

Wälderbahn

AKTUELL

MITTEILUNGSBLATT des Vereines BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN

HEFT Nr. 21, Mai 2000

mit 8 Sonderseiten zu den Ereignissen an der Sporeneggbrücke.

Preis: ATS 40,- / DEM 5,70 / CHF 5,- / EUR 2,90

FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS



5. Mai 2000 "Brücke frei und befahrbar"

(Foto: Robert Feurstein)

Brief der Redaktion

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
geschätzte Freunde der Bregenzerwaldbahn!

Mit sicherlich berechtigter Freude über die Wiederinbetriebnahme der Sporeneggbrücke gehen wir nun in die Sommersaison 2000. Wir hoffen, dass sie wieder so erfolgreich sein wird und es uns ermöglicht, einen Teil der für die Sporeneggbrücke verausgabten Gelder wieder auf unser Konto zu legen.

Die Arbeiten rund um die Brücke waren mühsam, vor allem, da unser Verein einen großen Teil in Eigenregie geleistet hat. Was wir alle als sehr positiv empfunden haben war, dass wir bezüglich der Brücke mit unseren Sorgen nicht allein gelassen wurden. Allen, die einen Beitrag zum Neubau der Sporeneggbrücke geleistet haben von hier aus ein herzliches Dankeschön.

Aus aktuellem Grund und der oft sehr langen Postwege wird die Einladung zum Brückeneröffnungsfest vom 10. + 11. Juni 2000 für manche Mitglieder und Leser zu spät ankommen. Wir bitten um Verständnis und hoffen, dass ihnen unsere Aktivitäten insgesamt Anlass sind, um uns in Bezaug zu besuchen. Weiteres mehr erfahren Sie in unserem Heft - viel Vergnügen bei der Lektüre.

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.

Unsere Beitragssätze:

Aktives und unterstützendes Mitglied:	ÖS 300,-	DM 45,-	SFR 40,-
Schüler und Lehrlinge:	ÖS 100,-	DM 15,-	SFR 13,40

Sparkasse Egg, BLZ 20603, Kto.-Nr. 2000/040226

Sparkasse Lindau, BLZ 73550000, Kto.-Nr. 83899

St. Gallische Kantonalbank, BLZ 78123, Kto.-Nr. 90/2022/3

Aus dem Inhalt: Brief der Redaktion - Einladung zum Fest - Seite des Obmannes - Sporeneggbrücke aus der Sicht des Planers - 14. Jahreshauptversammlung - Bericht des Betriebsleiters - Spenderliste - Ablauf der Brückenergebnisse - U 25 im Steyertal - Ziegelei Hilti & Mettaufer - Triebwagen 5090 - Buchbeschreibung - Fahrplan

Einladung

zur

Eröffnung und kirchl. Weihe der neuen Sporeneggbrücke

am 10. und 11. Juni 2000

Samstag, 10. Juni:

10.30 Uhr	Frühschoppen im Wirtschaftszelt am Bf. Bezaug
11.00 Uhr	Offizielle Erstfahrt mit der Dampflok ab Bf. Bezaug
	Brückeneröffnung und kirchliche Weihe
	durch Herrn Pfarrer Fleisch aus Bezaug, festlich umrahmt
	von der Bürgermusik Bezaug.
	Ganztägig Zweizugbetrieb mit Fotohalt an der
	Sporeneggbrücke
	Kinderprogramm mit der Dampfgartenbahn Bürs

Sonntag, 11. Juni:

10.00 Uhr	Frühschoppen im Wirtschaftszelt am Bahnhof Bezaug
10.30 Uhr	Ganztägig Zweizugbetrieb mit Fotohalt an der
	Sporeneggbrücke
	Kinderprogramm mit der Dampfgartenbahn Bürs

Wir freuen uns auf Ihren Besuch !

Geschätzte Mitglieder und Freunde, liebe aktive Kolleginnen und Kollegen!

Mit einem Personenzug aus Bregenz wurde die Bregenzerwaldbahn am 15. September 1902 offiziell eröffnet und damit eine Zeit der wichtigen Impulse für die ganze Region eingeleitet. Durch viele Jahre hindurch war der Bregenzerwald – ein vorher nur über abenteuerliche Saumpfade erreichbares Siedlungsgebiet – durch die Wälderbahn an die Verkehrswege im Rheintal und über die Grenzen hinaus angeschlossen. Bereits 1936 stellte das Bundesministerium für Handel und Verkehr in Wien den Antrag auf die Einstellung der Bahn. Die noch nicht merklich verbesserten Straßenverhältnisse ließen dies aber nicht zu und so konnte die Entscheidung für den Weiterbetrieb erreicht werden.

Risikoreich und teuer war die Strecke im Achtal von Anfang an wo Rutschungen und Steinschläge immer wieder für Unterbrechungen sorgten. Durch die stetige Zunahme des Kfz-Verkehrs in den Jahren nach 1950 wurde die Bahn zusehens unrentabel und ihre Zukunft war nicht mehr gesichert. 1980 brachte ein riesiger Felssturz bei Kennelbach das Maß zum Überlaufen was vom Land (teils auch vom Bregenzerwald) und vom Bund als Bestätigung ihrer seit längerem gehegten Absicht gewertet wurde, die Bahn endgültig einzustellen.



Mit dem "HansErich" (U-4-85) fing bei den Museumsbahnern alles an.

Am 29. November 1985 kam es nach vielen Verhandlungen und Gesprächen zur Gründung unseres Vereines mit seinem Hauptinitiator, Altbürgermeister Erich Schöffler aus Bezau. Der Zweck war, wenigstens den noch vorhandenen Rest von der ehemals 36 Kilometer langen Bahnstrecke zu erhalten.

Die Geschichte der Museumsbahn begann 1985 mit dem sogenannten "HANSEERICH" einem zur Dampflokattrappe umgebauten LKW der sich auf Schienen fortbewegen konnte und dem "Salonwagen" einem



Der Salonwagen, 1994 im neuen Glanz mit Zugmannschaft und Barwagenwirtin (Foto: Verinsarchiv)

zum Personenwagen umgebauten Güterwaggon der Bregenzerwaldbahn. Mit diesen zwei Fahrzeugen konnten erste Sonderfahrten unternommen werden. In der Zwischenzeit hat der Verein 4 betriebsfähige Lokomotiven, 10 Personenwagen, 2 Dienstwagen, 7 Güterwagen und einige Fahrzeuge, die zur Aufarbeitung vorgesehen sind. Der schwärzeste Tag in der Geschichte der Museumsbahn war wohl der 22. Mai 1999, als das verheerende Hochwasser der Bregenzerache die Sporeneggbrücke in die Tiefe riss und die Verbindung zu Schwarzenberg und Andelsbuch auslöschte.

Die Bemühungen unseres Vereines um den möglichst raschen Wiederaufbau dieses, für den Bahnbetrieb lebenswichtigen Bauwerkes, wurden von vielen Personen und Institutionen nach Kräften unterstützt. Die Mitarbeit an der gelungenen Wiedererstehung eines markanten Denkmals der Bregenzerwälder Geschichte war in vielfacher Form möglich. Das Ergebnis spricht für sich und so haben sich die vielen Mühen bestens gelohnt.

Ihnen allen ein herzliches Vergelts Gott.

Ein besonderer Dank gilt unseren aktiven Mitgliedern aus Nah und Fern die in den letzten drei Monaten unentgeltlich annähernd 2.000 Arbeitsstunden für den gesamten Gleisbau auf mehr als 400 Metern erbracht haben. Danken möchte ich auch den ausführenden Firmen und den Mitarbeitern für ihre meisterliche Arbeitsleistung die sie oft unter schwierigsten Umständen zu erfüllen hatten. Durch ihre Umsicht konnte die Baustelle unfallfrei abgeschlossen werden. Danke auch den Planern und der Bauaufsicht.

Ein Dank auch an jene aktiven Mitglieder, die alles unternommen haben um die Fahrzeuge und Strecke für einen reibungslosen Betrieb in der vor uns liegenden 14. Saison zu gewährleisten. Eine Leistung die nur zu oft unter ihrem Wert gehandelt wird.

Danke den Spendern die wieder besonders an die triste Lage der Vereinskasse gedacht haben.

Tradition hat mein Aufruf in der Mai-Ausgabe unseres Info Heftes an die Vereinsmitglieder, die ihren Beitrag für das Jahr 2000 noch nicht überwiesen haben. Bitte holen Sie das baldigst nach. Ihr Beitrag ist ein wichtiges Standbein unserer Vereinskasse, die derzeit besonders gefordert wird. Einen herzlichen Gruß und Dank richte ich an die 25 Neumitglieder, die seit 1. Jänner 2000 bei unserem Verein dabei sind und uns hoffentlich recht lange die Treue halten.

