

Museumsbahn

AKTUELL

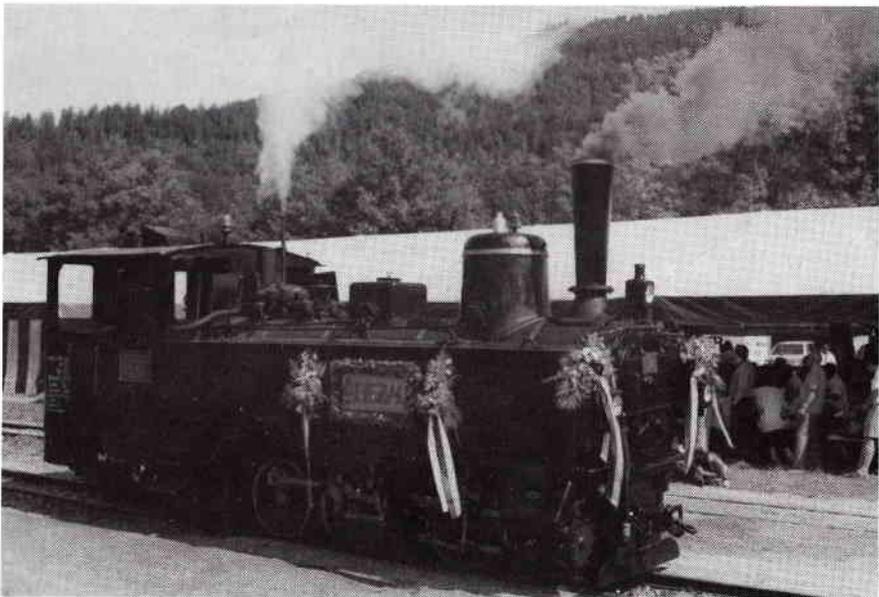
**MITTEILUNGSBLATT des Vereins
BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN**

HEFT Nr. 10

Dezember 1994

Preis: ÖS 30,- / DM 4,60 / SFR 4,-

FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS



Aus dem Inhalt: Brief der Redaktion - Die Seite des Obmannes
- Loktaufe der U 25 - Vereinsgeschichte 1988 - Vereinsausflug
1994 - Vereinschronik - Erste Ergebnisse der Fahrgastbefragung
- Leserbeitrag - Die Borsec-Bahn in Rumänien

Rechtzeitig zu Weihnachten möchten wir unseren Mitgliedern und Lesern die inzwischen umfangreiche Liste an Artikeln zur Kenntnis bringen, die Sie natürlich auch bestellen können:

Eisenbahnlexikon - Buch mit Sammlungen von Museumsbahnen und Straßenbahnen	ÖS 320,-
T-Shirt für Erwachsene mit zweifarbigen Aufdruck	ÖS 120,-
T-Shirt für Kinder mit zweifarbigen Aufdruck	ÖS 85,-
Modische Kappen mit zweifarbigen Aufdruck	ÖS 120,-
Postkartenkalender 1995 - Bahnen aus Österreich (mit BWB Motiv)	ÖS 95,-
Likörlok "Wälderbähnle U 25" - originelle Flasche mit Holunderlikör	ÖS 85,-
Nummerierter Pin mit "Wälderbähnle U 25"	ÖS 50,-
BWB Museumsbahn Aktuell, Nr. 10 vom Dezember 1994	ÖS 30,-
Weihnachtsgrüßkarten mit Kuvert - 2 Motive mit der Dampflokomotive ZB 4, Winter 1979	á ÖS 15,-
Ansichtskarten, 6 Motive, teils aus der ÖBB Ära, teils Museumsbahn	á ÖS 10,-

Vereinsmitglieder erhalten alle bestellten Artikel ohne Portokosten, ansonsten erlauben wir uns, das Porto in Rechnung zu stellen.

Bestellungen erbeten an: **Verein BWB, A-6941 Langenegg 39**

Brief der Redaktion

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen!

Die Bedeutung unserer Museumsbahn für den Tourismus der Talschaft - der Sommertourismus war auch heuer wieder rückläufig - haben wir mit über 40.000 Fahrgästen wieder eindrucksvoll unter Beweis gestellt.

Höhepunkt der heurigen Saison war die offizielle Inbetriebnahme unserer U 25 "Bezau". Über das gelungene Fest berichten wir im Heftinnern ausführlich.

Bei unseren Fahrgästen haben wir eine umfangreiche Publikumsbefragung durchgeführt. Auch über diese Ergebnisse finden Sie einen eigenen Bericht in dieses Heft, neben einigen anderen, sicherlich interessanten, Neuigkeiten. Mit dieser Ausgabe des "Museumsbahn aktuell" feiern wir übrigens ein kleines Jubiläum, es ist die Nummer zehn, das erste Blatt erschien im Mai 1990. Viel Vergnügen bei der Lektüre.

Für das Redaktionsteam
Markus Rabanser

Titelfoto: Die U 25 "BEZAU" anlässlich der offiziellen Inbetriebnahme festlich geschmückt am Bahnhof Bezau, 23. Juli 1994

Geschätzte Mitglieder und Freunde, liebe aktive Kolleginnen und Kollegen!

Vor Wochen haben wir die achte Museumsbahnsaison mit sehr großem Erfolg und, Gott sei Dank, auch unfallfrei beendet. Mit rund 40.000 Fahrgästen, dem zweitbesten Ergebnis seit 1987, haben wir wieder einen Vertrauensbeweis für unsere Initiative "Wälderbähnle" erhalten. Es ist für uns sehr erfreulich, feststellen zu können, daß dieser Erfolgskurs mit Abstand österreichischen Rekord bedeutet.

Als einer der historischsten Tage unserer Museumsbahn dürfte wohl der 23. Juli 1994 in die Vereinsgeschichte eingehen, als der Herr Landeshauptmann Dr. Martin Purtscher, anlässlich der Taufe unserer Dampflokomotive - U 25 - das Startzeichen zur ersten offiziellen Fahrt und hoffentlich auch in eine sichere Zukunft gegeben hat. Mit großer Freude vermerken wir die, ohne langes Zögern getroffene Zusage der Gattin des Bürgermeister von Bezau, Frau Veronika Batlogg, die den Festakt als Taufpatin in ihrer schmucken Wäldertracht um vieles aufzuwerten vermochte. Wir hoffen sehr, daß alle Ihre guten Wünsche zur Taufe der - U 25 - auf den Namen "BEZAU" in Erfüllung gehen!

Als Vereinsobmann konnte ich an diesem strahlend schönen Festtag so viel Prominenz wie selten zuvor in der Region begrüßen:

Neben dem Herrn Landeshauptmann Dr. Martin Purtscher, Herr Bundesminister Dr. Jürgen Weiss, die Herren Landesräte, Ing. Erich Schwärzler und Hubert Gorbach, Nationalrat Dr. Gottfried Feurstein, SP Landesvorsitzender, Landtagsabgeordneter und Bähnlefan Karl Falschlunger, der Obmann der Regionalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald, Herr Ök.Rat Alois Bechter, die Herren Landtagsabgeordneten und Bürgermeister, Dipl.Ing. Helmut Batlogg aus Bezau und Franz Jakob Greber aus Schwarzenberg, die Herren Bürgermeister Georg Übelher aus Bizau und Werner Steurer aus Reuthe, der Obmann des Bregenzerwald Tourismus, Herr Mag. Norbert Metzler, die Herren Hofräte Dipl.Ing. Zerlauth und Dipl.Ing. Wieser, Abordnungen von Museumsbahnen aus ganz Österreich und

natürlich die vielen Mitglieder und Festgäste aus nah und fern.

Wir hoffen nun, daß unsere erste eigene Dampflokomotive, die "U 25 BEZAU" für viele Jahre zur Freude der Feriengäste des Bregenzerwaldes und für die Fans der Nostalgiefahrten Dampf ablassen darf.

