteils erledigt. Die "Margreth" - zwar bisher gänzlich unterbeschäftigt - dafür aber Dauergast in der Vereinschronik - bleibt auch weiterhin unser Sorgenkind. Knapp nach dem gut gemeisterten Eröffnungswochende mußte erneut eine teure Reparatur angekündigt werden. Gut, daß es die "HILDE" gibt, und im Vertrauen auf ihre gewohnte

"Margreth" wieder für längere Zeit auf das Abstellgleis zu verbannen. Es werden wohl Monate vergehen, bis sie erneut erprobt werden kann.

Von einer Gleisneulage im Bahnhofgelände von Bezau bis zu den auf 550 lfm Strecke profimäßig durchgeführten Stopfarbeiten, von der aufwendigen Instandsetzung eines durch "Fremdeinwirkung" beschädigten Trassenteiles auf etwa 170 lfm bis zu den Mäh- und Rodungsarbeiten entlang der Strecke spannt sich der Bogen an den heuer geleisteten Einsätzen für die Sicherheit des Bahnverkehrs.



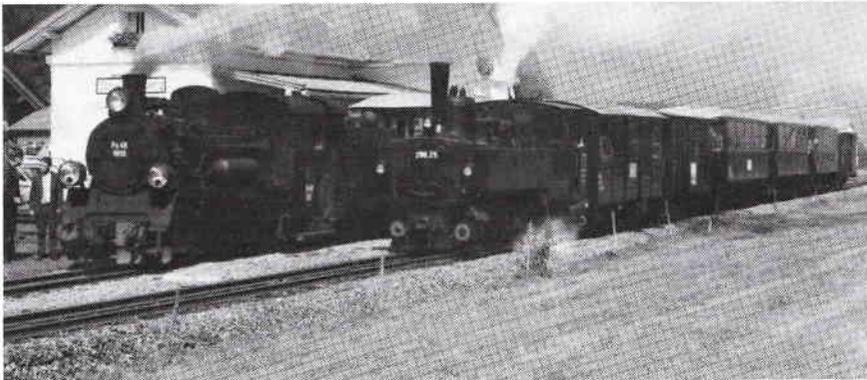
Gute Dienste leistet dabei unser "BOB CAT" Bagger mit dessen Hilfe kürzlich ein dringend notwendiger Wasserdurchlaß neu errichtet wurde und im Laufe des Jahres auch seine weiteren Möglichkeiten vom Schwellen wechseln bis zu den verschiedensten Kranarbeiten ausgenützt werden konnten.

Am 30. Juli - bald näher dem Saisonende als der Eröffnung - wurde der Transport der Dampflok - U 25 - organisiert. Die Kollegen der Zillertalbahn hatten eine Spezialladerampe gebaut und der LKW Tieflader aus dem Bregenzerwald konnte seine wertvolle Fracht aufnehmen. Die lange und teils vom Fernsehen dokumentierte Fahrt bis Bezau verlief mit einem kleinen Zwischenfall, da von den Beteiligten offenbar die Höhe des Lokkamines unterschätzt wurde und dieser jedenfalls "lose" in Bezau ankam.



Auch hier war alles zum Bau einer Abfahrtsrampe vorbereitet worden. Von zahlreichen Zuschauern mit Beifall begrüßt, plazierte sich die Dampflok dann bald an ihrem zukünftigen Stammplatz in der Remise. Viele davon erwarteten sogleich den ersten Einsatz; es gab aber noch die "Px 48" und so ließ man sich ausnahmsweise einmal nicht sonderlich hetzen.

Ab 14. August 1993 - Annähernd genau 91 Jahre nach der Eröffnungsfahrt anno 1902, und 16 Jahre nach ihrem kurzen Gastspiel anlässlich - "75 Jahre Bregenzerwaldbahn" - im Jahr 1977, dampfte die vielbestaunte - U 25 - vor den Museumsbahnzügen von Bezau nach Bersbuch und zurück.



