

Wälderbahn

AKTUELL

MITTEILUNGSBLATT des Vereines
BREGENZERWALDBAHN - MUSEUMSBAHN

HEFT Nr. 25, Juni 2002

Preis: EUR 3,- / CHF 5,-

FÜR MITGLIEDER KOSTENLOS



*Personenzug mit Diesellok 2095.07 auf der Schmittbachbrücke bei Egg am
18.05.1973 (Foto: W. Galehr)*

Aus dem Inhalt: Grußwort - Seite des Obmannes - Schiebebühne - Bahnhofverbauung -
100 Jahre Bregenzerwaldbahn - 15. Jahreshauptversammlung - Mitteilungen / Termine -
Lebenslauf einer 100jährigen - aus Bildsammlungen unserer Leser - Fahrplan

"Fahr meor no a kläle..."



Wer kennt es nicht, dieses Lied vom Wälderbähle, das all seine Schwächen in liebevoller Weise aufzählt bzw. besingt. Beinahe wäre es nicht mehr möglich, dieses Lied zu singen, wenn da nicht einige beherzte Leute am Werk gewesen wären, die nach den wirtschaftlichen und elementaren Schwierigkeiten - die zum Auflassen des öffentlichen Fahrbetriebes auf der Bregenzerwaldbahn-Trasse geführt haben - sich nicht beirren ließen und so noch einen Teil des Bähle-Betriebes retteten.

Vor 100 Jahren war also das großartige bautechnische Werk entlang der Bregenzerache gebaut, sodass ein bis dahin unbekannter Güter- und Personenverkehr auf dem Schienenweg in den Bregenzerwald stattfinden konnte. Auch damals waren es einige unbeirrbar

Männer des Bregenzerwaldes, die in dieser Erschließung Impulse für das wirtschaftliche Leben im Bregenzerwald sahen. Zum großen Eröffnungsfest in Egg schrieb Gebhard Wölflle ein langes Gedicht, in dem er die Ängste und die Hoffnungen für die damalige Zukunft schilderte. Besonders in Erinnerung blieb der letzte Vers:

"Meor ehrod das Ault, meor grüozod das Nü und bliobod üs sealb und dor Hoamat trü".

Wenn auch seit den Anfängen der Bregenzerwaldbahn viel Neues in die Region gekommen ist, so gewinnt doch die Erhaltung der Bregenzerwaldbahn als Museumsbahn, aber auch der Bregenzerwaldbahntrasse durch die Achschlucht immer mehr an Bedeutung. Wir hoffen, dass diese Erhaltung, mindestens in der jetzigen Form gelingt und die Nutzbarmachung und das erlebbare dieser Einrichtungen bleibt.

Dazu braucht es nach wie vor viele Idealisten, die mit Herz und Hausverstand zu dieser Sache stehen. Ich möchte an dieser Stelle aber auch all jenen danken, die sich bisher für den Weiterbestand der Wälderbahn, aber auch der Bahntrasse, in selbstloser Art und Weise eingesetzt haben. Dies ist auch ein Dienst an der Region und an der Heimat, der von manchen zwar belächelt, aber von sehr vielen auch lobend anerkannt wird. Ich wünsche dem Wälderbähle noch viele unfallfreie Kilometer und Jahre, dem Personal den nötigen Ehrgeiz und die dazu gehörende Freude sowie allen Entscheidungsträgern den erforderlichen Mut zur Erhaltung dieses historischen Bauwerkes.

Für die Regionalplanungsgemeinschaft Bregenzerwald
Obmann, Josef Moosbrugger

Geschätzte Mitglieder und Freunde, liebe aktive Kolleginnen und Kollegen!

Im letzten Jahr hat unser Verein sehr große Ziele ins Auge gefasst, die auch noch in den folgenden Jahren ihre Auswirkungen zeigen werden. Bei der wohl kleinen "Kerntruppe", die mit viel Liebe zu ihrer Museumsbahn jedes Wochenende vom frühen Morgen bis zum späten Abend um die Erhaltung der Strecke und Fahrzeuge und um die Gewährleistung der Sicherheit bemüht ist, möchte ich mich als erstes recht herzlich bedanken. Es bedeutet für uns Verpflichtung und Selbstverständlichkeit, um den steigenden Fahrgastzahlen und den Erwartungen der Vereinsmitglieder Rechnung zu tragen.

In der vergangenen Saison konnten wir wieder einen neuen Fahrgastrekord verbuchen, was uns neuerlich beweist, dass die Museumsbahn zu einem fixen Ziel im Tourismus geworden ist.

Die frühlommerlichen Temperaturen vom März dieses Jahres haben es ermöglicht, dass bereits 480 Schwellen ausgetauscht werden konnten. Damit kann die Sicherheit auf der Bahnstrecke weiterhin gewährleistet werden.

Erfolgreiche Sanierung der Dampflokomotive Uh 102

Eine Genugtuung ist sicher die abgeschlossene Sanierung der Dampflokomotive Uh 102. Wie die neuesten Probefahrten gezeigt haben, konnte zusammen mit unserem Lokführerkollegen Franz Fiel und seinen Helfern vom Verein die Behebung verschiedener Steuerungsprobleme zu einem guten Ende geführt werden.

An die geschätzten Kolleginnen und Kollegen!

In der Hoffnung, dass wir in dieser Saison neben den Anstrengungen des Fahrbetriebes auch noch bei unseren Bauvorhaben – die im Heft noch näher beschrieben werden - so viel als möglich selbst bewältigen können, sehe ich den kommenden Monaten mit Zuversicht entgegen und möchte Euch schon jetzt für die Mitarbeit herzlich danken.

Ich darf auch alle Vereinsmitglieder wieder bitten, uns weiterhin mit ihrem finanziellen Beitrag zu unterstützen und den großen Vorhaben die Treue zu halten. Sie tragen viel dazu bei, dass wir den Verpflichtungen gerecht werden können.

Einen Willkommensgruß richte ich an die neuen Vereinsmitglieder. Erfreulicherweise haben sich zwei davon als aktive Mitstreiter eingestellt und bereits in der vergangenen Arbeitswoche im Mai ihre Tatkraft unter Beweis gestellt.

Bahnhofverbauung

– neue Herausforderungen durch die Umstrukturierung des Bahnhofareals in Bezau



(Foto: F. Meusburger)

Durch die Abtrennung von rund 3.000m² Grundanteil im östlichen Bahnhofsgelände müssen größere Flächen für die Museumsbahn neu konzipiert werden.

Für die Umfahrung der Zugsgarnitur nach ihrer Einfahrt auf dem Hauptgleis waren bisher samt Weiche rund 40m Gleislänge erforderlich. Dieser Platz steht aus den bekannten Gründen schon in absehbarer Zeit nicht mehr zur Verfügung. Mit viel

Kopfzerbrechen und guten Ideen wurde eine – zumindest bei keinem Eisenbahnbetrieb in Österreich - vorhandene Neuheit konzipiert und erbaut, die der Funktion einer Weiche voll entspricht und dem Grundgedanken – den noch zur Verfügung stehenden Platz so gut als möglich zu nützen – ohne Abstrich gerecht wird.



Von links: Als Konstrukteur hat sich Walter Meusburger – Inhaber der Fa. Meusburger-Fahrzeugbau, besonders ins Zeug gelegt und dem Hauptverantwortlichen in der Fertigung, Christof Gasser, ist die Anlage fast ans Herz gewachsen. Vereinskollege Walter Künz hat die umfangreiche Elektroinstallation ausgeführt und der Obmann, Komm.Rat Hans Meusburger als Vater der Idee, hat den mit seiner Energie betriebenen Motor von den ersten Skizzen bis zur Inbetriebsetzung stets auf Hochtouren gehalten.

(Foto: Hollenstein)

So ist die "Schiebebühne" zu einer einmaligen und vielbestaunten Attraktion im Bahnhof Bezau geworden wofür allen Beteiligten, auch den Gleisbauern vom Verein, recht herzlich gedankt sein soll.



(Fotos: R. Feurstein)

Nach einer Verschnaufpause die eigentlich keine war, wurde bereits das zweite Bauvorhaben in Angriff genommen. Die 6 Tage dauernde Arbeitswoche mit durchschnittlich 10–12 Teilnehmern hat knapp ausgereicht, um das 100 Jahre alte Frachtmagazin am Bahnhof Bezau abzubauen und das anfallende Abbruchholz ofenfertig zu zerkleinern und zu lagern. Ein Bagger hat auch gleich die Rampe abgetragen.

Das seit 1991 bestehende und inzwischen respektlos nur noch das "alte" Flugdach genannt, steht seit Ende April auch nicht mehr.

