

# Wälderbahnle

AKTUELL

**MITTEILUNGSBLATT** des Vereines  
**BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN**

**HEFT Nr. 22**, Dezember 2000

Preis: ATS 35,- / DEM 5,- / CHF 4,50 / EUR 2,54

**FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS**



*Die Dampflokomotive Uh102 ist in Cluj/Rumänien - ihrem Aufenthaltsort für 8 Monate - angekommen. (Foto: H. Schäfer)*

**Aus dem Inhalt:** Seite des Obmannes - Brückeneröffnung - 15 Jahre Verein BWB - Arbeitswochen - Spenderliste - Die Geschichte der Uh - Vereinschronik - Wälderbahnle Fan-Club - Kulturverein BAHNHOF

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

Mit dem Abschluss der Saison 2000 können wir wohl auf das arbeitsreichste Jahr seit Bestehen unseres Vereines zurückblicken. Der Wiederaufbau der Sporeneggbrücke hat viele unserer Vereinskollegen bis auf das Äußerste in Anspruch genommen, um den Termin zum diesjährigen Saisonstart zu gewährleisten, was uns auch gelungen ist. So konnten wir wie vorgesehen am 10. Juni 2000 voller Freude und Stolz auf das große Werk blicken und die Eröffnung mit den vielen Gästen ausgiebig feiern.

Dass die Wahl der ausführenden Stellen von der Planung bis zur letzten Herstellungsfirma die richtige war, bezeugt die hervorragende Arbeit, die hoffentlich auf Lebzeiten einen symbolischen Beweis darstellt.

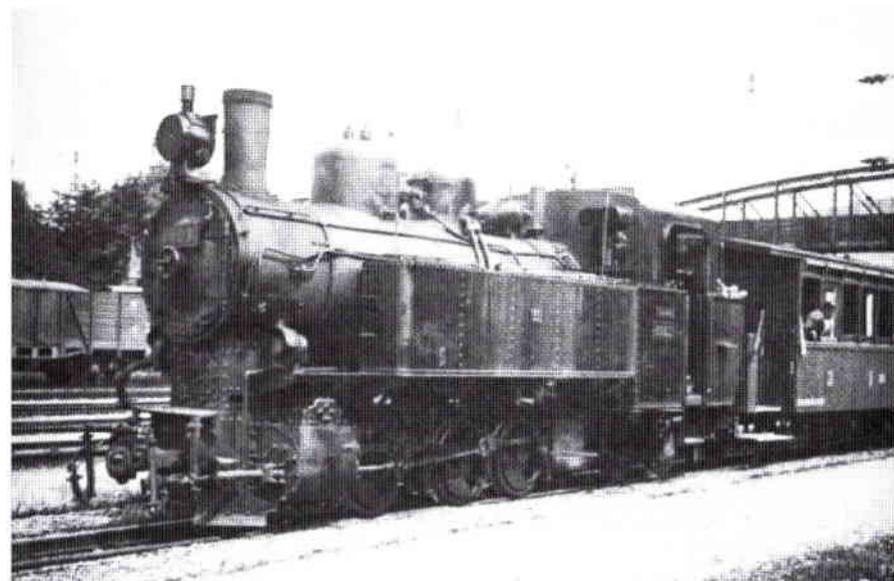
Durch gut organisierte Baufirmen und solide Mitarbeiter konnte sogar der vorgesehene Kostenplan von ATS 6.900.000,— eingehalten werden, wofür ich dem Hauptverantwortlichen, Dipl.Ing. Konstantin Tiefenthaler, recht herzlich danken möchte. Mein Dank gilt aber auch allen, die sich manuell oder finanziell an diesem Projekt beteiligt haben.

Dass man durch den Wiederaufbau der Sporeneggbrücke andere Vorhaben zurückstellen mußte, war keine Frage.

Trotz allem ist Sicherheit für uns das erste Gebot das wir unbedingt im Auge behalten müssen. In Zukunft ist es eine Verpflichtung, wieder mehr finanzielle Mittel dafür zur Verfügung zu stellen.

Eine erfreuliche Mitteilung betrifft die vorläufige Bilanz der Fahrgastzahlen. Einschließlich dem letzten Betriebstag am 31. Dezember wird sie mit rund 42.000 Fahrgästen wieder so erfolgreich ausfallen wie in den Jahren bis 1998. Wir können uns damit weiterhin als die erfolgreichste Museumsbahn Österreichs behaupten.

Mit der in unserem neuen Vereinsheft behandelten Aufarbeitung der Dampflok Uh 102 werden die nicht einfachen Umstände beschrieben, unter welchen wir trotz finanzieller Anspannung der Vereinskasse eine der letzten Möglichkeiten ergriffen haben, um die ehemals auch auf der Bregenzerwaldbahn eingesetzte Dampflok-Baureihe Uh betriebsbereit der Nachwelt erhalten zu können. Zugleich stellt sie



*Dampflok Uh 03 - 1939 im Bahnhof Bregenz. (Foto E. Schörner, aus dem Buch „Die Bregenzerwaldbahn“ von Ing. Lothar Beer, Ausgabe 1977)*

wieder einen Meilenstein in unseren Bemühungen dar, ein lebendes Museum der Bahngeschichte im Bregenzerwald zu bieten.

Geschätzte Mitglieder und Freunde unserer Museumsbahn!

Ich freue mich, wieder 44 neue Vereinsmitglieder begrüßen zu können. Wir hoffen gerne, auch in den nächsten Vereinsjahren mit Ihrer Unterstützung rechnen zu dürfen und versprechen Ihnen, das Möglichste zur Weiterentwicklung unserer Ziele zu unternehmen.

**In diesem Sinne mein alljährlicher Aufruf:** Bitte beachten Sie den Ihrem Heft beigelegten Zahlschein für den Mitgliedsbeitrag 2001. Ich danke Ihnen jetzt schon für die pünktliche Überweisung. Einige Vereinsmitglieder werden auf dem Zahlschein die Jahreszahlen 2000 und 2001 eingetragen sehen. Sie bitte ich besonders dringend, den Beitrag für 2000 nachzuzahlen. Ich danke auch ihnen recht herzlich.

Nun viel Vergnügen mit unserem neuen und wieder auf die gewohnten 32 Seiten beschränkten Heft „Wälderbähule Aktuell Nr. 22“.

Ihr Vereinsobmann  
Komm.Rat Hans Meusburger.

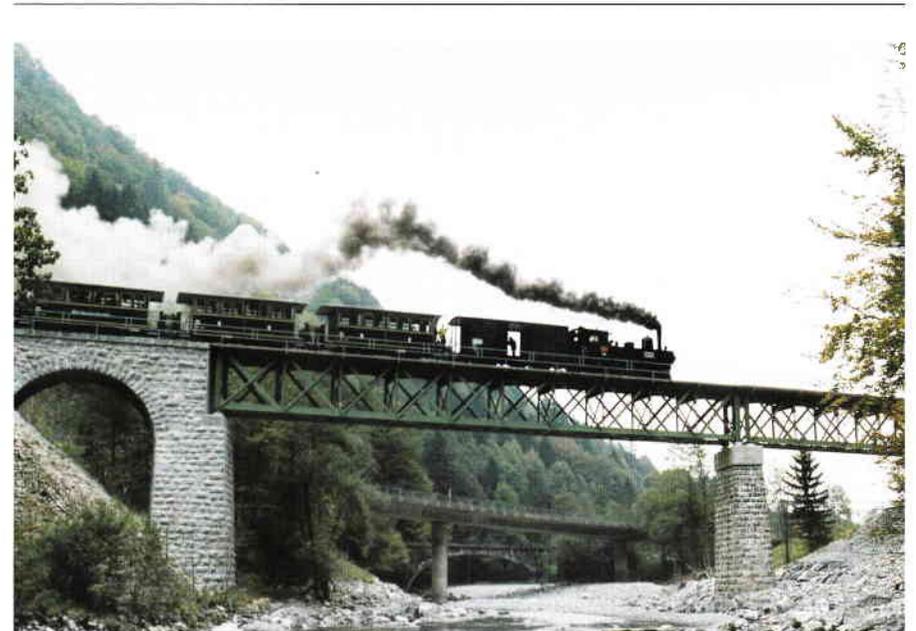
## Brückeneröffnung am 10. Juni 2000

Den Rahmen vom Brückenfest im August 1999 hat das weitaus bescheidenere Fest zur Wiedereröffnung der Sporeneggbrücke nicht erreicht. Doch hat die auf solch besondere Art eröffnete Saison 2000 selbst die Bedeutung der ersten Museumsbahnfahrten in den Jahren 1987/88 – ob damals erlaubt oder nicht – noch übertroffen. Der Einladung des Vereines ist viel Prominenz – an der Spitze der Herr Landeshauptmann, Dr. Herbert Sausgruber, gefolgt und hunderte Gäste haben an beiden Tagen mitgefeiert. Festlich umrahmt von der Bürgermusik Kapelle Bezau sprach Herr Pfarrer Fleisch aus Bezau die Segensworte und bezeichnete die neue Brücke als Verbindung zwischen Orten und Menschen. Nach der Begrüßungsansprache des Vereinsobmannes Komm. Rat Hans Meusburger hat der Herr Landeshauptmann das Wort ergriffen und in seiner hier sinngemäß wiedergegebenen Rede die Gründe für die Unterstützung der öffentlichen Hand zum Wiederaufbau der Brücke dargelegt.