Ein herzliches Dankeschön auch den zahlreichen Festrednern die uns in ihren Ansprachen viel neuen Mut zusprechen konnten, der Musikkapelle Bezau für ihre festliche Umrahmung des Tages. Nicht zuletzt aber den Mitgliedern des "VfB Bezau" für Ihren Einsatz, ohne deren Unterstützung dieses Fest wohl nicht möglich gewesen wäre.

Mein ganz besonderer Dank gilt selbstverständlich auch all unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die durch ihre Initiative Tag für Tag, sei es vor oder hinter den Kulissen, um einen erfolgreichen Museumsbahnbetrieb besorgt waren und sind.

Wenn wir auch die Teilstrecke vom Bf. Schwarzenberg bis zur Haltestelle Bersbuch vorerst für nur zwei Jahre gesichert haben, so ist die Weiterführung in Richtung Andelsbuch unser sehnlichster Wunsch und Ziel unserer Planungen.

Mein Dank gilt natürlich auch allen unterstützenden Mitgliedern, den Freunden und Spendern, die mit Ihrem - für uns sehr wertvollen Beitrag - in beispielhafter Art mitgeholfen haben, das 92 Jahre alte Kulturgut - die Wälderbahndampflokomotive U 25 - zu reaktivieren. Und, falls ihre Unterstützung nicht nachläßt, auch noch dabei sein könnten, wenn eine weitere Wälderbahndampflokomotive, die 498.03 (Uh 3) in vielleicht nicht allzuferner Zukunft von ihrem Denkmaldasein erlöst werden kann.

Zum Beginn des zehnten Vereinsjahres bitte ich Sie als geschätzte Mitglieder deshalb recht höflich, den diesem Heft beigelegten Zahlschein zur Verlängerung der Mitgliedschaft für 1995 wohlwollend zu beachten und unsere Bemühungen mit Ihrem Beitrag weiterhin zu unterstützen.

Herzlichen Dank, Ihr Obmann
Hans Meusburger

LOKTAUFE



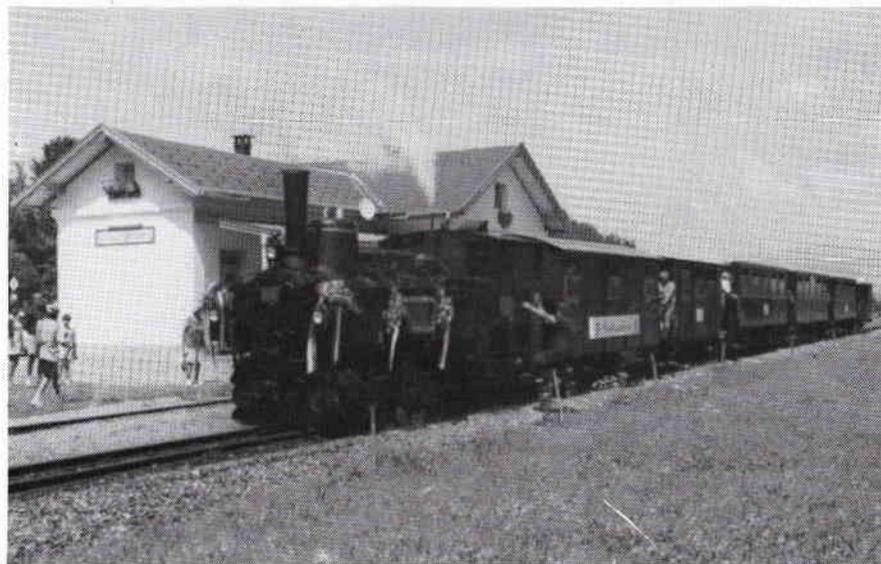
Prominenz in Bezau: In der Mitte LH Dr. Martin Purtscher, links LR Hubert Gorbach und rechts LAbg. Karl Falschlunger

Das fünfte Bahnfest unseres Vereines in acht Betriebsjahren fand erstmals mitten im Hochsommer statt und war auch eine willkommene Abwechslung für die zahlreichen Feriengäste. Das Programm umfaßte Aktivitäten in und außerhalb des Festzeltes und war, um dem Motto auch gerecht zu werden, sommerlich umfangreich ausgefallen. Die Museumsbahn bewältigte den Besucherandrang vom Samstag mit neun und am Sonntag mit acht Zugpaaren.

Der Umfang an Vorbereitungen zu einem Ereignis im Ausmaß der Loktaufe am 23. und 24. Juli 1994 braucht hier sicher nicht sonderlich ausgebreitet werden. In Zusammenarbeit mit den Fußballern des "VfB Wälderhaus BEZAU" entwickelte sich das "BEZAUER SOMMERFEST" zum großen Zeltfest beim Bahnhof Bezau und zum Gartenfest in der "Filiale" unter den Kastanienbäumen beim Bahnhof Schwarzenberg.



Der große Augenblick, die Lokpatin Frau Veronika Batlogg bei der Enthüllung der Namenstafel "BEZAU"



Der Festzug im Bahnhof Schwarzenberg



Trotz hochsommerlicher Temperaturen werden die Originaluniformen stolz präsentiert



Großer Betrieb am kleinen Bahnhof

Vereinsgeschichte, 4. Fortsetzung

Ab dem Heft "MUSEUMSBAHN-AKTUELL Nr. 7" vom Mai 1993 sind unsere Leser, Mitglieder und Freunde über die abwechslungsreiche Vereinsgeschichte der Wälderbahnle-Museumsbahn "voll im Bilde." Anhand der Aufarbeitung von einzelnen Vereinsjahren und ergänzt durch bisher nur Wenigen 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 3 mit seinem Abschluß im Dezember 1987, nun in Heft 10 das Jahr 1988, zugleich das zweite Betriebsjahr der Museumsbahn, folgt.

Wir hoffen, Ihnen liebe Leser der Vereinsinformation, auf diese Weise auch weiterhin manch Wissenswertes und den Statistikern unter Ihnen auch Fakten für Ihre Aufzeichnungen liefern zu können.

1. Jänner 1988: Für die speziell über die Weihnachtsfeiertage mit guten Geschäftserfolgen verwöhnte Fremdenverkehrswirtschaft des Bregenzerwaldes grenzt es an eine Katastrophe, da bis weit über den höchst gelegenen Liftmast hinaus nur grüne Landschaft und im Tal sehr frühlingshafte Temperaturen vorherrschen. Dies veranlaßt die Verantwortlichen des Verkehrsamtes Bezau, die neu gegründete Museumsbahn als Alternative für die Tagesgestaltung der vielen hundert Feriengäste anzubieten. So ganz "nebenbei" zu den üblichen Arbeitseinsätzen werden von den Mitgliedern von Silvester bis zum 6. Jänner noch täglich bis zu sechs voll besetzte Zugpaare geführt.

2. Jänner 1988: Dritter Tag der "Winterersatzfahrten"; die Diesellok Hilde reagiert auf die Überbeanspruchung mit kleinen Motorpannen, sodaß gar schon ein Reisebus bestellt wird, um gegebenenfalls im Schienenersatzverkehr eingesetzt zu werden.

23. Jänner 1988: Mit dem Einbau der in Jenbach umgespurten Achsen des "Hallertramwagens" beginnt in Bezau die letzte Phase der Instandsetzung bis zu dessen Inbetriebnahme.

19. Februar 1988: 2. Jahreshauptversammlung des Vereines mit erfreulich zahlreichem Besuch. Der Kassier kann von einem Zuwachs von 65 Mitgliedern in einem Jahr berichten. Die Diskussionen der Versammlungsteilnehmer drehen sich um den noch wenig attraktiven Fahrzeugpark und um die offenbar sehr geringen Aussichten, dies zumindest in absehbarer Zeit ändern zu können.

20. Februar 1988: Jetzt liegt Schnee in rauhen Mengen und schon bei seiner ersten Fahrt aus der Remise entgleist der "Hallerwagen" an einer Weiche. Trotz dichten Schneefalls und einbrechender Dunkelheit gelingt dem Dreimannteam eine perfekte Eingleisung.

