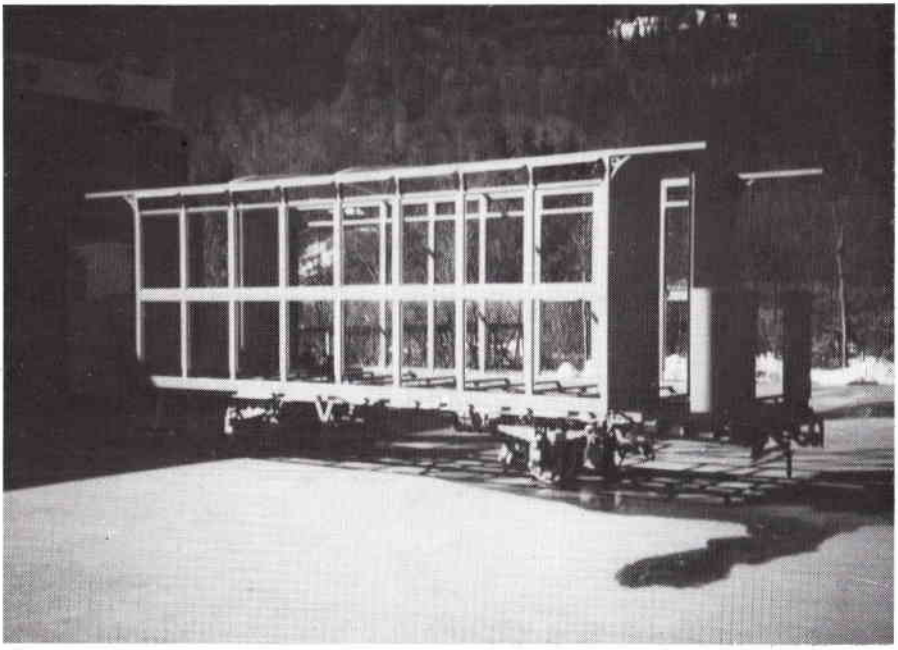
Museumsbahn AKTUELL

MITTEILUNGSBLATT des Vereins
BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN

HEFT Nr. 11 Mai 1995
Preis: ÖS 30,- / DM 4,50 / SFR 4,00

FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS



Aus dem Inhalt: Brief der Redaktion - Die Seite des Obmannes - 9. Jahreshauptversammlung - Vereinsgeschichte 1989 - Fotoreportage - Abtenteuer Achschlucht - Vereinschronik - Sanierung Sporenegg-Brücke - Museumsbahn im Pazifischen Raum - Werksbahndampf in Südafrika

F A H R P L A N 1 9 9 5

Gültig an allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen - vom 25. Mai bis 14. Oktober 1995 - zusätzlich auch an bestimmten Wochentagen im Juli und August.

Abschnitt 1 ist gültig vom 25. Mai bis zum 14. Oktober 1995
Abschnitt 2 ist gültig an Donnerstagen vom 13. Juli bis 24. August 1995
Abschnitt 3 ist gültig für Sonderfahrten im Juli und August 1995
Unterstrichene Tage sind "Dampfbetriebstage"-weitere Termine auf Anfrage.

BEZAU - BERSBUCH und zurück

Bf. Bezau	ab	11.00	14.00	15.45	an ↑	12.15	15.15	17.00
Hst. Reuthe	ab	11.07	14.07	15.52	ab	12.06	15.06	16.51
Bf. Schwarzenberg	ab	11.25	14.25	16.10	ab	11.50	14.50	16.35
Hst. Bersbuch	an ↓	11.30	14.30	16.15	ab	11.35	14.35	16.20

Abschnitt 1: SAMSTAG, SONN- und FEIERTAG

BETRIEBSTAGE:

25.5 / 27.5 / 28.5 / 3.6 / 4.6 / 5.6 / 10.6 / 11.6 / 15.6 / 17.6 / 18.6 / 24.6
25.6 / 1.7 / 2.7 / 8.7 / 9.7 / 15.7 / 16.7 / 22.7 / 23.7 / 29.7 / 30.7 / 5.8
6.8 / 12.8 / 13.8 / 15.8 / 19.8 / 20.8 / 26.8 / 27.8 / 2.9 / 3.9 / 9.9 / 10.9
16.9 / 17.9 / 23.9 / 24.9 / 30.9 / 1.10 / 7.10 / 8.10 / 14.10.1995

Abschnitt 2: DONNERSTAG

DONNERSTAG: jeweils Bezau ab um 11.00 / 14.00 / 15.45 Uhr

BETRIEBSTAGE: 13.7 / 20.7 / 27.7 / 3.8 / 10.8 / 17.8 / 24.8.1995

Abschnitt 3: SONDERFAHRTEN; MONTAG und DIENSTAG

Montag, den 17.7 / 24.7 / 31.7 / 7.8.1995; Bezau ab 14.00 Uhr. **Abendfahrten**, Dienstag, den 25.7 / 1.8 / 8.8 / 15.8.1995; Bezau ab 19.45 Uhr.

Stimmung und Unterhaltung bei den originell gestalteten **Abendfahrten** unter der Mitwirkung heimischer Musikanten und etwa zwei Stunden Aufenthalt im gemütlichen Gastgarten "unter den Kastanienbäumen" nahe dem Bf. Schwarzenberg. Rückfahrt um ca. 22.30 Uhr. **Für die Abendfahrten gelten Fahrpreise wie bei Dampfbetrieb!**

Am Feiertag - Maria Himmelfahrt - den 15. August 1995, **romantische Abendfahrt** mit der **Dampflok "BEZAU"** und besonderem Programm.

FAHRPREISE

		Dieselbetrieb	Dampfbetrieb
Erwachsene	hin und retour	öS 55,-	öS 75,-
	einfach	öS 40,-	öS 50,-
Kinder (6-14 J.)	hin und retour	öS 25,-	öS 30,-
	einfach	öS 20,-	öS 25,-

KOMBIKARTENPREISE	Museumsbahn + Rodelbahn	Museumsbahn + Bezauer Seilbahnen
Erwachsene	öS 130,-	öS 130,-
Kinder (6-14 Jahre)	öS 75,-	öS 75,-

Planmäßig verkehrende Züge führen den Buffetwagen "Wälderschenke" mit. Fahrräder werden kostenlos befördert. Aus betrieblichen Gründen können Änderungen im Fahrplan wie auch in der Betriebsart eintreten. Es besteht keine Betriebspflicht!

Titelfoto: *Das Grundgerüst des Neubauwaggons nach den Plänen von 1898 vor der Werkstätte unseres Obmannes (Foto: Hans Meusburger).*

Brief der Redaktion

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen!

Vor zehn Jahren, am 29. November 1985, wurde in Bezau unser Verein gegründet. Damals wurden unsere Aktivitäten noch von vielen belächelt, wie sollte denn eine Museumsbahn - unter diesem Begriff konnten sich einige überhaupt nichts vorstellen - erfolgreich sein, wenn selbst die ÖBB die Bahn in den Bregenzerwald eingestellt haben?
Wir dürfen in diesen vergangenen Jahren auf eine wirklich erfolgreiche Zeit zurückblicken und viele Zweifler von damals konnten wir überzeugen. Die Fahrgastzahlen beweisen eindrücklich die Bedeutung für den Tourismus. Durch die Inbetriebnahme der Dampflokomotive U 25, die im Jahr 1902 zur Eröffnung der Bregenzerwaldbahn geliefert wurde, leisten wir auch einen Beitrag zur Kulturgeschichte der Region.
Wir beginnen unsere diesjährige Saison offiziell am 25. Mai. Der Fahrplan wurde praktisch ohne Veränderung übernommen, lediglich die Betriebstage der Dampflokomotive U 25 wurden teilweise in die Hauptsaison verlegt.
Viel Vergnügen bei der Lektüre dieses Heftes.

Für das Redaktionsteam
Markus Rabanser

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

Geschätzte Mitglieder und Freunde, liebe aktive Kolleginnen und Kollegen!

Zum Saisonbeginn in den nächsten Tagen, möchte ich alle Mitglieder und Leser aus nah und fern recht herzlich grüßen. Besonders bedanken darf ich mich bei den vielen Wälderbahnfreunden die den Beitrag für 1995 schon entrichtet haben und damit die Bereitschaft bekunden, unser gemeinsames Ziel zu unterstützen.

Gleichzeitig bitte ich aber auch jene Vereinsmitglieder, deren Beitrag für 1995 noch ausständig ist, um baldige Überweisung und danke schon jetzt sehr herzlich dafür.

Durch den unermüdlichen Einsatz unserer aktiven- und mit der Unterstützung der 300 passiven Mitglieder hoffen wir auch heuer wieder, an das Rekordergebnis von 1994 anknüpfen zu können.