### Der festliche Augenblick!

(Von li.: Bürgermeister Anton Wirth, Andelsbuch, Landtagsabgeordnete Irene Bereuter, Bürgermeisterin Anna Franz, Bezau, Landeshauptmann Dr. Herbert Sausgruber, Vereinsobmann Komm. Rat. Hans Meusburger, Vorstandsmitglied, Obmann des Bregenzerwald-Tourismus, Bürgermeister Helmut Blank, Sulzberg;  
(Foto: P. Strauß, 10.06.2000)



Oben: "Drei Brücken" die Sporeneggbrücke aus einer anderen Perspektive mit der U 25 auf der Fahrt nach Bezau. (Foto: H. H. Feurer)  
Unten: Die Diesellok 2091.08 mit der neuen Garnitur in Richtung Bezau unterwegs. (Foto: H. Lampeitl)



"Mit dem Einsturz der Brücke hat die Natur die Grenzen der Machbarkeit aufgezeigt. Ich freue mich mit dem Museumsbahn-Verein, dass es gelungen ist, in einer gemeinsamen Anstrengung dieses Bauwerk wieder zu errichten. Die Grundlage der Landeshilfe dafür war zunächst die Einschätzung, dass solche Einrichtungen für den Tourismus im Tal große Bedeutung haben, die manchmal etwas unterschätzt werden. Und auch, dass der Verein, der Obmann und seine Mitglieder und Mitarbeiter, enorme Energie aufwenden, um die Bahn in Schuss zu bringen und zu halten, sodass wir das Vertrauen haben können, dass die Mittel, die hier investiert werden, für die Talschaft ein richtiger Impuls sind. Herzlichsten Dank an den Obmann, Komm.Rat Hans Meusburger für das, was Sie mit Ihren Mitarbeitern im Verein für die Talschaft tun. Danke im Namen des Landes Vorarlberg"

Anerkennung erntete der Verein auch durch die Frau Bürgermeisterin Anna Franz aus Bezau und durch den Obmann des Bregenzerwald-Tourismus, Bürgermeister Helmut Blank aus Sulzberg. Im Namen der Vereinsmitglieder hat das Lokgötle, Frau Hildegunde Amann, ihre Freude über das gelungene Werk ausgedrückt.

Jakob Bobleter

## 1985 – 2000, 15 Jahre Verein Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn

### Es hat sich doch gelohnt!

Die allmähliche Abwürgung und später auch rechtliche Auflassung der Wälderbahn im Jahr 1985 hat die Bevölkerung des inneren Bregenzerwaldes nicht nur sehr geschmerzt, sie hat auch besondere Freunde des Wälderbähnles auf den Plan gerufen mit dem Motto:

Retten was zu retten ist!

Niemand wollte es glauben, dass wir damit eine Bewegung zustande bringen. Man bezeichnete uns gerne als Spinner. Wir wurden ausgelacht.

Dennoch reichten sich die damaligen "Pioniere" der heutigen Museumsbahn die Hand und gründeten am 29. November 1985 unseren Museumsbahn-Verein.

Ohne einen Schilling in der Kasse, ohne Fahrzeuge, ein nacktes Gleis mit vielen morschen Schwellen, ein teils abgerutschter Bahnkörper,



Die gewählten Vorstandsmitglieder am 29.11.1985: v.li. der jetzige Vereinsobmann, Komm.Rat Hans Meusburger, Ernst Kronecker, Obmann Erich Schäffler, Jürgen Huber, Jakob Bobleter, Wilhelm Galehr †, Erwin Nußbaumer.  
(Foto.: Vereinsarchiv)

dafür aber mit einem eisernen Willen und Kampfeskraft waren die ersten aktiven und unterstützenden Mitglieder ausgerüstet. Weder eine moralische noch finanzielle Anerkennung durch die Öffentlichkeit war uns in den ersten Jahren gegönnt.

Nach anfänglichem Abwarten waren es nur wenige Persönlichkeiten der Fremdenverkehrswirtschaft, die erkannten, dass unser Streben und Schuften einen ernsthaften Sinn hat und für den Tourismus des Bregenzerwaldes sehr förderlich ist.

Die von Jahr zu Jahr steigende Zahl von Fahrgästen wurden und werden in anderen Beiträgen erörtert, sprechen aber von einer Erfolgsbilanz, die selbst unsere optimistischsten Hoffnungen übertroffen haben.

Der im vergangenen Jahr erlebte Rückschlag mit dem Verlust der Achbrücke am Sporenegg hat uns hart getroffen. Aber selbst ein Feldherr und jeder Kämpfer kann nur neuerdings in die Offensive treten wenn er einmal in die Defensive gerückt wurde.

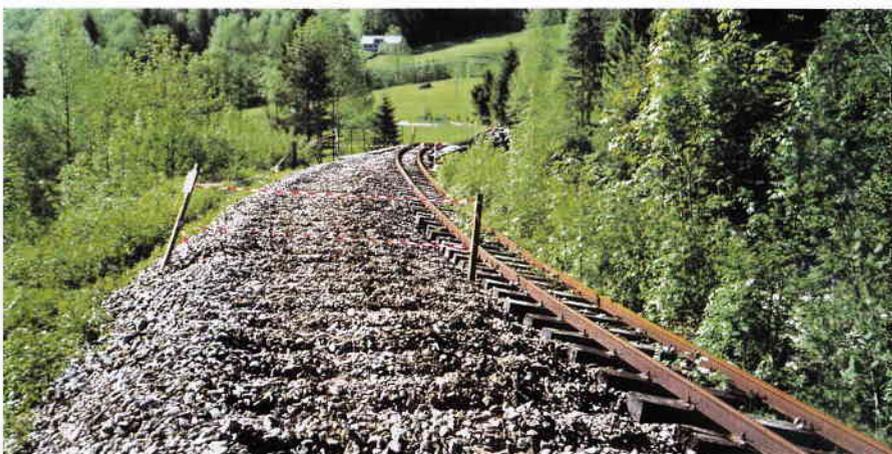
So spreche ich nicht nur all jenen, die mir in meiner Obmannzeit die Stange gehalten haben den besten Dank aus, sondern ermutige alle derzeitigen Aktivisten. Mögen sie Freude an unseren, ihren Erfolgen haben und weiterhin zusammen halten. Wie sagt man wälderisch – "wie Hanf und Harz".

In diesem Sinne wünsche ich unserer Museumsbahn weitere, schöne Erfolge.

Ehrenobmann, Erich Schäffler, Bezau.