8. April 1988: Zahlreiche Tagesleistungen im März haben dazu verholfen, daß alle Fahrzeuge einsatzbereit sind und auch gleich beim ersten Sonderzug des Jahres 1988 mitgeführt werden.

15. April 1988: Eine kleine Mannschaft macht sich zum Bahnhof Langenegg-Krumbach auf, wo seit kurzem die ersten 1000 Meter Schienen abgebaut worden sind, um eine größere Anzahl brauchbarer Holzschwellen zu beschaffen.

17. April 1988: Die fachmännische Begutachtung der Bahnstrecke von Bezau bis zum Bf. Schwarzenberg ergibt einen sofortigen Bedarf von mindestens 635 Schwellen.

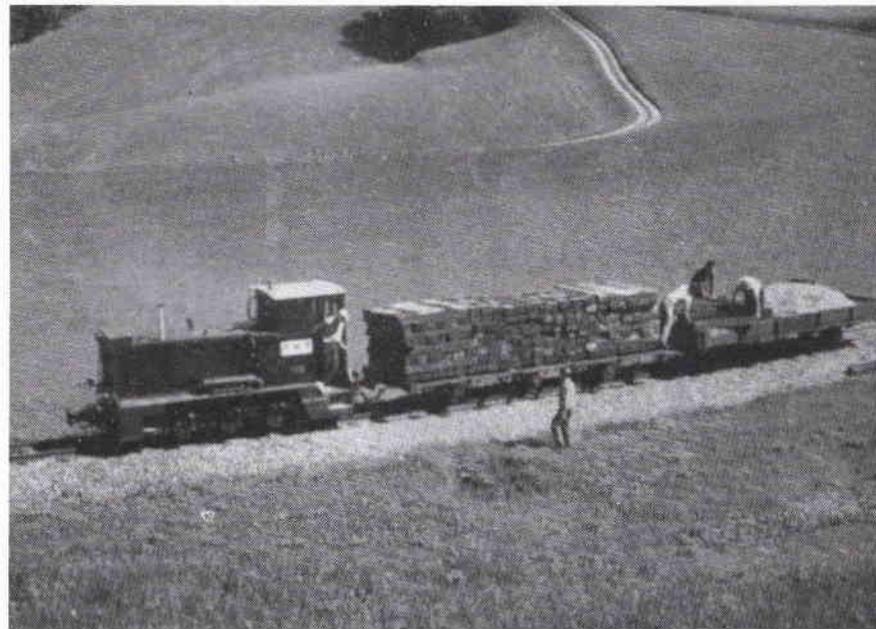


Der Winter kehrt noch einmal zurück ...

21. April 1988: Schnee deckt die erforderlichen Streckenarbeiten für einige Zeit gnädig zu. Und doch wird ein Sachverständiger beauftragt, der die Strecke genau begutachten und uns die erforderlichen Maßnahmen zur Erteilung der Betriebsgenehmigung vorschlagen soll. Vom Verein selbst wird die Saisonöffnung für den 9. Juli 1988 angestrebt.

21. Mai 1988: Unermüdlich werden von den sich in Auflösung befindlichen Streckenteilen zwischen den Bahnhöfen Langenegg-Krumbach und Doren-Sulzberg Eisenbahnschwellen besorgt und in mühsamen Kleintransporten bis zur Zufahrtsmöglichkeit für große Lastautos gebracht.

28. Mai 1988: "Blutige" Laien nehmen sich ein Herz und wechseln an einem Tag 24 Stück Schwellen aus. Jetzt liegen ja nur noch etwa 600 vor uns.



25. Juni 1988: 130 Schwellen sind in Eigenleistung gewechselt und müssen nun gestopft und genagelt werden.

4. Juli 1988: Jetzt reicht die Zeit nicht mehr. Eine Baufirma beginnt mit der Auswechslung des "Restes" von 500 Schwellen.

7. Juli 1988: Die Firma ist fertig, den Vereinsmitgliedern bleibt aber immer noch vorbehalten, die Schienen mittels 3000 Schrauben bzw. Nägeln auf den Schwellen zu befestigen.

12. Juli 1988: Das Ziel ist knapp verfehlt. Eröffnung des Museumsbahnbetriebes mit drei Tagen Verspätung durch einen Sonderzug für ein Vereinsmitglied.

16. Juli 1988: Die Erfahrungen mit dem Sonderzug werden schnellstens in einen Fahrplan verkleidet der dann mit drei Zugpaaren pro Betriebstag bis Mitte Oktober gültig sein soll. Der ungewohnte Zugverkehr erfordert von den praktisch jede freie Minute auf der Strecke tätigen Kollegen eine neue Arbeitseinteilung.

27. Juli 1988: Besprechung bei der Regio Bregenzerwald. Angestrebt wird die Benützungserlaubnis für das Bahnhofgebäude von Bezau und ein möglichst langfristiger Pachtvertrag über die Trasse bis zum Bahnhof Schwarzenberg.

11. August 1988: Der "Hallerwagen" verlegt seinen Standort zwecks Werbung für die Museumsbahn für drei Tage in die Fußgängerzone von Bregenz; mit dem erfreulichen Erfolg, daß in Bezau gleich zusätzliche Züge geführt werden müssen.

15. August 1988: Motorschaden bei der "Hilde". Eine Gewalttour mit dem Auto nach Nürnberg ist notwendig um das Ersatzteil zu besorgen. Drei Tage später ist die "Hilde" schon wieder planmäßig unterwegs. In Jenbach stehen gleich zwei "Stubaiwagen" zur Übernahme bereit.

3. Oktober 1988: Neben den planmäßigen Zügen sind zusätzlich 21 bestellte Sonderzüge geführt worden.

7. Oktober 1988: Ein überraschendes Angebot des Landes erfordert die Besichtigung an Ort und Stelle.

Auf etwa 4,2 km Bahnstrecke im Bereich von Kennelbach bis Bahnkilometer 7,3 muß das Gleis samt den Schwellen abgebaut werden. Der Verein übergibt den Auftrag an eine Arbeitspartie und finanziert die Abbaukosten und einen Teil der damaligen Vereinsausgaben aus dem Verkauf der Schienen. Als Nebenprodukt fallen beinahe 5000 Stück unbrauchbare, über 2000

neuwertige Schwellen, ca. 500 lfm Schienen und fünf Weichen als eiserne Reserve an.

19. November 1988: Seit Februar sind 3560 Arbeitsstunden geleistet worden.



In einem Schwertransport werden die 5 Weichen und ein Prellbock vom Bf. Kennelbach nach Bezau transportiert.

21. November 1988: Erste Verhandlungen zur Wiederinbetriebnahme der Kreuzung mit der Bundesstraße 200 beim Bf. Schwarzenberg.