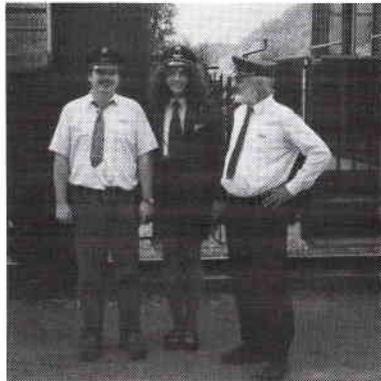
4. September 1993, vier Tage vor der Verladung der Px 48 in Richtung Heimat "ergab" es sich zwangsläufig, daß sowohl

in Richtung Heimat "ergab" es sich zwangsläufig, daß sowohl eine Abschieds- wie auch eine Vorstellungsfahrt auf dem Programm stand. Ein Festtag für die Fotografen. Sowohl die zwei Zugspare mit Vorspann wie die Lokparade und Zugkreuzungen im Bahnhof Schwarzenberg waren willkommene Anziehungspunkte.

Eben erst wurde auch die Reisemappe für 1993 geschlossen. Sowohl Schmalspurbahnen im Inland wie auch im Ausland waren Ziel der reiseleidigen Mitglieder. Zum geselligen Teil des Vereinslebens zählt der Vereinsausflug, der Mitte Juli 40 Personen zur ÖBB "Ybbstalbahn" und zur "Ybbstalbahn Bergstrecke" der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGLB) geführt hat. Weiters wurden besucht: Die "Höllentalbahn" in Hirschwang, die "Taurachbahn" in Mauterndorf, die "Thörlerbahn" in Kapfenberg, die Rügenbahn mit der uns bekannten Dampflok "Nicki und Frank S" auf der Insel Rügen und anderer Schmalspurbahnen in den neuen deutschen Bundesländern (ehem. DDR), die Landwirtschaftsbahn bei Balatonfenyves in Ungarn, die Waldbahnen Viseu de Sus, Moldovita, Tazlau und Covasna in Rumänien, die Bahnen von Cherven brjag und Septemvri in Bulgarien, die Schmalspurbahnen um Krosniewice, Sroda, Bialosliwie, Wielichowo und Gryfice in Polen

### **Besuch aus Gomel!**

Als Ehre und Verpflichtung faßte der Verein die Anfrage engagierter Frauen aus dem Vorderbregenzerwald auf, die einer mehr als dreißigköpfigen Schar von Jugendlichen und ihren Betreuern aus Gomel in Weißrußland vier erholsame Ferienwochen ermöglichten. Die große Begeisterung während der Mitte Oktober erfolgten Sonderzugsfahrt und bei der anschließenden Jause im Warteraum des Bahnhofes, wo da und dort auch tränennasse Augen beobachtet werden konnten, war der schönste Dank an die Museumsbahn und die beteiligten Vereinsmitglieder.



Von den Fahrgästen (und Kollegen) umschwärmt, unsere erste Schaffnerin, Frl. Hellewi Amann.

**TERMINE TERMINE TERMINE TERMINE TERMINE TERMINE**

Die 8. Jahreshauptversammlung des Museumsbahnvereines, zu der alle Mitglieder schriftlich eingeladen werden, findet am Samstag, den 26. Februar 1994 statt.

Die alljährliche Arbeitswoche dauert vom Montag, den 2. Mai bis zum Samstag, den 7. Mai 1994. Wir bitten auch weiterhin um rege Teilnahme daran.

Saisonöffnung 1994: Pfingstsonntag, den 21. Mai.

Jakob Bobleter

**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

**F A H R P L A N C E N T E R**

S. Rachdi, Tellstraße 45, CH-8400 Winterthur, Tel./Fax:  
CH-052/213 12 20

Kennen Sie unsere Dienstleistungen?

Das Fahrplancenter bietet:

- Eisenbahnfahrpläne aus Afrika, Asien, Australien, Europa, Nord- und Südamerika
- Eisenbahnbücher, direkt aus vielen Ländern außerhalb Europas importiert
- Eine große Auswahl fremdsprachiger Eisenbahnzeitschriften
- Eine große Auswahl an Eisenbahnkarten
- Weitere Spezialitäten für Sammler; z. B. Postkarten, Bildfahrpläne, Fahrplannachdrucke usw.

Im Eigenverlag erscheinen die FAHRPLANCENTER NEWS mit vielen Informationen über außereuropäische Bahnen. Eisenbahnkarten von Guatemala, El Salvador, Uruguay, Peru, Kolumbien und Senegal aus Eigenproduktion.

Bei uns können sie auch Plätze in den Zügen Zimbabwes, Südafrikas und Neuseelands reservieren. Für Ihre Bahnreise in Übersee stellen wir Ihnen, gegen eine kleine Gebühr, die notwendigen Fahrpläne zusammen.