Es musste so schnell gehandelt werden, um die immer noch ungewisse Zeit bis zum Abbruch des alten Lokschuppens nicht ungenutzt verstreichen zu lassen. Leicht hätte es nämlich passieren können, dass wir in Sachen Werkstätte eine Zeit lang ohne Dach über dem Kopf auskommen hätten müssen. So ist nun der Platz für das neue Mehrzweckgebäude gegeben.



Die Anforderungen an eine Remise und Werkstätte wurden im Kollegenkreis ausführlich besprochen und diskutiert. Unser Architekt Dipl.Ing. Helmut Batlogg hat sie schon vor Monaten zu unserer vollsten Zufriedenheit in Pläne umgesetzt und kürzlich der Baubehörde vorgelegt. Am 23. Mai 2002 konnte die Bauverhandlung abgehalten und die Baubewilligung erreicht werden.

Baudaten: 350 m² Fläche im Erdgeschoss als Abstellplatz und Reparaturfläche
 300 m² zu Lagerzwecken und Montiergruben unterkellert
 34 m² für die öffentliche Toilettenanlage
 46 m² Sozialräume für die Mitglieder und Vereinsbüro im Obergeschoss

Kosten: Ca. 500.000 EURO, 50 % davon müssen vom Verein finanziert werden.

Geschätzte Mitglieder, Freunde und Gönner!

Ich hoffe fest, dass auch unser neuestes Bauvorhaben bei Ihnen auf Verständnis und Unterstützung stößt und bedanke mich recht herzlich dafür.

100 Jahre Bregenzerwaldbahn

Gerne nehmen wir das Jahr 2002 zum Anlass, die mit der Vereinsgründung beabsichtigte Erinnerung an die ehemals wichtigste Verkehrsader in den Bregenzerwald in besonderer Form zu feiern. Die lange und wechselvolle Geschichte der Bahn ist in der Zwischenzeit in mehreren Büchern, Filmen und Schriftenreihen recht eindrucksvoll dokumentiert worden. An den beiden Festtagen im August soll eine noch breitere Öffentlichkeit erreicht werden, damit ihre unbestreitbare Leistung für die Wirtschaftsstruktur im Bregenzerwald auch mehr als 20 Jahre nach der Einstellung gebührende Anerkennung findet. Ich lade die werten Vereinsmitglieder und alle Leser jetzt schon recht herzlich ein, uns in Bezaun zu besuchen und das große Jubiläum mitzufeiern. Das Programm zum Jubiläum finden Sie im Heftinneren.

Mein größter Wunsch für die "besondere" Saison 2002 aber ist ein freundliches Miteinander und vor allem, eine unfallfreie Zeit.

Mitgliedsbeitrag

Das neue Jahr ist schon fünf Monate alt. Bei der Durchsicht der Mitgliederkartei musste leider festgestellt werden, dass einige Mitgliedsbeiträge für 2002 noch nicht eingetroffen sind. Wenn Ihrem neuen Info-Heft ein Zahlschein beigelegt ist, bitte ich Sie, den fälligen Mitgliedsbeitrag bald zu überweisen, wofür ich Ihnen im Voraus herzlich danke.

Zuletzt wünsche ich allen Mitgliedern und Lesern unserer Info-Broschüre Nr. 25 viel Vergnügen beim Lesen. Ein wesentlicher Teil ist der Geschichte der Wälderbahn gewidmet. Wir hoffen, dass auch für Sie interessante Details und Ihnen vielleicht unbekanntere Fotos über die wechselvolle Geschichte vor, während und nach dem Bau der Bahn dabei sind und freuen uns auch immer, wenn Sie darauf antworten oder eine Anregung einbringen.

Ihr Vereinsobmann
 Komm.Rat Hans Meusburger

1902 – 2002 100 Jahre Bregenzerwaldbahn

Einladung

zum Jubiläum am 3. und 4. August 2002 in Bezaun

Festprogramm

Samstag, den 3. August

Taufe der Dampflok Uh 102

Ab 10.30 Uhr – Festbewirtung und Ausstellung über die wechselvolle
 Geschichte der Bregenzerwaldbahn
 Sofortgewinne bei der großen Tombola
 Zugfahrten um 11.00 / 12.15 / 14.00 / 14.15 / 16.00 Uhr
 Ab 13.00 Uhr - Stimmung und Unterhaltung mit der Eisenbahnermusik
 Feldkirch und Armin Bell
 13.30 Uhr - Taufe der Dampflok Uh 102
 14.00 Uhr - Festzug mit der Uh 102
 Für die kleinen Besucher zieht die Gartenbahn ganztägig ihre Runden

Sonntag, den 4. August

Jubiläumstag

10.00 Uhr - Frühschoppen mit der Bürgermusik Bezaun und Ausklang mit
 den Känzele-Buaba, große Tombola
 Ausstellung über die wechselvolle Geschichte der Bregenzerwaldbahn
 11.00 Uhr - offizielle Jubiläumsfeier
 Zugfahrten um: 12.15 / 14.00 / 14.15 / 16.00 Uhr
 14.00 Uhr Festzug mit der Jubiläums-Dampflokomotive U 25
 Ganztägig Fahrten mit der Gartenbahn

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Programmänderung vorbehalten

Aus dem Vereinsarchiv ...



Der neue Niederbordwagen - BWB 223. Aus dem Hochbordwagen (O/s 61580) der Mariazellerbahn ist in der Werkstätte der Fa. Meusbürger Fahrzeugbau ein moderner und robuster Arbeitswagen mit kippbaren Metallbordwänden und Blechboden geworden.

(Fotos: R. Feurstein)

Gruß vom Nikolaus an den Frühling...!

Am 16. März drehte der SWR für die Sendung "Straße der Lieder" einen Beitrag über die Nikolausfahrt der Museumsbahn. Die Ausstrahlung erfolgt am 7. Dezember 2002.



Die Bregenzerwaldbahn

Geschichtlicher Überblick zur Entstehung der schmalspurigen Lokalbahn Bregenz - Bezaun

Aus Anlass des 100-jährigen Jubiläums der Bregenzerwaldbahn soll an die Entstehung des einst bedeutenden Schienenweges erinnert werden. Der nachstehende Aufsatz bezieht sich auf die auszugsweise und gekürzte Wiedergabe eines Beitrages von **Ing. Lothar Beer**, enthalten im "Bregenzerwald-Heft" (Jahrgang 20 – 2001) des Heimatpflegevereines Bregenzerwald. Detaillierte Angaben zur Bahngeschichte, wie u.a. Stellungnahmen zum Bahnbau und dem Projekt einer Verlängerung der Bahn in den Hinterwald sind im oben erwähnten Originalbeitrag angeführt.

(Anmerkung der Redaktion, J. Bobleter.)

Von den Anfängen des Eisenbahnbaues

Seit der Eröffnung der Bregenzerwaldbahn ist ein Jahrhundert vergangen. Eine Zeit, in der gewaltige Umwälzungen stattfanden, die mit dem Aufkommen des Individualverkehrs auch das Verkehrswesen betrafen. Die einst mit großem Einsatz und Pioniergeist von unseren Vorfahren errichtete schmalspurige Lokalbahn in den Bregenzerwald veränderte die Verkehrsstruktur in der größten Vorarlberger Talschaft.

Ab etwa der Mitte des 19. Jahrhunderts begann mit dem Bau von Eisenbahnen ein neues Zeitalter. Die Eisenbahnen als "mobile Maschinen" führten zu einem bisher unbekanntem Erleben von Raum und Zeit. Das ehemalige Kronland Vorarlberg war durch seine geografische Lage – der Arlberg trennt das Land vom österreichischen Mutterland – am Eisenbahnbau, der vorwiegend von der Reichshauptstadt Wien ausging, erst spät beteiligt. Im Gegensatz dazu förderten die deutschen Nachbarländer Bayern und Württemberg schon frühzeitig den Bau von Schienenwegen, vor allem an den Bodensee, um von hier aus über die Schweiz und die Alpen, Italien zu erreichen.

Die Entwicklung in den angrenzenden Regionen hatte auch für Vorarlberg nachhaltige Auswirkungen auf das Verkehrswesen. Hier war es vor allem der Feldkircher Unternehmer Carl Ganahl, der als treibende Kraft unermüdlich für den Vorarlberger Eisenbahnbau eintrat. Nach langjährigen Verhandlungen und Vorarbeiten konnte schließlich um 1870 mit dem Bau der Vorarlberger Bahn begonnen werden. Bereits ab 1872 ermöglichte die "k.k. privilegierte Vorarlberger Bahn" eine Verbindung zu den angrenzenden Regionen Bayerns und der Schweiz im Norden und Westen unseres Landes. Expertenstreitigkeiten und politische Meinungsverschiedenheiten verzögerten vorerst den Bau der Arlbergbahn, die erst nach deren Fertigstellung ab 1884 den Anschluss an das österreichische Bahnnetz und hiermit in den Wirtschaftsraum der Donaumonarchie herstellte.