10. Dezember 1988: Vorbereitung zur Sanierung der leidigen Heißläuferachse und der Gleitlager bei der "Hilde".

20. Dezember 1988: Einer der zwei Stubaiwagen aus Jenbach trifft in Bezau ein.

30. Dezember 1988: Erstmals trifft sich der aus rund 15 Personen bestehende "harte Kern" der aktiven Mitglieder zur Vorbereitungssitzung für die Saison 1989 und um die Lehren aus der durchaus sehenswerten Bilanz des Betriebsjahres von

1988 zu ziehen. Für 1989 wird unter anderem in Aussicht genommen: Die Saisonöffnung am Pfingstsonntag, die rechtzeitige Wiederherstellung der mit Asphalt zugedeckten Eisenbahnkreuzung mit der Bundesstraße 200 beim Bf. Schwarzenberg und die Inbetriebnahme des zweiten "Stubaiertwagens". (Wird fortgesetzt)

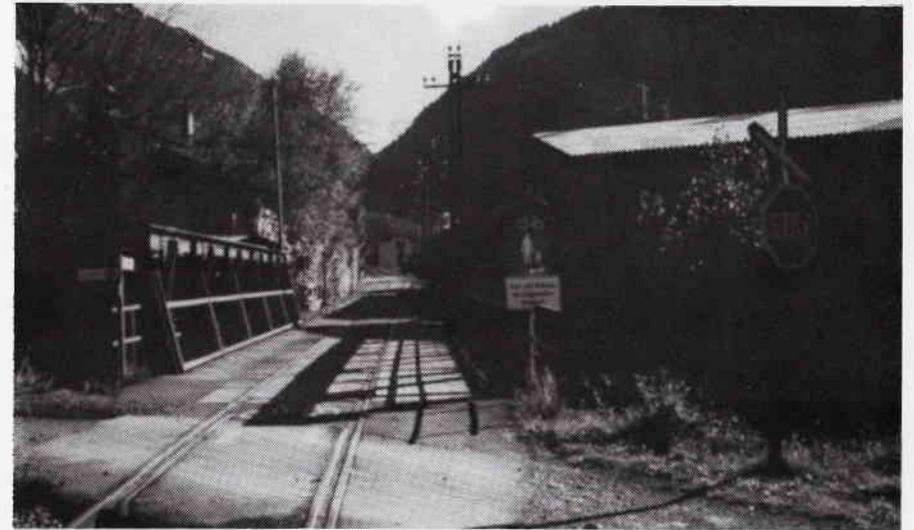
Jakob Bobleter

"Wieder einmal" - Radweg Bersbuch.

Die Vereinschronik im MUSEUMSBAHN AKTUELL Nr. 9, vom Mai 1994, deutete mit dem wenig optimistisch klingenden Begriff - "Schicksalsjahr 1994" auf den äußerst ungewissen Ausgang der Verhandlungen um die Verlängerung des Pachtvertrages im Bereich Bersbuch hin. In monatelangen Gesprächen mit den beteiligten Stellen im Landhaus Bregenz und mit der Gemeinde Andelsbuch, kristallisierte sich ein - wie wir behaupten - für alle tragbarer Kompromiß in Sachen Rad- und Gehweg entlang der Bahntrasse vom Bf. Schwarzenberg bis zur Haltestelle Bersbuch heraus. Im Mittelpunkt der Verhandlungen stand natürlich die Kostenfrage, da die von Andelsbuch geforderte Billigstvariante - "Gleis und Schwellen entfernen, Schotter planieren und fertig" - eine enorme Preisdifferenz zu der amtlich- wie auch vom Tourismusverband und der Regio Bregenzerwald unterstützten Variante aufwies. Im Auftrag des Vereines erarbeitete ein Planungsbüro in Innsbruck baureife Pläne, die nach den einzelnen Gesprächen immer wieder, gegen Ende der Verhandlungen sogar innerhalb von nur zwei Tagen, umgezeichnet werden mußten. Am 27. Juni 1994, "knapp" vor Ablauf des Pachtvertrages am 30. Juni 1994, fand beim zuständigen Landesrat, Herrn Hubert Gorbach, im Landhaus Bregenz die alles entscheidende Sitzung statt. Die Billigstvariante der Gemeinde Andelsbuch wurde noch einmal billiger und erhöhte damit die Differenz zur Amtsvariante umso mehr. Die Situation war sehr bedenklich und hätte sicher zum Scheitern der Vereinspläne geführt. Um diese Hürde zu überwinden, erneuerte der Obmann Hans Meusburger, das einem Teil der Sitzungsteilnehmer schon bekannte Angebot von S 100.000.- !!! als Beitrag des Vereines zu den vom

Planungsbüro aufgelisteten Mehrkosten an. In einer spontanen Reaktion erzielte Herr Landesrat Gorbach das Einverständnis mit dem in der Runde anwesenden Obmann der Regio Bregenzerwald, Herrn Ök. Rat Alois Bechter, nach dem sich das Land Vorarlberg und die Regio Bregenzerwald den allerdings "um einiges" höheren Restbetrag zur Verwirklichung des Bauvorhabens teilen werden. Für den Bestand der Museumsbahn geradezu lebenswichtig, denn damit war auch die Voraussetzung für die gerade noch zeitgerechte Vertragsverlängerung gegeben. Nur Tage später, am 1. Juli, konnte der um zwei Jahre verlängerte Pachtvertrag mit dem Landesstraßenbauamt Feldkirch unterzeichnet werden. Die mit soviel Engagement des Herrn Landesrates, seiner Beamten in der Planungsabteilung, des Vorstandes der Regio Bregenzerwald, des planenden Experten in Innsbruck, erkämpfte Lösung hätte nach dem abschließenden Gespräch mit dem Herrn Bürgermeister Kohler von Andelsbuch bis zu Schulbeginn im September 1994 ausgeführt werden sollen. Doch wenige Wochen nach dieser Vereinbarung erfolgte dann die Absage: Der Bau von Rad- und Gehweg neben der Bahn wird von der Bevölkerung Bersbuchs abgelehnt!

Jakob Bobleter



Im Montafon bereits realisiert: Die Brücke der Illwerke-Anschlußbahn in Tschagguns wird gemeinsam von der Bahn und den Radfahrern benützt

Vereinsausflug 1994



Der diesjährige Ausflug vom 26. bis zum 28. August führte eine Schar von Mitgliedern und Freunden in das schöne Waldviertel und zu einem Besuch beim "Waldviertler Schmalspurbahnverein".

Mit dem Intercity "Silvretta" ging es am Freitag schon gegen vier Uhr früh los, in Richtung Linz, wo uns ein toller Fremdenführer mit seinem Bus abholte und durch das Mühlviertel bis nach Groß-Gerungs im Waldviertel brachte, da dort ja auch das sehnsüchtigst erwartete Mittagessen bestellt war. Mit dem, vielen Reiseteilnehmern bisher unbekanntem Schmalspurtriebwagen - 5090 005 - ging die Fahrt nach Weitra um an der Landesausstellung und einer Führung im Schloß der "Fürstenberger" teilzunehmen. Am Weg lag auch die große Fotoausstellung des Schmalspurbahnvereines, der damit auf interessante Begebenheiten bei den "Waldviertler Schmalspurbahnen" aufmerksam machte. Unser Tagesziel aber war die Eisenbahnerstadt Gmünd, die wir wieder auf schmaler Spur erreichten. Nicht nur daß dort zwei von drei, seit Dornbirn "verlorenen Söhnen" auftauchten, sondern daß auch

der Bürgermeister, Herr Alfred Drach, sich die Zeit nahm, um uns in seinen Stadtsaal einzuladen und dabei die wechselvolle Geschichte der immer noch geteilten Stadt erläuterte. Für den Abend stand dann ein weiteres Gustostück der Reise auf dem Programm. Ein Bus mit dem Reiseleiter Johann führte uns in den anderen Teil der Stadt, in das tschechische Ceske Velenice, wo im Restaurant "Consul" sehr gut gespeist wurde und es sich zudem noch gemütlich feiern ließ.



Waldviertlerbahn bei "Mexiko"

Am Samstag war es soweit, der Bus und unser Johann machte seine Sammeltour zu den Übernachtungsquartieren unserer Gruppe und brachte alle pünktlich zur Abfahrt des Dampfsonderzuges des "Waldviertler Schmalspurbahnvereines" zum Bahnhof Gmünd. Mit der Dampflok - 399.003 - ging es über die von den ÖBB bereits eingestellte Strecke nach Heidenreichstein. Ein längerer Zwischenhalt in Alt Nagelberg ermöglichte den Besuch einer Glasbläserei. Mehrere weitere Fotohalte des Zuges verursachten bei den Fotografen großen "Filmbedarf" und so kamen wir schließlich gegen Mittag in

Heidereichstein an. Zufällig feierte man hier das Stadtfest und somit war für beste Unterhaltung und Verpflegung gesorgt. Trotz Feststreß ließ es sich auch hier der Bürgermeister, Herr Johann Pichler, nicht nehmen, den weit gereisten Besuchern aus Vorarlberg viel Wissenswertes über seine Stadt an der Grenze zu erzählen. Unser Obmann ergriff auch bei diesem Anlaß die Möglichkeit des Gedankenaustausches und überreichte dem jungen Stadtoberhaupt ein Erinnerungsgeschenk. Im Tagesprogramm war die Besichtigung des Wasserschlosses von Heidenreichstein vorgesehen und für Interessierte bot auch der Bahnhof einiges, bis dann die Rückfahrt näher rückte. Nach erlebnisreicher Fahrt mit dem Dampfsonderzug stand der Bus in Gmünd schon wieder bereit, um die "müden Krieger" in ihre Unterkünfte zu bringen - und um sie wegen gedrängtem Programm - nach 10 Minuten schon wieder abzuholen.