Wie in all den Jahren zuvor sind die Fahrzeugrevisionen und Instandsetzungen durch die Kollegen wärend des Winters in hervorragendem Maße erledigt worden sodaß unsererseits alles für eine unfallfreie Saison getan wurde. Dafür möchte ich allen mit einem bescheidenen "Vergeltsgott" danken.

Den Schwerpunkt unserer Arbeit setzen wir natürlich weiterhin in die Sicherheit des Fahrbetriebes. Allein die Teilsanierung der "Sporeneggbrücke" und der Oberbau kosten rund 1 Million Schilling, die, Gott sei Dank, durch den Einsatz unserer Spezialisten um "einiges" verringert werden konnte. Wir hoffen gerne, daß uns die REGIO Bregenzerwald in diesem Falle mit einem größerem Kostenbeitrag unterstützen wird. Auch hier im Voraus besten Dank.

Wie schnell die Zeit verrinnt, beweist das nun angefangene 10. Vereinsjahr. Die Ziele sind immer noch dieselben und konnten nur in einigen, aber wichtigen Bereichen zur vollen Zufriedenheit erreicht werden. Durch die sensationell guten Ergebnisse der vergangenen Jahre meine ich aber auch,

daß wir eine etwas tatkräftigere Unterstützung zur Streckenverlängerung verdient haben. Obwohl unsere diesbezüglichen Bestrebungen von den Straßenbauplänen im Bereich Andelsbuch abgekoppelt wurden, sind wir uns doch sicher, daß sehr wohl Projekte erarbeitet werden können, die für alle Beteiligten tragbar sind.

Die bisherigen Erfolge müßten meiner Meinung nach aber auch allen in der Wirtschaft und im Tourismusgeschehen Verantwortlichen ein Licht aufgehen lassen, zumindest sollten sie ihnen in diesem Sinne einiges Kopfzerbrechen bereiten!

So wünsche ich unseren Aktiven wieder viel Freude und Optimismus für die kommende Saison und den werten Fahrgästen viel Freude beim Aufenthalt im Bregenzerwald und bei einer Fahrt mit dem Wälderbähnle.

Ihr Obmann
Hans Meusburger

Herzliche Gratulation

Unser Kollege, Rudolf Munk aus Innsbruck hat den Kurs als Kesselwärter im WIFI in Dornbirn mit der Prüfung erfolgreich abgeschlossen. Wir freuen uns sehr und wünschen ihm weiterhin viel Spaß als "schwarzer Mann" im Kreis der "Wälderbähnleheizer".

Wälderbähnle-Dienstwagen im Modell

Unser Dienstwaggon - Di 01- bekanntlich durch den Museumsbahnverein aus dem ehemaligen ÖBB Güterwagen Gw/s Nr. 10255 gebaut, hat hohe Ehren erhalten. Bei der international größten Modellbaumesse in Nürnberg wurde er von der Fa. DOLISCHO im Modell H0e vorgestellt. Im Handel ist er in Originalfarbe und Beschriftung erhältlich.

Vielleicht ist das der Anfang für eine Original-Wälderbähnlegarnitur im Modell?

9. Jahreshauptversammlung am 11. März 1995 im Hotel Moorbad Reuthe

Bei der heurigen Jahreshauptversammlung konnte Obmann Hans Meusburger an die 60 Mitglieder unseres Vereines aus nah und fern begrüßen. Als Ehrengäste waren erschienen: der Obmann der Regionalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald, Ökonomierat Alois Bechter, der Bürgermeister der Marktgemeinde Bezau, DI Helmut Batlogg sowie der Bürgermeister der Gemeinde Bizau, Georg Übelher.

Das Protokoll der 8. Jahreshauptversammlung wurde einstimmig genehmigt.

Recht umfangreich fiel der Tätigkeitsbericht des Obmannes aus: Trotz der bekannten Schwierigkeiten im Tourismus konnte das Wälderbähnle mit rund 40.000 Fahrgästen ein hervorragendes Ergebnis erreichen und damit einen bedeutenden Beitrag zur Tourismuswirtschaft im Bregenzerwald leisten.

Der Verein trägt auch direkt zum wirtschaftlichen Ergebnis in Bezau und den angrenzenden Gemeinden bei: 153.000,-- Schilling wurden an Essensbeiträgen und Lebensmitteleinkäufen aufgewendet, 750.000,-- für die Fahrzeug- und Streckenerhaltung sowie für Treibstoffe und andere Betriebskosten.

Das Jahr 1994 stand ganz im Zeichen der offiziellen Inbetriebnahme der Dampflokomotive U 25, diese Lok wurde 1902 für die Eröffnung der Bregenzerwaldbahn in Betrieb gestellt. Für den Verein stellt es einen echten Glücksfall dar, dieses historische Denkmal voll betriebsfähig im Besitz zu haben und der Nachwelt erhalten zu können. Die Kosten für die Inbetriebnahme der U 25 sind im Laufe der Jahre auf ATS 830.000,-- angewachsen. Die Aufbringung dieses Betrages war nur durch den außerordentlichen Einsatz der aktiven, die Großzügigkeit der unterstützenden Mitglieder unseres Vereins sowie durch Subvention des Bundesministeriums für Wissenschaft und des Landes Vorarlberg möglich. Allen Beteiligten sprach der Obmann in seinem Bericht einen herzlichen Dank aus.

Weiters berichtete er auch über das gelungene Fest zur

Loktaufe der U 25 auf den Namen "Bezau" am 23. und 24. Juli 1994, zu der neben 2.200 Fahrgästen auch die politische Prominenz des Landes erschienen war.

Auch über die Bemühungen um den Erhalt der Strecke Schwarzenberg - Bersbuch, wir haben über die dortigen Schwierigkeiten mit der Gemeinde Andelsbuch des öfteren schon berichtet, ging der Obmann in seinem Tätigkeitsbericht ein.

Als Vorhaben für das Jahr 1995 stellte er die Renovierung der großen Brücke am Sporenegg, die Vorbereitung der Uh 03 zur Kesseluntersuchung, die Inbetriebnahme eines neu gebauten Personenwaggons nach den Plänen von 1898 sowie die laufenden Arbeiten an der Erhaltung der Strecke und des Fahrparks in Aussicht. Er schließt seine Rede mit dem Dank für die vielfältig geleisteten Arbeiten sowie mit der Bitte, das Wälderbähnle auch weiterhin zu unterstützen.

Betriebsleiter Ernst Kronecker bedankte sich ebenfalls bei allen Aktiven und deren Angehörigen.

Die Ergebnisse der Publikumsumfrage, unseren Lesern bereits aus dem Heft Nummer 10 bekannt, wurden von Mag. Markus Rabanser vorgestellt.

Der Vereinskassier Jakob Kaufmann und Georg Übelher gaben das finanzielle Ergebnis des Jahres 1994 bekannt. Der Antrag der Rechnungsprüfer auf Entlastung des Kassiers wurde einstimmig angenommen.

Beide Rechnungsprüfer, Margreth Bischof und Fridolin Kühne, wurden in ihren Ämtern einstimmig bestätigt. Auch die beiden Vorstandsmitglieder Mag. Ilona Authrid und Siegfried Amann wurden einstimmig wieder in den Vereinsvorstand gewählt.

Im Anschluß daran hielt Herr Mag. Reinhard Willi von der Tourismusfachschule Bezau, ein Referat über aktuellen Belange des Tourismus. Er ging dabei auch auf Museumsbahnen als Tourismusattraktionen ein.

Der Geschäftsführer der Regionalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald, ÖkRat Alois Bechter brachte die Grüße und den Dank der Region Bregenzerwald für die geleistete Arbeit zum Ausdruck, er betonte vor allem die kulturelle Bedeutung

der Museumsbahn durch den Erhalt der U 25.

Der Bürgermeister der Marktgemeinde Bezau, DI Helmut Batlogg, dankte dem Verein für die geleistete Arbeit. Die gesamte Gemeindevertretung ist den Wünschen der Museumsbahn stets aufgeschlossen gegenübergestanden. Der Bevölkerung fehle teilweise das Bewußtsein für die Museumsbahn.

Auch der Bürgermeister der Gemeinde Bizau brachte seine Sympathie für die Museumsbahn zum Ausdruck.

Die neunte Jahreshauptversammlung schloß mit den Dankesworten des Obmannes an alle Freunde des Wälderbähnles sowie an die aktiv Tätigen des Vereines, die über 3.500 Stunden für die verschiedensten Tätigkeiten aufgewendet haben. Er stellte auch das besondere Engagement von Jakob und Irma Bobleter hervor.