In Österreich wurde der Bau von Schienenwegen in ländliche Regionen durch eigene Lokalbahn-gesetze gefördert. Um einfache und kostengünstige Anlagen zu verwirklichen, entstanden

diese vielfach als Schmalspurbahnen mit einer Spurweite von 760 mm. Erstmals bewährte sich die österreichische Schmalspur beim Bau des umfangreichen bosnischen Eisenbahnnetzes.

Verkehrswege in den Bregenzerwald

Bis zum Bau von Straßen führten Saumpfade vom Rheintal über Höhenrücken in den Bregenzerwald. Einer der bedeutendsten Übergänge war die Lorena zwischen Alberschwende und Schwarzenberg. Abzweigend von der Salzstraße bei Oberstauen führte ein weiterer Pfad in den Vorderwald und weiter nach Egg. Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurde von der Landammannschaft des hinteren Bregenzerwaldes der Bau von Fahrwegen beschlossen. Um die Vorherrschaft über den Verkehr in den Bregenzerwald zu erlangen, veranlasste die Stadt Bregenz Vorerhebungen für den Bau einer Achtalstraße.

Erste Bahnprojekte

Zeitgleich mit der von Bregenz vorgeschlagenen Achtalstraße kam vom Bregenzerwald die Idee einer Pferdeisenbahn von Reuthe nach Bregenz. In der denkwürdigen Zusammenkunft der am Straßenbau interessierten Gemeinden (1870) konnte Bezirksförster Johann Koderle aus Bezau die Versammlungsteilnehmer mit dem Projekt einer "Locomotiveisenbahn" von Au nach Bregenz überzeugen. In der von ihm verfassten Denkschrift wurden die technischen Verhältnisse eingehend geschildert und die Trassenführung im Achtal erörtert.

"... Für die Bahntrasse würde sich auch das trockenere und feste Ufer besser als das schattenseitige, nässere, eignen. Allerdings würde das linksseitige Ufer Vorteile für die Anlage der Stationsplätze bieten. Ferner wird das linksseitige Ufer von der Achströmung kaum angegriffen. ... Im Vorblick auf die spätere Entwicklung des Erzabbaues am Niederer bei Andelsbuch wäre die Trasse gegenüber der Schwarzenberger Seite vorzuziehen...". In Bezau war die Station in Ellenbogen geplant, wo auch die Gemeinden Reuthe und Bizau bedient würden. Bei der Anlage der Station Mellau war der Frachturnschlag der zu Dornbirn gehörenden Alpen zu berücksichtigen. Außerdem hat Mellau "... vortreffliche Kalksteine und mehrere schöne Marmorsorten, die ins Gewicht des Güterverkehrs fallen dürften." Die weitere Linienführung war entlang der Hirschlitten über Hirschau nach Schnepfau vorgesehen. Die anschließende Trasse durch den Auer Wald - die im wesentlichen entlang der Straße verlaufen sollte - endete knapp vor Au im sogenannten "Wäldele".

In einer Anmerkung wurden vom Verfasser der Denkschrift mehrere Trassenänderungen vorgeschlagen. Unter anderem wurde als Variante angeregt, die Bahntrasse über Bizau und in einem Tunnel unter der Schnepfegg nach Schnepfau zu führen. Um Kosten einzusparen, sollte vor allem das im Bahngelände vorhandene Baumaterial genutzt werden.

Ein bedeutendes Transportgut für die Achtalbahn war das im Bahngelände reichlich vorhandene Holz. Mehrere neue Sägewerke entlang der Ache könnten dem Holzexport zu den Brettermärkten in Deutschland und Frankreich dienen.

Bisher wurde das Blockholz in der Regel auf der Bregenzerache in den Bodensee getriftet, wobei relativ hohe Verluste entstanden. Auch die Transportkosten der abbauwürdigen Braunkohlelager im Wirtatobel könnten per Bahn wesentlich verringert werden.

Über den zu erwartenden Personenverkehr wurde in der Denkschrift vermerkt, dass jährlich mehr als 20.000 Personen die Bahn zu Einkäufen, Arzt- und Behördengängen benützen würden.

Schon damals stand die Bevölkerung nicht geschlossen hinter dem Bahnprojekt. Bei einer Volksversammlung im Jänner 1871 in Au hatten die Gegner ein weiteres mal die Übermacht, da sie durch die Bahn eine Veränderung der Sitten und Kleidertracht befürchteten.

Planung einer Lokomotiveisenbahn durch das englische Unternehmen Pover, Crowley & Comp.

Bei dem 1872 vom Bahnbauunternehmen vorgelegten Projekt wurden die Kosten für den Bahnbau mit 2,523 Mio. Gulden veranschlagt. Das Unternehmen gewährleistete die Bereitstellung der Betriebsmittel und die Führung von zwei Zugpaaren pro Tag. Obwohl man durch die Bahn wirtschaftliche Vorteile erhoffte, lehnte die Mehrzahl der Bevölkerung den Bau wegen kaum erfüllbarer Forderungen ab. (U.a. unentgeltliche Übergabe des Bahnareals, 30-jährige Steuerfreiheit, Baukostenbeitrag in Höhe von 300.000 Gulden). Das Scheitern des Bahnprojektes bestärkte die Stadt Bregenz erneut, die Achtalstraße zu verwirklichen. Infolge des hohen, finanziellen Aufwandes, der in keinem Verhältnis zum erwarteten Vorteil stand, konnte jedoch vom zuständigen Ministerium keine Zusage für den Straßenbau erreicht werden.

Beginn einer neuen Ära

Weitsichtige Persönlichkeiten (Josef Huter, Bürgermeister von Bregenz, Carl Veith, Bankier in Bregenz, Conrad Dörner, Gemeindevorstand in Hittisau, Josef Nußbaumer, Lingenau, Jodok Fink, Reichsrat und Gemeindevorstand in Andelsbuch, Franz Josef Feuerstein, Bezau und Ing. Franz Moldenhauer, Wien) richteten ein "Ansuchen um Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn" an das Handelsministerium. Die diesbezügliche Genehmigung wurde im Herbst 1891 erteilt. Nach Ausarbeitung des Bahnprojektes erfolgte zwei Jahre später die Trassenrevision. In der politischen Begehung des Jahres 1897 wurden Einsprüche von Gemeinden und Anrainern erfasst und nach Möglichkeit in den Detailplanungen berücksichtigt. Vom Bahnbau erhoffte sich der Bregenzerwald große Vorteile für Industrie und Gewerbe sowie den Fremdenverkehr. Neben der Wertaufstockung der Grundstücke und Erhöhung des Viehbestandes sollte sich mit der Belebung der Wirtschaft auch die Beschäftigungsmöglichkeit für heimische Arbeitskräfte verbessern. Noch in der Planungsphase wurde die Bahn von konservativen Kreisen als Gefahr für Sitte und Ordnung angesehen.

Die Gründung der Bregenzerwaldbahn AG

Die Konzession zum Bau und Betrieb der schmalspurigen Lokalbahn von Bregenz nach Bezaun wurde am 11.8.1899 erteilt und auf 90 Jahre festgelegt. Zur Sicherstellung der laufenden Tilgungsquoten sowie einer jährlich 4%igen Anleihenverzinsung gewährte der Staat auf 76 Jahre einen jährlichen Reinertrag von 89.000 Gulden.

Auf Grund der Konzessionsbestimmungen wurde den Konzessionären die Bildung einer Aktiengesellschaft zugestanden. Das neu gegründete Unternehmen "Bregenzerwaldbahn AG" hatte den Firmensitz in Wien. Die für den Bahnbau benötigten Finanzmittel betragen laut Kostenvoranschlag etwa 2,5 Mio. Kronen. Vom Eisenbahnministerium wurde der Auftrag zum Bau der Bahn an die Firma Tscholl, Roos, Löbel, Wicker und Rund vergeben.



*Bahnbau in schwierigem Gelände.... Die Trassenführung im Achtal erforderte zum Schutz gegen Hochwasser und Hangrutschungen zahlreiche Ufer- und Stützmauern.
(Foto: Vorarlberger Landesmuseum)*

Um die kurze Bauzeit von zwei Jahren einhalten zu können, kamen bis zu tausend Arbeiter – vorwiegend aus dem Trentino, sowie aus Slowenien, Kroatien und Ungarn – auf die Baustellen. Fremde Arbeiter waren für den Unternehmer billige Arbeitskräfte, deren Löhne oft am Rande des Existenzminimums lagen. Die Wohnung der Bauarbeiter machte einen orientalischen

Eindruck, denn diese bestand überwiegend aus einem Zelt, das mit Rasen und Strohgeflecht bedeckt war. Über weitere Lebensgewohnheiten berichtete u.a. das Vorarlberger Volksblatt: ".... Die Nahrung soll meist Speck, die Labung in Schnaps und die Erholung im Paprikakauen bestehen....". Besonders an Zahltagen gab es in den abgeschiedenen Baracken im Achtal Konflikte wie Messerstechereien und Krawalle, von denen aber die Bevölkerung nicht betroffen war.