Am frühen Abend ging die Fahrt in die ehemals riesige Zugförderungsanlage von Ceske Velenice und ganz stilgerecht auch in die Bahnrestaurations. Der Tag war noch nicht zu Ende, der Bus führte uns wieder nach Österreich zurück zum Bahnhof Neu Nagelberg wo von den Waldviertler Freunden eigens ein Grillfest organisiert worden war. Gutes Essen, Wein aus Eigenanbau und Dia von einer Reise nach China wurde geboten. Zu sehr später Stunde und von den "Wälderbählern" mit Spannung erwartet, gab es auch die ersten Dia über die Loktaufe der "U 25 BEZAU" zu bestaunen.

Die Heimfahrt am Sonntag führte uns dann mit dem Regionalzug von Gmünd nach Sigmundsherberg, von dort mit dem Dieseltriebwagen durch das Kamptal nach Krems an der Donau und nach St. Pölten, schlußendlich dann mit vielen neuen Eindrücken und Gedanken an das Waldviertel per Intercity "Bodensee" in Richtung Vorarlberg.

Im Namen des Vereines und besonders der Reiseteilnehmer möchten wir uns bei den Kollegen für die freundliche Aufnahme, für die klaglose Organisation und großzügige Unterstützung bezüglich des Busdienstes bedanken. Besonderer Dank gilt unserem Begleiter Johann Dürnitzhofer, seinen Kollegen Manfred Schwingenschlögel, Christian Böhmer und ihrem Team. Wir freuen uns auf ein baldiges Wiedersehen in Bezau!

Walter Schöch

Vereinschronik, aktuelles aus dem Vereinsleben.

Daß Museumsbahnen ganz allgemein viel mit Tradition zu tun haben, liegt in der Natur der Sache. So auch unser Wälderbähnle, wo schon die zeitliche Begrenzung der jährlichen Saisondauer - "von Pfingsten bis Gallo-Mat" (Gallus Markt) - mittlerweile zur festen Tradition geworden ist. Anders als schon gewohnt, hielt sich jedoch diesmal der Markttermin nicht an den Fahrplan der Museumsbahn. Vielleicht sollte es aber auch gerade umgekehrt sein? Wie dem auch sei, die Zugmannschaft stellte sich jedenfalls am Samstag, den 15. Oktober zum fahrplanmäßigen Saisonabschlußdienst in Bezau ein. Auch die Dampflok - "U 25 BEZAU" stand an ihrem Anheizplatz bereit um die vorsorglich verstärkte Zuggarnitur von Bezau nach Bersbuch und zurück befördern zu können, als dann das ungute, seit den frühen Morgenstunden irgendwie in der Luft liegende Gefühl, bestätigt wurde:

"Gallo Mat" ist erst am Samstag, den 22. Oktober 1994!"

Für Verwirrung war jedenfalls gesorgt, besonders bei einigen der ankommenden Reisegruppen, die sich per Wälderbähnle und ohne Parkplatzsorgen direkt mitten in das Marktgeschehen stürzen wollten und ebenfalls von der unerwarteten Ruhe im "Marktgelände" überrascht wurden. Mit Unterstützung der Bähnlemannschaft und vom herrlichen Herbsttag angeregt, galt es nun, die buchstäblich wie Seifenblasen geplatzten Reiseprogramme ganz schnell umzuplanen. Für die einen war die längste Sommerrodelbahn der Welt im nur 5 km entfernten Bizau das neue Ziel, für andere die Seilbahn auf das Sonderdach in Bezau - und dort natürlich die große Pokalsammlung im Heimathaus des Olympiasiegers und Weltmeisters im Skispringen, Toni Innauer. Auch uns blieb noch eine "schwierige" Entscheidung zu treffen: Die Saison wurde danach jedenfalls ganz unbürokratisch um eine Woche verlängert. Erfahrungsgemäß spielt ja das Wälderbähnle und der Bahnhof beim Markt eine große Rolle und zudem winkte dadurch der aktiven Bahnfamilie nach der "planmäßigen" Saisonschlußfeier logischerweise

auch noch ein zweites Abschlußfest. Das Versprechen wurde dann auch noch am selben Abend bei einer stimmungsvollen Abendfahrt mit der Dampflok und einer zünftigen Spanferkelpartie mit Musikunterhaltung im Gasthaus "Ritter" in Bersbuch eingelöst.

Saisonöffnung am Pfingstsamstag, den 21 Mai 1994

Wenigstens eröffnet wurde die Saison 1994 pünktlich. Bei beachtlich großem Publikumsandrang bestritt die Dampflok U 25 zwei Betriebstage und der dritte, Pfingstmontag, war planmäßig der Diesellok "Hilde" vorbehalten. Schon geraume Zeit vorher war es ein Anliegen der vielen freiwilligen Helfer des Vereines, einmal ganz persönlich mit maßgeblichen Vertretern aus Politik und der Regionalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald über die Zukunft der Museumsbahn sprechen zu können. In der kurz vor Saisonbeginn ermöglichten Diskussion konnten die großen Bedenken der Anwesenden jedoch nicht restlos geklärt werden, eher das Gegenteil war der Fall. Im Hinblick auf die bis dahin ungelösten Probleme in Bersbuch wurde die Enttäuschung über neuerdings auftauchende Privatinteressen an einem Teil des Bahnhofgeländes in Bezau recht deutlich zur Sprache gebracht. "In Bezau wird die Museumsbahn in die Überlegungen miteinbezogen!" so jedenfalls könnte die kurze Zusammenfassung der Gespräche lauten.

Ungezählte Arbeitsstunden

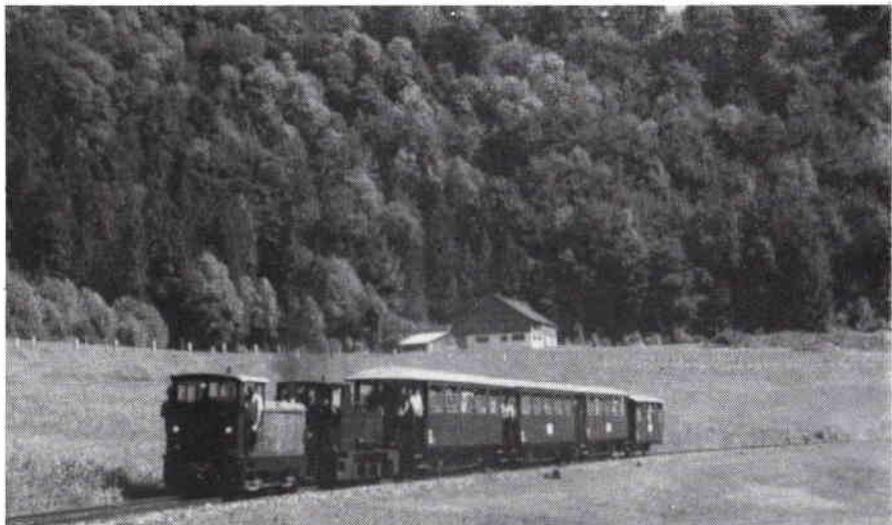
Nichts konnte die aktiven Mitglieder - fallweise in größere und kleinere Arbeitsgruppen eingebunden - davon abhalten, auch in den folgenden Wochen und Monaten viele Tage im Dienste der Museumsbahn zu verbringen. Die Streckenpartie unter der Führung unseres Arnold setzte sich wieder ein, die laufende Verbesserung der guten Gleislage zu garantieren und heuer zusätzlich noch 250 Schwellen zu wechseln. Wie aber dem Verkehr von allwöchentlichen Bauzügen mit den Dieselloks "Hilde" oder dem "Benjamin" und auch von der Betriebsstundenanzeige des "BOB CAT" Baggers zu entnehmen ist, waren auch die Vereinshelfer nicht ganz untätig und sorgten unter anderem für die äußerst wichtige Erneuerung