Markus Rabanser

Vereinsgeschichte, 5. Fortsetzung

Ab dem Heft "MUSEUMSBAHN-AKTUELL Nr. 7" vom Mai 1993, sind unsere Leser, Mitglieder und Freunde über die abwechslungsreiche Vereinsgeschichte des Wälderbähnlevereines "voll im Bilde". Anhand der Aufarbeitung von einzelnen Vereinsjahren und ergänzt durch bisher nur Wenigen bekannten Fotos, ergibt sich für Sie die Gelegenheit, wichtige Ereignisse aus der Zeit der Bahneinstellung bis zum jeweils aktuellen Teil des Vereinslebens mitzuverfolgen. An Berichtstoff mangelt es nicht, sodaß dem Teil 4 mit seinem Abschluß im Dezember 1988, nun in Heft 11 die Ereignisse im "offiziellen" Eröffnungsjahr 1989 folgen.
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.

2. Jänner 1989: Kaum sind die letzten Knaller und Leuchtraketen zum Jahreswechsel 1988/89 verklungen, wird die Remise in Bezau schon wieder zum Arbeitsplatz für die Werkstattmannschaft: Die Sanierung der Achslager und des

Laufwerkes der Diesellok "Hilde" duldet nämlich keinen Aufschub.

3. Jänner 1989: Ein erfreulicher Brief von der Bezirkshauptmannschaft in Bregenz liegt im Postfach:
Die seit Jänner 1988 geführten Gespräche und Verhandlungen um eine weitere, für die Allgemeinheit ebenso völlig "utopische" Bemühung des Vereines wie bisher alle, betrifft die Freilegung der schon seit 1980 mit Asphalt zugedeckte Bahnkreuzung mit der Bundesstraße 200 beim Bf. Schwarzenberg. Mit diesem Behördenentscheid ist endlich ein lebenswichtiger Erfolg zu verzeichnen. Allerdings wird darin der sonst übliche Vorrang gegenüber der Straße aberkannt und in einen sogenannten Nachrang umgewandelt. Dies bedeutet, daß außer den gesetzlichen Beschilderungen auch eine Ampelanlage (bis heute die erste und einzige im Bregenzerwald) vorgeschrieben wird, demzufolge der Zug vor der Ampel anzuhalten hat und die Kreuzung erst nach zusätzlicher Absicherung durch zwei Personen mit Signalfahnen erfolgen kann.

5. Jänner 1989: Startschuß zum sieben Tage dauernden "Gabenpreisjassen" des Museumsbahnvereines in den Gasthäusern von Bezau und Umgebung. Zur höchst notwendigen Unterstützung der mageren Vereinskasse haben 684 Spielerinnen und Spieler beigetragen. Engagierte Vereinsmitglieder konnten 400 gespendete Sachpreise im Gesamtwert von rund ÖS 100.000.- (!!!) zusammentragen und am 12. Jänner im Gasthaus "Sonne" in Bezau an die vielen glücklichen Gewinner ausgeben.

7. Jänner 1989: Im Bahnhofgelände von Kennelbach türmen sich inzwischen die gelagerten Schienen und Schwellen aus dem Abbaugebiet im "Achtal" bis Bahn km 7,3 auf. Nach anstrengender Handsortierung sind unter bald 1000 Stück, wieder 270 brauchbare Schwellen dabei und bereit gelegt für den Transport nach Bezau.

23. Jänner 1989: Der Verein sucht bei der Marktgemeinde Bezau um die Überlassung der seit 1973 als Denkmal abgestellten Wälderbahndampflok 498.03 (Uh 3) an.

30. Jänner 1989: Bereits der dritte "Stubaierwagen" trifft von Jenbach in Tirol kommend in Bezau ein und läßt schon ein wenig erahnen, wie wertvoll er für ein endlich etwas einheitlicheres Zugbild sein wird.

11. Februar 1989: Mit Hilfe von Baumaschinen und Vereinshelfern wird das im November 1980 beim Bau der behelfsmäßigen Verladerampe für die im Bregenzerwald "eingeschlossenen" und per LKW nach Kennelbach transportierten Wälderbahn-fahrzeuge (Diesellokomotive 2095.05, 4 Personen- und 20 Güterwagen) zugeschüttete Magazinsgleis freigelegt und ebenfalls abgebaut.

Diesellok 2095.05 am 10. November 1980 auf einem Straßenroller des ÖBB Kraftwagendienstes Bregenz verladen und mit Bremswagen gesichert im "Schwarzachtobel" zwischen Alberschwende und Schwarzach (Foto: Vereinsarchiv).

Am Abend des 11. Februar hält der Verein in Bezau seine 3. Jahreshauptversammlung ab. In seinem umfangreichen Tätigkeitsbericht betont der Obmann besonders, daß mit der Erlaubnis zur Querung der B 200 einer der lebenswichtigsten Grundsteine der Museumsbahn gelegt ist. Ebenfalls als lebenswichtig bezeichnet er den erfreulich angewachsenen Stand auf 180 Mitglieder und die mit 6000 Fahrgästen sehr erfolgreiche Saison 1988. Zur Sprache kommen auch die in Verhandlung befindlichen Pachtverträge mit der "Regio Bregenzerwald" über die 5 km lange Strecke von Bezau nach Schwarzenberg und der Vertrag mit der Landesstraßenverwaltung über die mit der Querung der Bundesstraße "gewonnenen" 1,1 km Bahnstrecke bis zur Haltestelle Bersbuch. Die anwesenden Autoren des Buches "Die Bregenzerwaldbahn", Markus Rabanser und Martin Hebenstreit nehmen für das schon bald lieferbare Buch die ersten Bestellungen entgegen.

18. Februar 1989: Das Laufwerk der Diesellok "Hilde" ist saniert und wird eingebaut. Mit einer erfolgreichen Probefahrt kann die gute Arbeit unter Beweis gestellt werden. Um aber den angebrochenen Tag ja gut zu nützen, werden beim zweiten "Stubaierwagen" noch die Achsen ausgebaut und zur Umspurung in Jenbach vorbereitet.

7. März 1989: Nach dem Vergleich von mehreren Diesellokangeboten wird in einer knappen Abstimmung für den Ankauf der 1965 von der Fa. "Gmeinder" gebauten und bei der "Öchslebahn" in Ochsenhausen abgestellten Diesellok entschieden.

16. März 1989: Ein schwerer LKW Transport bringt über 500 Laufmeter Schienen aus Kennelbach nach Bezau.

18. März 1989: Mit Ende des Winters werden die für 1989 fälligen Oberbauarbeiten in Angriff genommen.

25. März 1989: Das "Rohgerüst" des in Eigenregie aufgebauten "Barwagens" verspricht einiges.

1. April 1989: Trotz des eindeutigen Datums, kein Scherz: 13 Mitglieder sind zum Arbeitstag bei der Museumsbahn erschienen.

15. April 1989: Jetzt glaubt es wohl der Letzte, denn mit der Ampelmontage und der Aufstellung von Verkehrsschildern

ist die Kreuzung der B 200 durch die Museumsbahn nun nicht mehr zu verhindern.

Foto: Erich Schäffler

24. April 1989: In Zusammenarbeit mit Vereinshelfern und einer Baufirma sowie unter der Absicherung durch Gendarmeriebeamte ist der Asphalt abgehobelt und die Spurrillen geöffnet worden. Mit der "Hilde" und den eingesetzten Bauwagen rollt der erste Zug seit Herbst 1980 wieder über die Bundesstraße.

4. Mai 1989: Das ORF Studio Vorarlberg dreht einen weiteren Fernsehbeitrag für die Abendsendung.

6. Mai 1989: Ein neuer Rekord! 19 Helfer beteiligen sich an den verschiedensten Arbeiten in der Werkstätte und auf der Strecke.

9.Mai 1989: Das große Ereignis der offiziellen Saisoneröffnung naht; standesgemäß werden Rundfunk, Fernsehen und Presse zur "Pressefahrt" mit der Diesellok "Hilde" eingeladen. Erfreulich positiv fallen die darauf erschienenen Beiträge im In- und Ausland aus.

13. Mai 1989: Drei Jahre gibt es die Museumsbahn nun schon und deshalb ist auch ein Bahnfest - das zweite - fällig. Wie ausgemacht, treffen die 27 Helfer zeitgerecht am Morgen ein um die letzten Vorbereitungen zu treffen.
Der Festzug des Tages mit seinen Fahrgästen aus Politik und Fremdenverkehr wird durch die Vereinsfunktionäre und viele Schaulustige im "Neuland", am Bahnhof Schwarzenberg empfangen. Von zwei schmucken "Wälderinnen" in Tracht begleitet, hat der Obmann des "Tourismusverbandes Bregenzerwald", Herr Mag. Norbert Metzler ein geflochtenes Band vor die Bahnhofeinfahrt gespannt. Der einfahrende Festzug mit der Lok "Hilde" durchtrennt das "Hindernis" mit Leichtigkeit und eröffnet damit die erste "offizielle" Saison auch symbolisch und auf eindrucksvolle Art. Die mit vielen Erwartungen der Vereinsmitglieder verbundenen Aussagen und Stellungnahmen der hoffentlich auch in Zukunft unterstützend beistehenden Personen müssen denen zwar mehr oder weniger noch "entlockt" werden, fallen dann aber durchwegs positiv aus.