Verheerende Unwetter verursachten während der Bauzeit im Jahre 1901 ein Hochwasser, das die neuen Bauwerke im Achtal größtenteils zerstörte. Das Bauunternehmen war daher gezwungen, im Jänner 1902 – kurz vor der Fertigstellung des Bahnbaues – den Konkurs anzumelden. Die unzufriedenen und aufgebrachten Arbeiter wurden von Militär und Gendarmerie bewacht um Ruhestörungen zu vermeiden. Unter staatlicher Leitung und mit geringerem Arbeiterstand wurde der Bau weitergeführt und bis September 1902 abgeschlossen.



*Die Bregenzerache wird in km 31,73 mit einer Fachwerkbrücke überquert. Das Bauwerk kam bei einem Jahrhundert-Hochwasser zu Pfingsten 1999 zum Einsturz und wurde mit großem Einsatz für den Museumsbahnbetrieb wieder aufgebaut.
(Foto: Vorarlberger Landesmuseum)*



Der 1. Eisenbahnzug der Bregenzwaldbahn in Egg am 8.9.1902

Der 1. Eisenbahnzug der Bregenzwaldbahn in Egg am 8.9.1902
(Sammlung A. Zopf)

Von der Bahneröffnung

Der erste planmäßige Personenzug verkehrte am 15. September 1902 von Bezaun nach Bregenz. Die lokale Presse beklagte, dass dieses Ereignis sang- klang- und freudlos wie der ganze Bau verlaufen sei. Der um 7.50 Uhr in Bregenz eintreffende Zug war rund 2 ½ Stunden unterwegs und hatte, außer einer Anzahl welscher Arbeiter, nur wenige Passagiere. Auch am Bahnsteig sind nur etwa 100 Personen erschienen, um der Ankunft des ersten Zuges beizuwohnen. Die Ehre der ersten Fahrt hatten der Zugführer Albert Seeber, der Kondukteur Ferdinand Battlogg, der Lokführer Josef Fromm und der Heizer Johann Reinalter. Der Zug war mit der Lokomotive U 24 (derzeit beim Kinderspielplatz in den Bregenz-Seeanlagen aufgestellt) bespannt. Eine der drei Originallokomotiven aus der Eröffnungszeit, die U 25, ist heute beim Verein der Bregenzwaldbahn-Museumsbahn in Betrieb.

Im Bregenzwald feierte man die Bahneröffnung am 21. und 22. September 1902 mit einem großen Volksfest in Egg, das an die Sitten und Gebräuche der Vorfahren erinnern sollte. In dem zu diesem Anlass verfassten Gedicht von Gebhard Wölfle meint der Heimatdichter: „..... und 'Zukunft rumplot mit G' wault daher, mit Für und Daumpf und Draud....“ und verweist damit auf den Fortschritt, dem sich auch der bisher abgeschiedene Bregenzwald nicht entziehen kann.

Daten der Bregenzwaldbahn

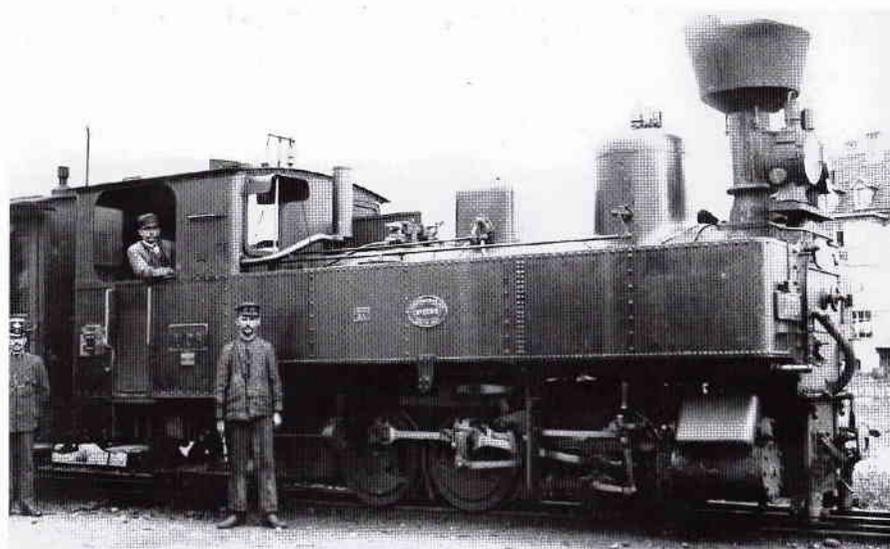
Streckenlänge Bregenz – Bezaun	35,327 km
Spurweite	760 mm
Höhendifferenz	244 m
Kleinster Krümmungsradius	60 m
Max. Neigung	24‰
Streckenhöchstgeschwindigkeit bei Bahneröffnung	25 km/h (später max. 45 km/h)

Bei der Bahneröffnung bestanden 9 Stationen, 4 Haltestellen und 1 Ladestelle.

Bauwerke:

6 Blechträgerbrücken über 10 m Stützweite	
3 Fachwerkbrücken:	Weissachbrücke, Bregenzrachbrücke beim Sporenegg und Bregenzrachbrücke vor Bezaun
2 Viadukte:	Egger Viadukt mit 9 Öffnungen, Pfisterbachviadukt mit 4 Öffnungen
3 Tunnel:	Rieden-Tunnel (212 m), Rickenbach-Tunnel (86 m), Rotach-Tunnel (123 m)

Die ersten Betriebsjahre



Lokomotive U 36 mit Zugpersonal vor einem abfahrtsbereiten Personenzug um 1910 im Betriebsbahnhof Vorkloster. Bei der Bahneröffnung im Jahr 1902 waren die Lokomotiven U 24, U 25 und U 26 vorhanden. 1903 folgte U 27 und 1907, U 36.
(Foto: Archiv der Landeshauptstadt Bregenz)

Verschiedene Verbesserungen an den Bahnanlagen und die Anschaffung zusätzlicher Lokomotiven und Wagen kennzeichneten die ersten Betriebsjahre. Über Wunsch von Anrainern und Gemeinden wurden neue Haltestellen errichtet. Laut den Geschäftsberichten konnte bis 1908 ein positives Betriebsergebnis erzielt werden. Vor allem die Schwierigkeiten mit der Trasse im Achtal, die durch Hochwasser und Rutschungen gefährdet war, sowie die Auswirkungen des ersten Weltkrieges und die sich abzeichnende Weltwirtschaftskrise, verringerte das Ergebnis laufend und führte zur Verschuldung des Unternehmens. Das ursprünglich geplante und dem Reichsrat 1914 zur Genehmigung vorgelegte Projekt über die Fortsetzung der Bahnlinie bis zum Talende bei Schoppernau verhinderte der Ausbruch des 1. Weltkrieges.



Bahnjubiläum vor 75 Jahren.... Festlich geschmückter Jubiläumszug "25 Jahre Waldbahn" mit den Lokomotiven U 27 und U 24 am 15. September 1927 in Vorkloster. Vor der Abfahrt stellt sich das Bahnpersonal dem Fotografen für ein Erinnerungsfoto.

(Foto: Sammlung Ing. Lothar Beer)

Rückblick

Schon in den 20er und 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts machte sich die Konkurrenz der Busse und Kraftwagen bemerkbar. Bereits damals erhoben kritische Stimmen die Frage, ob man die Bahn auch dann gebaut hätte, wenn die Verhältnisse voraussehbar gewesen wären. Dennoch hat sich der Schienenweg in Notzeiten, vor allem in den Jahren nach den beiden Weltkriegen bewährt. Infolge des hohen Schuldenstandes der Aktiengesellschaft übernahm

schließlich 1932 der Staat das Unternehmen.

Mit der Zunahme des Straßenverkehrs in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts hat die Bedeutung der Bregenzerwaldbahn erheblich abgenommen. Außer dem Einsatz von Diesellokomotiven und modernisierten Wagen wurden dringend nötige Investitionen für einen rationalen Verkehr vernachlässigt. Das Problem der Bregenzerwaldbahn lag weiterhin im Achtal, wo zum Schutz vor Steinschlägen und Hangrutschungen ein großer Investitionsbedarf bestand. Von der Bahnverwaltung wurde nur das Allernötigste veranlasst, sodass ein kaum finanzierbarer Nachholbedarf gegeben war.

Große Chancen hatte die Bahn im Bereich des Fremdenverkehrs, denn die meisten Feriengäste benutzten die Schmalspurbahn auf einer Fahrt durch das beinahe 20 km lange Achtal.