Im Fahrplancenter sind auch einige außereuropäische Eisenbahnfreundevereinigungen vertreten (aus Uruguay, Neuseeland sowie die Fahrplansammlerverbände der USA und Australiens).

Immer wieder viel Neues und Interessantes im Sortiment. Fragen Sie nach der Preisliste oder kommen Sie vorbei. Geöffnet: MO - FR 14.00 - 18.00, SA 10.00 - 16.00; bei Einkäufen im Fahrplancenter können Sie mit DM, öS, sFr oder mit Eurocheck bezahlen.

Inserat

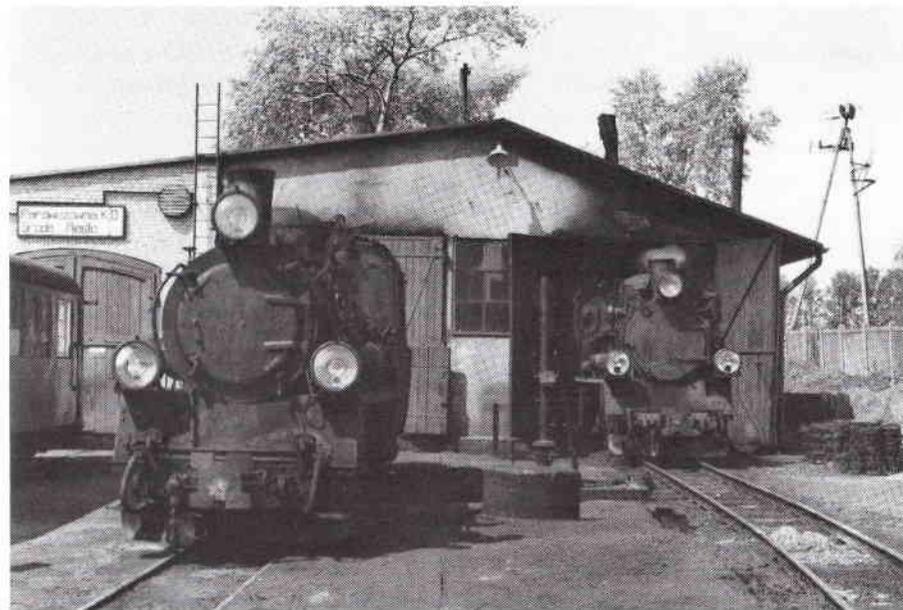
## Die Reihe Px 48 der PKP

Leider schon wieder Vergangenheit stellt der leihweise Einsatz der Px 48-1913 auf der BWB-Museumsbahn dar. Die folgenden Zeilen sollen uns einen kleinen Überblick über diese interessante Dampfloctype geben.

Die Geschichte der polnischen Px 48 geht auf das Jahr 1927 zurück, als der Lokproduzent "Fablok" zwei Prototypen einer vierachsigen Schmalspurlokomotive vom Typ "W-3-A-1929" für das Warschauer Verkehrsministerium entwickelte. Von diesen Vorbildern entstand mit kleinen Änderungen die polnische Reihe Px 29, von der 21 Stück in Auftrag gegeben wurden. In Anlehnung an diese bewährte Reihe Px 29 entstand anhand von Originalplänen die Reihe Px 48. In der Nachkriegszeit zwischen 1949 und 1955 wurden vom polnischen Lokproduzenten "Chrzanow" insgesamt 214 Exemplare der Reihen Px 48 und Px 49 (zum Unterschied mit dreiachsigem Tender) gebaut. Die Lokreihe wurde ursprünglich für die Spurweiten 750 und 785 mm (schlesische Schmalspur) konstruiert. Erst in den Jahren 1969 bis 1979 baute man in der Werkstätte Nowy Sacz 17 Lokomotiven dieser Reihe für die Meterspurbahnen in Nordwestpolen (eh. Pommern) auf ein Spurmaß von 1.000 mm um. Aus Polen wurden zehn Lokomotiven nach Rumänien exportiert, wovon eine Maschine noch im Schmalspurbahnhof von Turda abgestellt steht. Weiters wurden zwölf Stück dieser Reihe im Jahre 1950 nach Jugoslawien exportiert.