## Arbeitswochen Nr. 11 / 12 / 13 vom 10. bis 22. April und vom 1. bis 5. Mai 2000

Die Auftragsliste für die Arbeitswochen im Frühjahr 2000 ist dem Inhalt nach schnell erklärt. Wenige Worte, dafür aber mit soviel Gewicht, dass sie zwischenzeitlich sogar das Vereinsleben unangenehm belasten. Im Jänner 2000 ist eigens eine Arbeitsbesprechung mit den aktiven Vereinsmitgliedern einberufen worden, die den Wiederaufbau der am 22. Mai 1999 durch Hochwasser eingestürzten Sporeneggbrücke zum beherrschenden Thema hatte. Oberstes Ziel war, herauszufinden, in welchem Umfang außer der großen finanziellen Belastung nun auch der praktische Anteil am Wiederaufbau geleistet werden kann. An der Baustelle konnten täglich Fortschritte beobachtet werden und auch die Bauleitung gab sich trotz schwierigster Arbeitsbedingungen zuversichtlich für den weiteren Verlauf. Dieser Optimismus hat sich spürbar ansteckend auf die fast vollzählig erschienenen Mitglieder ausgewirkt. So wurde nach längerer Diskussion vereinbart, dass alle anstehenden Oberbauarbeiten in beiden Anschlussbereichen sowie auch auf der nun 68 m langen Brücke in Eigenleistung erbracht werden. Einerseits wurde damit beabsichtigt, eine eventuell eintretende Überschreitung der Baukosten möglichst gering zu halten und andererseits auch den schon fixierten Termin für die Belastungsprobe und offizielle Abnahme am 5. Mai selbst unter Kontrolle zu haben. Dem voraussehbaren Zeitdruck hoffte man in drei Arbeitswochen Herr zu werden. Dabei spielte besonders das Vertrau-



*Zustand der Strecke auf Andelsbucher Seite zwei Tage nach dem Einsturz der Brücke. (Foto: J. Bobleter)*

en auf das bewährte "Reservoir" an Mitarbeitern früherer Arbeitswochen aus Nah und Fern eine "tragende" Rolle. Falls dann noch Zeit bleiben sollte, durfte auch an die Behebung kleinerer Reparaturen im übrigen Streckenbereich und an die Fahrzeugrenovierung in Bezau geschritten werden. Kollegen aus den eigenen Reihen haben sich der Sache angenommen und nach einer kurzen Planungsphase neue Schwellen und 70 spezielle Brückenhölzer bestellt. Ab Ende Februar ist jeder sich bietende Arbeitstag ausgenutzt worden: Schwellen wurden gebohrt und auch die Brückenhölzer für den Einbau vorbereitet. Beim Einsturz der Brücke und durch die Bergungsarbeiten sind auch 22 Schienen beschädigt und unbrauchbar geworden. Außer dem in Eigenregie durchgeführten Transport vom Schienenlager am Bahnhof Schwarzenberg mußten auch diese in tagelangem Einsatz in der Werkstätte des Obmannes auf die planmäßige Länge zugeschnitten und neu gebohrt werden.

Sobald am Sporenegg, einer bekannt schattigen Gegend, die ersten schneefreien Flecken zu sehen waren, wurde auch mit der Oberbau-sanierung und dem Austausch von Schwellen im Anschlussbereich Andelsbuch begonnen. Leider konnte die Baustelle damals noch nicht auf der Schiene erreicht werden. So blieb nur die Bundesstraße als Alternative für Transporte übrig. Zwar stellte sie keinen gleichwertigen Ersatz dar, aber "besser als nichts" war sie noch immer. So ließen sich die Arbeiten, vom kleinen Vereinsbagger unterstützt, oft nur händisch ausführen. Dazu gehört auch die Erneuerung der Eisenbahnkreuzung mit einem Güterweg im Bereich der Brücke. Wie in früheren Zeiten üblich, war sie aus Holzschwellen errichtet und wurde durch eine an Ort und Stelle gegossene Betonplatte ersetzt. Zusammengefasst haben alle hier angeführten und viele nicht erwähnte Vorarbeiten mehr als den Zeitaufwand einer ganzen Arbeitswoche angenommen.

### Erfolgreicher Aufruf im Vereinsheft Nr. 21

Der "international" veröffentlichte Aufruf an die Vereinsmitglieder hatte Erfolg. Von der ersten, "offiziellen" Arbeitswoche ab 10. April bis zum 5. Mai waren jeweils auch einige Helfer aus Deutschland vertreten. Der Zeitplan war darauf ausgelegt, dass die durchschnittlich aus 4 bis 6 Kollegen bestehende Arbeitspartie in der ersten Woche den Gleisbogen vom sanierten Wegübergang aus Richtung Bezau bis zum neuen Widerlager errichten wird. Während ein Teil der Mannschaft in Bezau Schwellen gebohrt und mit dem in vielen Situationen unver-

zichtsicheren LKW des Vereinsobmannes zum Sporenegg geliefert haben, sind der Gleisschotter und die Schienen mit dem Bauzug angekommen. Nach drei Tagen hat es schon unübersehbar nach Gleis, fachmännisch ausgedrückt - Gleisrost - ausgesehen.



(Foto: R. Feurstein)

Am Mittwoch, den 12. April wurde das neue, 30 Tonnen schwere Tragwerk aus der Schweiz angeliefert und am Donnerstag, den 13. April auf die Widerlager gesetzt. Die bisher nur einseitig fixierten Schienen konnten im weiteren Verlauf der Woche endgültig befestigt werden. Neue Ladungen Schotter wurden eingebracht und dann das Gleis in Hand- bzw. Fußarbeit mit der Schottergabel gestopft. Nicht nur einen halben Tag Arbeitspause, auch eine willkommene Abwechslung hat die Einhebung des neuen Tragwerkes mit dem riesigen 225 Tonnen Telekran am Donnerstag, den 13. April geboten.

Zu Beginn der 2. Woche konnte die kleine Stamm-Mannschaft neue Helfer begrüßen und damit auch die drei durch Abreise entstandenen Lücken füllen.

Solcherart verstärkt war es kein Problem, 4 Exemplare von der Sorte "schwindelfrei" zu finden, die in luftiger Höhe und anfangs ungesichert, die Randbedielung auf den beiden, insgesamt 52 Meter langen Tragwerken ausgelegt und gleich befestigt haben. Darauf hin wurden auf bedeutend sichererem Boden die 70 Brückenschwellen eingebracht und befestigt. Besonders jetzt war Erfindergeist gefragt, damit der bisher eingehaltene Zeitplan nicht ins Wanken kommt. 12 Stück

rund 400 kg schwere Schienen mussten auf der Brücke ausgelegt werden wo jeder Schritt auf den frisch imprägnierten Brückenhölzern ein gefährliches Wagnis war. Mit der tragbaren Seilwinde von Kollegen Arnold konnte auch diese Hürde genommen werden. Tags darauf präsentierte sich die kurzfristig auf drei Mann geschrumpfte Mannschaft wieder vollzählig und befestigte die Schienen. Auch die bisher auf das Nötigste beschränkte Bedielung wurde weiter verlegt und befestigt.



Vorschriftsgemäß wurden die Schienenstöße im Bereich der Brücke verschweißt.  
(Foto: H. Buchert)

Ab 1. Mai, dem Beginn der dritten und, vom Datum her, traditionellen Arbeitswoche, wurden mit einer bis auf wenige Ausnahmen wieder erneuerten und um mehrere Kollegen vergrößerten Mannschaft die noch ausstehenden Arbeiten erledigt. Das Gleis auf der Andelsbacher- und Bezauer Seite mußte endgültig ausgerichtet und noch einmal händisch nachgestopft werden.

Der dazu nötige Gleisschotter konnte nun mit dem Bauzug angeliefert werden. Damit hatte eine kleine Gruppe von Vereinskollegen und die Diesellok "Margreth" am Mittwoch, den 3. Mai gegen 20.40 Uhr die Ehre der "inoffiziellen" Erstfahrt über die neue Brücke. Nach fast 2.000 im gesamten dafür aufgewendeter Arbeitsstunden ein unvergesslicher Augenblick. In Bezau wurden inzwischen neue Schutzschienen für den Bereich der Brücke angefertigt. Nachdem auch sie per Bauzug angekommen und ausgelegt waren, wurden sie mit Schwellenschrauben befestigt. Zuletzt haben die vielen, im Nachhinein meist unsichtbaren "Kleinigkeiten" den verbleibenden Rest der Zeit buchstäblich bis zur letzten Minute beansprucht.



Oben: Bauzug am 3. Mai 2000.

Unten: Der geschmückte Firstbaum und ein Teil der Mannschaft am 5. Mai mit der Diesellok 2091.08 auf der Sporeneggbrücke. (Fotos: Peter Stumpf)



Der im Jänner noch aus beruhigender Entfernung hingennomene Zeitdruck hat sich am letzten Tag so richtig bemerkbar gemacht. Ein Firstbaum in angemessener Größe mußte besorgt und der Tradition entsprechend, geschmückt werden. Zudem sollte er noch vor den bereits eintreffenden Gästen und Messtechnikern an der Brücke angebracht sein.