Im Sommer 1980 unterbrach ein großer Felssturz bei Kennelbach die Bahnlinie. Die fehlenden finanziellen Mittel für eine umfassende Sanierung und Modernisierung führten zur Suche nach Ersatzlösungen und schließlich zur endgültigen Einstellung der Bahnlinie.

Die Einstellung in Etappen:

- 14.07.1980 Streckenunterbrechung durch Felssturz; Schienenersatzverkehr mit Bahnbusen zwischen Kennelbach und Egg
- 20.10.1980 Einstellung des Bahnbetriebes zwischen Egg und Bezau; Ausdehnung des Schienenersatzverkehrs von Kennelbach bis Bezau
- 10.01.1983 Einstellung der Reststrecke zwischen Bregenz und Kennelbach; Schienenersatzverkehr von Bregenz bis Bezau
- 29.01.1985 behördliche Einstellung der Gesamtstrecke.

Heute wird der Bregenzerwald von einem dichten Busnetz bedient, das eine fast lückenlose Erschließung der Fläche ermöglicht. An die einstige Bregenzerwaldbahn erinnert die Museumsbahn, die als erfolgreiche Fremdenverkehrsattraktion der Nachwelt das Erlebnis einer Bahnfahrt mit historischen Fahrzeugen möglich macht.

16. Jahreshauptversammlung am 16. 2. 2002 im "Gebhard-Wölfle-Saal" in Bizau

Der "Gebhard-Wölfle-Saal" in Bizau ist nach dem Mundartdichter Gebhard Wölfle benannt der auch mit der Bahneröffnung im Jahr 1902 in historischem Zusammenhang steht. Für den Museumsbahnverein ist dies der Auftakt zu den Jubiläumsfeierlichkeiten im Jahr 2002.

Auszug aus der Niederschrift:

1. Eröffnung und Begrüßung

Der Obmann, Komm. Rat Hans Meusburger begrüßt die zahlreich erschienenen Versammlungsgäste auf das herzlichste. Besondere Grüße richtet er an: Landesrat Ing. Erich Schwärzler, Bundesrat Christof Hagen, Landtagsabgeordneten und Präsident des Vorarlberg Tourismus Walter Lingg, den Hausherrn, Regio-Obmann und Bürgermeister von Bizau Josef Moosbrugger, die Frau Bürgermeisterin Anna Franz und den Vizebürgermeister Georg Fröwis aus Bezau, den Ehrenobmann Erich Schäffler, das Ehrenmitglied Hans Peter Cavegn sowie die aktiven und unterstützenden Mitglieder aus Österreich, Deutschland und der Schweiz.

2. Verlesung der Niederschrift vom 3.3.2001

Jakob Bobleter verliest das Protokoll der 15. Jahreshauptversammlung. Der Antrag des Obmannes auf Zustimmung wird ohne Einwand angenommen.

3. Bericht des Vereinsobmannes über das Jahr 2001

Die Schlussrechnung der Saison 2001 ergibt mit 46.600 Fahrgästen einen neuen Rekord, der den vom Jahr 2000 um 5 % übertreffen konnte. Am 3. Oktober ist die Gesamtzahl von 500.000 Fahrgästen überschritten und in kleinem Rahmen gefeiert worden. Eine Brückenuntersuchung hat keine gravierenden Mängel aufgezeigt. Der darin aufgezeigte Schaden an Widerlagern der Bregenzerachbrücke bei Bezau wurde im Dezember durch die ÖBB Brückenmeisterei behoben.

Im abgelaufenen Jahr ist der Fahrbetrieb von 6 Frauen und 14 Männern bewältigt worden. Zum engeren Kreis der aktiven Mitglieder zählen weitere 8 Personen, auf deren Mitarbeit bei Arbeitswochen und anderen Aktivitäten gezählt werden darf.

Für den Wiederaufbau der Dampflok Uh 102 ist die Restrate von 1.142.000,— Schilling bezahlt worden. Angefangen vom nicht geklärten Transportschaden bis zur Abwicklung von Garantieleistungen durch das Reparaturwerk aus Rumänien hat die Dampflok seit der Ankunft in Bezau mancherlei Sorgen bereitet.

Innerhalb einer von gesamt 4 Arbeitswochen, wurden in Eigenregie 170 Schwellen gewechselt.

Zur Erleichterung dieser Arbeiten sind zwei Maschinen mit Kosten von 85.000,— Schilling angeschafft worden. Das bisher genützte Lager an Gebrauchtswellen aus Teilstrecken der ehemaligen Bregenzerwaldbahn ist in absehbarer Zeit leer. Als Vorgriff auf das Jahr 2002 sind bereits 450 neue Eichenschwellen geliefert worden. Die aktuelle Lage der Bahnhofverbauung in Bezau mit der Verkürzung der Gleisanlage hat den Verein veranlasst, rechtzeitig für Ersatz zu sorgen. Das neue Flugdach nach dem Plan von Dipl. Ing. Helmut Batlogg ist im Oktober fertig geworden. Damit sind eine Unterstellmöglichkeit für 2 Zugsgarnituren und 90 Meter neue Abstellgleise geschaffen worden. Außer den am Bau beteiligten Fachfirmen haben Vereinsmitglieder die Elektroinstallationen und die Gleise verlegt.

Die Straßenbausituation in Bersbuch hat sich wieder verzögert. Dem Stand von Anfang 2001 zu Folge wäre der Pachtvertrag über die Strecke vom Bf. Schwarzenberg bis Bersbuch am 31.12.2001 endgültig abgelaufen. Umso erfreulicher ist die neue Verlängerung bis 31.12.2002. Die schon erwähnten Pläne der Bahnhofverbauung erzwingen in absehbarer Zeit den Abbruch des 100 Jahre alten Lokschuppens am Bahnhof Bezau. Ein Teil des vergangenen Jahres ist deshalb genützt worden, um rechtzeitig eine neue Remise und deren Bau zu planen. Kostenschätzungen liegen bereits vor.

4. Kassabericht

Der Kassier Walter Künz bringt den Kassabericht für 2001 zur Kenntnis. Der Abschluss weist einen Abgang von 219.338,— Schilling aus der durch Rücklagen gedeckt ist. Die Rechnungsprüfer Cäsar Greußing und Werner Seiwald bestätigen seine gewissenhafte und ohne jede Differenz geführte Vereinskasse. Ihrem Antrag auf Entlastung wird Einstimmig entsprochen.

5. Neuwahlen des Vereinsvorstandes

Neuwahl des Vereinsvorstandes:

Vorstandsmitglied Helmut Blank leitet den Wahlvorgang und schlägt die Abstimmung in drei Blöcken vor. Eine schriftliche Abstimmung wird nicht verlangt.

Mit den persönlich betroffenen Enthaltungen sind für die nächsten drei Jahre einstimmig gewählt:

Obmann:	Komm. Rat Hans Meusburger
Obmann-Stellvertreter:	Christian Meusburger
Kassier:	Bernhard Kohler
Schriftführer:	Jakob Bobleter
Schriftführer-Stellvertreter:	Robert Feurstein
Beirat:	Ernst Cavegn

Die Funktionsdauer des Kassier-Stellvertreters Martin Meusburger ist noch aufrecht und die in den Vereinsvorstand kooptierten Mitglieder Siegfried Amann und Helmut Blank sind nicht wählbar.

Der Obmann bedankt sich beim scheidenden Kassier Walter Künz für seine mehrjährige Tätigkeit mit einem Geschenk. Walter Künz wird aktives Vereinsmitglied bleiben.

6. 100 Jahre Bregenzerwaldbahn – ein geschichtlicher Rückblick

Ing. Lothar Beer als Buchautor und versierter Kenner der Bahngeschichte hält einen Rückblick auf mehr als 150 Jahre Vergangenheit. Für den historischen Abschluss sorgte Jürgen Metzler mit dem bekannten Gedicht von Gebhard Wölfl, der die Stimmung im Bregenzerwald anlässlich der Bahneröffnung von 1902 treffend beschrieben hat.

7. Allfälliges

Frau Bürgermeisterin, Anna Franz aus Bezau ist beeindruckt vom Jahresbericht des Vereines und nimmt zur Entscheidung des Grundstückverkaufs am Bahnhof Stellung. Die Gemeinde wird sich an der Finanzierung der umfangreichen Ersatzlösungen des Vereines beteiligen. Landesrat Ing. Erich Schwärzler, Hausherr Bürgermeister und Regio-Obmann Josef Moosbrugger und Bundesrat Christof Hagen sichern dem Verein in ihren Grußworten Anerkennung und Unterstützung zu. Margrit und Hansheiri Feurer vom "Wälderbähne-Fan-Club" aus der Schweiz haben zur Auflockerung ein kleines Quiz vorbereitet und an drei Gewinner Sachpreise ausgegeben. Weitere Wortmeldungen erfolgen durch Vereinsmitglieder.