Heute sind die Tage der planmäßigen Einsätze bei den Polnischen Staatsbahnen schon gezählt. Im Personenverkehr eingesetzt werden diese Maschinen noch auf der Schmalspurbahn von Sroda nach Zaniemysl. Im Güterverkehr anzutreffen ist die Reihe Px48 noch auf der Strecke von Gniezno Wask. nach Powidz. Für touristische Zwecke sowie u. a. auch als Reservefahrzeuge stehen Maschinen dieser Reihe bei der Schmalspurbahn Opalenica - Lwówek sowie auf den Schmalspurnetzen von Krosniewice, Nowy Dwor, Jedrzejew und Elk zur Verfügung.

Helmuth Lampeitl



Zwei Lokomotiven der Reihe Px 48 vor dem Heizhaus in Sroda, 9. Mai 93

Auszug aus einer Rede von k.k. Professor Gebhard Fischer, gehalten anlässlich der Bahneröffnung am 21. und 22. September 1902, 2. Teil:

### Der Schwedenkrieg

Auch von den Schrecken des dreißigjährigen Krieges blieb der Bregenzerwald nicht verschont und bis auf den heutigen Tag hat sich die Kunde vom Schwedenkrieg und seinen Drangsalen in der Überlieferung des Volkes lebendig erhalten. Teuerung, Hungersnot und pestartige Krankheiten, die gewöhnlichen Begleiter des Krieges in jener Zeit, wüteten auch in diesen abgelegenen Gegenden. Nach der Lingenauer Chronik raffte die im Jahre 1635 herrschende Pest Tausende hinweg und die Menschen schrakten auch vor dem Ekelhaftesten nicht zurück, um den Hunger zu stillen. Vor hundert Jahren noch war an der östlichen Seite der Friedhofmauer in Egg eine aus der Zeit des dreißigjährigen Krieges stammende Inschrift zu lesen, die trotz ihres lapidaren Charakters das Elend jener Zeit deutlich genug erkennen läßt. Dieselbe

lautete: "O Klag über Klag, hier liegen siebenundsiebzig in einem Grab". Damals gelobten mehrere Pfarreien eine jährliche Wallfahrt nach dem "Heiligen Blute" in Weingarten, damit der Himmel sie von fernem Übel bewahre. Außerdem war der Bregenzerwald, namentlich der vordere Teil, während des dreißigjährigen Krieges zweimal durch feindliche Einfälle hart bedrängt worden. Nachdem die Schweden im Jahre 1632 Kempten besetzt hatten, suchten sie über Mittelberg, Rohrmoos und Sibratsgfall auch in den Wald einzudringen, wurden aber durch den vorarlbergerischen Ausschuß im Verein mit dem kaiserlichen Militär zurückgeworfen. Der Wälderausschuß kämpfte damals unter den Hauptleuten Gabriel Feuerstein und Kaspar Wilhelm von Bezau. Zur Sicherung gegen weitere Angriffe wurden nun Schanzen in der Thorbünd, im Lecknertal sowie vom Krumbacher Tobel in Richtung gegen Alberschwende angelegt. Allein erst gegen Ende des Krieges im Jahr 1646 erschienen die Schweden wieder an der Nordgrenze unseres Heimatlandes und bedrohten somit in erster Linie den Vorderwald, dessen Ausschußmannschaft bei Krumbach die Grenze besetzte. Am 4. Jänner 1647 eroberte der schwedische General Wrangel nach Umgehung des Klauspasses Bregenz und bedrückte das Land mit schweren Kontributionen. Der innere Bregenzerwald erwirkte durch eine Abordnung von Wrangel eine Sicherheitswache und wurde mit schwedischer Einquartierung verschont. Schlimmer erging es dem Vorderwalde, der wegen seiner exponierten Lage sich an der Bekämpfung der Schweden auch mehr beteiligt hatte. Wrangel legte zwei Kompagnien Reiter, Polaken und Dragoner in das Gericht Lingenau, wo sie durch ihre Raub- und Plünderungszüge, die bis auf den Sulzberg ausgedehnt wurden, der Schrecken der armen Bewohner wurden. Als Wrangel im Sommer 1647 Bregenz wieder räumte, ließ er die Besatzung in Lingenau zurück. Nach Darstellung der Lingenauer Chronik fanden diese Mordbrenner ein ihrer würdiges Ende. Da es in den ausgeplünderten Ortschaften des Vorderwaldes nichts mehr zu erpressen gab, so planten die Schweden einen Raubzug in die Alpen des inneren Waldes, wohin sich die Frauen und Kinder an der Egg, in Andelsbuch und Schwarzenberg während des Sommers geflüchtet hatten. Auf die Kunde von dem