Mit den besten Grüßen und dem Wunsch nach einer unfallfreien Saison verbleibt,

Ihr Obmann
Komm.Rat. Hans Meusburger

Die Sanierung der Sporeneggbrücke aus der Sicht des Planers

Am 22. Mai 1999 führte die Bregenzer Ache ungewöhnlich große Wassermassen. Der Viadukt auf der Seite Bezau wurde unterspült und stürzte ein, wodurch die fast hundert Jahre alte Stahlbrücke in die Bregenzer Ache sackte. Spektakuläre Videobilder über den Moment dieses Einsturzes waren in den Medien zu sehen.

Es stand schnell fest, dass die Brücke wiederaufgebaut werden sollte. Durch die finanzielle Unterstützung des Landes Vorarlberg und der Region Bregenzerwald wurde für den Verein Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn die Realisierung möglich.

Entwurf

Bei der Ausarbeitung von Varianten musste nun vom neuen Flussbett der Bregenzer Ache ausgegangen werden. Da das 32 m lange Stahltragwerk nur teilweise beschädigt war, entstand die Idee, dieses Bauwerk, soweit möglich zu erhalten.

Um das nun breitere Flussbett zu überbrücken, sahen zwei Varianten vor, das alte Tragwerk zu reparieren, in Richtung Bezau ein neues Brückenbauwerk anzuschließen und beide Tragwerke in der Mitte auf einem Flusspfeiler zu lagern. Bei der ersten Variante wurde das neue Tragwerk im gleichen Stil wie die vorhandene Brücke entworfen; als zweite Variante wurde überlegt, aus Kostengründen eine ausrangierte Hilfsbrücke der ÖBB einzubauen. Als dritte Variante wurde der Komplettneubau einer modernen Spannbetonbrücke ausgearbeitet. Die Varianten wurden hinsichtlich Erscheinungsbild und Kosten gegeneinander abgewogen und die an der Finanzierung Beteiligten einigten sich auf die Teilsanierung mit Neubau im Stahlfachwerkstil. Parallel wurden Einreichung und Ausschreibung ausgearbeitet. Die Ausschreibung wurde in zwei Teile getrennt, Baumeisterarbeiten Unterbau und Stahlarbeiten an den Tragwerken und die Arbeiten wurden im Offenen Verfahren gemäß Bundesvergabegesetz vergeben.

Ausführung

Für das bestehende Tragwerk lagen Pläne und eine statische Berechnung aus dem Jahr 1901 vor. Die Bleche der Brücke sind im damals üblichen Nietverfahren verbunden. Nieten weisen günstige Eigenschaften hinsichtlich Ermüdung auf, die bei Eisenbahnbrücken eine wesentliche Rolle spielt. Ein Materialgutachten bescheinigt dem ver-

arbeiteten Martinflußstahl Eigenschaften, die dem heute üblichen Stahl der Güte ST 360 entsprechen. Es wurde aber vorgeschrieben, dass Schweissverbindungen am alten Stahl nicht ausgeführt werden dürfen, da aufgrund der um 1900 geringen Chargen teilweise Versprödungen im Material infolge des Schweißens zu erwarten wären.

Da das Nietverfahren heute mit hohen Kosten zu Buche schlägt, wurde entschieden, die plastisch verformten Teile durch gleichwertige Bleche aus ST 37 zu ersetzen und mit vorgespannten GV-Schraubenverbindungen zu anzubinden.

Um den einheitlichen Eindruck zu wahren, erhielt das neue, 20 m lange Stahltragwerk dem Bestand ähnliche Stahlprofile. Im Gegensatz zum Bestandstragwerk, bei dem die Querschnitte aus einzelnen Blechen zusammengenietet sind, wurden beim neuen Tragwerk überwiegend Walzprofile eingesetzt.

Zur Bemessung der Brücke wurde ein eigener Lastansatz zusammengestellt, welcher einerseits dem heute für Eisenbahnbrücken gültigen Normenwerk entspricht und andererseits die tatsächlichen Lasten des auf der Museumsbahn eingesetzten Rollmaterials berücksichtigt. So konnte eine kostengünstige Realisierung erreicht werden. Das neue Tragwerk ist in sechs Felder geteilt, wobei die Innenfelder - wie beim Bestand - im Grundriss gerade sind und mit den Endfeldern die Verschwenkung in den Kreuzungswinkel von ca. 75° erreicht wird.

Da die nun längere Brücke in Richtung Bezau in den Gleisübergangsbogen hineinreicht, wurde das Neubautragwerk infolge des Wagenüberhangs mit aufgeweitetem Geländerabstand ausgeführt und um 1,8° gegen das vorhandene verdreht positioniert. Das Bestandstragwerk ist an seinem ursprünglichen Platz eingesetzt, der Festpunkt der Lagerung wurde vom Widerlager Andelsbuch auf den neuen Mittelpfeiler verlegt.

Der Mittelpfeiler wurde mit einer um das Fundament herumlaufenden Spundwand, die 5 m unter die Sohle der Bregenzer Ache reicht, zum Schutz gegen weitere Auskolkung gegründet. Auf dem Stahlbetonfundament wurden die Steine, die vom ehemaligen Widerlager Bezau vorhanden waren, in die Schalung eingesetzt und der sich ergebende Pfeilerkörper abschnittsweise ausbetoniert. Auf dem Pfeilerkopf aus Stahlbeton sind die Tragwerke gelagert.

Das neu errichtete Widerlager Bezau wurde in die Hangböschung zurückgesetzt. Es ist als Stahlbetonbauwerk ausgeführt und ebenfalls mit Steinen aus dem Viadukt verkleidet. An diesem Widerlager liegt

der Festpunkt des neuen Stahltragwerkes. Um eine weitere Auskolkung zu vermeiden, wurde vom Landeswasserbauamt die Böschung gesichert.

Am Widerlager Andelsbuch wurden neue Lagersockel erstellt und die Mauer teilweise saniert, da sie durch das Ausdrehen des Tragwerks beim Einsturz beschädigt wurde.

Die Brückenlager wurden erneuert und als Stahlrollen- bzw. Linienkipplager ausgeführt. Die alten Brückenlager sind beim Einsturz teilweise verlorengegangen. Da sie aus mehreren Rollen pro Lagerpunkt bestanden haben, wären sie nach dem derzeitigen Stand der Technik nicht mehr einsetzbar gewesen.

Wir freuen uns, dass wir an der ingenieurtechnisch reizvollen Erneuerung der Sporeneggbrücke mithelfen konnten, bedanken uns für die gute und unkomplizierte Zusammenarbeit mit allen Beteiligten und wünschen dem Bauherrn, dass er mit Stolz und Freude lange über eine Brücke fahren kann, die den drei Brückenbauprinzipien firmitas, utilitas und venustas entspricht.

Dipl.-Ing. Ulrich Scholz, Projektstatiker
Dr. Siegfried Ebenbichler, Projektleiter
BERNARD & PARTNER ZT-GmbH, Hall in Tirol

14. Jahreshauptversammlung am 11. März 2000 im Hotel Gams, Bezau

Zuvor fand eine Begehung an der Baustelle der Sporeneggbrücke unter der Leitung von DI Konstantin Tiefenthaler statt.

1. Eröffnung und Begrüßung

durch den Obmann KR Hans Meusburger

Ehrengäste: Landesrat Ing. Erich Schwärzler, Vizebürgermeister Dr. Jodok Fink, Obmann des Bregenzerwald-Tourismus BM Helmut Blank und LAbg. Walter Lingg.

2. Bericht des Obmannes

Obmann KR Hans Meusburger wies auf die vielfältigen Schwierigkeiten hin, die durch den Einsturz der Sporeneggbrücke am 22. Mai 1999 hervorgerufen wurden.

Trotz der auch zeitlich eingeschränkten Saison – der Betrieb wurde erst am 31. Juli aufgenommen – konnten rund 20.000 Fahrgäste befördert werden. Einige Schäden, die durch das Hochwasser im Mai an der Strecke verursacht wurden, konnten in Eigenregie beseitigt werden. Die jährliche Kesselprüfung der Dampflokomotive für das Jahr 2000 ist bereits erfolgt. Es gab keine Probleme, somit wird die U 25 in der kommenden Saison wieder fleißig in Betrieb zu sehen sein. Mit den zwei neuen Waggons ergibt sich nun eine äußerst hübsche Garnitur. Ein Dank erging an alle freiwilligen Mitarbeiter des Vereines die durch ihr Engagement den Bestand der erfolgreichsten Museumsbahn Österreichs sichern. Für kommende Aufgaben sind weitere freiwillige Mitarbeiter herzlich willkommen.