und Befestigung von etwa 200 lfm Bahn- und Wassergräben und gleich auch für die gründliche Rodung der Erlen und Eschen in zwei längeren Walddurchfahrten und im Bereich der Sporeneggbrücke. Und was bisher notgedrungen immer wieder aufgeschoben werden mußte, konnte nicht mehr länger vernachlässigt werden. Im Schotter des Bahnhofs Bezau sind die Auswirkungen der Überschwemmung durch den Grebenbach vom Juli 1987 noch vorhanden und wirken sich durch die Verschlammung geradezu tödlich auf die Lebensdauer der Holzschwellen aus. Mehrere schadhafte Stellen an Gleis und Weichen mußten saniert werden. Der vorhandene Schotter wurde an Ort und Stelle gereinigt und beim Einbau von zwei Dutzend Schwellen wieder verwendet. Daß aber die Beteiligten nicht nur am Oberbau, sondern ebenso auch als Handwerker eine gute Figur machen, beweist die Auswechslung der kompletten Garnitur an Brückendielen bei der Grebenbachbrücke II in nur einem Arbeitstag. Genau diese Brücke wird uns aber auch noch anderweitig beschäftigen, da der Bach bei Hochwasser einem der beiden Brückenpfeiler bedenklich nahe rückt und die nötige Korrektur erst bei herbstlichem Niedrigwasser erledigt werden kann.



Rechtzeitig vor der Loktaufe erhielt die "D 2 Margreth" eine Neulackierung in roter Farbe

Viele auf mehrere als Jahre verteilte Einsatzstunden und zusätzlich hohe Reparaturkosten verursachte die Diesellokomotive "Margreth".



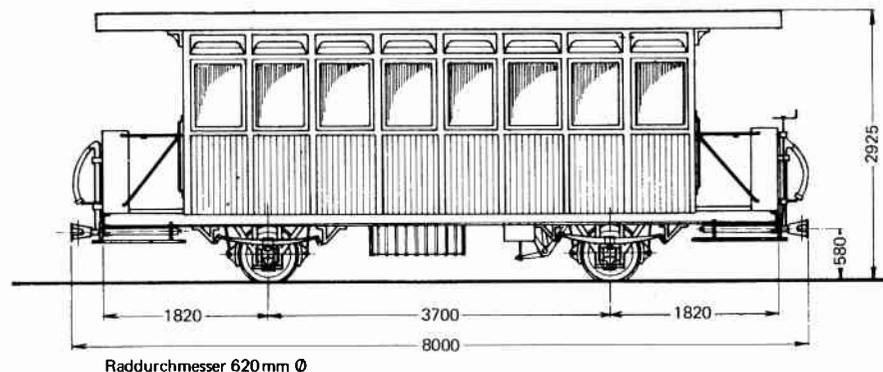
Bei der ersten Ausfahrt der "D 2 Margreth" fuhr auf Grund so mancher schlechter Erfahrung unsere "Hilde" noch als "Angstlok" mit

Seit 25. Juni 1994 ist sie wieder in Betrieb und bewährt sich besonders bei schwereren Zügen, die sie gegenüber der "Hilde" eher spielend innerhalb des vorgegebenen Fahrplanes schafft.

Eine "fast" neue Bestrebung des Vereines bezieht sich auf die seit 1973 in Bezaun als Denkmal abgestellte Dampflok 498.03 (Uh 3), bei der die Vorarbeiten zur Reaktivierung wieder um einen Schritt vorangekommen sind. Nach der äußerlichen Entrostung und Konservierung während der Arbeitswoche im Mai 1994 - (Bericht im Museumsbahn Aktuell Nr. 9) - sind im September mit der Unterstützung von Kollegen der Zillertalbahn aus Jenbach umfangreiche Arbeiten zur Vorbereitung der im Frühjahr 1995 geplanten Kesseluntersuchung aufgenommen worden. Soweit jedenfalls, daß während der kommenden Wintermonate wieder für ausreichend Betätigung in Bezaun gesorgt ist.

Zu welch großen Taten die schönen Herbsttage nach Saisonende sonst noch anregen können, soll hier ebenfalls nicht verschwiegen werden. Unter Einsatz eines Autokranes und unseres Baggers kam der erste der vier dreiachsigen "Mariazellerwagen" unter die "Räuber". An dem für die Zukunft beachtenswerten Datum: **Samstag, den 29. Oktober 1994**, wurde der Güterwagen bis auf das Fahrgestell abgebrochen und sogar schon die mittlere Achse ausgebaut. Der Grund für diese Gewalttätigkeit ist ein erfreulicher.

PERSONENWAGEN
(zweiachsig, 32 Sitzplätze) – Baujahr 1902



Skizze aus dem Buch "Die Bregenzerwaldbahn" von Ing. Lothar Beer

Nach der Entrostung im Sandstrahlwerk des Vereinsobmannes wird die vorhandene Eisenkonstruktion an die neue Verwendung angepaßt und dann mit dem Neuaufbau eines Personenwagens nach Plänen von 1889 !! begonnen. Erwarten Sie also mit Spannung das Heft - MUSEUMSBAHN AKTUELL Nr. 11 im Mai 1995!

1994, im neunten Vereinsjahr, sind nicht nur 44 unterstützende, sondern auch wieder mehrere aktive Mitglieder aus der Schweiz, Deutschland und Österreich zu unserem Verein gestoßen. Wir begrüßen sie alle auf diesem Weg recht herzlich. Fünf der neuen Helfer haben schon einige Tage im Arbeitseinsatz in Bezaun verbracht, und wer weiß, dies oder jener wird sich wohl schon zu Saisonbeginn 1995 als

"Schaffnerlehrling" präsentieren. Inzwischen haben aber auch wieder einige alte Hasen die "Lehre" abgeschlossen: unsere Schaffnerin Hellewi am Fahrkartenschalter, der Lokheizer Rudolf, die Diesellokführer Hans, Wolfgang, Rudolf, Walter und Günther, die Fahrdienstleiter Karl Heinz und Olaf, der Zugführer Olaf sowie der Schaffner Herbert. Wir wünschen der Kollegin und allen Kollegen viel Freude und Erfolg mit ihren neuen Aufgaben beim Wälderbahnle.

Jakob Bobleter

TERMINE * TERMINE * TERMINE * TERMINE

Die Arbeitswoche Nr. 5 beginnt wieder am Montag, den 1. Mai und dauert bis Samstag, den 6. Mai 1995. Es würde uns sehr freuen, wenn sich auch wieder neue Helfer entschließen könnten, der Stammenschaft beizutreten. Anmeldungen sind jedenfalls gern gesehen. Es können auch einige Übernachtungsmöglichkeiten organisiert werden.