Jakob Bobleter

MITGLIEDSBEITRAG * * * MITGLIEDSBEITRAG

Für die neu dem Verein beitretenden, aktiven Mitglieder beträgt der Mitgliedsbeitrag Euro 25.- Nach dem ersten aktiven Einsatzjahr wird er jedoch nicht mehr eingehoben.

Unsere Beitragssätze:

Aktives und unterstützendes Mitglied:	EUR	25,--	SFR	40,--
Schüler und Lehrlinge:	EUR	10,--	SFR	13,40

Bankverbindungen:

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

Mitteilungen

Saisonöffnung 2002

Am Samstag, den 18. Mai wurde die 17. Betriebssaison eröffnet. Sie dauert bis Samstag, den 12. Oktober. Der Fahrplan ist – wie gewohnt – in Dampf- und Dieselbetriebstage aufgeteilt. Das Verhältnis verschiebt sich immer mehr zu Gunsten der Dampftriebstage. Den Wettbewerb um die meisten Einsätze wird aber doch die Diesellok 2091.08 gewinnen, da sie mehr als 90 % der Sonderzüge führen wird.

Neuer Film über die Bregenzerwaldbahn

Pünktlich zum ersten Betriebstag ist der neue Video-Film "Die Bregenzerwaldbahn" eingetroffen. Aus Anlass der heuer fälligen 100 Jahr-Feier hat die Fa. "Bahn im Film" eine 50 Min. Dokumentation produziert. Die Bilder aus dem Planbetrieb auf der Gesamtstrecke mit den Lok-Baureihen 2091, 2092, 2095 und der touristischen Dampfbummelzüge stammen aus Privat-Archiven und vom Österreichischen Rundfunk.

Ganz aktuell!

Ein weiterer Teil ist der Museumsbahn samt der neu in den Dienst gestellten Dampflok Uh 102 gewidmet. Der Film ist ab sofort im Handel, im Souveniershop am Bahnhof Bezau und per Bestellung an: Verein BWB, A – 6941 Langenegg 39 erhältlich. Verkaufspreis: € 36,–

Bregenzerwälder Musikfest vom 4. bis zum 7. Juli in Egg

Unter dem Motto: "Musik und Tracht" steht das Fest der Gemeinde Egg und der Region Bregenzerwald. Da wird die Erinnerung an das Jahrhundert-Fest von 1902 zur Eröffnung der Bregenzerwaldbahn am selben Festplatz wieder wach. Das Programm schließt auch eine interessante Ausstellung über historisch wertvolles über den Bregenzerwald und Ausschnitte aus der wechselvollen Geschichte der Bregenzerwaldbahn mit ein. Der Musikverein Egg freut sich auf Ihren Besuch.

Ein Hinweis für Fotofreunde

Als Einstimmung auf ihren Auftritt beim Musikfest in Egg treffen am Samstag, den 6. Juli mehr als 150 Mitglieder von Trachtenvereinen- und Gruppen aus dem In- und Ausland um ca. 10.30 Uhr am Bahnhof Bezau ein. Mit dem Wälderbähne geht es um 11.00 Uhr nach Bersbuch.

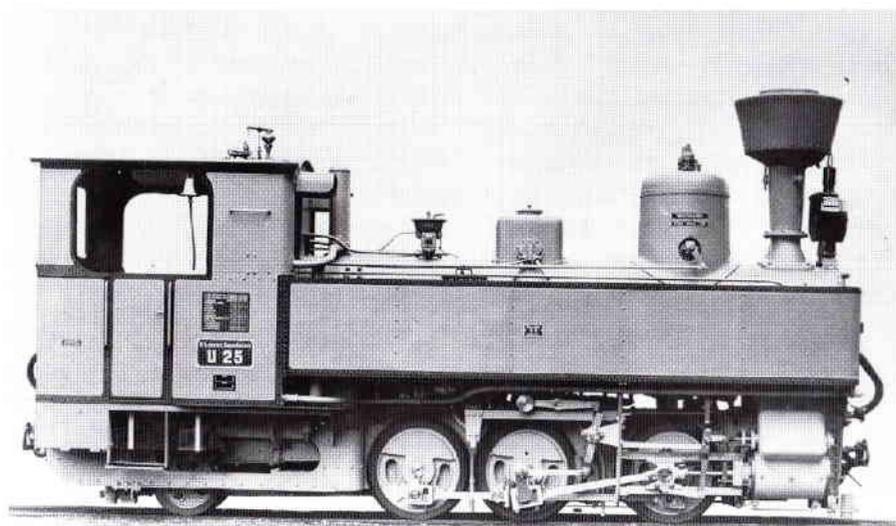
Wir gratulieren!

Unsere aktiven Mitglieder Robert Feurstein und Christian Engel haben die staatliche Prüfung zum Diesellokführer erfolgreich abgelegt. Wir wünschen beiden allzeit gute Fahrt und immer einen Tropfen Diesel im Tank.

Dampflokomotive U25 – Lebenslauf einer Hundertjährigen

Mit dem Bau der Bregenzerwaldbahn wurde auch die Anschaffung eines neuen Fuhrwerkes notwendig. Die Erwartungen in das Verkehrsaufkommen rechtfertigten die Anschaffung von 42 Güterwagen verschiedener Bauarten sowie von 8 Personenwagen der 2. und 3. Wagenklasse.

Bei den Lokomotiven sollte eine bewährte Fahrzeugtype bestellt werden. Ausgewählt wurde die seit 1894 auf der Murtalbahn in Betrieb stehende Reihe U (wie Unzmarkt), eine Nassdampf-Tenderlokomotive der Achsfolge C 1. Die Bestellung umfasste ein Fahrzeug von der Lokomotivfabrik Krauss-Linz sowie drei von der Österreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft gefertigten Maschinen.



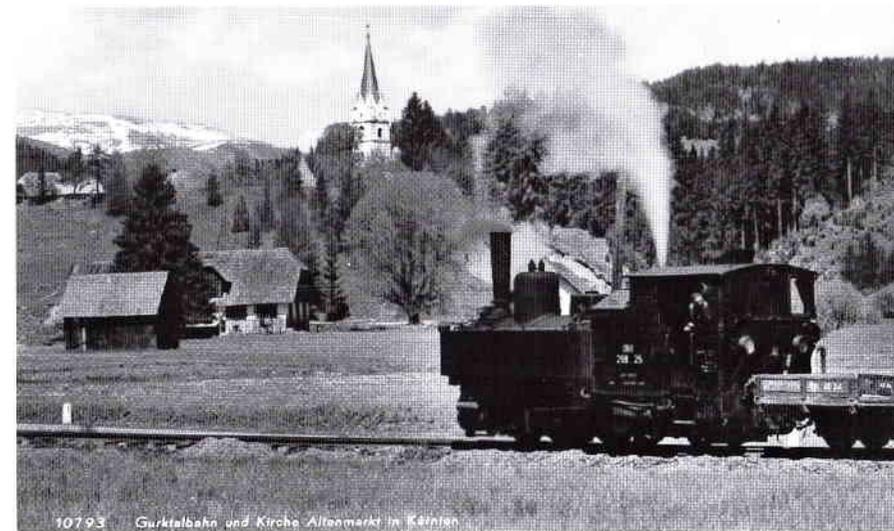
Werksfoto (Sammlung A. Zopf)

Als erstes Triebfahrzeug wurde von der Österreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft die U25 (2998/1902), unsere heutige Jubilarin, fertiggestellt. Die polizeiliche Probefahrt fand am 21. Juni 1902 zwischen Opponitz und Großhollenstein statt. Eine Woche später folgte die U26 (3010/1902), Krauss-Linz lieferte rund einen Monat später die U24 (4678/1902) ab, auch sie wurde auf der Ybbstalbahn polizeilich abgenommen. Die U 27 (3062/1903) konnte nicht im Eröffnungsjahr übernommen werden, sie folgte im Jahre 1903.

Durch zahlreiche glückliche Umstände sind zwei Lokomotiven der Erstbestellung der Bregenzerwaldbahn bis zum heutigen Tage erhalten geblieben. Die U24 steht in Bregenz nächst dem Bahnhof auf einem Kinderspielplatz. Sie wird von der Stadt Bregenz betreut. Die U25 dampft bekanntlich seit 10 Jahren wieder auf der BWB Museumsbahn, ihr Werdegang soll in weiterer Folge kurz dargestellt werden. Die U26 mußte im 1. Weltkrieg als Kriegsverlust abgeschrieben werden, sie ist in Galizien zur Russischen Kriegsbeute geworden. Die ein Jahr später abgelieferte U27 fand schließlich nach zahlreichen Umstationierungen auf der Steyrtalbahn ihr Ende. Sie wurde 1973 zerlegt und verschrottet.