4. Kassabericht

Kassier Walter Künz trug den Kassabericht vor, der mit einem Minus von ATS 626.000,— schloss. Den zahlreichen Spendern für den Neubau der Sporeneggbrücke sprach er ein herzliches Dankeschön aus.

5. Bericht Rechnungsprüfer

Die Rechnungsprüfer bestätigten die Richtigkeit des Jahresabschlusses. Auf ihren Antrag wurde der Vorstand einstimmig entlastet.

6. Neuwahlen

Kassier Walter Künz und sein Stellvertreter Martin Meusburger standen turnusmäßig zur Neuwahl an, beide wurden einstimmig in ihren Ämtern bestätigt.

7. Referat von DI Konstantin Tiefenthaler

Der Referent erläuterte, wie es zur Entscheidung für den Neubau der Sporeneggbrücke kam (möglichst originalgetreuer Aufbau) und wie die Auftragsvergabe erfolgte. Die Kosten – die mit ATS 6.900.000,— veranschlagt wurden, werden voraussichtlich um rund ATS 150.000,— höher ausfallen. Diese Baukostenüberschreitung kann als unterdurchschnittlich bezeichnet werden. – Landesrat Schwärzler gratulierte zum Halten der Kosten und attestierte dem Museumsbahnverein Handschlagsqualitäten.

Der ursprünglich veranschlagte Eröffnungstermin der Brücke – Mai 2000 – ist ebenfalls zu halten. Als nächste wichtige Termine sind zu nennen:

Am 20. März wird das neue Stahltragwerk zur Baustelle angeliefert, in den darauf folgenden beiden Tagen werden das alte sowie das neue Tragwerk eingehoben. Danach sind noch die Gleisbauarbeiten zu erledigen. Mit diesen Arbeiten wird während der Karwoche begonnen –



"Die Bahn setzt Impulse" sei es die Bregenzerwaldbahn, die ab 1902 Impulse für die ganze Region setzte, oder das Bahnhofsgelände von Egg, das nach dem Abbruch der Gebäude den Platz für das entstehende "Impulszentrum Bregenzerwald" bietet.
(Foto oben: W. Galehr, Foto unten: Jakob Bobleter)



Bericht des Betriebsleiters

Fast unnötig zu sagen - das letzte Jahr war natürlich von den Vorgängen rund um die Sporeneggbrücke ausgereizt. Der "Wendezugbetrieb nach Art des Hauses", den wir ab 31. Juli zwischen Bezaú und der neu errichteten Haltestelle Sporenegg eingerichtet haben, hat uns insgesamt 20.000 Fahrgäste beschert. Vor allem die 25 Nikolauszüge im November und Dezember 1999 haben das ihre dazu beigetragen die Fahrgastzahlen zu erhöhen. In angenehmer Erinnerung werden uns die vielen gut gemeinten und aufmunternden Kommentare und Bemerkungen zu unserem Unglück bleiben, zeigte sich doch ein Großteil der Fahrgäste am Geschehen rund um die Brücke sehr interessiert. Auch die bekannte Fernsehserie "Eisenbahn-Romantik" des SWR statete uns einen Besuch ab und sendete einen interessanten Beitrag über unsere Bahn.

Zur Jahreshauptversammlung im März konnte auch Kollege Peter Schlacher seinen bisher gedrehten Film über die Sporeneggbrücke vorführen. In Kürze wird dieser Film bei unserem Souveniershop erhältlich sein. Dessen Sortiment wurde beträchtlich aufgestockt: Kaffeetassen und Biergläser mit Bähnle-Motiv, Krawattennadeln in 2091-Form, Tragetaschen mit unserer U 25 und Teddybären mit Bähnle-T-Shirt sind unter anderem jetzt dort erhältlich. Auf Grund der guten Erfahrungen mit dem extra besetzten Andenkenverkauf im Vorjahr wird auch dieser Posten jetzt an jedem Betriebstag besetzt. So können wir unseren Fahrgästen einen noch besseren Service bieten, da der Schalteredienst nicht immer die nötige Zeit hat, um Andenken zu verkaufen.

Im April gab es auch für alle Aktiven wieder eine Schulung der vereinseigenen Betriebs- und Signalvorschriften. Vor zwei Jahren gab es ja den Erste-Hilfe-Kurs, nun waren wieder die eisenbahnmäßigen Bestimmungen gefragt.

Über die drei Arbeitswochen wird Kollege Jakob Bobleter im nächsten Heft einen umfassenden Überblick geben.

Nach vielen Arbeitstagen kam am 5. Mai der große Tag. Nachdem die Belastungsprobefahrt auf der Sporeneggbrücke durchgeführt wurde, erfolgte am selben Tag die Firstfeier. Mit den Gästen besetzt, erreichte nach einem Jahr Pause wieder ein Personenzug den Bahnhof Schwarzenberg.

Freiwillige dazu sind herzlich willkommen.

In der vergangenen Saison wurden insgesamt 25 Nikolauszüge gefahren. Der Obmann wies in diesem Zusammenhang auf die großen Belastungen hin, denen die aktiven Mitglieder durch diesen umfangreichen Betrieb ausgesetzt sind und betont, dass jeder mit Freude am Werk ist.

In einem wahren Verhandlungsmarathon konnte der Bau der Brücke und die Finanzierung dieses Neubaus geregelt werden. Für die gute Gesprächsbasis dankt er den zuständigen Politikern. Auch hätte der Verein gemerkt, dass die Unterstützung nicht nur durch Worte erfolge. Er bemerkt auch, dass in der Gemeinde Bezaú bezüglich allfälligem Neubau der Remise eine gute Gesprächsbasis bestehe.

Betriebsleiter

Mag. Markus Rabanser erläutert die Betriebsabwicklung der vergangenen Saison. Auf den Einsatz der Dampflokomotive U 25 wurde mit Ausnahme den Tagen des Brückenfestes verzichtet. In Dezember wurde diese Lokomotive für einige Tage an die Steyrtal-Museumsbahn in Oberösterreich verliehen. Als Gegenleistung konnten wichtige Ersatzteile gratis erhalten werden.

8. Allfälliges

Als kurzes Intermezzo wurde eine BWB-Bärenversteigerung durchgeführt.

Von den offiziellen Stellen wird der Vereinsführung und den Aktiven des Vereines zu den bisherigen Leistungen gratuliert und der Wert des "Bähnles" wird von allen Rednern begeistert hervorgehoben.

Mit dem Dank des Obmannes schließt die 14. Jahreshauptversammlung

Schriftführer
Mag. Markus Rabanser

Sporeneggbrücke - Ausblick

Am 5. Mai 2000 wurde die Belastungsprobe an beiden Tragwerken mit den Lokomotiven D 2 und 2091.08 durchgeführt und brachte ein einwandfreies Ergebnis. Damit konnte die neue Sporeneggbrücke anschließend für den Bahnbetrieb freigegeben werden.

Zur Zeit sind die Arbeiten am Oberbau noch nicht abgeschlossen (Nachstopfen, Feinrichten), die Baustelleneinrichtungsfläche wurde rekultiviert. An den Tragwerken sind noch Restarbeiten durchzuführen (Geländer, Beschilderung). Mit dem Abschluss der Arbeiten ist noch vor Beginn des Sommers zu rechnen.

Die großen Verträge (Baumeister-, Stahlbauarbeiten, Planung) müssen auch noch endabgerechnet werden, und schließlich wird noch eine Verfahrensweisung für die zukünftige Überwachung und Wartung des Bauwerkes ausgearbeitet.

Die Wiedererrichtung der Brücke am Sporenegg nach der Hochwasserkatastrophe im Mai 1999 war nur unter großen Bemühungen aller Beteiligten möglich; für die geleistete Arbeit und die überall positive Aufnahme meiner Wünsche im Zuge der Abwicklung bedanke ich mich und wünsche viel Freude daran, dass das Wälderbähne auch wieder in Bersbuch pfeift. Der ganze Vorderwald möge es hören!

Dipl.-Ing. Konstantin Tiefenthaler

100 Jahre Igler-Bahn

Am 27. Juni 2000 feiert die Innsbrucker Mittelgebirgsbahn, im Volksmund auch als Igler-Bahn bekannt, ihr 100-jähriges Jubiläum.