MITGLIEDSBEITRAG *** MITGLIEDSBEITRAG

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,-- SFR 40,--

Schüler und Lehrlinge: ÖS 100,-- DM 15,-- SFR 13,40

Umfrage bei der Museumsbahn

Während der heurigen Saison führten wir bei unseren Fahrgästen eine Publikumsbefragung durch. Die Fragebogen wurden in den Planzügen aufgelegt. In den bestellten Sonderzügen fand keine Befragung statt. Insgesamt wurden 1.560 Fragebogen ausgefüllt und abgegeben. Durch diese große Zahl dürfen wir die Umfrage doch als repräsentativ ansehen. Mein Dank gilt allen Kolleginnen und Kollegen die durch ihre Mithilfe die Durchführung dieser Aktion ermöglicht haben, ein besonderes Dankeschön an Walter Künz, der mir bei zahlreichen EDV-Problemen weitergeholfen hat.

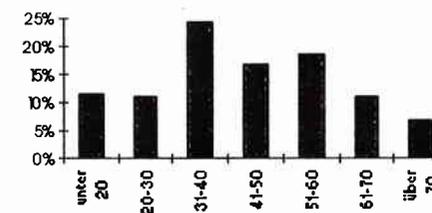
Wie im letzten "Museumsbahn aktuell" angekündigt, können wir bereits über erste Ergebnisse dieser Umfrage berichten:

Altersstruktur unserer Fahrgäste:

Die Bezeichnung "Museumsbahn" würde vielleicht zur Annahme verleiten, daß die Fahrgäste in ihrer Mehrheit den "reiferen Semestern" zugeordnet werden müssen. Erfreulicherweise ist die Museumsbahn für alle Altersschichten attraktiv, den größten Anteil haben die 31 bis 40jährigen Fahrgäste. Der Anteil dieser Altersgruppe beträgt annähernd ein Viertel. Damit erfreuen wir uns vor allem bei jungen Familien einer großen Beliebtheit.

Die Ergebnisse im Detail:

unter 20 Jahre	11,3%
20 - 30 Jahre	11,0%
31 - 40 Jahre	24,3%
41 - 50 Jahre	16,9%
51 - 60 Jahre	18,6%
61 - 70 Jahre	11,1%
über 70 Jahre	6,8%



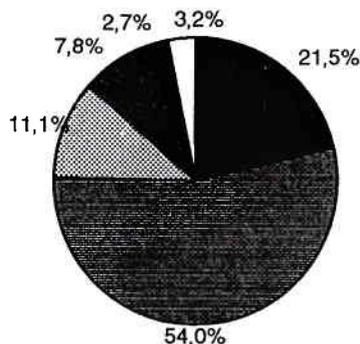
Wohnort unserer Fahrgäste:

Erwartungsgemäß stellen Fahrgäste aus Deutschland den größten Teil unserer Fahrgäste, doch auch der Anteil an einheimischen Fahrgästen kann sich durchaus sehen lassen.

10,1 % unserer Fahrgäste kommen aus Vorarlberg selbst. Unsere Museumsbahn wird damit auch von den Vorarlbergern als Attraktion anerkannt.

Die Ergebnisse im Detail:

■ ÖSTERREICH	21,50 %
■ DEUTSCHLAND	54,00 %
▣ SCHWEIZ	11,10 %
■ NIEDERLANDE	7,80 %
■ FRANKREICH	2,70 %
□ ANDERE	3,20 %



Auf die Frage "Warum haben Sie den Bregenzerwald als Ihr Reiseziel gewählt?" gaben 9,2 % der Befragten zur Antwort "Wegen der Museumsbahn". **Für 9,2 % unserer Fahrgäste war also die Museumsbahn der Grund, daß sie überhaupt den Bregenzerwald besucht haben.** Diesen doch recht hohe Anteil stellt die Bedeutung der Museumsbahn für den Bregenzerwald doch sehr deutlich hervor.

Die meistgenannten Gründe für einen Besuch im Bregenzerwald "schöne Landschaft, Natur, Berge, Wandern", bieten durch-aus auch andere Regionen der Umgebung. Die Museumsbahn ist eine Besonderheit, welche es in dieser Form in der Nähe nicht mehr gibt.

Dauer des Aufenthaltes im Bregenzerwald

Dies war die nächste Frage, auch hier weisen wir ein recht ausgewogenes Ergebnis auf, die Museumsbahn ist für Tagesausflügler wie auch für Urlauber, die länger im Bregenzerwald bleiben, interessant.

Die Ergebnisse im Detail:

Tagesausflug	38,0 %
Ein Wochenende	11,9 %
Eine Woche	18,2 %
Länger	31,8 %

Woher ist unser Fahrplan bekannt:

Eine sehr hohe Bedeutung hat hier unser Fahrplanprospekt, der in den Tourismusbüros der Talschaft, in den Gasthöfen sowie bei Privat-Zimmervermietern aufliegt. Sehr wichtig ist auch, daß eine zuständige Person bei der Museumsbahn erreichbar ist, da viele Leute bei uns direkt anfragen. Die Arbeit von Irma Bobleter darf hier besonders hervorgehoben werden, da sie doch zu (fast allen) Tages- und Nachtzeiten für Auskünfte zur Verfügung steht.

Erstmals haben wir unseren Fahrplan im ÖBB-Kursbuch, im Vorarlberg-Kursbuch sowie im Kursbuch der Euregio Bodensee veröffentlicht. Das ÖBB-Kursbuch war hier allerdings annähernd unbedeutend.

Die Ergebnisse im Detail:

durch Anfrage bei der Museumsbahn	17,2 %
durch Aushang an den Bahnhöfen	29,0 %
durch den Fahrplanprospekt	45,2 %
durch Eisenbahn-Fachzeitschriften	1,5 %
durch das ÖBB-Kursbuch	0,8 %
durch das Vorarlberg-Kursbuch	4,7 %
durch das Kursbuch der Euregio-Bodensee	1,5 %

Interessierte können das Gesamtergebnis der Umfrage bei der Adresse der Redaktion anfordern.

Markus Rabanser

Was sind schon Ferien ohne Eisenbahn?

Erinnerungen an den 9. August 1962 mit der Bregenzerwaldbahn.

Unser Leser, Herr Rainer Haberl aus Bremen, konnte anlässlich eines Allgäu-Urlaubes bereits im Jahr 1962 Bekanntschaft mit der Bregenzerwaldbahn machen. Die Fahrt auf der Bahn hat ihn sehr beeindruckt wie zahlreiche Fotos, die er uns zugesandt hat, beweisen. Ein von ihm selbst verfaßtes Gedicht hat uns ebenfalls erreicht:

Das Bregenzer Wälderbahnle - Ein Erlebnis auf 76 cm Spurweite

Von Bregenz nach Bezau
da geht eine Bahn.
Sie führt durch drei Tunnel,
schnell kann sie nicht fahrn'.

Die Wagen mit Blümchen
und Sitzen aus Holz
gebaut 1907,
der Bahn ganzer Stolz.

Entlang des Tales der Bregenzer Ach
geht aufwärts stetig die Fahrt.
Vorbei an den steilen Höhen,
den schönsten Vorarlberg.

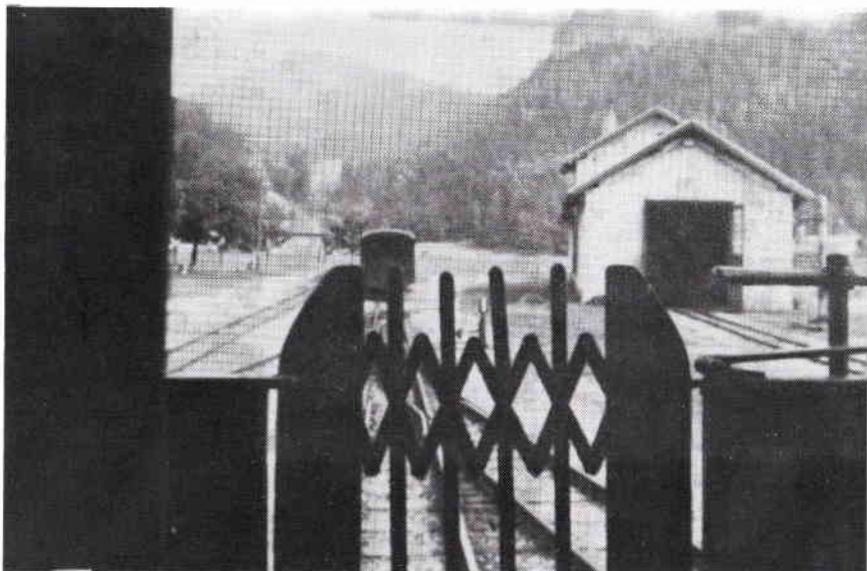
„Viertelstunde Verspätung“ -
wen störte das schon?
Man hatte so doch noch mehr
von der herrlichen Bahn.