Die erfreuliche Anzahl an neu eingetroffenen Kollegen machte es in dieser Woche endlich möglich, wenigstens einige davon von der Großbaustelle abwerben zu können. Außer für Arbeiten an den Fahrzeugen – vorwiegend an den Personenwagen – wurde spontan eine Abteilung "Tiefbau" gegründet. Mehrere LKW Fuhren Betonkies, und ganze Paletten mit Zement sind von den "staubigen Brüdern" in der kleinen Mischmaschine zu Beton verarbeitet und großteils unter die Erde gebracht worden. Dafür sind nun fast alle Fundamente und Sockel für ein zukünftig wichtiges Bauwerk erstellt das im Bahnhofsbereich von Bezau zwei parallel verlaufende Geleise mit einem Flugdach verbinden soll und dann als wettergeschützte Abstellfläche für die Fahrzeuge dienen wird.

Auch an die "**Verpflegungsabteilung**" ein lobendes Wort!

In allen drei Wochen bei Fuchs und Hase an der Sporeneggbrücke mußte nicht auf frische Mittagsjause verzichtet werden. Unser Vereinsmitglied Alois Feurstein von der "Wälder Metzge" in Bezau hat nicht nur einige Male seine Kräfte bei der Oberbausanierung zur Verfügung gestellt, sondern auch mit schmack- und nahrhaftem aus seinem bodenständigen Angebot aufgewartet.

Danke ihm und allen Kollegen vom "Bähnle-Verein" für die engagierte Mitarbeit in einer anstrengenden Zeit .

**In diesem Sinne - auf Wiedersehen bei den Arbeitseinsätzen im Jahr 2001!**

Jakob Bobleter

**Einladung zu den Arbeitswochen - vor Beginn der neuen Saison 2001 -**

wichtig für die Urlaubsplanung im Jahr 2001!

Ab Mittwoch, den 18. April bis Samstag, den 21. April

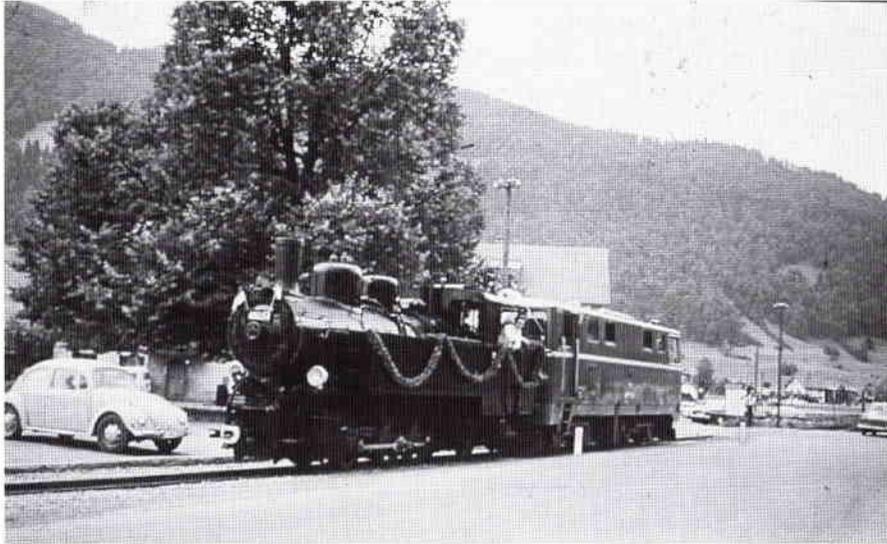
Ab Dienstag, den 1. Mai bis Samstag, den 5. Mai

Ab Montag, den 21. Mai bis Mittwoch, den 23. Mai

Weitere Termine werden je nach anstehendem Projekt festgesetzt.

Nach Absprache ist an jedem Samstag Gelegenheit zu Arbeitseinsätzen.

## Dampflok-Reihe Uh auf der Bregenzerwaldbahn



*Dampflok Uh 03 bei der Rückkehr vom Exil am "Lokfriedhof" in Obergrafendorf – NÖ  
– am 11. August 1973 bei Andelsbuch. (Foto: Vereinsarchiv)*

Seit Vereinsgründung hegen die Mitglieder den Wunsch, die Denkmallokomotive von Bezau - Uh 03 - wieder in Betrieb nehmen zu können. Dieses Fahrzeug wurde wie auch die derzeit in Betrieb befindliche Dampflok U 25 eigens für die Bregenzerwaldbahn geliefert. Wegen des Fehlens wichtiger Teile, vor allem aber wegen der komplizierten Caprotti - Steuerung schien eine Reaktivierung anfangs undurchführbar. Die im Jahre 1995 durchgeführte Kesselprüfung an der Uh 03 brachte hingegen ein unerwartet positives Ergebnis. Die Rauchkammer, der Langkessel und der Stehkessel befinden sich in einem guten Zustand, lediglich die Kupferfeuerbüchse muß gegen eine Stahl-Feuerbüchse ausgetauscht werden. Jetzt galten alle Bemühungen dem ausfindig machen einer zweiten Maschine der Reihe Uh, die über die nötige Substanz sowie eine Lentz - Ventilsteuerung verfügt. Fündig wurde der Verein bei den Kärntner Museumsbahnen.

Mit der Anschaffung der Uh 102 – **der letzten in Österreich gebauten Schmalspur-Dampflok** - durch den Verein im Jahre 1995 sollte das Projekt "aus Zwei mach Eins" in Angriff genommen werden. Nach

Abschluß aller Vorarbeiten war es nun heuer im September soweit. Die Uh 102, bestückt mit dem Kessel der Maschine Uh 03, konnte den Weg in das Ausbesserungswerk von Cluj /Rumänien per Straßentiefelader antreten. Wir möchten daher diese bedeutende Baureihe in Anlehnung an jenen Artikel des Heftes „Museumsbahn Aktuell Nr. 14“ noch einmal vorstellen:

Als dringend notwendigen Ersatz für die in den Kriegsgebieten bis 1918 verlorengegangenen Schmalspurmaschinen wurde in Anlehnung an die bewährte Reihe U eine stärkere Heißdampfvariante (h) entwickelt. Diese Maschinentype Uh sollte auch für den Rollwagenbetrieb im Pinzgau kräftig genug sein, um dort die schwache Reihe Z ersetzen zu können. Anstelle des gekröpften Rahmens der Reihe U wurde ein Rahmen mit glatten Rahmenplatten konstruiert. Der im Durchmesser erheblich größere Kessel wurde um 320 mm höher gelagert, was den Maschinen ein besonders wuchtiges Aussehen verleiht. Die Reihe Uh brachte gegenüber der Reihe U eine um ca. 30 % größere Leistung, hatte aber einen entsprechend höheren Kohleverbrauch zu verzeichnen.

In den Jahren von 1928 bis 1930 wurden von den Krauss Linz Werken sechs Maschinen, ausgestattet mit Caprotti-Ventilsteuerung ausgeliefert. Die Maschinen wurden nach Waidhofen an der Ybbs (Uh 01), Bregenz (Uh 02 und 03) sowie Zell am See (Uh 04 bis 06) zugeteilt. 1930 ist eine weitere Maschine für die Zillertalbahn gebaut worden, sie erhielt die Nummer ZB 5. Eine Nachfolgebestellung von zwei weiteren Fahrzeugen konnte von den Krauss Linz Werken nicht mehr ausgeführt werden, da die Lokomotivfabrik im Jahre 1931 stillgelegt wurde. Diese zwei Fahrzeuge wurden von der Lokomotivfabrik Floridsdorf im Jahre 1931 an die Schmalspurbetriebe Zell am See und St. Pölten ausgeliefert und sind die letzten in Österreich gebauten Schmalspurdampflokomotiven. Sie unterschieden sich von der Ursprungsbauart durch eine Lentz - Ventilsteuerung und erhielten die Bezeichnung Uh 101 und Uh 102 (ÖBB 498. 07 und 08). Beim System Caprotti erfolgt die äußere Steuerung über die mittlere Antriebsachse - von außen uneinsehbar - im inneren des Rahmens über eine eigene Antriebswelle. Diese Steuerungsart wurde speziell von italienischen Lokomotivherstellern häufig ausgeführt. Bei den in Österreich eingesetzten Fahrzeugen bewährte sich die komplizierte Caprotti - Steuerung aber nicht. Der Plan, alle vorhandenen Fahrzeuge

auf Lentz – Ventilsteuerung umzubauen, wurde aber nur in Ansätzen verwirklicht. Nur die Maschinen Uh 04 (ÖBB 498.04) und ZB 5 wurden 1941 umgebaut.