Unsere Jubilarin, die U25, war von ihrer in Dienst-Stellung - mit einigen Unterbrechungen im 1. Weltkrieg - bis zum Jahre 1938 auf der Bregenzerwaldbahn beheimatet.

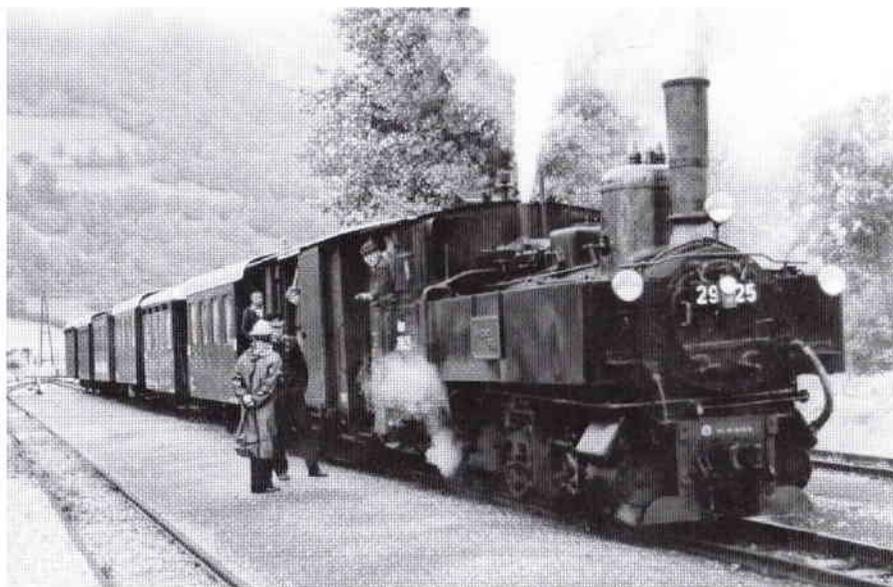
Belegt ist, dass sie im Jänner 1915 verladen wurde, um von der Krivatalbahn nach Neu Lupkov in den östlichen Teil der Monarchie (Galizien, heute Novi Lupkov in Polen) überstellt zu werden. Da der Feind bereits in Cisna (bei Lupkov) eingebrochen war, konnte der Transport nicht mehr erfolgen. Sie wäre sonst ebenfalls eine sichere Kriegsbeute der Russen geworden! Im Zuge der Umnummerierung der Deutschen Reichsbahn wurde der U25 die Nummer 99 7814 zugewiesen. Mit einer Ordnungsnummer höher als 7000 war sie in der Reichsbahn zur baldigen Ausmusterung vorgesehen. Dies verzögerte sich glücklicherweise um rund 40 Jahre! Entsprechend dem Nummernschema der ÖBB erhielt die U25 ab 1953 die Nummer 298.25.



U 25 im Gurktal – im Hintergrund Altenmarkt (Sammlung A. Zopf)

Von 1938 bis 1954 war die Maschine in Zell am See auf der Pinzgauer Lokalbahn beheimatet. Interessant ist auch ein Leiheinsatz im Zillertal in den Jahren 1954 und 1955. In den folgenden Jahren gehörte das Fahrzeug wieder zum Bestand der Pinzgauer Lokalbahn.

In den Jahren 1962 und 63 folgte ein kurzes Gastspiel auf der Guktalbahn, ehe das Fahrzeug nach Garsten umbeheimatet wurde. Auf der Steyrtalbahn sollte die 298.25 die letzte Bleibe unter ÖBB Regie finden. Im Jahre 1975 wurde sie in Knittelfeld mit einem neuen Kessel ausgerüstet, ein frühzeitiges Ende konnte nur knapp abgewendet werden. Einigen älteren Eisenbahnfreunden ist sicherlich der Leiheinsatz auf der Bregenzerwaldbahn am 17. und 18. Juni 1977 in Erinnerung. Anlässlich des 75 jährigen Jubiläums war die Dampflok festlich geschmückt gemeinsam mit der ZB4 zwischen Bregenz und Bezaun unterwegs. Nach diesem Ausflug kam sie wieder nach Garsten zurück, und stand bis zum letzten Betriebstag der Steyrtalbahn am 28.02.1982 in Einsatz.



U25 mit Sonderzug in Niedersill im August 1985
(Foto: Sammlung P. van Brusselen)

Doch schon bald war für die historisch wertvolle 298.25 wieder eine neue Bleibe gefunden. Die Dampfzugs-Betriebs-Gesellschaft Pinzgauer Lokalbahn erwarb am 17.11.1982 die Maschine. Bis zum Fristablauf im Jahre 1986 wurden Dampfbummelzüge zwischen Zell am See und Krimml mit bespannt. Aus Kostengründen unterblieb eine neuerliche Aufarbeitung und das Fahrzeug wurde verkauft.

Nach knapp 85 jährigem Dienstal sollte die 298.25 nun endgültig ausgedient haben, fernab einer schmalspurigen Eisenbahnlinie wurde sie schließlich in Eichgraben auf einen Denkmalsockel nächst der Westbahnstrecke verbannt.



Tauschlok Yv1 (598.01) nach der Abholung der U25 auf dem Denkmalsockel in Eichgraben (Foto E. Schäffler)



Hier setzten nun die Bemühungen des noch jungen BWB Vereins ein. Unter der Leitung des damaligen Betriebsleiters Ernst Kronecker wurden zahlreiche Versuche unternommen, die 298.25 wieder in ihre Heimat zu bringen. Das schwierige Unterfangen war schließlich von Erfolg gekrönt. Die 298.25 konnte durch die Bereitstellung eines Tauschobjektes, der niederösterreichischen Maschine Yv1 (598.01) von ihrem Denkmal dasein erlöst werden. Nach dieser nicht gerade billigen Tauschaktion galt es, die Dampflok ohne all zu große Aufwendungen wieder betriebsbereit aufzuarbeiten. Diese Arbeiten wurden von der Werkstätte der Zillertalbahn zur vollsten Zufriedenheit erledigt. Am 22. und 26. Juni fanden von Jenbach nach Mayrhofen die Probefahrten statt, die Überstellung nach Bezaun erfolgte am 30. Juli 1992 per LKW.

(Foto: Vereinsarchiv)



(Foto: Bolsinger)

Seit zehn Jahren nun dampft die auf den Namen "Bezau" getauft Wälderin schon wieder zwischen Bezau und Bersbuch. Die ÖBB Nummer wurde durch schöne, nachgegossene Nummernschilder mit der ursprüngliche Aufschrift "U25" ersetzt. Im äußeren Erscheinungsbild entspricht das Fahrzeug aber noch im großen und ganzen dem ÖBB Letztzustand. Markante optische Detail der Privatbahn Ära wie beispielsweise Kobelschornstein, genietete Wasserkästen und große Petroleum Laternen wurden noch nicht der entsprechenden Epoche angepaßt. Beim Reisepublikum, wie auch beim Fahrpersonal erfreut sich die verlässliche Maschine größter Beliebtheit, und wäre für die Museumsbahn längst nicht mehr wegzudenkenden.

Lampeitl Helmuth



Salzkammergut - Lokalbahn - Museum S.K.G.L.B.

Mondsee beim Alpenseebad

ÖFFNUNGSZEITEN 2002

18. Mai bis 15. September

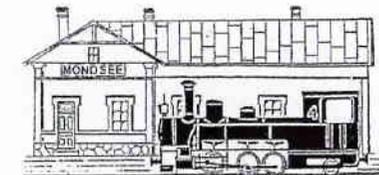
Sa, So und Feiertag von 10.00 bis 12.00 Uhr
und 14.00 bis 17.00 Uhr

28. Juni bis 13. September

zusätzlich Freitag von 14.00 bis 17.00 Uhr

Gruppenführung auch außerhalb der Öffnungszeiten
gegen Voranmeldung möglich!

Zwischen Salzburg und Bad Ischl fährt seit 1957 leider keine Eisenbahn mehr. Im Museum (im letzten noch erhaltenen Heizhaus) können Sie Lokomotiven, Waggons, Modellbahn, Fotos, Pläne usw. besichtigen.
Ein Besuch lohnt sich!!!