14. Mai 1989: Erster planmäßiger Betriebstag im Jahr 1989 und mit 550 Fahrgästen gleich um 100 mehr als am verregneten Eröffnungstag. Von nun an gilt ein auf die Fremdenverkehrssaison abgestimmter Fahrplan mit Betrieb an Samstagen, Sonn- und Feiertagen, abschnittsweise mit zwei, kurze Zeit auch mit drei, von Juli bis Anfang September sogar mit vier Zugspaaren.

Juni 1989: Einträglich reihen sich die planmäßigen Betriebstage der Museumsbahn an die zahlreichen Sonderzugstermine und Arbeitseinsätze, sodaß sich das Tagebuch mit Eintragungen zu füllen beginnt.

5. Juli 1989: Wie ernst es den Vereinsfunktionären mit der Beschaffung der zu diesem Zeitpunkt noch in annehmbarem Zustand befindlichen Dampflok U 25 ist, zeigt die Bemühung um Unterstützung durch den Landeshauptmann von Vorarlberg, die Herr Dr. Martin Purtscher mit einem persönlichen Schreiben nach Wien gerne wahrnimmt.

8. Juli 1989: Die Suche nach einem von der derzeitigen "Heimatgemeinde Eichgraben" geforderten Ersatz für "ihre Denkmallok 298.25" (U 25) hat durch die Ablehnung eines

vorerst aussichtsreichen Angebotes einen herben Rückschlag erlitten. Mit der "Donawitzer Dampflok", schrottreif auf einem Kinderspielplatz in Graz abgestellt, wird nun eine neue Möglichkeit bevorzugt.

10. Juli 1989: Die Auswechslung von 520 gekennzeichneten Schwellen durch beauftragte Arbeitspartien ist vergeben und "frißt" die erholte Vereinskasse bis zum Abschluß der Arbeiten im November 1989 fast leer. Trotz der verständlicherweise mit Erleichterung begrüßten "Arbeitsteilung" bleibt der gestreßten Streckenmannschaft weiterhin keine freie Minute.

15. Juli 1989: Der dritte "Stubaierwagen" kommt mit Unterstützung von maschineller "Nachbarschaftshilfe" auf die Hebeböcke. Die Achsen werden ausgebunden und zur Umspurung nach Jenbach verschickt.

12. August 1989: Die ersten dreihundert an die Strecke ausgelegten Neuschwellen sind ausgewechselt und erfordern die Zustellung der nächsten Rate.

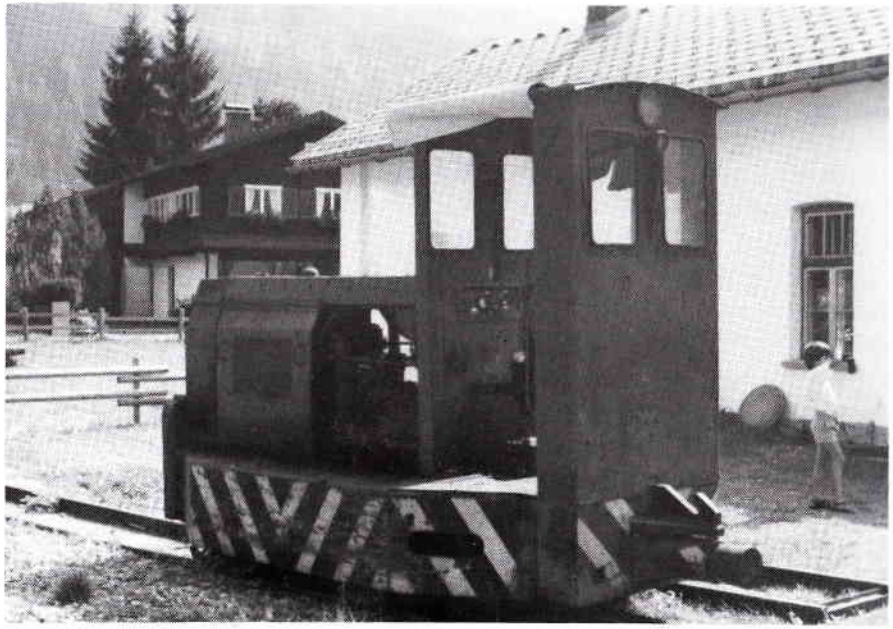


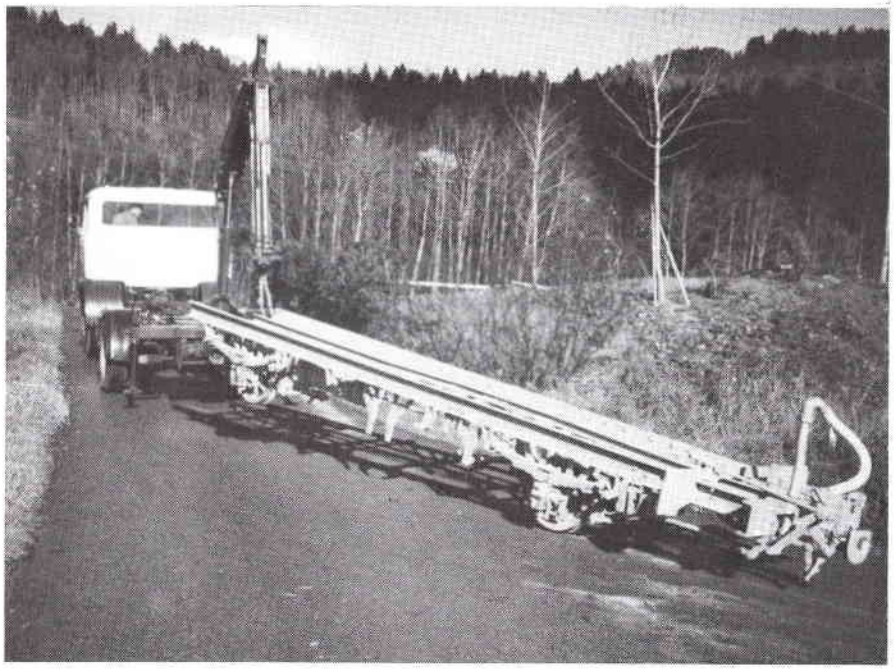
Foto: Vereinsarchiv

16. August 1989: Seit Oktober 1988 befindet sich mit der "instandsetzungswürdigen" 8 t schweren und 50 PS starken Diesellok der "Jenbacherwerke", Baujahr 1962, die dritte Diesellokomotive des Vereines in Bezau. Die ehemals zum Werksverschub im Betriebsgelände der Fa. Schöller-Bleckmann in Ternitz - Niederösterreich - verwendete Lok ist dort auf Normalspur umgerüstet worden und muß nun wieder auf 760 mm umgespurt werden, eine Tätigkeit, die für die beteiligte Mannschaft langsam zur Routine wird.

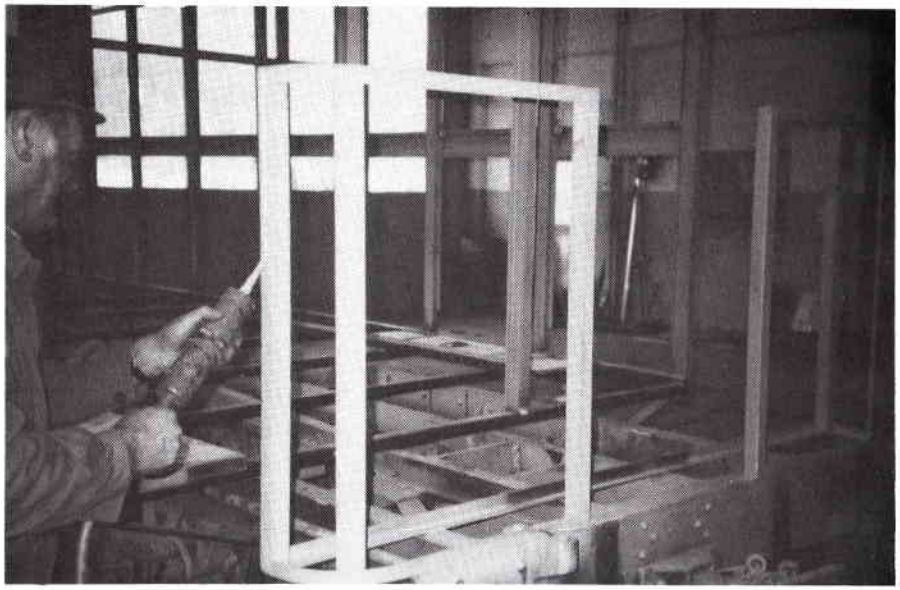
Fortsetzung 1989 folgt in Heft 12, vom Dezember 1995