Optisch unterscheiden sich die Maschinen mit Lentz-Ventilsteuerung von der Caprotti – Variante durch die sichtbare äußere Steuerung, die größeren Schieberkästen sowie die kastenförmig verbauten Einströhmrohre (oberhalb der Schieberkästen). Die Scheinwerfer wurden mangels Platz bei der nachträglich umgebauten Uh 04 direkt an den verbauten Einströhmrohren befestigt. Die Maschinen Uh 101 und 102 erhielten etwas höher, an zwei Metallstreben, seitlich an der Rauchkammer befestigte Scheinwerfer. Alle diese Merkmale geben den Maschinen Uh 101 und 102 sowie den Umbaumaschinen Uh 04 und ZB 5 ein besonders markantes Aussehen.

In diesem Zusammenhang sei auf das Buch "Die Bregenzerwaldbahn" von M. Rabanser und M. Hebenstreit hingewiesen. Auf Seite 113 können die Fahrzeugvarianten mit Caprotti – Steuerung (Uh 03) sowie mit Lentz – Ventilsteuerung (umgebaute Uh 04) verglichen werden. Eine der seltenen Betriebsaufnahmen der Maschine Uh 102 (ÖBB 498.08) ist im Bahn im Bild Nr. 89 "Die Lokalbahn Zell am See - Krimml" auf Seite 62 zu finden.

Auf der Bregenzerwaldbahn standen die Caprotti Lokomotiven Uh 02 und Uh 03 von ihrer Inbetriebnahme bis 1948 bzw. 1949 im Einsatz. Die auf Lentz – Ventilsteuerung umgebaute Uh 04 wurde 1938 von der Pinzgauer Landesbahn nach Bregenz umstationiert. Auch sie stand auf der Wälderbahn bis zum Jahre 1949 im Dienst.

Es ist besonders erfreulich, daß der BWB – Verein von beiden Fahrzeugvarianten ein Modell in seiner Sammlung hält, wengleich nur die Uh 102 wieder aufgearbeitet werden kann. Sie soll schon in der kommenden Saison die U 25 vor Bummelzügen unterstützen. Die Uh 03 (bestückt mit dem Kessel von der Uh 102) wird weiterhin als Schaustück am Bahnhof Bezau ein wichtiger Werbeträger für die Museumsbahn sein.

Helmuth Lampeitl

## Ein neuer Verein stellt sich vor!

Der Kulturverein BAHNHOF ist aus dem Kulturkreis Andelsbuch, der seit 1998 tätig ist, entstanden. In diesen vier Jahren wurden 55 Veranstaltungen und Kurse in Andelsbuch, Egg, Schwarzenberg, sowie Ausstellungsfahrten nach München, Zürich und Basel durchgeführt. Nach dem uns der Bahnhof Andelsbuch für die nächsten drei Jahre zur Verfügung gestellt worden ist, wurde eine Vereinsgründung notwendig.

### Unsere Ziele sind:

- Kulturelle Veranstaltungen wie Ausstellungen und Lesungen die in der Region zu wenig präsent sind, anzubieten.
- Kultur nicht nur passiv, sondern aktiv in Form von Kursen und Workshops zu vermitteln
- Kinder mit den verschiedensten Ausdrucksmöglichkeiten der Kunst- und Kultur bekannt zu machen wie Theater, Lesungen, Kurse und Führungen bei Ausstellungen.

Für Ausstellungen, Kurse und kleinere Veranstaltungen eignet sich die Räumlichkeit im Bahnhof besonders. Zudem ist einmal wöchentlich – Samstag von 19.00 bis 1.00 Uhr - das Vereinscafe für Mitglieder offen.

Der Bahnhof wurde 1902 eröffnet und verlor seine Bedeutung 1980 als die Einstellung der Bregenzerwaldbahn schrittweise vorangetrieben wurde. Als einer der letzten architektonischen Zeitzeugen aus der Monarchie, als Hinweis auf eine wichtige Verbindung die über die Region hinaus ging und als Symbol für "Ankommen, Aufenthalt und Begegnung" möchten wir den Bahnhof wieder öffentlich zugänglich machen wie dies in seiner ursprünglichen Funktion der Fall war. Die notwendigen Renovierungsarbeiten wurden im wesentlichen über Mitgliedsbeiträge, Sponsoren und Eigenleistungen abgedeckt. Öffentliche Gelder wurden uns für diese Arbeiten keine bereit gestellt.

Die Vorteile für Mitglieder sind:

- Ermäßigungen bei sämtlichen Veranstaltungen des Kulturvereines BAHNHOF
- Zugang zum garantiert einzigartigen Clubcafe und dies zu günstigen Clubpreisen
- Persönliche Einladung zu den Vernissagen und Zusendung des Programms

Durch den Mitgliedsbeitrag unterstützt auch Du die Renovierung des Bahnhofs.

Die Höhe des jährlichen Mitgliedsbeitrages gliedert sich wie folgt:

- Einzelmitgliedschaft                   ATS 500,—
- Familienmitgliedschaft mit Kindern   ATS 750,—  
  und Jugendlichen bis 14 Jahre
- Studenten und Jugendliche           ATS 300,—  
  bis 17 Jahre
- Fördermitgliedschaft nach eigenem Ermessen.

Vereinsadresse:

Kulturverein BAHNHOF, Unterbezegg 627,  
A-6866 Andelsbuch Tel. 05512/4309 bzw. Fax 4947.

Es würde uns freuen, Dich als Mitglied im Kulturverein BAHNHOF begrüßen zu können.

Mit freundlichen Grüßen, Obmann Hannes Metzler und Obmannstellvertreterin Margret Broger.



*Bahnhof Andelsbuch - nicht 1980 sondern 2000 - unser Dienstwaggon Nr. 02 hat auf Anregung des Kulturvereines für unbestimmte Zeit auf einem freigelegten Stück Gleis an der Rampe Platz genommen und wird im Rahmen von Veranstaltungen verschiedenste Zwecke erfüllen. (Foto: J. Bobleter)*

## 100 Jahre Nordäste der Waldviertler Bahnen vom 8. und 9. Juli 2000

Einige Kollegen unseres Vereines haben die Veranstaltung im Rahmen eines Ausfluges an beiden Tagen besucht.



*(Foto: J. Dürnitzhofer)*

Der Festzug in Doppeltraktion vom Samstag mit den Dampflokomotiven 399.04 der ÖBB und 298.56 vom Club 760 fand reges Interesse. Die ganze Strecke war von Fotografen belagert. Schließlich war es eine kleine Sensation, dass nach langer Zeit wieder einmal ein Zug der ÖBB nach „Heidenreichstein“ kommt. Beim Knotenpunkt „Alt-Nagelberg“ herrschte Hochbetrieb mit Doppelausfahrten und 2 Stunden Takt in alle Richtungen. Der Waldviertler Schmalspurbahnverein setzte seine Dampflok 170.1 ein. Das ganze Programm war ein voller Erfolg. Die Bürgermeister der Anrainergemeinden haben den Festzug mit etwa 500 Fahrgästen jeweils mit der Musikkapelle in ihren Bahnhöfen empfangen. Versprochen wurde X-fach, dass sie die Bahn nicht im Stich lassen werden und eine Aktiengesellschaft gründen wollen. Krönender Abschluss unserer zweitägigen Zugreise mit den Waldviertler Bahnen bildete am Sonntag die Dreifachtraktion mit den Diesellokomotiven 2095.08 der ÖBB, 2091.03 und der Dampflok 298.56 (beide vom Club 760) von Alt-Nagelberg bis Gmünd.