Anlässlich dieses Jubiläums veranstalten die Tiroler MuseumsBahnen in Zusammenarbeit mit den Innsbrucker Verkehrsbetrieben ein grosses Jubiläumswochenende am 1. und 2. Juli 2000. Es finden über das ganze östliche Mittelgebirge verteilt Aktivitäten statt. Für diese zwei Tage kehren wieder die alten Züge samt Personal in Originaluniformen auf die Igler zurück.

Infos bei: Verein Tiroler MuseumsBahnen
Stubaitalbahn, hof,
A-6020 Innsbruck
Tel. 0664/1116001



*D 2 "Margreth" und 2091.08 bei der Belastungsprobefahrt am 5. Mai 2000
(Foto: Walter Rabanser)*

Bereits am 14. Mai war die U 25 für die ORF-Serie "In's Land einischaun" unterwegs. Vom Dienstbeginn (4.30 Uhr morgens) wurde das Zugteam gefilmt und die zahlreichen Arbeiten rund um den Zug dokumentiert.

Am 18. Mai lud der Bregenzerwald-Tourismus gemeinsam mit unserem Verein aus Anlass der Wiedereröffnung der Sporeneggbrücke zur Pressefahrt mit der Dampflok. Zwölf Journalisten aus dem In- und Ausland wohnten diesem Ereignis bei und zeigten sich über die vielfältig geleisteten Arbeiten sehr beeindruckt.

So hoffen wir, dass die Saison 2000 wieder "normal" verlaufen kann und dass zahlreiche Bähnlefahrer die Fahrt genießen aber auch, dass wir Aktive der Museumsbahn viel Freude an unserem gemeinsamen Werk haben.

Markus Rabanser

Herzlichen Dank den Spendern für den Wiederaufbau der Sporeneggbrücke - Fortsetzung

Accola Paul, Chur
 Ammann Siegfried, Dornbirn
 Albrecht Werner, Züberwangen
 Altweck Anna, Kempten
 Dipl.Vw. Arnold H., Bregenz
 Bachofner Peter, Salmsach
 Bauer Harald, Wien
 Baumeckermann H. und H.
 Bednarik Josef, Wien
 Bergmeister K. und E. Hürth
 Bergschmidt Ingrid, Bergen
 Bierenstiel, Busreisen, Schlier
 Bläse Reiner
 Blum Andreas, Aalen
 Bozic Josef, Bezau
 Breuer Günther
 Buchebner Gabriele, Tenneck
 Buchert Heinrich, Zaberfeld
 Cavegn Hans-Peter, Reuthe
 Claussner Wolfgang, Feldkirchen
 Duschek Bernhard, Wien
 Egger Kurt, St. Gallen
 Ende Walter, Heilbronn
 Endres Hans Otto, München
 Ing. Ettenauer Hubert, Wien
 DI H. Ch. Ettengruber, Mühlthal
 Feldkircher Johann, Bezau
 Fa. Ferrotrain, Wien
 Feurer Margrit, Wagen
 Franz Martha, Bezau
 Fischer Hans, Metzingen
 Friemelt Ansgar Jaquel, Wangen
 Fritsch Mathias
 Frost Markus, Schopfheim
 Futterer Franz, Horgenzell
 Gasthaus Adler, Lingenau

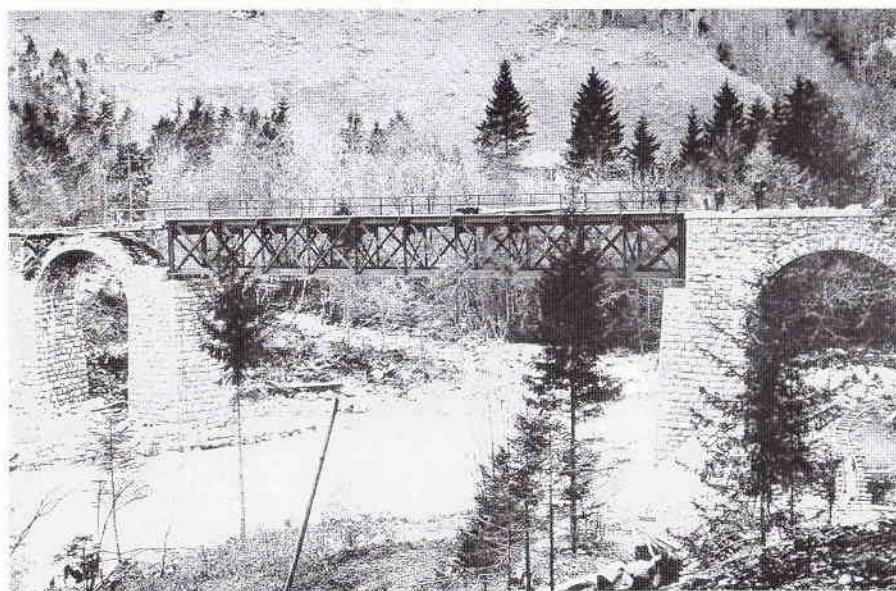
Gasthaus Hirschen, Bezau
 Gebhard A. und G., Mainz
 Golderer Trude, Lustenau
 Grass Kurt, Lochau
 Greger G. Brunn am Gebirge
 Gregor Gerhard, Wien
 Grumpelt Jürgen, Rohr
 Haake Karl, Nienburg
 Halter Willy, Balgach
 Haid Alexander, Oberperfuss
 Hauer Monika, Offenburg
 Hediger U. und H.R., Reinach
 Heilmaier Fritz
 Heinrich Richard, Schaffhausen
 Hemmerlmayr Elisabeth, Wien
 Herold Jürgen, Nürnberg
 Herzog Peter, Lufingen
 Hinzen Albrecht, Grevenbroich
 Holzinger Leopold, Wien
 Hotel Kreuz, Mellau
 Mag.Phil. Huber Michael, Wien
 Dr. Huber Hans-Georg, Zürich
 Hummer Franz, Satteins
 Janzen Werner, Erftstadt-Liblar
 Jaus Michael, Gingen-Fils
 Jopke Maria, Ravensburg
 Kastner Klaus, Köln
 Käfer Ralph, Königsbach-Stein
 Kapperler Hans
 Dipl.Ing. Kinz Thomas, Bregenz
 Kirion Ralph, Hürth
 Kohler Paul, Pforzheim
 Kohler Anton, Bezau
 Kriemler Emil, Hauptwil
 Kumpusch A. und S., Bezau
 Kühne Jodok, Bezau

Dr. Lamberty Wilfried, Scheidegg
 Lackner Franz, Neunkirchen
 Lettner Josef, Wien
 Luger Paul, Braunau am Inn
 Martinek Walter, Wien
 Mayer Georg, Fellbach
 Meier Lutz, Seebach
 Metzler Kurt und Ernst, Bezau
 Miller Eckhard, Süßen
 Moller-Holst Johan, Nestun
 Moosbrugger Anton, Bezau
 Mühl Markus, Dillenberg
 Müller Annemarie, Reuthe
 Neubauer Christian
 Neckermann Günther, Gerbrunn
 Nienhaus Michael, Bottrop
 Oberfell Horst, Asperg
 Olipic Hubert, Höchst
 Orlopp Günther, Pelagiberg
 Pecoraro Umberto, Zürich
 Petrik Jürgen und Beate
 Dr. Pfeifer Arno, Graz
 Pichler Peter, Dornbirn
 Proisl Josef, Wien
 Rachdi Samuel, Winterthur
 Rest. Marktplatz, St. Gallen
 Ritter Raimund, Lingenau
 R.O.N.A., Götzis
 Rundel Siegfried, Rot an der Rot
 Rüsch Rolf, Luzern
 Sauber Hans-Georg, Pfaffenhofen
 Schaad Andreas, Chur
 Schawalder-Werder H., St. Gallen
 Scharner Manfred, Wien
 Schädler Engelbert, Röthenbach
 Schäfler Willi, Lindau
 Schedler Rainer, Andelsbuch
 Schimmeyer Richard,
 Schläpfer Jack, Walzenhausen