Jakob Bobleter

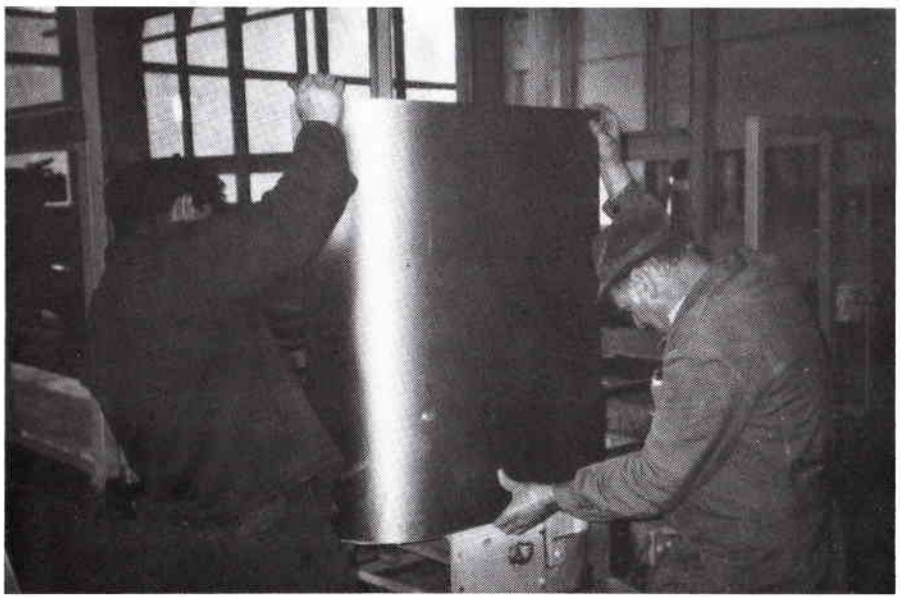
Fotoreportage



Transport des Untergestelles vom Sandstrahlwerk in die Montagehalle (Foto: Hans Meusburger).



Oben: Das Gerüst für die Plattform ist im Entstehen
Unten: ... und in der Endmontage (Fotos: Fini Meusburger).



Drechslerei: Fertigung der Sitzbänke (Foto: Hans Meusburger).

"Abenteuer Achschlucht"

Begehung der ehemaligen Bahnstrecke von Kennelbach bis Egg.

Mein Fahrdienstleiter-Kollege und ich aus Praha (Prag, Tschechien) besuchten kürzlich Freunde in Bregenz: Natürlich mit der festen Absicht verbunden, die uns leider nur aus Bildern und spannenden Erzählungen bekannte "Achschlucht" mit Fotoapparat und gutem Schuhwerk auf den Spuren der ehemaligen Bregenzerwaldbahn zu erwandern. Mit dem Wetter hatten wir einigermaßen Glück, da uns keine winterlichen Behinderungen im Wege standen.

Schon nach dem gut erhaltenen Bahnhofgebäude von "Kennelbach" hat sich in der Zwischenzeit eine Fabrik soweit ausgebreitet und dafür gesorgt, daß dort die Strecke völlig verschwunden ist. Sobald wir aber dieses Gelände und die zwei Kanalbrücken über den "Kennelbacher-Kanal" verlassen haben, liegt die ziemlich gut erhaltene Bahntrasse vor uns. Auf einer langen Strecke sind die Schienen und Schwellen

entfernt worden und nur noch die Kilometersteine sind zu sehen. Das beruhigt uns, denn so wissen wir immer, wo wir uns gerade befinden. Hinter dem "Rickenbachtunnel" - so bei km 9,3 - sind die Schienen und Schwellen wieder zu sehen, wahrscheinlich aber nur deshalb, weil die Abräummaschinen wegen der Felsstürze nicht mehr bis dahin vordringen können. Bei km 10,2 fanden wir ein Hinweisschild, das uns aufmerksam machen sollte, daß der "Weg" nach zwei Kilometern gesperrt sein wird. So war es dann auch und wir kamen bis zum km 12,2 dem "Rotachtunnel", der wegen schlechtem Zustand für Fußgänger gesperrt ist.

Trotzdem ist uns aber der Durchgang gelungen und nach dem Tunnelportal, gleich bei der direkt anschließenden Rotachbrücke stießen wir wieder auf einen größeren Steinschlag auf dem Gleis. Nur einige hundert Schritte davon entfernt verschwindet der Bahnkörper endgültig auf etwa 200 Metern Länge unter meterhohem Geröll und riesigen Steinen.

Fotos: Karel Slechta

Durch diesen Felsrutsch im Jahr 1981 sind Gleis und Schwellen bis in die Bregenzerache hinunter gerissen worden und teilweise heute noch sichtbar. Was wir hier fast erwarteten: es sollten auch schon die letzten Gleisreste bis zu unserem späteren Ziel sein.

Von diesem Platz an war die Trasse auch wieder gut begehbar und führte uns kurz darauf zum verwachsenen und in einen Campingplatz umgewandelten Bahnhofgelände in "Doren-Sulzberg". Nach der kaum mehr erkennbaren Haltestelle "Weissachbrücke" sahen wir bald das Kraftwerk "Langenegg" und den trostlosen Bahnhof "Langenegg-Krumbach" sowie das noch trostlosere Bahnhofgelände von "Lingenau-Hittisau". Durch den schönen Viadukt bei Egg wieder etwas aufgemuntert, erreichten wir den Bahnhofplatz in Egg. Dort war unsere "Fast-Tageswanderung" vom 16. Dezember 1994 zu Ende. Zwar schon bei Dämmerung und mit müden Gliedern, aber doch sehr beeindruckt von der urtümlichen Landschaft des 19 km langen Achtales.

Karel Slechta aus Prag

Vereinschronik, aktuelles aus dem Vereinsleben

Auch noch an der Schwelle zum 10. Vereinsjahr sind unsere Aktivitäten so umfangreich wie gewohnt, und die Ereignisse so abwechslungreich wie noch nie. Ihnen dies in den folgenden Zeilen mitzuteilen ist die schöne Aufgabe des Chronisten.

Zur Zukunft der Museumsbahnstrecke

Aus dem Kreis unserer Mitglieder sind viele Zuschriften und Anfragen eingetroffen. So ziemlich einheitlich zum Thema - "Zukunft der Museumsbahn, wie lange gibt es noch die Strecke vom Bf. Schwarzenberg bis zur Haltestelle Bersbuch?" Ausgangspunkt der Sorgen sind die bekannten Standpunkte der Gemeinde Andelsbuch, aber auch zwei nicht gerade positive Zeitungsberichte vom Jänner und Februar 1995, die dazu beigetragen haben, daß derlei Bedenken aufkommen konnten. In der Straßenangelegenheit ist tatsächlich eine Änderung eingetreten, insofern nämlich, daß die neu vorgelegten, und erstmals von einem Großteil der betroffenen Bevölkerung begrüßten Straßenbaupläne vom zuständigen Ministerium in Wien grundsätzlich bewilligt worden sind. Dadurch können in nächster Zeit die erforderlichen Detailplanungen, Grundablösen und andere Behördenverfahren abgewickelt werden. Unsererseits besteht ein Pachtvertrag über die betreffende Strecke bis zum 30. Juni 1996, sodaß uns wieder einige Zeit bleibt, bis in Sachen Straßenbau der nächste Schritt gesetzt wird.

Saisonstart auf 25. Mai 1995 vorverlegt

Zum gewohnten Termin: "am letzten Sonntag im November" wird mit dem Vereinsvorstand und allen aktiven Vereinsmitgliedern im Gasthaus unserer "Wälderschenkewirtin" die wichtige Besprechung zum Saisonschluß abgehalten. Auch wenn dabei weder eine "saftige" Dividende winkt, noch irgendwelche Orden verliehen werden, versammelt sich die inzwischen auf mehr als 30 Mitglieder angewachsene Betriebsfamilie doch nahezu vollzählig an einem Tisch. Aus allen Himmelsrichtungen - bis zu 600 km von Bezau entfernt - stellen sie sich

ein und vernehmen gespannt die neuesten Saisonergebnisse. Die vergangene Saison, und vielleicht auch einmal vorgekommene Unstimmigkeiten, werden besprochen und damit versucht, sie nach Möglichkeit in Zukunft zu vermeiden. Natürlich sind auch so bedeutende Beschlüsse zu fassen wie über den nächsten Fahrplan, der dann aber im "selbst gewählten" Umfang und ohne "Murren" bewältigt werden muß. Der Kalendermann platzierte die Pfingstfeiertage ausnahmsweise einmal auf Anfang Juni 1995 und dies hätte für uns bedeutet, daß der Mai heuer im Fahrplan nicht vorgekommen wäre. Der nun gewählte Eröffnungstermin am Donnerstag, den 25. Mai - Feiertag Christi Himmelfahrt, bringt es mit sich, daß auch die bisher übliche Aufteilung der Dampf- und Dieselbetriebstage mit der Tradition bricht und etwas mehr auf die Gegebenheiten der Fremdenverkehrssaison Bedacht nimmt. Den abschließenden Dank und die Anerkennung durch den Vereinsobmann vernimmt man immer wieder mit großer Freude und zugleich aber auch als Verpflichtung, sich weiterhin mit allen Kräften für das große Vorhaben einzusetzen.