Wir hoffen, dass trotz schlechter Vorzeichen weiterhin solche Fahrten möglich sind. Deshalb auf Wiedersehen im Waldviertel!

Walter Schöch.

## Vereinschronik – aktuelles aus dem Vereinsleben

### 15 Jahre..... nur eine neue Schlagzeile?

Der Rückblick auf die vergangenen 15 Vereinsjahre mit allen Ereignissen in guten wie in weniger guten Zeiten ließe sich am zutreffendsten mit "Eine wechselvolle Geschichte" überschreiben. Diese langjährigen Erfahrungen haben aber einen wesentlichen Anteil an der realistischen Einschätzung der Lage, die nach dem Einsturz der Sporeneggbrücke am 22. Mai 1999 eingetreten ist. Ziemlich bald hat der entschieden vorgetragene Wille des Vereines zum raschest möglichen Wiederaufbau der Brücke bei den maßgeblichen öffentlichen Stellen den nötigen Eindruck gemacht. Gemeinsam haben sie 66 Prozent der mit rund 6,9 Millionen Schilling veranschlagten Baukosten übernommen. Durch Sponsoren wie Brauerei Egg, Wälderhaus Bezau, Bregenzerwälder Versicherung, Andelsbuch, Hotel Krone Au und viele Spenden hat der dem Museumsbahn-Verein zukommende Anteil von 33 Prozent nicht mehr so hart geklungen wie im schlimmsten Fall zu befürchten war. Danke an alle!

Der zeitliche Aufwand zur Fertigstellung der Brücke hat die in den vergangenen Jahren üblichen Arbeitsabläufe völlig aus dem Tritt gebracht. 1999 konnten zum Beispiel aus finanziellen Gründen keine nennenswerten Schritte zur Streckenerhaltung gesetzt werden. Auch im Jahr 2000 hatte weiterhin die Brücke Vorrang und belastete die Vereinskasse schwer. Diesmal waren es auch die enormen Eigenleistungen, die erneut keine großen Sprünge mehr zugelassen haben.



Neulage vom Rampengleis am Bahnhof Schwarzenberg. (Foto: Jakob Bobleter)

Trotz allem wurde mit der Erneuerung des Oberbaus und dem Bau eines kleinen Bahnsteiges im Bereich des Bahnhofs Schwarzenberg der Grundstein für ein weiteres Projekt gelegt. Sowohl das rund 120 Meter lange Gleis wie auch die Stützmauer an der Rampe galten seit einiger Zeit als baufällig. Zu Gunsten der Gleisneulage wurde die Sanierung der Stützmauer auf das kommende Frühjahr verschoben. Mit der knappen Zeitvorgabe von zwei Wochen bis zum Saisonbeginn hat sich die betreffende Mannschaft freiwillig unter enormen Druck gestellt. Unterstützt wurden sie mehr von den gut einsetzbaren Maschinen, als durch das unbeständige Wetter. Über 90 Tonnen Gleisschotter und rund 150 Schwellen sind verarbeitet worden, bevor das für die Betriebsabwicklung unbedingt notwendige Gleis gerade noch rechtzeitig zur Brückeneröffnung und zusätzlichem Zweizugbetrieb freigegeben werden konnte. Im Herbst sind weitere 20 Tonnen Schotter auf die ganze Länge verteilt worden. Neu ist die aus Holz errichtete Abdeckung des Gleises die nachträglich noch um zwei Drittel verlängert worden ist.

### Instandsetzung von Personen- und Güterwagen

In gewohnter Reihenfolge wurde im Mai wieder ein Stubaiwagen aus dem Verkehr gezogen und den erfahrenen "Restauratoren" in Bezau an die Rampe gestellt. Unter 100 Arbeitsstunden pro Wagen geht schon lange nichts mehr - im Gegenteil - jedes weitere Jahr, das die Fahrzeuge vor Wind und Wetter ungeschützt abgestellt werden müssen, erhöht sich der Erhaltungsaufwand. Wenigstens dürfte nun der Bedarf an Bauzugwagen gedeckt sein. Was nützen sie allerdings, wenn die anfälligen Holzböden und Bordwände durch die starke Beanspruchung nach und nach in Brüche gehen. Einer der 3 "Niederbordwagen", die 1988 von den Waldviertlerbahnen in Niederösterreich nach Bezau gekommen sind, hat einen neuen Boden erhalten und wurde wieder vollständig mit Bordwänden ausgerüstet. Zuletzt hat auch noch der Dienstwagen Nr. 01 eine Innenrenovierung mit Neuanstrich hinter sich gebracht.

Nach dem Abtransport der Dampflok Uh 102 zur Aufarbeitung nach Rumänien sind 2 dreiachsige Hochbordwagen der Mariazellerbahn frei geworden, die bis dahin in Doppelfunktion als fahrbares Lager für die unzähligen Bestandteile der zerlegten Dampfloks und als Ersatzteilspender für die Neubau-Personenwagen gedient haben. Vorerst hat der Waggon mit der ehemaligen ÖBB Nr. 61580-2 einen neuen Boden erhalten und ein Puffer wurde

wieder ersetzt. Seine nachfolgende "Testfahrt" mit etwa 10 Tonnen Gleisschotter zum Bahnhof Schwarzenberg hat er ohne ersichtlichen Schaden überstanden.

Wenig auszusetzen gibt es an der Verlässlichkeit der beiden Dieselloks 2091.08 und der "Margreth" von denen erstere den Anteil an Dieselbetriebstagen und rund 55 Sonderzüge bis auf wenige Ausnahmen "exklusiv" bestritten hat und die andere durch den Ausfall der "Hilde" den neuer sehr umfangreichen Bauzugbetrieb allein bewältigen musste. Auch die im Fahrplan jährlich zunehmenden Dampftriebstage sind von der Dampflok U 25 nach erfolgreichen Erhaltungsarbeiten im Winter ohne Probleme durchgestanden worden.



(Foto: H. Schäfer)

Am 16. September sind 21.000 Tonnen an Bestandteilen der Dampflokomotiven Uh 03 und 102 per Spezialtransport auf die abenteuerliche Reise nach "Cluj" in Rumänien geschickt worden wo sie bis Mai 2001 in den betriebsbereiten Zustand versetzt werden wird. Hans Schäfer, Chef der Fa. Schäfer Brennstoffe – Spedition in Oberderdingen-Flehingen, hat sich selbst der Fracht angenommen und mit einem seiner Fahrer das 1.600 km lange Abenteuer angetreten. Wir sind gespannt auf seinen Besuch in Bezau wo er uns bestimmt über die interessanten Erlebnisse erzählen wird.



Im Anschluß an die Verladung der Dampflokomotive Uh 102 mittels Tele-Kran wurde die Gelegenheit genutzt und auch die Diesellok "Hilde" soweit angehoben, um die Achsen ausbauen zu können. (Foto: R. Feurstein)

### Diesellok Hilde in Reparatur

Schon Ende 1998 wurde ein Riss an einem der Radreifen entdeckt. Nach längerer Beratung ist die Abstellung der Lok beschlossen worden. Niemand hätte es damals erwartet, dass die "Hilde" umständehalber fast zwei Jahre lang so stehen bleiben würde. Auch in diesem Fall hatte die Vorsorge zur Finanzierung der Sporeneggbrücke Vorrang. Angesichts des nahenden Winters und der kommenden Nikolauszüge hat man sich im September aber doch noch auf die Qualitäten der Hilde bei der Schneeräumung besonnen und darum die Erneuerung der Radreifen bei den ÖBB - Technische Services, Werk Linz in Auftrag gegeben. Zwischendurch wurde in Bezau die Druckluft-Bremsanlage erneuert. Nach dem Einbau der nun "runderneuten" Achsen ist die Lok in die Remise überstellt und komplett neu lackiert worden. Vor der Probefahrt wurde noch allerhand bereit gehalten, um den Motor nach langer Stehzeit wieder zu starten. Zum allgemeinen Staunen ist er mit der Unterstützung einer neuen Batterie auf Antrieb angesprungen.