Schläpfer Tony und Erika, Will
 Schlupek G. und U., Dornstadt
 Schönenkorb Klaus, Köln
 Schwarz Alfred, Seitingen
 Schwarz Adolf, Lindau
 Sedlbauer Konrad, München
 Seiwald Werner, Bregenz
 Siegler Heinz, Heubach
 SKOV Bucher S. und R., Reinach
 Specht Gert, Frankfurt
 Speidel Dietrich, Lindau
 Spieß Egon, Oberhofen
 Stauffer H.P., Lutzenberg
 Steurer Konrad, Bezau
 Steurer Roland, Reuthe
 Strosack Jochen, Neuried
 Sudau Klaus, St. Gallen
 Thomaschewski A., Waldburg
 Timmermann Fritz, Hamburg
 Toyota Walter, Lochau
 Twardowski Ulrich
 Ulmer Artur, Schwarzenberg
 Vieten Rücke, Wald
 Vonderach-Kobi G., Schaffhausen
 Wagner Elvira, Zürich
 Wälder Versicherung AG
 Weber Herbert
 Wegerer Franz, Düsseldorf
 Weyh Wilfried, Wangen
 Wendt Dieter, Hanau
 Winkel Gottfried, Bezau
 Wirz Verena, Männedorf
 Wittke Christian, Freiberg
 Wörner Andreas, Stuttgart
 Zelic Anna, Schmerikon



Die Sporeneggbrücke einmal anders gesehen - statt rauchender Dampflok - mit Hubschrauber für die Filmfahrt des ORF am 14. Mai 2000 (Foto: Peter Schlacher)



Die alte Sporeneggbrücke, wie sie 1901/1902 errichtet wurde. Sie hatte 3 Öffnungen. Die Vorlandbrücken auf beiden Seiten waren aus Naturstein hergestellte Gewölbe, dazwischen wurde die Bregenzerache mit einem 32,80 m langen Fachwerkträger überbrückt. (Foto: VlbG. Landesmuseum)



Das in die Bregenzerache gestürzte Martinflußeisentragwerk, davor ist der im Fluß liegende Pfeiler zu erkennen. (Foto: Walter Rabanser)



Am 5. und 6. Juli ist das alte Tragwerk von einem Telekran auf einen neben der Baustelle geschütteten Platz gehoben. Der Böschungskegel auf der anderen Seite wurde vom Hochwasser verschont. Der gleiche Kegel war auch auf der Bezauber Seite vorhanden. Man erkennt, daß die Ache diesen komplett weggerissen hat. (Foto: Werner Kohler)



Im November 1999 wurde zur Fundierung des neuen Pfeilers eine 5 m tiefe Spundwand abgeteuft. (Foto: Walter Rabanser)



Herstellung des Fundamentes für das neue Widerlager auf der Bezauer Seite. Selten lag die Baustelle im Sonnenschein, meistens herrschten Temperaturen bis -20°C (Foto: Walter Rabanser)



Der Pfeiler wird lagenweise aufgemauert und innen mit Beton verfüllt. Die Natursteine konnten aus der alten Vorlandbrücke genommen werden. Die Verfüllung erfolgte nach Abschluß der Mauerungsarbeiten. (Foto: Walter Rabanser)



Ende Februar wurde mit der Sanierung des Andelsbucher Widerlagers begonnen. Die Fugen wurden zur Gänze erneuert und die losen Lagerquader befestigt. Außerdem mußte am Randbalken ein Stein (im Eck links) aus der Bregenzerach gehoben und wieder montiert werden. (Foto: Jakob Bobleter)



Unterdessen wurde das alte Tragwerk eingerüstet, mit einer Plane abgedeckt und damit ein beheizbarer Raum geschaffen. So konnten die Anstricharbeiten planungsgemäß durchgeführt werden. (Foto: Walter Rabanser)



Am 21. und 22. März 2000 wird das alte Tragwerk eingehoben. Dazu war eine Plattform in der Mitte des Flußbettes notwendig. Um den Termin für die Inbetriebnahme der Brücke nicht zu gefährden, wurde das Tragwerk eingehoben, obwohl der letzte Deckanstrich nur teilweise fertiggestellt war. Die restlichen Anstricharbeiten wurden in luftiger Höhe durchgeführt. (Foto: Rober Feurstein)



Beim Widerlager Bezauf sind die Stahlbetonarbeiten abgeschlossen. Auch die Natursteinverkleidung ist bereits zum großen Teil fertiggestellt. Gut zu erkennen ist die Konstruktion des Tragwerkes mit der versenkten Fahrbahn. (Foto: Walter Rabanser)



Das neue 20,80 m lange Tragwerk wird aus der Schweiz antransportiert. Es wurde im Werk zusammengebaut. Einzig die Geländer mussten noch am Einbauort montiert werden. Das Bild zeigt den Sondertransport am 12. April 2000 in Höchst unmittelbar nach dem Grenzübergang. (Foto: Walter Rabanser)



Noch am 13. April 2000 wird das neue Tragwerk eingehoben. Die Baufläche in der Bregenzerach wurde bereits zurückgebaut und um den neuen Pfeiler eine starke Vorgrundsicherung gezogen. (Foto: Walter Rabanser)



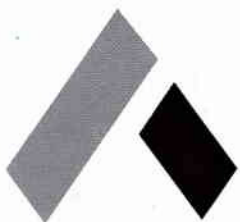
Schon vor dem Antransport des neuen Tragwerks wurde mit der Herstellung des Oberbaues in den Anschlußbereichen begonnen. Hier ist im Bogen auf der Seite Bezaug der Gleisrost bereits verlegt und wird höhenmäßig eingerichtet. (Foto: Hans Christian Ettengruber)



Auf dem Tragwerk sind die Geländer montiert und es wird mit der Bedielung begonnen. Der Knick zwischen dem alten und neuen Tragwerk kommt daher, weil das neue Tragwerk bereits im Übergangsbogen liegt. (Foto: Robert Feurstein)



Anläßlich der Brückenbelastungsprobe und dem Richtfest freuen sich die Beteiligten über das gelungene Werk. (Foto: Walter Rabanser)
Zusammenstellung: Dipl. Ing. Konstantin Tiefenthaler



OBERHAUSER & SCHEDLER BAU

Andelsbuch

Brückenbauen ist eine Arbeit mit symbolhaftem Charakter.
Wir wünschen dem Verein, daß er die Brücke zwischen der
Vergangenheit und der Zukunft aufrecht erhält.
So wie wir die Brücke gemeinsam nach dem Motto,

*"Meor ehrod das Ault
und grüoßod das Nü
und bliebod üs sealb
und dr Hoamat trü"*

erbaut haben, soll auch der Verein in Zukunft wirken.
Wir wünschen unfallfreie Bahnfahrten, und den Fahrgä-
sten und Vereinsmitgliedern frohe Stunden.

Nach dem Motto "Bahn frei" grüßt das Team von
OBERHAUSER & SCHEDLER BAU.



Die U 25 am 8.12.1999 mit einem Personenzug vor Schloss "Rosegg"



*9.12.1999 ,eine alte Bekannte - unsere ehemalige D 3 (Benjamin) ist jetzt in
Grünburg beheimatet. (Alle Fotos: Markus Rabanser)*

SCHEFFKNECHT



Kurt Scheffknecht
Autokran
Ges.m.b.H.&Co.

A-6890 Lustenau
Hagstraße 28
Telefon 0 55 77 / 8 26 04 Büro
Telefax 0 55 77 / 8 87 33
e-mail-Adresse:
scheffknecht.kran@utanet.at

Ihr Spezialist
für schwere Lasten

Kräne bis 225 Tonnen Hubleistung

BGG

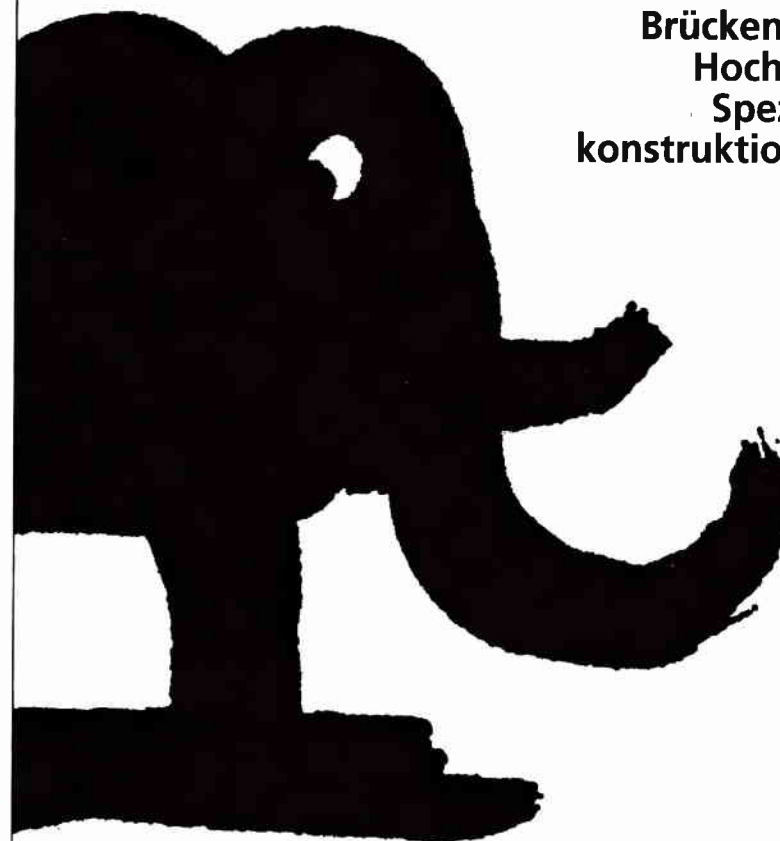
BAUGRUNDERKUNDUNG
GEOMECHANIK
GEOHYDROLOGIE

PROF. DIPL.-ING. DR. TECHN.
PETER WAIBEL
ZIVILINGENIEUR FÜR BAUWESEN



**HOHENEMS
WIEN
WOLFSBERG**

Brückenbau
Hochbau
Spezial-
konstruktionen



Hält!