Das Lokomotivchen
es schnaufte nur so.
Es mußte sich plagen
uns war aber froh.

Festhalten in Kurven
Ruckelei nach nem' Halt.
Die Leute sie fielen
aufeinander wohl rauf.

Im Tunnel ein Gejuche,
fremde Hände im Gesicht.
Alles schaut aber unschuldig,
als wir kamen an's Licht.

Das Ländle, die Leut' und das
Bahnle,
alles war einander so nett.
Mir war's als verspürt' ich
den Hauch einer anderen Welt!



Ein Blick Richtung Gleisabschluß, Bezau 1962

Die Mineralwasserbahn "BORSEC - TOPLITA"

Im Bade- und Luftkurort BORSEC, im Nord-Osten Rumäniens gelegen, und bekannt für seine Mineralwasser Heilquellen, hat eine 760 mm Schmalspurbahn ihren Ausgangspunkt, die auf eine wechselvolle Vergangenheit zurückblicken kann.

Im Jahre 1913, als Transilvanien noch zu Ungarn gehörte, wurde begonnen, die Waldgebiete der "Muntii Giugenului" zur Forstgewinnung zu erschließen. Ein Waldbahnnetz entstand zwischen den Orten Toplita und Borsec. Dieses Waldbahnnetz wurde 1969 von der Mineralwasserfabrik "Borsec" übernommen. Der Hölzförderbetrieb wurde eingestellt und die Bahnanlagen und Rollfahrzeuge den neuen Bedürfnissen angepaßt.

Die Mineralwasserfabrik "Borsec" nützte nun die Strecke zum Transport von gefüllten Mineralwasserflaschen vom Werk zum 45 km entfernt gelegenen Bahnhof Toplita, wo sich die Umladeeinrichtungen zur normalspurigen Staatsbahn befanden.

Anfangs wurden "Resita" Dampfloks eingesetzt die die offenen Kistenwagen beförderten. Später wurde das Wagenmaterial durch gedeckte Wagen ersetzt und bis zur Betriebseinstellung im Jahre 1992 verkehrten Container-Blockzüge. Die Dampflokomotiven wurden Anfang der achziger Jahre durch schwere Diesellokomotiven der Fabrik "23. August", Typ LH 45 - ersetzt.

Zuvor mußte auch der gesamte Oberbau mit stärkerem Schienenprofil erneuert werden.

Nach Einstellung im Jahre 1992 haben LKW's den Transport auf der um 19 km kürzeren Straße übernommen. Die Bahnanlagen wurden aber nicht wie sonst üblich, abgetragen. Der rund 20 km lange Abschnitt zwischen dem Kurort "Borsec" und dem Bf. Rachitis wird in Stand gehalten. Auf diesem wunderschönen Streckenteil durch das "Corbu Tal" finden mehrmals im Jahr auf Bestellung Besichtigungsfahrten statt. Betriebsfähig zur Verfügung steht eine "Resita" Dampfloks (Apemin Borsec 1) sowie mehrere Güterwagen und ein Personenwagen.

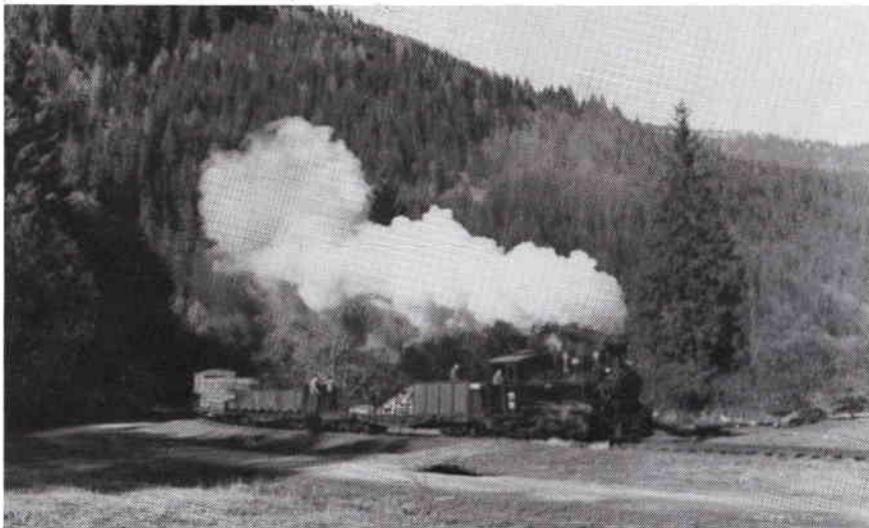
Bei diesen Fahrten wird auch der das Stadtbild von Borsec prägende, riesige Viadukt befahren, auf dem die Mineralwasserbahn den Talkessel überspannt.

Helmuth Lampeitl

Quelle: Wälder und Dampf, Reichel und Hufnagel



Lok Apemin Borsec 1 rangiert im Gleisdreieck von Capu Corbu
(12. Oktober 94)



Mit Klirren und Scheppern durchfährt ein Mineralwasserzug gezogen von
Lok Apemin Borsec 1 das Corbu Tal (12. Oktober 1994)

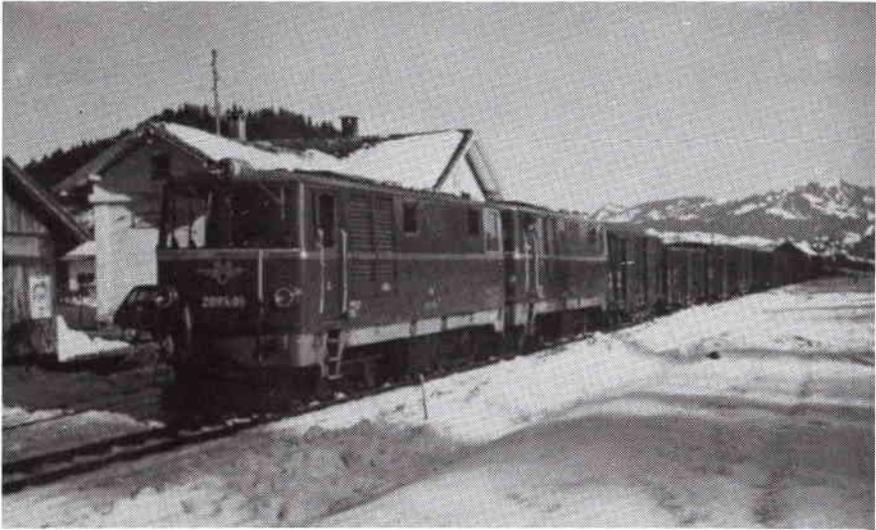
Aus dem Vereinsalbum



Diesellok 2092.01, eine Schwesterlok unserer "Hilde", bei KM 7,4 im
Achtal, Juni 1963



Renovierung der "Ritterlebachbrücke" am 14. April 1994



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

Fotonachweis: Peter Feßler (Seite 31 unten)
 Rainer Haberl (Seite 28)
 Foto Hollenstein (Seite 1, 6, 7, 8 unten)
 Helmuth Lampeitl (Seite 30)
 Walter Rabanser (Seite 8 oben)
 Markus Rabanser (Seite 11, 15, 21, 22)
 Peter Schlacher (Seite 10)
 Walter Schöch (Seite 16, 17)
 Vereinsarchiv (Seite 13, 31 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. 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