## "Aufräumtag" am 21. Oktober

Den aktiven Mitgliedern des Vereines ist dieser Tag längst ein Begriff. Traditionell finden sich am Samstag nach Saisonschluss die meisten von ihnen in Bezau ein, um noch die eine und andere Arbeit zu erledigen. Für besonders Neugierige besteht der Reiz des Tages zusätzlich auch darin, dass beim Abschlussessen eventuell schon die ersten Ergebnisse über den Verlauf der vergangenen Saison verkündet werden könnten. Davor ist das Gelände neben der Strecke und im Bahnhof Bezau von den Abfällen der Fahrgäste und den vielen "Schwellenwanderern" gesäubert worden, die Blumen an den Bahnhoffenstern entsorgt, die Sitzbänke und Abfalleimer von den Haltestellen eingesammelt und vieles andere mehr. Seit einigen Jahren gilt der Blick nach vorne. Wenn die "Richtigen" da sind, wird auch an der Strecke noch gearbeitet. Heuer wurde ein ganzer Dachstuhl von einer Baustelle abgeholt, zu Brennholz geschnitten und versorgt. Nebenbei geht man auch noch an die Vorbereitung der Nikolausfahrten. Öfters haben auch, wie dieses mal, neue aktive Mitglieder den Tag zu ihrem "Einstieg" genützt.

## Nikolausfahrten

Wenn sich Werner, unser Anführer der Lebkuchenbäcker verzweifelt in die Haare greift, ist die Zeit für einen der anstrengsten Abschnitte der Museumsbahn-Saison gekommen. Dem im letzten Jahr verwendeten Lebkuchenrezept legt er bei allen Zutaten eine Schaufel nach und macht sich auf in den Großmarkt. Mit seiner "ausdrücklichen Genehmigung" verraten wir das heuer aktuelle Rezept für Jedermann zum Nachmachen:

120 kg Mehl, 36 kg Honig,  
30 kg Zucker, 150 Eier, 12  
Liter Milch,  
4 kg Lebkuchengewürz und  
1,5 kg "Hirschhornsalz".



(Fotos: M. Weißenbach)

An einem bestimmten Tag im Oktober wird der Teig angerührt und im kühlen Keller zwischengelagert um ihn am Samstag, exakt drei Wochen vor der ersten Nikolausfahrt zu wecken und zu verwerten. Dazu steht ihm in Bizau einen Tag lang die komplette Einrichtung der Bäckerei "Kleber" (ehemals Rädler) und das hoch motivierte Team von acht Vereinsmitgliedern zur Verfügung. Am späten Abend sind dann Tausende (heuer 4.860) Lebkuchen fertig und werden gleich verpackt für die nächste Lagerzeit von drei Wochen. Fast aus den gleichen Personen wie das Bäckerteam besteht die Gruppe, die ganze Kofferraumladungen an verpackten Waren in den Warteraum des Bahnhofes Bezau tragen und genau rationierte Mengen davon in Säcke einfüllen. Auch dieser anstrengende Einsatz endet mit dem Ergebnis von 2.300 prall gefüllter Nikolaussäckle.

## Erfolgreiche Saison 2000

Mit voraussichtlich rund 42.000 Fahrgästen hat die Saison 2000 wieder an die Jahre bis 1998 angeschlossen. Der Slogan „schlechte Werbung ist auch Werbung“ gilt anscheinend auch in unserem Fall. Nach dem Jahr 1999 mit seiner verpatzten Saison ist es erfreulich, dass der medial flächendeckend verbreitete Einsturz der Brücke offenbar keine empfindlich spürbaren Nachwirkungen auf die Fahrgastzahlen hinterlassen hat. Im Gegenteil, wir konnten es vielfach hören, dass man erst durch die spektakulären Bilder auf die Wälderbahn aufmerksam geworden ist. Trotzdem, zwecks Steigerung des Bekanntheitsgrades würden wir niemanden eine Nachahmung empfehlen.

## Ausflug zur Öchslebahn

Dass einmal alle aktiven Mitglieder den Vereinsausflug mitmachen können und keiner wegen der Dienstenteilung verhindert ist, war mit der Wahl des Termines am 15. Oktober beabsichtigt. Am Tag davor war Saisonschluss und der letzte planmäßige Zugverkehr auf der Museumsbahn. Aus verschiedenen Richtungen sind die Ausflugsteilnehmer am Bahnhof Lindau zusammen gekommen und in einer Anzahl von 33 Personen mit dem Zug nach Warthausen gefahren. Dort wartete die "Öchslebahn" und brachte außer uns noch eine beachtliche Zahl an Fahrgästen in rund einer Stunde Fahrzeit nach Ochsenhausen. Für den interessierten Teil unserer Ausflügler stand dort eine Remisenführung auf dem Programm, während sich die übrigen zielstrebig dem

Gasthaus und dem Mittagessen näherten. Alles unter einen Hut zu bringen war in der kurzen Mittagspause nicht möglich und so saß man zur planmäßigen Abfahrtszeit des Zuges noch vollzählig bei Schweinsbraten und Rehragout. Ein Vorausposten hatte am Bahnhof wenig Mühe, das Zugspersonal zum Abwarten zu bewegen wofür wir heute noch dankbar sind. Leider wurde eine Verspätung produziert, die sich beim Anschluß an den Zug der DB in Warthausen - Richtung Lindau rächte. Dafür kennt man jetzt auch die sehenswerte Gaststätte und das "Knopf-museum" am Bahnhof Warthausen.

Jakob Bobleter

## Veranstaltungen, Termine, .....

Die 15. Jahreshauptversammlung findet am Samstag, den 3. März 2001 statt - die Einladung mit der Tagesordnung erfolgt zeitgerecht per Post.

### Wir gratulieren ... zur Hochzeit -

unserem Obmann-Stellvertreter, Christian Meusburger und seiner Andrea die am 6. Oktober 2000 in den gemeinsamen Lebensweg gestartet sind. Wir wünschen alles Gute und noch viele gemeinsame Jahre als gastfreundliche Wirtsleute im Gasthaus "Sonne" in Bezau.

### ... zur bestandenen Prüfung -

unserem Vereinskollegen, Robert Feurstein zu der am 30. September 2000 abgelegten Heizerprüfung. Wir wünschen auch ihm noch viele Stunden als Heizer auf der U 25 und in Bälde auch auf der Uh 102.

## 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

## Herzlichen Dank den Spendern für den Wiederaufbau der Sporeneggbrücke - Fortsetzung

Haake Karl Heinz, Nienburg  
Club Florianerbahn  
Feldkircher Erwin, Bezau  
Feldkircher Hans, Bezau  
Feurer Margrit, Wagen  
Hartmann Gustl, Bizau  
Hochenburger Herbert, Bregenz  
Hotel Schwärzler, Bregenz  
Jäger Wolfgang, Dietzingen  
Dipl.Ing. Leopold Kaufmann, Bezau  
Kirion Ralph, Hürth  
Dipl.Ing. Loeffler Joseph, Reuthe  
Mag. Mayer Rupert, Wien  
Miller Eckhard, Süßen  
Müller Annemarie, Reuthe

Müller-Traxler, Fronbühl  
Neckermann Günther, Gerbrunn  
Peter Markus, Hohenems  
Dr. Pfeifer Arno, Graz  
R.O.N.A., Götzis  
Rostock Gerhard, Bielefeld  
Schiffer Karl, Düsseldorf  
TAKE IT! Marketing, Ravensburg  
Waasner Christian, Forchheim  
Wäldermetzge Bezau  
Weber Helmut, Schwarzenberg  
Wenz Franz, Tuttlingen  
Dr. Wölbert Eckhard, Waltenhofen  
Zink Othmar, Weingarten



Bilder aus alter Zeit . . .  
Unfall mit unbekanntem Datum zwischen Bahnhof Egg  
und Haltestelle Unterbach. (Foto: Vereinsarchiv)

## Wälderbähne Fan-Club

Anfang Oktober 1998 hat alles sehr harmlos angefangen. Damals wurde für unser zwanzigjähriges Firmenjubiläum eine Reise in den Bregenzerwald geplant. Für Eisenbahnfreunde genau das richtige Ziel. Vor allem auch deshalb, weil an diesem Wochenende Dampfbetrieb herrschte. Damit alles noch interessanter wirkte, haben wir für unsere Belegschaft von sechs Personen ein entsprechendes T-Shirt gebastelt. Auf der Vorderseite leuchtete die U 25 mit dem Schriftzug "Wälderbähne Fan-Club" und auf dem Rücken unser Firmenlogo.