SCHNEIDER

Stahl- und Kesselbau AG

St. Dionys 15 8645 Jona

Tel. 055/212 39 39 Fax 055/212 52 59

U 25 im Steyrtal

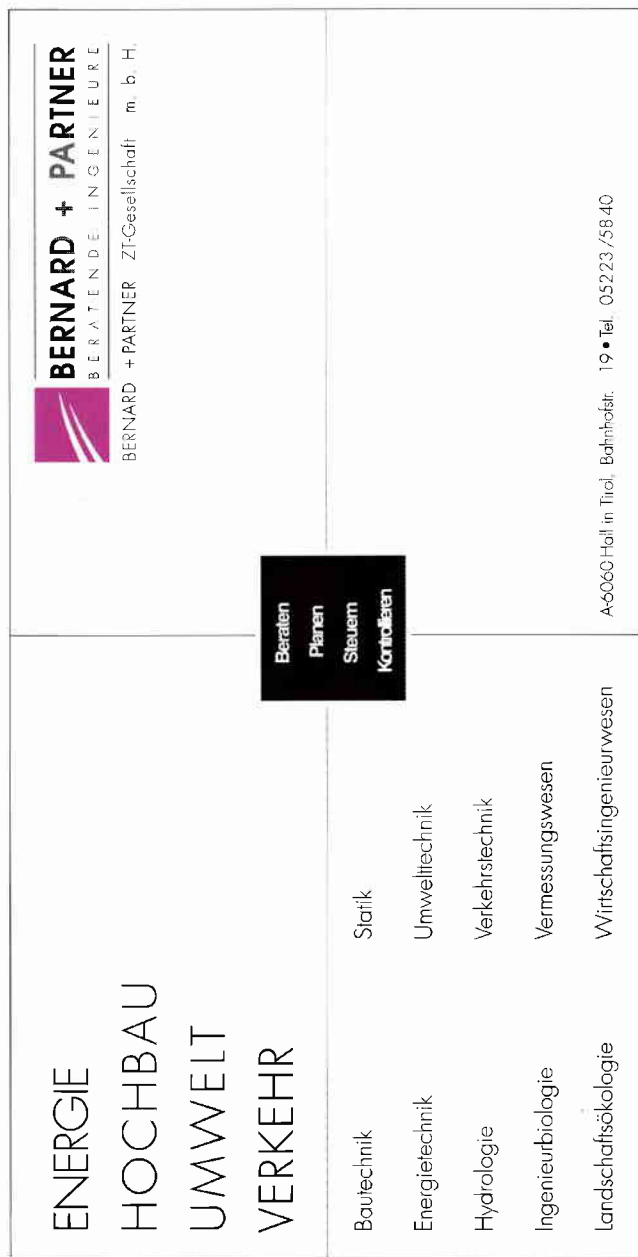
Unsere Kollegen von der ÖGEG-Steyrtalbahn führen jedes Jahr anlässlich des "Steinbacher Adventes" auf ihrer Museumsbahn einen Zweigzugbetrieb durch. Leider trat im Dezember des Vorjahres der Fall ein, dass in Grünburg nur eine betriebsfähige Dampflokomotive vorhanden war. Wir halfen unseren Kollegen aus und für drei Wochen wurde unsere U 25 "Bezau" nach Grünburg umstationiert. Deren Einsatztage waren auf den 4./5., 8. und 12. Dezember beschränkt. Die Lokführer wurden von unserer Museumsbahn gestellt, die Heizer von der Steyrtalbahn. So kam es, dass die U 25, die als ÖBB 298.25 von 1963 bis 1982 bei der Zugförderungsstelle Garsten stationiert war, wieder einmal in ihre frühere Heimat zurückkehrte. Herausragend war ein Sonderzug am 4. Dezember, bei der die Lokomotiven 298.53 und U 25 (298.25) gemeinsam eingesetzt waren. Diese beiden Loks hatten am 28. Februar 1982 das zweifelhafte "Vergnügen" den letzten planmäßigen ÖBB-Zug der Steyrtalbahn von Grünburg über Steyr Lokalbahnhof nach Garsten zu führen. Für viele Eisenbahnfreunde wurden wieder Erinnerungen an frühere Zeiten wach.



Personenzug mit der U 25 am 8.12.1999 in der Haltestelle "Haunoldmühle"

Wiedererrichtung der Sporeneggbrücke

Bauherr Verein Bregenzerwaldbahn - Museumsbahn, Bezau	Projektleitung Dipl.Ing. Konstantin Tiefenthaler
Planung Bernard + Partner Ziviltechniker - GesmbH. Hall in Tirol	Baugrunduntersuchung BGG Prof. Dipl.Ing. Dr. techn. Peter Waibel, Hohenems
Untersuchung altes Tragwerk Dipl.Ing. Heinz Millner Dornbirn	Bauaufsicht Dipl.Ing. Helmut Batlogg Bezau
Baumeisterarbeiten Oberhauser & Schedler Bau GesmbH. Andelsbuch	Vorarbeiten altes Tragwerk Meusburger Fahrzeugbau Bezau
Stahlbau Schneider Stahl- und Kesselbau AG Jona, Schweiz	Oberbau Verein Bregenzerwaldbahn- Museumsbahn, Bezau
Kranarbeiten Kurt Scheffknecht GesmbH Lustenau	Malerarbeiten R + H Bartenbach Bludenz
Gerüstbau Firma Pfeiffer Lauterach	Spundwände Köppel & Vogel GesmbH Schweiz



Die götzner Ziegelei "Hilti und Mettauer"

Alle in Vorarlberg existierenden Feldbahnen mit der Spurweite von 600 mm sind längst von der Bildfläche verschwunden. Ihr Betätigungsfeld war sehr unterschiedlich. Sie dienten häufig zum Transport von Ton oder Torf sowie zur Beförderung von Gestein. Zahlreiche Bahnen waren reine Baufeldbahnen bei Großbaustellen wie beispielsweise jene bei Mellau, die zur Regulierung der Bregenzer Ache diente. Die in Vorarlberg existierenden Ziegeleien hatten früher zur Beförderung der Tonerde kleine Lorenfeldbahnen im Einsatz. Die bedeutendste und interessanteste Feldbahn dieser Art stand bei der götzner Firma "Hilti, Mettauer & Co" in Betrieb.

Die Ursprünge dieser Ziegelei reichen bis ins Jahr 1900 zurück, als der Geschäftsmann Johann Georg Fischer ein Kalkwerk bei den Felsen des Udelberges (nächst dem Autobahndurchstich) errichtete. Anfänglich wurde der Kalk in einem sogenannten Feldofen gebrannt, aber schon 1902 wurde ein neuzeitlicher Ringofen erstellt. Der Geschäftsgang konnte nach damaligen Maßstäben gemessen als gut angesehen werden, bis 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach. Wegen mangelnder Kohle und fehlender Arbeitskräfte musste der Betrieb eingestellt werden.

Die Brüder Kaspar und Lorenz Hilti übernahmen nach Kriegsende die Kalkbrennerei und stellten bald Überlegungen an, den Betrieb in eine Ziegelei umzubauen, zumal der Rohstoff Ton in unmittelbarer Umgebung reichlich vorhanden war. Wegen der bald darauf eingetretenen Absatzstockung musste die Kalkerzeugung vorerst gedrosselt und schließlich gänzlich aufgegeben werden.