Winterfahrten - eine neue Herausforderung?

Immerhin scheint es langsam gewünscht zu werden, daß das "Wälderbähnle", je nach Anlaß, auch an Wintertagen in Aktion tritt und Zugsfahrten anbietet. In der vom "Frühlingswetter" beinflußten Entscheidung einigte man sich spontan über den ersten Termin, einer "Silvesterfahrt" mit der Diesellok MARGRETH, und vor allem, mit einem genügend großen Vorrat an Glühwein in der "Wälderschenke". Obwohl in diesem Fall nur 24 Stunden Zeit blieb für die Organisation und Werbung, darf zur Bestätigung vermerkt werden, daß diese auf guten Boden gefallen sind. Bedenklich ist immer die Ungewißheit, wie sich der in unserer Höhenlage von 651 Metern oft massiv auftretende Winter verhalten würde. Fällt etwa über Nacht doch noch jene Menge Schnee die den Zugbetrieb unmöglich machen könnte? Diesmal hatten wir Glück, denn wärmende Sonnenstrahlen und eine erträgliche Neuschneedecke lockten schließlich zur "Silvesterreise" und machte sie doch noch zum erhofften Erlebnis. Eine etwas

längere Vorbereitung erlaubte da schon die von einem Gastwirt angeregte Fahrt am Faschingsonntag, den 26. Februar 1995. Auch diese wurde von den Feriengästen gut und gern in Anspruch genommen. So dürfte daraus der positive Schluß zu ziehen sein, daß es sich damit nicht um die letzten Winterfahrten gehandelt hat.

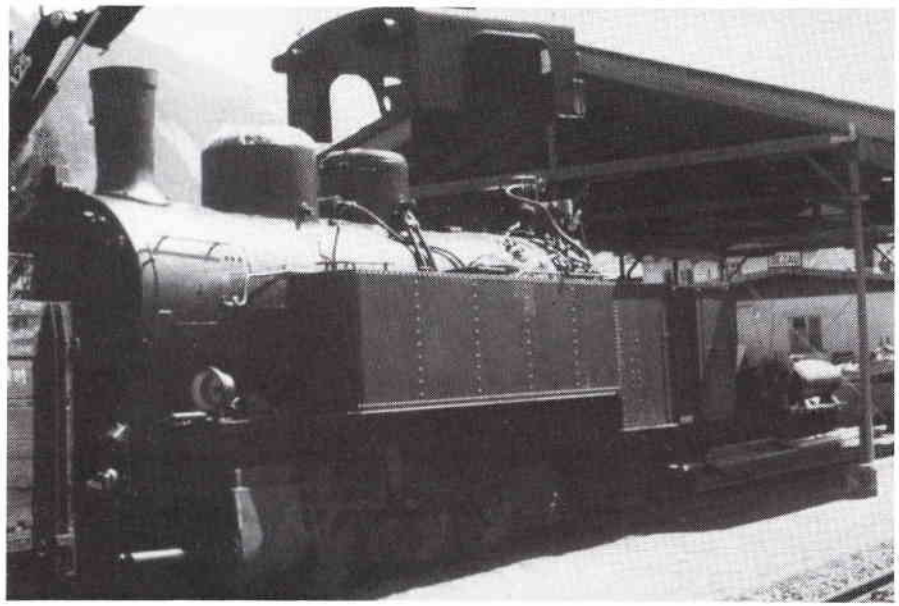
Immer kürzere Vorbereitungsfristen

Nicht mehr einfach erst zu Pfingsten, sondern wegen der Sonderzugbestellungen schon Ende April, sollten Fahrzeuge und Strecke soweit in Schuß sein, daß der Zugbetrieb ungehindert möglich ist. Was aber auch bedeutet, daß die vielen Verwaltungsaufgaben des Vereines und des Museumsbahnbetriebes ebensowenig eine Pause vertragen wie auch für die Werkstätte kein Betriebsurlaub "genehmigt" ist. Schon deshalb nicht, weil noch Ende Herbst 1994 die auf längere Sicht als ausreichend berechnete Menge an neuen Bremssohlen aus Tirol eingetroffen ist. Zwar wurde dann der Bestand von den Kollegen sofort um die Hälfte reduziert - (wenigstens freut sich die Gießerei) - dafür sind aber gleich alle vier "Stubaierwagen" im Zuge von Revisionsarbeiten komplett neu ausgerüstet worden. Damit aber noch nicht genug, die Gelegenheit schien günstig für noch größere Aufgaben. Von den zuständigen Funktionären wurde ein umfangreicher Vorschlag über die Arbeitseinteilung im Jahr 1995 erstellt. Bald kein Fahrzeug, kein Kilometer an der Strecke und kein Objekt daneben, das in der Liste nicht angeführt wäre und möglichst schon als erstes erledigt sein sollte. Zwar wäre darin die Renovierung eines weiteren Dienstraumes im Bahnhof Bezau nicht enthalten gewesen, und doch war sie dringend. Der jetzt vom Boden bis zur Decke renovierte und mit neuen Garderoben ausgestattete Raum wird von den anwesenden Helfern jedenfalls gern in Anspruch genommen.

Neues Fotomotiv

Seit bei der Museumsbahn Dampfloks in Betrieb sind, mußte das erforderliche Speisewasser mehrmals am Tag auf umständliche Art gefaßt werden. Um dies endlich zu ändern und den Fahrgästen nebenbei wieder ein neues Fotomotiv zu

bieten, wird in Bezau ein eigener "Wasserkran" errichtet. Wer weiß wann, aber zu gegebener Zeit dürfte er auch die Wasserkästen der zweiten Dampflok, der 498.03 (Uh 3) füllen. Jedenfalls stand sie seit Herbst 1994 im Rostschutzfarbenkleid unter dem Flugdach beim Bahnhof Bezau und hat damit ihre "behütetste" Zeit seit 30 Jahren erlebt.



Ein Bild sagt mehr als tausend Worte! Unter den Händen des unermüdlichen Kollegen Rolf und mit "leichter" Gewaltanwendung werden die einzelnen Teile der Lok zerlegt und gut versorgt (Foto: DI Rolf Kubesch).

Die altgediente Diesellok "Hilde" plagte sich seit jeher mit ihrer "Raucherlunge" ab und hatte immer Probleme mit der ausreichenden Drucklufterzeugung. Deshalb mußte dringend nach einem leistungsfähigeren Kompressor geforscht werden. In Verbindung mit dem Einbau wurden auch Teile der Druckluftleitungen ausgetauscht. Jetzt fehlt "nur" noch die Neulackierung, was für die kleinste der drei Dieselloks - D 3 - (Benjamin) seit Ende April schon wieder Vergangenheit ist.