(Foto: H. H. Feurer)

So rückten wir alle gut gelaunt und wie geplant in Bezaun ein, wo für uns in der Wälderschenke reservierte Plätze bereit standen. Für die um 11 Uhr bereits hungrigen Mäuler wurde auch schon eine reichlich dekorierte Fleisch- und Käseplatte aufgetischt. Da die Wälderschenke für alle Fahrgäste wieder einmal viel zu klein dimensioniert war, mussten wir unsere Brotzeit richtig verteidigen. Trotzdem konnten wir eine schöne Zugfahrt Richtung Bersbuch fröhlich genießen.

Mitten auf der stark ansteigenden Strecke stockte unser Zug aber ganz unerwartet. Die Dampflok musste mehrmals zurück setzen und wieder neuen Anlauf holen. Es stellte sich dabei heraus, dass ein tüchtiger Bauer die Schienen mit frischer Jauche "eingeseift" hatte und vielleicht heimlich hinter einem Baum dem Spiel zuschaute.

Trotz zweifelhafter Witterung konnten wir noch mit der Seilbahn auf Baumgarten hoch fahren und für zwei Stunden die Höhe genießen.

Auch am Abend hatten wir Glück, dass beim Nachtessen eine Blasmusikgruppe aus Süddeutschland aufspielte. Im Gasthaus "Bezauer Hof" ging es danach ziemlich hoch her und es grenzt an ein Wunder, dass am nächsten Morgen alle um 11 Uhr wieder am Bahnhof auftauchten.

Rund ein halbes Jahr später wurde aus dem Fan-Club plötzlich und unerwartet eine ernste Sache. Bestürzt mussten wir am 22. Mai 1999 im Fernsehen den Zusammenbruch der Sporeneggbrücke mit ansehen. Schnell wurde für uns Fans auch klar, dass da Hilfe notwendig ist, um den Bahnbetrieb wieder aufnehmen zu können. Spontan wurde nun alles mögliche und unmögliche zusammengetragen um einen Flohmarkt durchführen zu können.



(Foto: H. H. Feurer)

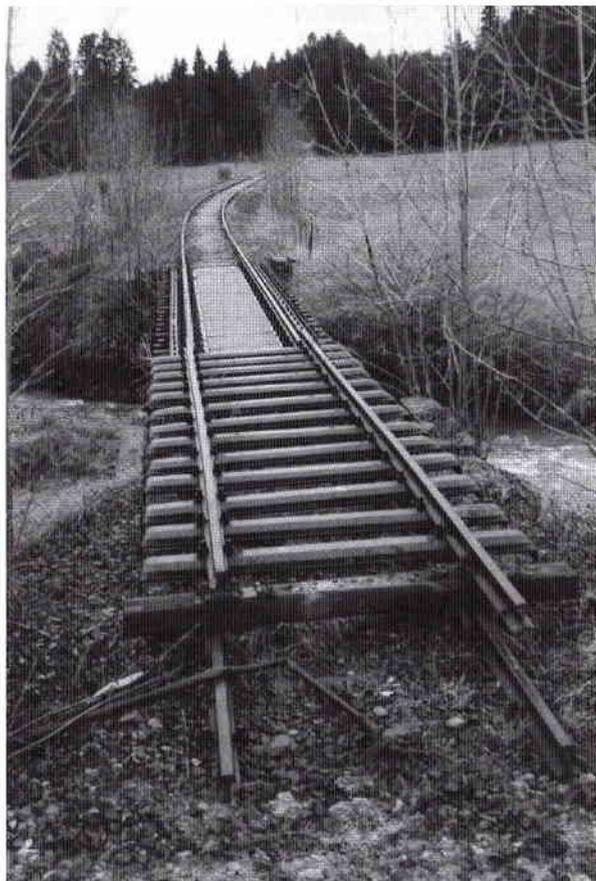
Mitte August reisten wir zu sechst nach Bezaun um am großen Bahnhofsfest mitzuhelfen. So wurde vom Fan-Club einerseits die Kaffeeküche im Festzelt betrieben und neben dem Festzelt der geplante Flohmarkt eingerichtet. In der Bahnhofsküche entstanden in den drei Tagen rund 40 frische Kuchen welche reißenden Absatz fanden. Todmüde aber glücklich kehrten wir nach diesem Wochenende nach Hause zurück und wir wussten ab sofort, was ein echter Fan-Club eigentlich soll.

Unser Fan-Club besteht nun aus zahlenden Mitgliedern des Vereins BWB Museumsbahn, welche sich nebenbei auch in besonderem Maße für den Fortbestand der Museumsbahn eingesetzt haben und bereit sind, sich auch künftig dafür einzusetzen.

H. H. Feurer, CH-8716 Schmerikon

## Aus für die geplante Museumsbahn "Röthenbach – Weiler" im Allgäu

Die Idee von Idealisten, auf der von der DB aufgelassenen Normalspurstrecke von Röthenbach nach Weiler eine Museumsbahn einzurichten ist nach 10 Jahre andauernden Bemühungen seitens einiger Anrainergemeinden und dem Verein "Eisenbahnfreunde Rothachtal e.V." an dem "edlen"



Kaufangebot von 900.000,— DM für die 5 km lange Strecke (ohne Bahnhofsgebäude) gescheitert. Nun ist ein Fahrradweg geplant, dieser allerdings mit staatlicher Förderung!

Für Museumsbahnen gibt es keine Förderung oder kommt das vielleicht noch?

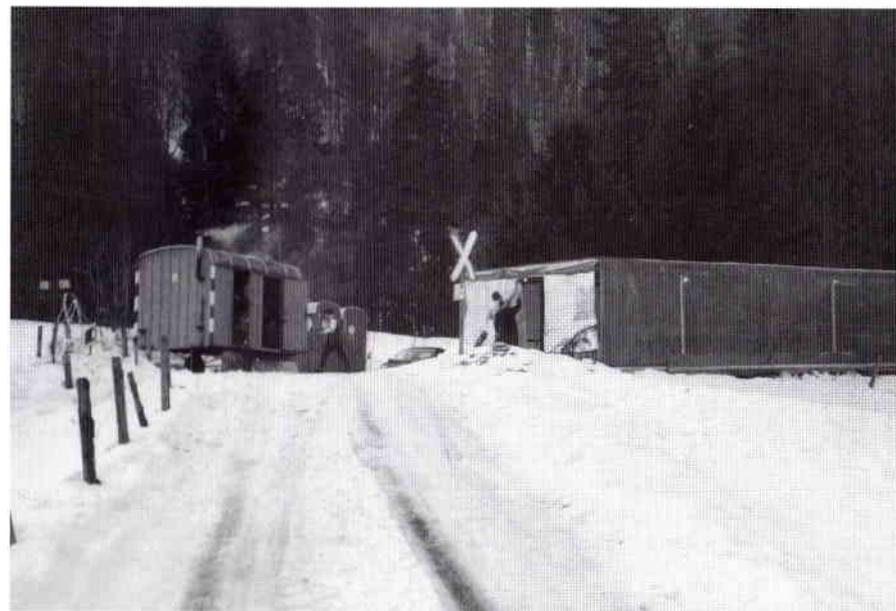
Der zum Vereinslokal umgebaute Postwaggon wird zum Verkauf angeboten.

Interessenten setzen sich bitte mit Herrn Hans Peter Oclicek, Altenburg, D-88167 Gestratz, Tel. Nr. 08383 7000.

Walter Schöch

*Vollendete Tatsache. In der Zwischenzeit besteht in diesem Bereich eine neue Straße.  
(Foto: W. Schöch)*

## Aus dem Vereinsalbum



*Oben: Die beiden Bauherren vom HansErich Erich Schöffler und Hans Meusburger im April 1985 bei der Taufe der ersten Zugsgarnitur.*

*Unten: Vorübergehende "Heimat" der Nikolauszüge 1999 war das 60m<sup>2</sup> grosse Eigenbauzelt am Sporenegg.  
(Foto: W. Schöch)*



*2091.08 einen Tag vor der ersten Nikolausfahrt des Jahres '99 im Bahnhof Bezau  
(Foto: J. Bobleter)*

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

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

Satz: Hubert Bobleter  
Druck: Offsetdruck Bezau GmbH.

Erscheinungsort Langenegg  
Verlagspostamt A-6941 Langenegg