Im Jahr 1927 wurde unter Ausnutzung des bestehenden Ringofens die Produktion von gebrannten Ziegeln aufgenommen. Als Geschäftspartner mit dem nötigen Know-how konnte der Ziegeleibesitzer Carl Weibel aus Landquart/Kanton Graubünden gewonnen werden. Als Betriebsleiter des neuen Werkes in Götzis fungierte ab dem Jahr 1932 der aus dem Fricktal (Kanton Aargau) stammende Charles Mettauer (1902 bis 1964), der seine Fachausbildung bei Weibel in Landquart erhalten hatte. Das Werk wurde in eine Ziegelei umgebaut und laufend dem technischen Fortschritt in der Ziegelherstellung angepasst. Der Geschäftsführer Charles Mettauer kaufte im Jahr 1937 die Schweizer Anteile und wurde Miteigentümer. Lediglich der Name der Ziegelei (Gebrüder Hilti & C. Weibel) blieb bis zum Jahr 1950 unverändert erhalten.

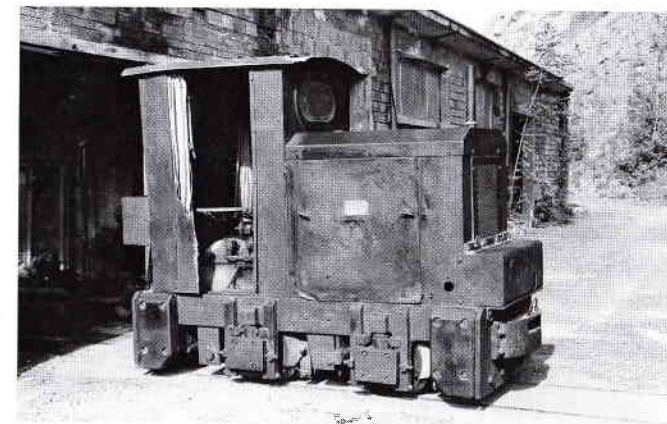
Ein während des Zweiten Weltkrieges ausgebrochener Brand zerstörte den Betrieb fast bis auf die Grundmauern. Das hatte zur Folge, dass das Ziegelwerk ohne Rücksicht auf den Bestand nehmen zu müssen nach dem neuesten Stand der Technik wieder aufgebaut werden konnte. Damit wurde diese Ziegelei der mit Abstand modernste und leistungsfähigste der in Vorarlberg damals bestehenden sechs Ziegeleibetrieben. In den Nachkriegsjahren folgten weitere technische Neuerungen, so wurde der Ringofen durch einen Tunnelofen ersetzt. Das Rohmaterial wurde hinter dem Kummenberg nächst dem Steinbruch "Krinna" gewonnen. Zur Beförderung der Tonerde diente eine Feldbahn, die entlang des Kummenberges und der Kirlastraße ins Abbaugebiet gebaut wurde. An Lokomotiven konnten von der Firma DEMAG/Duisburg im Jahre 1938 zwei Fahrzeuge der Type ML 15 bezogen werden. Im Jahre 1941 wurde der Feldbahnbetrieb weiter ausgebaut. Bei Orenstein & Koppel wurden zwei Kilometer Schienen, vier Bockweichen sowie 20 Kipploren (Idealkipper, $\frac{3}{4}$ m³) erworben. Zwei neue Triebfahrzeuge kamen im Jahre 1949 zur Ziegeleifeldbahn. Von Gebus wurde ein vierachsiges Fahrzeug, motorisiert mit einem Steyr-Daimler-Puch Dieselmotor (WD 213) bezogen. Diese 25 PS starke Feldbahnlokomotive vom Typ DGL 24 entsprach sehr gut und wurde 1961 ausgemustert. Als zweites Fahrzeug kam 1949 von Jenbacher eine 8 PS starke Kleinlokomotive (Typ Pony, 009/401) nach Götzis. Wegen zu geringer Leistung wurde dieses Fahrzeug 1958 an die Firma Wilhelm Hannak nach Krems abgegeben.

Im Jahr 1951 konnte von der Firma Ing. Strohl, Linz, eine gebrauchte Orenstein & Koppel Lokomotive vom Typ MD 2 erworben werden. Diese Loktype war auch bei der Steinbruchbahn der Firma „Gebrüder Hilti“ im Einsatz und bewährte sich sehr gut. Die erwähnte Werkbahn der Baufirma "Gebrüder Hilti" diente zum Transport von Fels und Schottersteinen vom Steinbruch Krinna (Götzis) zum ÖBB-Übergabegleis nächst dem Bahnhof Götzis und soll in einer weiteren Folge unserer Vereinszeitschrift näher vorgestellt werden. Besonders interessant ist die Tatsache, dass beide Werkbahnbetriebe auf einem kurzen Stück nächst der Kirlastraße dieselbe Trasse benützten.

Im Jahre 1959 folgten zwei weitere Fahrzeuge vom Typ MD 2, die gebraucht von der götzner Steinbruchbahn übernommen wurden. Im Abbaugebiet wurden die Kipploren anfangs manuell beladen, später kam ein Eimerkettenbagger zum Einsatz. In den letzten Betriebsjahren ist die Verwendung eines auf Holzbohlen stehenden Schaufelbaggers bekannt. Das Abbaugebiet musste rund um die Uhr vom Grundwasser freigehalten werden, große elektrische Pumpen waren

hierfür notwendig. Im Jahre 1976 war die kleine Feldbahn letztmalig im Einsatz. Die alten Abbaugebiete waren größtenteils erschöpft und die aufwendige Betriebsführung nicht mehr rentabel. Heute erinnern noch einige verwachsene Brücken an den einstigen Feldbahnbetrieb und an den Abbaustellen sind herrliche Biotope entstanden. Die moderne Ziegelei bezieht heute ihren Lehm aus Meiningen (Vorarlberg) und aus Langen bei Bregenz.

Helmuth Lampeitl



Loktype Orenstein & Koppel MD 2 vor dem Lokschuppen der Ziegelei.
(Foto: Helmuth Lampeitl)



Feldbahnzug nächst der Kirlastraße (Foto: Charlemont)

Der Triebwagen der Baureihe 5090

Nachdem die Österreichischen Bundesbahnen seit fast einem halben Jahrhundert kein neues Rollmaterial für die zahlreichen Schmalspurbahnen beschafften, wurde im Jahre 1983 die Überlegung angestellt, neues Rollmaterial zu kaufen (Die Steiermärkischen Landesbahnen und die Zillertalbahn hatten sich bereits neue Triebwagen angeschafft). Nach einer Probefahrt am 3. Juli 1983 mit dem Triebwagen VT 34 der Steiermärkischen Landesbahnen auf der Strecke Gmünd - Groß Gerungs, bestellten die ÖBB am 1. Juni 1984 bei den Firmen Knotz (mechanischer Teil) und Brown Boveri (elektrischer Teil) fünf neue dieselelektrische Triebwagen mit der Bezeichnung 5090 001 - 005, deren Auslieferung in den Jahren 1985/86 stattfand. Aus technischer Sicht sind sie identisch mit jenen der Steiermärkischen Landesbahnen, lediglich durch die geänderte Stirnfront, die Wagenkastenlänge, das Eigengewicht und durch die Aussen-Schwingtüren sind Unterschiede zu erkennen. Nachdem die Firma Knotz in Konkurs ging und deshalb die Geschäftstätigkeit einstellte, war man bei den ÖBB bemüht, andere Firmen für den Weiterbau der Reihe 5090 zu finden. Die Firma Bombardier lieferte am 7. Dezember und am 16. Dezember 1991 mit der Firma Brown Boveri zwei weitere Triebwagen, die bis auf die Lackierung identisch zu ersten Serie waren. Mitte 1994 wurde durch den ÖBB-Vorstand nochmals zehn Triebwagen bestellt. Bei diesen Fahrzeugen sind größere Abweichungen zur ersten und zweiten Serie zu erkennen (z.B. Halbfenster, viereckige Scheinwerfer;.....). Am 3. November 1994 wurde der erste Triebwagen der dritten Serie in St. Pölten abgeladen. Alle 5090 besitzen einen 6-Zylinder-Dieselmotor der Marke MAN mit einer Leistung von 221 kW (300 PS), einen Drehstromgenerator von BBC mit 205 kW, vier je 89 kW (120 PS) starke Elektromotoren von BBC, eine Elektrowiderstandsbremse und weisen eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf.