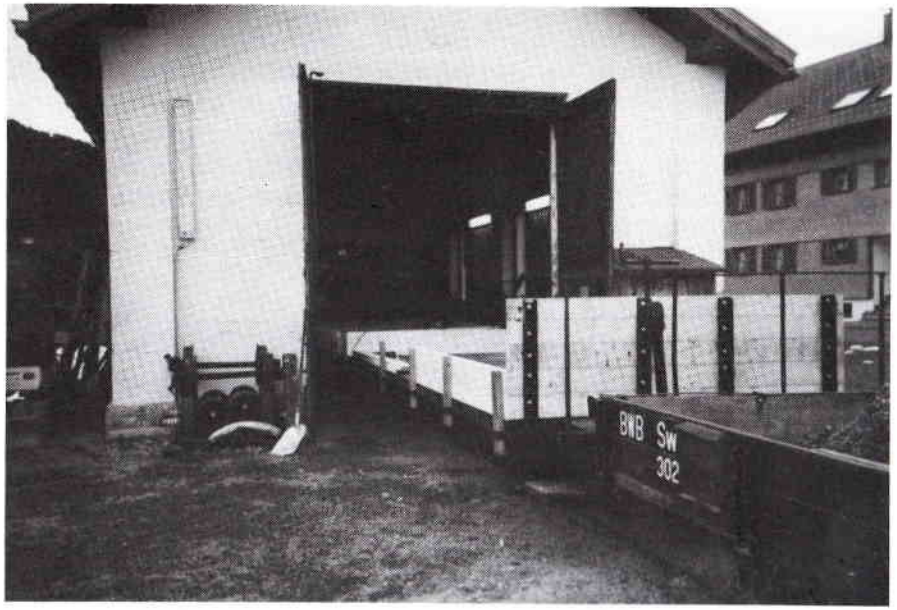


Foto: Peter Fessler

Der wieder viel beschäftigte Bauzug ist um einen dreiachsigen Niederbordwagen und einen zweiachsigen "Schotterselbstentladewagen" verstärkt worden. Von den vier, im Jahr 1987 bei den Waldviertlerbahnen in Gmünd, Niederösterreich, gekauften Güterwagen-Fahrgestellen sind somit beim Wälderbähnle nur noch zwei erhalten geblieben. Dafür aber sind sie im Eigenbau (z. B. als Wälderschenke) zu gut brauch-bare Wagen geworden. Weil gerade die Holzfachleute unter den Kollegen gut in Schwung waren, hat gleich auch einer der "alten" Niederbordwagen neue Bordwände erhalten. Ohne großes Aufsehen und großteils in "Heimarbeit" enstand aus dem Fahrgestell eines Güterwagens der Internationalen Rheinregulierung ein kleiner Schotterwagen mit 4 m³ Fassungsraum, der durch seine sechs Selbstentladevorrichtungen (Schotterrutschen) eine weitere Erleichterung für die Streckenmannschaft mit sich bringt. Geplant wäre auch, daß sich der seit einem Jahr schon behelfsmäßig als "Dienstwagen" eingesetzte Güterwagen - Gw/s 10208 - nach dem Abschluß der Instandsetzungsarbeiten bis zum fahrplanmäßigen Saisonstart am 25. Mai 1995 als neuer "BWB Di 02" präsentiert und er

sich dazu jederzeit sehen lassen kann. Gespannte Erwartungen löste der am 29. April in Bezau angekommene "Rollschemelwaggon" der Zillertalbahn aus. Besonders beeindruckt hat dabei die hohe Tragkraft dieser Wagentype, die es uns erstmals erlauben wird, mit Bagger, Kran oder anderen Maschinen von der nur wenig über der Schiene liegenden Ladefläche aus zu arbeiten. Möglich wäre dann, daß er da und dort zur Unterstützung der seit Jahren schon engagierten Oberbau-Arbeitspartie eingesetzt werden könnte. Was aber nicht heißt, daß die eigene Streckenmannschaft arbeitslos wird. Die üblichen Anforderungen nach der Schneeschmelze, wie Schwellen wechseln, viele Laufmeter an Wassergräben erneuern, alte wieder ausräumen und so weiter, bleiben uns "ganz sicher" erhalten.

Arbeitswoche 1995

Die stärkste Mannschaft, seit Einführung der Arbeitswochen im Jahr 1990, hat sich ganz in den Dienst der seit Jänner vorliegenden Arbeitsliste gestellt. Die Dampflok U 25 ist jetzt einsatzbereit, die Uh 3 fast um die Hälfte erleichtert worden, drei Personenwagen sind entrostet, geschliffen und lackiert, der Dienstwagen Nr. 2 ist bis auf "einige Tagwerke" fertig. Ein weiterer Stubaierwagen hat neue Plattformböden erhalten, über 30 Schwellen sind gewechselt und in unzähligen Bauzugeinsätzen mehrere hundert Laufmeter Wasserableitungen und Böschungen erneuert worden. Der anfallende Berg an Erdreich konnte dadurch gleich an die richtigen Stellen verfrachtet und wieder verwendet werden, 18 Halterungen für Verkehrszeichen und viele, offenbar als Hinderniss angesehene, Kilometersteine wurden gesetzt, und so ganz "nebenbei" durften auch noch andere Aufträge des Streckenchefs erledigt werden. Schlußendlich kam in der Haltestelle Bersbuch und am Bahnhof Schwarzenberg auch noch die Abteilung "Verschönerungsverein" zu ihren Ehren. In diesem Zusammenhang danken wir den Tourismusämtern von Andelsbuch und Schwarzenberg für die Beistellung von mehreren Sitzbänken.

Jakob Bobleter

Sanierung der "Sporeneggbrücke"

Am "Sporenegg" - bei Bahn km 31,715 - zwischen dem Bf. Schwarzenberg und der Haltestelle Reuthe gelegen, führt sie in luftiger Höhe über die Bregenzerache und stellt besonders für den Betrachter von der Bundesstraße aus ein zweifellos markantes Bauwerk dar. Sichtbare Schäden am Mauerwerk gaben schon länger Anlaß, diese näher untersuchen zu lassen. "Die Gewölbeöffnungen zeigen starke Aussinterungen an der Gewölbeuntersicht", so die darauf folgende Diagnose der damit befaßten Fachleute. "Abdichten und neu verfugen" hieß das für uns übersetzt!
Wenn die bald 95 Jahre alte Brücke mit historischer Bregenzerwälder Geschichte (Grenze zwischen dem Hinter- und Mittelbregenzerwald) noch längere Zeit erhalten bleiben soll, dürfen Maßnahmen dieser Art nicht mehr länger hinausgezögert werden.
Die in der Ausschreibung eines Fachmannes geforderten Arbeiten an Gewölbe und Pfeiler 1 (Richtung Bregenz) - vorerst - wurden Baufirmen zur Offerterstellung übergeben

Reinigung der Mauerwerke per Hochdruckstrahl aus dem Tankwagen der Feuerwehr Bezau (Foto: Walter Schöch).

und zudem auch erwogen, in welchem Umfang die Kosten durch Eigenleistung erträglich gehalten werden können. Am Samstag, den 25. März 1995 zeigte sich das Wetter endlich von seiner besseren Seite und schon rückte die Streckenmannschaft an, um das Gleis und die Schwellen im Bereich der zukünftigen Baustelle zu entfernen. Stunden später kam unser "BOB CAT" Bagger zum Einsatz und legte die Gewölbeinnenseite komplett frei.
Der offensichtliche Grund der Undichtheit war bald entdeckt: Ein schon in unbekannter Vorzeit einmal behandelter Riß quer durch die Gewölbeoberseite und die defekte Wasserableitung waren nicht zu übersehen. Der fachmännischen Vorbereitung durch unseren "Bauführer" Herbert, folgte die Reinigung der Mauerwerke per Hochdruckstrahl aus dem Tankwagen der Feuerwehr Bezau.
Mehrere Arbeitseinsätze an den folgenden Wochentagen waren dann nötig um die Verlegung der Dichtungsfolien zu ermöglichen. An einem der nächsten Samstage leistete der Wälderbähnle-Bauzug beim Transport des Fertigbetons wichtige Dienste. Drei schwere Ladungen waren über die Brücke zu führen um dann von den Helfern, wie im "vorigen Jahrhundert", teilweise händisch mit Schaufeln und Eimern meterweit ausgetragen und verteilt zu werden. Nach der Austrocknung waren neuerlich mehrtägige Arbeitsgänge erforderlich, bis die Baustelle an den Streckenchef Werner "übergeben" werden konnte. Dieser hatte mit seiner Mannschaft - im Grunde dieselben wie vorher- am Karsamstag den gelieferten Gleisschotter eingebracht und darauf 27 neue Schwellen samt Schienen verlegt und befestigt. Die erste Fahrt des Bauzuges über die "Neulage" mußte auf den nächsten Samstag verschoben werden, an dem dafür aber der neue Schotterwagen erstmals zum Einsatz kam und den Gleisschotter wie im Flug zwischen den Schwellen verteilte. Die erforderliche Anzahl an Helfern zum "Gleis stopfen" war ebenfalls vorhanden, sodaß am 22. April die Sperre der Brücke aufgehoben werden konnte. Das Ausmaß der "übrig gebliebenen" Reinigung und Neuverfugung des gesamten Mauerwerkes überfordert jedoch die Möglichkeiten der Vereinsmannschaft um ein Vielfaches und soll deshalb später in Zusammenarbeit mit einer Baufirma durchgeführt werden.

Jakob Bobleter

Museumsbahnen im pazifischen Raum, ein Reisebericht, Teil 1

Ein altes Sprichwort sagt: "Wer eine Reise tut, kann etwas erzählen"; und so will ich ein wenig von meinen Erlebnissen mit Museumsbahnen in Neuseeland und Australien kundtun.