Vorhaben des Feindes taten sich die Weiber zusammen und wurden schlüssig, den Schweden einen gebührenden Empfang zu bereiten, und der ganze Weibersturm stellte sich bewaffnet am Fallenbache auf. Als die Schweden durch das Hör-tobel und Steinpis vordrangen und am Fallenbach plötzlich die mit weißen Juppen bekleideten Amazonen gewahrten, wurden sie, in der Meinung, österreichische Infanterie in weißen Waffenröcken vor sich zu haben, von solchem Schrecken erfaßt, daß sie eiligst die Flucht ergriffen. doch die Weiber stürzten ihnen nach und erschlugen sie bis auf den letzten Mann. Die Stätte, an welcher die Erschlagenen beerdigt wurden, soll deshalb die rote Egg heißen.

Zusammengestellt von  
Konstantin Tiefenthaler



Aus dem Vereinsalbum: Streiflicht vom Streckenzustand bei Oberlangenegg 1983

## Die Rhodopen-Bahn in Bulgarien

Die Schmalspurbahnen der bosnischen Spur (760 mm) befinden sich zumeist in den Ländern der ehemaligen k. u. k. österreichisch-ungarischen Monarchie. Eine Ausnahme bilden zwei Schmalspurbahnen in Bulgarien: Die Strecke von Cherven brjag im Norden des Landes führt auf einer Länge von 104 Kilometern durch eine relativ flache und eintönige Landschaft zum Donauhafen Orjahovo.

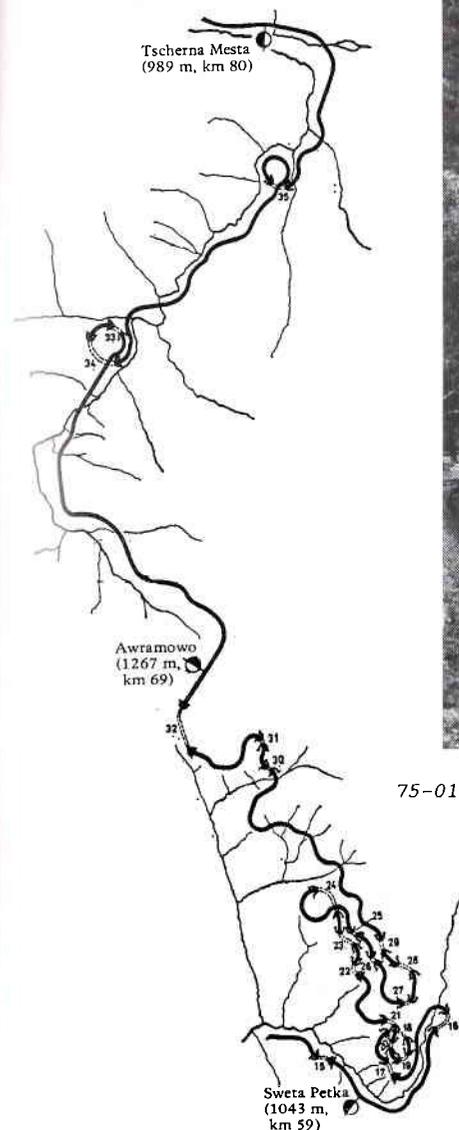
Durch eine außerordentlich beeindruckende Gegend führt die schmalspurige Rhodopenbahn von Septemvri nach Dobriniste. Für den Streckeneinsatz stehen hier zwei Lokomotiv-Baureihen zur Verfügung: Die Baureihe 75 (gebaut von Henschel, Kassel, in den Jahren 1965 und 1966) weist mit einer Leistung von 809 kW (1.100 PS) eine beachtliche Stärke für die 760er Spur auf. Durch die Inbetriebnahme dieser Baureihe konnte Mitte der 60er Jahre die Dampftraktion beendet werden.