Stationierung der Triebwagen:

5090 001 - 003	Zell am See Pinzgauerbahn
5090 004 - 005	Gmünd (NÖ) Waldviertlerbahn
5090 006 - 008	Zell am See Pinzgauerbahn
5090 009 - 013	Waidhofen an der Ybbs Ybbstalbahn
5090 014 - 016	St. Pölten Krumpe
5090 017	Waidhofen an der Ybbs Ybbstalbahn

Technische Daten:

Bauart:	B0 B0
Dienstgewicht:	29 t
Leistung:	356 kW (480 PS)
Höchstgeschwindigkeit:	70 km/h
Baujahre:	Serie 1: 1985 - 1986, Serie 2: 1991, Serie 3: 1994 - 1996
Herstellerfirmen:	Brown Boveri, Knotz, Bombardier, MAN Robert Köfler



5090 004 und 5090 005 im Bahnhof Weitra; Dezember 1998. (Foto: Robert Köfler)



5090 011 im Bahnhof Ybbsitz. Deutlich sind die Unterschiede zur ersten Bauserie zu sehen; März 1999. (Foto: Robert Köfler)

Wir haben für Sie gelesen:

Ing. Lothar Beer: Bahnen in Vorarlberg III, 365 Seiten, über 600 Abb.; Karten und Typenskizzen, zahlreiche Tabellen. Ausgabe 1999 im Hecht-Verlag A-6971 Hard. ÖS 485,— DM 70,— SFR 60,—

Nach zwei Bänden über die Normalspurstrecken in Vorarlberg hat Ing. Lothar Beer nun den dritten Band über die Privat-, Schmalspur- und Werksbahnen verfasst. Das Warten hat sich gelohnt, es ist ein interessantes, reich illustriertes Buch über die kleineren Bahnen im westlichsten Bundesland Österreichs entstanden. Nebenbei sind auch noch die Entwicklung der österreichischen Bodenseeschiffart sowie der Seilbahnen und Buslinien dargestellt. Dem Autor und seinen Mitarbeitern ist es gelungen, ein spannendes Werk zusammen zu stellen, das fast für jeden Geschmack etwas zu bieten hat.

Begonnen wird mit der heute noch mit modernsten schweizer und älterem österreichischen und deutschem Rollmaterial betriebenen (normalspurigen) Montafonerbahn Bludenz – Schruns.

Daran schliesst sich die Geschichte der für Schmalspurfreunde bereits legendären 760mm- spurigen Bregenzerwaldbahn und ihrer Fahrzeuge an die zwischen 1902 und 1980 von Bregenz nach Bezauführte und vielen Eisenbahnfreunden durch die 19 km lange Strecke entlang der Bregenzerache ein Begriff ist. War schon die Mitfahrt in einem dieselbespannten Zug ein Erlebnis, konnten die von 1974 bis zur verhängnisvollen Teilstilllegung im Jahr 1980 geführten Dampfzüge, gehörige Begeisterung hervorrufen. Nicht zuletzt haben die sehr persönlichen Erinnerungen des in der nahen Ostschweiz wohnenden Rezensenten an das "Wälderbähne" maßgeblich schuld an der Infektion mit dem Schmalspur-Virus. Die heutige Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn ist natürlich samt Fahrzeugpark im Buch enthalten. Die Erwähnung des Einsturzes der Sporeneggbrücke der im Mai zu Beginn der Saison 1999 zur Streckenunterbrechung geführt hat, beweist die Aktualität des Werkes.

Insgesamt darf dieses Buch mit gutem Gewissen empfohlen werden, da man so viele Informationen über teilweise grundverschiedene Bahnen und Bähnchen in einer Landesgegend wohl kaum kompakter zusammen stellen kann. So ist eine sehr schöne Symbiose zwischen heutigem Bestand und längst historischen Verkehrsmitteln entstanden die sowohl dem Leser mit Bezug zur Region wie auch dem technisch oder geschichtlich interessierten Eisenbahnfreund Anregungen für eigene Entdeckungsreisen bieten.

Dr. Markus Strässle

Jubiläum 100 Jahre Waldviertler Schmalspurbahnen am 8. + 9. Juli 2000

Ab 1993 erhält und betreibt der Waldviertler Schmalspurbahnverein mit freiwilligen Mitarbeitern den Heidenreichsteiner Ast der ehemals drei von Gmünd ausgehenden Linien. Seit 1999 steht für die Fahrten des "Wackelstein Express" eine Dampflok (Floridsdorf, Baujahr 1938) zur Verfügung.

Aus Anlass des hundersten Jubiläums finden im Juli gemeinsam mit den ÖBB und der Region Sonderfahrten statt.

Info: Waldviertler Schmalspurverein, Postfach 1, A 3950 Gmünd
Tel. 0664 3581099 (Rott) oder 0663 9127903 (Urban)

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

Anfragen und Informationen:
Verein BWB, A-6941 Langenegg 39
Tel. 05513/6192, Fax 05513/6192-4

Anschrift der Redaktion:
Jakob Bobleter
Unterstein 39, A-6941 Langenegg
Markus Rabanser
Richard Sannwaldplatz 8, A-6912 Hörbranz

Satz: Hubert Bobleter
Druck: Offsetdruck Bezau

Erscheinungsort Langenegg
Verlagspostamt A-6941 Langenegg

Wälderbahn

Verein Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn

FAHRPLAN 2000

Gültig an allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen
- vom 10. Juni bis 14. Oktober 2000 -
zusätzlich auch an bestimmten Wochentagen
im Juli, August, November und Dezember.

BEZAU - BERSBUCH und zurück

Bf. Bezau	ab	11.00	14.00	16.00	an	12.10	15.10	17.10
Hst. Reuthe	ab	11.07	14.07	16.07	ab	12.03	15.03	17.03
Bf. Schwarzenberg	ab	11.25	14.25	16.25	ab	11.50	14.50	16.50
Hst. Bersbuch	an	11.30	14.30	16.30	ab	11.35	14.35	16.35

BETRIEBSTAGE:

„Dampfbetriebstage“

Dieselbetriebstage

Juni							10	11	12						17	18		22	24	25				
Juli	1	2					8	9							15	16			22	23	25	27	29	30
Aug	1	3	5	6		8	10	12	13		15		17	19	20			22	24	26	27			31
Sept		2	3			7	9	10					16	17					23	24				30
Ok	1	3				7	8					14												
Dez	1	2	3				8	9																31

Weitere Termine auf Anfrage.

SONDERFAHRTEN:

An Dienstagen im Juli und August: 25.7./1.8./8.8./15.8./22.8. (am 15.8. mit der Dampflok)
„Stimmungsfahrten“ mit Musik im Zug und während der gut zwei Stunden Aufenthalt am Bf. Schwarzenberg bei Bewirtung, Wurst und Fleisch vom Grill, Verkostung und Verkauf von Produkten der heimischen Landwirte.

Bezau ab 18.00 Uhr – Bezau an ca. 21.30 Uhr.

Tag der Deutschen Einheit: Dienstag, den 3. Oktober 2000, Dampfbetrieb.

Bezau ab 11.00 / 14.00 / 16.00 Uhr.

Nikolausfahrten - nur auf Voranmeldung: 1.12./2.12./3.12./8.12./9.12.2000.

St. Nikolaus steigt unterwegs in den Zug ein. Aufenthalt und Bewirtung am Bf. Schwarzenberg.

Alle angemeldeten Kinder erhalten ein traditionelles „Nikolaussäckle“.

Silvesterfahrt: Am Sonntag, den 31. Dezember 2000 mit Aufenthalt am Bf. Schwarzenberg, Bewirtung und einer Silvesterüberraschung unterwegs.

FAHRPREISE

		Dieselbetrieb	Dampfbetrieb
Erwachsene	hin und retour	ATS 60,--	ATS 80,--
	einfach	ATS 45,--	ATS 55,--
Kinder (6 - 14 Jahre)	hin und retour	ATS 30,--	ATS 35,--
	einfach	ATS 25,--	ATS 30,--
KOMBIKARTENPREISE			
	Museumsbahn u. Sommerrodelbahn	Museumsbahn u. Bergbahnen Bezau	3 Bahnkarte - Andelsbuch Bezau - Andelsbuch
Erwachsene	ATS 145,--	ATS 145,--	ATS 165,--
Kinder (6 - 14 Jahre)	ATS 90,--	ATS 90,--	ATS 110,--

Planmässig verkehrende Züge führen den Buffetwagen „Wälderschenke“ mit. Bei Abendzügen und Winterfahrten gelten gesonderte Fahrpreise. Fahrräder werden kostenlos befördert. Aus betrieblichen Gründen können Änderungen im Fahrplan wie auch in der Betriebsart eintreten, besteht keine Betriebspflicht.