Das Eisenbahnwesen ist in diesen Ländern schon sehr früh, nämlich bereits in den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts auf- und ausgebaut worden. Nicht nur wegen der großen Entfernungen, sondern auch unwegsames Gebiet galt es zu erschließen um an das interessante Land und die Rohstoffe heranzukommen. Heute nimmt die Eisenbahn im Verkehrswesen, wie überall, nicht mehr jene Bedeutung ein. Da besonders in Australien jedes der fünf Territorien für sich und ohne Weitsicht Bahnen mit verschiedenen Spurweiten bauten, war eine Koordination innerhalb dieses Erdteiles sehr schwierig. Nur Überlandstrecken wurden einheitlich in der Spurbreite von 1,04 Meter ausgerichtet.
Wie weitläufig dort die Gebiete sind, erklärt zum Beispiel, daß die 3500 km lange Eisenbahnlinie von Camberra bis Pert auf 700 km vollkommen gerade verläuft.
Sowohl in Neuseeland als auch in Australien wurden in den letzten Jahrzehnten Bahnlinien aufgelassen.
So wie in unserer Region, gibt es aber auch dort Eisenbahnfreunde, die es geschafft haben, wenigstens einige Teilstücke von aufgelassenen Bahnen als Museumsbahnen zu betreiben.
Die erste Museumsbahn fand ich auf der Nordinsel von Neuseeland, innerhalb der Halbinsel Coromandell, einem der schönsten Gebiete der Nordinsel. Ein "Lebenskünstler" hat hier im grünen Dickicht eine rund zwei Kilometer lange Schmalspurbahn als Museumsbahn erhalten.
Täglich (!!!) um 17.05 Uhr nimmt Bary Brickel Touristen mit auf die 30 Minuten lange Fahrt durch den Regenwald zu einem schönen Aussichtspunkt und zurück an den pazifischen Ozean.
Auf der Südinsel von Neuseeland, im schönsten Touristengebiet bei Kingston erreicht man am Lake Wakatipu die Endstation des nostalgischen Dampfzuges - Kingston Flyer - der hier auf einer 45 minütigen Fahrt um ca. 120 Schilling bis nach Failigtht und zurück verkehrt. Diese Eisenbahnlinie

erstreckte sich ursprünglich von Invercargill an der Ostküste bis nach Queenstown, etwa 140 Kilomter landeinwärts. Heute werden noch 14 Kilomter als Museumsbahn erhalten.

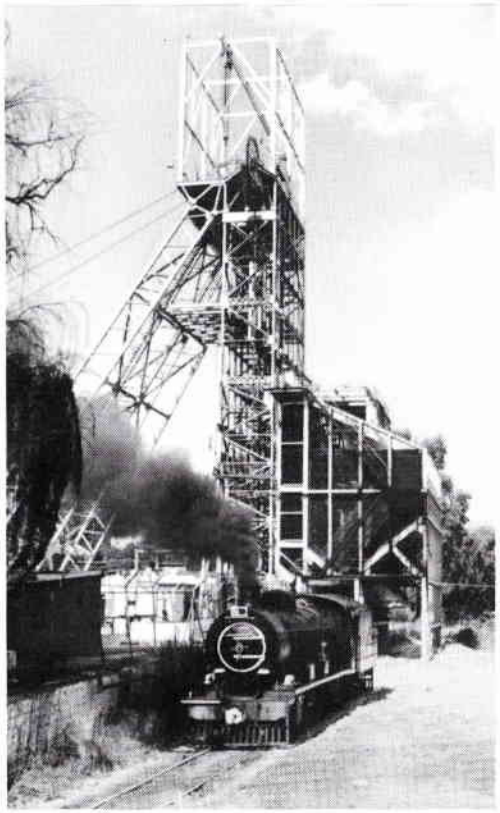
Erich Schäffler

Harry Brickel und seine Schmalspurbahn an der Endstation im Busch (Foto: Erich Schäffler).

Erich Schäffler im Führerstand des "Kingston Flyer" am Lake Wakatipu, 10.2.1995 (Foto: Erich Schäffler).

Werksbahndampf in Südafrika

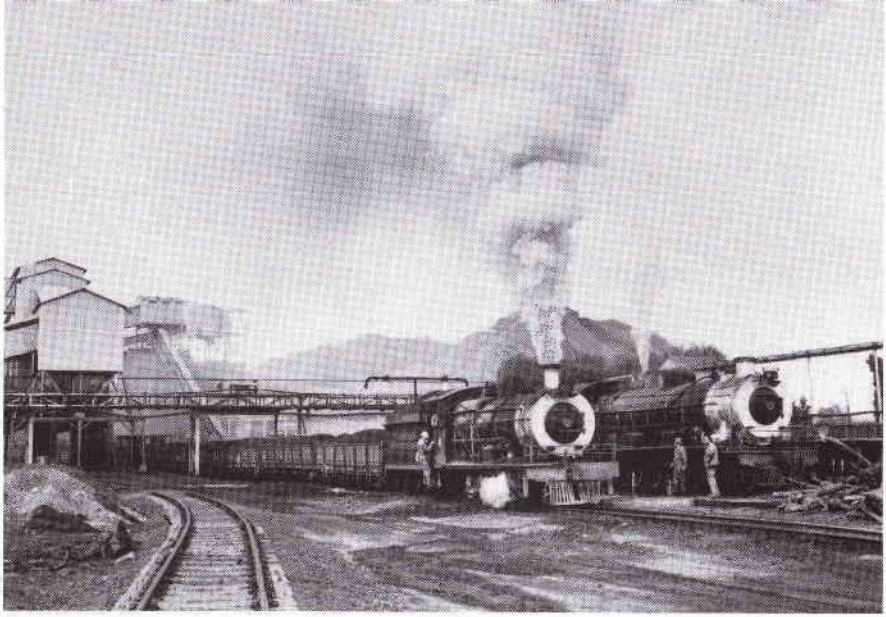
Südafrika war durch seinen bis in die 90er Jahre währenden planmäßigen Dampfbetrieb auf der Staatsbahn SAR für viele Eisenbahninteressierte ein beliebtes Reiseziel, und auch heute noch hat diese Land für Dampflokfreunde viel zu bieten.
Einerseits setzt die staatliche Gesellschaft "Spornet" noch Dampflokomotiven vor regelmäßig verkehrenden Zügen ein, andererseits werden auf einigen Industriebahnen noch zahlreiche Dampflokomotiven eingesetzt. Überwiegend Bergwerksbetriebe nützen die Dampflokomotiven um den Materialtransport zwischen den Abbaustätten und den Verarbeitungsanlagen durchzuführen. Südafrika ist reich an Bodenschätzen, zahlreiche Gold-, Platin- und Kohlenminen sind im größeren Umkreis von Johannesburg in Betrieb. Die Bodenschätze werden untertags abgebaut und gelangen über Stollenanlagen und Förderschächte zu Tage.
Bei einer Besichtigungstour Anfang April dieses Jahres konnte noch bei sechs Bergwerksbetrieben reger Dampfbetrieb beobachtet werden. Alle die Bergwerksbahnen sind in Kapspur (1.067 mm) angelegt, jener Spurweite, die in weiten Teilen Afrikas als "Normalspur" angesehen werden kann. Zum Einsatz kommen überwiegend ehemalige Staatsbahnlokomotiven, Die von den Minenbetrieben nach Außerdienststellung erworben wurden.
Die Reihen 14R, 15CA, 15CB, 15F, 16CR, 1A, 19D sowie ein Exemplar der Garratt Reihe GMAN stehen nach wie vor im Einsatz. Der Wagenpark besteht einheitlich aus Schüttgutwagen, meist moderner Bauart. Eine Ausnahme bildet nur die GOLDFIELD COAL LTD. (nächst Blackhill gelegen), die ihre geförderte Kohle glich versandfertig in Staatsbahngüterwagen verlädt. Eine weitere Besonderheit kann die LORAIN Goldmine aufweisen: Sie setzt für den werksinternen Arbeiterverkehr noch zwei alte Personenwagen ein, die jeweils zum Schichtwechsel zwischen Schacht 3 und der zirka sieben Kilometer entfernten Entladestelle zum Einsatz kommen.
Für Dampflokfreunde eines der interessantesten Werke ist die Platinmine RUSTENBURG. Hier stehen täglich auf dem



zirka 20 Kilometer umfassenden Werksbahnnetz bis zu neun Dampflokomotiven im Planeinsatz. Zum Schichtwechsel um 6.00, 14.00 und 22.00 Uhr sind stets ein Großteil der Maschinen im Betriebsgelände. Beeindruckende Dampflokomotiv-Atmosphäre wird geboten, wenn sich sechs oder mehr Maschinen bei der Bewässerungs- und Bekohlungsanlage eingefunden haben und nach zirka einstündiger Pause das Werk wieder verlassen.

Helmuth Lampeitl

Vor einem Förderturm einer Goldmine verschiebt eine 15CA 10. April 1995 (Foto Helmuth Lampeitl).



Lok 3 der GOLDFIELD COAL LTD. verläßt mit einem Kohlenzug die Beladungsanlage, daneben Lok 5 beim Nachrüsten; 11. April 1995 (Foto Helmuth Lampeitl).

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, Fax 05513/6192-4
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