Die Baureihe 77 (gebaut von den Werken des 23. August, Bukarest, Baujahr 1988) stellt eine verbesserte Version der Reihe 76 (ebenfalls 23. August-Werke, 1976 und 1977) dar. Die Rhodopenbahn wurde erst relativ spät und in mehreren Etappen gebaut:

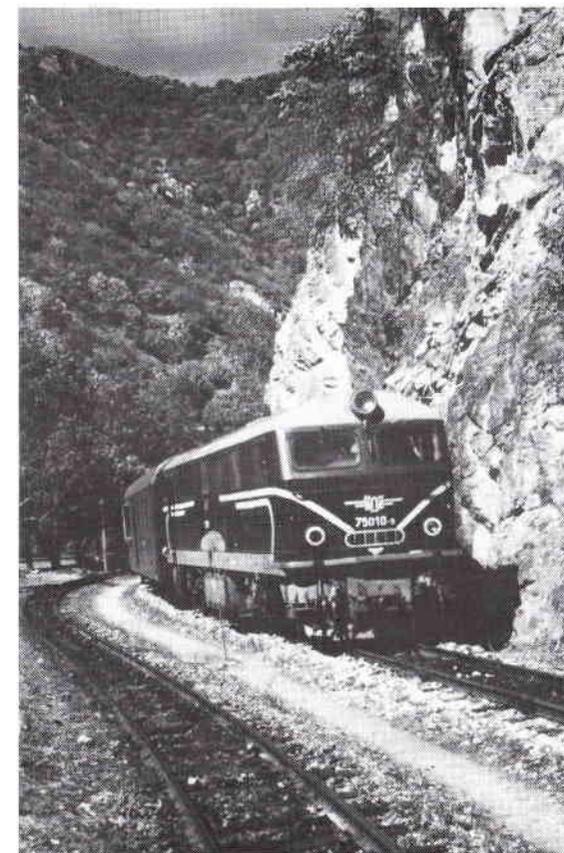
Septemvri - Velingrad (39 km)	1926
Velingrad - Velingrad Süd (3 km)	1927
Velingrad Süd - Jakoruda (44 km)	1937
Jakoruda - Beliza (15 km)	1939
Beliza - Bansko (18 km)	1940
Bansko - Dobrinische (6 km)	1942

Die Abzweigung Varvara - Pazardzik (Länge 16 km) wurde 1928 in Betrieb genommen.

Der Ausgangspunkt Septemvri liegt an der Hauptstrecke Sofia - Plovdiv. Hier befinden sich auch die Zugförderungs- und Werkstättenanlagen. Ab hier führt die Bahnstrecke durch ein Tal bis zum Abzweigebahnhof Varvara. Nun führt die Bahn durch ein enges Tal entlang des Flusses Tschepinska bis zum Bahnhof Dolene (km 21). Nach weiteren 18 Kilometern wird



Aus *Schelesnoputen Transport*,  
Sofia, Heft 8/1986



75-010 mit Personenzug im Bf. Dolene, 12. 9. 93

Die Scheitelstrecke der 142 km langen Schmalspurbahn (Spurweite 760 mm) von Septemvri (238 m Seehöhe) über Awramowo (1267 m) nach Dobrinische (834 m). Alle 35 Tunnel dieser Strecke sind zusammen 2858 m lang. Der längste, mit der Nummer 32, mißt 314 m. Die 'vierstöckige' Linienentwicklung auf dieser Strecke zählt zu den beachtenswertesten Errungenschaften des bulgarischen Bahnbaus der dreißiger Jahre. — Die Angabe 142 km (in der ersten Zeile) schließt die Zweigstrecke von Warwara (281 m Seehöhe) nach Pazardschik (205 m) ein.

die Bezirkshauptstadt Velingard erreicht. Diese Stadt gilt als Kurort und verfügt über etwa 70 - zum Teil thermische - Quellen. Die Bahn verläuft nun auf einer Art Hochebene bis zum Bahnhof Sweta Petka (km 59). Danach erfolgt der Anstieg in zahlreichen Schleifen und Windungen bis zum höchstgelegenen Bahnhof Bulgariens, Avramovo (km 69, 1.267 m). Technisch und landschaftlich beeindruckend ist die kunstvolle Trassierung auf drei Ebenen. Auf einer Länge von 10 Kilometern steigt die Bahn um 224 Höhenmeter, die Höchststeigung beträgt 30 ‰. Der Scheitelbahnhof Avramovo liegt auf einer Paßhöhe zwischen dem Rila- und dem Rhodopengebirge. Bis zum Bahnhof Tscherna Mesta (km 80; 989 m) verläuft die Strecke in starkem Gefälle. Hier wird das Mesta-Tal erreicht, dem die Bahn bis Jakoruda (km 86) folgt. Ab hier folgt die Strecke dem Tal des Razlog. Im Bahnhof Razlog (km 115) zeugen zur Verladung bereitgestellte Güterwagen von der Bedeutung des Frachtverkehrs. Razlog verfügt über chemische sowie holzverarbeitende Industriebetriebe. Im vorletzten Bahnhof, Bansko (km 119), sind noch drei ausgemusterte Dampflokomotiven sowie der Dieseltriebwagen 82-01 (gebaut von Ganz, Budapest, 1952) abgestellt. Die Endstation Dobriniste (km 125) liegt nur mehr etwa 60 Kilometer von der Grenze zu Griechenland entfernt. Auch dieser Ort verfügt über Mineralquellen.