Heimatbund Mondseeland

5310 Mondsee

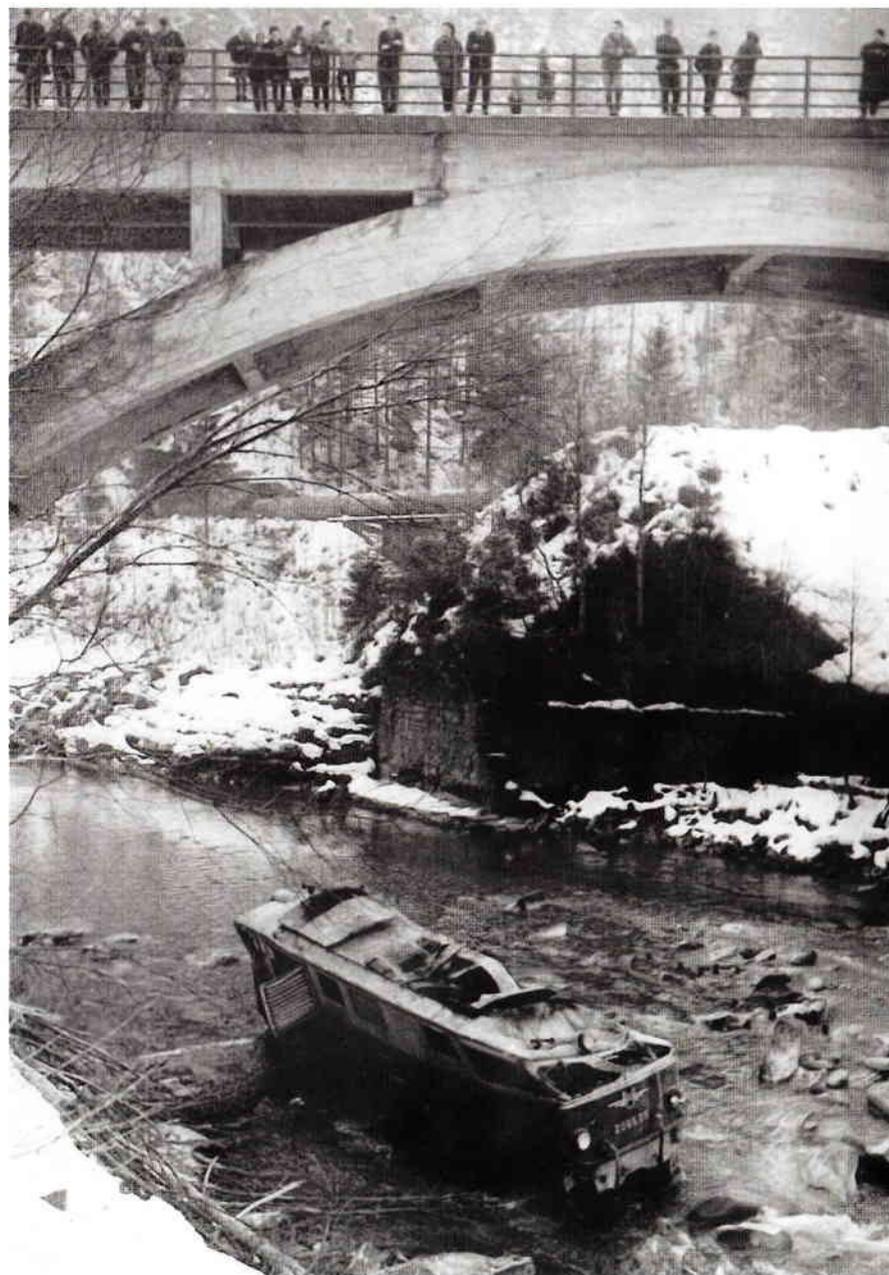
Wir freuen uns auf Ihren Besuch

Aus der Bildsammlung unserer Leser ...

Dramatische Szenen auf dem Egger Viadukt im Jahre 1964.



(Fotos: Sammlung G. Saiko)



(Foto: Sammlung G. Saiko)



Erdrutsch zwischen km 8 und
km 9 um 1905

Bahnhof Lingenau mit
Zug um 1905



Bahnhof Bezau im
Winter um 1905

Die Bregenzerwaldbahn.

Eröffnet im Jahre 1903 nahm der Personen- und Frachtenverkehr so stark zu, daß zu den bestehenden 2 Zugspartien noch eine 3te nötig wurde. Zu diesem Zwecke wurde der Aush. Kondukteur Barta Julius (ein Wiener) von Landeck nach Bregenz versetzt, der am 1. August 1905 als 3ter Zugführer auf der B.W.B. übernahm und bis zu seiner Verunglückung am 7. Mai 1907 ausführte. Wie der Betrieb sich damals unter besonders schwierigen Verhältnissen abwickelte, läßt sich leicht denken, da es ja noch keine Autos in der dortigen Gegend gab. Nur der klaren und emsigen Umsicht und Aufopferung des damaligen Betriebsleiters Masch, Ober Koär Kontrus Karl (ebenfalls ein Wiener) war es zu verdanken, daß er in Zusammenarbeit mit seinem Personal aller Schwierigkeiten Herr wurde. Ehre seinen Angehörigen. Am 7. Mai 1907 verunglückte der Verfasser dieses, indem er beim Verschieben in der Station Doren/Sulzberg 2 Finger der rechten Hand zwischen den Ruffern verlor. Somit war seine Laufbahn beim Fahrdienst abgeschlossen. Es wäre nur mehr zu erwähnen, daß der Verfasser dieses nach Ablegung der weiteren, vorgeschriebenen Prüfungen schon am 1. Jänner 1910 als Bhf. Vorstand von Egg den Dienst übernahm.

Barta Julius

Offizial, Bhf. Vorstand i/ Ruhe.

Sauerbrunn, Bgld.

(Fotos: Sammlung H. Bickel)

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 Erscheinungsort Langenegg
Verlagspostamt A-6941 Langenegg

FAHRPLAN / PREISE

Gültig an allen Samstagen, Sonn- und Feiertagen - vom 18. Mai bis 12. Oktober 2002-
zusätzlich auch an bestimmten Wochentagen im Juli, August, Oktober, November und Dezember.

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

BETRIEBSTAGE: Dampfbetriebstag / Dieselbetriebstag / Sonderfahrten

Mai: Sa/Sa/Mo 18./19./20. Sa/So 25./26. Do 30.

Juni: Sa/So 1./2. Sa/So 8./9. Sa/So 15./16. Sa/So 22./23. Sa/So 29./30.

Juli: Sa/So 6./7. Sa/Sa 13./14. Sa/Sa 20./21. Do 25. Sa/Sa 27./28.

August: Do 1./3./4./8./10./11./15./17./18./22./24./25./29./31. Sa/Sa 5./9. Sa/Sa 12./16. Sa/Sa 23./27.

September: So 1. Do 5. Sa/Sa 7./8. Sa/Sa 14./15. Sa/Sa 21./22. Sa/Sa 28./29.

Oktober: Do 3. Sa/Sa 5./6. Sa 12.

SONDERFAHRTEN - VERANSTALTUNGEN mit teilweise geändertem Fahrplan

Dienstag im Juli und August: 23.7. 30.7. 6.8. 13.8. - Bezau ab 18.00 Uhr

Nikolausfahrten im Nov. u. Dez.: 29.11./30.11./1.12./3.12./4.12./5.12./6.12./7.12./8.12.

An **Dienstagen im Juli und August:** "Stimmungsfahrten" mit zünftiger Musik während der gut zwei Stunden Aufenthalt am Bhf. Schwarzenberg bei Bewirtung, Verkostung und Verkauf von Produkten heimischer Landwirte. Bezau ab 18.00 Uhr - Bezau an ca. 21.30 Uhr

3. und 4. August: Fast zum Anlass "100 Jahre Bregenzerwaldbahn" mit besonderem Programm.

3. Okt. - Tag der Deutschen Einheit: Dampfbetrieb - Bezau ab 11.00 / 14.00 / 16.00 Uhr

Nikolausfahrten - nur auf Voranmeldung:

St. Nikolaus steigt unterwegs in den Zug ein. Aufenthalt am Bhf. Schwarzenberg bei Glühwein, Tee und heißen Würstchen. Alle angemeldeten Kinder erhalten ein traditionelles "Nikolausäckle".

FAMILIENFREUNDLICHE FAHRPREISE

		Dieselbetrieb	Dampfbetrieb
Erwachsene	hin und retour	€ 5,10	€ 6,60
	einfach	€ 4,00	€ 4,70
Kinder (6 - 14 Jahre)	hin und retour	€ 2,20	€ 2,60
	einfach	€ 1,80	€ 2,20
KOMBIPREISE	Museumsbahn u. Sommerrodelbahn	Museumsbahn u. Bergbahnen Bezau	3 Bahnkarte - Andelsbuch
	Erwachsene	€ 11,60	€ 11,60
Kinder (6 - 14 Jahre)	€ 6,60	€ 6,60	€ 8,00

Planmässig verkehrende Züge führen den Buffetwagen "Wälderschenke" mit. Bei Stimmungsfahrten und Nikolauszügen gelten besondere Fahrpreise. Fahrräder werden kostenlos befördert. Aus betrieblichen Gründen können Änderungen im Fahrplan, wie auch in der Betriebsart eintreten. Es besteht keine Betriebspflicht.