Die beschriebene Bahn befindet sich in einem erfreulichen Zustand, die Züge sind bestens frequentiert, auch im Güterverkehr (dieser wird ohne Rollwagen abgewickelt) stellt die Schmalspurbahn ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis. Auch die Bahnhöfe, die teilweise sogar eine eigene Restauration haben, machen einen guten Eindruck. Die Züge verfügen auch auf verschiedenen Teilstrecken über einen "Minibar-Dienst". Gute Hotels befinden sich in den Orten Pazardzik und Velingrad.

Literatur: "Die 760 mm Schmalspurbahn Septembri - Dobrinische in Bulgarien"; in: Der Modelleisenbahner 3 und 4/ 1980, DDR-Berlin

Markus Rabanser

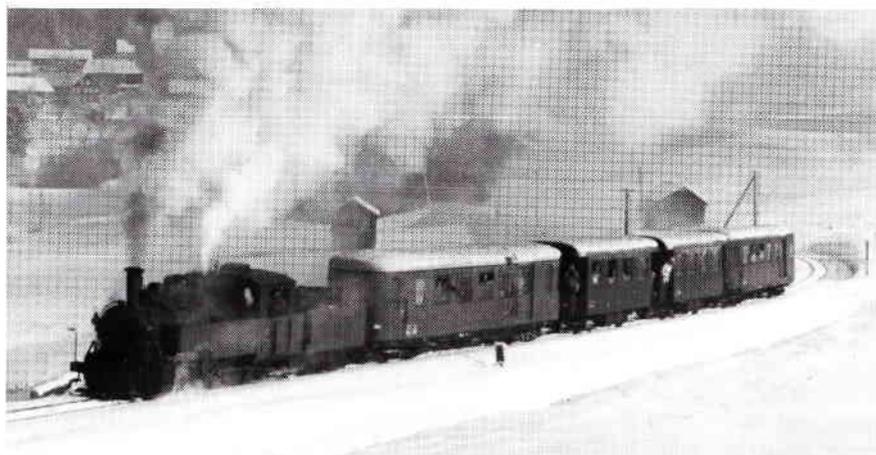


77-002 erreicht mit einem Personenzug in Avramovo den höchstgelegenen Bahnhof Bulgariens, 14. 9. 93

Skizze Seite 29 entnommen aus:



Dimiter Dejanow: **Die Lokomotiven der Bulgarischen Staatsbahnen**, Cellophanierter Pappband, 17/24 cm, 176 Seiten, 192 Fotos, 113 Typenskizzen und Karten, Preis ÖS 440,-- / DM 63,--.  
Verlag Josef Otto Sleszak, Wiedner Hauptstraße 42, 1040 Wien, Telefon 0222/5870259 oder 5871347.



**Allen unseren Mitgliedern, Fremden und Förderern  
ein frohes Fest und ein gutes neues Jahr**

Fotonachweis: Peter Feßler (Seite 11)  
Walter Fröwis (Seite 20)  
Klaus Köllmeier (Seite 32)  
Helmuth Lampeitl (Seite 1, 4, 16, 20, 25)  
Rudolf Munk (Seite 22)  
Manfred Neurauter (Seite 27)  
Markus Rabanser (Seite 14, 29, 31)  
Erich Schäffler (Seite 6, 11)

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

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

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

Satz: Hubert Bobleter  
Druck: Wälderdruck A-6863 Egg

Erscheinungsort Langenegg  
Verlagspostamt A-6941 Langenegg